



Argiolas, Alessandra; Mattone, Antonio Vincenzo Peppino (2004) *Ordinamenti portuali e territorio costiero di una comunità della Sardegna moderna: Terranova (Olbia) in Gallura nei secoli 15.-18.* 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. 127-251. (Pubblicazioni del Dipartimento di Storia dell'Università degli studi di Sassari, 27.2). ISBN 88-86002-87-4.

<http://eprints.uniss.it/6025/>

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

Alessandra Argiolas-Antonello Mattone

Ordinamenti portuali e territorio costiero
di una comunità della Sardegna moderna.
Terranova (Olbia) in Gallura nei secoli XV-XVIII.

1. *Uno scalo portuale in piena decadenza.*

Alla vigilia della cessione del Regno di Sardegna ai Savoia, le informazioni del governo di Torino su quell'isola lontana e sconosciuta erano scarse e contraddittorie. Nei primi mesi del 1720, in seguito al trattato di Londra del 1718 che assegnava la Sardegna al Piemonte, la Segreteria di Stato per gli affari interni, diretta dal conte Pietro Mellarède, aveva iniziato a classificare e ad ordinare tutto il materiale documentario sull'isola. I funzionari piemontesi avevano ascoltato con aperta diffidenza i canti delle sirene dei gabinetti diplomatici europei che magnificavano le potenzialità economiche e le ricchezze dei mari e delle campagne della Sardegna¹.

Il ministero torinese era riuscito ad acquisire numerose e preziose notizie, che erano state tutte raccolte sotto il titolo di *Relazioni e notizie della Sardegna*; fra queste si distingueva una *Veridica relazione* (redatta a Torino da un giudice della Reale Udienza che si era rifugiato nella capitale piemontese) che offriva un quadro realistico e talvolta disincantato della effettiva situazione di quel Regno, della povertà di risorse, delle distruzioni provocate dalla guerra, del malgoverno spagnolo, del fisco dissestato e dell'esiguità delle rendite reali. All'interno della descrizione delle sette più importanti città della Sardegna, l'anonimo informatore si soffermava anche su «un'altra città antica detta Terranova, che per il passato era popolosissima ed era colonia de' Romani con un gran porto dalla parte di levante che fu riempito dalli Pisani. Questa è ridotta hoggidì a pochissimo popolo, è

¹ Sulla cessione del Regno di Sardegna cfr., oltre il vecchio studio di L. LA ROCCA, *La cessione del regno di Sardegna alla casa sabauda. Gli atti diplomatici e di possesso con documenti inediti*, in «Miscellanea di storia italiana», serie III, X (1905), pp. 117-239; A. MATTONE, *La cessione del Regno di Sardegna dal trattato di Utrecht alla presa di possesso sabauda (1713-1720)*, in «Rivista storica italiana», CIV (1992), pp. 5-89; A. GIRGENTI, *Vittorio Amedeo II e la cessione della Sardegna: trattative diplomatiche e scelte politiche*, in «Studi storici», XXXV (1994), pp. 677-704; E. MONGIANO, «*Universae Europae securitas*»: I trattati di cessione della Sardegna a Vittorio Amedeo II di Savoia, intr. di I. Soffietti, Torino, 1995.

quasi senza riparazione di muraglia, havendo perso sino al nome di città, chiamandosi terra di Terranova»².

Anche in un'altra *Memoria particolare* – su cui l'anonimo estensore aveva vergato come ammonizione la frase di Cicerone *Amicus Caesar, amicus Caius, magis amica veritas* – emergeva un desolante quadro della situazione economica e sociale della Sardegna, descritta come un'isola povera e disabitata, priva di strade e di commercio, afflitta dalla criminalità. La relazione prestava un'attenzione particolare alla drammatica realtà della Gallura e del villaggio di Tempio, considerato come «l'officina dove si sono costruite e fabricate tutte le disgratie di cotesto Regno» per le lotte di fazione tra filoborbonici e filoimperiali, per le bande di briganti e soprattutto per il diffuso contrabbando con la vicina Corsica.

«Tutta la barriera della Gallura che mira alla Corsica, che è assai prolungata, tutta è disabitata, – si legge nel memoriale – e solo vi sono le capanne dei pastori che vi soggiornano tutto l'anno con tutta la loro famiglia di sorte tale, che alle volte hanno le creature di 3 e 4 anni senza batezzare per non portarle alle ville vicine. In spiaggia si imbarca il tutto di contrabbando: formaggio, pecore, grano ed anco ben spesso i banditi. Perché facendo un fumo subito viengono le barche corse per portare seco quel che gli mettono in mano a buon mercato». L'anonimo osservatore mostrava inoltre di avere una profonda conoscenza dei meccanismi che determinavano il fenomeno del contrabbando e delle interrelazioni che legavano le spiagge della Gallura alle montagne delle zone interne: i banditi del Marghine, del Montiferru e del Goceano rubavano le mandrie e le greggi che portavano «negli aspri monti di Goceano, dove a pochi giorni le rimettono ai ladri e pastori della Gallura» loro «corrispondenti», i quali, a loro volta, avvisavano con i segnali di fumo i contrabbandieri della Corsica che acquistavano a poco prezzo il bestiame e rifornivano con «berrette, pistole e archibugi» le bande dei malviventi³.

² ARCHIVIO DI STATO DI TORINO (d'ora in poi AST), *Sardegna, Politico*, cat. 2, mazzo 4, n. 4, «Veridica relazione del Regno di Sardegna e del suo Governo, Politico ed Ecclesiastico», c. 4. Sull'importanza della relazione si sofferma anche A. GIRGENTI, *Vittorio Amedeo II* cit., pp. 691-692.

³ AST, *Sardegna, Politico*, cat. 2, mazzo 4, n. 4, «Memoria particolare riguardante diversi ripari da darsi nel Regno di Sardegna». Sul fenomeno del contrabbando cfr. C. SOLE, *Aspetti economici e politici del contrabbando tra la Sardegna e la Corsica nel XVIII secolo*, in «Studi Sardi», XIV (1955-56), Sassari, 1959, ora in *Politica, economia e società in Sardegna nell'Età Moderna*, Cagliari, 1978, pp. 95-122; G. MURGIA, *Il contrabbando tra la Sardegna e la Corsica nel XVIII secolo*, in «Etudes corses», XVI (1988), pp. 237-251. La normativa settecentesca di repressione del contrabbando è in *Editto, pregoni ed altri provvedimenti emanati pel Regno di Sardegna...*, I, Cagliari, 1775, tit XI, ord. XIII, XXI, XXV, XXVI, XXVIII. Più in generale sulla situazione della Gallura nel XVIII secolo cfr. G. DONEDDU, *Una regione feudale nell'età moderna*, Sassari, 1977, pp. 75 ss. e S. PIRA, *La Gallura nel Settecento: una repubblica montanara tra contrabbando e banditismo*, in *Studi e ricerche in onore di Girolamo Sotgiu*, II, Cagliari, 1994, pp. 91-105.

Le altre relazioni di cui disponeva la Segreteria di Stato erano decisamente più ottimistiche e non si stancavano di sottolineare i vantaggi strategici ed economici che il Piemonte avrebbe acquisito con il possesso della Sardegna. I memoriali insistevano soprattutto sulle potenzialità di sviluppo del commercio marittimo che poteva essere favorito dalla posizione centrale dell'isola nelle rotte mediterranee e dallo stesso sistema portuale della Sardegna: «Vi sono molti e bellissimi porti, de' quali la maggior parte sono capaci d'un'armata navale senz'altre cale e darsane – sosteneva una relazione anonima del 1720 –. Di tutti questi porti era il migliore quel di Terranova, prima chiamato di Pausania. Si grande, profondo, vasto e diffuso da tutti i venti, che per la di lui bontà passava per il primo di tutta Italia. In maniera che la città di Pausania, in prima fondata per la sicurezza di suo posto si tirò il maggior commercio d'Italia, essendo perciò diventata sì grande popolata e ricca...». La decadenza dello scalo risaliva, secondo il memoriale, alla guerra tra le repubbliche di Genova e Pisa, infatti «li Genovesi guastarono il porto chiudendo l'imboccatura con galere vecchie, navi, ed altri bastimenti pieni di sassi e di bettume, di che seguì la distruzione di quella vastissima città, le cui rovine e vestigia confirman ancor oggi le grandezze che di lei dicono le historie»⁴.

Nel Sinodo celebrato il 17 e 18 aprile 1695 dal vescovo di Ampurias e Civita, Miguel Villa, emerge un fosco quadro della vita religiosa gallurese, caratterizzata da ricorrenti peccati, quali l'omicidio, la vendetta, lo stupro, l'incesto e l'incendio doloso. Le feste si contraddistinguevano per «bailes, iuegos, combites publicos» nel sagrato delle chiese che apparivano «indecentes, provocativos a la ruina espiritual de las almas». Il vescovo aveva proibito i balli che non dovevano essere permessi «menos de treinta passos fuera del ambito y distrito de la iglesia». Spesso i «labradores y mas gente de campo» adibivano le chiese campestri a ricovero per «dormir en ellas» durante i lavori agricoli, introducendo animali e derrate. I funerali erano caratterizzati dalla presenza delle prefiche che urlavano «sobre sus cadaveres» e si strappavano i capelli «cantando y endechando»: *Constituciones synodales del Obispado de Ampurias y Civita ordenadas por el Illustrissimo y Reverendissimo Señor Don Miguel Villa...*, Roma, 1698, pp. 15, 71, 76-76. In un dispaccio del viceré, barone di Blonay, al Ministero torinese del 22 ottobre 1742 sono segnalati «les bals et chansons profanes dans les eglises à l'occasion de la celebration des fêtes» in Gallura e in altre regioni dell'isola. Il viceré aveva chiesto alla Reale Udienza di predisporre un «sentiment» sulla questione. I magistrati raccolsero tutta la normativa sinodale sarda, le prammatiche regie e i trattati di diritto canonico postridentini nei quali si proibiva «di tenere giuochi pubblici, far maschere, circoli, raddunate e balli» nelle chiese: ARCHIVIO DI STATO DI CAGLIARI (d'ora in poi ASC), *Segreteria di Stato e di Guerra*, serie I, vol. 283, cc. 48-48v., 96-109. Che le chiese isolate della Gallura fossero diventate ricettacolo di banditi, dove spesso venivano elaborati i piani criminali, veniva rilevato in una relazione *ad limina* del 1590 del vescovo di Ampurias e Civita, Giovanni Sanna. Spesso i briganti facevano rientro nelle chiese con i loro bottini «sicut milites [...] ad propria castra» (R. TURAS, *La riforma tridentina nelle diocesi di Ampurias e Civita. Dalle relazioni «ad limina» dei vescovi Giovanni Sanna, Filippo de Marymon e Giacomo Passamar (1586-1622)*, in *Studi in onore di Pietro Meloni*, Sassari, 1988, pp. 245-246).

⁴ AST, *Sardegna, Politico*, cat. 2, marzo 4, n. 4, «Relazioni e notizie della Sardegna». Nella stessa miscellanea è conservata anche una *Breve, succinta relazione dell'isola e Regno di Sardegna, delle sue Città, Porti e terre, della forma del suo Governo...*, con una precisa descrizione del litorale gallurese: «Passate le Bocche (di Bonifacio) nelle quali sono alcune

Il primo viceré sabardo in Sardegna, il barone di Saint Rémy, avrebbe verificato nell'autunno del 1720 la vulnerabilità del sistema costiero di avvistamento e di difesa territoriale del Regno basato sulle torri litoranee, da cui peraltro gli spagnoli avevano asportato numerosi pezzi di artiglieria. Dinanzi all'epidemia di peste che era scoppiata a Marsiglia, il viceré aveva mobilitato le truppe miliziane per sorvegliare le coste ed impedire la diffusione del contagio. «Les batiments destinés pour la garde du litoral – scriveva Saint Rémy al sovrano il 3 ottobre – serviront aussi pour empêcher les contrebandes qui se font dans le Cap de Sassari et celui de Galure...»⁵. Il 9 ottobre tre galeotte barbaresche approdavano nelle coste galluresi e i corsari potevano rapire indisturbati «quatre paisans, qui étoient endormis, et qui étoient destinés pour la garde de la marine»⁶.

Iniziava intanto a prender corpo negli ambienti del governo viceregio la necessità di una più approfondita conoscenza dello stato delle fortificazioni costiere e della realtà dei porti e degli approdi dell'isola. Venne dunque incaricato di compiere un preciso sopralluogo delle piazzeforti e delle torri e di tracciare una dettagliata carta del litorale l'ingegnere militare Felice De Vincenti che, dall'autunno del 1720 alla primavera del 1721, visitò lo spopolato paesaggio costiero della Sardegna⁷. L'ufficiale piemontese elaborò, insieme agli ingegneri Bellin e Audibert, una precisa *Carta del litorale del Regno di Sardegna*, risultato di un rilievo compiuto direttamente sui luoghi, nella quale venivano indicate sia le 94 torri costiere esistenti (2 nel distretto di Cagliari «dalla parte di mezzogiorno», 12 in quello di Iglesias, 7 in quello di Oristano, 8 nelle vicinanze di Bosa, 9 in quelle di Alghero, 13 nel distretto di Sassari, 3 in quello di Castellaragonese, 3 in quello di Gallura, 1

rade [...] il Porto che s'incontra è quello di Terranova, che si rende sicuro per la vicinanza dell'isola Tolara Molara, la quale è spopolata, ed è il luogo più frequentato dai Corsari, così per la distanza dalla terra, come anche perchè in quell'isola non vi è torre» (c. 104). In una *Relatione de' tutti i porti, e spiagge che sono in questo Regno di Sardegna*, conservata nello stesso fondo archivistico, si legge: «Segue l'Isola di Taulada, dove ogni quantità di bastimenti vi ponno stare, e sparmare et far acqua e legna et ogni qualità de' suoi bisogni. Di terra vi resta Porto San Paolo dove parimenti ponno fare provvigione de' suoi bisogni. Tra il Porto di San Paulo e Taulada vi resta la villa di Terra nova dove ponno stare ogni qualità di bastimenti. Da Terra nova sino a Porto Cervo non si pol aprodare».

⁵ *Dispacci di corte, ministeriali e vice-regi concernenti gli affari politici, giuridici ed ecclesiastici del Regno di Sardegna (1720-1721)*, a cura di F. Loddo Canepa, Roma, 1934, n. XXVI, p. 49.

⁶ *Ibidem*, n. XXVIII, p. 57.

⁷ Sull'attività di Felice De Vincenti (1690-1778) cfr. R. SALINAS, *Architetti piemontesi in Sardegna*, in *Atti del X Congresso di storia dell'architettura* (Torino, 1957), Roma, 1959, pp. 435-437; M. CABRAS, *Le opere del De Vincenti e dei primi ingegneri militari in Sardegna nel periodo 1720-1745*, in *Atti del XIII Congresso di storia dell'architettura (Sardegna)*, Cagliari, 6-12 aprile 1963, I, Roma, 1966, pp. 291-310; D. PESCARMONA, *De Vincenti, Antonio Felice*, in *Dizionario biografico degli italiani*, XXXIX, Roma, 1991, pp. 559-560.

nel distretto di Posada e di Orosei, 22 in quello di Cagliari «dalla parte di levante»), sia quelle che si sarebbero dovute costruire⁸. La carta era integrata da due importanti memoriali: una puntuale ricognizione dello stato delle difese costiere ed un'ampia relazione sul «territorio litorale» della Sardegna⁹.

Quest'ultima relazione è una testimonianza davvero straordinaria che restituisce intatto il fascino del paesaggio costiero sardo del primo Settecento. Certo, De Vincenti non possedeva una penna simile a quella con cui Louis-Antoine de Bougainville avrebbe descritto il paesaggio incantato della *Nouvelle Cythère* (1771), ma come l'autore del *Voyage autour du monde* avrebbe anch'egli provato una sorta di abbandono innanzi alle rocce granitiche della Gallura, al sole, alla luce, alla macchia lussureggiante, ai colori ed alla trasparenza del mare. A proposito di Capo Figari egli descriveva ad esempio le «rocche» e le «precipitose balze, guarnite di varie grotte, che piombano sul lido con fondo prodigioso» e «circondano tutto il Capo fino alla Cala de' Greci, che cade con le più verdeggianti pendici formando piacevol riparo alla Cala Moresca, ch'ivi si trova con un scavo in testa ornato da uno spazioso vallonetto, formato d'altro domestico monticello, entro del quale in mezzo d'una selva vedesi a scaturire sorgente di buona acqua fra mezzo di quelle roccie, per cui la maggior parte dei bastimenti approdano collà per provvedersene e per ricoverarsi da qualunque burrasca...».

L'ingegnere piemontese tracciava poi un'accurata descrizione del golfo di Terranova con la sua «grande piegatura di seno», le spiagge basse e arenose e la «longa pianura ondeggiata da collinette la maggior parte lavorate». La «bocca» del «gran porto di Terranova» era «stretta», tutta «ripiena di sassi et arena che appena vi fanno passare i bergantini, trahettandosi per uno stretto canale...»; il porto aveva comunque un «buon fondo per qualunque nave» e «vi potrebbero stare 800 vele sicure da tutti i venti a riserva de' Levanti che sono la sua traversia». Alla foce del fiume dove «anticamente v'era la darsena per le galere», ora, secondo De Vincenti, vi era un «piccolo molo fatto da un gettito di sassi» che distava 200 passi dal «picol villaggio di Terranova» con i magazzini del marchese Pes di Villamarina «nei quali vi si inserrano i formaggi ed altro che in buona parte s'estradano in contrabando»¹⁰.

⁸ BIBLIOTECA UNIVERSITARIA DI CAGLIARI (d'ora in poi BUC), *Carte geografiche*, n. 45, *Carta del litorale del Regno di Sardegna in cui si vedono le torri esistenti e quelle di progetto*. La carta è stata pubblicata da L. PILONI, *Carte geografiche della Sardegna*, Cagliari, 1974, tav. LVI, e da I. ZEDDA MACCIÒ, *Genesis di una forma cartografica. Dall'idea all'esperienza, in Sardegna. L'uomo e le coste*, dir. da A. Terrosu Asole, Sassari, 1983, p. 23.

⁹ ASC, *Segreteria di Stato e di Guerra*, serie II, b. 1091, «Relazione delle riparazioni che si credono indispensabili da farsi intorno a diverse torri...».

¹⁰ BUC, ms. 125, *Descrizione del litorale del Regno di Sardegna nella quale si specifica la bontà dei capi, punte, baye, golfi, porti, cale, spiagge, coste, torri e isole adiacenti*, cc. 92-94v.

Alla fine del marzo 1721 De Vincenti effettuava una ricognizione dei litorali galluresi per la dislocazione dei posti di guardia, affidati alle milizie sarde, necessari per il piano di prevenzione dal «contagio» della peste di Marsiglia predisposto dal viceré. Secondo l'ingegnere piemontese le vedette dovevano essere poste nei punti di avvistamento più favorevoli o accanto alla rade e agli ancoraggi più frequentati, come quello «al ridosso dell'isola Figarolo e Cala moresca», dove riteneva necessari 6 uomini «per dare li segnali alle guardie più entro, potendo scoprire in ogni parte della costa di levante» e delle «cale circonvicine», quindi, «girando entro il Golfo di Terranova», si giungeva al «porticciolo», dove ipotizzava la presenza di 4 uomini, «come pure alle saline», mentre «alla punta del Porto di Terranova» non si «richiede guardia alcuna». Erano infatti le cale delle isole Tavolara e Molara e soprattutto Porto San Paolo («molto frequentato da ogni sorte di bastimento», per il quale prevedeva 8 uomini di guardia) gli approdi più sicuri dei mari di Terranova¹¹.

I documenti del primo Settecento descrivono il porto gallurese come uno scalo ormai impraticabile per le grosse imbarcazioni che però aveva conosciuto in passato un periodo di splendore. In realtà le carte nautiche e le fonti medievali ci attestano che anche nei secoli XIII-XV il porto di Terranova era un mediocre approdo, di fatto ai margini delle grandi rotte mediterranee, frequentato da imbarcazioni di piccolo cabotaggio per un commercio di modesta entità.

La cosiddetta *Carta Pisana* – la prima carta nautica medievale pervenuta, elaborata forse a Genova tra il 1256 ed il 1291 – enumerava nella costa nord-orientale della Sardegna i toponimi costieri di *Sancta Reparata* (Santa Reparata), *P. Ceruo* (Porto Cervo), *Ficari* (Capo Figari), *Tolara* (Isola di Tavolara), *Comino* (Capo Comino), ma ignorava il nuovo insediamento gallurese¹². Anche nel *Compasso da navigare*, il portolano manoscritto del 1298 redatto per la navigazione mediterranea, sono segnalati esclusivamente il porto naturale di Capo Figari con l'isolotto di Figarolo («bono ponedore, en meczo dell'isola de la parte de meczo jorno») e in particolare il «bono porto che s'appella Sancto Polo». Il portolano metteva in

¹¹ ASC, *Segreteria di Stato e di Guerra*, serie II, b. 1217, «Relazione del viaggio fatto nella Gallura d'ordine di Sua Eccellenza per riconoscere li posti da stabilirvi le guardie nazionali, e situare li baraconi...» (10 aprile 1721). Sulla peste di Marsiglia cfr. A. CORRADI, *Annali delle epidemie occorse in Italia dalle prime memorie fino al 1850*, II, Bologna, 1865, pp. 347-348 e G. RESTIFO, *Le ultime piaghe. Le pesti nel Mediterraneo (1720-1820)*, Milano, 1994, pp. 51-65.

¹² Per la datazione della *Carta pisana* cfr. M. DE LA RONCIÈRE, M. MOLLAT DU JOURDIN, *Les portulans. Cartes marines du XIII^e au XVII^e siècle*, Fribourg, 1984, n. 1, p. 198; Cristoforo Colombo e l'apertura degli spazi. *Mostra storico-cartografica*, diretta da G. Cavallo, Roma, 1992, pp. 296-301. Cfr. inoltre L. PILONI, *Carte geografiche* cit., tav. V.

guardia i naviganti della presenza di «pluzori scolli», di «isolecte» e di secche presso le isole di Tavolara e di Molara¹³.

Nel 1305 Guglielmo di Ricoveranza, informando il re d'Aragona dei possidenti sardi della contessa Giovanna di Gallura, accennava al «Castrum Terre Nove» e spiegava come in quelle contrade vi fossero «multe bone terre et grosse. Et multi boni portus»¹⁴. Nel 1311 nella carta nautica del genovese Pietro Vesconte venivano però enumerati soltanto i toponimi di *Sancta Reparata*, *Porto Ceruo*, *Cauli* (Capo Coda Cavallo), e nell'entroterra *Faua* (il Castello della Fava, nei pressi di Posada, importante punto di riferimento costiero per i naviganti)¹⁵. Nel 1338 il borgo gallurese era completamente spopolato: i genovesi avevano infatti incendiato la villa ed ostruito la bocca del porto¹⁶. Anche la *Pratica della Mercatura* (1440) di Giovanni da Uzzano – quasi contemporanea ai capitoli della *majoria* del porto di Terranova, che confermano il modesto volume dei traffici marittimi – segnalava i «molti schogli che paiono e che non paiono» del «golfo di Civita» e sottolineava l'importanza del porto naturale «sotto la grande isola» di Tavolara «c'a nome al porto Santo Paulo»¹⁷.

Un nuovo impulso alla conoscenza geocartografica delle regioni della Sardegna venne nel XVI secolo dalle esigenze della guerra mediterranea contro il Turco, dalla costruzione di nuove fortificazioni e piazzeforti, dalla predisposizione del piano di difesa costiera basato sulle torri litoranee. Lo stretto intreccio tra guerre e conoscenza della realtà territoriale si definisce con l'affermazione della cartografia quale strumento indispensabile per una

¹³ *Il Compasso da navigare. Opera italiana della metà del secolo XIII*, prefazione e testo del Codice Hamilton 396 a cura di B. R. Motzo, in «Annali della Facoltà di Lettere e Filosofia della Università di Cagliari», VIII (1947), p. 92. Cfr. inoltre A. TERROSU ASOLE, *Il portolano di Grazia Pauli*, opera italiana del secolo XIV trascritta a cura di B. R. Motzo, Cagliari, 1987, pp. 98-99, con la descrizione delle isole «Telaria» e «Molaria» e del «porto [...] ditto» di «Santo Paulo».

¹⁴ V. SALAVERT Y ROCA, *Cerdeña y la expansión mediterranea de la Corona de Aragón (1297-1314)*, II, Madrid, 1961, n. 123, p. 160. Cfr. inoltre dello stesso autore *Giovanna di Gallura, il suo matrimonio e la politica sarda di Giacomo d'Aragona*, in «Archivio Storico Sardo», XXIV (1954), pp. 95-120.

¹⁵ La carta di Vesconte è in ARCHIVIO DI STATO DI FIRENZE, *Carte nautiche*, n. 1, riprodotta in L. PILONI, *Carte geografiche* cit., tav. VI. Sulla cartografia nautica medievale cfr. L. BAGROW, *History of cartography*, revised and enlarged by R. A. Skelton, Chicago, 1985, pp. 61 ss; T. CAMPBELL, *Portolan charts from the late thirteenth century to 1500*, in *The history of cartography, I, Cartography in Prehistoric, Ancient and Medieval Europe and the Mediterranean*, edited by J. B. Harley and D. Woodward, Chicago, 1987, pp. 371 ss; G. FERRO, *Carte nautiche dal Medioevo all'Età moderna*, Genova, 1992, pp. 10 ss.

¹⁶ Cfr. P.F. SIMBULA, *Commercio, guerra e corsari lungo le coste della Gallura e nel Basso Medioevo*, in questo stesso volume.

¹⁷ B. R. MOTZO, *La Sardegna nel Compasso da navigare del secolo XIII*, in «Archivio Storico Sardo», XX (1936), n. 3-4, pp. 156-157.

precisa valutazione della situazione strategico-difensiva del Regno. Non a caso la prima carta geografica della Sardegna frutto di una ricognizione concreta sul campo venne tracciata da un ingegnere militare, il cremonese Rocco Cappellino, che si trattenne nell'isola vent'anni, dal 1552 al 1572, per ristrutturare le piazzeforti di Cagliari e di Alghero e per rafforzare le altre fortificazioni.

Il legame tra la difesa militare (ad esempio la precisa ubicazione delle progettate torri costiere) e la conoscenza empirica del territorio appare, in questa prima carta corografica della Sardegna, assai stretto: «Et poiché a me pare che el disegno de dita isola non è stato mai tirato alla sua bona forma et siando io stato et praticato da venti hanni in far fortificar quei luoghi – scriveva il Cappellino a Roma nel 1577 – non ho volsuto manchar de retrarla in la meglio forma che s'è potuto...»¹⁸.

Nella carta dell'ingegnere lombardo la delineazione delle coste nord-orientali dell'isola non è molto precisa. È probabile che, rispetto ad altre località meglio raffigurate (ad esempio il territorio di Alghero, il Golfo dell'Asinara e quello di Cagliari), Cappellino non disponesse di informazioni dirette sulle coste galluresi. Sono indicati i toponimi di *Congiano* (Golfo di Cugnana), di *Posada* (Posada), di *Capo Comin* (Capo Comino) e di *Tera Nova*¹⁹. Una delle prime carte a segnalare il borgo gallurese era stata la carta nautica di Battista Bechario del 1435²⁰. Nella carta del Cappellino Terranova è posta al centro di un ampio e profondo golfo, la cui posizione è però tracciata in modo inesatto. Nella rada sono disegnate tre piccole (inesistenti) isolette, quasi a testimoniare la difficoltà di accesso al porto. La carta del Cappellino venne ripresa dai cartografi successivi, come Egnazio Danti nella Galleria delle Carte Geografiche (1580) del Palazzo Apostolico Vaticano, o come Giovanni Antonio Magini, nell'atlante de *L'Italia* pubblicato postumo nel 1620, che attribuisce a *Terra Nuova* una dimensione urbana²¹. La carta maginiana sarà riprodotta in tutti i grandi atlanti del XVII e del

¹⁸ S. DELEDDA, *La carta della Sardegna di Rocco Cappellino (1577)*, in «Archivio Storico Sardo», XX (1936), n. 3-4, p. 92.

¹⁹ Cappellino ha disegnato tre carte della Sardegna conservate in BIBLIOTECA APOSTOLICA VATICANA, *Barberini latino* 4414, ff. 5v.-6, 7v.-8, 11v.-12. Le carte differiscono per il disegno e la toponomastica. Cfr. a questo proposito O. ALBERTI, *Le carte della Sardegna di Rocco Cappellino*, in «Nuovo bollettino bibliografico sardo», n. 70, 1970, pp. 3-9, che riproduce la seconda – la più ricca di indicazioni toponomastiche – e la terza. Cfr. R. ALMAGIÀ, *Monumenta Italiae cartographica*, Firenze, 1929, tav. VIII; S. DELEDDA, *La carta della Sardegna* cit., pp. 84-121; L. PILONI, *Carte geografiche* cit., tav. XXIX; M. CERASA, *La Sardegna nei manoscritti della Biblioteca Apostolica Vaticana*, Cagliari-Città del Vaticano, 1990, n. 87, pp. 104-105.

²⁰ Cfr. P. FRABETTI, *Carte nautiche italiane dal XIV al XVII secolo conservate in Emilia-Romagna*, Firenze, 1978, n. 2, pp. 8-12.

²¹ Cfr. G.A. MAGINI, *Italia, data in luce da Fabio suo figliuolo*, Bononiae, 1620, tav. LX.

XVIII secolo (Sanson, Blaeu, Jansson, de Wit, Coronelli, Mortier, Seutter). Fra gli altri documenti cartografici cinque-seicenteschi bisogna ricordare il *Theatrum Orbis Terrarum* (1570) di Abraham Ortelius (Ortelius) che, tra reminescenze classiche e traumi moderni, indicava i toponimi di *Terra nova* e di *Olbia destructa*, e la grande carta spagnola (forse del 1639) pubblicata sotto gli auspici di Francesco de Vico, reggente nel Supremo Consiglio d'Aragona, che raffigurava *Teranova* come città fortificata posta su un capace porto naturale pieno di imbarcazioni²².

Nel XVI secolo lo scalo di Terranova era definitivamente emarginato dalle grandi rotte commerciali e prudentemente evitato dai grossi bastimenti. Nel 1572 il capitano della città di Iglesias, Marco Antonio Camos, incaricato di realizzare una precisa ricognizione dei litorali sardi in vista dell'elaborazione del piano territoriale di difesa contro la minaccia turca, scrive a Filippo II che quello di Terranova è «muy buen puerto», nonostante «la boca esta cegada que no pueden entrar si no son vaxeles de hasta catorze bancos...». Camos segnala soprattutto Porto San Paolo, «seguro de todo tiempo», e l'isola di *Teulara* che si profila come un'altissima montagna nel mare, nella cui macchia vivono «muchas cabras de raça de mansas», e che costituisce «buen surgidor de naves y reparo a todo tiempo...». In una successiva relazione, forse del 1574 o del 1575, riafferma che il porto gallurese «es muy capaz», però la sua imboccatura è ostruita «que no puede entrar por ella mas de un bergantin»²³.

Negli stessi anni il genovese Gerolamo Azurri, pilota al servizio dei Doria, segnala nel suo portolano che l'«isola de Teulara [...] è bonissimo loco per stanza di vascelli, tanto greci come lattini», mentre «volendo andare dentro al golfo» di *Terra Nova* «gli è palmi seij di aqua, dentro fondo assai; nè se gli può entrare eccetto che galere [...] non per lo fondo, ma per

²² Cfr. A. ORTELIUS, *Theatrum orbis terrarum*, Antuerpiae, 1570, tav. XXXVIII. La carta spagnola intitolata *Descripción de la isla y Reyno de Sardaña*, conservata nella BIBLIOTHÈQUE NATIONALE, PARIS (d'ora in poi BN), Département des cartes et des plans, port. 80.2.2, è riprodotta in L. PILONI, *Carte geografiche* cit., tav. XXXVI. Cfr. inoltre O. BALDACCÌ, *Una carta geografica seicentesca della Sardegna in redazione spagnola*, in «Rivista geografica italiana» LXXX(1973), n. 4, pp. 369-387 e P. BRANDIS, *La geografia della Sardegna in una carta seicentesca*, in *Atti del III Convegno internazionale di studi colombiani*, Genova, 1979, pp.171-238.

²³ Le relazioni del Camos conservate in ARCHIVO GENERAL, SIMANCAS (d'ora in poi AGS), *Estado*, legajo 327, sono state pubblicate in una edizione non del tutto corretta da E. PILLOSU, *Un inedito rapporto cinquecentesco sulla difesa costiera della Sardegna*, in «Nuovo bollettino bibliografico sardo», n. 23, 1959, pp. 4-5, n. 25, 1960, p. 9, per i brani citati. Il documento ha attirato l'attenzione di F. BRAUDEL, *La Méditerranée et le Monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, 1949, trad. it., *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, nuova edizione, II, Torino, 1976, (I edizione riveduta, Paris, 1966), p. 907. Sulla biografia del capitano di giustizia, cioè *veguer*, di Iglesias cfr. ARCHIVO DE LA CORONA DE ARAGÓN, BARCELONA (d'ora in poi ACA), *Cancilleria, Sardiniae*, reg. 4333, cc. 119v.-121, 252-254, 257-258v. Cfr. anche la scarna biografia in *Diccionario biografic*, I, Barcelona, 1966, p. 400.

lo seco alla bocca». «L'Isolotto de Figari – scriveva Azurri – è buono loco per navi e per galere, e ti sta in testa del golfo di Terra Nova inverso l'Isola di Corsica. Al detto isolotto [...] sorgono le navi ad ancore e prodesi»²⁴.

L'umanista sassarese Giovanni Francesco Fara, descrivendo Terranova e il territorio circostante nella sua *Corographia Sardiniae* (1580 circa), afferma che il porto, lungo sei miglia, è «tutissimum atque amplissimum [...] olim difficilis ingressus, maxime inespertis, propter parva scopula et stataria quae in eo sunt»: le grosse imbarcazioni non vi possono accedere giacché l'imboccatura è stata ostruita con grossi massi gettati nel fondale²⁵.

Anche la cartonautica del XVII-XVIII secolo conferma il completo degrado del porto di Terranova. Nell'estate del 1679 l'«ingénieur de la Marine» Jacques Pétré, a bordo del vascello «Le Voillé» effettuava una precisa ricognizione idrografica ed un'accurata raffigurazione del «mouillage de l'isle Taulare, du cap Figarez et des petites isles qui luy sont au Nord». Il ministro Colbert aveva attuato proprio in quell'anno la riforma dell'istituto consolare: d'ora in poi i consoli sarebbero stati nominati direttamente dal re come rappresentanti ufficiali del governo francese all'estero. Nasceva così l'idea di una grande «carta-portolano» del Mare Mediterraneo, funzionale al commercio, alla navigazione ed alle esigenze consolari. Nei primi mesi del 1681 Pétré terminava le carte acquerellate a colori dedicate alla Sardegna (una carta generale, 19 carte particolari e 2 vedute di città), alla Corsica, all'arcipelago toscano e alle coste della Liguria. Nella «carte particulière» del golfo di Terranova sono indicati con le ancore rosse gli approdi a ridosso dell'isola di Tavolara e di capo Figari: il porto naturale viene addirittura definito come «estang» e considerato inaccessibile per le grosse imbarcazioni²⁶.

²⁴ G. AZURRI, *Carta di navigare*, introd., testo e note a cura di O. Buzurro, Genova, 1985, pp. 106-107, 117. Il portolano venne redatto poco dopo il 1572. Una descrizione simile è quella di B. CRESCENZI, *Nautica Mediterranea. Portolano della maggior parte de' luoghi da stanziar navi, et galee in tutto il Mare Mediterraneo*, Roma, 1606, pp. 23-24.

²⁵ I.F. FARAE, *In Sardiniae Chorographiam*, a cura di E. Cadoni, in *Opera*, I, Sassari, 1992, p. 224. Per la biografia dell'umanista sardo e la datazione dell'opera cfr. A. MATTONE, *Fara Giovanni Francesco*, in *Dizionario biografico degli italiani*, XLIV, Roma, 1994, pp. 753-757. Nel 1677 il frate cappuccino Giorgio Aleo descriveva il porto di Terranova «que era capacissimo y celebre en Serdeña y en todo el Mar Mediterraneo, porque siendo natural, su circuyto es de diez y seis millas con la boca capaz para entrar las naves pero tan angosta, que para seguridad, se serrava con una catena de hierro; esta no sè con que ocasión la cegaron los Pisanos siendo Señores de Serdeña [...]. Con que oy no pueden entrar naves gruessas, sino barcas muy pequeñas...» (BUC, *Collezione Bailie*, s.p.6.3, 48-49, G. ALEO, *Sucessos generales de la isla y Reyno de Serdeña*, I, f. 23).

²⁶ SERVICE HISTORIQUE DE LA MARINE, DÉPÔT DES CARTES ET PLANS DE LA MARINE, VINCENNES, ms. n. 98 (1022), c. 52. Cfr. a questo proposito E. POLEGGI, *Carte francesi e porti italiani del Seicento*, Genova, 1991, pp. 27-36, 65-72, 152-169, che spiega le finalità del lavoro di Pétré e analizza i rilievi sulla Sardegna. Fra i portolani francesi cfr. BN., ms. franc. 13372, M. DE COGOLLIN, capitain d'une des galères du Roi, *Observations de divers ports avec les mouillages*, cc. 28-29, sulle isole di Taulara e Le Morere (si tratta di un portolano forse della

Questo giudizio viene riproposto anche nei rilievi idrografici successivi. Nel 1703 il genovese Sebastiano Gorgoglione nel suo portolano, «revisito con esperienza da uomini marittimi», sostiene che solo l'isolotto di Figari è un «buon luogo per navi e galere» come d'altra parte egli considera la stessa isola di *Tauolara* un buon approdo e «stanza di vascelli»²⁷. Nella seconda metà degli Anni Cinquanta del Settecento un anonimo ufficiale piemontese afferma che il porto di Terranova «è vastissimo ma non è frequentato per essere stato riempito da' Pisani oltre di che è anche fuori del commercio. Non ha che una torre, che lo diffenda»²⁸.

Nel 1770, durante la visita generale del Regno, il viceré Ludovico Halot Des Hayes, dopo una ricognizione del porto di Terranova scriveva che «questo è capacissimo e profondo con la foce angusta; di presente è come suol dirsi turata, perciocché vi si trova all'imboccatura l'arena alla profondità di un braccio...». Più che alla guerra tra pisani e genovesi il viceré attribuiva l'ostruzione della bocca al «fiume che vi scorre non lungi e va a sboccare in esso porto, e vi abbia col moto vorticoso portata la rena alle pareti di detti moli, la quale ne l'abbia resa affatto intragittabile»²⁹.

Nel 1799 l'ex censore generale del Regno, Giuseppe Cossu, riutilizzando l'accurata ricognizione dei litorali dell'isola effettuata nel 1785 dal capitano D'Argolières e dal pilota Francesco Giaume, affermava nella sua *Idrografia* che «nel golfo di Terranova si ritrova una gran piegatura con una spiaggia bassa, ed arenosa [...] il terreno si dilata in una lunga pianura, ondeggiata da collinette in gran parte lavorate»; la «stretta bocca» del porto era «tutta ripiena di sassi che vi può passare una polacca traghettando per uno stretto canale». La darsena era assai angusta con un «piccol molo fatto

seconda metà del XVII secolo); ms. franc. 6172, M. DE BARRAS DE LAPENNE, *Portolan de la Mer Méditerranée qui comprend les cartes générales et particulières de cette Mer...* (Marseille, 1704), c. 147 «Costes de l'isle de Sardaigne de l'isle de Taulara au Cap Figuary»; c. 153 «Mouillage de l'isle Taulara».

²⁷ S. GORGOLIONE, *Portolano del mare Mediterraneo...*, Napoli-Genova, 1703, pp. 53-54.

²⁸ ANONIMO PIEMONTESE, *Descrizione dell'isola di Sardegna*, a cura di F. Manconi, Cagliari, 1985, p. 24.

²⁹ «Essendomi io stesso recato in persona sul Regio Felucone – prosegue il viceré – (il quale non vi può al certo entrare se non al favore della corrente) e fattovi per tutta la detta estensione scandagliare il fondo trovai la cosa essere come dissi, e durai poi gran fatica a ritornarmene, perocché rinforzatosi il vento non vi fu più forza di remi, che potesse contropingere il detto legno, e doveti valermi del picciolo di lui canotto per ricondurmi alla villa a cui venni [...] molto spruzzato. Alla detta bocca del porto protendonsi sul davanti due punte, o striscie di rocca, a sinistra l'una detta Capo Figari, a dritta l'altra denominata *Malu dormire*; tra queste due il cannone incrocchierebbe a meraviglia. Dal di dentro del porto poi vedesi un poco più in là di dette punte a sporgere la fronte dell'isola detta Teulara, disabitata e nido di pochi caproni selvatici e de' barbareschi». (AST, *Sardegna*, serie K, vol. 2, «Ristretto della Relazione generale della visita fatta nel Regno nell'anno 1770», cc. 34-34v).

da un gettito d'acque e sassi, in faccia di cui vedesi oggi il piccol villaggio di Terranova [...] cinto d'antiche mura quasi tutte rovinate»³⁰.

2. *Progetti settecenteschi di restauro del porto e di colonizzazione della Gallura.*

Nella primavera del 1733 il duca di Mandas, don Juan Emanuel Lopez de Zuniga, feudatario residente in Spagna, inoltrava una supplica al governatore piemontese per ottenere «il ristabilimento del porto di Terranova suo feudo», ricordando che la città «ne' tempi andati fu celebrata colonia dell'impero romano, chiamata Pausania, e capace del commercio marittimo di Francia, Italia e Catalogna per esser detto porto delli più sicuri e grandi che abbia l'Europa e della stessa disposizione di quello di Mahone situato nell'isola di Minorca, ed eziandio più coperto e con maggiore seno per la distanza di quasi due leghe dalla sua bocca, che si trova angusta».

Il nobile spagnolo aggiungeva però che lo scalo gallurese si trovava «oggiogiorno quasi inutile, poiché la sua bocca si è ridotta a non essere capace di permettere l'entrata se non a' bergantini e piccole tartane, quanto per l'avanti potevano entrarvi navi d'ogni sorte, e con facoltà, e senza molta spesa si potrebbe mettere in tutta perfezione, per esser capace di servire a' importanza del Regio Servizio»³¹.

Il duca indicava come causa della «ruina e deteriorazione de' popoli della città e porto» gallurese il fatto che la villa di Tempio, «poderosa in ricchezza e orgogliosa con questi suoi vicini», avesse «usurato a Terranova la miglior e maggior parte de' suoi confini, poiché ritrovandosi li salti e territori dell'uno e dell'altro popolo communi pro indiviso, quelli di Tempio con la quantità del loro bestiame d'ogni genere e specie si sono introdotti ne' territori di Terranova per essere li più fertili e fecondi, come più vicini al mare...». In effetti il villaggio di Tempio aveva conosciuto dalla

³⁰ G. COSSU, *Descrizione geografica della Sardegna*, I, *Idrografia*, Genova, 1799, pp. 74-75.

³¹ AST, *Sardegna, Economico*, mazzo 1, cat. 19, «Supplica del duca di Mandas a Sua Maestà per ottenere il ristabilimento del porto di Terranova suo feudo...» (10 maggio 1733). Sull'infuedazione del Marchesato di Terranova cfr. ASC, *Biblioteca*, ms. n. 5, 2, *Storia dei feudi sardi*, cc. 186-194; V. ANGIUS, *Ordine cronologico delle concessioni feudali delle quali restò memoria*, in G. CASALIS, *Dizionario geografico storico-politico-commerciale degli Stati di Sua Maestà il re di Sardegna*, XVIII quater, Torino, 1856, pp. 101, 137, 185-190. Cfr. inoltre F. LODDO CANEPA, *Ricerche e osservazioni sul feudalesimo sardo dalla dominazione aragonese*, in «Archivio Storico Sardo», XIV (1922), pp. 364-368; G. DONEDDU, *Il sistema feudale*, in AA.VV., *Olbia e il suo territorio. Storia e archeologia*, Ozieri, 1991, pp. 101-103 e sulle rendite del ducato di Mandas dello stesso autore *Ceti privilegiati e proprietà fondiaria nella Sardegna del secolo XVIII*, Milano, 1990, pp. 220-221. Cfr. anche U. OPPUS, *Storia del Ducato di Mandas (1614-1843)*, Mandas, 1993, pp. 21-28.

fine del XVII secolo una crescita inarrestabile: dai 2.811 abitanti del 1688 sarebbe passato ai 3.867 del 1698. Nel 1728 il centro gallurese contava 5.214 anime che nel 1751 sarebbero diventate 6.334. Il villaggio di Terranova rimase invece sempre povero e spopolato: 140 abitanti nel 1688, 379 nel 1698, 745 nel 1728, sino ai 1.219 del 1751. L'intera popolazione della Gallura che comprendeva i sei villaggi dell'incontrada medievale di Gemini (Tempio, Bortigadas, Calangianus, Luras, Aggius, Nuchis) e quello di Terranova rimase costantemente bassa per tutta l'età moderna: 5.779 abitanti nel 1688 (su 230.321 dell'intera isola); 7.747 nel 1698 (su 260.551); 10.490 nel 1728 (su 309.984); 13.181 nel 1751 (su 360.392)³². Era dunque inevitabile che i pastori tempiesi avessero «dilatato la loro posizione e termini sino ad un quarto di legha da Terranova». Il duca di Mandas, auspicando che il governo ponesse fine a questa «comunicazione di territori», chiedeva che venisse assegnato «a ciascun popolo ciò che sarà suo, tirando li termini e confini» con «segni e termini distintivi, con le inibizioni, che le leggi del Regno di Sardegna hanno stabilito contro quelli che s'introducono ne' territori alieni».

A Cagliari la supplica del feudatario spagnolo venne analizzata dall'intendente generale del Regno il conte Fornacha di Sessant, il quale era dell'idea che la decadenza di Terranova fosse «cagionata principalmente dal clima intemperioso, che regna in molte parti dell'isola». La «spopolazione» dovuta alla malaria era, secondo l'intendente, «anche il motivo della languidezza del commercio e della poca industria delli abitanti, li quali per altra parte trovandosi con un terreno fertile, e dove con poca fatica raccolgono abundantemente di che supplire al loro mantenimento, quando questo si trova assicurato con li frutti della terra o con il prodotto de' bestiami, non si curano di praticare alcuna industria per provvedere alli venturi bisogni». Il funzionario sabaudo poneva inoltre in evidenza che le attività mercantili, il commercio, la pesca del tonno e quella del corallo erano in mano ai «forestieri». «Premesse queste considerazioni – affermava il conte Fornacha – , non si sà con quali mezzi pretenderebbe l'autore del progetto intraprendere di ripopolare quel luogo. O egli intende di farlo con nazioni forestiere, o con gli stessi regnicoli»: la prima soluzione gli sembrava impraticabile «per ragioni di buon governo che richiederebbero precauzioni considerabili per assicurarsi la loro fedeltà»; la seconda perché i sardi non avrebbero avuto alcun interesse «a lasciare la loro antica habitazione di migliore aria e di eguale e forse maggiore fertilità» per trasferirsi in una regione povera, spopolata e infestata dalla malaria.

³² Cfr. F. CORRIDORE, *Storia documentata della popolazione di Sardegna*, Torino, 1902, pp. 170, 183, 193, 206, 215, 226, 233, 245. Sullo spopolamento gallurese cfr. anche J. DAY, S. BONIN, I. CALIA, A. JELINSKI, *Atlas de la Sardaigne rurale au 17^e et 18^e siècles*, Paris, 1993, pp. 80 ss.

A proposito della risistemazione del porto l'intendente generale sottolineava che «li vantaggi proposti» dal duca erano «minori a molti altri porti e seni di mare, che si trovano in questo Regno». «Infatti – proseguiva – esaminando li generi che si potrebbero imbarcare con facilità nel porto di Terranova questi si riducono ad alcuna quantità di formaggi, bestiami, pelli e lane, non essendo tutto quel distretto abbondante de' grani, ch'è il nerbo maggiore del commercio di questo Regno, per essere quelle popolazioni massime della confinante Gallura più inclinati alla vita pastorale»: insomma, concludeva il conte Fornacha, «non si vede qual maggiore utilità potesse produrre nè qualcosa di più potesse influire la riapertura del porto di Terranova»³³.

Sei anni dopo il problema della ristrutturazione dello scalo gallurese venne ripreso in considerazione dal governo piemontese. La situazione politica era però radicalmente mutata. Nel 1737, nel corso della visita del Regno, il viceré marchese di Rivarolo, interrogando i sindaci delle comunità della Gallura, si era fatto un'idea precisa dei gravi problemi dell'ordine pubblico in quella spopolata regione della Sardegna. I villaggi di Tempio e di Aggius erano a suo avviso il «nido dei banditi e contrabbandieri». A Tempio era inoltre comparso dinanzi al viceré il sindaco di Terranova che aveva «esposto in primo luogo che tanto il podestà [ufficiale baronale] come lo scrivano sono inabili per l'ufficio di amministrazione della giustizia non avendo il detto podestà petto per reprimere e contenere li delinquenti e che lo scrivano è vecchio e quasi cieco...»³⁴. Il Rivarolo si rendeva conto che il banditismo e il contrabbando erano alcuni dei fattori che contribuivano a mantenere instabile e incerta la realtà sociale dell'isola, a porre in discussione l'affermazione del potere regio e ad alimentare un'atmosfera di inquietudine e di incertezza che sembrava dimostrare l'organica debolezza dello Stato nei feudi e nelle campagne³⁵.

Vasti strati della società sarda vivevano in una situazione di piena illegalità. Ma un'azione repressiva, per quanto energica, non era sufficiente. Proprio durante il vicereame del Rivarolo venne elaborata una serie di progetti e di iniziative tesi ad incentivare il ripopolamento delle zone disabitate

³³ Il parere dell'intendente generale è in appendice alla *Supplica del duca di Mandas*. cit.

³⁴ AST, *Sardegna, Politico*, cat. 2, marzo 5, n. 12, «Relazione dello stato del Regno di Sardegna e delle provvidenze date per il buon governo del medesimo in occasione della visita fattane dal viceré marchese di Rivarolo» (1737).

³⁵ Cfr. A. MATTONE, *Istituzioni e riforme nella Sardegna del Settecento*, in *Dal trono all'albero della libertà. Trasformazioni e continuità istituzionali nei territori del Regno di Sardegna dall'antico regime all'età rivoluzionaria*, Atti del Convegno, Torino 11-13 settembre 1989, I, Roma, 1991, pp. 367-377, per un problematico giudizio sul governo del Rivarolo.

e delle isole «adiacenti» della Sardegna³⁶. L'esperimento di colonizzazione, iniziato nel 1738, della spopolata isola di San Pietro con gli abitanti liguri di Tabarca dediti alla pesca del corallo, costituì il primo, concreto e riuscito esempio di ripopolamento con coloni "forestieri".

La Gallura era la regione della Sardegna che, insieme al Sulcis e alla Nurra, più si caratterizzava per l'habitat disperso. Era un ampio territorio (l'undicesima parte dell'isola) scarsamente popolato: i censimenti spagnoli della fine del Seicento ci offrono un quadro della densità della popolazione gallurese per Km² nettamente inferiore alla media regionale (2,92 nel 1688 contro il 9,56; 3,91 nel 1698 contro il 10,82). Le cause dello spopolamento erano dovute all'abbandono degli antichi villaggi medievali, a causa delle guerre, delle carestie, delle epidemie del XIV secolo, all'insalubrità delle pianure e all'insicurezza costiera per le frequenti incursioni barbaresche³⁷.

La Gallura era stata inoltre la meta di un lento e continuo flusso migratorio, stagionale e spesso definitivo, dalla vicina Corsica: ciò aveva finito per rafforzare nel lungo periodo quella vocazione alla dispersione territoriale della popolazione ed alla diffusione di nuclei isolati nelle zone collinari e montuose³⁸. Nei secoli XVI-XIX l'habitat gallurese era caratterizzato dai piccoli insediamenti radi degli *stazzi*, con le case e le capanne poste all'interno dei terreni pastorali delle *cussorgie* e dei boschi di querce: «cinque o

³⁶ Cfr. in generale sui progetti di colonizzazione P. AMAT DI SAN FILIPPO, *Delle colonie in Sardegna specialmente di quelle stabilite sotto il governo sabaudo (1738-1824) e della convenienza di promuovere la colonizzazione come principale strumento di rifiorimento economico dell'isola*, Cagliari, 1867; A. PINO BRANCA, *La vita economica della Sardegna sabauda (1720-1773)*, pref. di G. Prato, Messina, 1926, pp. 92-101; R. CIASCA, *Momenti della colonizzazione in Sardegna nel secolo XVIII*, in «Annali della Facoltà di Lettere dell'Università di Cagliari», I-II (1927-28), pp. 93 ss. e dello stesso autore *Ancora di alcuni momenti della colonizzazione in Sardegna*, in «Annali della Facoltà di Lettere dell'Università di Cagliari», (1933), pp. 97-116; F. LODDO CANEPA, *La Sardegna dal 1478 al 1793*, II, *Gli anni 1720-1793*, a cura di G. Olla Repetto, Sassari, 1975, pp. 211-220; C. SOLE, *La Sardegna sabauda nel Settecento* («Storia della Sardegna antica e moderna» diretta da A. Boscolo, 8), Sassari, 1984, pp. 79-91.

³⁷ Sullo spopolamento rurale tardomedievale cfr. J. DAY, *Villaggi abbandonati in Sardegna dal Trecento al Settecento: inventario*, Paris, 1973, pp. 123-130 e D. PANEDDA, *Il Giudicato di Gallura. Curatorie e centri abitati*, Sassari, 1978, pp. 149 ss. Per gli aspetti più propriamente storiografici delle cause del "terremoto" demografico trecentesco cfr. i saggi di J. DAY, *Uomini e terre nella Sardegna coloniale XII-XVIII secolo*, Torino, 1987, pp. 193 ss., pubblicati tra il 1974 e il 1984, su cui è intervenuto con rilievi critici C. LIVI, *La popolazione in Sardegna nel periodo aragonese*, al quale ha risposto lo stesso J. DAY, *Quanti erano i sardi nei secoli XIV-XV?*, entrambi in «Archivio Storico Sardo», rispettivamente XXIV (1984), pp. 23-130 e XXV (1986), pp. 51-60.

³⁸ Cfr. R. CIASCA, *Corsi colonizzatori di terre sarde nel sec. XVIII*, in «Archivio Storico di Corsica», IV (1928), pp. 294-295, e sulle caratteristiche dell'insediamento umano gallurese G. DONEDDU, *Una regione feudale* cit., pp. 57-59. Un'analisi assai accurata sui patrimoni nobiliari nella Gallura del Settecento nelle *cussorgie* e negli *stazzi*, di cui spesso non si riusciva a stabilire l'estensione o la natura giuridica, è quella di G. MELE, *Da pastori a signori. Ricchezza e prestigio sociale nella Gallura del Settecento*, Sassari, 1994, pp. 16-33.

sei case bianche, tutte uguali – ha scritto Maurice Le Lannou nel 1941 –, se le si abbraccia con un unico colpo d'occhio, appaiono come installate in un solo sito, su uno stesso ripiano, lungo una stessa terrazza» che controllavano un vasto territorio, all'origine praticamente non definito³⁹.

Ciò spiega le usurpazioni dei terreni da parte dei pastori di Tempio a scapito degli abitanti di Terranova. Si trattava dunque di disciplinare la realtà fondiaria della Gallura. Nel 1736 il viceré Rivarolo emanava un pregone che richiedeva ai sindaci e ai probi uomini delle comunità galluresi di compilare una dettagliata lista delle terre lasciate in abbandono, di quelle adatte alla semina e di quelle affittate. Se i proprietari non avessero voluto o potuto sfruttarle, le comunità avrebbero dovuto assegnare i terreni a chi invece intendeva coltivarli, con l'obbligo per gli affittuari della corresponsione di un canone. La lista dei terreni doveva essere trasmessa all'autorità viceregia⁴⁰.

Ancora più marcatamente antipastorale appare il pregone promulgato dal Rivarolo a Tempio il 30 aprile 1737 durante la visita del Regno. Il provvedimento si ispirava a quelle teorie mercantilistiche che stabilivano una stretta connessione tra l'affermazione dell'agricoltura e il «rifioremento» dello Stato con la conseguente crescita della popolazione e lo sviluppo delle attività economiche e del commercio⁴¹. Scopo del provvedimento era quello

³⁹ Cfr. M. LE LANNOU, *Pâtres et paysans de la Sardaigne*, Tours, 1941, trad. it., *Pastori e contadini di Sardegna*, a cura di M. Brigaglia, Cagliari, 1979, p. 221. Cfr. inoltre F. CORONA, *Calangianus*, Cagliari, 1907, e sugli stazzi tra passato e presente T. MAIORE, Q. MOSSA, *Stazzi di Gallura nel tempo*, Olbia, 1993, e Q. MOSSA, *L'agliola. Origine e crisi delle consuetudini agricolo-pastorali negli stazzi di Gallura*, Olbia, 1994. Cfr. in particolare sulle caratteristiche dello stazzo O. BALDACCI, *La casa rurale in Sardegna*, Firenze, 1952, pp. 44-48; V. MOSSA, *Architettura domestica in Sardegna*, Cagliari, 1957, pp. 141-145 e A. TERROSO ASOLE, *Note sulla dimora rurale in Sardegna*, in *Fra il passato e l'avvenire. Saggi storici sull'agricoltura sarda in onore di Antonio Segni*, Padova, 1965, pp. 217-218; G. ANGIONI, A. SANNA, *Sardegna* («L'architettura popolare in Italia», dir. E. Guidoni), Roma-Bari, 1988, pp. 80, 180.

⁴⁰ I cinque probi uomini erano scelti tra i «labradores de los mas principales y abonados en cada villa de su distrito y jurisdicción con previo juramento», i quali avrebbero dovuto «hazer revista de las tierras que en cada año se podran sembrar para la recogida ventura» (ASC, *Atti governativi*, vol. I, 1720-1736, n. 87, Pregone del 22 settembre 1736).

⁴¹ Il viceré affermava che nel villaggio di Tempio «siamo stati informati de' gravi danni e discapiti che ne provengono a questa comunità, ed alle altre ville componenti questo dipartimento della Gallura dallo scemamento e diminuzione del seminerio; imperochè si vedono altresì astretti a spandere in altri dipartimenti il prodotto, che ricavano dai cuoi, formaggi e carni che vendono, e ciò per comperare il formento necessario pel loro vitto, dal che prende origine la povertà e deteriorazione che sperimentano quando in altri tempi seminavano copiosamente e con questo mezzo erano opulenti i popoli a motivo che provvisti in cotal guisa del formento sufficiente pel loro mantenimento, rimaneva presso dei medesimi il denaro, che ricavano dal prodotto del bestiame. Pertanto ed eziandio perchè l'aumento dell'agricoltura ridondi non solamente in vantaggio de' particolari, ma in oltre di tutto il Regno, ciò tutto ha mosso il nostro zelo ed attenzione per istabilire i provvedimenti contenuti ne' seguenti capi» (*Editti, pregoni cit.*, II, tit. XIV, ord. II, p. 97).

di contrastare le attività pastorali legate allo *stazzo*, introducendo la cereali-coltura attraverso l'assegnazione dei terreni incolti alle «persone aventi buoi atti alla coltura della terra» e agevolando con «ulteriore provvidenza [...] quelli che ne saranno sprovvisti». Il viceré sosteneva che «riuscirebbero fertili pel seminerio i terreni d'Arzachena, Vignola, Liscia e Longon Sardo, [che] dovrebbero assegnarsi [...] a quei, che ne saranno bisognosi ne' suddetti luoghi». Per incentivare la colonizzazione delle zone spopolate e per difendere i coltivi dalla minaccia pastorale il viceré ordinava che «debba separarsi e stabilirsi il posto per le *vidazzoni* [i terreni non chiusi vicini al villaggio destinati all'aratura e al maggese con alternanza cereali-pascolo] in maniera che in ciascun anno vi sia un sito vacuo per il bestiame, e il rimanente resti pel seminerio, e così alternativamente negli altri anni, come viene praticato nelle altre ville e luoghi del Regno pel commun vantaggio e comodo de' pastori ed agricoltori».

Il pregone conteneva anche severe norme tese a fissare le «cautele che dovranno praticarsi riguardo al prodotto delle messi di quelli che faranno il loro seminerio ne' luoghi vicini alla marina» e ad imporre agli agricoltori di «trasportare le granaglie dentro de' luoghi popolati, affinché vi sia in questi la provvisione necessaria, e non vengano estratte per isfroso», stabilendo dure pene per coloro che avessero esportato i grani di contrabbando⁴². Il provvedimento, che non faceva cenno ai privilegi annonari delle città regie, ipotizzava soltanto che i grani dovessero essere trasportati nei «luoghi popolati» e non nelle deserte marine della Gallura. Per combattere efficacemente il contrabbando e per venire incontro alle esigenze degli agricoltori era dunque necessario attivare nuovi porti.

Nel 1739 il viceré conte d'Apremont accoglieva le «rappresentanze» dell'intendente generale conte di Castellamonte, secondo il quale nelle «marine di Gallura» che «tengono più di cento e cinquanta miglia di circuito» vi era solo il porto di «Longon Sardo [l'attuale Santa Teresa di Gallura], in cui sono permesse le imbarcazioni de' generi di quel partito» e ciò costituiva, secondo il funzionario piemontese, «la cagione de' frequenti contrabandi che si commettono», per cui sarebbe convenuto «al Regio e pubblico interesse l'abilitar altri porti [...] per maggiormente assicurare il pagamento de' dritti sovra l'estruzione de' viveri...». I due porti individuati dal governo viceregio erano quelli «d'Arzaghena e dell'Isola Rossa, acciò gli abitanti di que' contorni [...] possano con maggior commodo commerciare i loro viveri». Al subdelegato dell'Intendenza generale sarebbe stata concessa «una quantità di sacche [privilegi di esportazioni delle merci] in bianco [...] acciò

⁴² *Ivi*, p. 98.

le spedisca a misura che verranno bastimenti in quei porti per caricare qualche genere...»⁴³. Ma il pregone non venne emanato.

Si inserisce in questo contesto anche il «progetto, calcolo et istruzioni» elaborato il 20 agosto 1739 dall'ingegnere Craveri «per aprire la bocca del porto di Terra nova». In linea con lo spirito della normativa emanata dal Rivarolo, Craveri sosteneva che l'«introduzione del commercio in questo porto sarebbe il vero mezzo per impedire li contrabandi che vi si fanno, il paese da quelle parti sarebbe forse più popolato, le campagne si coltiverebbero invece che tanti boni terreni vanno inculti, massime da Terra nova a Osquiri, la valle di Nurragus [...] ove li territori sono fertilissimi, situazioni proprie per abitazioni, abbondanti di fiumi et fontane d'acqua di tutta bontà, boschi d'ogni qualità et capaci a qualsiasi voglia lavoro, ma in essa valle non vi sono abitazioni et per conseguenza le campagne non sono coltivate...».

Secondo il piano che prevedeva la rimozione della sabbia e dei detriti portati dal «fiume Padrogiano che sbocca in poca distanza» e la costruzione di una darsena, di un molo capiente e di due torri di guardia sulla bocca, la ristrutturazione dello scalo di Terranova, uno dei più sicuri «nel centro del Mediterraneo», avrebbe favorito il commercio dei cuoi, dei formaggi, della lana, del bestiame, delle granaglie «et altri simili generi, che dalla Gallura et da altri luoghi circconvicini vi converrebbero, come anche del sale quando si volessero mettere in piede e travagliare le saline...»⁴⁴. Le spese di risistemazione del porto ammontavano a 38.900 lire piemontesi. La riapertura del porto avrebbe favorito lo sviluppo di quelle contrade deserte. Le campagne allora spopolate e incolte sarebbero state coltivate e il nuovo insediamento umano avrebbe impedito il rifugio ai banditi e ai contrabbandieri. Ma ancora una volta tutto rimase allo stato di progetto.

Nella primavera del 1747 l'intendente generale, il conte Francesco Cordara di Calamandrana, redigeva un'ampia relazione sui «luoghi disabitati ed incolti della Sardegna» per «riconoscere terreni propri a nuove popolazioni». Il sovralluogo nelle lande desolate dell'isola era stato compiuto insieme all'ingegner Craveri, all'alfiere Oseggia e al sacerdote greco Giorgio Casara. Come è noto l'ambizioso progetto di colonizzazione delle regioni spopolate della Sardegna era destinato al fallimento. Il Cordara ci ha lasciato però una minuta descrizione dei salti e delle *vidazzoni* di Terra-

⁴³ AST, *Sardegna, Economico*, cat. 19, marzo 1, n. 9, «Progetto di editto del viceré sovra il nuovo stabilimento dei due porti d'Arzaghena e dell'Isola Rossa nelle marine di Gallura (1739)».

⁴⁴ AST, *Sardegna, Politico*, cat. 5 e 6, marzo 1 da inv., «Progetto, calcolo et istruzioni per aprire la bocca del porto di Terranova» (Sassari, 20 agosto 1739). Appartiene forse allo stesso periodo la relazione anonima e non datata del «territorio di Terranova del duca di Mandas» con una dettagliata descrizione del degrado del porto (AST, *Sardegna, Politico*, cat. 2, marzo 13).

nova, dei monti, dei boschi e delle valli, dell'insalubrità dell'aria e dei terreni malarici.

Nel territorio di Santa Maria di Cabu Abbas, secondo il Cordara, si poteva ammirare l'«acquedotto che ora si vede rovinato che somministrava l'acqua all'antica città di Pausania». Questo territorio era «assai grande e tutto buono, vi è bosco piccolo, cespugli e pietre; serve di bidazoni a quelli di Terranova, ancorché lo lavorino in minima parte colla zappa, e di tratto in tratto: l'aria in questo terreno non è del tutto cattiva per detta di molti». Verso il porto di Cugnana vi era «buon terreno assai disteso ed incolto, vi sono monti e valli, e boschi con alberi d'ogni sorta. I territori sono promiscui con quelli di Tempio [...] de' quali ivi sono pastori. L'aria ne' monti è buona e dubbiosa nelle pianure». In questo porto erano solite «approdare galeotte di turchi [...]. I particolari che vi seminano qualche poco di grano pretendono acquistare il dominio di quelle terre disboscandole». Nel salto di Padrogiano «di gran distesa, il terreno vi è inestimabile, vi sono fiumi, ma l'aria è cattiva; i pastori che ivi sono nulla pagano al signore...». Intorno alla «chiesa distrutta di Santa Giusta» vi erano – proseguiva l'intendente – «ovili e territorio bellissimo», con «aria, acqua e terra buona», ma si erano stabiliti «pochi pastori di Tempio e di Budosò». Alla Cala San Paolo si apriva un'«altra campagna di terreno incolto ed arenoso, dove sono alberi ed acqua ed aria buona». A Capo Ceraso vi era «altro terreno incolto ed ottimo per la coltura», ma la costa era infestata dai corsari barbareschi⁴⁵.

Nel 1756 veniva elaborato un ennesimo progetto «sopra l'abilitazione» dei porti della Gallura. Lo scopo principale del progetto era quello di contrastare efficacemente il diffuso contrabbando, le cui cause venivano individuate nella «grande lontananza che hanno i pastori alli rispettivi porti di Longon Sardo e Terranova, a' quali non ponno agevolmente portare i loro merci per imbarcarli», nella «grande vicinanza dell'isola di Corsica [...] e la molta distanza delle ville della medesima Gallura», nel «genio innato che hanno li pastori a questo segreto commercio». La soluzione proposta prevedeva che «tutti i porti della marina di Gallura [...] salvo quello di Longon Sardo e Terranova, quali dovranno restare nello statto che di presente si trovano [...], sianoabilitati per imbarcar liberamente formaggio, porci vivi

⁴⁵ AST, *Sardegna, Politico*, cat. 6, mazzo 5, «Relazione a Sua Eccellenza del giro fatto da me sottoscritto nei luoghi disabitati ed incolti della Sardegna per riconoscere terreni proprii a nuove popolazioni» (Cagliari, 29 maggio 1747). Cfr. anche la *Relation historique et géographique du Royaume de Sardaigne*, redatta nel 1746 dall'intendente conte di Viry: «Le golfe de Terranova formerait un des plus-beaux ports de la Méditerranée [...] si son entrée étoit praticable pour les gros vaisaux; mais étant presque partout comblée – si legge nella relazione – il n'y a que les petits bâtimens [...]. La situation, au reste, est telle, qu'il est l'abri de toute sorte de vents...». (P. BENVEDUTI, *Una relazione storico-geografica sulla Sardegna del 1746*, in «Nuovo bollettino bibliografico sardo», n. 20, 1959, p. 5).

o morti, e salame di porco, e non più». In sostanza soltanto Longon Sardo e Terranova erano gli scali abilitati all'esportazione dei grani, del vino, dei pellami, dei prodotti della pastorizia, dei bovini, mentre agli altri approdi era riservata la possibilità, d'accordo col feudatario del luogo, di «estrarre» dal Regno solo formaggi e carne suina. Pene severe erano previste per i contrabbandieri, per coloro che evadevano il diritto di «sacca» (il tributo imposto sulle esportazioni) e per i pastori sorpresi nelle marine con derrate o bestiame⁴⁶. Ma anche questo progetto di parziale liberalizzazione delle esportazioni non venne realizzato.

3. *La normativa contro il contrabbando.*

Anche negli anni del riformismo boginiano (1755-73) per la Gallura e per Terranova vennero seguite dal ministero piemontese le linee di intervento elaborate negli anni precedenti che affrontavano i nodi irrisolti del restauro del porto e della valorizzazione del suo ruolo di «caricatore» di ogni genere di mercanzia, delle incentivazioni alla cerealicoltura a scapito della pastorizia, della colonizzazione dei territori spopolati e della lotta al contrabbando con la vicina Corsica. Tutti questi problemi erano strettamente intrecciati, come rilevava nel 1758 l'avvocato Antonio Bongino, un funzionario della Segreteria di Guerra torinese, che in un ampio memoriale elaborato su tutte le relazioni redatte sulle «diverse materie» che riguardavano la Sardegna, osservava che in Gallura le «campagne vicine al litorale sono abitate da pastori avvezzi a fare l'illecito versamento non solo delle proprie vettovaglie ed altri generi sottoposti alla tratta; ma anche a dar ricetto nei loro nascondigli alle altrui per poscia imbarcarle sempreché l'opportunità se le presenta mediante un dritto solito esigersi in corrispettivo delle loro fatiche».

«Di questi tali pastori – proseguiva Bongino – abbondano tutti i litorali spopolati e dacché fanno il loro clandestino traffico sulle punte dei litorali, sono in lingua sarda chiamati *punteri*. Allorché sanno di non poter essere sorpresi dalla vigilanza delle guardie e dai ministri patrimoniali, sogliono essi dare il segnale della fumata in una delle punte del litorale della Gallura a vista di cui li marinai corsi accorrono tostamente al carico e singolarmente li Bonifacini [...]. Questo litorale dalla spiaggia della Baronìa di Posada fino al porto di Longo Sardo, e così nella circonferenza di miglia 150 e più, è sfornito intieramente di custodia, onde resta aperto a chiunque vuole introdursi trovandovi frequenti le cale»⁴⁷.

⁴⁶ ASC, *Segreteria di Stato e di Guerra*, serie II, b. 1503, «Progetto che si presenta a Sua Eccellenza sopra l'abilitazione di tutti i porti della Gallura...» (7 aprile 1756).

⁴⁷ BIBLIOTECA REALE, TORINO, *Storia Patria*, ms. 858, A BONGINO, *Relazione dei vari*

Il funzionario piemontese delineava anche un fosco quadro della situazione dell'ordine pubblico in Gallura. I ministri patrimoniali dell'Intendenza generale non soltanto non riscuotevano i diritti doganali, ma molto spesso erano complici dei contrabbandieri nel «fare essi medesimi l'indegno traffico coi Corsi ed a partecipare allo sfroso coi mentovati punteri»⁴⁸. «Evvi poi – scriveva Bongino – [...] singolarmente nei distretti della Gallura e Terranova, l'abuso di andare annualmente in determinata stagione vari cavalieri e principali poveri [...] e particolarmente quelli delle subdelegazioni ed altri ministri patrimoniali, questuando per così dire per ogni pastore un capo di bestia, dai quali raramente viene loro rifiutata [...]. Da ciò ne nasce che vengono i primi ad arricchirsi a spese degli altri e ne soffre anche il regio patrimonio un gravissimo danno dacché non solamente restano occulte le clandestine estrazioni ma sono anche protette [...] dagli stessi ministri di patrimonio, i quali eziandio non si fanno scrupolo di subornare li testimoni fiscali allorché si prendano informazioni contro li delinquenti». Insomma la corruzione dilagava tra gli impiegati dell'Intendenza. Lo Stato e la legge erano di fatto assenti nelle desolate balze nordorientali dell'isola. Era poi difficile intervenire a causa della «situazione corografica della Gallura, tutta sparsa di frequenti dirupate montagne abitate per lo più da pastori

progetti sovra diverse materie che riflettono la Sardegna; la relazione è stata in parte pubblicata (ad eccezione dei ff. 225-336) in Il riformismo settecentesco in Sardegna, a cura di L. Bulferetti, Cagliari, 1966, pp. 218-220 per le frasi citate. Sull'importanza di questa relazione nell'impostazione della politica di riforme cfr. A. GIRGENTI, Memorie di funzionari nel periodo del riformismo boginiano in Sardegna, in La memoria i lumi la storia («Materiali della Società italiana di studi sul secolo XVIII»), Roma, 1987, pp. 51-60, e La storia politica nell'età delle riforme, in Storia dei Sardi e della Sardegna, a cura di M. Guidetti, 4, L'Età contemporanea. Dal governo piemontese agli anni sessanta del nostro secolo, Milano 1989, pp. 67-70. Una copia della relazione, seppur con un titolo inesatto, è in BUC, Fondo Orrù, ms. 73, Relazione ufficiale delle principali cose amministrative della Sardegna sino al 1790. Per una interpretazione generale del riformismo boginiano in Sardegna cfr. soprattutto G. RICUPERATI, Il riformismo sabauda settecentesco e la Sardegna. Appunti per una discussione, in I volti della pubblica felicità. Storiografia e politica nel Piemonte settecentesco, Torino, 1989, pp. 159-202; dello stesso, Il Settecento, in P. MERLIN, C. ROSSO, G. SYMCOX, G. RICUPERATI, Il Piemonte sabauda. Stato e territori in età moderna (vol. VIII, 1, della «Storia d'Italia» diretta da G. Galasso), Torino, 1994, pp. 515-579; e A. MATTONE, Istituzioni e riforme cit., pp. 380-419.

In una «nota» sui provvedimenti in materia «economica e «politica» adottati durante gli anni del ministero boginiano (redatta all'indomani del suo «licenziamento») venivano poste in evidenza le «provvidenze per impedire i contrabbandi di ogni genere»: AST, *Sardegna, Politico*, cat. 2, mazzo 5, n. 22 «Note degli affari essenziali e permanenti spediti per il Regno di Sardegna tanto nelle materie ecclesiastiche e politiche che nelle giuridiche ed economiche, pendente il tempo che la spedizione di tali affari era stata appoggiata al Conte Bogino».

⁴⁸ Le inadempienze e gli abusi dei ministri patrimoniali di Terranova sono denunciati in una relazione dell'intendente generale del 23 febbraio 1754 in ASC, *Segreteria di Stato e di Guerra*, serie II, b. 1503.

inquisiti di qualche delitto o già banditi, specialmente dal canto delle terre di Aggius e di Bortigiada»⁴⁹.

Anche la normativa contro il contrabbando emanata negli anni del riformismo boginiano richiamava esplicitamente (come per le materie criminali) i provvedimenti presi nei decenni precedenti e le leggi dell'età spagnola⁵⁰. L'editto del 29 luglio 1764 denunciava ad esempio che nella carestia della primavera del 1763 erano mancati «i generi di necessità prima», sia «per le clandestine imbarcazioni, alle quali invitava singolarmente la penuria de' litorali circonvicini», sia «per l'ingordigia di taluni, che nella mira d'accrescere sulle altrui miserie le proprie sostanze, tennero occulti i loro grani». Il sovrano, tenendo «presenti le sagge disposizioni di tempo in tempo stabilitesi» e delle quali «era pressoché decaduta l'osservanza», decideva di emanare un provvedimento teso ad assicurare alle popolazioni sarde «una sussistenza abbondevole, senza punto ritardare quegli utili, che la fertilità ed ampiezza dei terreni ha loro altre volte procurati col commercio de' generi ridondanti: e siccome l'ottenimento di sì provvido fine dipende non solo dall'aver annualmente accertata contezza della quantità delle granaglie, che si raccolgono, e di quella necessaria al sostentamento, e semineri del Regno, quanto altresì dall'ovviare alle estrazioni non permesse, le quali possono deludere le più prudenti e giuste misure economiche». Le soluzioni adottate per combattere il contrabbando erano assai macchinose e di difficile applicazione: innanzitutto i «capi di casa» dei villaggi agricoli avrebbero dovuto notificare all'intendente generale la consistenza delle proprie famiglie e l'esatta quantità del seminato e del raccolto di granaglie e legumi. Venne inoltre stilato un elenco «delle ville del litorale» che avrebbero dovuto confermare i dati della popolazione, della «consegna» dei grani ed inoltre denunciare la «vendita» delle derrate o il «loro trasporto fuori» dei centri abitati. Le ville della Gallura erano Tempio, Aggius, Bortigiadas, Nuchis, Calangianus, Luras e Terranova.

Per i contrabbandieri e per i loro complici era previsto il sequestro delle merci, delle imbarcazioni e dei carri, con un'ulteriore ammenda di tre scudi per ogni starello di grani o di legumi (pari a 49,2 litri) confiscato. Nel caso in cui il reo non fosse stato in grado di pagare la pena pecuniaria sarebbe stata imposta «una pena afflittiva di catena, carcere, o relegazione in qual-

⁴⁹ A. BONGINO, *Relazione* cit., p. 220. Una viva descrizione del fenomeno del contrabbando è anche in F. GEMELLI, *Rifiorimento della Sardegna proposto nel miglioramento di sua agricoltura*, I, Torino, 1776, pp. 325-327 e in AST, *Sardegna, Politico*, cat. 8, mazzo I, n. 29, «Ragionamento anonimo sui vari modi coi quali si commettono i contrabbandi nella Sardegna e si frodano i diritti di sacca».

⁵⁰ Cfr. per un giudizio più ampio M. DA PASSANO, *Riformismo senza riforme: i Savoia e il diritto penale sardo nel Settecento*, in *Studi in memoria di Giovanni Tarello*, I, Saggi storici, Milano, 1990, pp. 209-235.

che parte del Regno, adeguata alla qualità della persona, dell'età, del sesso» Per i recidivi e per «gli sfrosi eccedenti cento starelli» la pena prevedeva da «due anni di catena» ad «anni cinque di galera». Per i ministri patrimoniali complici dei contrabbandieri si applicava la pena di due anni di galera. Per i subdelegati dell'Intendenza, gli alcaidi e i soldati delle torri costiere neglienti era prevista «la rimozione dal rispettivo impiego»⁵¹.

Queste disposizioni furono però largamente disattese. Tre anni dopo, il 1° febbraio 1767, Carlo Emanuele III emanava un nuovo editto «a riparo de' contrabbandi d'ogni genere che si commettono nel Regno». Nel proemio il sovrano affermava che le norme del 1764 erano rimaste «pressoché inefficaci [...] per la facilità delle contravvenzioni in tanta ampiezza di litorale aperto». L'editto veniva promulgato per stroncare soprattutto il contrabbando gallurese e per porre rimedio alla «malizia di alcuni abitanti di Bonifacio, i quali prevalendosi de' comodi del picciol tratto di mare, che li separa dal Regno, e delle corrispondenze che mantengono in esso, si applicano di proposito ed a man franca a questo mestiere». Se nell'editto del 1764 l'attenzione del legislatore si era concentrata sulle granaglie, ora la lista delle merci proibite si allargava al bestiame, alle carni salate, al lardo, ad ogni genere di «quadrupedi», al vino, all'acquavite, al burro, allo strutto, all'amido, alla crusca, al formaggio, alla lana, alle pelli, ai cuoi ed alla selvaggina. Era inoltre previsto un inasprimento delle pene per i contrabbandieri (da cinque a sette o a dieci anni di galera), per i complici e i ministri patrimoniali corrotti.

Veniva vietato ai patroni delle imbarcazioni di Bonifacio e dell'arcipelago toscano di approdare «in alcuna delle spiagge rade o porti spopolati de' territori di Sorso, Coquinas, Gallura, Terranova e Posada». Essi avrebbero dovuto gettare l'ancora nei porti di Torres, Castellaragonese, Longon Sardo, Terranova e Posada (i cosiddetti «porti caricatori»), «ne' quali

⁵¹ *Editti, pregoni* cit., I, tit. XI, ord. XXV, pp. 408-417. Il governo sabaudo aveva emanato in precedenza contro il contrabbando il pregone del 20 settembre 1726 «per li contrabbandi del partito d'Anglona» (ASC, *Atti governativi*, vol. I, 1720-1736, n. 26); quello sulla revisione dei diritti doganali (vol. II, 1737-1745, n. 116) del 27 gennaio 1739; i due pregoni del 2 gennaio e del 10 ottobre 1748 sulla «denuncia de los trigos» (vol. III, 1743-1759, nn. 167 e 168); quello più specifico sul contrabbando del 14 novembre 1751 (vol. III, n. 177); il provvedimento del 23 settembre 1754 sui diritti «que deveran exigir los ministros patrimoniales en los casos de extracciones de generos» (vol. III, n. 187); disposizioni relative alle funzioni dei ministri patrimoniali dei porti del 6 febbraio 1756 (vol. III, n. 193). Cfr. inoltre la normativa spagnola in F. DE VICO, *Leyes y pragmáticas reales del Reyno de Sardinia*, II, Sasser, 1786 (I ediz. Napoles, 1640), tit. XXIV, cap. XVI, cap. XVII. Un pregone del 1646 del viceré duca di Montalto segnalava comunque che le zone dell'isola dove più attivo era il contrabbando con la vicina Corsica erano le coste del golfo dell'Asinara e le «playas desiertas de los mares de Puerto Torres y Castel Aragonés». Mentre non veniva menzionata la popolata Gallura: ASC, *Antico Archivio Regio*, vol. C5, n. 18, *Pregon general mandado publicar por el Ill. Ex. Virrey... duque de Montalto prohibiendo las embarcaciones de contrabando...*, Caller, 1646.

sogliono con l'intervento dei ministri patrimoniali permettersi gl'imbarchi de' generi, robe, e bestiami, che da quelle spiagge s'estraggono, sotto pena, in caso di contravvenzione, della perdita de' legni o delle robe, che sovra questi si troveranno caricate...»⁵².

Il contrabbando continuò comunque a prosperare anche negli anni successivi. Le agili gondole bonifacine adoperate dai contrabbandieri continuarono a solcare il breve tratto di mare che separava la Corsica dalle marine galluresi. Il regio felucone «San Gavino» che incrociava nelle Bocche di Bonifacio riuscì talvolta a sorprendere le gondole nelle piccole insenature dove si verificavano gli «sfrosi»: scontri a fuoco tra i contrabbandieri corsi, i «puntieri», i pastori galluresi ed i marinai sardi si verificarono nel 1774 nel golfo d'Arzachena, nel 1777 sulle coste di Aggius e nelle acque dell'isola di Tavolara, nel 1783 nella spiaggia di La Crucitta⁵³.

Si sbaglierebbe comunque a valutare il fenomeno del contrabbando soltanto dal punto di vista dell'ordine pubblico e della politica repressiva. Gli «sfrosi» e le esportazioni clandestine non erano che un aspetto di secolari relazioni tra le due isole e di un sistema economico che vedeva strettamente legate e integrate la Sardegna settentrionale e la Corsica meridionale. Per vivere i corsi del sud avevano necessità dei prodotti agricoli delle fertili campagne del Sassarese, della carne bovina del Logudoro e dei formaggi della Gallura. La miseria aveva spinto intere generazioni di corsi ad emigrare nella vicina Sardegna e in particolare nelle città di Sassari e di Castellaragonese (l'attuale Castelsardo). La presenza corsa è attestata a Sassari già dal XIV-XV secolo⁵⁴. Il capoluogo del Capo di Logudoro, con i suoi dieci-quindecimila abitanti, aveva rappresentato tra il XVI ed il XVIII secolo l'unica, rilevante area urbana fra le due isole: Sassari costituiva dunque un notevole polo di attrazione per i corsi non soltanto per le sue attività agricole, artigianali e commerciali, ma anche per la presenza delle scuole,

⁵² *Editti, pregoni* cit., I, tit. XI, ord. XXVIII, pp. 423-433. Altre disposizioni particolari sul contrabbando, non comprese nella raccolta degli *Editti, pregoni* del Sanna Lecca sono il pregone del 14 giugno 1766 teso a reprimere il contrabbando che si praticava nei villaggi di Sedini e di Aggius (ASC, *Atti governativi*, vol. V, 1765-1768, n. 251) e il pregone sul contrabbando gallurese del 21 agosto 1766 (n. 267). Un pregone con «varie provvidenze» per impedire «la clandestina estrazione de' grani» verrà emanato il 3 ottobre 1782 (vol. VII, 1780-1786, n. 423).

⁵³ Sul contrabbando nella seconda metà del XVIII secolo cfr. C. SOLE, *Il problema del contrabbando* cit., pp. 95-122, e G. MURGIA, *Il contrabbando tra la Sardegna e la Corsica* cit., pp. 237-251.

⁵⁴ Cfr. M.G. MELONI, *Presenza corsa a Sassari a metà del 1300*, in «Medioevo. Saggi e Rassegne», n. 13, 1988, pp. 9-33 e L. GALOPPINI, *Ricchezza e potere nella Sassari aragonese*, Cagliari, 1989, pp. 79-81. La presenza dei bonifacini e dei corsi a Sassari è confermata anche da un capitolo di corte presentato dalla municipalità nel Parlamento del 1421: cfr. *I Parlamenti di Alfonso il Magnanimo (1421-1452)*, a cura di A. Boscolo, aggiornamenti, apparati e note a cura di O. Schena («Acta Curiarum Regni Sardiniae», 3), Cagliari, 1993, p. 156.

dei collegi e dell'Università⁵⁵. A Sassari la *Little Corse* occupava un intero quartiere nel centro della città (una strada era chiamata non a caso «via dei Corsi»): la chiesa della comunità, Sant'Andrea, sorgeva nella via principale, la cosiddetta *platha*, ed era stata eretta, sul modello della cattedrale di Bastia, grazie al lascito del corso Andrea Vico Guidoni, primo professore di materie mediche nell'ateneo sassarese⁵⁶. Come spesso avviene per le comunità di immigrati la collettività corsa si integrò assai presto nella società sardo-spagnola e riuscì ad acquisire importanti posizioni nelle istituzioni ecclesiastiche, in quelle culturali, nelle magistrature e nell'amministrazione vicereale e municipale del Regno⁵⁷.

Ma vi era anche un movimento inverso, quello dei contadini sardi che prendevano in affitto i terreni dai proprietari corsi nel litorale orientale e quello dei lavoratori agricoli specializzati del Sassarese che si recavano stagionalmente nell'isola vicina per la potatura e per la coltivazione delle vigne⁵⁸. La Corsica era stata poi sempre un sicuro rifugio per i sardi perseguitati dalla giustizia: nel 1528 si erano rifugiati a Bonifacio gli esponenti del patriziato sassarese che avevano appoggiato l'occupazione francese della città; dalla Corsica progettarono nel 1671 uno sbarco in Sardegna alcuni dei congiurati coinvolti nell'assassinio del viceré spagnolo, marchese

⁵⁵ L'afflusso di studenti corsi alle istituzioni scolastiche e all'Università di Sassari fu costante sino agli anni della rivoluzione di Pasquale Paoli. Purtroppo a causa della dispersione delle fonti non disponiamo di dati quantitativi. Tra coloro che frequentarono l'Università sassarese bisogna ricordare Philippe Masseria (1739-1814), membro di una famiglia "patriottica" aderente al "partito" paolista, rifugiatosi in Inghilterra dal 1783 al 1789, che fu nel 1791 presidente della società dei giacobini di Ajaccio, il «Globo patriottico», ed appoggiò Paoli nella sua rottura con la Francia, seguendolo nel 1795 a Londra: cfr. J. MC EARLEAN, *La valeur historique des "mémoires" (1762-1802) de Philippe Masseria*, in «Etudes corses», XVI (1988), n. 30-31, p. 117.

⁵⁶ Cfr. P. TOLA, *Dizionario biografico degli uomini illustri di Sardegna*, III, Torino, 1837, pp. 289-291 e P. CAU, *Andrea Vico Guidoni e la scienza medica sassarese del secolo XVII*, in UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI SASSARI, MINISTERO PER I BENI CULTURALI E AMBIENTALI, *IV Settimana della Cultura Scientifica*, Sassari, 1994, pp. 26-31.

⁵⁷ Tra le famiglie corse che acquisirono posizioni di rilievo nella vita civile di Sassari e del Regno bisogna ricordare i Canopolo (Antonio fu arcivescovo di Oristano nel 1578 e di Sassari nel 1621; nel 1616 introdusse nella sua città natale la prima tipografia), i Vico (Francesco fu reggente nel Consiglio d'Aragona dal 1627 al 1650), i Basteliga (Francesco fu segretario del Tribunale dell'Inquisizione), gli Ormano, i Figo, i Zonza, i Marignaccio, i Giagaraccio, e via dicendo. In un manoscritto acefalo della seconda metà del Seicento (BIBLIOTECA UNIVERSITARIA DI SASSARI, ms. 655) vengono celebrati i fasti delle famiglie corse residenti a Sassari e dei rappresentanti più autorevoli della comunità corsa all'interno delle istituzioni e della società civile. Cfr. a questo proposito M. PORCU GAIAS, *Sassari. Storia architettonica e urbanistica dalle origini al '600*, Nuoro, 1996, pp. 320-321.

⁵⁸ Questa consistente presenza è attestata da R.P. DE SIGLANDE, *Mémoires et voyages*, I, Paris, 1765, p. 130.

di Camarassa; sempre la Corsica fornì asilo ai partigiani filoasburgici quando la Sardegna fu occupata dalle truppe spagnole e nel 1720 ceduta ai piemontesi; in Corsica si rifugiarono negli Anni Trenta e Quaranta del Settecento i banditi sardi braccati dalle truppe inviate in Anglona e in Gallura dai viceré sabaudi. Anche negli anni della «Sarda Rivoluzione» la Corsica fornì asilo ora ai «realisti», nel 1794-95 durante l'occupazione inglese dell'isola, ora ai «patrioti» ed ai «giacobini», nel 1796-1802 durante il Direttorio e il Consolato.

In un quadro così complesso e intricato di relazioni economiche, sociali e culturali che legavano le due isole, non era facile per il governo piemontese combattere il diffuso contrabbando. Il ministro Bogino non si stancava di ripetere all'ambasciatore francese a Torino che la Corsica «affamava» la Sardegna. In effetti, al di là delle gravi perdite per le finanze del Regno, il contrabbando produceva una sorta di «scambio ineguale»: se la Sardegna esportava clandestinamente una notevole quantità di materie prime agricole e di derrate alimentari (grani, bestiame di ogni tipo, formaggi, pellami, vino, carni salate, etc.), la Corsica importava nell'isola vicina soltanto legname e castagne. Non deve quindi stupire che il Bogino nell'autunno del 1767 si scandalizzasse per il fatto che «in Bonifacio eravi un pubblico macello detto de' Sardi, per la carne derubata che vi si recava di continuo da quel Regno» e che un beccaio bonifacino si vantasse di vendere nella propria bottega soltanto carne sarda rubata⁵⁹. In realtà il contrabbando non era soltanto stimolato dalla penuria di risorse alimentari della Corsica meridionale o da tutte le attività criminali legate all'abigeato, ma anche dagli ormai anacronistici privilegi annonari delle città, dai vincoli protezionistici sul commercio, dalla difficoltà per i produttori di raggiungere i porti caricatori o gli approdi abilitati alla «tratta» dei formaggi, dalla mancanza, soprattutto in Gallura, di infrastrutture viarie e portuali.

Il ministero piemontese a metà degli Anni Sessanta iniziava ad essere consapevole che il contrabbando non poteva essere debellato solo con misure repressive. Si trattava di avviare una politica di colonizzazione e di ripopolamento dei litorali disabitati della Gallura e dell'Anglona per estirpare le radici sociali degli «sfrosi» e della criminalità che prosperava sulle esportazioni clandestine. Si inquadra in questo contesto l'occupazione militare delle cosiddette «isole intermedie» o *Li Caruggi*, cioè le isole che facevano parte dell'arcipelago di La Maddalena (La Maddalena, Santo Stefano, Caprera, Spar-

⁵⁹ AST, *Sardegna, Politico*, cat. 1, marzo 3, n. 89, «Promemoria del conte Bogino concernente le isole della Maddalena (Torino, 14 novembre 1767)». Il viceré Costa della Trinità in un pregone del 21 agosto 1766 rimarcava che le merci destinate al contrabbando con la Corsica venivano impunemente caricate sui carri «nella piazza del mercato» di Aggius dinanzi agli occhi di tutti (ASC, *Atti governativi*, vol. V, 1765-68, n. 267).

gi, Budelli, Razzoli, Santa Maria), il cui possesso era rivendicato sia dalla Corsica che dal Regno sardo, popolate in parte da pastori bonifacini che praticavano il contrabbando. Nel 1767, per evitare le pericolose intromissioni della Francia durante la rivoluzione corsa di Pasquale Paoli, il governo sabauda decideva senza esitazione di occupare *manu militari* l'arcipelago maddalenino, prendendo proprio a pretesto, come si legge nelle istruzioni viceregie al maggiore La Rocchetta, capo del corpo di spedizione, lo «scandaloso clandestino commercio dei grani del Regno solito farsi in grave pregiudizio della Real Cassa e del Pubblico dai pastori abitanti le Isole Intermedie...»⁶⁰. La spedizione, in parte allestita nelle acque del golfo di Terranova dove si trovava alla fonda la fregata «San Carlo», venne realizzata tra il 14 e il 15 ottobre 1767 e non incontrò resistenza alcuna da parte dei bonifacini.

Il ripopolamento dell'isola di La Maddalena, con la nascita di un borgo marinaro presso Cala Gavetta e di una nuova comunità, composta da emigrati corsi e da coloni galluresi, amministrata da un *bailo* dotato di giurisdizione civile e criminale, costituì un esperimento riuscito di colonizzazione. Il nuovo insediamento divenne ben presto un'importante piazzaforte militare a presidio dell'arcipelago, delle Bocche e delle coste della vicina Gallura. Rimasero invece sulla carta i progetti, elaborati nel 1768 dal censore generale Giuseppe Cossu, di colonizzare con lucchesi e corsi la valle del Coghinas e i territori adiacenti al Sasso di Chiaramonti. La prima era una zona costiera infestata dalla malaria, nelle cui spiagge spopolate si effettuavano le «clandestine estrazioni» verso la Corsica. Il Sasso era stato sempre il rifugio prediletto delle *quadrillas* di banditi dediti al contrabbando. Le condizioni erano assai favorevoli per i nuovi colonizzatori con esenzioni quinquennali da qualsiasi tributo baronale o regio. Ma la qualità dei terreni era scadente («intemperiosi») quelli del Coghinas, improduttivi quelli di Chiaramonti), tale da scoraggiare ogni stanziamento di coloni «forestieri»⁶¹.

Anche le deserte marine di Terranova, completamente prive di torri e di vedette costiere, con le isole disabitate di Tavolara e di Molara, con le piccole, riparate cale in cui potevano agevolmente attraccare le imbarcazioni corse erano luoghi estremamente propizi per le «tratte» clandestine. Ma le imbarcazioni negli anni del «blocco continentale» non saranno solo corse o toscane. Nel luglio del 1812, ad esempio, furono esportati di «sfroso» dal

⁶⁰ A. GARELLI, *L'isola della Maddalena. Documenti ed appunti storici*, Venezia, 1907, p. 29. Per un inquadramento generale del problema cfr. C. SOLE, *Sovranità e giurisdizione sulle Isole Intermedie (1767-1793)*, in «Archivio Storico Sardo», XXVI (1959), pp. 255-479, e dello stesso *Sardegna e Mediterraneo. Saggi di storia moderna*, Cagliari, 1970, pp. 29-62; *Contributo alla storia della Maddalena (1720-1767)*, in «Ichnusa», n. 19, 1957; I. CASTANGIA, *Sovranità, contiguità territoriale e isole in una controversia internazionale del XVIII secolo*, Napoli, 1988.

⁶¹ Cfr. G. MURGIA, *Progetti di colonizzazione e banditismo nella Sardegna sabauda (1759-1773)*, in «Etudes corses», XXI (1993), n. 40-41, pp. 167-178.

«porto delle saline» su un «bastimento» inglese e su uno spagnolo 100 buoi e 50 cantari (poco più di 2 quintali) di miele: i contrabbandieri colti in flagrante erano tutti di Terranova⁶².

Il 26 aprile 1802 il viceré Carlo Felice di Savoia aveva emanato un nuovo pregone, suddiviso in 41 capitoli, per la repressione del contrabbando, che riprendeva in gran parte la normativa precedente, segno che le numerose disposizioni volte a combattere gli «sfrosi» venivano largamente disattese. Ai generi tradizionalmente esportati, quali i grani, il bestiame, il formaggio, si era aggiunto ora il tabacco (cap. 29-33). Il provvedimento riproponeva anche in modo anacronistico tutti i tradizionali vincoli tesi a limitare le libere attività commerciali, come le consegne annuali delle granaglie e la denuncia delle vendite (fissate nell'editto del 1764) o l'obbligo del trasporto delle derrate esclusivamente nei «porti, spiagge e rade abilitate» per le esportazioni, che si riducevano a quelli di Cagliari, Tortoli, Orosei, Posada, Terranova, Longon Sardo, Castelsardo, Porto Torres, Alghero, Bosa, Oristano, Porto Palmas⁶³. Anche negli anni del «blocco continentale», quando, a causa della dichiarata neutralità (1804) del Regno di Sardegna, l'isola conobbe un notevole sviluppo dei traffici commerciali, il contrabbando pur diminuendo vistosamente rispetto agli «anni d'oro» del Settecento restò comunque una sorta di costante endemica delle coste settentrionali⁶⁴.

⁶² ASC, *Segreteria di Stato e di Guerra*, serie II, b. 1538, «Relazione dell'intendente generale del 6 ottobre 1812». Il procedimento penale contro i contrabbandieri terranovesi Spano, Azzara, Busachi, Carboni e i fratelli Decortes venne aperto dal subdelegato patrimoniale di Tempio, Ignazio Puliga. Dalla documentazione del tempo emergono altri episodi di contrabbando delle marine di Terranova nel primo decennio del XIX secolo. Nell'ottobre del 1803 il genovese Giuseppe Murtura esportava clandestinamente con la sua gondola dal «porto di Terranova» 34 cantari di formaggio. Nel maggio 1806 il patrono bonifacino Silvestro Aicardi veniva sorpreso con la sua gondola «nelle acque di Monte Figari vicino a Terranova» con un carico di 90 cantari e 55 libbre di formaggi per un valore di 362 scudi e 10 soldi (ASC, *Segreteria di Stato e di Guerra*, serie II, b. 1538).

⁶³ ASC, *Atti governativi*, vol. X, 1799-1804, n. 725, «Pregone del Duca del Genevese portante diverse provvidenze a scanso de' contrabbandi delle granaglie, de' tabacchi, e di ogni altra sorta di generi soggetti a tratta (26 aprile 1802)». Nel luglio del 1805 ad esempio un certo Battista Variani aveva esportato clandestinamente da La Maddalena 200 libbre di tabacco in foglia (ASC, *Segreteria di Stato e di Guerra*, serie II, b. 1538).

⁶⁴ Cfr., G. MURGIA, *Contrabbando e ordine pubblico nella Gallura tra blocco continentale e neutralità del Regno di Sardegna (1800-1814)*, in *Studi e ricerche in onore di Girolamo Sotgiu* cit., II, pp. 9-35; M. DA PASSANO, *Insorgenze e fuzioni in Gallura nel primo Ottocento*, in «*Etudes corses*», XXI (1993), n. 40-41, pp. 215-233. Per i problemi relativi all'economia sarda negli anni 1804-1814 cfr. A. PINO BRANCA, *La politica economica del governo sabaudo in Sardegna (1733-1848)*, Padova, 1928, pp. 35-42; F. BORLANDI, *Relazioni politico-economiche fra Inghilterra e Sardegna durante la Rivoluzione e l'Impero*, in «*Rivista storica italiana*», L (1933), pp. 169 ss.; A. BOSCOLO, L. BULFERETTI, L. DEL PIANO, *Profilo storico economico della Sardegna dal riformismo settecentesco al «Piano di Rinascita»*, Padova, 1962, pp. 99-122; e soprattutto F. FRANCONI, *Gli inglesi e la Sardegna: conflitti e progetti politici nella prospettiva del crollo dell'impero napoleonico*, in *All'ombra dell'aquila imperiale. Trasformazio-*

Il 12 marzo 1814, ad esempio, il subdelegato patrimoniale di Santa Teresa di Gallura, Bosio, suggeriva all'Intendenza generale alcuni mezzi per «estirpare i contrabbandi da questi litorali». Dopo aver constatato che «sono così vaste le spiagge in questo mare, che quando avessi un reggimento di soldati non basterebbe uno per ogni piccol tratto a far argine a questo delitto», sosteneva che erano tante «le opportunità d'imbarcare furtivamente, quante sono le capanne e case pastorili, di cui è popolata questa marina, reconditi i luoghi, incognite le cale e sopraffina la furbaria delli abitanti, che sanno prendere il momento favorevole per eludere qualsivoglia saggia sovrana provvidenza...». I mezzi proposti dal Bosio per «reprimere il contrabbando» prevedevano lo sviluppo e l'incentivazione dei traffici portuali e la formazione di «impiegati fedeli ed esatti a questo oggetto». Ma il subdelegato proponeva anche dure misure repressive: domandava infatti che gli venisse affidata la «cura [...] d'inveire con minacce, ed altre opportune maniere contro i sospetti in queste materie; mi sia libero nell'arrestare i delinquenti [...], bruciare le capanne, ed atterrare le case quando sono colti in flagrante senza dar ascolto a chi li spalleggia, e vedrebbe un totale cambiamento»⁶⁵.

L'Intendente generale Diego Cugia, nella sua risposta all'impiegato piemontese, pur convinto che al fenomeno degli «sfrosi» potesse in parte «ripararsi collo stabilimento di tre o quattro ministri patrimoniali a Santa Teresa, che non potrebbero essere che *galluresi* e coll'apertura [...] del porto per facilitare il commercio», si mostrava però scettico sull'efficacia delle soluzioni proposte, sia per i relativi vantaggi in un territorio spopolato come la Gallura del nuovo scalo dinanzi alla Corsica, sia soprattutto per le misure repressive quale esclusivo antidoto per «far argine ai contrabbandi»⁶⁶.

4. *Ademprivi, cussorgie e stazzi.*

Il processo di ripopolamento dei territori disabitati avrebbe comunque contribuito nel lungo periodo a ridurre l'entità del contrabbando. Già nel

ni e continuità istituzionale nei territori sabaudi in età napoleonica (1802-1814), Atti del convegno (Torino 15-18 ottobre 1990), I, Roma 1994, pp. 235-290.

⁶⁵ ASC, *Segreteria di Stato e di Guerra*, serie II, b. 1538.

⁶⁶ «Supposto che in quei porti si potesse far luogo a delle estrazioni quanto maggiori saranno le facilitazioni tanto meno sarebbe da temere il contrabbando – scriveva l'intendente –; più facilmente potrebbe determinarsi a commettere il contrabbando colui che oltre al pagamento dei dritti alle finanze, dovesse fare quindici o venti ore di strada per trasportare al porto di Santa Teresa gli articoli che dovrebbe estrarre [...]. Del rimanente alla Gallura estrazioni legittime non ne possono occorrERE, se si eccettua qualche pelle che si estrae e qualche volta, ma di rado, qualche tratta di formaggio: poicché grani e legumi non ne hanno per loro e bestiame è già da qualche anno che scarseggia. Sono le barche corse, che per lo più fanno il commercio in tutti quei litorali, le quali se sarà aperto il porto di Santa Teresa, se vi saranno ivi dei ministri patrimoniali sapranno andare ad un altro sito a provvedersi di quel che vogliono» (b. 1538).

1738 e poi nel 1754 il governo sabauda aveva ipotizzato di popolare il territorio di Longon Sardo con coloni greci provenienti dalla Corsica. Il progetto fu in parte ripreso nel 1771, ma soltanto tra la fine del secolo e i primi anni dell'Ottocento venne realizzata l'idea di fondare una comunità presso la torre di Longon Sardo anche allo scopo di controllare l'esazione dei diritti di «tratta» e contrastare efficacemente il contrabbando nelle Bocche di Bonifacio. Il nuovo insediamento fu fondato nel 1808 e prese il nome di Santa Teresa, in omaggio alla regina. Un ruolo trainante nella nascita della comunità venne svolto dal capitano Pietro Francesco Maria Magnon, comandante della torre di Longon Sardo⁶⁷. Nel 1837 il borgo contava già 827 abitanti e insieme a quello della Maddalena era ormai il principale porto della Gallura.

Ai «primi popolatori» erano state accordate numerose franchigie: innanzitutto «il sito *gratis* per fabbricare una o più abitazioni», poi «l'estensione pure *gratis* di sei starelli di Cagliari [circa due ettari e mezzo] di terreno per coltivare»⁶⁸. Insomma, anche nel caso di Santa Teresa, venne riproposta la tradizionale linea di colonizzazione dei terreni spopolati, elaborata alla fine degli anni trenta del Settecento, fondata soprattutto sull'agricoltura a scapito delle attività pastorali e dell'insediamento rurale disperso.

Le iniziative intraprese miravano non soltanto a combattere le attività criminose o a censire i fuochi fiscali ma a porre anche sotto il controllo dello Stato i pastori e le cussorgie di quell'esteso territorio spopolato. È il caso di domandarsi quali rapporti legassero questa netta opzione agricola, perseguita con tenacia per circa un secolo (dai pregiati del Rivarolo al processo di privatizzazione delle terre), con l'insediamento rurale tradizionale e con le stesse vocazioni produttive della Gallura.

Intorno al 1580 Giovanni Francesco Fara tracciava un'efficace descrizione della realtà economica e sociale e delle forme di vita delle popolazioni

⁶⁷ Cfr. P. MARTINI, *Storia di Sardegna dal 1799 al 1816*, Cagliari, 1852, pp. 193-194; G. SIOTTO PINTOR, *Storia civile dei popoli sardi dal 1798 al 1848*, Torino, 1877, pp. 54-55; R. CIASCA, *Alle porte della Corsica: la fondazione di Santa Teresa di Gallura*, in «Archivio Storico di Corsica», IX (1933), pp. 161-204, che rappresenta ancor oggi il saggio più esaustivo; S. RATTU, *Santa Teresa di Gallura*, in *Studi storici in onore di Francesco Loddo Canepa*, I, Firenze, 1959, pp. 255-308. Nel 1790 i bonifacini avevano sollecitato «la destinazione di un porto in Longon Sardo per ricevervi i legni di Corsica» che avrebbero caricato «vettovalgie» per i «Corsi di Bonifacio». La questione venne discussa in una riunione di giunta col viceré. Il ministero torinese avrebbe risposto il 17 novembre 1790 spiegando che sarebbe stato «opportuno [...] vegliare esattamente al fine di scoprire se continuino i passati abusi o altri, se se ne introducano di nuovi, mentre in tal caso dovrà rinvocarsi l'accordato esperimento e lasciare le cose nello stato di prima» (ASC, *Segreteria di Stato*, serie II, b. 1168).

⁶⁸ ASC, *Segreteria di Stato e di Guerra*, serie II, b. 1292, *Regio Diploma di formazione d'una nuova popolazione, col nome di Santa Teresa...* (Cagliari, 13 agosto 1808). Per un quadro più ampio della fondazione di nuovi insediamenti negli Stati sardi di Terraferma sotto il regno di Vittorio Amedeo III cfr. i saggi compresi in *Bâtir une ville au siècle des lumières. Carouge: modèles et réalités*, Carouge, 1986.

della Gallura, che si configurava come un vasto territorio completamente disabitato, irrigato da sorgenti e corsi d'acqua, ricco di foreste, foraggi e selvaggina. Quasi tutti gli abitanti esercitavano la pastorizia e abitavano in nuclei familiari isolati, sparsi per le zone montuose, dove facevano pascolare le greggi e gli armenti, allevavano i maiali e producevano ottimi formaggi e rinomati salumi. Spesso dimoravano sotto il cielo aperto o al riparo di alberi frondosi, in piccole capanne col tetto ricoperto di paglia e cortecchia di sughero, oppure nelle vaste grotte un tempo abitate dai primi, antichi popoli dell'isola («quandoque aperto caelo et saepe sub frondosa arbore vel in parvis casis, stramentis et suberis cortice tectis, et in vastissimis priscorum antris...»)⁶⁹. Una trentina d'anni dopo il *visitador* spagnolo Martin Carrillo, canonico di Saragozza, descriveva questi luoghi desolati e tristi, che gli ricordavano quelli della Castiglia, popolati da campagnoli molto rozzi che vivevano isolati nelle loro capanne chiamate stazzi: «Algunos aldeanos ay muy toscos [...] en las marinas de Gallura – scriveva a Filippo III nel 1612 – vivian [...] con sus hijos y mugeres en sus cabañas, que ellos llaman *estazos*, y no venian à poblado de año en año, y comian carne, leche, queso, y frutas», i tentativi di accorpate le famiglie in villaggi erano sempre falliti, proseguiva Carrillo, «y aunque se hazian diligencias para reduzirlos a poblado, y van de mala gana por tener alli comodidad para sus ganados»⁷⁰.

Gli osservatori esterni restavano colpiti dalle caratteristiche dell'insegiamento umano gallurese e dalle forme di vita primitive degli abitanti. Nel 1818 Francesco Saverio von Beck, che sino al 1780 era stato colonnello del reggimento svizzero in Sardegna, osservava che «nel distretto di Gallura e di quello della Nurra» la popolazione, «lontana dall'abitato e dalle regioni coltivate», non aveva «altra occupazione che quella dell'economia ed allevamento del bestiame, nè altra religione, che quella di una confusa ed alterata tradizione»: gli allevatori galluresi possedevano comunque «greggi e mandrie in proprietà»⁷¹.

⁶⁹ I.F. FARAE, *In Sardiniae Chorographiam* cit., p. 226. Una realtà simile a quella delineata dal Fara veniva descritta nel 1616 in una relazione *ad limina* del vescovo di Ampurias e Civita, Giacomo Passamar, in cui si legge che la maggior parte degli abitanti della Gallura era composta di pastori di pecore, vacche, capre e maiali: per 9 mesi, cioè da novembre fino a luglio, essi portavano con sé tutta la famiglia e vivevano nei boschi e «in tentoriis» (forse capanne), giustificandosi col dire che questa era la loro legge (*institutum*) e il loro modo abituale di vivere a cui erano stati educati fin dai tempi antichi (*antiquitatus*). Il vescovo confessava di aver tentato di cambiare questo loro modo di vita, ma di non esservi riuscito: cfr. R. TURTAS, *La riforma tridentina* cit., pp. 255-256.

⁷⁰ M. CARRILLO, *Relación al Rey don Philippe Nuestro Señor del nombre, sitio, planta, conquistas, Christianidad, fertilidad, Ciudades, lugares, y gobierno del Reyno de Sardaña*, Barcelona, 1612, p. 40. Il corsivo è nostro.

⁷¹ AST, *Sardegna, Politico*, cat. 2, mazzo 13, n. 11, «Descrizione dell'Isola e Regno di Sardegna divisa in quattro parti... da Francesco Saverio Barone di Beck» (1818), c. 109.

Anche Francesco d'Austria-Este nel 1812 si mostrava meravigliato per lo stato semibarbarico della «Gallura che è una parte della Sardegna meno civilizzata e che è poco popolata, e ove vi sono molti pastori, e simil gente, che vivono tutto l'anno coi bestiami nei boschi e nelle montagne in capanne, e ove quindi la civilizzazione è molto indietro». In questa «provincia» non ancora «bene sottomessa», secondo l'arciduca estense «le leggi del re non vi sono tutte osservate, nè accettate» e i pastori «non pagano e non vengono sforzati a pagare» le tasse⁷². Una sessantina d'anni dopo Carlo Corbetta tracciava una efficace descrizione degli stazzi della Gallura dove «vivevano i pastori colle loro famiglie, attendendo ai pascoli, alla tosatura, alla manipolazione dei caci delle loro pecore e capre, intercalando il loro ozio forzato colla caccia, nella quale sono abilissimi [...]. Quei pastori segregati si può dire dall'umano consorzio, a differenza dei nostri che stanno sui monti solo nella estiva stagione, vi vivono tutto l'anno anche il verno spesso rigidissimo su quelle alture, una vita veramente patriarcale e pastorale. Benché abbiano una relativa agiatezza, hanno pochi bisogni e non conoscono nessun comodo del vivere civile»⁷³.

Le caratteristiche del paesaggio agrario e dell'habitat disperso gallurese venivano colte assai bene nel 1770 dal viceré Des Hayes nel corso della visita del Regno: la Gallura, sosteneva il viceré sabaudo, era «un disteso paese, che sporge poi al mare, e soltanto popolato dentro terra in una piccola porzione di essa, stante che le sei popolazioni che la compongono, sono tra loro vicinissime, restano libere le spaziose spopolate campagne dippiù giorni di strada a' quei pastori, ove vi hanno stabilito, come chiamano i loro *stazj* gli uni dagli altri divisi e lontani, onde credonsi e reputansi proprietari di quei lunghi tratti di terreni, in modo tale che alcuno di quei, che sono presso del mare ardiscono insino ad esigere il dritto di ancoraggio dai bastimenti, che nel loro distretto approdano»⁷⁴. Nel 1829 il frate agostiano Gelasio Floris descriveva l'entroterra di Terranova come un vasto territorio disabitato che «non contiene alcuna popolazione formale; sibbene è abitato da pastori per lo più tempiesi che tutto l'anno vi tengono li stazi fissi col loro bestiame di diverse specie, da cui ricavano gran lucro»⁷⁵.

⁷² FRANCESCO D'AUSTRIA-ESTE, *Descrizione della Sardegna (1812)*, a cura di G. Bardanzellu, Roma, 1934, pp. 150-151. A proposito della Gallura egli raccoglieva la diceria sull'«uso barbaro che i giovinotti maschj vengano promessi spesso in matrimonio con delle fanciulle di pochi anni, per esempio di tre o quattro anni, e subito coabitano e dormono con esse, per lo più anche insieme colla madre, e consumano il matrimonio tosto che la figlia ne è capace: intanto spesso ciò dà cagione di disordini colle madri...».

⁷³ C. CORBETTA, *Sardegna e Corsica*, Milano, 1877, p. 237.

⁷⁴ F. LODDO CANEPA, *Relazione della visita del viceré Des Hayes al Regno di Sardegna (1770)*, in «Archivio Storico Sardo», XXV (1958), pp. 250-251.

⁷⁵ BUC, *Collezione Baille*, s.p. 6 bis. 3, 7/9, G. FLORIS, *Componimento topografico storico dell'isola di Sardegna*, III, f. 76.

Nei secoli XVII-XIX la colonizzazione e l'insediamento rurale si svilupparono in Gallura attraverso gli stazzi e le cussorgie. Secondo una colorita definizione di Paolo Mantegazza, membro della Commissione parlamentare d'inchiesta che nel 1869 visitò la Sardegna, «gli stazzi della Gallura son le case dei pastori che si raggruppano fra loro con forma di federazione naturale che si chiamano *cussorgie*»⁷⁶. Nel corso del tempo lo stazzo e la cussorgia sono diventati quasi sinonimi. In realtà si trattava di due aspetti complementari, ma distinti, dell'habitat tradizionale della Gallura. Col termine stazzo veniva indicato infatti, secondo quanto sosteneva Vittorio Angius nel 1840, il «luogo dove il pastore fabbricò il ricovero per sè e per la famiglia e pose sua mandra»: un tempo alcuni «vivevano esposti a tutti i rigori delle stagioni e altri in piccole capanne coperte di stame o di sughero [...]. Così continuò sino a tempi non molto da noi distanti, quando cominciarono a condur seco le famiglie intiere. Le condizioni migliorarono prima fra' tempiesi, più tardi fra gli altri [...]. Nelle più cussorgie gli stazzi sono isolati, nelle altre riuniti in vario numero»⁷⁷. In sostanza il termine *istattu* (che derivava dall'italiano stanziale) poteva definire sia la casa di campagna gallurese, la capanna del pastore, sia quegli antichi ricoveri, ricoperti da fronde e da sughero, descritti dal Fara nel XVI secolo⁷⁸.

Col termine cussorgia si indicavano i terreni demaniali siti in genere nei salti o nei luoghi disabitati concessi per la coltivazione o per il pascolo dal signore feudale a un singolo vassallo. In principio la concessione era a titolo di semplice ademprivo: nel corso del tempo e soprattutto nel XVIII secolo iniziò però a mutare natura giuridica, trasformandosi in una sorta di dominio utile del cussorgiale sul proprio appezzamento che prevedeva non solo l'esclusione del godimento degli altri ademprivisti ma anche il diritto all'alienazione ed alla trasmissione ereditaria⁷⁹. Sulle cussorgie, come anche sulle orzaline (i terreni dissodati e coltivati, in genere a orzo o ad altri cereali, posti talvolta all'interno delle stesse cussorgie, vicino agli ovili ed

⁷⁶ P. MANTEGAZZA, *Profili e paesaggi di Sardegna*, Milano, 1869, p. 57.

⁷⁷ V. ANGIUS, *Gallura*, in G. CASALIS, *Dizionario cit.*, VIII, pp. 162-163.

⁷⁸ Cfr. M.L. WAGNER, *Dizionario etimologico sardo*, I, Heidelberg, 1960, p. 688 e dello stesso autore *Das ländliche Leben Sardiniens in Spiegel der Sprache: Kulturhistorische-Sprachliche Untersuchungen*, in «Wörter und Sachen», 1921, n. 4, p. 122.

⁷⁹ Cfr. U. PIGA, *Le cussorgie*, in *Atti del secondo Congresso nazionale di diritto agrario* (Mussolinia-Cagliari-Sassari, 16-19 ottobre 1938), Roma, 1939, pp. 50-61; C. BOZZI, *Le cussorgie* e G. CONTEDDU, *Le cussorgie in Sardegna*, entrambi in «Rivista dei demani, usi civici, domini collettivi», rispettivamente I (1925), pp. 219 ss. e X (1934), pp. 15 ss.; G. PILLITO, *Dizionario del linguaggio archivistico in Sardegna*, Cagliari, 1886, p. 26; E. PARZIALE, *La disciplina del riordinamento degli usi civici in Sardegna, sia in rapporto alle terre originarie dei Comuni che a quelle così dette ademprivili*, in *Atti del secondo congresso cit.*, pp. 748 ss.; R. TRIFONE, *Cussorgia*, in *Novissimo Digesto Italiano*, V, Torino, 1968, pp. 83-84.

alle capanne dei pastori), i possessori godevano, secondo i giuristi del secolo scorso, di un diritto di uso esclusivo se non addirittura di un vero e proprio diritto di dominio. Nell'istituto veniva individuata la coesistenza di due domini: quello diretto, spettante al barone, e quello utile, appartenente al cussorgiale, che doveva però rispettare anche alcune limitazioni al pieno godimento del proprio diritto, imposte sia dal feudatario (ad esempio il parziale divieto di disboscare e di sfrondare gli alberi, detto *assidamentu*), sia dalla normativa regia e viceregia⁸⁰.

Le cussorgie, diffuse in tutta la Sardegna, specialmente nelle regioni spopolate della Gallura, della Nurra, del Sarrabus, del salto di Quirra, si confusero sovente con i numerosi diritti derivanti da consuetudini locali relative alla concessione ai pastori di terre demaniali, come i *furriadorgius* e gli *oddeus* nel Sulcis e le *leadas* nel Goceano⁸¹.

5. Gli ordinamenti portuali del XV secolo

Le prime, importanti fonti del diritto marittimo sardo (o forse meglio le disposizioni portuali e doganali) risalgono alla seconda metà del XII ed ai primi decenni del XIV secolo, cioè al momento di maggior fulgore della dominazione pisana e genovese, di pieno sviluppo della realtà urbana e delle istituzioni comunali, di intensificazione delle relazioni economiche con la penisola italiana e col mondo mediterraneo.

Il *Breve Portus Kallaretani*, che ci è pervenuto in una traduzione in volgare italiano del febbraio 1318, è uno dei più antichi e completi statuti portuali del Mediterraneo: esso disciplina la vita economica dello scalo

⁸⁰ Cfr. in particolare N. MULAS, *Cenni particolari sull'origine ed uso degli ademprivi di Sardegna*, Cagliari, 1858, pp. 40-46; G. TODDE, *Ademprivio*, in *Enciclopedia giuridica italiana*, I, 2, Milano, 1892, pp. 91-94. Sul rapporto tra ademprivi e cussorgie: A. MARANGONI, *Ademprivi*, in *Il Digesto italiano*, II, 1, Torino, 1884, pp. 128-130; A. SOLMI, *Ademprivia. Studi sulla proprietà fondiaria in Sardegna*, in «Archivio giuridico», LXII-LXIII, estratto, Pisa, 1904, e U.G. MONDOLFO, *Terre e classi feudali in Sardegna nel periodo feudale*, in «Rivista italiana per le scienze giuridiche», XXXVI (1903), ora entrambi in *Il feudalesimo in Sardegna*, a cura di A. Boscolo («Testi e documenti per la storia della Questione Sarda», 4), Cagliari, 1967, rispettivamente pp. 101-109, pp. 308-313; I. BIROCCHI, *Per la storia della proprietà perfetta in Sardegna. Provvedimenti normativi, orientamenti di governo e ruolo delle forze sociali dal 1839 al 1851*, Milano, 1982, pp. 61 ss; ed il recente lavoro di G.G. ORTU, *Villaggio e poteri signorili in Sardegna. Profilo storico della comunità rurale medioevale e moderna*, Roma-Bari, 1996, pp. 36-46.

⁸¹ Sui *furriadorgius* cfr. G. TODDE, *Ademprivi* cit., p. 91. Cfr. anche D. PORCU, G. LALLAI, *Usi e costumanze di Sardegna fra i contadini ed i pastori del Parteolla e del Gerrei*, in «Mediterranea», I (1927), n. 10, pp. 30-31 e gli atti del Convegno (Sinnai, 22 aprile 1989), *Usi civici e diritti di cussorgia*, Dolianova, 1989, con interventi di G. Murgia, A. Cappai, M. Masia che si soffermano sulle cussorgie nel XIX e XX secolo.

cagliaritano, le competenze dei consoli, l'organizzazione dei mercanti, il controllo sul carico delle navi, la vigilanza sui pesi e sulle misure, le funzioni dei sensali. Dalle tariffe doganali del Breve emergono le merci più varie che confermano l'importanza del porto di Cagliari nel commercio marittimo del Mediterraneo medievale: accanto all'esportazione dei prodotti tradizionali dell'agricoltura, della pastorizia, della pesca e dell'estrazione mineraria (cereali, formaggi, cuoi, pellami, lane «sardesche», carne salata, bestiame, vino, olio, cera, corallo, legname, argento, etc.), figura l'importazione di manufatti, di spezie, di oggetti di lusso e di tessuti pregiati (panni di Ypres, di Stanford, di Narbona, di Perpignano, di Pisa, di Parigi, seta, cotone filato, lino, porpora, indaco, lacca, zucchero, pepe, cannella, noci moscate, sandalo, incenso, gomma arabica, perle, pietre preziose, gemme, «dente di leofante», etc.)⁸².

Anche negli altri Statuti del XIV secolo vi sono numerose norme che regolavano le attività portuali e tutelavano il diritto commerciale. Negli Statuti di Sassari, a noi giunti in un'edizione del 1316 – ma, in realtà, come per il Breve cagliaritano, revisione di un testo più antico risalente alla seconda metà del XIII secolo – sono compresi i capitoli che disciplinavano le funzioni dei patroni delle navi e degli ufficiali del porto di Torres, i noli e le assicurazioni marittime (I, 56), che salvaguardavano i beni dei mercanti forestieri residenti in città (I, 132), che proibivano la guerra di corsa e vietavano la vendita delle merci depredate (III, 49)⁸³. Nello Statuto signorile di

⁸² Cfr. F. ARTIZZU, *Gli ordinamenti pisani per il porto di Cagliari*, in «Archivi e cultura», XIII (1980), con un'accurata edizione del Breve che si distingue da quella mediocre e lacunosa di J.M. PARDESSUS, *Collection des lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, V, Paris, 1839, pp. 285-315. Tramite Giuseppe Manno il testo era pervenuto al giurista francese in una trascrizione di Pasquale Tola: cfr. A. MATTONE, *La storiografia giuridica dell'Ottocento e il diritto statutario della Sardegna medievale*, in «Materiali per una storia della cultura giuridica», XXVI (1996), n. 1, p. 77. Inficciate da mende sono anche le edizioni di P. TOLA, *Codex diplomaticus Sardiniae* («Historiae Patriae Monumenta», X), I, Torino, 1861 (d'ora in poi CDS), pp. 644-659, e di F. BONAINI, *Statuti inediti della città di Pisa dal XII al XIV secolo*, II, Firenze, 1870, pp. 1083-1131. Lo statuto, conservato nell'archivio della famiglia Roncioni e segnalato da F. MASI, *Ragionamento accademico della navigazione e commercio della repubblica pisana*, Pisa, 1797, pp. 101-109, stimolò l'interesse degli eruditi sardi della fine del XVIII secolo, cfr. A. MATTONE, P. SANNA, *I Simon, una famiglia di intellettuali tra riformismo e restaurazione*, in *All'ombra dell'aquila imperiale. Trasformazioni e continuità istituzionali nei territori sabaudi in età napoleonica (1802-1814)*, Atti del convegno, Torino 15-18 ottobre 1990, II, Roma, 1994, pp. 842-843. Sui contenuti dello statuto cfr. A. ERA, *Lezioni di storia delle istituzioni giuridiche ed economiche sarde*, Roma, 1934, pp. 276-280; G. ASTUTI, *Breve Portus Kallaretani*, in «Il diritto marittimo», XLI (1939), pp. 40-55, ora in *Tradizione romanistica e civiltà giuridica europea*, a cura di G. Diurni, III, Napoli, 1984, pp. 1559-1572; M. CHIUDANO, *Breve Portus Kallaretani*, in *Novissimo Digesto Italiano*, II, Torino, 1958, pp. 576-577; F. ARTIZZU, *La Sardegna pisana e genovese* («Storia della Sardegna antica e moderna», diretta da A. Boscolo, vol. 5), Sassari, 1985, pp. 163-167, e dello stesso l'introduzione a *Gli ordinamenti cit.*, pp. 7-45.

⁸³ Cfr. P. TOLA, *Codice degli Statuti della Repubblica di Sassari*, Cagliari, 1859, pp. 51, 91, 160-161, e l'edizione più corretta di V. FINZI, *Gli statuti della Repubblica di Sassari*, (estratto da «Archivio Storico Sardo»), Sassari, 1911, pp. 65-66, 113-114, 213.

Castelgenovese, approvato nel 1338 da Galeotto Doria, alcuni capitoli (222, 223, 224, 239), trattavano delle importazioni nel porto di Frigiano e negli approdi di Mare Picinno e Cala Agustina, fissando soprattutto norme precise sul commercio del vino⁸⁴. Probabilmente anche negli altri statuti trecenteschi andati perduti, come quelli di Alghero, Bosa e Terranova, dovevano essere comprese disposizioni volte a regolare la vita nei porti, le dogane, il commercio e la navigazione⁸⁵.

L'affermazione del diritto marittimo nella Sardegna del XIII-XIV secolo è legata soltanto alla «rivoluzione commerciale» del Medioevo e all'espansione mediterranea delle Repubbliche di Pisa e di Genova? Quale peso ha svolto la preesistente organizzazione portuale giudicale nel favorire questo processo? Agli inizi di questo secolo la storiografia era divisa tra chi aveva valutato il *maiore de portu* giudicale come un'imitazione sarda dei *consules* pisani e chi, invece, si era domandato se questo istituto non rappresentasse una probabile continuazione dell'antico ufficio bizantino del *paratalassita*⁸⁶. Ora la storiografia pone più problematicamente in evidenza tutti quegli elementi di «intersezione» tra gli ordinamenti locali e quelli di matrice esterna che avrebbero favorito in Sardegna l'affermazione economica delle due città tirreniche⁸⁷.

Sugli Statuti di Sassari, oltre il vecchio studio di P. SATTÀ BRANCA, *Il Comune di Sassari nei secoli XIII e XIV*, Roma, 1885, cfr. i saggi compresi in *Gli Statuti sassaresi. Economia, società, istituzioni a Sassari nel Medioevo e nell'Età Moderna*, Atti del convegno, Sassari 12-14 maggio 1983, a cura di A. Mattone, M. Tangheroni, Cagliari, 1986.

⁸⁴ E. BESTA, *Intorno ad alcuni frammenti di un antico Statuto di Castelsardo*, in «Archivio giuridico», n.s., III (1899), pp. 49-50, 53. L'edizione del Besta è preferibile a quelle di D. CIAMPOLI, *Frammenti degli Statuti di Galeotto Doria per Castel Genovese diplomaticamente riprodotti...*, Sassari, 1899, e di G. ZIROLIA, *Statuti inediti di Castel Genovese*, Sassari, 1898. Cfr. a questo proposito V. PIERGIOVANNI, *Il diritto genovese e la Sardegna*, in «Quaderni sardi di storia», n. 4, 1983-84, pp. 57-66.

⁸⁵ Cfr. F. BONAINI, *Statuti inediti* cit., I, pp. IX-X, XXVII; E. BESTA, *Il diritto sardo nel Medioevo*, Bari, 1898, pp. 106-107, e dello stesso *La Sardegna medioevale*, II, *Le istituzioni politiche, economiche, giuridiche, sociali*, Palermo, 1909, p. 156; A. ERA, *Lezioni di storia* cit., pp. 301-308; F. ARTIZZU, *La Sardegna pisana* cit., pp. 202 ss.; A. ERA, *Capitoli per Bosa nell'anno 1338*, in «Studi sassaresi», serie II, XXVII (1957), pp. 3-5; G. TODDE, *Alcuni capitoli degli Statuti di Bosa*, in «Medioevo. Saggi e Rassegne», n. 2, 1976, pp. 21-26; F. BERTINO, *Notizie e ipotesi su un borgo sardo-ligure del basso medioevo: l'Alghero dei Doria*, I, Alghero, 1989, pp. 139-156.

⁸⁶ Per la prima interpretazione cfr. A. SOLMI, *Sul più antico documento consolare pisano scritto in lingua sarda*, in «Archivio Storico Sardo», II (1906), pp. 179-183 e *Sul periodo della legislazione pisana in Sardegna*, in «Bullettino dell'Istituto storico italiano», n. 25, 1904, pp. 93 ss.; per la seconda interpretazione cfr. E. BESTA, *La Sardegna medioevale* cit., II, p. 89.

⁸⁷ Cfr. ad esempio i documenti pubblicati da F. ARTIZZU, *Documenti inediti relativi ai rapporti economici tra la Sardegna e Pisa nel Medioevo*, I e II, Padova, 1961-62, e dello stesso *Rendite pisane nel Giudicato di Cagliari*, in «Archivio Storico Sardo», XXV (1958), pp. 3-98. Sui problemi di storia economica cfr. J. DAY, *La Sardegna e i suoi dominatori dal secolo XI al secolo XIV*, in F. J. DAY, B. ANATRA, L. SCARAFFIA, *La Sardegna medioevale e moderna* («Storia d'Italia», diretta da G. Galasso, X), Torino, 1984, pp. 153 ss.; M. TANGHERONI,

I documenti segnalano i *maiores de portu*, funzionari giudicali incaricati di riscuotere i dazi sulle esportazioni e sulle importazioni delle merci, sin dal 1086: i «maiores de portu Dorgotori Tussia et Stefanum Striga» figurano infatti come «testes» nell'atto di donazione del 18 marzo della chiesa di San Michele di Plaiano a Santa Maria di Pisa⁸⁸. L'antichità dell'ufficio ed i cognomi sardi dei due testi porterebbero ad escludere la tesi dell'origine forestiera dell'istituto. La più antica menzione è contenuta in una carta logudorese del 1082 dove si fa esplicito riferimento ai *majores de portu* di quel Giudicato. Un diploma non datato (ma risalente al 1080-1085) attesta l'esenzione accordata ai mercanti pisani dal pagamento del *tolineum* (*telonium* o *toloneum* era un termine d'origine bizantina che indicava in genere i diritti doganali), segno che già da tempo un ufficiale giudicale era preposto alla pesatura delle merci, alla riscossione dei dazi ed al controllo del movimento portuale. Nel 1107 il giudice cagliaritano Torchitorio concedeva all'Opera di Santa Maria di Pisa l'esenzione «ab omnem tributum sive tolineum qui husque hodie Pisani, michi seu antecessoribus meis, dare soliti erant». Ma già nel XII secolo, quando le colonie di mercanti italiani avevano dimora stabile negli scali sardi – secondo la cronaca duecentesca nota come *Liber iudicum turritanorum* intorno al 1127 il porto di Torres era «habitudu et pobuladu de mercantes pisanos, homines de bene et ricos»⁸⁹ –, i nomi dei *maiores* indicano spesso persone d'origine continentale⁹⁰.

Le funzioni del *maiore de portu* vengono ulteriormente precisate dal *Liber fondachi*, un inventario relativo agli anni 1317-19 dei beni che il Comune di Pisa possedeva nel Giudicato di Gallura, che ci è pervenuto sol-

Medioevo tirrenico. Sardegna, Toscana e Pisa, Pisa, 1992, pp. 9-63; A. BOSCOLO, *Sardegna, Pisa e Genova nel Medioevo*, Genova, 1978; S. PETRUCCI, *Re in Sardegna, a Pisa cittadini. Ricerche sui «domini Sardiniae» pisani*, Bologna, 1988. Per gli aspetti più propriamente giuridici, cfr. E. CORTESE, *Donnicchie. Una pagina dei rapporti tra Pisa, Genova e la Sardegna nel sec. XII*, in *Scritti in onore di Dante Gaeta*, Milano, 1984, pp. 489-520; F. ARTIZZU, *Società e istituzioni nella Sardegna medioevale*, Cagliari, 1995, pp. 3-97.

⁸⁸ E. BESTA, *Il Liber iudicum turritanorum con altri documenti logudoresi*, Palermo, 1906, app. doc., p. 15.

⁸⁹ *Ibidem*, p. 5. Cfr. anche *Libellus iudicum Turritanorum*, a cura di A. Sanna, intr. di A. Boscolo, Cagliari, 1957, p. 47, e ANONIMO DEL XIII SECOLO, *Cronaca medioevale sarda. I sovrani di Torres*, a cura di A. Orunesu e V. Pusceddu, Quartu S. Elena, 1993, pp. 38-39.

⁹⁰ Abbiamo due nomi dei *maiores de portu* di Oristano: nel periodo compreso fra il 1147 e il 1182 Pandolfino; intorno al 1186 Mariane de Barca (cfr. *Condaghi di S. Nicola di Trullas e di S. Maria di Bonarcado*, a cura di E. Besta e A. Solmi, Milano, 1937, scheda n. 110, p. 139); un Landolfello, *maior portus* a Cagliari tra la fine del XII e gli inizi del secolo XIII (cfr. A. SOLMI, *Carte volgari dell'Archivio arcivescovile di Cagliari*, in «Archivio Storico Italiano», n.s., XXXV (1905), doc. IX, p. 290); «Vivianu maiore di portu Orisei» nel 1173 (A. SOLMI, *Studi storici sulle istituzioni della Sardegna nel Medioevo*, Cagliari, 1917, p. 235). Cfr. anche E. PUTZOLU, *Il "maiore de portu" tra molo e dogana*, in «Sardegna fieristica», aprile-maggio 1988.

tanto nelle parti relative alla curatoria di Galtelli. Il *maiore* sovrintendeva ai pesi e alle misure, che dovevano essere uguali a quelle adoperate a Pisa. Applicava i dazi sulle merci in entrata e in uscita sulla base di un preciso tariffario. L'inventario, compilato da due cittadini pisani, Michele Upechini e Matteotto de Cipolla, con la collaborazione dello scrivano Guido Urro di Piazza e di due sardi, Saltaro Fiori di Terranova e un certo Domenico, incaricato di censire il bestiame, riportava scrupolosamente l'entità dei dazi che si pagavano al *maiore* per le merci esportate dai porti della Gallura. Per ciascun «centenaro» di capre e montoni si pagavano 20 soldi; per un bue domito 6 soldi; per un bue rude 3 soldi; per ogni fascio di cuoiamme 1 soldo; per un cantaro di formaggio 1 soldo. Si pagavano gabelle anche per la pesatura delle merci, sia da parte dei venditori (soldi 6 per ciascun cantaro di lana; 1 forma di cacio per ogni cantaro di formaggio), sia da parte dei compratori (2 denari per la pesatura di qualsiasi genere di merce). I dazi sulle merci e sulle derrate importate percepiti dal *maiore* consistevano in un denaro per la misurazione di ciascuna *quarra* di grano, orzo, sale, farina e 4 denari per ogni barile d'olio.

Nel *Liber* vi sono anche notizie sugli ordinamenti riguardanti il porto di Orosei e indirettamente gli altri scali della Gallura (Terranova, Santa Reparata e Santa Lucia): i mercanti pisani erano organizzati in una *societas*, che non si limitava a tutelare le attività commerciali ma costituiva all'occorrenza un gruppo di autodifesa armata. Ai mercanti era riservato il privilegio di essere sottoposti per le cause civili e commerciali al tribunale consolare, mentre nei giudizi criminali erano soggetti alla giurisdizione del podestà locale. I mercanti che operavano ad Orosei, come probabilmente quelli che vivevano a Terranova, erano esentati «pro tempore juramenti» da qualsiasi servizio reale o personale a vantaggio del Comune. Essi, come del resto i mercanti di Terranova, erano tenuti al versamento collettivo di 25 libbre di denari aquilini minuti in occasione della festa annuale di Santa Maria⁹¹. Il *Liber fondachi* ci aiuta quindi non soltanto a farci un'idea chiara della natura degli ordinamenti portuali vigenti a Terranova ai primi del Trecento o delle attività mercantili che erano probabilmente regolate dallo statuto, oggi perduto, ma ci agevola anche nella comprensione in una prospettiva di lungo periodo del commercio gallurese, basato soprattutto sui prodotti della pastorizia e dell'allevamento.

L'organizzazione commerciale e mercantile pisana si era caratterizzata per una penetrazione diffusa e capillare nella realtà economica e sociale della Sardegna. Già dalla prima metà del XIII secolo, ad esempio, le istitu-

⁹¹ F. ARTIZZU, *Liber Fondachi*, in «Annali delle Facoltà di Lettere Filosofia e Magistero dell'Università di Cagliari», XXIX (1961-65), pp. 215-299.

zioni consolari della repubblica toscana avevano messo radici profonde in tutti i principali porti dell'isola. Le fonti statutarie pisane attestano che i «consules mercatorum cuiusque portus Sardinee», con attribuzioni giudiziarie e finanziarie, erano costituiti a Civita (Terranova), ad Ampurias, ad *Orize* (Orosei), a Porto Torres, a Bosa, ad Arborea (Oristano) e a Cagliari⁹². Intanto, nella seconda metà del secolo, le istituzioni comunali, rese necessarie dal sempre maggiore sviluppo dei commerci e dei traffici e dall'emergere di un nuovo ceto mercantile, si affermavano soprattutto in quei centri, il Castello di Cagliari, Sassari, Villa di Chiesa e in Gallura, Terranova e Orosei, dove più antica e più intensa era stata la colonizzazione. Agli inizi del XIV secolo poi il Comune di Pisa amministrava direttamente estese regioni della Sardegna, come il Campidano di Cagliari, il Sigerro di Villa di Chiesa, la Trexenta, il Sarrabus e la Gallura⁹³.

La conquista catalano-aragonesa ha rappresentato nella storia della Sardegna medievale un trauma profondo. La Corona d'Aragona nella sua espansione mediterranea si servì di alcuni strumenti istituzionali, quali il feudalesimo come struttura politico-sociale, il parlamentarismo stamentario come formula di governo, il decentramento come principio di articolazione dell'amministrazione centrale, il municipio come unità dell'amministrazione inferiore, il consolato marittimo come fattore di impulso commerciale, che finirono per sconvolgere l'organizzazione politica e mercantile pisana e genovese in Sardegna⁹⁴. Soprattutto nell'ambito del commercio la cesura col passato fu assai netta: venne attuato nel Castello di Cagliari e ad Alghero un ripopolamento radicale, con l'espulsione degli abitanti pisani e genovesi e l'immissione di coloni catalano-aragonesi, che, grazie ai guidatici e agli incentivi individuali ed alle franchigie e ai privilegi concessi alle due *universitates*, provocò un ricambio totale del ceto mercantile⁹⁵.

⁹² Cfr. F. BONAINI, *Statuti inediti* cit., I, p. 276, II, p. 975; CDS, I, sec. XIII, doc. n. XXVIII, p. 322; A. SCHAUBE, *Das Konsulat des Meeres in Pisa*, Leipzig, 1888, pp. 170-171 e dello stesso *Die pisanischen Consules mercatorum in zwölften Jahrhundert*, in «Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht», XLI (1893); G. VOLPE, *Studi sulle istituzioni comunali a Pisa. Città e contado, consoli e podestà secoli XII-XIII*, nuova ediz. a cura di C. Violante, Firenze, 1970, pp. 113 ss.

⁹³ Cfr. J. DAY, *La Sardegna e i suoi dominatori* cit., pp. 98 ss.; M. TANGHERONI, *I luoghi nuovi della Sardegna medievale, in I borghi nuovi. Secoli XII-XIV*, a cura di R. Comba e A. Settia, Cuneo, 1993, pp. 135-152.

⁹⁴ Cfr. J. LALINDE ABADIA, *La Corona de Aragón en el Mediterraneo medieval (1229-1479)*, Zaragoza, 1979, pp. 103 ss. Per i riferimenti bibliografici sulla conquista catalano-aragonesa rinviamo a quelli compresi in opere generali quali *I catalani in Sardegna*, a cura di J. Carbonell, F. Manconi, Cinisello Balsamo, 1984; *La Corona d'Aragona: un patrimonio comune per l'Italia e la Spagna (secc. XIV-XV)*, a cura di G. Olla Repetto, Cagliari, 1989; F.C. CASULA, *La Sardegna aragonesa*, I, *La Corona d'Aragona*, II, *La nazione sarda* («Storia della Sardegna antica e moderna», diretta da A. Boscolo, vol. 6), Sassari, 1990.

⁹⁵ Sui meccanismi del ripopolamento catalano a Cagliari, ad Alghero e nelle altre città,

Le consuetudini e gli statuti marittimi italiani dovettero inevitabilmente cedere dinanzi all'espansione economica e politica della potenza aragonese. Gli usi catalani formarono il famoso *Llibre del Consolat de Mar*, compilato da un privato a Barcellona tra la fine del XIII e gli inizi del XIV secolo, che divenne ben presto il testo fondamentale per la regolamentazione dei traffici e della navigazione nel bacino mediterraneo⁹⁶. L'istituto del consolato, sorto per tutelare gli interessi dei mercanti catalani che operavano all'estero e per dirimere le controversie di diritto commerciale e marittimo, sottraeva i *naturals* della Corona alle giurisdizioni locali, sottoponendoli, anche in territorio straniero, agli ordinamenti della madrepatria. In Sardegna la presenza di consoli catalani è attestata a Cagliari sin dal 1301, a Sassari e ad Oristano dal 1321. Nel 1349 il re Pietro IV disponeva, a causa dell'attività tanto intensa, di acquistare due case nel Castello di Cagliari da destinare a residenza consolare e a loggia mercantile. Per tutto il XIV secolo Cagliari e Alghero furono le uniche sedi di consolati catalani in Sardegna⁹⁷.

cfr. A. ERA, *Provvedimenti per il ripopolamento di Sassari e di Alghero nel 1350-61*, in *VI Congreso de Historia de la Corona de Aragón*, Madrid, 1959, pp. 551-562, e dello stesso *Popolamento e ripopolamento dei territori conquistati in Sardegna dai catalano-aragonesi*, in «Studi sassaresi», serie II, VI (1928), pp. 63-81; F. LODDO CANEPA, *Note sulle condizioni economiche e giuridiche degli abitanti di Cagliari dal sec. XI al XIX*, in «Studi Sardi», XXI (1950-51), pp. 283 ss.; E. PUTZULU, *La prima introduzione del municipio di tipo barcellonese in Sardegna. Lo Statuto del castello di Bonaria*, in *Studi storici e giuridici in onore di Antonio Era*, Padova, 1963, pp. 321-336; R. CONDE Y DELGADO DE MOLINA, A.M. ARAGÓ CABAÑAS, *Castell de Càller. Cagliari catalano-aragoneso*, Cagliari, 1984. Per Alghero cfr. i saggi compresi in *Alghero, la Catalogna, il Mediterraneo. Storia di una città e di una minoranza catalana in Italia (XIV-XX secolo)*, a cura di A. Mattone e P. Sanna, Sassari, 1994. Per Sassari cfr. L. GALOPPINI, *Ricchezza e potere* cit. e per Iglesias M. TANGHERONI, *La città dell'argento. Iglesias dalle origini alla fine del Medioevo*, Napoli, 1985, pp. 269 ss.

⁹⁶ La bibliografia sul consolato è immensa. Dopo il vecchio, ancor utile volume di R.S. SMITH, *The Spanish Guild Merchant. A History of the Spanish Consulado 1250-1700*, Durham, N.C. (U.S.A.), 1940, cfr. fra i saggi più recenti quelli di A. GARCÍA SANZ, *Estudios sobre las orígenes del derecho marítimo hispano-mediterráneo*, in «Anuario de historia del derecho español», XXXIX (1969), pp. 213-316; A. IGLESIAS FERREIRÓS, *Libro do Consulado da Mar*, in «Anuario de historia del derecho español», LVI (1986), pp. 219-439, e dello stesso *Il libro del Consolato del Mare*, in «Rivista internazionale di Diritto Comune», VI (1995), pp. 81-125. Oggi l'edizione di riferimento del *Llibre del Consolat de Mar* è quella curata da G. Colon sull'edizione del testo della Biblioteca Reale di Maiorca I e II, Barcelona, 1981-82, con l'analisi giuridica e il diplomatario curati da A. García, III, 1 e 2, Barcelona, 1984, e l'analisi filologica e gli indici, a cura di G. Colon e A. García, con la collaborazione di B. Schmiol, IV, Barcelona, 1987. Oltre il vecchio R. ZENO, *Storia del diritto marittimo nel Mediterraneo*, Roma, 1915, pp. 195-201, cfr. le acute osservazioni di E. CORTESE, *Il diritto nella storia medievale*, II, *Il basso medioevo*, Roma, 1995, pp. 303-304, sull'interesse della dottrina italiana per le consuetudini marittime catalane.

⁹⁷ Cfr. R. DI TUCCI, *La condizione dei mercanti stranieri in Sardegna durante la dominazione aragonese, e I consoli in Sardegna (sec. XII-XVII). Documenti*, entrambi in «Archivio Storico Sardo», VII (1911), pp. 30-32, 49-100, e soprattutto L. D'ARIENZO, *Una nota sui consolati catalani in Sardegna nel secolo XIV*, in «Annali della Facoltà di Scienze Politiche dell'Università di Cagliari», serie I, III (1979), pp. 65-88.

Una nuova organizzazione venne data ai porti di Cagliari e di Alghero che, per quasi tutto il XIV secolo, per la lunga guerra con il Giudicato d'Arborea costituirono le uniche due colonie catalano-aragonesi nell'isola. Soprattutto il porto di Cagliari, importante scalo mediterraneo nella rotta del Levante, incominciò ad assumere un ruolo di primo piano nel commercio e nei traffici catalani⁹⁸. Nel 1329 Alfonso IV disciplinò il sistema portuale e doganale della città, sull'esempio di quello vigente a Barcellona, emanando i capitoli della dogana e fissando gli importi che i mercanti e i patroni di navi dovevano versare alle casse regie ogni qualvolta attraccavano nella darsena cagliaritano⁹⁹. Erano previste tariffe differenziate a seconda della provenienza dei mercanti, fossero essi francesi, catalani, greci, armeni, ebrei, sardi (o più precisamente provenienti dai territori non conquistati dei Doria, degli Arborea, dei Malaspina); quelle più gravose erano riservate ai pisani, ai genovesi, ai toscani, quasi a scoraggiarli, se non a dissuaderli del tutto, dal frequentare i mercati della Sardegna. Anche per Alghero, Pietro IV, nel 1355, stabilì i diritti doganali che si dovevano versare per l'entrata e l'uscita di vino greco, sardo o latino, formaggi, grano, orzo, tessuti di lana, cotone, lino e soprattutto corallo. Ogni imbarcazione (*panfil, barcha, galeò...*) pagava la tassa di *ancoratge* a seconda della stazza¹⁰⁰.

⁹⁸ Sull'importanza del porto di Cagliari nelle rotte commerciali catalane cfr. M. DEL TREPPO, *I mercanti catalani e l'espansione della Corona d'Aragona nel secolo XV*, Napoli, 1972, pp. 627-630; M. TANGHERONI, *Aspetti del commercio dei cereali nei Paesi della Corona d'Aragona*, I, *La Sardegna*, Pisa, 1981, pp. 33 ss.; C. MANCA, *Aspetti dell'espansione catalano-aragonese nel Mediterraneo occidentale. Il commercio internazionale del sale*, Milano, 1966, pp. 217 ss.; A. GARCÍA I SANZ, M.T. FERRER I MALLOL, *Assegurances i canvis marítims medievals a Barcelona*, II, Barcelona, 1983, pp. 372 ss.; G. MELONI, *Contributo allo studio delle rotte e dei commerci mediterranei nel Basso Medioevo*, in «Medioevo. Saggi e Rassegne», n. 3, 1977, pp. 117-130; B. ANATRA, *Economia sarda e commercio mediterraneo nel basso medioevo e nell'età moderna*, in *Storia dei Sardi e della Sardegna*, a cura di M. Guidetti, III, Milano, 1989, pp. 122-125; G. OLLA REPETTO, *Cagliari crogiuolo etnico: la componente mora*, in «Medioevo. Saggi e Rassegne», n. 7, 1982, pp. 159-172; P.F. SIMBULA, *Corsari e pirati nei mari dei Sardegna*, Cagliari, 1993, pp. 75 ss. Sempre stimolanti appaiono le considerazioni di C. CARRÈRE, *Barcelone centre économique à l'époque des difficultés 1380-1462*, II, Paris, 1967, pp. 531 ss.

⁹⁹ ASC, *Antico Archivio Regio*, vol. B5, cc. 18-19.

¹⁰⁰ ASC, *Antico Archivio Regio*, vol. B6, c. 104 n. 2 e c. 233 v.; cfr. inoltre la prammatica del 4 agosto 1355 emanata da Pietro IV d'Aragona per i territori del Cagliaritano, dove nei capitoli 38-44 venivano regolate le funzioni del doganiere e dei suoi sottoposti: cfr. A. ERA, *L'ordinamento organico di Pietro IV d'Aragona per i territori del Cagliaritano*, in «Studi sassaresi», serie II, XI (1933), pp. 1-78; cfr. anche le ordinanze di Pietro IV del 30 novembre 1377 (vol. B6, c. 233 v.) ora in P. AMAT DI SAN FILIPPO, *Indagini e studi sulla storia economica della Sardegna. Memoria postuma*, in «Miscellanea di storia italiana», VIII (1903), pp. 484-487. Un'altra fonte relativa al movimento commerciale nel porto di Alghero ed alle tariffe doganali negli anni 1409-1411 è il registro della Dogana segnalato da R. CONDE, *Estudio tipológico de la documentación comercial y financiera medieval: fuentes del Archivo de la Corona de Aragón*, Valencia, 1981, pp. 95-97.

Tuttavia, accanto agli elementi di lacerazione e di profonda trasformazione impressi dalla conquista alle strutture economiche e sociali dell'isola, vi è un'altra dimensione, rimasta senz'altro più in ombra, quella cioè della continuità e della persistenza di usi e consuetudini del passato. Come era già avvenuto per la dominazione pisana, che si era prima sovrapposta e poi gradualmente sostituita al regime signorile dei Giudicati, ereditandone però gli strumenti di esazione fiscale e le stesse istituzioni amministrative (curatorie, organi di governo delle ville, istituzioni giudiziarie, etc.), ora lo stesso processo si verifica con i nuovi conquistatori iberici. Infatti, se volgiamo altrove lo sguardo dalle colonie ripopolate con *pobladors* ci accorgiamo ad esempio che in altre realtà, come la Gallura, nonostante gli sconvolgimenti procurati dall'abbandono dei villaggi e dallo spopolamento delle campagne, gli elementi di intreccio tra vecchio e nuovo appaiono più forti.

È quanto traspare dalla lettura del *Compartiment de Serdenya*, un inventario dei beni appartenenti nel 1358 a Pietro IV, che il sovrano aveva fatto redigere per avere un quadro di «totes les quantitats que fan tots anys de renda en diner, forment e en ordi, les villes e lochs e castells quel el senor rey posseex en la isla de Serdenya» e quindi delle terre inserite nel demanio regio e di quelle infeudate¹⁰¹. A quel tempo la villa di Terranova, infeudata a Ramon di Senesterra fino al 1339, apparteneva a Giovanni d'Arborea, che l'aveva ricevuta nel 1347. Nel *Compartiment* erano inoltre elencati tutti gli appezzamenti di terra con le relative case, i terreni arativi, i salti demaniali (tra i quali quello di *Castell Padros*) e gli stagni saliferi, uno denominato *Padule de virum* e l'altro *Padule de mulieribus*. Erano fissate le tariffe cui dovevano sottostare coloro che utilizzavano il porto di Terranova per i loro commerci: il forestiero che importava vino pagava 1 lira e tre soldi per ogni botte di vino greco o bianco. Se si trattava di vino *vermey* o *latin* erano dovuti 13 soldi. Coloro che esportavano sale, frumento, orzo, o altre derrate agricole pagavano 1 denaro per ogni misura, mentre chi esportava vino pagava 3 soldi per ogni botte. Per un fascio di pellame e per ogni quintale di lana e di formaggio il dazio era di un soldo, e di 30 per chi esportava un centinaio di montoni; per un *centenar* di legname si versavano 20 soldi, per un bue rude o una vacca 3 soldi, per un bue domito 6 soldi, per la vendita al minuto di vino 5 soldi. Chi esportava una *gama*¹⁰² di maiali

¹⁰¹ P. DE BOFARULL Y MASCARÒ, *Compartiment de Serdenya* («Colección de documentos inéditos del Archivo general de la Corona de Aragón...», XI), Barcelona, 1850, pp. 814-819. La data di compilazione dell'inventario risulta dalle pp. 824 e 847. Anche V. ANGIUS, *Gallura* cit., pp. 96-98, si serve dei dati del *Compartiment*, senza peraltro mai nominarlo.

¹⁰² Con questo termine e con quello di *gamada* si intendeva un branco di animali: cfr. G. SPANO, *Vocabolario sardo-italiano e italiano-sardo*, I, Cagliari, 1851, p. 226 e V. PORRU, *Dizionario sardo-italiano*, Cagliari, 1866, p. 638.

pagava un tributo in natura, consegnando all'esattore il porco più in carne. Nel caso di carne salata di maiale, il dazio era un soldo per ogni quintale.

Chi esportava formaggi era tenuto a consegnare una forma per ogni carico. Chi faceva pesare il formaggio sulla stadera baronale doveva versare 2 denari per ogni quintale. Insomma il *Compartiment* ci dimostra come molti tributi daziari fissati nel *Liber fondachi* fossero, ancora una quarantina d'anni dopo, riscossi dagli ufficiali baronali dello scalo gallurese.

Un aspetto emblematico delle permanenze di usi e consuetudini del periodo prearagonese è costituito dai capitoli della dogana del porto di Terranova, rinvenuti da Pietro Amat di San Filippo tra le carte dell'archivio cagliaritano e pubblicati nel 1865 in un'edizione non del tutto corretta¹⁰³. Lo scalo gallurese era ormai un porto caricatore feudale, nel quale il signore percepiva i diritti sulle attività commerciali e sulle esportazioni ed importazioni delle merci. I ventidue *Capitols e ordinacions de la majoria de la ciutat de Terra nova e encontrada de Geminis*, furono emanati in parte (dal I al IX capitolo, tranne l'intestazione ed il VII capitolo) da Francesco Carroç d'Arborea, signore di quell'incontrada, e per il resto (capitoli X-XXII) da Francesco de Camporells, procuratore di Nicolò Carroç, figlio di Francesco.

Il 19 agosto 1420, con diploma di Alfonso V, Francesco Carroç d'Arborea aveva ottenuto in franco allodio la baronia di Terranova e la dogana «cum portibus et iuribus maris et aliis quolibet ratione ad nos spectantibus et pertinentibus»; la concessione feudale venne riconfermata il 15 giugno 1500 al figlio Nicolò ed estesa anche a «portibus, caricatoris, salinis, stagnis et iuribus maris». A Nicolò succedette Beatrice, moglie di Pietro Maça di Liçana. I Maça, che già possedevano l'incontrada di Nuoro, Orani e Bitti ed il porto di Longon Sardo, divennero nel corso del XVI secolo feudatari del marchesato di Orani¹⁰⁴, del ducato di Mandas ed appunto dell'incontrada di Gallura e marchesato di Terranova¹⁰⁵. Un immenso patrimonio che

¹⁰³ I capitoli sono in ASC, *Antico Archivio Regio, Prammatiche, istruzioni e carte reali (1324-1773)*, vol. B8, n. 43, cc. 101-104 v., editi in P. AMAT DI SAN FILIPPO, *Del commercio e della navigazione dell'isola di Sardegna nei secoli XIV e XV con alcuni documenti inediti o rari*, Cagliari, 1865, doc. n. 4, pp. 97-105, e in *Indagini* cit., pp. 491-495. Sulla figura e l'opera dello studioso cagliaritano cfr. R. ALMAGIA, *Amat di San Filippo, Pietro*, in *Dizionario biografico degli italiani*, II, Roma, 1960, pp. 668-669.

¹⁰⁴ ASC, *Regio Demanio, Feudi*, b. 19 (carta sciolta, senza luogo, senza data), «Pezze concernenti il Marchesato di Orani. Privilegio di *alodiación* di Orani e del suo Marchesato fatta dal re Ferdinando nella città di Segovia il 1° settembre 1505 a favore di don Pietro Maça de Lisana, de Carroç y de Arborea, in considerazione dei servizi che costui e suo padre, don Pedro Maça de Lisana, prestò nel punto in cui i Francesi espugnarono la città di Perpignano, nel Rossiglione, nella conquista di tutto il principato di Catalogna e nella guerra di Granada».

¹⁰⁵ ASC, *Regio Demanio, Feudi*, b. 21 (carta sciolta, senza luogo, senza data).

però i Maça Carroç, i quali continuarono a vivere nella penisola iberica, fecero sempre amministrare dai loro procuratori in Sardegna¹⁰⁶.

I capitoli della dogana di Terranova, di cui peraltro non si conosce la data di compilazione e di emanazione, si possono suddividere in due parti: una prima, contenente i capitoli emanati da Francesco Carroç che venne presumibilmente redatta intorno al 1420-29; una seconda, in cui sono inserite le disposizioni di Francesco de Camporells, che risale ad un periodo di tempo compreso tra il 1429 ed il 1479. La prima parte dei capitoli (I-IV, ovviamente ad eccezione del VII) è stata redatta in volgare sardo-logudorese (la lingua, non dimentichiamo, degli Statuti di Sassari e di Castelsardo e della *Carta de Logu* d'Arborea), la seconda, invece, in lingua catalana (capitoli X-XXII). La parte in sardo è naturalmente più antica di quella compilata in catalano: ciò ha fatto supporre che i capitoli emanati da Francesco Carroç abbiano inglobato un testo più antico. È possibile, ad esempio, come ha ipotizzato il Solmi, che lo statuto pisano di Terranova, oggi perduto, abbia potuto costituire la fonte dei capitoli portuali del primo Quattrocento¹⁰⁷. È probabile inoltre che i capitoli siano stati redatti sulla base di un antico Statuto che regolava l'attività portuale ai tempi di Giovanni d'Arborea (metà XIV secolo)¹⁰⁸. Gli elementi che potrebbero avvalorare la tesi della ricezione di un testo precedente sono sostanzialmente due: il

¹⁰⁶ Tra questi, un personaggio di grande spicco e di forte personalità fu Pietro Salvatore Aymerich, signore di Villamar, Gesturi e Tuili (in seguito alla concessione del 1486 da parte di Giovanni II d'Aragona a favore della famiglia Aymerich), che intorno alla prima metà del XVI secolo amministrò le terre e le ville di Pietro Maça Carroç comprese nella baronia di Terranova, nel ducato di Mandas, nel marchesato di Orani, nell'incontrada di Bitti e nella Barbagia di Seulo. Sugli Aymerich cfr. la raccolta di lettere conservate nell'ASC, ed in particolare l'*Inventario Aymerich*, n. 150, curato da A. Argiolas, C. Ferrante, G. Olla Repetto; nonché gli studi di M. LOSTIA, *Il signore di Mara: vita pubblica e privata nella Cagliari del '500*, Cagliari, 1984, pp. 66, 134 e G. MURGIA, *Villamar: Una comunità, la sua storia*, Dolianova, 1993, pp. 170-203.

¹⁰⁷ A. SOLMI, *Studi storici* cit., p. 282. La carica di maiore di porto compare anche in un capitolo di corte presentato il 6 febbraio 1421 dalla città di Bosa nel Parlamento presieduto dal re Alfonso V: la municipalità domandava che «los officials de la dita ciutat axi com potestat, maior de port e altres sien e deien esser Sarts...» (*I Parlamenti di Alfonso il Magnanimo* cit., p. 148). L'antica denominazione medievale rimase anche nella documentazione del XVI e XVII secolo: il 21 luglio 1600 Gerolamo Delitala venne nominato nell'«ufficio de aduanero o mayor del puerto» della città di Oristano (ACA, *Cancilleria, Sardiniae*, reg. 4904, cc. 138-139v.); il 26 ottobre 1598 Miguel Gort ottenne l'ufficio di «mayor de puerto de la duana de la ciudad de Sacer» (reg. 4340, cc. 112-113v.).

¹⁰⁸ ASC, *Antico Archivio Regio, Luogotenenza generale (1341-1805)*, vol. K1, c. 99 v., n. 2. Ne è testimonianza un documento del 12 ottobre 1363 in cui il governatore del capo di Cagliari e di Gallura, Asberto de Trilea, intimava al capitano di Gallura di non turbare né molestare Giovanni d'Arborea, che, essendo possessore del Porto di Longon Sardo e delle ville situate in Gallura, già del fratello Mariano, doveva poter riscuotere liberamente i diritti sulle merci esportate da quei luoghi.

La città e il porto di Terranova pervennero ai Carroç quando Benedetta d'Arborea, figlia di Giovanni e moglie di Giovanni Carroç, li ereditò dal padre: cfr. *Genealogie medievali di*

primo, i riferimenti all'istituto della *majoria*, che pongono in evidenza come nel corso del XIV-XV secolo gli ordinamenti feudali si fossero sovrapposti a quelli pisani e a quelli più antichi del periodo giudicale; il secondo, il richiamo, anacronistico nel XV secolo, alle *merchantias pisanischas* per indicare le merci importate dalle coste italiane in un periodo in cui Pisa aveva ormai esaurito la sua funzione di città mercantile e quasi perduto il suo ruolo di porto della Toscana a vantaggio di Livorno.

Dal porto di Terranova venivano esportati da «*sos homines de sa dita terra*», i prodotti tipici dell'economia agricola e pastorale sarda (grano, orzo, vino, formaggi, lana, cuoi, pelli, buoi, vacche, cavalli e maiali), mentre venivano importati manufatti, le cosiddette mercanzie *pisanischas* (stoffe, coperte, *gipons*...), di cui in passato i mercanti pisani erano stati i maggiori importatori.

Secondo quanto disposto dai capitoli della dogana tutte le merci erano soggette al pagamento di un dazio che variava da un minimo di 1 soldo¹⁰⁹, per ogni libbra di merce in entrata o in uscita dal porto, ad un massimo di 40 soldi per ogni cavallo esportato¹¹⁰. Erano esenti dal pagamento di questi diritti coloro che, per il proprio consumo, trasportavano vino da Posada, villa feudale appartenente a Nicolò Carroç¹¹¹, a Terranova e quei mercanti stranieri che, viceversa, da Terranova si recavano a commerciare a Posada: per loro era sufficiente il pagamento del *manifest*, una sorta di «tassa di circolazione», la cui copia doveva rimanere quale riscontro al *major de port* di Posada. I mercanti forestieri non avrebbero pagato alcun diritto per i generi rimasti invenduti, mentre venivano tassati per quelli trasportati da una nave all'altra. Era vietato a chiunque caricare e scaricare merci in altri approdi del litorale di Terranova. I *capitols* fissavano un tariffario per il pagamento delle merci esportate o importate, stabilivano l'entità dei diritti baronali sul macello del bestiame e

Sardegna, a cura di L.L. Brook, F.C. Casula, M.M. Costa, A.M. Oliva, R. Pavoni, M. Tangheroni, Cagliari-Sassari, 1984, tav. XXXIV, pp. 405-406.

¹⁰⁹ E non 12 soldi come erroneamente aveva trascritto P. AMAT DI SAN FILIPPO, *Sul commercio e la navigazione* cit., p. 97.

¹¹⁰ Il viceré Antonio de Cardona (1534-1539 e 1542-1545) diede ordine affinché il *pode-stà* di Bosa potesse esportare dodici cavalli, sei dei quali sarebbero stati imbarcati nel porto di Terranova alla volta di Genova, e gli altri sei in quello di Cagliari con destinazione Napoli (Cfr. ASC, *Reale Udienza, Cause civili*, fasc. 1806).

¹¹¹ ASC, *Antico Archivio Regio, Cause patrimoniali, (secc. XIV-XVIII)*, vol. Q159, fascicolo del *Privilegio de la Baronia de Posada concedido por los Serenissimos Reyes de Aragón* contenente gli atti relativi alla «vendita in franco allodio di detta baronia di Nicolò Carroç d'Arborea e fatta dal re Alfonso per 2.500 fiorini d'oro d'Aragona in Barcellona il 25 giugno 1431, comprendente il castello della Fava e le ville di Posada, Lodè, Siniscola e Torpè (ed anche «cum portu seu carricatorio dictae villae castri de la Fava seu villis de Posada ac cum stagno et salinis...»), c. 2. Cfr. L. OGGIANU, *La Baronia di Posada*, in «Archivio Storico Sardo», XII (1916-17), pp. 1-86.

sulla pesatura (*carra*) dei cereali. Denunciavano inoltre l'intenso contrabbando («... molts dans axi de furts com de fruits a la dita majoria») che già da allora si praticava nelle marine tra Terranova e Longon Sardo.

L'ufficio della *majoria* era ovviamente il luogo deputato per la riscossione dei dazi doganali che mercanti e patroni dovevano versare per il transito delle loro navi e merci al *major de port*, ufficiale baronale competente in materia di polizia portuale e dogane, tenuto anche alla registrazione delle entrate e delle uscite nei libri contabili¹¹². Il territorio che ricadeva sotto la sua giurisdizione, oltre il porto e la città, comprendeva anche gli approdi e le coste vicine; per questo motivo il podestà di Terranova poneva a sua disposizione tre o quattro uomini ogni qual volta dovesse effettuare visite o ispezioni nel territorio costiero. Nei capitoli del Camporells al *major de port* vennero attribuiti ampi poteri: doveva infatti giudicare le controversie tra mercanti locali e forestieri e prendere provvedimenti per riscuotere le gabelle. La gestione della dogana del porto poteva essere affidata all'amministratore delle rendite baronali che, per la riscossione dei diritti, si serviva di esattori, o più frequentemente di privati, mediante la stipula di contratti di arrendamento annuali o rinnovabili per più anni¹¹³.

La presenza di ufficiali regi, baronali e di privati, che agivano ognuno nell'ambito delle proprie competenze e al tempo stesso per la salvaguardia dei propri interessi, portava spesso a dissidi e a conflitti. Non era insolito che il procuratore reale dovesse richiamare gli alcaidi delle torri del litorale gallurese e il podestà di Terranova all'esercizio delle proprie funzioni¹¹⁴, e capitava talvolta che gli stessi arrendatori denunciassero al procuratore reale le frodi e le malversazioni degli ufficiali patrimoniali¹¹⁵.

¹¹² Sull'ufficio del doganiere cfr. G. OLLA REPETTO, *Saggio di fonti dell'Archivio de la Corona de Aragón di Barcellona relative alla Sardegna aragonese (1323-1479). Gli anni 1323-1396*, Roma, 1975 («Pubblicazioni degli Archivi di Stato. Fonti e sussidi», VII), pp. 133-136; ed anche C. MANCA, *Fonti e orientamenti per la storia economica della Sardegna aragonese*, Padova, 1967, pp. 113 ss.

¹¹³ Per gli arrendamenti delle dogane vedi in ASC, *Antico Archivio Regio, Arrendamenti, infeudazioni e stabilimenti (1414-1717)* ed in particolare per la dogana di Alghero la concessione in arrendamento per gli anni voll. BD 1423, 1424, 1427, 1432, 1433, rispettivamente ai voll. BD4 cc. 32 v.; 45; BD6 c. 11; BD7 cc. 1-1v., cc. 21v-22. Per la *majoria* di Bosa nel 1427, BD6, cc. 24-25; nel 1432-1433, BD7, cc. 7-7v e c. 26 v. Per quella di Sassari, concessa a Francesco Saba per 10 anni, a partire dal 1433, con un diritto annuale di 4.500 alfonsini cfr. BD7, cc. 28 v., 30 v. ss.

¹¹⁴ ASC, *Antico Archivio Regio, Procurazione reale (1413-1653)*, vol. BC 37, c. 56 v. Il 9 agosto del 1567 il procuratore reale ordinava all'alcaide della torre di Longon Sardo ed al podestà di Terranova di non consentire ai patroni delle navi di caricare merci, prima di aver versato una cauzione di 1.000 ducati, né di lasciare il porto se prima non fosse stata effettuata una adeguata ispezione.

¹¹⁵ ASC, *Antico Archivio Regio*, vol. BC 55, c. 31. Gli arrendatori dell'incontrada di Galura Gemini e delle rendite spettanti al marchese di Orani e dei porti di Terranova e di Longon

I capitoli quattrocenteschi del porto di Terranova hanno molti punti in comune con i trenta capitoli concessi il 6 luglio 1435 da Nicolò Doria per la *majoria de Castel Genovese*. Entrambi gli ordinamenti sono concessioni signorili, entrambi gli statuti si basano sull'antico istituto sardo del *maiore de portu*, tipico del diritto giudiciale e degli Statuti di Sassari, e sulla *majoria* identificata ormai con la dogana. Entrambi offrono un quadro del movimento commerciale di due piccoli scali nei quali l'esportazione dei prodotti della pastorizia e dell'allevamento supera nettamente quella delle derrate cerealicole.

Sui capitoli portuali di Castelsardo vennero espressi seri dubbi a proposito della loro autenticità, giacché facevano parte della collezione cagliaritana dei falsi fogli cartacei d'Arborea. Pubblicati nel 1859 da Giovanni Spano furono dichiarati autentici soltanto nel 1905 da Wendelin Foerster¹¹⁶. Nel 1899 Enrico Besta preferì non servirsi di questo testo, giudicandolo spurio, salvo poi a reconsiderarlo sotto luce diversa negli anni successivi¹¹⁷.

Sardo, Diego Contena e Giovanni Battista Serafini, nel 1633, denunciarono il grave danno che gli ufficiali regi, residenti in quelle città, arrecavano all'erario regio e baronale, consentendo ai patroni delle navi l'imbarco di formaggi e di carni salate, nonché lo sbarco di altri generi, a loro insaputa o dei propri rappresentanti, così che, non potendo esercitare alcun controllo, non avevano neppure la certezza dei diritti da riscuotere.

¹¹⁶ BUC, *Carte d'Arborea*, Codice cartaceo 13°, *Capitullos ordinados de comendamento de su magnifico signore nostru misser Nicolosu de Auria per ipsa gracia de Deus conte de Monteleone et signori de Castello Jane ecc.. sos qualles capitulos bollet et cumandat su prefacto signori qui su magore de porto desu logho de Castello Janes presente et futur depiat atener et osservare per recoger sas gabellas de ogni mercantia qui siant mitere et boguare et yspaciari in su dicto logho de Castellu Janeves guassi in su vender como in sui comprari et ispaciar in grosso et in minudo segundo qui particolarmente de supra seguit*. Edito da G. SPANO, *Testo ed illustrazioni di un codice cartaceo del secolo XV contenente le leggi doganali e marittime del Porto di Castel Genovese...*, Cagliari, 1859. Mancano nella trascrizione dello Spano le rubriche a margine che sono in catalano. Il codice è racchiuso da una coperta non coeva sulla quale venne stilata la *Cronaca di Publium*, noto falso arborense, in cui il falsificatore ha utilizzato le pagine bianche e quella dove era scritto *copia dels capitolls de la majoria de Castell genoves*. Il documento proviene verosimilmente dall'Archivio del Regio Patrimonio conservato nell'Archivio di Stato di Cagliari. I capitoli furono ripubblicati nell'edizione "ufficiale" dei falsi da P. MARTINI, *Pergamene codici e fogli cartacei di Arborea*, Cagliari, 1863, pp. 419-423, e da P. AMAT DI SAN FILIPPO, *Del commercio* cit., doc. n. 3, pp. 85-95, e *Indagini e studi* cit., pp. 467-491. W. FOERSTER, *Sulla questione dell'autenticità dei codici d'Arborea. Esame paleografico*, in «Memorie della Reale Accademia delle Scienze di Torino», serie II, LV (1905), p. 232, affermò che nel codice n. 13, cartaceo, «sedici pagine sono assolutamente autentiche e contengono le norme doganali di Castelsardo dell'anno 1435, ma non così i suoi fogli di guardia, che, originariamente rimasti bianchi, furono coperti col corsivo cattivo e sui quali si legge una composizione insipida». I capitoli portuali vennero così accettati come autentici dalla storiografia successiva: cfr. F. LODDO CANEPA, *Carte d'Arborea*, in *Dizionario archivistico per la Sardegna*, I, Cagliari, 1926-31, p. 151; A. ERA, *Lezioni* cit., pp. 249-252; P. MARICA, *La Sardegna e gli studi del diritto*, II, *Le fonti*, Roma, s.d., p. 64.

¹¹⁷ «Il documento – sostenne Besta –, di qualche importanza, se non vi fossero seri dubbi intorno alla sua autenticità, è anzitutto sospetto...» (E. BESTA, *Intorno ad alcuni frammenti* cit., p. 24). Dopo l'analisi paleologica dello studioso tedesco, Besta modificò la propria posizione:

Le ordinanze, redatte in sardo logudorese come i capitoli di Terranova, disciplinavano le funzioni degli ufficiali della dogana (*majore de porto, pesadore, assortidore, inscrianu*) e regolavano l'entità dei dazi e delle gabelle. Tutte le merci dovevano essere portate alla loggia (*logia*), all'interno del castello, e qui, pesate e assortite, erano sottoposte al pagamento di un tributo di 6 denari per libbra, «secundu qui est istado per antigha consuetudine», ad eccezione di quelle che i produttori avessero importato per uso personale (*de massaria ipsoro*). Rispetto al *majore* di Terranova che godeva di ampie attribuzioni in materia giurisdizionale, il *majore* di Castelgenovese aveva competenze molto più modeste, caratterizzandosi in sostanza come un mero esattore daziario. Le navi, in entrata e in uscita dal porto di Frigiano, posto ai piedi della rocca, erano soggette alla visita degli ufficiali doganali e lo scrivano doveva prendere nota dettagliata di tutte le merci vendute ed invendute. Del libro *pro iscriviri sas mercantias* veniva trasmessa copia al signore «in qualuncha loghu et parti ipsu siat in Sardinna». Come a Terranova le merci invendute non pagavano gabella. Ogni mercanzia doveva essere depositata alla *magoria*; quelle che proseguivano via terra per la città di Sassari dovevano pagare un pedaggio ad arbitrio del signore. Per l'ancoraggio si pagavano da 5 a 4 lire a seconda della stazza della nave: un'imbarcazione «de duas copertas» avrebbe pagato 4 lire, una nave «de una coperta» tre lire. La portata era valutata in botti (*cubas*): si pagavano 30, 25 o 20 soldi se la nave poteva trasportare 200, 100 o 50 botti. I tributi castellanesi hanno una qualche attinenza con le tariffe doganali di Alghero del 1377, dove però la portata delle navi era valutata in quintali. Il *citadinu* di Castelgenovese che avesse commerciato in *terra firma a risigu* ed *a nomen suo* avrebbe dovuto versare soltanto 1 soldo per lira di merci da esportare¹¹⁸.

Le ordinazioni fissavano un dettagliato tariffario per le esportazioni di bestiame, grano, orzo, vino e formaggio. Per l'esportazione di un bue domito si pagavano 10 soldi, di un bue rude o di una vacca 5, di una giovenca 3, di un vitello 1, di un cavallo domito 30 soldi, di una pecora o di una capra 2, di una cavalla «matura» o di un asino 10, di un maiale sotto l'anno 1, sopra l'anno 2 soldi e 6 denari. In diverse tariffe le ordinazioni di Castelgenovese coincidevano con i capitoli di Terranova: per l'esportazione di un

i capitoli portuali, «già sospettati da me, appaiono oggi superiori ad ogni dubbio grazie alle constatazioni paleografiche del Förster»: E. BESTA, *La legislazione medioevale di Sardegna*, in «Rivista di legislazione comparata», I (1906), p. 11 e la *Sardegna medioevale* cit., II, p. 159.

¹¹⁸ G. SPANO, *Testo ed illustrazioni* cit., pp. 9-16. L'edizione dello Spano è nel complesso «soddisfacente», cfr. E. BESTA, *La legislazione* cit., p. 11, che ha fatto alcune rettifiche formali allo scopo di «migliorarla».

bue domito, ad esempio, il dazio era simile. Nel porto gallurese per una vacca si pagavano 8 soldi, per una giovenca 6, per un castrone 3, per un maiale 5, per un cavallo domito 40, per una cavalla 25. A Castelgenovese si pagavano per il grano esportato 6 soldi per rasiere (pari a litri 172,2) di frumento, 3 per rasiere d'orzo. Erano esentati da gabelle di importazione i panni e le tele introdotte dai cittadini per rifornimento personale. Per la vendita del formaggio, come a Terranova, si pagava un diritto in natura: una forma per ogni cantaro e due forme di *cassu* per ogni frazione (di un quarto) in più. Come negli statuti trecenteschi di Galeotto Doria anche i capitoli portuali di Nicolò disciplinavano le importazioni e il consumo del vino e regolavano il commercio e l'uso del sale. Apposite tariffe, a seconda dei capi di bestiame, erano fissate per la tassa di macellazione¹¹⁹. Con pesanti multe (25 lire) erano punite le frodi daziarie, come erano condannati i mercanti che avessero fatto incetta di prodotti («ne depiat comporari ad minudo ne ingrosso») acquistandoli nella loggia di Castelgenovese dai villici, o quei forestieri che senza licenza avessero svolto attività commerciali *in montagna*, cioè nell'entroterra della città.

Anche le ordinazioni di Castelgenovese (cap. IX) definiscono i manufatti importati col termine di *merchantia pisanischa*, testimonianza ulteriore del segno indelebile che nella vita economica della Sardegna medievale aveva lasciato l'attività commerciale della città toscana. Gli ordinamenti portuali di Terranova e di Castelgenovese descrivono una società che aveva conosciuto profonde trasformazioni nelle strutture agrarie con l'introduzione del feudalesimo, la crisi demografica, l'abbandono dei villaggi, con il netto predominio del mondo urbano su quello rurale: insomma una società ben diversa da quella curtense e prefeudale descritta nel *Liber fondachi* e per certi versi anche negli stessi statuti di Galeotto Doria del 1338¹²⁰.

In realtà i due porti iniziavano a conoscere nel XV secolo una relativa emarginazione dalle correnti di traffico basate in gran parte sulle esportazioni cerealicole. Castellaragonese, conquistata nel 1448, diverrà una città-fortezza con una modesta vita portuale, soprattutto se paragonata ai vicini scali di Porto Torres e di Alghero. Alcune testimonianze ci confermano che gli ordinamenti portuali di Nicolò Doria ebbero una lunga vigenza: ancora

¹¹⁹ Per la macellazione di bue o di una vacca si pagava 1 soldo, di una giovenca 6 denari, di un vitello 3, di pecore e capre 4 soldi per capo, di porco o scrofa 1 soldo. A Terranova per la macellazione di un bue si pagavano 2 soldi, di una vacca 1 soldo e 3 denari, di una giovenca 1 soldo, di un vitello 8 denari, di un maiale maschio 1 soldo, di un castrone 5 denari, di una pecora o di una capra 2 denari. Ad Alghero per la macellazione di un porco si pagavano 4 denari, di un agnello o di un castrato 2 denari.

¹²⁰ Cfr. D. PANEDDA, *Il Giudicato di Gallura* cit., sul numero delle curatorie e dei villaggi abbandonati nel XIV secolo.

nel 1615 il procuratore reale del Regno richiama l'osservanza dei capitoli che regolavano il commercio del vino¹²¹.

Nel XVIII secolo le entrate della dogana di Terranova, concessa in arrendamento a privati, risultavano di scarsa entità, segno di un limitato movimento commerciale¹²²: negli anni 1728-1730 il porto gallurese ed il salto di Padrongiano vennero arrendati a Francesco Lepori che versava al regio fisco la somma annuale di 1.752 lire e 10 denari, mentre per il triennio 1731-1734 era dovuta una somma di 1.850 lire; la stessa cifra spettò all'erario per il 1734-1737 comprendendo, oltre diritti ordinari della dogana, anche altri di diversa natura¹²³. Per il 1737-38, anno in cui non si erano potuti arrendare i diritti del porto di Terranova, ma «se pusieron en coleta por un ano», furono versate 2207¹²⁴ lire; infine per il triennio 1738-1741 il marchese don Manuele Pes di Villamarina versò 1.750 lire l'anno¹²⁵.

Nel XVI e nel XVII secolo i mari della Gallura erano frequentati soprattutto da imbarcazioni di piccolo cabotaggio che facevano spola con i porti tirrenici e liguri. Il contrabbando, gli «sfrosi», le esportazioni clandestine praticate nelle coste galluresi erano fonte di continue preoccupazioni per il procuratore reale che, non si stancava di raccomandare al podestà di Terranova un'efficace vigilanza sui movimenti del porto ed una regolare riscossione dei dazi doganali¹²⁶.

¹²¹ Nel 1615 il procuratore reale, Onofrio Fabra, comunicava al suo luogotenente di stanza in Castellaragonese, Januario De la Rocca, che «avent reconegut y mirat lo libre de les ordinations de les reals duanes del present Regne en altres capitols contenguts en les ordinations de la duana de Castell Aragònès se han trobat los infrascrit dos capitols, los quals son de la serie y tenor seguent...» I due capitoli della dogana, a cui si riferisce il documento, sono il XX ed il XXI di quelli emanati da Nicolò Doria, riguardanti l'importazione e l'esportazione del vino; il Fabra stabilì che fossero pagati i diritti del vino alla dogana della città secondo quanto previsto nei capitoli e cioè 20 denari per botte (*soddos vinti per cuba* nei capitoli originali): ASC, *Antico Archivio Regio*, vol. BC44, cc. 104-105.

¹²² Non si possiedono dati quantitativamente rilevanti sul numero dei contratti di arrendamento stipulati prima del XVIII secolo; per il periodo precedente, tuttavia, si ha notizia che nel 1544 un certo Antioco Serra del quartiere cagliaritano di Stampace si era recato a Terranova con «una provisio del senor virrey y un memorial de mossen Pau Comelles sobre que demanan compte a totts los que an regit de magior de port del drett» (ASC, *Archivio Aymerich*, n. 288); si sa inoltre che la *duana* di Terranova era arrendata nel 1550 ad un tale Compiano (n. 412).

¹²³ Erano anche comprese «maquicias civiles de prado y bidachony, alquileres de pastores forasteros que entran à pasturar en territorios de dicha ciudad, maquicias civiles que emanam de derecho civil, y derecho del medio portargo de Prado Otgiano».

¹²⁴ Secondo quanto riportato da G. PILLITO, *Dizionario del linguaggio archivistico* cit., pp. 20 e 26 la *colletta*, o *dirama*, era un antico tributo comunale.

¹²⁵ ASC, *Regio Demanio, Feudi*, b. 22, Ducato di Mandas, Marchesato di Terranova, Baronia di Sicci (1717-1740), *Libro de la renta del Ducado de Mandas* (1728-1741).

¹²⁶ ASC, *Antico Archivio Regio*, vol. BC55, cc. 135-136. Nel 1633 Paolo di Castelvì, procuratore reale, incaricò Giovanni Pietro Matza Corona di accertare se rispondeva al vero la

6. La legislazione sui porti caricatori e sul commercio dei grani (XIV-XVIII secolo).

Durante il XVI e XVII secolo il sistema delle esportazioni di merci e derrate agricole era regolato da una severa normativa che ripartiva i porti sardi in due distinte categorie: la prima era quella dei cosiddetti porti caricatori cerealicoli, abilitati all'esportazione dei grani, dei legumi, di tutti i prodotti dell'agricoltura, della pastorizia e dell'allevamento e di ogni genere di mercanzie; la seconda era quella dei porti caricatori feudali, posti in una netta posizione di inferiorità, frequentati di solito dalle imbarcazioni di piccolo cabotaggio, a cui era proibita l'«estrazione» dei cereali e consentita solo quella di cuoi, bestiame, formaggi e merci di scarso valore.

Sino alla fine del Seicento i cereali prodotti in Sardegna e destinati all'esportazione dovevano essere trasportati soltanto nei cinque porti caricatori regi di Cagliari, Porto Torres (Sassari), Alghero, Oristano ed in quello feudale di Orosei. La normativa del XVI-XVII secolo si ricollegava esplicitamente a quella del periodo catalano-aragonese che nel XIV secolo aveva dato forma definitiva all'organizzazione dell'approvvigionamento alimentare urbano, dello stoccaggio dei grani e dell'esportazione delle eccedenze cerealicole. La stessa storia dell'annona può essere schematicamente suddivisa in due grandi momenti: il primo, che coincide con la fase iniziale della conquista e giunge sino alla fine del XV secolo e alla prima metà del XVI,

notizia che nel porto di Terranova si contrabbandava bestiame (cavalli, giumenti, buoi, vacche); vol. BC57, c. 274 v. e c. 346: nel 1635 vennero esportati senza licenza dalla marina di Gallura 40 cavalli. La Procurazione reale dispose che i contravventori alle norme doganali venissero processati; ed anche in vol. P30 (*Risoluzioni di giunte, cause, pareri e decreti del R. Patrimonio 1560-1717*), c. 62 v, nel 1682 la giunta del Real Patrimonio diede le opportune direttive per la ripartizione della somma ricavata dalla vendita del formaggio sequestrato a Terranova. Il procuratore reale, Onofrio Fabra, nel 1589, imponeva al podestà di Terranova, Nicola Oriol, di esercitare un rigido controllo su *naus, sagetias* ed altre imbarcazioni, affinché non lasciassero il porto senza aver pagato i diritti e privi di licenza di esportazione. Precisava inoltre che nulla gli era dovuto per questa incombenza, mentre lo scrivano avrebbe percepito 8 soldi per ogni ispezione effettuata sulle navi. Il visitatore Martin Carrillo, nel 1611, fissò le tariffe spettanti agli ufficiali del real patrimonio (procuratore patrimoniale, notaio della procurazione reale, guardia reale, alguazil del mare, misuratore del grano, guardia delle navi) per la vigilanza esercitata all'imbarco delle granaglie e per le ispezioni nei bastimenti (vol. BC44, c. 367); nel 1613 fu stabilito che nel porto di Castellaragonese le *diete* si dovessero pagare al notaio e al misuratore e non più al guardia reale, né al luogotenente del procuratore regio (vol. BC43, c. 6 v); mentre nel 1628 venne attribuito al guardia reale di Orosei il salario di 6 reali al giorno come quello di Cagliari (vol. BC50, c. 194). Nel 1634 fu stabilito che dovevano essere tassate le *diete* ai sostituti del procuratore fiscale patrimoniale dei porti della Gallura e di Terranova in ragione di un ducato per ogni volta che si fossero trasferiti al porto di Longon Sardo per assistere alle operazioni di carico e scarico delle merci e per le ispezioni alle navi (vol. BC55, c. 222) ed ancora nel 1635, il procuratore reale dichiarò di aver liquidato a Giovanni Angelo Demontis, procuratore fiscale patrimoniale, quanto dovutogli per aver corrisposto al suo sostituto Giovanni Antonio Peis, la *dieta* che gli spettava per essersi recato a Longon Sardo ad ispezionare 10 barche e a Terranova 8 (vol. BC57, c. 53 v.).

si caratterizza soprattutto per la necessità delle due piazzeforti di Cagliari e di Alghero, ripopolate da coloni catalano-aragonesi, di poter disporre di scorte alimentari tali da renderle parzialmente autosufficienti nei confronti di un retroterra ostile e al tempo stesso di garantire, ai mercanti iberici, attraverso franchigie e privilegi, il monopolio delle attività commerciali; il secondo momento, che prende le mosse dalla normativa cerealicola emanata da Filippo II tra il 1560 ed il 1598 e giunge sino al periodo sabauda, si contraddistingue per la sovrapposizione dello Stato moderno, con la sua politica mercantilistica, al vecchio sistema medievale e per l'imposizione, sempre in stretta continuità col passato, del primato del mercato urbano sulle campagne e degli stretti vincoli al commercio interno ed alle esportazioni¹²⁷.

Già nel privilegio del *Coeterum* del 25 agosto 1327, col quale Giacomo II estendeva ai *pobladors* catalano-aragonesi del *Castrum Callari* l'insieme del diritto municipale vigente a Barcellona, venivano fissate le franchigie che i nuovi coloni avrebbero goduto nelle attività portuali¹²⁸.

La carta reale del 17 giugno 1328 stabilì che tutte le derrate cerealicole prodotte nei villaggi del Campidano e della Trexenta e destinate all'esportazione dovessero essere trasportate esclusivamente nella città di Cagliari¹²⁹. Una delle costituzioni approvate nel Parlamento presieduto da Pietro IV nel

¹²⁷ Sulla storia dell'annona in Sardegna cfr. A. PINO BRANCA, *Politica annonaria del governo spagnolo in Sardegna*, in *Fatti di ieri e problemi d'oggi*, pref. di G. Prato, Milano, 1921, pp. 92-166; F. LODDO CANEPA, *La legislazione sull'agricoltura e la pastorizia nel Regno di Sardegna durante il periodo spagnolo*, in «Cagliari economica», n. 7, 1957, pp. 15-16; C. SOLE, *Il problema annonario e il rapporto città-campagna*, in *Politica, economia* cit., pp. 11-51; P. SANNA, *Il grano delle ville e le istituzioni annonarie nel XVIII secolo*, in *Alghero, la Catalogna* cit., pp. 527-542. Fra tutti si distingue lo studio di B. ANATRA, *Per una storia dell'annona in Sardegna nell'età aragonese e spagnola*, in «Quaderni sardi di storia», n. 2, 1981, pp. 89-102.

¹²⁸ «Concedimus etiam statuimus et ordinamus perpetuo quod deinde non obstante usu contrario omnia mercimonia et res que per mare portabuntur ad dictum Castrum Callari – si legge nel privilegio – et ad villas seu populas iamdictas et inde extrahentur carricari et discarricari habeant per mercatores et dominos ipsorum mercimoniorum et rerum et non per patronos sive ductores vassellorum» (R. DI TUCCI, *Il Libro verde della città di Cagliari*, Cagliari, 1926, doc. n. 41, p. 149).

Già dal 3 ottobre 1323, nel corso delle operazioni militari di conquista dell'isola, l'infante Alfonso disponeva che si pubblicasse un bando di divieto di esportazione dei grani e di altre *vitualles* («... possit evenire proinde ut in regno ipso invalescere carestiam»). Il 17 giugno 1328 Alfonso IV concedeva ai catalano-aragonesi che abitavano il Castello di Cagliari di poter esportare tutti i grani prodotti nelle loro terre. Entrambi i documenti in copia settecentesca sono in ASC, *Intendenza Generale*, b. 1. Sugli aspetti e momenti della commercializzazione cerealicola nel XIV secolo cfr. soprattutto M. TANGHERONI, *Aspetti del commercio dei cereali* cit., pp. 143-163.

¹²⁹ Cfr. M. PINNA, *Indice dei documenti cagliaritari del Regio Archivio di Stato dal 1323 al 1720*, Cagliari, 1903, n. 26, p. 13. Cfr. anche J. DAY, *Insediamento, colture e regime fondiario in Trexenta dal XIII al XIX secolo*, in «Quaderni sardi di storia», n. 1, 1980, pp. 57-62. Cfr. anche a questo proposito A. PINO BRANCA, *Influssi delle teorie mercantiliste in Sardegna. Protezione commerciale e provvedimenti annonari*, in «Rivista italiana per le scienze giuridiche», LXV (1920), pp. 39-65, sulla politica economica tre-quattrocentesca.

1355 gettò le fondamenta del successivo sistema dell'*insierro* cerealicolo (lo stoccaggio coattivo nei pubblici magazzini urbani di determinate *porcions* di frumento), imponendo ai villaggi di trasportare «totum triticum et ordeum» prodotto nelle campagne del Regno nei «castris et fortalibus ordinatis»¹³⁰. Con la prammatica del 1° marzo 1357 Pietro IV perfezionava l'*insierro* cerealicolo della città di Cagliari, che poteva immagazzinare fino a 20.000 starelli (pari a 984.000 litri), la metà dei quali a spese della municipalità ed il resto a spese della feudalità e della burocrazia regia: con lo stoccaggio del grano nuovo, le eccedenze immagazzinate l'anno precedente potevano essere esportate franche di diritti doganali¹³¹. Nel 1362 questo sistema venne esteso anche alle altre città del Capo di Sassari e di Logudoro¹³².

Il sovrano intanto disciplinava il commercio estero, rafforzando soprattutto la posizione di «monopolio» dei due porti di Cagliari e di Alghero e del ceto mercantile catalano: il porto cagliaritano ebbe il riconoscimento di caricatore esclusivo del grano per tutti gli estesi territori del Capo di Cagliari e di Gallura; il porto di Alghero ottenne la «privativa» della pesca e dell'esportazione del corallo e di quella delle uve e dei vini. Con la carta reale del 2 aprile 1360 Pietro IV ordinò a tutti coloro che possedevano castelli, villaggi, spiagge e approdi nel Capo di Cagliari e di Gallura di non importare o esportare merci e derrate agricole se non attraverso il porto della capitale del Regno¹³³.

La lunga guerra che tra il 1353 ed il 1410 oppose la Corona d'Aragona al Giudicato d'Arborea vanificò soltanto in parte l'efficacia del sistema di concentrazione delle merci nei porti caricatori e di rigido controllo doganale sulle esportazioni. Anzi, dopo la pace del 1388, nell'effimera tregua

¹³⁰ *Il Parlamento di Pietro IV d'Aragona (1355)*, a cura di G. Meloni («Acta Curiarum Regni Sardiniae», 2), Cagliari, 1993, pp. 292-293. Cfr. anche il vecchio A. SOLMI, *Le costituzioni del primo Parlamento sardo del 1355*, in «Archivio Storico Sardo», VI (1910), n. 1-3, p. 263. Dalla precisa ricostruzione degli atti parlamentari realizzata da Giuseppe Meloni risulta che nei capitoli di corte presentati dal Braccio dei Sardi venne denunciato il regime monopolistico che consentiva la sopravvalutazione dei prezzi dei beni d'importazione ed il deprezzamento delle merci locali destinate all'esportazione. I sardi del Cagliaritano domandarono inoltre di essere esentati dall'esazione dei diritti di dazio e dal versamento coatto delle derrate cerealicole (pp. 132-135).

¹³¹ ASC, *Intendenza Generale*, b. 1, copia del XVIII secolo.

¹³² Il 13 gennaio 1362 Pietro IV ordinava al governatore del Capo di Sassari e Logudoro che tutte le granaglie, le pelli, i formaggi, i cuoi prodotti nella Romangia, nella Nurra, nella Fluminargia e nel Meilogu dovessero essere esportati soltanto dai porti di Sassari e di Alghero (ASC, *Intendenza Generale*, b. 1, n. 15).

¹³³ ARCHIVIO COMUNALE DI CAGLIARI (d'ora in poi ACC), *Sezione antica, Pergamene*, n. 256; cfr. anche *La Corona d'Aragona* cit., p. 220. Su Alghero cfr. A. ERA, *Le raccolte di carte specialmente di re aragonesi e spagnoli (1260-1715) esistenti nell'archivio del comune di Alghero*, Sassari, 1927, pp. 43-51; A. MATTONE, *I privilegi e le istituzioni municipali di Alghero (XIV-XVI secolo)*, in *Alghero, la Catalogna* cit., pp. 281-297.

prima della ripresa delle ostilità (1391), Giovanni I, con la carta reale del 26 settembre 1390, stabiliva che «algu no pose en lo dict regne fer ports, o carregadors», né importare od esportare grani e mercanzie, né riscuotere diritti doganali «si no tant solament en lo Castell de Caller, en la vila del Alguer, en lo port de Torres, en lo Castell de la Fava [Posada], en la vila de Orusè [Orosei] e en Longosardo»¹³⁴.

I problemi sarebbero emersi al momento dell'unificazione politica e istituzionale del *Regnum Sardiniae*, quando le città di Sassari e di Bosa iniziarono a porre in discussione la posizione privilegiata che i porti di Cagliari e di Alghero detenevano nei commerci e nelle esportazioni. Nel corso dei lavori del Parlamento del 1421, presieduto da Alfonso V, i rappresentanti della municipalità sassarese chiesero che gli scali marittimi di Porto Torres e di Platamona «los quals antigament e tots temps son stats ports e carregadors de la dita ciutat», fossero legalmente riconosciuti come caricatori cerealicoli di Sassari. Ma il sovrano non accolse la richiesta. Nel frattempo i rappresentanti di Alghero domandavano la riconferma delle franchigie e dei privilegi che durante la guerra avevano elevato lo scalo della piazzaforte ad unico porto caricatore della Sardegna settentrionale («... que del cap del Marraç [Capo Marargiu] fins a Castell Genoves no haia port sino en la vila del Alguer...»), avanzando inoltre la richiesta di non autorizzare l'attività commerciale del vicino porto di Torres, appoggiata dalla città di Sassari e dagli ufficiali regi¹³⁵. Ma anche in questo caso Alfonso si riservò di decidere.

Una risposta ai quesiti posti dalle municipalità venne con la carta reale del 4 novembre 1427 nella quale, confermando le prammatiche e i privilegi concessi dai suoi predecessori e soprattutto riprendendo il dettato della disposizione del 1390 rimasta di fatto inapplicata, Alfonso V abilitava come porti caricatori per l'esportazione dei grani e delle altre mercanzie soltanto gli scali di Cagliari, Alghero, Porto Torres, Longon Sardo, Posada e Orosei (gli ultimi due feudali), vietando di «traure blats e mercaderies, de qualsevol specia sien, ne dret algu per entrada o exida» da tutti gli altri porti. Il provvedimento era diretto in particolare contro quei feudatari che nelle loro terre avevano dato vita a porti non abilitati da cui esportavano cereali e ogni genere di mercanzie, esigendo dai mercanti e dai patroni di navi i diritti doganali spettanti al fisco. A questo proposito la carta reale stabiliva che le merci e i feudi di coloro che praticavano il commercio da scali non autoriz-

¹³⁴ Il documento è riportato negli atti del Parlamento Heredia (1553-54): ASC, *Antico Archivio Regio. Atti dei Parlamenti*, vol. 159, cc. 369-372.

¹³⁵ *I Parlamenti di Alfonso il Magnanimo* cit., pp. 141, 155.

zati fossero confiscati e che ai mercanti contravventori venissero sequestrate «navigia, barche, fustes» con il grano e le merci imbarcate¹³⁶.

Negli stessi anni in cui Francesco Carroc e Nicolò Doria emanavano i capitoli per le dogane del porto feudale di Terranova e dello scalo signorile della rocca di Castelgenovese (non ancora conquistata dalla Corona) la normativa del Regno imponeva che le granaglie prodotte nel Capo di Sassari e in Gallura dovessero essere esportate rispettivamente dai caricatori regi di Alghero, Porto Torres e Longon Sardo ed in quelli feudali di Posada e Orosei. Già nel momento iniziale dell'unificazione politica ed economica del Regno lo scalo di Terranova si trovava dunque in una posizione svantaggiata rispetto agli altri tre porti caricatori della Gallura. Non a caso il 4 novembre 1427 Alfonso V vietava esplicitamente, sotto pena pecuniaria di 2.000 fiorini, ai feudatari di Oristano, del Sarrabus, di Ogliastra e di Terranova di esportare o consentire il commercio di grani e mercanzie dalle marine «atque portis Auristanni, Carrabos vel Ullastre, Terrenove et aliarum villarum...»¹³⁷.

Anche nella seconda metà del secolo gli orientamenti legislativi del Magnanimo tesi a ribadire il monopolio cerealicolo dei sei porti caricatori, a reprimere le esportazioni clandestine di grani dagli scali feudali, a controllare con rigore l'esazione dei dazi doganali, vennero riconfermati dai suoi successori¹³⁸.

È una linea che si rafforza durante il regno di Ferdinando il Cattolico. Nelle istruzioni inviate il 4 marzo 1481 al viceré, il sovrano, prescrivendo che «los guiatges dels ports» emanati dai re d'Aragona fossero osservati, riconfermava le severe pene, che prevedevano addirittura la confisca del

¹³⁶ ASC, *Antico Archivio Regio, Atti dei Parlamenti*, vol. 159, cc. 370-372. Cfr. anche E. PUTZULU, *Carte reali aragonesi e spagnole dell'Archivio Comunale di Cagliari (1358-1719)*, in «Archivio Storico Sardo», XXVI (1959), doc. n. 99, p. 43.

¹³⁷ Ivi, cc. 369-370. Allegato «G» alla richiesta della città di Oristano, cc. 208 v-209, in cui si domandava di «traure forment [...] sens pagar dret algu a la regia cort». La città chiedeva di poter esportare 1.000 rasieri di grano (pari a 172.200 litri), franchi di diritti.

¹³⁸ Con la prammatica del 5 giugno 1472 indirizzata agli ufficiali regi Giovanni II prescriveva ai baroni di vietare l'importazione e l'esportazione di merci nei porti e negli approdi dei loro feudi (ASC, *Antico Archivio Regio, Prammatiche, istruzioni e carte reali (1324-1773)*, vol. B4, c. 87 v). Il 10 marzo 1473 il sovrano ordinava al procuratore reale, Giovanni Fabra, di vigilare affinché venissero osservate le disposizioni vigenti circa la proibizione di «traure forments, cavalls, ordis, carns salades e altres mercaderies per los ports o carregadors de barones de dit regne si no tan solament per los ports o carregadors nostres a açò per conservaciò de nostres duanes, rendes e ports» (c. 88). Il 20 giugno 1474 Giovanni II vietava ai genovesi, ai corsi, ai toscani, che non avevano moglie in Sardegna, di commerciare nelle terre feudali giacché il commercio che non passava attraverso i porti caricatori reali arrecava grave danno al fisco (c. 89). Privilegi tesi a rafforzare il ruolo «monopolistico» dei mercanti e del porto caricatore di Cagliari vennero concessi da Giovanni II il 25 agosto 1444 e l'11 ottobre 1458 (cfr. R. Di TUCCI, *Il Libro verde* cit., doc. n. 207, n. 209, pp. 346-351).

feudo, nei confronti di quei baroni che imponevano ai vassalli di imbarcare le merci destinate all'esportazione negli scali feudali e non nei caricatori abilitati con grave danno per i diritti reali¹³⁹. Nel Parlamento del 1481-85 la municipalità cagliaritana, richiamando i privilegi acquisiti in materia commerciale, chiedeva «grans penes pecuniaries» e la «confiscació de bens e de tots llurs heretages» per quei feudatari che avessero violato la normativa sui caricatori non potendo «traure o fer traure» le «vitualles o altres mercaderies [...] per port algu sino per lo port e palissada del dit Castell de Caller». Denunciando i danni «que han causat los dits barons e heretats per haver trets molts forments nous e altres vitualles per carregadors stranyes», la municipalità domandava al sovrano la riconferma dei privilegi annonari e di stoccaggio cerealicolo della città. Il re approvava la richiesta. I rappresentanti di Cagliari chiedevano inoltre una maggiore liberalizzazione dei vincoli doganali che limitavano i traffici portuali¹⁴⁰. Ma stavolta il sovrano avrebbe respinto il capitolo proposto dalla città. Anche Alghero lamentava il «gran dan» provocato al fisco dalle «tretes dels forments» esportati dai porti feudali¹⁴¹.

La politica economica del Re Cattolico finiva per privilegiare soprattutto la realtà urbana, con scelte protezionistiche in campo annonario e in ambito commerciale che risultavano fortemente punitive nei confronti del mondo rurale. Dai dati del censimento del 1500 risulta che l'85% delle attività mercantili era concentrato nelle città regie, il resto era suddiviso tra i pochi caricatori cerealicoli abilitati (Longon Sardo, Posada, Orosei) e gli scali feudali¹⁴². Si può quindi capire la modesta entità dei traffici nei porti

¹³⁹ «Item com sia gran be de la mercaderja e consequentment util del Regne e dels drets reals que los guiatges dels ports en lo dit Regne atorgats per nostres predecessors sien guardats e servats e sia tal nostra voluntat volem de contjnt se publicada la observació de aquells per lo Regne e perque de la violació dels dits guiatges en lo passat ha seguit a nostres dohanes gran detriment a la refacció del qual ultra les altres penes en que los violadors son encorreguts serien de justicia obligats volem sia inquit [...]. E per quant havem entes altra incommoditat haver seguit als ports reals per causa de forçar e prohibir los barons que tenen ports a sos vassalls que lurs mercaderies no traguessen per los ports e carregadors reals la qual cosa fer no podien volem que de contjnt sie provehit...». Minacciando ai baroni dure sanzioni, fra le quali la confisca del feudo, Ferdinando II ribadiva il divieto «que no tendran ports ne carregadors que manen a sos vassalls que no porten llurs mercaderies sino als ports reals...» (F. LODDO CANEPA, *Alcune istruzioni inedite del 1481 nel quadro della politica di Ferdinando II in Sardegna, in V Congreso de historia de la Corona de Aragón*, III, Estudios, Zaragoza, 1954, pp. 120-121).

¹⁴⁰ A. ERA, *Il Parlamento sardo del 1481-1485*, Milano, 1955, pp. 196-197.

¹⁴¹ *Ibidem*, pp. 216-217.

¹⁴² Cfr. A. ERA, *Contributi alla storia dei Parlamenti sardi: i Parlamenti durante il regno di Ferdinando il Cattolico; Riunione straordinaria del Parlamento nel 1495*, in «Studi sassaresi», serie II, XXVI (1954), n. 1-2, p. 15, ed anche B. ANATRA, *Dall'unificazione aragonese ai Savoia*, in J. DAY, B. ANATRA, L. SCARAFFIA, *La Sardegna medioevale e moderna* cit., p. 399. In generale cfr. il vecchio ma ancor valido lavoro di E. IBARRA Y RODRIGUEZ, *El problema cerealista en España durante el reinado de los Reyes Católicos (1475-1516)*, Madrid, 1944, e lo stimolante studio di R. CARANDE, *La economía y la expansión ultramarina bajo el gobierno de los Reyes Católicos*, in *Siete estudios de historia de España*, Barcelona, 1969, pp. 9-21.

baronali di Ogliastra e del Sarrabus dei conti di Quirra od in quello di Terranova dei Maça-Carroç. Ovviamente i dati non tengono conto del «sommerso», cioè delle esportazioni franche di diritti dai porti feudali o del contrabbando clandestino praticato soprattutto negli approdi della Sardegna settentrionale e della Gallura.

La concentrazione delle derrate nei sei porti caricatori era finalizzata soprattutto al controllo da parte degli ufficiali patrimoniali sulle esportazioni ed alla riscossione dei diritti di *saca*. Nel Parlamento del 1504-1511 lo Stamento militare pose sotto accusa il sistema monopolistico dell'*insierro* e della concentrazione della produzione cerealicola nei porti abilitati alle «estrazioni». Certo, la nobiltà feudale nel domandare la fine dei vincoli protezionistici sul commercio tutelava i propri interessi di parte ed i diritti che avrebbe potuto ricavare dagli scali baronali, ma si faceva nel contempo interprete delle istanze dei produttori sottoposti a spese e a sacrifici per il trasporto delle derrate nei caricatori regi. La richiesta stamentaria relativa alla liberalizzazione delle esportazioni ed al libero commercio dei grani venne comunque respinta da Ferdinando che riconfermò il tradizionale regime monopolistico¹⁴³.

D'altra parte la prammatica del 29 marzo 1488 (cap. 14) aveva stabilito che tutti i baroni possessori di feudi nei territori compresi tra Capo Napoli (presso Oristano) e Capo Carbonara (a est di Cagliari) dovessero trasportare le derrate cerealicole nel Castello di Cagliari giacché i grani sarebbero stati esportati solo dal caricatore regio della capitale del Regno¹⁴⁴. Nel Parlamento del 1543 lo Stamento militare avrebbe richiesto la revoca della prammatica per vizi di forma, per divergenze con i privilegi trecenteschi e soprattutto perché di grave pregiudizio per le prerogative dell'ordine nobiliare¹⁴⁵. Nel Parlamento del 1553-54 venne invece ribadito ancora una volta, in risposta alla petizione della città di Oristano, che in Sardegna i porti caricatori cerealicoli dovevano essere soltanto «in castro Callaris, in villa Alguerii, in portu de Torres, in castro Fave, in villa de Oruse et in Longo Sardo»¹⁴⁶.

¹⁴³ Cfr. A.M. OLIVA, O. SCHENA, *I Parlamenti Dusay-Rebolledo nella Sardegna di Ferdinando II*, Cagliari, 1994, pp. 206-207. Cfr. anche ACA, *Cancilleria, Sardiniae*, reg. 3975 cc. 126-129v., il viceré Angelo de Villanova aveva concesso il 21 giugno 1519 a don Pedro Maça Carroç di esportare dai porti di Terranova e Longon Sardo armenti, buoi e merci; con provvedimento del 15 giugno 1531 il viceré Martin de Cabrera vietava la «tratta» delle «cams salats».

¹⁴⁴ J. DEXART, *Capitula sive acta Curiarum Regni Sardiniae*, Calari, 1725 (1ª ediz. Calari, 1645), I, lib. I, tit. VII, cap. 1, pp. 221-230.

¹⁴⁵ ASC, *Antico Archivio Regio, Atti dei Parlamenti*, vol. 158, c. 145.

¹⁴⁶ ASC, *Antico Archivio Regio, Atti dei Parlamenti*, vol. 159, cc. 370-372. Il capitolo di corte, come la normativa allegata sui caricatori, non è compreso nella lacunosa edizione di G. SORGIA, *Il Parlamento del viceré Fernandez de Heredia (1553-1554)*, Milano, 1963. Con la carta reale del 17 settembre 1548 il sovrano proibiva le esportazioni di grani, derrate, cavalli ed altri generi vietati dai porti non abilitati e in particolare da quello di Bosa, giacché la princi-

La normativa che riproponeva il vecchio privilegio del 1390 era però ormai in palese contrasto con la nuova realtà economica e urbana della prima metà del Cinquecento. Non aveva quindi senso riaffermare la validità di una disposizione di un secolo e mezzo prima. Alcune città erano emerse con forza nella vita economica del Regno con una propria e originale fisionomia commerciale che si poneva in aperta concorrenza con i sei porti caricatori. La città di Bosa, ad esempio, feudo dei Villamarina, era riuscita ad avere dalla prammatica del 30 settembre 1499 il riconoscimento delle «perrogatives e preheminencies que tenen les ciutats viles e ports reyls» con la facoltà per gli abitanti di «liberament entrar negociar e traure coses mercaderies e virtualles...». Anche la città di Oristano (dal 1478 il marchesato era stato incorporato nel demanio regio) aveva ottenuto con lo stesso provvedimento di poter «contractar comerciar e traure totes virtualles e mercaderies sardesch...»¹⁴⁷. Nel Parlamento del 1553-54 la città di Iglesias chiedeva il riconoscimento delle «sues marines e ports» come caricatori «segons los de Caller, Saçer, Oristany, Bosa e Castell Aragones», lamentando il fatto che questa funzione era stata riconosciuta ad «altres viles y llochs de barons de poca consideratio y moment com es Ullastre, Sarrabus, Terra Nova...». Nelle stesse Corti Castellaragones, lamentando la «falta de comerci» e l'interramento del porto, domandava una «mercè» di 2.000 ducati «per arrefer y posar en orde aquell port» e la possibilità per ogni abitante «de traure y embarcar» sino a 50 lire di semola e di *fideus* (pasta di semola lavorata) e – franchi di diritti – botti di vino e bestiame rude¹⁴⁸.

Questa nuova dislocazione dei commerci, che si fondava soprattutto sull'economia urbana e sul predominio delle città regie sulle campagne circostanti, non poteva non penalizzare le esportazioni dei porti feudali (anche quelle tradizionalmente «strate», come pelli, cuoio, bestiame, formaggi) che non erano in grado di reggere alla spietata concorrenza dei mercanti e dei caricatori cittadini. Capitava spesso ad esempio che i mercanti di Castellaragones si recassero a Terranova riuscendo a strappare condizioni più favorevoli nei contratti di compravendita e dirottando così le mercanzie

pessa di Salerno godeva del «privilegi de franqueza en aquel carregador» (ASC, *Intendenza Generale*, b. 1).

¹⁴⁷ P. AMAT DI SAN FILIPPO, *Indagini cit.*, doc. n. 8, pp. 502-503. Cfr. anche A. ERA, *Tre secoli di vita cittadina 1479-1720 dai documenti dell'Archivio Civico di Oristano*, Cagliari, 1937, pp. 11-15.

¹⁴⁸ G. SORGIA, *Il Parlamento cit.*, pp. 184, 196-197. Sulla rivendicazione della città di Iglesias, cfr. anche M. PINNA, *Archivio comunale di Iglesias*, Cagliari-Sassari, 1898, p. 181. In una lettera a Pietro Maça del 23 luglio 1554 la regina Giovanna rilevava la non osservanza delle disposizioni sui porti caricatori nelle terre della Gallura e ribadiva che negli scali di Terranova e Longon Sardo non potessero essere esportate derrate cerealicole o *mercaderies* vietate (ACA, *Cancilleria, Sardiniae*, reg. 4002, cc. 1-2).

nel proprio porto, senza consentire all'ufficiale baronale di riscuotere i diritti doganali. Nel 1551 il doganiere di Terranova avrebbe affermato che, perdurando simili fatti, «questa povera terra finirerà a disabitare»¹⁴⁹.

Nel 1560 la Curia regia accoglieva il ricorso di don Pietro Maça Carroç contro il provvedimento col quale il procuratore reale aveva vietato l'esportazione delle merci dal porto di Terranova e dagli scali della Gallura. La Curia aveva fatto revocare il bando, sostenendo non soltanto che esso era in contrasto con i privilegi concessi ai baroni di Terranova e riconfermati il 23 ottobre 1501, ma che arrecava un gravissimo danno all'economia gallurese¹⁵⁰. Due anni dopo in una petizione anonima sottoscritta da *su pobulu de Terranova* ed inoltrata al procuratore dei Maça Carroç, Salvatore Aymerich, si denunciava lo stato miserevole degli abitanti della città (che era stata distrutta e saccheggiata dai barbareschi nel 1553), la decadenza del porto, la diminuzione del commercio, la terribile carestia alimentare e la necessità di un rapido approvvigionamento cerealicolo¹⁵¹.

Durante il regno di Filippo II il governo spagnolo tentò di riformare l'attività commerciale e il sistema portuale dell'isola. La nuova normativa sulle esportazioni si inserisce in un'organica iniziativa legislativa del *Rey prudente* che si poneva l'obiettivo dell'*augmento de l'agricoltura*, cioè dello sviluppo delle colture agricole e in particolare di quelle dei cereali, e si prefiggeva di incentivare le *sacas* dei grani che, nella logica dello Stato mercantilista, avrebbero potuto fruttare consistenti introiti alla *real hacienda*. Le prammatiche emanate da Filippo II tra il 1566 ed il 1598, pur mantenendo i tradizionali strumenti di controllo sulla produzione e sulle «tratte» e di tutela del meccanismo di stoccaggio urbano, introducevano nuovi elementi di parziale liberalizzazione del commercio a favore del cosiddetto *labrador* (il produttore agricolo) con la vendita a prezzo libero di un terzo del raccolto, di calmieramento dei prezzi e di lotta all'usura, di rigida disciplina delle esportazioni attraverso la concessione di licenze di *saca*¹⁵².

¹⁴⁹ ASC, *Archivio Aymerich*, n. 414.

¹⁵⁰ ASC, *Antico Archivio Regio*, vol. Q. 30, cc. 3-4 v. Esecutoriale della sentenza del 22 maggio 1560 della Curia regia nella causa tra il fisco e il barone di Terranova, Pietro Maça Carroç.

¹⁵¹ ASC, *Archivio Aymerich*, n. 769.

¹⁵² Si tratta delle prammatiche regie dell'11 febbraio 1566, del 9 luglio 1570, del 14 agosto 1576, del 19 luglio 1589 e del 21 maggio 1598: cfr. *Quatre reals pragmáticas de la S.C.R. Maiestat del Rey nostre señor, fetas en augmento de la agricultura...*, Caller, s.a. (contiene solo quella del 19 luglio 1589); la prammatica del 14 agosto 1576 è in ACA, *Cancilleria, Sardiniae*, reg. 4334, cc. 176-182; F. DE VICO, *Leyes y pragmáticas* cit., I, tit. VI, cap. I-VIII, pp. 42-55 (con interessanti glosse del magistrato sassarese), dove le prammatiche cerealicole sono raccolte solo in parte. Cfr. a questo proposito G. SORGIA, *Note sui provvedimenti a favore dell'agricoltura sarda nella seconda metà del sec. XVI*, in *Medioevo Età Moderna. Saggi in onore del prof. Alberto Boscolo*, Cagliari, 1972, pp. 151-169, ripubblicato anche in *Spagna e*

I provvedimenti legislativi erano volti inoltre a regolare il commercio cerealicolo con l'indicazione delle località di ammasso e di peso del grano destinato all'esportazione. La prammatica del 14 agosto 1576 indicava i luoghi di imbarco del grano sardo: nella costa «de mig jorn e de ponent» la lista dei «ports y carregadors» abilitati comprendeva le città di Cagliari, Sassari (Porto Torres), Alghero, Oristano, Iglesias, Castellaragonese e Bosa, mentre per «la part de Llevant» erano indicate «las villas de Posada y Ullastre [Tortoli]»¹⁵³.

I porti caricatori corrispondevano nel complesso alle zone pianeggianti e collinari e di maggiore produzione cerealicola dell'isola. Cagliari e Oristano guardavano ai Campidani, Iglesias alla valle del Cixerri, Sassari e Alghero al Logudoro, Castellaragonese all'Anglona, Bosa alla Planargia, Posada alla Baronia e Tortoli all'Ogliastra. Il quadro della dislocazione dei caricatori confermava ancora una volta il primato della Sardegna di ponente, con le sue pianure e fertili colline, su quella di levante in prevalenza montagnosa e pastorale. Non deve quindi stupire che dalla lista fossero stati eliminati i porti di Longon Sardo e di Terranova, a causa soprattutto di un retroterra povero e spopolato¹⁵⁴.

Se l'intervento legislativo di Filippo II si dimostrava efficace nella valorizzazione di alcuni porti, che venivano dotati di torri, di capienti magazzini e sovente di più adeguate infrastrutture, si rivelava, però, nel contempo inefficace nella regolamentazione del meccanismo di *insierro* che si basava pur sempre su una viabilità interna davvero disastrosa. Spesso bisognava percorrere cinquanta od anche cento miglia su strade dissestate, trasportando, con grandi disagi, su carri o muli il grano dalle ville. Era dun-

problemi mediterranei nell'età moderna, Padova, 1973, pp. 49-71, e col titolo *Alcune prammatiche inedite di Filippo II per il rilancio dell'agricoltura in Sardegna*, in *Studi in onore di Gino Barbieri. Problemi e metodi di Storia ed Economia*, III, Salerno, 1983, pp. 1401-1418; C. SOLE, *Il problema annonario cit.*, pp. 28-34; B. ANATRA, *Dall'unificazione cit.*, pp. 491-498 e *L'annona cit.*, pp. 94-95. Sulla questione delle usure cfr. G.G. ORTU, *Ricerche sui contratti agrari e pastorali nella Sardegna moderna*, in «Studi Sardi», XXIV (1975-77), pp. 460-504. È una politica già sperimentata nei regni di Spagna cfr., ad esempio, N. SALOMON, *La vida rural castellana en tiempos de Felipe II*, Barcelona, 1982, pp. 47 ss.; C. DE CASTRO, *El pan de Madrid. El abasto de las ciudades españolas del Antiguo Régimen*, Madrid, 1987, pp. 45 ss.; A. DOMINGUEZ ORTIZ, *El abasto del pan a Madrid por los pueblos circunvecinos*, in *I^a Jornadas de Estudios sobre la Provincia de Madrid*, Madrid, 1979. Sugli introiti doganali della commercializzazione cerealicola cfr. il classico studio di R. CARANDE, *Carlos V y sus banqueros*, Barcelona, 1977, trad. it. di G. Muto, *Carlo V e i suoi banchieri*, Genova, 1987, pp. 60-101.

¹⁵³ ACA, *Consejo de Aragón*, legajo 1170. La prammatica precisava che soltanto «en los quals ports y non en altres» si sarebbe potuto «en qualsevol temps del any, portar y traure la tercera part dels blats, ordies, sivadas, arrossos, llegums y altres grans», ovviamente con l'apposita licenza di *saca* rilasciata dal governo viceregio.

¹⁵⁴ Cfr. A. MATTONE, *La Sardegna nel mondo mediterraneo*, in *Storia dei Sardi cit.*, III, pp. 34-35.

que inevitabile che le esportazioni clandestine di cereali continuassero, con l'acquiescenza dei feudatari, produttori soprattutto in località, come la Gallura, relativamente distanti dai porti caricatori ufficiali.

Una ventina d'anni dopo, con la prammatica del 21 maggio 1598, Filippo II modificava la precedente liberalizzazione delle «estrazioni» di merci e derrate, stabilendo che i porti di imbarco abilitati alle esportazioni dovessero essere soltanto quelli di Cagliari, Oristano, Alghero e Porto Torres. Tutte le esportazioni effettuate in altri porti o approdi del Regno sarebbero state considerate illegali e di conseguenza i carichi sarebbero stati sequestrati dagli ufficiali regi¹⁵⁵. Non sono chiari i motivi di questa scelta. Forse l'aumento della produzione cerealicola e il diffuso contrabbando avrebbero spinto la Corona ad esercitare maggiori e più accurati controlli sulle esportazioni, concentrando derrate e mercanzie in solo quattro porti.

I porti di levante, Terranova, Posada, Orosei, Ogliastro, adatti alla navigazione di piccolo cabotaggio, venivano utilizzati soprattutto per il commercio interno. Nel 1615, ad esempio, per l'impraticabilità viaria, venne concessa la licenza per l'esportazione di 100 starelli (pari a 4.920 litri) di grano dal porto di Posada a quello di Terranova¹⁵⁶. Nel 1649 alcuni abitanti di Terranova ottennero la licenza per esportare 200 starelli di grano, necessario per il sostentamento della propria famiglia e per la semina, dal porto di Orosei a quello del centro gallurese¹⁵⁷. Insomma, dalla documentazione del tempo vien fuori una vita commerciale di modesta entità.

Per tutta la prima metà del XVII secolo la politica economica della Corona oscillò tra una rigida applicazione delle misure mercantilistiche e protezionistiche e parziali aperture o deroghe alle richieste di maggiore liberalizzazione dei commerci avanzate dalle città minori. Era una politica che produceva contraccolpi negativi sui traffici internazionali e sulla navigazione. Nel 1611 il *visitador* Martin Carrillo scriveva nella sua «relazione segreta» a Filippo III che «en la mar y puertos» bisognava ricercare le cause dei mali che affliggevano il Regno e determinavano la sua povertà. I patroni delle navi erano spesso scoraggiati dall'attraccare negli scali sardi per l'insicurezza dei mari dovuta alla guerra di corsa, per l'inadeguatezza delle infrastrutture portuali, per la povertà del mercato interno, ma anche per i pesanti tributi di ancoraggio, per le pratiche burocratiche di scarico e carico delle merci, per le lungaggini di concessione della licenza di *saca*,

¹⁵⁵ ACA, *Consejo de Aragón*, legajo 1170.

¹⁵⁶ ASC, *Archivo Antico Regio*, vol. P22, c. 130.

¹⁵⁷ Gli abitanti di Terranova erano Filippo de Lacono, Nicola Desini, Giovanni Satta e Antonio Desini (ASC, *Antico Archivio Regio*, vol. P22, c. 113). Il 16 gennaio 1692 la Giunta del Regio Patrimonio autorizzava l'esportazione di 47 botti di vino dal porto di Terranova (vol. P31, c. 1 v.).

per le malversazioni e la corruzione degli ufficiali patrimoniali. Secondo Carrillo «se guardan los forasteros destes puertos como de puertos de enemigos», con grave danno per il commercio e per le finanze¹⁵⁸.

Una logica di inflessibili controlli ha ispirato il pregone emanato il 23 luglio 1628 dal viceré marchese di Bayona sulla concessione delle licenze di *saca*, sull'esecuzione delle «tratte», sull'esportazione dei grani, legumi e *cosas vedadas*. Il provvedimento era richiesto, secondo il viceré, dalla necessità di «poner remedio en los abusos que se han introducido [...] y fraudes que dellos resultan». A questo proposito il pregone stabiliva tutta una serie di disposizioni sulla concessione delle licenze, sui compiti delle guardie del porto, degli scrivani, del pesatore, del *tiniente*, del maestro razionale, sulle visite che gli ufficiali patrimoniali avrebbero dovuto compiere sulle imbarcazioni per verificare se le quantità dei carichi di «trigo, cevada, legumbres, vizcochos, pastas» corrispondevano a quelle dichiarate, sulla compilazione dei registri del Regio Patrimonio e sulla rendicontazione annuale della contabilità portuale con un preciso elenco dei *villetes* di *sacca* rilasciati e dei relativi diritti introitati. Il bando imponeva inoltre che «por ningun puerto se puedan embarcar, ni llevar a las marinas, y puertos desoblados de noche trigo, legumbres, ni otras cosas vedadas» sotto la pena pecuniaria di 200 ducati e la confisca del carico imbarcato¹⁵⁹. In questa stessa prospettiva si colloca il pregone del 9 dicembre 1644, il quale inasprendo ulteriormente le sanzioni previste dalla normativa precedente – segno che i bandi viceregi in materia di controlli daziari e di esportazioni senza licenza continuavano a restare inapplicati – imponeva ai patroni delle imbarcazioni di qualsiasi stazza di togliere il timone, dopo l'attracco nei porti, o di tirare a riva le proprie barche nelle spiagge o negli approdi minori¹⁶⁰.

Si assiste però anche ad un movimento inverso, quello delle città regie che nelle Corti della prima metà del secolo, pur tra ambiguità ed egoismi di campanile, chiedevano comunque una maggiore liberalizzazione del commercio estero. Nel Parlamento del 1614 la città di Bosa denunciava che il viceré conte del Real aveva sospeso le attività commerciali, decretando che «aquell no fos port», obbligando i mercanti forestieri e locali a «fer escalo en la ciutat de l'Alguer o altres ports del present regne». La municipalità non soltanto lamentava i contraccolpi negativi sull'economia urbana dovuti

¹⁵⁸ M.L. PLAISANT, *Martin Carrillo e le sue relazioni sulle condizioni della Sardegna*, in «Studi Sardi», XXI (1968), p. 43.

¹⁵⁹ ASC, *Antico Archivio Regio, Editti ed ordini (1346-1710)*, vol. C5, n. 11, *Pregon general del Illustrissimo y Excellentissimo Señor Don Hieronimo de Pimentel, Marques de Vayona... sobre lo que se deve hazer y guardar en el despacho y execución de sacas...*, Caller, 1628, pp. 3, 8-9, per le citazioni.

¹⁶⁰ ASC, *Reale Udienza*, classe IV, 75/2, c. 49.

al fatto che era stato «llevat lo port antich», ma poneva anche in evidenza i danni sui villaggi del circondario, della Planargia e di «moltes altres encontrades y viles circumveines a dita ciutat [...] y moltes altres que non tenen en ninguna altra ciutat comoditat que millor lis estiga en despedir y contractar los negoçis...». Il sovrano accettava la richiesta e richiamando la prammatica del 1598, accordava alla municipalità la possibilità di esportare merci «exceptat lo forment, ordi», cavalli ed altre mercanzie proibite.

In queste Corti richieste analoghe vennero avanzate dalle altre città che, come Bosa, non godevano dello stato di caricatori cerealicoli. Iglesias, ad esempio, domandava il ripristino degli antichi approdi di Gonnese e di Funtanamare, affinché gli abitanti potessero «embarcar y desembarcar qual-sevol genero de mercaderies en les marines del districte», secondo «les prerogatives y privilegis» delle città e di quanto era permesso «a Ullastre, Terranova, Urusey y Posada, viles y llochs particulars de barons». Anche in questo caso la Corona avrebbe approvato il capitolo, specificando che era sempre «exceptat lo forment». Castellaragonese, a sua volta, rinnovava la petizione di poter esportare ogni anno, in base al privilegio del 30 giugno 1519, 2.000 rasieri (pari a 344.400 litri) di grano, franchi di diritti, e il sempre invocato restauro del porto di Frigiano che «molt util y profit» avrebbe potuto arrecare ai «drets y rendes reals». Il sovrano sospendeva la decisione chiedendo che si verificasse se il privilegio, cui si faceva riferimento, fosse davvero in uso¹⁶¹.

Anche i meccanismi di commercializzazione del grano vennero ulteriormente definiti nei Parlamenti della prima metà del Seicento. Sempre nelle Corti del 1614 venne approvato, su istanza dello Stamento militare, un capitolo nel quale, richiamando la normativa cerealicola di Filippo II, si ribadiva la concessione ai produttori (*llauradors*), «per mes animarlos en lo exercisi de dita agricultura», di poter liberamente vendere e imbarcare il grano o di cederlo a terzi. Anche se da un cenno del capitolo di corte si può capire che i *labradores* erano spesso soggetti a raggiri, soprattutto sul prezzo del frumento, da parte degli acquirenti¹⁶². In effetti tra il 1629 ed il 1655 un gruppo di mercanti genovesi, a cui si erano associati operatori e feudatari cagliaritani, acquisì il monopolio delle esportazioni cerealicole, facendo incetta delle licenze di *saca* e in particolare di quelle del *labrador*¹⁶³. I

¹⁶¹ *Il Parlamento del viceré Carlo de Borja duca di Gandia (1614)*, a cura di G.G. Ortu («Acta Curiarum Regni Sardiniae», 14), Cagliari, 1995, pp. 675-676, 644, 699. Il capitolo di Iglesias è anche in C. BAUDI DI VESME, *Codex diplomaticus Ecclesiensis* («Historia Patriae Monumenta», XVII), Augustae Taurinorum, 1877, p. 261.

¹⁶² *Il Parlamento* cit., p. 415 ed anche J. DEXART, *Capitula* cit., III, lib. VII, tit. IX, cap. 4, p. 1281.

¹⁶³ Su tutta questa vicenda si rinvia a B. ANATRA, *Aspetti della congiuntura seicentesca in Sardegna*, in «Annali della Facoltà di Magistero dell'Università degli Studi di Cagliari», n. 23,

monopolisti, titolari degli *asientos*, controllavano di fatto (anche con frequenti prestiti alle esauste casse regie) la vita economica e finanziaria della capitale del Regno. Non a caso nel Parlamento del 1631 venne approvato un capitolo di corte nel quale i tre Stamenti denunciavano che il viceré e gli ufficiali patrimoniali, dovendo concedere le licenze di «tratta» del *labrador*, che pagava il diritto di un reale per ogni starello (49,2 litri) di grano esportato, «limitan las licencias de sacas a que no las pueden hazer si no personas, que lleven señaladas, con que se quitan la ganancia, y commo-didad, y a los dichos labradores el provecho, que podrian tener de su trigo, y saca...»¹⁶⁴. Era d'altra parte inevitabile che la concentrazione delle esportazioni cerealicole in soli quattro porti caricatori producesse forme di controllo monopolistico sull'intero sistema delle «tratte». L'ampliamento del numero dei caricatori avrebbe invece potuto recare benefici stimoli alle attività commerciali delle città ed all'intera economia del Regno.

La lotta al contrabbando, ampiamente praticato nelle coste settentrionali dell'isola, tollerato se non addirittura favorito dai feudatari, costituiva forse il motivo principale dell'ostinata resistenza della Corona ad ogni possibile ipotesi di liberalizzazione del commercio e di creazione di nuovi porti caricatori. Nella relazione dell'inchiesta sulla situazione patrimoniale del Regno redatta nel 1644 da Jayme Mir, reggente la Reale Cancelleria, si ribadiva che soltanto quattro (Cagliari, Porto Torres, Alghero, Oristano) erano i porti caricatori reali abilitati all'esportazione cerealicola. Nel 1628 Bosa, dietro «llisensia particular», aveva ottenuto di poter esportare mercanzie e derrate, ad eccezione ovviamente del frumento¹⁶⁵.

Il *Pregon general* emanato il 17 agosto 1646 dal viceré duca di Montalto per combattere i contrabbandi che si facevano nella costa dell'incontrada di Romangia e nelle «playas desiertas de los mares de Puerto Torres y Castel Aragones» nelle esportazioni clandestine di grani «sin ser puerto señalado, ni despachar las sacas, y licencias necessarias, ni pagar los derechos acostumbrados» bando vietava ad ogni patrono o marinaio di «navio, pollaera, tartana, bergantin, feluca, ni fregata, ni qualquier otro genero de barcas» di approdare di nascosto o di notte nelle coste tra Longon Sardo ed Alghero, sotto pena della confisca dell'imbarcazione e del carico. Il pregone specificava che non erano porti *publicos* quelli di Bosa, Castellaragone-

1983, pp. 18-23. La carta reale del 17 agosto 1655 proibiva le vendite simulate dei grani dell'insierro urbano e tutte le frodi compiute, con false dichiarazioni o con compiacenti prestanome, nelle licenze di *saca*. Questa disposizione, ampiamente disattesa, venne riconfermata con le carte reali del 23 marzo 1691 e del 13 agosto 1695: AST, *Sardegna, Politico*, cat. 7, mazzo 2, nn. 2, 44, 45, copie settecentesche.

¹⁶⁴ J. DEXART, *Capitula cit.*, III, lib. VII, tit. IX, cap. 6, p. 1284.

¹⁶⁵ BUC, *Collezione Baille*, s.p. 1, 35/3, J. MIR, *Summario del patrimonio real del Reyno de Cerdeña*.

se, Sorso, Isola dell'Asinara, Longon Sardo, Gallura (Terranova?), mentre indicava come unici «lugares publicos, y puertos cargadores, y señalados por Su Magestad» quelli di «Caller, Oristan, Puerto Torres, Alguer, y Orusei...». L'approdo negli altri scali era consentito soltanto in caso di burrasca o di attacco dei corsari, ma i patroni, cessato il pericolo, avrebbero dovuto recarsi nei porti abilitati per regolarizzare la propria posizione¹⁶⁶.

Una vera e propria inversione di tendenza nella politica economica del governo spagnolo in Sardegna si registra soltanto negli ultimi trent'anni del secolo XVII. La grande peste del 1652-55 aveva avuto effetti devastanti sull'economia e sulla società sarda, con un grave crollo demografico e produttivo. Ma la crisi del Seicento non può essere imputata soltanto alla terribile epidemia che flagellò le città e le campagne dell'isola. Un aspetto non meno importante della crisi è costituito dal continuo drenaggio di risorse umane e materiali necessario per sostenere lo sforzo bellico spagnolo nei vari teatri di guerra, dal Mediterraneo alle Fiandre, dall'Europa centrale alla Lombardia, da Napoli alla Catalogna, alle Indie, che aveva alla lunga fiaccato e impoverito il Regno. A ciò si aggiungono i tradizionali mali strutturali: la scarsa produttività dell'agricoltura, l'arretratezza delle tecniche agronomiche e di allevamento, la mancanza di braccia per la coltivazione dei campi e di bestie da lavoro, lo spopolamento rurale, la viabilità disastrosa e la difficoltà delle comunicazioni, la sostanziale povertà del mercato interno, lo scarso volume dei commerci e dei traffici, la modesta circolazione monetaria, l'insicurezza dei mari, il dissesto delle finanze e via dicendo¹⁶⁷.

Un ulteriore elemento di riflessione sulle contraddizioni dell'economia sarda verrà dalla grave carestia del 1680-81 che vanificò gli effetti positivi della ripresa degli anni precedenti e mise ancora una volta a nudo le incongruenze di un sistema distributivo che finiva, con la sua rigida normativa, per ostacolare le stesse operazioni di approvvigionamento cerealicolo esterno.

Già nel Parlamento del 1677-78 la logica protezionistica che ispirava la legislazione sui caricatori cerealicoli era stata messa sotto accusa dai rap-

¹⁶⁶ *Pregon general mandado publicar* cit.. Una copia settecentesca del bando è anche in AST, *Sardegna, Economico*, cat. 19, marzo 1, n. 2. Una conferma dell'applicazione della normativa sul contrabbando è data dalla confisca attuata dal podestà di Terranova, Gavino Rizzo, il 23 luglio 1682 del carico clandestino di 2 gondole che consisteva in 11 quintali e 100 libbre di formaggio. Da una lettera del podestà al procuratore reale del 28 luglio apprendiamo che il formaggio venne venduto a 9 lire il quintale con un ricavo di 120 lire, 2 soldi e 6 denari, compresi i diritti di *saca*. La vendita delle due imbarcazioni fruttò 75 lire e 15 soldi. Un terzo del ricavato venne versato a colui che aveva segnalato la frode al podestà (ASC, *Antico Archivio Regio*, vol. P30, c. 62v.).

¹⁶⁷ Sull'impatto demografico ed economico della peste del 1652-56 cfr. F. MANCONI, *Castigo de Dios. La grande peste barocca nella Sardegna di Filippo IV*, Roma, 1994, pp. 349-397, a cui si rimanda anche per le considerazioni che ridimensionano le vecchie tesi storiografiche, che individuavano nell'epidemia la causa principale della crisi seicentesca.

presentanti delle città. Bosa, chiedendo di poter godere, come Sassari e Alghero, della franchigia sui diritti doganali, aveva rivendicato per il proprio porto, sulla base degli antichi privilegi, lo stato di caricatore regio. Iglesias aveva domandato l'autorizzazione all'esportazione dei grani dal proprio scalo. Infine Castellaragonese aveva chiesto di poter imbarcare liberamente i grani dal porto di Frigiano e di commerciare le altre mercanzie senza dover pagare diritti eccedenti i dazi doganali. I rappresentanti del villaggio di Tempio, Nicola Valentino e Michele Pes, avevano avanzato la richiesta della «posesión de dos puertos reales que son los de Longon Sardo y Terranova», con la possibilità di effettuare «el embarco y desembarco de las merces y ropas ultra marinas» e stabilire «tiendas para recibir y vender publicamente aquellas»¹⁶⁸.

Nello stesso periodo il vescovo di Ales, il sassarese Giovanni Battista Brunengo, che si trovava in esilio a Madrid sospettato di essere implicato nei moti politici del 1666-68, scriveva un ampio memoriale sul commercio dei grani. Sulla base delle teorie mercantilistiche era convinto che più si sarebbe facilitata ed incrementata «la extracción de trigos» tanto più sarebbe stato «mayor el aumento del Real Patrimonio» ed il «beneficio en su Real hacienda». «El unico genero de cuya contratación queda dinero en Sardeña es el trigo – affermava Brunengo –, que por la falta que suele tener del el Reyno de Valencia, y algunas otras Provincias de España, e Italia para comprarle [...] envian naves con el dinero efectivo, del qual gran parte entra en la Caxa Real, por los derechos de las sacas, y lo demas que queda en manos de los dueños de trigos y legumbres, sirve para satisfacer a las contribuciones devidas a su Rey, y faltando la extracción [...] ni avra dinero en la caxa para pagar ni ministros, ni oficiales, ni los vassallos podran contribuir con la promptitud acostumbrada a sublevar los muchos gastos de la Monarquia».

Il principale rimedio che la Corona avrebbe dovuto adottare per l'aumento della produzione cerealicola e per lo sviluppo delle esportazioni era, secondo il vescovo sardo, un maggior «numero de cargadores para que la conducción de trigos y legumbres sea mas comoda a los habitadores del Reyno, y a los partidos en que hazen sus labranças, y evitandose los gastos inutiles que se padecen en los despachos de las sacas que son los principales impedimentos que retardan la extracción». Constatando che i caricatori abili-

¹⁶⁸ ASC, *Antico Archivio Regio, Atti dei Parlamenti*, vol. 182, cc. 295 ss. Fra le argomentazioni addotte dai due rappresentanti di Tempio vi era quella che nella villa vivevano oltre cento cavalieri e poiché essa distava cinquanta miglia dalla città di Sassari e cinque giorni di viaggio da quella di Cagliari, non era decoroso che i gentiluomini dovessero percorrere cinquanta o cento miglia per acquistare calzoni, calze ed altri capi di abbigliamento. Certi di toccare le corde della sensibilità del viceré, i due tempiesi si rivolgevano al conte di Santo Stefano convinti che «la grandesa de Vuestra Excelencia no deve permitir tan gravamen que obligará la noblesia andarajosa y despojada...».

tati erano soltanto quelli dei porti di Cagliari, Oristano, Alghero, Sassari e del villaggio di Orosei, Brunengo proponeva l'istituzione di altri sei nuovi caricatori nei porti di Iglesias (Fontanamare e S. Maria di Neapoli), Bosa, Castellaragonese, Longon Sardo, Terranova e Tortolì. Il prelado motivava in modo esauriente e con argomenti convincenti ogni singola proposta. Ad Iglesias, ad esempio, sarebbero confluite, con grande risparmio per i produttori, le derrate prodotte nei 47 villaggi della «comarca» della diocesi di Ales. I due porti galluresi di Longon Sardo e di Terranova avrebbero potuto stimolare gli abitanti della regione nordorientale dell'isola «a la labrança aun para poder extraer sus cosechas fuera del Reyno, que la dificultad y gastos de las conducciones a los cargadores destinados muy distantes de su partido los estorna, y se contentan con solo sembrar lo que les basta para el substento».

Brunengo, che si rifaceva apertamente alle istanze ed alle opere degli *arbitristas* spagnoli, metteva spietatamente a nudo la situazione reale del commercio cerealicolo sardo caratterizzata da pratiche burocratiche illogiche, lente e inefficienti (per poter esportare pochi starelli di grano il produttore doveva recarsi personalmente a Cagliari per richiedere la licenza di *saca* od inviare, con lunga attesa, la domanda tramite un corriere), da eccessivi e spesso insopportabili costi di trasporto delle derrate nei pochi caricatori abilitati, dal contrabbando che veniva sovente valutato dagli agricoltori come l'unico, possibile strumento di guadagno, dalle resistenze delle città che temevano che la liberalizzazione dei traffici avrebbe potuto colpire i loro privilegi commerciali. Le proposte avanzate nel memoriale erano sostanzialmente due: la attivazione di nuovi porti caricatori cerealicoli in quelle regioni della Sardegna che erano distanti dai pochi scali abilitati; il decentramento della concessione di licenze di *saca* per i produttori del Capo di Logudoro dagli uffici patrimoniali di Cagliari a quelli della Reale Governazione di Sassari, che avrebbe potuto dare un notevole impulso alle esportazioni, combattendo nei fatti il contrabbando e le frodi¹⁶⁹.

¹⁶⁹ ACA, *Consejo de Aragón*, legajo 1088. Il memoriale non è datato: può essere stato redatto tra il 1669 ed il 1675. Il 20-22 maggio 1675 Brunengo celebrava ad Ales un sinodo i cui atti sono tuttora inediti (cfr. A. VIRDIS, *Per una introduzione alla storia delle fonti del diritto canonico sardo*, in *Dottrina sacra. Problemi di teologia e di storia*, Cagliari, 1977, n. 64, pp. 112-113). Giovanni Battista Brunengo nacque a Sassari ai primi del Seicento da una famiglia di origine genovese. Studiò probabilmente nel Collegio turritano dove nel 1622 lo troviamo docente di grammatica (R. TURTAS, *Scuola e Università in Sardegna tra '500 e '600. L'organizzazione dell'istruzione durante i decenni formativi dell'Università di Sassari (1562-1635)*, Sassari, 1995, p. 320). Decano del capitolo di Alghero, fu successivamente cattedratico della «Sapienza» di Roma, dove insegnò *jus canonicum* dal 1638 al 1648, con uno stipendio che passò da 70 a 110 scudi (*I maestri della Sapienza di Roma dal 1514 al 1787: i rotuli e altre fonti*, a cura di E. Conte («Fonti per la storia d'Italia»), Roma, 1991, I ad annum, II, p. 916). Il 13 agosto 1663 fu nominato vescovo di Ales (C. EUBEL, *Hierarchia catholica medii et recentioris aevi*, IV, Patavii, 1967, p. 355). Nel 1668 fece costruire a proprie spese cinque nuove aule nell'Università di Sassari e donò alla biblioteca un fondo di opere di diritto canonico (E. COSTA, *Sassari*, III, Sassari, 1992, p. 1620). Morì nella sua città natale il 23 novembre 1679.

Il 20 luglio 1685 il vicescancelliere (presidente) del Consiglio d'Aragona, don Pedro Antonio de Aragón, informava Carlo II di aver incaricato il protonotario (segretario), dottor Joseph de Haro y Lara, di predisporre un «papel» sulla situazione della Sardegna e in particolare sull'amministrazione della giustizia, sugli incentivi all'agricoltura, sull'introduzione delle arti e sulla liberalizzazione del commercio¹⁷⁰. Il funzionario rinveniva negli archivi del Consiglio il memoriale del vescovo di Ales e, sintetizzandone i contenuti, faceva proprie molte delle sue considerazioni sulla necessità di nuovi porti caricatori e della concessione delle licenze di esportazione da parte del governatore del Capo di Sassari e Logudoro¹⁷¹. Nel Parlamento del 1653-56 era stato approvato un capitolo di corte presentato dai tre bracci nel quali, prefigurando un'articolazione dei poteri del governo in materia commerciale, veniva richiesto il decentramento alla Governazione di Sassari della concessione delle licenze di *saca*. Ma il capitolo era rimasto inapplicato¹⁷². Il dottor de Haro dava conto anche delle argomentazioni di colo-

¹⁷⁰ BIBLIOTECA PROVINCIAL Y UNIVERSITARIA, COLLEGIO DE SANTA CRUZ, VALLADOLID, ms. n. 268. Si tratta di un manoscritto cartaceo miscelaneo di 73 fogli, numerati da 27 a 103, che contiene documenti diversi: alle cc. 27-27 v. vi è la lettera con la quale Pedro de Aragón comunicava al sovrano di aver incaricato de Haro di redigere un memoriale; alle cc. 29-57 vi è la relazione di Diego de Haro; alle cc. 57 v.-67 l'esame della relazione da parte della giunta incaricata di analizzarla; alle cc. 69-102 la consulta del Consiglio d'Aragona. Su questi lavori preparatori alla prammatica del 1686 cfr. E. ASENSIO SALVADÓ, *Entorno a la situación de Cerdeña en 1685*, in *Homenaje a Jaime Vicens Vives*, II, Barcelona, 1967, pp. 27-39; A. MATTONE, *La legislazione*, in *Storia dei Sardi* cit., III, pp. 387-388.

¹⁷¹ «Don Juan Baptista Brunengo obispo de Ales en un memorial que diò al Consejo hizo evidente demostración – scriveva de Haro – de que todas las fraudes se cometian por haver pocos cargadores, pues los trigos que no podian conducirse quarenta y cinquenta legues de distancia se embarcaban furtivamente en las plaias vecinas, para cuiò remedio, y establecimiento del beneficio, que no podian lograr los lugares que no se hallaban en proporcionada distancia, propusò seria conveniente que Su Magestad se sirviesse hacer cargadores los puertos de Fontana de mar, Nabuli, Bossa, Castillo Aragones, Longon Sardo, Terranova y Tortoli, pues con esso se daba providencia a toda la circunferencia de la isla, de modo que de qualquier parte del centro de ella se pudiesse lograr comodamente la extracción de sus frutos...» (ms. n. 268, cc. 41-41 v.).

¹⁷² Dagli atti del Parlamento del 1653-56 risulta che la richiesta della concessione delle licenze di *saca* per il Capo di Sassari venne avanzata congiuntamente dai tre Stamenti: «Suplican los dichos Estamentos – si legge nel capitolo di corte – [...] para que en nombre de Su Magestad se sirva conceder que el despacho de las sacas de trigo que se embarcan en los Cabos de Sacer y Logudor se haga en la dicha ciudad de Sacer, para que se facilite la extracción de los dichos trigos en aquel partido de que resultará el beneficio del commercio que tanto se necessita despues del contagio [la peste del 1652] y el aumento de los derechos reales» (ASC, *Antico Archivio Regio, Atti dei Parlamenti*, vol. 172, c. 645). La richiesta figurava anche al secondo punto della petizione della città di Sassari (c. 624). Il capitolo di corte venne decretato dal viceré conte di Lemos. Non sono chiari i motivi per cui esso venne disatteso. Le ultime sessioni parlamentari si svolsero, a causa della peste, nel settembre del 1656 nella città di Sassari. Era quindi inevitabile che, a causa dello squilibrio territoriale nella composizione dei bracci, le istanze dei rappresentanti del Capo di Sopra caratterizzassero i lavori delle Corti. Il capitolo era infatti in palese contrasto con gli interessi della città di Cagliari e con quelli della burocrazia viceregia.

ro che si opponevano «con razones de mera apariencia» all'aumento del numero dei caricatori: la prima motivazione era che «los lugares de montaña dan poquissimo trigo y que asi bastan los cargadores de Sasser y Alger»; la seconda che «multiplicandose estos» sarebbero aumentate le spese dei salari dei doganieri e delle guardie dei porti; la terza che «con la comodidad de muchos cargadores en los quales no pueden asistir ministros de superior jerarquia sucederan fraudes y contrabandos».

Il protonotario del Consiglio d'Aragona confutava punto per punto le argomentazioni contrarie. Certo, la montagna e la collina producevano poco grano rispetto alle pianure dei Campidani, ma vi erano anche «lugares y llanuras considerables, igualmente fertiles», come le terre di Osilo e dell'Anglona, del Coghinas, di Ozieri e di Mores, dove «no hai al presente mucha cosecha de granos – scriveva de Haro – porque cerrados los passos a las extracciones labran solo lo preciso, dejando lo demas inculto» e le terre venivano adibite al pascolo e destinate alla pastorizia «lo que ha ocasionado el maior daño a la Real caja». L'aumento del numero dei caricatori avrebbe sicuramente costituito un onere per le finanze del Regno a causa del pagamento dei salari degli ufficiali patrimoniali che avrebbero dovuto sovrintendere alle dogane e alla riscossione dei dazi, ma la possibilità di esportare i grani nei porti vicini ai luoghi di produzione, che sarebbe stato un efficace deterrente contro il contrabbando, avrebbe fatto crescere il volume delle *extracciones* dalle quali la *real hacienda* poteva ampiamente attingere per far fronte alle spese per il personale portuale. A proposito dell'ultima obiezione di Haro riteneva che «las dependencias del Patrimonio no caminan con la legalidad que debian pero esto sucede de la misma suerte en Caller que en todos los demas cargadores». Concludendo la parte della sua relazione sul commercio cerealicolo il protonotario proponeva di istituire subito due nuovi caricatori «destinando para este effecto a la ciudad de Bosa y a la de Castillo Aragones» e di rinviare ad una fase successiva l'individuazione degli altri porti abilitati.

Nell'ottobre del 1685 il Consiglio d'Aragona, dopo alcune riunioni di giunta nelle quali furono sviscerati i problemi posti dalla relazione di de Haro, iniziò ad analizzare i singoli punti del memoriale al fine di predisporre un organico progetto di riforme per la Sardegna. Sulla questione dei porti caricatori il Consiglio faceva proprie le proposte del protonotario e della giunta: «Que para evitar las fraudes y dar mejor disposición en orden a la facilidad de la extracción de los granos – si legge nella consulta –, se añadan a los cinco cargadores antiguos dos de los seis que propusò el obispo de Ales [...] los quales son la ciudad de Bosa y la de Castillo Aragones, par que segun el beneficio que se experimentará deste nueva providencia, se vea, si convendrá aplicarla en la concessión de los demás. Este punto entiende la Junta que es muy conveniente, y assi parece que Vuestra Mage-

stad puede servirse mandar se dè la providencia que se juzgarè necessaria en orden a su complimiento»¹⁷³. Il mese successivo il Consiglio trasmetteva al sovrano tutti gli incartamenti sui lavori della giunta e il testo della consulta «que se acordò perteneciente a los remedios que se podrian aplicar en orden al major beneficio y ben governo del Reyno de Cerdeña»¹⁷⁴.

La prammatica regia emanata il 20 novembre 1686 recepiva sia gli orientamenti e le proposte del memoriale del vescovo di Ales e della relazione di de Haro, sia le conclusioni delle riunioni di giunta e la consulta del Consiglio d'Aragona. Si trattava di una ricompilazione in 38 capitoli che rivedeva le pubblicazioni ufficiali del Regno (prammatiche, pregoni, capitoli di corte) per adeguarle ai tempi e alle nuove leggi sopravvenute. Ora la storiografia ha sostanzialmente ridimensionato le interpretazioni tradizionali che valutavano l'ultimo trentennio del Seicento come la lunga agonia della monarchia di Spagna, sottolineando la sostanziale vivacità del regno di Carlo II, che appare percorso da fremiti di rinnovamento e da spinte di razionalizzazione¹⁷⁵.

Nel capitolo 21 della prammatica dedicato alle *sacas* si stabiliva che per «el mayor despacho de las sacas, el cui aumento interesa tanto nuestro real patrimonio», i viceré non dovessero avere «intervención alguna en la concessión de las licencias» di esportazione e che esse dovessero essere esclusivamente concesse per il Capo di Cagliari e di Gallura dal procuratore reale e dalla giunta patrimoniale e per quello di Sassari e di Logudoro dal governatore «de aquella ciudad». Nel capitolo 22, a proposito dei porti caricatori, si disponeva che per evitare le frodi e per facilitare le esportazioni cerealicole venissero istituiti, accanto ai cinque caricatori tradizionali, quelli nuovi di Bosa e di Castellaragoneze «para que por este medio puedan los

¹⁷³ La citazione è alle cc. 84 v.-85 del MS. n. 268.. Carlo II aveva nominato una giunta di cui facevano parte il vicescancelliere del Consiglio, Pedro de Aragón, i reggenti Juan Baptista Pastor e Joseph Rull, entrambi catalani, il marchese di Villalva, l'avvocato fiscale Francisco Comes y Torrò. Della giunta fece anche parte il domenicano Antonio de Vergara (1637-1693), arcivescovo di Zamora, canonista, ex arcivescovo di Sassari (1680) e successivamente di Cagliari (1683), che era appena giunto dalla Sardegna per la recente nomina alla sede spagnola. Il motivo dell'inserimento di Vergara nella giunta è motivato con la sua profonda conoscenza dei problemi dell'isola. Sui magistrati cfr. J. ARRIETA ALBERDI, *El Consejo Supremo de la Corona de Aragón (1494-1707)*, Zaragoza, 1994, pp. 611, 621, 624; su Vergara cfr. C. EUBEL, *Hierarchia catholica* cit., IV, pp. 136, 395.

¹⁷⁴ Si tratta della lettera, posta in appendice al ms. n. 268, cc. non numerate, con cui si trasmetteva al sovrano la documentazione analizzata dal Consiglio d'Aragona. La data è illeggibile.

¹⁷⁵ Cfr. soprattutto H. KAMEN, *Spain in the later seventeenth century, 1665-1700*, London, 1980, trad. cast. de J.M. Barnadas, *La España de Carlos II*, Barcelona, 1981. La revisione critica era stata già iniziata nel 1962 da A. DOMÍNGUEZ ORTIZ, *La crisis de Castilla en 1677-1687*, ora in *Crisis y decadencia de la España de los Austrias*, Barcelona, 1969, pp. 197-217.

naturales de los districtos convezinos lograr la comodidad de conducir sus frutos, y serles util la aplicación a este arbitrio»¹⁷⁶.

L'ampliamento del numero dei porti caricatori da cinque a sette poneva ancora una volta in evidenza lo scarso rilievo dello scalo di Terranova nei traffici e nei commerci sardi del XVII secolo. Dai dati dell'amministrazione delle torri costiere (che percepiva il cosiddetto *diritto del reale* sull'esportazione dei prodotti pastorali) relativi agli anni 1609-1689 emerge che il porto di Terranova nella «tratta» dei formaggi, che costituiva pur sempre la sua attività principale, pativa la concorrenza degli altri scali della costa orientale, Posada, Orosei, Tortoli, e che nell'esportazione di cuoi bovini e di pelli ovine e caprine aveva una posizione del tutto marginale¹⁷⁷. Non a caso nel Parlamento del 1698-99 il villaggio di Posada avanzò la richiesta che il suo porto, ritenuto uno dei più importanti della costa orientale, fosse abilitato all'esportazione dei grani, come gli scali di Orosei, Bosa, Castellaragonese. Ma la giunta del Real Patrimonio ritenne non opportuno accogliere la petizione, sia perché la villa era poco popolata, sia perché nel Regno vi erano già molti porti caricatori¹⁷⁸.

La situazione delle «tratte» non mutò nei primi anni del dominio sabaudò. Almeno sino alla metà degli anni trenta del XVIII secolo il governo piemontese evitò con cura di modificare la normativa commerciale e il diritto di *saca* che aveva come sempre il suo punto di forza nelle esportazioni cerealicole: «Il maggior capitale che abbi la Cassa Regia di Sardegna si è quello delle sacche – affermava il 31 dicembre 1731 il viceré, marchese di Cortanze –, il quale è casuale, dipendendo dalla maggiore o minore abbondanza del raccolto, anzi cessa alle volte intieramente [...], dipende in primo luogo dalla coltura dei terreni ed in secondo luogo dalle circostanze che

¹⁷⁶ Il testo della prammatica è stato pubblicato con un'utile introduzione da F. LODDO CANEPA, *Due complessi normativi regi inediti sul governo della Sardegna (1686 e 1755)*, in «Annali della Facoltà di Lettere e Filosofia e di Magistero dell'Università di Cagliari», XXI (1953), I, p. 48. La prammatica è anche in ACA, *Consejo de Aragón*, legajo 1256. L'importanza del provvedimento era stata già evidenziata da G. MANNO, *Storia di Sardegna*, III, Torino, 1826, p. 326.

¹⁷⁷ Cfr. la tesi di laurea assai ricca di dati di D. FARRIS, *L'amministrazione delle torri litoranee in Sardegna alla fine del Seicento*, Università degli Studi di Cagliari, Facoltà di Magistero, Corso di laurea in Pedagogia, A.A. 1991-92, rel. B. Anatra. Cfr. inoltre il contributo di B. ANATRA, *Il porto di Terranova nel Seicento*, in questo stesso volume.

¹⁷⁸ ASC, *Antico Archivio Regio, Atti dei Parlamenti*, vol. 183, c. 710. La richiesta era motivata con lo scarso volume delle esportazioni che finiva per gravare negativamente sulle condizioni di vita degli abitanti del villaggio. Il signore feudale, che introitava poco più di 400 ducati all'anno di diritti portuali, non era in grado di pagare il salario all'ufficiale baronale che sovrintendeva alla dogana. Il viceré conte di Montellano invitò i rappresentanti del villaggio a rivolgersi direttamente al sovrano. Ma la Corona, dopo due mesi, invitò il viceré a prendere le decisioni opportune.

puonno concorrere a poter estrarre quella quantità di grani, orgio e legumi, che è sopr'abbondante ai bisogni del Regno»¹⁷⁹.

Il governo di Torino in questa fase si limitò a riconfermare e talvolta a razionalizzare la normativa precedente sull'*insierro*, sui caricatori e sull'«estrazione» dei grani¹⁸⁰. L'unico provvedimento veramente innovativo in materia commerciale fu il pregone emanato il 1° aprile 1737 dal viceré marchese di Rivarolo che rendeva i pesi e le misure «uguali» a quelli in vigore nella città di Cagliari e poneva le premesse per l'unificazione del mercato interno del Regno¹⁸¹.

Una riconsiderazione sulle potenzialità del commercio estero della Sardegna, sulle prospettive di sviluppo dell'agricoltura e in particolare della cerealicoltura, sul ruolo dei porti caricatori e del sistema doganale, iniziò a maturare soltanto agli inizi degli anni cinquanta del Settecento, in quella che viene ormai considerata la fase di incubazione della successiva politica riformatrice del ministro Bogino. Nel 1751 il conte Perrone, ambasciatore sabauda a Londra, inviava un lungo memoriale sui mezzi per rendere florido il commercio piemontese, nel quale si soffermava a lungo sulle buone possibilità della Sardegna di inserirsi nei traffici mediterranei. L'Inghilterra era un ottimo osservatorio per capire le dinamiche del commercio europeo.

¹⁷⁹ AST, *Sardegna, Politico*, cat. 2, mazzo 4, parte I, n. 11, «Relazione del marchese di Cortanze all'occorso pendente il suo governo nel Regno di Sardegna».

¹⁸⁰ In una stretta linea di continuità col passato si colloca ad esempio il pregone emanato il 20 giugno 1728 dal viceré marchese di Cortanze «sobre la labranza» (ASC, *Atti governativi*, vol. I, 1720-1736, n. 42), che disponeva un censimento dei raccolti, il trasporto a Cagliari delle eccedenze del grano rispetto alle quantità necessarie in ogni villaggio, il rinnovo dell'obbligo dell'*insierro* e dello stoccaggio urbano, e che riproponeva insomma tutta la vecchia normativa del periodo precedente. Così anche l'editto dell'8 ottobre 1728 sul diritto di *saca* (n. 46), il pregone sull'obbligo dell'*insierro* del 17 marzo 1729 (n. 50), quello sulle vendite di grano del 26 aprile 1729 (n. 52), quello sullo scrutinio cerealicolo del 5 giugno 1729 (n. 55), quelli ancora sull'*insierro* e sullo scrutinio dell'11 e del 23 giugno 1731 (n. 66 e n. 67), quello del 22 settembre 1736 «para el aumento de la labranza» (n. 87), quello «que no se compre trigo por negocio» del 10 settembre 1737 (vol. II, 1737-1745, n. 106), quello sulle dogane del 27 gennaio 1739 (n. 116), quello sulla vendita del grano del 25 agosto 1741 (n. 127). Un discorso a parte merita il significativo pregone emanato il 6 novembre 1741 dal viceré di Blonay (n. 129) sull'istituzione dei censori dell'agricoltura (compresi in parte anche in *Editti, pregoni* cit., II, tit. XIV, ord. III, pp. 99-102). Seguono due pregoni sulla vendita all'ingrosso del grano, rispettivamente del 13 giugno 1742 (n. 133) e dell'8 marzo 1743 (n. 137), poi uno sulla denuncia dei grani in Cagliari del 9 settembre 1743 (n. 161). Tutto il complesso della legislazione precedente veniva ripreso nelle «disposiciones concernientes a la venta y abasto del trigo en todo el Reyno» del 2 gennaio 1748 (vol. III, 1746-1759, n. 167). Altre disposizioni minori furono emanate il 30 ottobre 1748 «sobre el precio del trigo» (n. 169) ed il 27 agosto 1750 sulla vendita dei grani (n. 175).

¹⁸¹ *Editti, pregoni* cit., tit. XV, ord. I, pp. 160-161. Sui problemi economici del primo trentennio di governo sabauda cfr. A. PINO BRANCA, *La vita economica* cit., pp. 109-136, e C. SOLE, *Agricoltura e commercio nel '700: persistenza della tradizione e propositi di rinnovamento*, in *Politica, economia* cit., pp. 55-92, e su quelli istituzionali cfr. A. MATTONE, *Istituzioni e riforme* cit., pp. 355-389.

Il diplomatico piemontese confessava candidamente che «quand j'ai été en Piemont je n'ai entendu le public parler de l'isle de Sardaigne que comme d'un pais, qui ne rend presque rien au Roi [...], mais depuis que je suis en Angleterre j'ai trouvé que l'on pense bien differemment à cet regard et que l'on y croit que l'on pourroit tirer de ce pais un parti tres avantageux». Innanzitutto secondo Perrone bisognava debellare la malaria e il paludismo adottando «la methode angloise», già sperimentata nelle colonie americane, inviando coloni, soprattutto stranieri, per popolare e coltivare l'isola ed in particolare galeotti da adibire ai lavori di bonifica e di drenaggio delle acque. Egli poneva l'accento sulla coltura dei cereali, che andava incrementata e razionalizzata, ma anche sulla coltura serica, che avrebbe avuto nell'isola un terreno favorevole di sviluppo. Il Piemonte doveva attribuire alla Sardegna produzioni e manifatture diverse da quelle degli Stati di Terraferma, «a fin que le Piemont ne courrut pas risque de voir diminuer son commerce, pendant que les Sardes augumenteroient le leur»¹⁸².

Durante il vicereame del conte di Bricherasio (1751-1755) la questione dei porti caricatori e del controllo del movimento commerciale venne presa in seria considerazione. Il pregone del 23 settembre 1754, che fissava le tariffe dei diritti che dovevano essere riscossi dai ministri patrimoniali sui generi e sulle mercanzie destinate all'esportazione, non si occupava soltanto dei caricatori abilitati di Cagliari, Oristano, Bosa, Alghero, Porto Torres, Castellaragonese ed Orosei ma anche dei porti di Iglesias, Longon Sardo, Terranova, Ogliastro, Lotzorai e Barisardo. Il provvedimento, pur richiamando la normativa del periodo spagnolo (in particolare il pregone del viceré Bayona del 13 luglio 1628), riorganizzava di fatto l'intero sistema doganale del Regno, ponendo i porti, attraverso la figura del subdelegato patrimoniale, sotto il diretto controllo dell'Intendenza generale. Gli impiegati delle dogane (subdelegato patrimoniale, guardia del porto, sostituto fiscale patrimoniale, scrivano patrimoniale, pesatore reale, misuratore reale, assortitore, alguazile del mare) avrebbero dovuto verificare i carichi, esaminare le merci in entrata e in uscita, pesare le derrate, riscuotere i dazi e vigilare sulle frodi¹⁸³.

¹⁸² AST, *Materie di commercio*, cat. 3, mazzo 3, n. 4, «Pensées diverses de Monsieur le Comte de Perron sur les moiens de rendre le commerce florissant en Piemont...» (Londra, 30 agosto 1751), cc. 173-193.

¹⁸³ *Editti, pregoni* cit., II, tit. XV, ord. III, pp. 164-186. L'organico del porto di Terranova prevedeva il subdelegato patrimoniale che avrebbe dovuto esigere «per prima e seconda visita ed a titolo di diete» 9 lire; lo scrivano patrimoniale che avrebbe dovuto riscuotere 4 lire, compreso il verbale, per ogni visita e 10 soldi per ogni licenza di «provvisioni» da consegnare ai patroni o ai passeggeri; il sostituto fiscale patrimoniale che avrebbe dovuto esigere 3 lire; la guardia reale 2 lire e 10 soldi; l'alguazile del mare 2 lire; l'assortitore che avrebbe riscosso per ogni cuoio assortito 6 denari e per cento pelli di montone 7 soldi (p. 184). Dal pregone emerge come lo scalo gallurese, a differenza di quelli di Orosei e di Longon Sardo, fosse privo di un peso (necessario per le granaglie, mentre i cuoi, le pelli e i formaggi venivano contati). I dazi

Nello stesso periodo il conte di Bricherasio studiava la possibilità di estendere alla Sardegna il modello dei porti caricatori adottato in Sicilia. Tale ipotesi veniva presa in considerazione sia per la forma relativamente più agile del meccanismo delle «tratte» cerealicole siciliane che, pur basato sulla tradizionale ripartizione tra caricatori regi e baronali, garantiva comunque un maggiore decentramento a favore di quelli feudali, sia per la maggior qualità dei grani esportati: l'«estrazione» infatti, secondo il viceré, poteva «adornare colla buona fama l'onore del caricatore, o biasimarlo per tutta l'Italia, mentre da questo dipende dimostrare la buona qualità del frumento ricevuto, e la giusta misura della consegna che denotano l'integrità degli ufficiali»¹⁸⁴. In Sicilia ogni caricatore regio o feudale era gestito da un governatore magazzinoiere che selezionava le qualità delle granaglie e registrava tutti i versamenti dei privati in un apposito *giornale*, «dando debito al caricatore e credito ai proprietari dei grani» delle quote immagazzinate ed esportate. Tutta l'organizzazione dei caricatori del Regno era gestita a Palermo dall'ufficio (di pertinenza nobiliare) del maestro portolano, nella cui sede «dovevano passare i documenti che si richiedono tanto per l'estrazione dei grani, che d'ogni sorta di legumi», che presentava alla Real Camera un preciso rendiconto sulle quantità di grani e legumi destinati allo stoccaggio e all'esportazione e sugli introiti dell'amministrazione finanziaria¹⁸⁵. Ma a Torino il progetto, che avrebbe comportato l'istituzione di una

coincidono con quelli stabiliti il 18 febbraio 1715 (ASC, *Regio Demanio, Feudi*, b. 22, n. 10, «Nota de' diritti che si percevano da' ministri e notai patrimoniali del porto di Terranova...»).

¹⁸⁴ AST, *Sardegna, Economico.*, cat. 19, marzo 1, n. 12 «Memorie mandate dal viceré per lo stabilimento de' caricatori de' grani nel Regno di Sardegna in conformità di ciò che si pratica in quello di Sicilia...» (25 giugno 1754). Il progetto ha alcune analogie, in particolare sulla conservazione del prodotto, con il pregone emanato il 10 settembre 1753 dall'intendente generale, conte Cordara di Calamandrana, sulle «regole» dell'immagazzinamento e del peso dei formaggi nel porto di Cagliari (*Editti, pregoni cit.*, II, tit. XV, ord. II, pp. 162-163). Nel progetto infatti si avvertiva la necessità di garantire la qualità dei cereali esportati che spesso si trovavano nei magazzini in uno stato di precaria conservazione, deteriorati dall'umidità o dai parassiti.

Nella normativa precedente la questione della conservazione dei grani era stata attentamente valutata. In un privilegio in forma di capitolo di corte del Parlamento Aytona si era posto in evidenza che «en el Reyno se abusa molt que tots los forments y ordis que venen se solen vendre bruts axi com los cullen de la argiola y no nets seгон es de racho y se sol fer en altres pars...» (ACA, *Cancilleria Sardiniae*, reg. 4906, c. 230, carta reale del 15 luglio 1604).

¹⁸⁵ In generale sulla Sicilia «dei grani» cfr. le vive pagine di G. GIARRIZZO, *La Sicilia dal Cinquecento all'Unità d'Italia*, in V. D'ALESSANDRO, G. GIARRIZZO, *La Sicilia dal Vespro all'Unità d'Italia* («Storia d'Italia», diretta da G. Galasso, XVI), Torino, 1989, pp. 473-487; O. CANCELILA, *Baroni e popolo nella Sicilia del grano*, Palermo, 1983, e dello stesso *L'economia della Sicilia. Aspetti storici*, Milano, 1992, pp. 11-37. Cfr. inoltre gli stimolanti studi di M. AYMARD, *Il commercio dei grani nella Sicilia del '500*, in «Archivio Storico della Sicilia Orientale», LXXII (1976), pp. 7-40, e *Le blé de Sicile, année 1500*, in *Studi dedicati a Carmelo Trasselli*, a cura di G. Motta, Soveria Mannelli, 1983, pp. 77-98. Sull'eredità medievale cfr. S.R. EPSTEIN, *An island for itself. Economic development and social change in late medieval*

nuova struttura burocratica in conflitto con le competenze dell'Intendenza generale, non piacque e fu adottata una posizione interlocutoria¹⁸⁶.

La questione venne ripresa negli anni 1755-1758 nel corso delle numerose *giunte* convocate nella capitale sabauda per discutere, esaminare e rielaborare tutti i progetti presentati per la valorizzazione delle risorse della Sardegna. L'ampia relazione compilata nel 1758 dall'avvocato Antonio Bongino è una viva testimonianza sul contenuto di queste riunioni di giunta, presiedute dal ministro Bogino, a cui spesso partecipò anche il conte di Bricherasio, con un notevole apporto di idee e di suggerimenti, frutto della sua diretta conoscenza dei problemi dell'isola. Talvolta l'ex viceré proponeva soluzioni audaci e radicalmente innovative. Valutando ad esempio negativamente la normativa emanata nel 1729-41 che, nonostante le pene severe, non era riuscita ad estirpare le frodi e il contrabbando, per cui sia le «consegne» che le «tratte» si rivelavano nel complesso «fallaci», Bricherasio ipotizzava una completa revisione della legislazione cerealicola ereditata dal periodo spagnolo: «Il conte di Bricherasio sarebbe di sentimento – scriveva Bongino – che per favorire l'agricoltura si dovesse procurare il mezzo in cui il grano di Sardegna avesse un pronto spaccio appresso il forestiere, ed eziandio una preferenza sugli altri grani e propone di sopprimere la gabella della tratta denominata volgarmente la sacca...».

L'ex viceré, prospettando una liberalizzazione del commercio dei grani, prefigurava anche uno sviluppo dei Monti granatici capace di raddoppiare la produzione cerealicola del Regno, la formazione con franchigie e privilegi di una «Marina Nazionale», l'«esenzione dei dritti di tratta di ogni genere, ed anche del dritto reale per l'introduzione di certe merci forestiere», la costruzione di strade «carreggiabili» per collegare le zone agricole ai porti caricatori, ponendo i villaggi in condizione di «poter approfittare anch'essi del beneficio del litorale». Inoltre, «per agevolare la vendita dei grani e

Sicily, Cambridge, 1992, trad. it. *Potere e mercati in Sicilia. Secoli XIII-XV*, Torino, 1996, pp. 166-171; H. BRESC, *Fosses à grain en Sicile (XII-XV siècles)*, in *Les techniques de conservation des grains à long terme*, edit. M. Gast et F. Sigaut, I, Paris, 1979, pp. 113-121; C. TRASELLI, *Mediterraneo e Sicilia all'inizio dell'età moderna. Ricerche quattrocentesche*, Cosenza, 1977, pp. 289-370. Sul XVIII secolo cfr. in particolare M. VERGA, *La Sicilia dei grani. Gestione dei feudi e cultura economica fra Sei e Settecento*, Firenze, 1993, pp. 59 ss. La normativa sull'immagazzinamento è in F.M. TESTA, *Capitula Regni Siciliae*, Panormi, 1741, pp. 145-155, 372-373.

¹⁸⁶ Il 2 agosto 1754 il sovrano rispondeva al Bricherasio che rispetto «ai progettati caricatori di grani di Cagliari, Sassari, Oristano ed Alghero, per pubblico vantaggio, sarebbe desiderabile che li regnicoli conoscendone l'utilità ne facessero loro stessi la proposizione, affinché non s'incontrassero difficoltà nell'effettuazione, ed in tal caso se ne formasse un piano nella conformità da essi gradita, col calcolo delle spese necessarie per tali stabilimenti, ed il parallelismo tra gli stipendi de' direttori ed avarie, ed il prodotto del crescimonia de' grani, onde si potesse da noi prender in considerazione ogni cosa, e darne le nostre risoluzioni» (in appendice a «Memorie...» cit.).

dare una confidenza ai forestieri che approdano ai porti del Regno [...] e per altra parte nella vista di rendere universale il beneficio della vendita a tutti i regnicoli, il conte di Bricherasio – si legge nella relazione del Bongino – progetta di erigere dei pubblici caricatori alla portata di Cagliari, Sassari, Alghero, Oristano ed altri luoghi che saranno creduti li più opportuni ed a maggior portata delle rispettive ville...». Il modello proposto per lo stoccaggio e l'exportazione dei grani era ancora una volta quello del Regno di Sicilia. Un ostacolo ad un ulteriore sviluppo della cerealicoltura veniva individuato nei diritti e nelle prestazioni feudali («li laudemii, livelli, fitti minuti, ed annue prestazioni essendo contrarie all'avanzamento dell'agricoltura, perché in sostanza il contadino migliorando il fondo lo beneficia più per conto del signore diretto che del proprio...») e si ipotizzava di «trattare coi baroni» per «rendere più sopportabili i pesi dei loro coloni», il che non soltanto avrebbe procurato «un pubblico vantaggio», ma sarebbe stato di «privata utilità dei baroni medesimi»¹⁸⁷.

Certo, i risultati pratici dei provvedimenti normativi in campo economico e commerciale, presi negli anni del ministero boginiano (1759-73), appaiono nel complesso assai meno stimolanti delle appassionate discussioni di giunta, dei numerosi memoriali, dei progetti inviati alla Segreteria di Stato torinese, che si ponevano spesso obiettivi ambiziosi di riforma della complessa realtà strutturale della Sardegna. Anche lo stesso pregone del 1764 che portava da sette a dodici il numero dei porti caricatori abilitati all'exportazione dei grani non deve essere separato dal quadro generale di quella politica riformatrice che, con la riorganizzazione dei Monti frumentari e con l'istituzione del Censorato generale (1767-71), puntava ad un consistente aumento della produzione cerealicola e con l'editto del 1770 «per lo stabilimento dei consolati» mirava a «mantenere la sicurezza del commercio» del Regno¹⁸⁸.

¹⁸⁷ A. BONGINO, *Relazione cit.*, pp. 267, 273-283; cfr. per la biografia del viceré V. CASTRONOVO, *Bricherasio, Giovanni Battista Cacherano conte di*, in *Dizionario biografico degli italiani*, XIV, Roma, 1972, pp. 227-229.

¹⁸⁸ Sui Monti frumentari, fra la vasta bibliografia, cfr. i fondamentali studi di F. VENTURI, *Il conte Bogino, il dottor Cossu e i monti frumentari. Episodio di storia sardo-piemontese del XVIII secolo*, in «Rivista storica italiana», LXXVI (1964), pp. 470-506, e P. GROSSI, *Per la storia della legislazione sabauda in Sardegna: il Censore dell'agricoltura*, in «Annali dell'Università di Macerata a cura della Facoltà Giuridica», XXVI (1963), pp. 171-240, che restano per certi versi ancora insuperati. Fra gli studi più recenti cfr. A. ERA, *Progetti ed istituzioni di Monti nummari di soccorso in Sardegna*, in «Banca e credito agrario», II (1952), n. 2-3, pp. 276-289, con una vasta bibliografia sui Monti frumentari; L. DEL PIANO, *I Monti di soccorso in Sardegna*, in *Fra il passato e l'avvenire cit.*, pp. 385-422; G. DONEDDU, *Il Censorato generale*, in «Economia e storia», I (1980), pp. 65-94; M. LEPORI, *Le fonti settecentesche: Annona e Censorato generale*, in «Archivio sardo del movimento operaio, contadino e autonomistico», nn. 11-13, 1980, pp. 161-192; G. TONIOLO, *Credito, istituzioni e sviluppo: il caso della Sardegna*, e L. CONTE, *Dai Monti frumentari al Banco di Sardegna*, entrambi in *Storia del Banco di*

Il pregone emanato il 13 settembre 1764 dall'intendente generale Felice Cassiano Vacha, con cui si notificavano «i porti, spiagge e rade abilitate» nel Regno per l'esportazione delle granaglie, si inserisce ancora nella logica di una politica tardo-mercantilistica. I nuovi caricatori rispondevano infatti all'esigenza del controllo statale degli scambi commerciali con l'estero, della razionalizzazione territoriale delle «tratte» e soprattutto della lotta al contrabbando ed alle esportazioni clandestine. Non è un caso poi che il provvedimento sia strettamente legato all'editto del 29 luglio 1764 sulle consegne annuali delle granaglie e di repressione del contrabbando. Anche il pregone Vacha, richiamando la disposizione precedente, prescriveva che «i porti, spiagge, o rade, le quali sono abilitate per le imbarcazioni si riducono a quelle» di Cagliari, Tortolì, Orosei, Posada, Terranova, Longon Sardo, Castellaragonese, Sassari (Porto Torres), Alghero, Bosa, Oristano, Porto Palmas (nella costa sud-occidentale), «dichiarendo perciò che fuori delle medesime non sarà in veruna maniera permesso d'imbarcare per fuori Regno grani, orzi, legumi» sotto le pene previste dall'editto del 29 luglio. Continuava comunque ad essere «permesso ai proprietari delle granaglie in vicinanza delle spiagge, o porti spopolati e non abilitati, d'imbarcarnele per trasportarle in altre parti del Regno», ovviamente previa concessione di un apposito *passaporto*¹⁸⁹.

Tra la fine degli anni sessanta e la metà degli anni settanta del Settecento si sviluppava in Sardegna un'intensa discussione sulla natura e sulle prospettive della bilancia commerciale del Regno che mostrava come l'ambiente locale non fosse rimasto estraneo al grande dibattito che si svolgeva negli Stati italiani sulla «libertà» del commercio. Alla luce degli scritti di Antonio Genovesi e degli atti delle Accademie agrarie, i funzionari e i memorialisti puntavano l'indice su tutti quei fattori che avevano tarpato le ali agli scambi ed ai traffici, dai privilegi annonari delle città che avevano ostacolato il libero commercio dei grani al monopolio delle esportazioni cerealicole esercitato col meccanismo delle *sacas* dai mercanti forestieri, all'arretratezza delle tecniche di produzione agricola. A questo proposito in una memoria del 1773 sulla libertà del commercio dei grani il censore generale, Giuseppe Cossu, metteva sotto accusa i disagi cui era sottoposto il

Sardegna. Credito, istituzioni, sviluppo dal XVIII al XX secolo, a cura di G. Toniolo, Roma-Bari, 1995, rispettivamente pp. 29-41 e 117-129. Sempre utile il vecchio studio di B. FULCHERI, *I Monti frumentari della Sardegna. Contributo alla storia generale dell'isola*, in «Miscellanea di storia italiana», serie III, X (1905), pp. 27-80. La normativa sui Monti frumentari e sul consolato è in *Editti, pregoni cit.*, II, tit. XIV, ord. VI, pp. 104-127; tit. XV, ord. VIII, pp. 199-222. Cfr. anche l'invecchiato studio di R. DI TUCCI, *L'industria e il commercio in Sardegna durante il ministero del conte Bogino*, in «Studi economico-giuridici dell'Università di Cagliari», XVII (1929), pp. 67-114, a proposito del mercantilismo sabaudo.

¹⁸⁹ *Editti, pregoni cit.*, I, tit. XI, ord. XXVI, pp. 418-419.

produttore che intendeva vendere le derrate cerealicole sulla piazza di Cagliari: innanzitutto il lungo viaggio con carri su strade quasi impraticabili, poi la ingiustificata perdita di giornate lavorative, le speculazioni sull'acquisto delle granaglie da parte di mercanti o mediatori, gli anacronistici privilegi della città, l'inefficienza e talvolta la corruzione dei ministri patrimoniali. Riallacciandosi ai «belli scritti» delle «principali penne di Francia ma anche dell'Italia», Cossu affermava perentoriamente che «il bene del Regno» non poteva non venire che dalla «perfetta libertà del commercio de' grani» e dalla «concorrenza la più intiera, la più assoluta. Altrimenti – proseguiva il censore generale – [...] si oltraggia il diritto inviolabile della proprietà, si scoraggisce l'industria, si sacrificano gli abitanti della campagna a quelli della città, il coltivatore all'artigiano, la ricchezza reale alla fitizia e ben presto si estinguerà l'origine dell'una e dell'altra, poiché forzando e perturbando il corso e la vendita de' generi, si fa seccare la sorgente che li produce...»¹⁹⁰.

La rivendicazione della libertà del commercio dei grani venne ripresa pochi anni dopo da Francesco Gemelli, professore di eloquenza nel collegio di Sassari, nel ponderoso trattato *Rifiorimento della Sardegna proposto nel miglioramento di sua agricoltura* (1776), che affrontava le questioni ancora aperte della discussione tra mercantilisti e fisiocratici, tra vincolisti e liberisti. Gemelli, come i fisiocratici, pensava soprattutto all'agricoltura come fonte primaria dello sviluppo e della ricchezza del Regno. Una agricoltura che, superando i tradizionali metodi di conduzione delle terre sarde («intemperie», «disordine delle terre comuni», «difetto di chiusura», mancanza di «casine» e di «prati artificiali», etc.), fosse rinnovata da precisi investimenti di capitali. Il commercio dei grani doveva godere, secondo Gemelli, «non semplicemente di libertà, ma di una *legittima libertà*, soggetta cioè delle leggi» e della protezione del Principe all'agricoltura ed alla «vendita» dei «suoi frutti». «Tre sono gli aspetti, pe' quali riguardar puossi la libertà del commercio dei grani – scriveva l'autore del *Rifiorimento* –:

¹⁹⁰ La memoria è stata pubblicata in parte da F. VENTURI, *Giuseppe Cossu*, in *Illuministi Italiani*, VII, *Riformatori delle antiche Repubbliche, dei Ducati, dello Stato Pontificio e delle Isole*, a cura di G. Giarrizzo, G.F. Torcellan, F. Venturi, Milano-Napoli, 1965, pp. 860-871, e in edizione completa da M. LEPORI, *Giuseppe Cossu e il riformismo settecentesco in Sardegna. Con un'antologia di scritti*, Cagliari, 1991, pp. 146-155. Resta ancora inedita un'interessante memoria precedente: AST, *Sardegna, Politico*, cat. 6, mazzo 2, II, «Riflessi del dottor Cossu sul punto se sia proprio o no ad agevolare il commercio e l'introduzione delle merci, il fissare del prezzo a quelle che si portano in Sardegna dalli paesi esteri» (Cagliari, 14 giugno 1768). Un altro memoriale del 25 marzo 1768 è stato pubblicato col titolo G. Cossu, *Progetti per il rifiorimento del commercio*, in *La Sardegna di Carlo Felice e il problema della terra*, a cura di C. Sole, Cagliari, 1967 («Testi e documenti per la storia della Questione Sarda», 3), pp. 87-98. Il censore generale avrebbe ripreso queste tematiche nel *Saggio del commercio della Sardegna*, Genova, 1799.

primo, la libertà del commercio interno, ossia la libera circolazione dentro lo Stato; secondo, la libertà del commercio esterno, ossia la libera estrazione fuori di Stato e la libera introduzione entro lo Stato; terzo, il diritto che per avventura esiga il Principe per l'estrazione, il quale può assolutamente comporsi colla libertà dell'estrazione». Gemelli sosteneva che bisognava in primo luogo «permettere ogni libertà nel commercio interno di uno Stato, purché non sia qua e là disperso [...] ma sì unito in un sol corpo come [...] al nostro proposito la Sardegna», e in secondo luogo che «ciascun Principe [...] dilati i confini alla libertà del commercio esterno de' grani» poiché i suoi interessi «sono indivisi da que' dello Stato»¹⁹¹.

Nonostante l'interesse suscitato dai memoriali e dalle opere degli scrittori riformatori a favore della libertà di commercio, la politica economica del governo sabauda in Sardegna continuò a mantenere in vigore tutti i vincoli protezionistici, eredità di una pratica mercantilistica ormai in stridente contrasto coi tempi. Ignorando il dibattito del tempo, il commercio estero sardo continuò a vivere nelle sue quotidiane contraddizioni. L'aumento del numero dei caricatori cerealicoli, pur con gli innegabili aspetti positivi di facilitazione delle «tratte» e degli scambi, non poteva certo risolvere i complessi problemi strutturali di molti scali portuali. Quello di Terranova, ad esempio, per tutto il XVIII e la prima metà del XIX secolo continuò a rimanere un porto di secondaria importanza, anche per le limitate potenzialità della produzione cerealicola dell'entroterra gallurese e per l'impossibilità per i grossi bastimenti di approdarvi a causa della secca che ne ostruiva l'imboccatura¹⁹².

¹⁹¹ F. GEMELLI, *Rifiorimento* cit., II, pp. 239-240. Cfr. a questo proposito F. VENTURI, *Francesco Gemelli*, in *Illuministi italiani* cit., VII, pp. 891-959, e il giudizio sostanzialmente riduttivo sull'opera del gesuita piemontese di L. BULFERETTI, *Premessa*, a *Il riformismo settecentesco* cit., pp. 35-48.

¹⁹² Dalla documentazione del tempo risulta che l'aumento del numero dei caricatori non poté risolvere del tutto in Gallura il problema della lontananza dei luoghi di produzione dagli scali abilitati alle esportazioni. Ancora dieci anni dopo la promulgazione del pregone Vacha, la comunità di Tempio inoltrava una richiesta, appoggiata dall'Intendenza generale, per un'ulteriore liberalizzazione del commercio gallurese. Ma il viceré conte della Marmora avrebbe ribadito che i grani e le mercanzie dovevano essere imbarcate soltanto nei porti abilitati all'«estrazione» (Longon Sardo, Terranova, Posada): ASC, *Segreteria di Stato e di Guerra*, serie I, vol. 298, c. 174, dispaccio dell'8 luglio 1774. Il 19 giugno 1799 il capitano Vittorio Porcile in una memoria sui contrabbandi riteneva che l'aumento del numero dei caricatori non avesse affatto ridimensionato gli «sfrosi» e gli «abusi che da più tempo lungo il litorale del Regno si commettono...» (serie II, b. 1538). Nel sistema delle finanze del Regno l'unica consistente rendita demaniale era costituita dai 300 scudi sardi annui (pari a 12.000 lire piemontesi) percepiti sulle saline di Terranova, concesse in allodio nel 1711 al cavaliere tempiese Francesco Pes (su questa famiglia cfr. G. MELE, *Da pastori a signori* cit., pp. 133 ss.) e calcolati sulla vendita del sale agli abitanti della Gallura ad 8 soldi per ogni *cuba*, pari a mezzo starello (cioè a 24,5 litri): AST, *Sardegna*, serie K, «Relazione delle rendite demaniali del Regno di Sardegna dell'avv. M.A. Gazano» (1757), cc. 59-62. Il sale prodotto non era destinato all'esportazione, ma era appena sufficiente per l'autoconsumo locale: «Presso di detta villa – affermava il viceré Des Hayes nel 1770 – sonovi parecchi stagni, sette a dritta ed uno a sinistra, dove asseriscono for-

La risistemazione del porto di Terranova avrà comunque tempi assai lunghi. Soltanto in seguito alla proclamazione di Roma capitale della nuova Italia ed all'inchiesta parlamentare sulla Sardegna condotta da una commissione presieduta da Agostino Depretis la questione del porto gallurese sarebbe divenuta uno dei punti più rilevanti per la creazione di quelle infrastrutture che avrebbero potuto favorire lo sviluppo economico della Sardegna settentrionale: «Avveratosi il sogno di tanti secoli col nazionale riscatto – si legge in un anonimo memoriale del 1874 –, il porto di Terranova, chiamato a riprendere il posto che aveva negli antichi tempi sotto la dominazione Romana, attendeva dal Governo Italiano il suo risorgimento, nell'interesse dell'Isola e nell'interesse generale d'Italia»¹⁹³.

7. *Le istituzioni municipali e le fortificazioni urbane.*

Lo sviluppo urbano della Sardegna medievale è caratterizzato da una significativa presenza di «città nuove», per cui la ormai classica tesi storiografica che l'Italia non sia terra di città nuove a causa della persistenza di una «continuità» municipale romana, sia come continuità del sito se non addirittura delle istituzioni, viene decisamente smentita¹⁹⁴. Le città di Sassa-

marsi il sale [...] e questo solo basta a provvedere di un tal genere la Gallura intera, non che il villaggio» («Ristretto della relazione generale...», c. 34).

¹⁹³ *Considerazioni sulla questione del porto di Terranova*, Sassari, 1874, p. 3. Nel 1844 Carlo Alberto aveva approvato «il ristabilimento della rada così detta degli Aranci, che forma appendice al porto di Terranova e l'apertura di una strada carreggiabile che da quella dipartendosi vada a congiungersi colla strada centrale. Mercé il ristabilimento della rada degli Aranci si fa rivivere il commercio di tutti i paesi che esistono lungo le coste orientali dell'isola in tutta la sua estensione, poiché da secoli questa bella e ferace parte del Regno rimane priva di porti, a cui approdare sicuri i legni d'ogni dimensione. E coll'apertura di una strada, che dalla centrale si estende al golfo di Terranova, si agevoleranno le comunicazioni ed infiniti villaggi dell'interno troveranno perciò facile spaccio ai territoriali loro prodotti» (AST, *Sardegna, Relazioni a Sua Maestà dal 1839 al 1844*, dispaccio del 13 febbraio 1844). Cfr. inoltre i documenti pubblicati in *Le inchieste parlamentari sulla Sardegna dell'Ottocento*, I, *L'inchiesta Depretis*, a cura di F. Manconi, Cagliari, 1984 («Testi e documenti per la storia della Questione Sarda», 9), pp. 64, 82, 125-127, 167-168, 185, 338, 344. Cfr. anche UN VECCHIO LUPO DI MARE, *Il porto di Terranova*, in «Avvenire di Sardegna», 4 luglio 1872; P. UMANA, *Proposta di legge letta alla Camera dei Deputati il 31 maggio 1879 sulla classificazione del porto di Terranova fra quelli di prima classe*, Roma, 1879; G. SANNA, *Altre poche parole sul mio progetto di studi del porto di Terranova Pausania*, Cagliari, 1865. Alcuni dati sul movimento portuale sono in D. BRUSCO, *Considerazioni sul porto di Torres*, Sassari, 1875, p. 23. Sull'evoluzione delle strutture portuali cfr. anche *Da Terranova ad Olbia. Storia, memoria, mutazione di un ambiente tra '800 e '900*, a cura di M. Navone e M. Porcu Gaias, Nuoro, 1990, pp. 37 ss.

¹⁹⁴ La bibliografia su questa tematica è assai vasta: ci limitiamo a fornire soltanto alcuni utili spunti di discussione. Tralasciamo ovviamente tutta la letteratura ottocentesca dei Sismondi, Savigny, Eichhorn, Leo, Hegel, Troya, Balbo e la stimolante opera di G. MENGOLZI, *La città italiana nell'alto Medio Evo*, a cura di A. Solmi, Firenze, 1931. La tesi della «continuità» ha trovato autorevoli sostenitori in H. PIRENNE, *Les villes du Moyen Age*, Bruxelles,

ri e di Oristano si sviluppano ad esempio a molte leghe di distanza dai siti antichi ed altomedievali di Turris Libisonis e di Tharros. Sono «radicalmente» nuove le città di Villa di Chiesa, Bosa, Alghero e Castelgenovese. Lo stesso *Castel Castro* di Cagliari nacque ai primi del XIII secolo su un colle distante dalle rovine dell'antica città romana di Karalis e dalla villa giudicale di Santa Igia¹⁹⁵.

Nella donazione del 14 marzo 1113 della *corte* (casolare) di Laratano alla chiesa di Santa Maria di Pisa fatta da Padulesa de Gunale, vedova del giudice Torchitorio, si faceva esplicito riferimento alla *Curatoria de Civita*¹⁹⁶. Insomma Civita appare nella sua prima menzione come il capoluogo

1927, trad. it. *Le città del Medioevo*, con una ricca introduzione storiografica di O. Capitani, Roma-Bari, 1977, e in E. ENNEN, *Die europäische Stadt des Mittelalters*, Göttingen, 1972, trad. it. *Storia della città medievale*, Roma-Bari, 1978. Il problema era stato discusso nella VI Settimana spoletina dedicata alla *Città nell'Alto Medioevo*, Spoleto, 1959, con l'intervento di R.S. Lopez che aveva tentato di superare il tradizionale dualismo. La discussione sarebbe proseguita in altre sedi, come ad esempio nei RÉCUEILS DE LA SOCIÉTÉ JEAN BODIN, vol. XXV, *Gouvernés et gouvernants*, IV^e partie, *Bas Moyen Age et temps modernes*, 2, Bruxelles, 1965. Fra gli studi si segnala quello di G. FASOLI, *Gouvernants et gouvernés dans les Communes italiennes du XI^e au XIII^e siècles*, in particolare sulle origini, pp. 47-50, e della stessa *Dalla civitas al Comune*, Bologna, 1969. Una buona bibliografia sull'argomento è in G. FASOLI, F. BOCCHI, *La città medievale italiana*, Firenze, 1973, pp. 69-78. Per gli aspetti più propriamente giuridici cfr. E. BESTA, *Il diritto pubblico italiano dagli inizi del secolo decimoquinto alla seconda metà del secolo decimoquinto*, Padova, 1929, pp. 186-189 e P.S. LEICHT, *Storia del diritto italiano. Il diritto pubblico*, Milano, 1950³, pp. 187 ss.; G. CASSANDRO, *Comune. Cenni storici*, in *Novissimo Digesto Italiano*, III, Torino, 1967, pp. 810-823. Sempre ricche di penetranti illuminazioni sono le pagine di G. VOLPE, *Questioni fondamentali sull'origine e svolgimento dei Comuni italiani (secoli X-XIV)*, Pisa, 1904, ora in *Medioevo italiano*, Firenze, 1961, pp. 85 ss. Fra gli studi più recenti cfr. soprattutto A. I. PINI, *Città, Comuni e corporazioni nel Medioevo italiano*, Bologna, 1986, pp. 182-218, con un'ampia bibliografia, e M. ASCHERI, *Istituzioni medievali. Una introduzione*, Bologna, 1994, pp. 259-277. Cfr. inoltre la puntuale rassegna di M. SANFILIPPO, *Studi recenti sui Comuni italiani*, in «Quaderni medievali», XXX (1990), pp. 260-266, dove viene attuata una revisione critica delle varie teorie sull'origine dei Comuni.

¹⁹⁵ Sulle origini urbane e comunali di Sassari cfr. i saggi compresi ne *Gli Statuti sassaresi cit.*, e in *Sassari le origini*, Sassari, 1989. Su Cagliari, oltre D. SCANO, *Forma Karalis*, Cagliari, 1934, pp. 3-22, cfr. soprattutto UNIVERSITÀ DI CAGLIARI, ISTITUTO DI STORIA MEDIOEVALE, *S. Igia capitale giudicale*, Pisa, 1986; M.A. MONGIU, *Addenda Formae Urbis:elementi tardoantichi e altomedievali alla luce di recenti scavi*, in *Archeologia paleocristiana ed altomedievale in Sardegna: studi e ricerche recenti*, a cura di P. Bucarelli e M. Crespellani, Cagliari, 1988, pp. 61-88. Su Oristano cfr. *La Provincia d'Oristano. L'orma della storia*, a cura di F.C. Casula, Cinisello Balsamo, 1990, in particolare i saggi di D. Salvi, M.G. Meloni, P.F. Simbula, G. Meloni, M. Tangheroni, A.M. Oliva; cfr. inoltre R. ZUCCA, *Neapolis e il suo territorio*, Oristano, 1987, pp. 79-80 e R. ZUCCA, S. SELIS, *Aristiane*, Cagliari, 1987 e gli atti del convegno *L'archeologia romana e altomedievale nell'Oristanese*, Taranto, 1986.

¹⁹⁶ CDS, I, sec. XII, doc. n. X, p. 184. Anche in un atto di poco successivo, nel quale il giudice di Gallura, Itocorre di Gunale, donava, l'8 maggio 1117, alla chiesa di S. Maria di Pisa servi e terre, si legge che il documento venne redatto «in *Curatoria de Civita* in cimitero Sancti Semplicii» alla presenza del vescovo Villano (doc. n. XXIII, p. 196). Sulle genealogie giudicali galluresi, oltre il vecchio D. SCANO, *Serie cronologica dei giudici sardi*, in «Archivio Storico Sardo», XXI (1938), pp. 113-125, cfr. soprattutto *Genealogie medioevali di Sardegna cit.*, pp. 181-186. Cfr. anche E. BESTA, *Per la storia del Giudicato di Gallura nell'undicesimo e dodicesimo secolo*, in «Atti della Regia Accademia delle Scienze di Torino», classe di scienze morali, storiche e filologiche, XLII (1906-07), n. 1, pp. 125-133.

della curatoria giudicale e si caratterizza come un insediamento distinto dal vecchio sito altomedievale di Pausania. Non è del tutto chiaro il rapporto tra i due toponimi di *Civita* (che si identifica con la sede vescovile) e di *Terra Nova* che sembrerebbero indicare entrambi lo stesso insediamento¹⁹⁷. Sorta probabilmente tra la metà e la fine del Duecento, quando il Giudicato di Gallura entrò a far parte dei domini della famiglia pisana dei Visconti, Terranova compare soltanto nei documenti dell'inizio del Trecento come una città di nuova fondazione e colonizzazione¹⁹⁸.

Le fonti catalane sui rapporti tra i re d'Aragona ed il Comune di Pisa ci hanno fornito notizie preziose sulle caratteristiche urbane della «città nuova» della Gallura. In un documento del 1305 si fa riferimento al *castrum Terre nove*, per indicare che la città era circondata da mura, diverse da quelle ormai in rovina del periodo romano¹⁹⁹. In un altro documento del 1309 Terranova viene descritta come *quasi civitas*, forse per definire la sua dimensione urbana ancora in via di formazione²⁰⁰. Anche le fonti pisane fanno riferimento al «castro Terre nove de Gallura» ed il *Liber fondachi* dispone precise direttive per la manutenzione delle mura da parte degli «homines et persone de Terranove»²⁰¹. Nel 1323, durante le operazioni di guerra per la conquista della Sardegna, Terranova fu attaccata dalla flotta catalano-aragonese: l'attacco venne respinto ma una torre della cinta muraria fu espugnata e data alle fiamme²⁰².

Anche Terranova, come le altre città sarde del XIII e XIV secolo, doveva essere in prevalenza abitata da quel nuovo ceto di «cives», di «burgueses», di «mercatores» che si era arricchito con il commercio e con il

¹⁹⁷ È la tesi di D. PANEDDA, *Il Giudicato di Gallura* cit., pp. 311-313, e *Olbia e il suo volto*, Sassari, 1989, pp. 47-49.

¹⁹⁸ Secondo F.C. CASULA, *La Sardegna aragonese*, I, *La Corona d'Aragona* cit., pp. 160-161, Terranova sarebbe stata eretta a capitale giudicale dalla casata dei Visconti dal 1206-1207 al 1288-1298. Sui Visconti di Gallura cfr. anche F. ARTIZZU, *La Sardegna pisana* cit., pp. 113-118.

¹⁹⁹ V. SALAVERT Y ROCA, *Cerdeña* cit., II, doc. n. 123, p. 160. Sull'ubicazione distinta da quelle medievali delle antiche mura romane cfr. A. TARAMELLI, *Terranova Pausania. Avanzi dell'antica Olbia, rimessi a luce in occasione dei lavori di bonifica*, in «Notizie Scavi», 1911, n. 9, pp. 225-235.

²⁰⁰ *Ibidem*, II, doc. n. 335, p. 420.

²⁰¹ CDS, I, sec. XIV, doc. n. VI, pp. 506-507; F. ARTIZZU, *Liber Fondachi* cit., p. 253.

²⁰² Cfr. A. ARRIBAS PALAU, *La conquista de Cerdeña por Jaime II de Aragón*, Barcelona, 1952, pp. 203-205. Sulla conquista della Gallura cfr. F.C. CASULA, *Carte reali diplomatiche di Alfonso III il Benigno, re d'Aragona, riguardanti l'Italia*, Padova, 1970, docc. n. 37, 50, 52, 59, 62, 67, 94, 99, 171, 173, 268, 313, 339, 346, 369, 377, 522. Anche la vecchia narrazione di Jerónimo Zurita, basata sulle fonti dell'Archivio del Consiglio d'Aragona, parla di Terranova come di uno dei «lugares», posseduti dai pisani, «que se habían fortificado»: J. ZURITA, *Anales de la Corona de Aragón*, ed. prep. por A. Canellas Lopez, III, Zaragoza, 1978, p. 169.

possesto fondiario. Dai documenti trecenteschi questo cetto appare assai consistente, formato in particolare da quei capifamiglia che godono del diritto di cittadinanza, pagano le tasse civiche e sono chiamati a partecipare alle assemblee municipali. Secondo i dati del *Compartiment* nel 1358 nella «Villa Terra Nova situada en lo judicat de Gualurs» vi erano 132 «homens habitants» (capifamiglia) che erano «tenguts de pagar per feu acostumat per cascuna caza» un tributo di 12 soldi²⁰³. Si può quindi ipotizzare che Terranova avesse una popolazione di circa 500-600 anime. Nel trattato stipulato il 24 gennaio 1388 tra il re Giovanni I d'Aragona e la giudicessa Eleonora d'Arborea – la cosiddetta *ultima pax Sardiniae* – vennero chiamati a sottoscrivere i capitoli dell'accordo di pace 50 *habitatores* (capifamiglia) in rappresentanza dell'*universitas* di Terranova e dell'«appendice» di Fundi de Monte²⁰⁴.

Nel XIV secolo incomincia anche a delinarsi la natura giuridica delle istituzioni municipali di Terranova. Si trattava, come per altre città o territori della Sardegna assoggettate al Comune di Pisa, di realtà e di *universitates* sottoposte ad un'entità dominante che inviava periodicamente i podestà e gli ufficiali che le amministravano²⁰⁵. Gli Statuti pisani del 1313 offrono un preciso elenco delle località sarde presso le quali la città toscana mandava i propri ufficiali, specificando che ognuno di essi («Castellani Castelli Castri, Vicarii Regni Callari et Gallurii, Potestates Terre Nove et Urize [Orsei], Rectores Ville Ecclesie et Domus Nove») poteva esercitare la giurisdizione «secundum formam sui brevis»²⁰⁶. Dall'atto di nomina del 31 agosto 1314

²⁰³ P. DE BOFARULL Y MASCARÒ, *Compartiment* cit., p. 814.

²⁰⁴ CDS, I, sec. XIV, doc. n. CL, p. 832. L'atto «in curia potestatis ubi jus redditur ut est moris universitatem dictorum Terrenove et Fundi et majorem ac sanioerem partem ejusdem facientibus et eciam rapresentantibus prout de potestate huiusmodi constat per publicum instrumentum...» fu rogato dal notaio Pietro de Yola.

²⁰⁵ L'istituto della *comitatina*, analizzato da G. DE VERGOTTINI, *Scritti di storia del diritto italiano*, a cura di G. Rossi, I, Milano, 1977, pp. 5-122, aiuta solo in parte a capire i vincoli che legavano Pisa alle città e ai territori della Sardegna. Nell'Italia centrosettentrionale infatti i Comuni rurali vennero sottomessi a quelli cittadini dominanti quando godevano ancora di forme di organizzazione autonoma. In Sardegna il movimento comunale fu direttamente importato dalla madrepatria toscana: si trattava dunque di una realtà "coloniale" che attingeva vita giuridica soltanto dalla dominante. Anche se poi nella realtà concreta si affermò una società "etnicamente" assai variegata e sarebbe indubbiamente riduttivo leggere le vicende politiche e la storia delle istituzioni della Sardegna pisana alla luce di uno stretto e soffocante vincolo di dipendenza.

²⁰⁶ Cfr. F. BONAINI, *Statuti inediti* cit., II, p. 70. Cfr. a questo proposito A. SOLMI, *Studi storici* cit., p. 251; sull'affermazione pisana in Gallura cfr. anche il puntuale studio di L. GIAGHEDDU, *Il Giudicato di Gallura e le sue relazioni con Pisa*, Siena, 1919; A. BOSCOLO, *Sardegna, Pisa* cit., pp. 53-69; F. ARTIZZU, *La Sardegna pisana* cit., pp. 195-196, 207. Sugli aspetti economici cfr. A. C. DELIPERI, *Notizie storiche sul movimento commerciale della Sardegna nella seconda metà del XIII secolo*, in «Archivio Storico Sardo», XX (1936), n. 3-4, pp. 53-82; M. TANGHERONI, *Medioevo tirrenico* cit., pp. 11-63, e J. DAY, *La Sardegna e i suoi dominatori* cit., pp. 9-53.

del giurisperito Pietro di Buccio da Cortona quale ufficiale del Comune di Pisa in Sardegna possiamo trarre alcune notizie sulla costituzione municipale di Terranova: la città era retta da un *potestas*, podestà, che giudicava con una *curia potestatis*, ed era sede di un *camerarius*, camerlengo, che sovrintendeva all'amministrazione delle finanze civiche²⁰⁷. Come negli altri Comuni sardi di derivazione pisana (Castel di Castro, cioè Cagliari, Sassari e Villa di Chiesa), anche a Terranova il podestà era sicuramente coadiuvato da un Consiglio di anziani o di *probi homines*: le decisioni più importanti dovevano essere prese da un Consiglio maggiore, una sorta di assemblea cui partecipavano tutti i *cives* o capifamiglia. Non sappiamo se a Terranova fossero stati concessi dalla Dominante brevi o statuti. L'accento del corpo statutario pisano a brevi vigenti nelle città e nelle contrade della Sardegna è infatti abbastanza generico. Non esistono inoltre elementi che possano avvalorare la tesi, avanzata dal Solmi, dell'eventuale influenza di un testo trecentesco sui capitoli doganali del XV secolo.

Le fonti trecentesche ci hanno tramandato il ricordo di un *Breve vicari regni Gallurii*, o *Carta de logu* gallurese, cioè di uno statuto territoriale emanato per le ville e le contrade dell'ex Giudicato (*regnum*) di Gallura, ormai amministrato dal Comune di Pisa che aveva mantenuto le antiche divisioni geografiche giudicali e i distretti delle curatorie: il *vicarius*, inviato da Pisa, sostituiva in qualche modo, per l'unità del governo, il giudice e provvedeva all'amministrazione generale dell'esteso territorio. In una posizione distinta dagli organismi giurisdicenti di Cagliari (castellani) e dei Comuni galluresi di Terranova o di Orosei (podestà), erano stati istituiti vicari per le più vaste regioni del *regnum Callari* e di quello della Gallura («*vicarium, sive vicarios Iudicatus Gallurii*», si legge nell'atto del 31 agosto 1314). Si trattava dunque di due brevi distinti, uno per il Cagliaritano e l'altro per la Gallura. Un inventario delle scritture del Comune pisano relativo all'anno 1335 menziona infatti fra i brevi delle curie pisane e dei paesi sottoposti alla città toscana un *Breve Gallurae* e un *breve Kallari de Sardinia*²⁰⁸. I due brevi raccoglievano probabilmente la normativa che fissava le regole del governo dei vicari e della vita rustica delle ville. Il Solmi ha sostenuto che i brevi furono di origine pisana e cioè «dati» da Pisa ai due territori sardi. Il Besta all'opposto li ha considerati «d'iniziativa locale» ed era convinto che contenessero «essenzialmente il diritto già praticato nella regione per legge o per consuetudine»²⁰⁹.

²⁰⁷ F. DAL BORGO, *Raccolta di scelti diplomi pisani*, Pisa, 1765, p. 314, e CDS, I, sec. XIV, doc. n. V, pp. 506-509.

²⁰⁸ Cfr. F. BONAINI, *Statuti inediti* cit., I, p. XXX ed A. ERA, *Lezioni* cit., pp. 255-256.

²⁰⁹ Cfr. A. SOLMI, *Studi storici* cit., p. 255; E. BESTA, *La Sardegna medioevale* cit., II, p. 155.

Un documento del 9 gennaio 1321, rintracciato da Era nell'archivio pisano, definiva le disposizioni formanti il breve di Gallura come «ordinamenta» sardi. L'atto mette assai bene in evidenza come una disposizione deliberata dal Consiglio degli anziani del Comune di Pisa venisse inviata in Sardegna per essere inserita «in ordinamentis sardicis» dell'ex Giudicato ormai dipendente dalla città toscana. Se quindi il *Breve Gallurii* era fondamentalmente sostanziato da leggi e consuetudini tipiche della Sardegna, vi potevano però essere inserite anche norme approvate e «date» dalla Dominante²¹⁰.

Dopo la fine del governo pisano in Gallura, nella seconda metà del XIV e nel XV secolo il podestà di Terranova venne nominato dai nuovi signori, i giudici d'Arborea e, successivamente, i feudatari Carroc. «Expiloso de Horru *potestate* Terre Nove [...] pro magnifica iudicissa Arboree» sottoscriveva l'atto di pace del 1388²¹¹. Per tutta l'età moderna l'ufficiale nominato dai baroni a capo dell'amministrazione civica continuò a fregiarsi dell'antico titolo medievale di *potestà*, anche se ovviamente le sue attribuzioni erano totalmente diverse da quelle del periodo comunale²¹². Nel XV

²¹⁰ Nel documento vi sono riferimenti al «commune Terrenove dicti iudicatus» ed alle «alie terre pisani communis dicti iudicatus», con un esplicito cenno al «potestas Terrenove predictae qui pro tempore erit teneatur et debeat recolligere seu recolligi facere a comuni Terranove predictae libras quindecim dicte monete...», al «camerarius pisani communis qui pro tempore erit in dicto comuni Terranove...» ed al «potestas Urise». «Et hec – si legge nella chiusa dell'atto a proposito della disposizione approvata – ponantur in ordinamentis sardicis dicti iudicatus» (A. ERA, *Lezioni* cit., pp. 298-301). Il documento darebbe in qualche modo ragione alla tesi del Besta. Su queste tematiche si è sviluppata una lunga discussione che non si è ancora conclusa: A. SOLMI, *Sulla carta de logu cagliaritana. Nota*, in *Studi in onore di Carlo Fadda*, I, Napoli, 1905, pp. 179-197, ha voluto sottolineare soprattutto la matrice pisana del perduto statuto territoriale del Cagliaritano; assai più problematici sono gli studi di F. LODDO CANEPA, *Carta de Logu*, in *Dizionario archivistico* cit., pp. 90-94, e *Note sulla Carta de Logu cagliaritana e su un giudizio di Corona del secolo XVI*, in «Annali della Facoltà di Lettere dell'Università di Cagliari», IV (1933), pp. 71-98, e di A. ERA, *Le «Carte de Logu»*, in «Studi sassaresi», serie II, XXIX (1962), n. 1-2, pp. 1-28. Ora il rinvenimento di alcuni frammenti della *Carta de Logu* cagliaritana, che confermano la stretta interrelazione del diritto pisano con quello locale, ha chiarito numerosi interrogativi: cfr. M. TANGHERONI, *Di alcuni ritrovati capitoli della "Carta de Logu" cagliaritana: prima notizia*, in «Archivio Storico Sardo», XXXV (1986), pp. 35-50, e dello stesso *La Carta de Logu del regno giudicale di Calari. Prima trascrizione*, in «Medioevo. Saggi e Rassegne», n. 19, 1994, pp. 29-37. F. ARTIZZU, *Carte de Logu o Carta de Logu?*, in *Società e istituzioni* cit., pp. 83-97, ritiene invece che il termine «carta de logu», desunto dal catalano *carta de loch*, indichi genericamente uno statuto territoriale e non un preciso e individuabile ordinamento giuridico. Egli suppone che la cosiddetta *Carta de Logu* cagliaritana non sia altro che il *Breve Vicarii Regni Kallari*.

²¹¹ CDS, I, sec. XIV, doc. n. CL, p. 832.

²¹² Sino alla seconda metà del XVI secolo a Sassari il *veguer* (*vicarius*) continuò a mantenere l'antica denominazione comunale di podestà. Ancora nel Parlamento del 1614 a Bosa era in vigore il titolo di *potestat*, podestà (*Il Parlamento del viceré Carlo de Borja duca di Gandia* cit., p. 674). Persino nell'art. 703 delle *Leggi civili e criminali del Regno di Sardegna*, Torino, 1827, pp. 162-163, si fa riferimento al «Podestà della città di Castelsardo» ed al «Capitano di giustizia della città di Iglesias»: cfr. inoltre M. PINNA, *Gli antichi podestà nei Comuni di Sar-*

secolo furono estese a Terranova, come agli altri territori feudali del Regno, le norme della *Carta de Logu* d'Arborea che prescrivevano (cap. XVI) che in ogni *villa manna* (cioè con oltre 200 «fuochi» fiscali) dovessero essere scelti dall'ufficiale baronale fra gli *homines* più rappresentativi della comunità dieci *jurados* o *probi homines*, per affiancare lo stesso podestà nell'attività giudiziaria. I *capitols* della dogana furono redatti (tra il 1429 ed il 1479) da Francesco di Camporells con la «voluntat e consell dels pro homens e bons homens de la ciutat de Terra nova e encontrada de Geminis»²¹³, cioè col parere e la volontà dei consiglieri e dei giurati della città gallurese.

A causa della dispersione delle fonti non abbiamo molte notizie sulle competenze del podestà: esse dovevano probabilmente assommare, solo nell'ambito urbano, quelle di *maiore* della comunità e di ufficiale baronale nelle funzioni amministrative e giudiziarie. Nel XVI secolo il salario era di 50 scudi all'anno. L'ufficio veniva concesso a tempo indeterminato: il podestà Jofrino Pinna ricoprì ad esempio la carica per 14 anni, come risulta da una sua lettera del 1560²¹⁴.

Nonostante l'esiguo numero degli abitanti e il modesto traffico portuale, erano sostanzialmente due i fattori che conferivano a Terranova una dimensione urbana: la sede vescovile di Civita e la cinta muraria. La definitiva perdita del ruolo cittadino ed il netto ridimensionamento nell'appartata condizione di anonima villa costiera coincideranno, nella prima metà del XVI secolo, con due «traumatici» eventi, seppur di diverso significato: il trasferimento della sede diocesana e la distruzione della città nel 1553 da parte della flotta di Dragut. È significativo osservare che nel Parlamento del 1688-89 il rappresentante del villaggio di Tempio chiederà la traslazione della cattedrale di Civita, che a suo avviso sorgeva in un sito spopolato e infestato dalla malaria, da Terranova a Tempio, proprio per rivendicare lo *status* di città²¹⁵.

degnà, in «Archivio Storico Sardo», XVI (1926), pp. 285-287; A. MATTONE, *Gli Statuti sassaresi nel periodo aragonese e spagnolo*, in *Gli Statuti sassaresi cit.*, pp. 446-454.

²¹³ ASC, *Antico Archivio Regio*, vol. B8, c. 101.

²¹⁴ ASC, *Archivio Aymerich*, n. 700, lettera del podestà di Terranova Jofrino Pinna a Salvatore Aymerich, procuratore dei Maça Carroç del 21 dicembre 1560, nella quale ringraziava il nobile cagliaritano per aver scelto il proprio figlio come podestà con lo stesso salario del suo predecessore Antonio Giovanni Concas. Egli affermava di aver «servit dicta potestaria serca 14 anys». Il 14 febbraio 1545 il Pinna era stato accusato da Bartolo Galdulazo, forse un mercante, di aver abusato del proprio ufficio, ponendo sotto sequestro una sua casa con un carico di 20 quintali di sale e di aver incarcerato per quindici giorni un suo servo pastore, tal Lazaro di Vincenzo, per aver insultato Antonio Desini, figlio dell'ex podestà Giovanni (n. 300).

²¹⁵ ASC, *Antico Archivio Regio, Atti dei Parlamenti*, vol. 183, c. 650. Fra le argomentazioni addotte per ottenere la «honra de ciudad», secondo l'esempio di «Bosa, Oristan y otras», vi era quello di una più efficace amministrazione della giustizia con la quale «se extirparan con la vigilancia [...] los abusos, hurtos, bandos que aquel partido produce».

Alla fine del XV secolo incominciò a maturare la decisione di procedere ad una drastica riduzione del numero delle diocesi sarde. Il decremento demografico aveva portato, rispetto al periodo medievale, ad un netto ridimensionamento delle rendite ecclesiastiche che erano stimate insufficienti a mantenere nel decoro della dignità pontificale i titolari di molte diocesi²¹⁶. Le ristrettezze economiche non incentivavano, secondo i Re Cattolici, i vescovi alla residenza nelle proprie sedi, che spesso sorgevano in luoghi disabitati, con grave pregiudizio dell'attività pastorale. Il risultato della riforma fu la riduzione delle diocesi sarde da 17 a 8²¹⁷. La spopolata Gallura fu privata delle sue antiche diocesi medievali. Nel 1495 si progettava di unire le diocesi di Galtelli e di Terranova, da cui si sarebbe potuta ricavare una rendita di 250 ducati all'anno²¹⁸. L'anno successivo il vescovado di Galtelli venne invece incorporato nella chiesa cagliaritana.

Con la bolla del 5 giugno 1506 le chiese di Ampurias e di Civita furono unite *aeque principaliter*, rimanendo distinte con tutti i relativi privilegi, ma governate da un solo vescovo che assumeva i due titoli, con la precedenza di quello dove teneva la residenza²¹⁹. L'ultimo vescovo di Civita fu Pietro Stornello²²⁰. La sede vescovile venne traslata nella fortezza di Castellaragonese soltanto alla metà del XVI secolo.

All'inarrestabile crisi che colpiva lo scalo gallurese, per l'insicurezza dei mari e per la ridislocazione dei traffici verso le rotte e i porti della Sardegna meridionale ed occidentale, la podestaria di Terranova avanzò spesso la richiesta di esenzioni e franchigie commerciali a favore della città: «vulla mirar – scriveva nel 1544 il podestà Jofrino Pinna a don Salvatore Aymerich, amministratore del feudo dei Maça Carroç – en la defensió desta pobre terra per que axo seria causa de desaviar aquest port, asigint altre dret mes del que pagan...»²²¹. Il disastroso saccheggio del 1553 si inserì dunque in un momento di grave crisi economica e sociale. Fu un trauma collettivo che

²¹⁶ Nella bolla *Aequum reputamus* dell'8 dicembre 1503 Giulio II si riferiva alle diocesi site «in locis desertis [...] seu illarum mensarum episcopaliū fructus, redditus et proventus adeo tennes et exiles erant, quod illarum Praelati ex eis statum suum iuxta pontificalis exigentiam dignitatis tenere non poterant...» (CDS, II, sec. XVI, doc. n. IV, p. 168).

²¹⁷ Sulla riforma delle diocesi sarde, oltre l'invecchiato lavoro di D. FILIA, *La Sardegna cristiana*, II, *Dal periodo giudiciale al 1720*, Sassari, 1913, pp. 214-218, cfr. soprattutto gli studi di R. TURTAŠ, *La Chiesa durante il periodo aragonese*, in *Storia dei Sardi* cit., II, pp. 297-299, e *Erezione, traslazione e unione di diocesi in Sardegna durante il Regno di Ferdinando II (1479-1516)*, in «Italia Sacra. Studi e documenti di storia ecclesiastica», n. 44, 1990, pp. 717-755.

²¹⁸ *Documentos sobre relaciones internacionales de los Reyes Católicos*, ed. A. de la Torre, IV, Barcelona, 1962, n. 48, pp. 31-33.

²¹⁹ Cfr. CDS, II, sec. XVI, doc. n. V, pp. 170-171.

²²⁰ Cfr. C. EUBEL, *Hierarchia catholica* cit., III, p. 119.

²²¹ ASC, *Archivio Aymerich*, n. 288, lettera del 1° aprile 1544.

segnò una sorta di cesura nella storia di Terranova, ormai non più città ma misero villaggio che rischiava di essere lasciato per sempre dagli abitanti.

La situazione che si presentò all'ufficiale baronale sei mesi dopo il sacco era veramente drammatica: la popolazione, abbandonata la città incendiata e distrutta, si era rifugiata nel sicuro entroterra gallurese. Il territorio costiero era completamente spopolato. Non veniva più praticata l'agricoltura, né la pastorizia. Nei villaggi di Monti e di Albagnana egli trovò «molts homens de la dita ciutat de Terranova ab llas mullers y fills» e cercò di convincerli a far ritorno in città, assicurando che il barone avrebbe concesso «mercè y gracia de la franquesa». Ma essi non ne volevano sapere, accusando il podestà di essere in qualche modo responsabile della rovinosa distruzione di Terranova che era stata lasciata priva di difese. Jofrino Pinna non era ancora ritornato a Terranova e gli abitanti affermavano, scriveva l'ufficiale baronale, «que si no torna llo dit potestat ally no y volen tornar en modo ni en manera ninguna...», giacché la città, priva delle sue autorità locali, non offriva alcuna garanzia di sicurezza²²².

Una decina d'anni dopo la realtà economica di Terranova appariva ancora disastrosa. In una petizione scritta in sardo logudorese gli abitanti ricordavano che quella «povera terra» era «noe annos incercha que estè destruida, ispesiale de su bestiamen, per esser istado persigido tanto de turcos comente de ladros» e domandavano a don Pietro Aymerich di «comandare que sas mudas [cioè le truppe miliziane], que an a venner, vengan con vituallias per que no quear modo de poderlis dare recato non de pane, non minus de peza...»²²³. È singolare che questa supplica del 17 agosto 1562, sottoscritta da *su pobulu de Terranova* ed inoltrata all'amministratore feudale, abbia di fatto scavalcato la podestaria, mostrando forse una frattura che non si era ancora ricomposta.

²²² ASC, *Archivio Aymerich*, n. 492, lettera del 22 gennaio 1554 da Terranova.

²²³ Gli abitanti di Terranova (nel documento si parla di 400 anime) lanciavano un disperato ed accorato appello a don Salvatore Aymerich chiedendo un suo intervento per alleviare «sas tantas nessesidades qui in custa povera terra vostra, peus de hun atera, donnia annu concuret non si podet nare, et a benes zert sa senoria vostra ffins assu presente apat dadu su remediū que sos inimigos que in tanto perigulu passumus, non nos apara potido cazare custu annu; nos incurret tale nessesidade, qui nos importat pius que non su dubito de sos turcos, qui este su non aver i te mandigare et, pro causa de non aver i te mandigare, non modu de aver i non te, sa gente si at more tota de famen pro resiren que in totu sa terra non siat ffats trint raseris de trigu, de yorgu noriente; e trinta raseris de trigu non tant dare rechato a batorquetas animas quirque [...] aver mas solamente dar qui dito trigu este incongado finis aj gomo non bastada dare rechato assa muda de sos barvariginos qui que venit quimbanta homines donnia quida...», e poiché «no tenimus trigu, nos querimos sucurer subra su bestiamen», per sfamare i 50 miliziani barbaricini e poiché la reale prammatica vietava di «boquier baquas que non tengant ses annos» e trovandosi «in grandissima nessesidade», chiedevano «ajutorju» per poter macellare qualche capo di bestiame ed importare dalla incontrada di Bitti e dal Monteacuto 200 rasieri di grano e di orzo (ASC, *Archivio Aymerich*, n. 769). Sulla proibizione di macellare bestiame cfr. ASC, *Antico Archivio Regio*, vol. P2, c. 108 (3 marzo 1562), «sobre la crida dels bestiars».

L'esigenza di costruire le mura aveva favorito, tra la fine del XIII e gli inizi del XIV secolo, la costituzione del corpo civico di Terranova, conferendo alla *universitas* una posizione privilegiata ed ai suoi *habitatores* lo *status* di cittadini. D'altra parte la mancanza di mura avrebbe reso indifendibile lo scalo portuale e le sue attività commerciali. Un disegno del 1647, tracciato negli atti di una causa ecclesiastica conservati nell'archivio capitolare di Castelsardo, ci mostra Terranova come una città ancora medievale, poco distante dal porto, cinta di mura e circondata da un profondo fossato, difesa da due torrioni nei quali si aprivano due porte²²⁴. Anche in una petizione del villaggio di Tempio nel Parlamento del 1698-99 venivano descritte le fortificazioni di Terranova con «las murallas con su puerta, con las armas y insinias que es un gavilán [lo stemma dell'antico Giudicato, che raffigurava il gallo di Gallura] encajado en dita puerta»²²⁵.

Il 17 dicembre 1558, cinque anni dopo il saccheggio franco-turco, il Consiglio di Guerra si pose il problema del restauro e della ristrutturazione della cinta muraria di Terranova: delle muraglie era caduto «hun tros [...] y altre està per caure y la torre està xapada». Alla riunione partecipò anche l'ingegnere militare cremonese Rocco Cappellino che aveva progettato e in parte costruito le possenti fortificazioni di Cagliari e di Alghero²²⁶. Le spese

²²⁴ Il disegno, pubblicato da D. PANEDDA, *Olbia e il suo volto* cit., p. 50, è allegato alle deposizioni testimoniali, rese in Terranova nel maggio del 1647 da sei vecchi cittadini, durante le fasi del processo che per decenni oppose le due diocesi associate di Civita e di Ampurias: il volume reca l'intestazione *Ampuriensis cathedralis iura super ecclesiis et diocesi Civitatis*. Sulle mura medievali cfr. anche D. PANEDDA, *Il Giudicato di Gallura* cit., pp. 313-316. Nel 1720 l'ingegnere De Vincenti descriveva Terranova «cinta d'antiche mura quasi tutte rovinate»: *Descrizione del litorale* cit., c. 94. A metà Ottocento Vittorio Angius affermava che «le abitazioni restano ancora comprese nella linea delle antiche mura». La cinta muraria era quadrata «con perimetro di circa metri 560. Nel lato a mare aveva tre torri e la media più grande sulla uscita al porto, la quale fu rovesciata nel 1817 e altre negli angoli e negli altri lati, e sull'uscita all'interno» (V. ANGIUS, *Gallura* cit., p. 73). Lo scolopio cagliaritano non aveva visto le mura, che erano state demolite, ma si era servito di testimonianze indirette. Anche nella carta catastale tracciata nel 1849 da Carlo De Candia l'abitato di Terranova appare come condizionato dalla cinta muraria medievale di forma quadrata (ARCHIVIO DI STATO DI SASSARI, *Cessato Catasto, Tavolete di rilievo, Terranova*, I, tav. n. 25). Ancora alla fine dell'Ottocento era visibile un rudere di torrione medievale, detto *Sa Turritta*: cfr. P. TAMPONI, *Antichità varie scoperte a Villa Tamponi e altrove in Terranova*, in «Notizie Scavi», 1889, p. 48.

²²⁵ ASC, *Antico Archivio Regio, Atti dei Parlamenti*, vol. 183, c. 650. Il sindaco di Tempio, Sebastiano Garrucho, fra le antiche rovine della città menzionava «algunas cisternas y aqueductos». Il fatto che abbia scambiato il gallo per un *gavilán*, cioè uno sparviero, la dice lunga sulla «memoria storica» del Giudicato di Gallura nel XVII secolo. Cfr. anche M. RUZZITTO, *Cronistoria di Arzachena*, Oristano, 1948, p. 13.

²²⁶ Sulla figura e l'opera di Rocco Cappellino, oltre S. DELEDDA, *La carta* cit., pp. 88-93, che riporta un memoriale dell'ingegnere cremonese del 4 maggio 1577 sui suoi lavori in Sardegna, cfr. D. SCANO, *Forma Karalis* cit., pp. 64-68; I. PRINCIPE, *Cagliari, e Sassari Alghero Castelsardo Porto Torres* («Le città nella storia d'Italia»), rispettivamente Roma-Bari, 1981, pp. 69-86, Roma-Bari, 1983, pp. 68-73; S. CASU, A. DESSI, R. TURTAGLI, *Il «disegno» di Jacopo Palearo Fratino per il sistema fortificato di Cagliari*, in *Arte e cultura del '600 e del '700 in*

di restauro sarebbero state ricavate per volere del sovrano dalle rendite feudali di don Pedro Maça. Nel corso della riunione vennero prospettate due soluzioni alternative: la prima prevedeva la totale demolizione delle vecchie e cadenti mura medievali costruite con pietre e fango; la seconda la riedificazione «ab tota perfectió» delle strutture ormai diroccate²²⁷. Non conosciamo la decisione presa dal Consiglio. Sicuramente fu scelta la seconda soluzione: nel 1561 venne infatti ordinato di «aconzar las torres» e «fer fabricar el esperón». Per questi lavori si sarebbero dovuti utilizzare *maestros* provetti, in particolare per la ricostruzione di un pezzo «de la muralla que es caydo junto a la torre de la campana»²²⁸. I lavori si concretizzarono esclusivamente nel restauro e nel consolidamento delle strutture esistenti: lo sperone non venne costruito e le mura di Terranova non furono mai ristrutturare secondo i moderni canoni dell'ingegneria rinascimentale.

8. *La difesa costiera e la desertificazione del territorio.*

È difficile valutare gli effetti della guerra su una popolazione urbana: bisogna infatti tener conto non soltanto dei disastri e delle distruzioni materiali, della perdita dei beni e delle case, ma anche dei fattori collaterali,

Sardegna, a cura di T.K. Kirova, Napoli, 1984, pp. 74-80; A. MATTONE, *Le istituzioni militari*, in *Storia dei Sardi* cit., III, pp. 71-77; G. SARI, *La piazza fortificata di Alghero. Analisi storico artistica*, Alghero, 1988, pp. 59-63; A. MATTONE, P. SANNA, *Per una storia economica e civile della città di Alghero*, in *Alghero, la Catalogna* cit., pp. 745-747.

²²⁷ L'importanza del momento, cruciale per le sorti di Terranova, ben si coglie nel verbale della riunione «... y per que Sa Magestat te proveyt y manat ab sa real letra que de les rendes de dit spectacle don Pero Massa que te en lo present Regne, se fortifique ab tota perfectió la dita terra de Terranova e pose en defensa. Y axi be lis fa saber com sa señoria te avisos de cert que los enemichs francesos tenen designe de haver y apoderarse de dita ciutat de Terra nova y fortificar aquella y dampnificar lo present Regne, y que es hun lloch molt debil per esser les parets o muralles de aquella de pedra y fanch que dos galeres la poden pendre, per que no y ha vuy si no 25 o 30 cases y, que reparant o adobant la dita muralla cayguda es mester posar dins aquella, gent dels matexos vassalls de dit don Pero Massa o altra gent per a guardar aquella. Y per que també está luny de altre poblat circa 25 o 30 milles, y está en lloch pla y es gran desonrá de hun Regne se diga que han pres una ciutat de terra murada de la qual cosa los enemichs pendrá gran audacia y que se ha de mirar molt per la auctoritat del rey y utilitat del regne. Y per que estes son coses que importan molt y toca a cosa del estat, y de si mateix no ha volgut proveyr cosa alguna sens lo parer de tots. Y perço los ha fet ajuntar en consell de guerra y propararli le dites coses, çoes si será be derrocar del tot la dita ciutat de Terra nova y aplanarla, o verament fortificarla ab tota perfectió y que perço sobre los dits tres caps, ateses les susdites coses, ly vulla dar son parer...» ASC, *Reale Udienza, Cause civili*, n. 1405, *Registre de delliberazione del Consell del any 1556-1558*, cc. 131-132. Sulle attribuzioni del Consiglio di guerra cfr. J. DEXART, *Capitula* cit., III, tit. XI, cap. I, *De concilio belli*, p. 1362.

²²⁸ ASC, *Archivio Aymerich*, n. 703, lettera di Sebastiano Lay a don Salvatore Aymerich del 22 gennaio 1561. Era stato istituito l'ufficio di capitano delle torri marittime di Gallura e di Terranova: nel 1610 era ricoperto da Giovanni Maria Satta (ACA, *Cancilleria, Sardiniae*, reg. 4912, cc. 146-146v.).

altrettanto gravi, come l'emigrazione, l'abbandono delle colture, la diminuzione della produzione agricola, la cessazione dei traffici e dei commerci, il decremento demografico. Con la distruzione del 1553 Terranova subì un colpo così duro alla sua economia e alla sua vita civile che l'ampiezza del trauma non dovrebbe essere sottovalutata.

A circa vent'anni dal saccheggio Marco Antonio Camos, capitano di giustizia della città di Iglesias, annotava nella *Relación de todas las costas maritimas del Reino de Cerdeña* che Terranova, «segun opinión de muchos ciudad antiquissima, denotando tambien las ruinas antiguas», gli era apparsa «tan destruida que es lastima, porque despues que Dragut la quemó nunca mas se ha reparado...»²²⁹. Una decina d'anni dopo, l'umanista Giovanni Francesco Fara ricordava la distruzione di Terranova ad opera di Dragut («...Dragutus Sardiniam petit et Terram novam urbem satis immunitam et populorum infrequentem capit, incendit et diripit...»)²³⁰ come uno degli eventi più rilevanti della sua epoca e la collocava giustamente nel più vasto quadro della guerra mediterranea.

A Terranova c'erano nel 1558 appena 25-30 case abitabili, le altre erano state bruciate o distrutte, la cinta muraria era in gran parte abbattuta²³¹. L'anno successivo la città contava 90 case coperte e abitate, 17 coperte e disabitate e ben 140 scoperte e rovinate²³². Nel 1560 una proprietaria di Terranova, Franceschina de l'Arca, si lamentava che i «turchs» le avevano «brusidas» alcune case e non disponeva di «domo de poder dar» in affitto. Nello stesso anno il podestà Jofrino Pinna spiegava di aver necessità di denaro per «adobar una casa» giacché «los francesos hi turchs me cremaron tots los benes que ally tenia»²³³. Il saccheggio non provocò vittime (le fonti coeve non parlano di massacri) e la popolazione, avvisata per tempo dello sbarco, riuscì a mettersi in salvo nei salti del Fundi Monti o nelle vicine colline. Ma per gli abitanti che ritornarono nella città devastata fu certamente difficile ristabilire la vita urbana, stimolare il commercio, incentivare l'agricoltura e la pastorizia.

²²⁹ E. PILLOSU, *Un inedito rapporto cinquecentesco* cit., p. 4. Camos aveva effettuato il periplo dell'isola, partendo il 31 gennaio 1572 da est verso ovest e facendo rientro a Cagliari il 26 aprile dello stesso anno per redigere una dettagliata relazione, frutto di una diretta conoscenza e di un preciso sopralluogo sulle località costiere, necessaria per predisporre un efficace piano di difesa militare del Regno.

²³⁰ I. F. FARAE, *De rebus Sardois libri III-IV*, a cura di E. Cadoni, in *Opera* cit., III, p. 294.

²³¹ ASC, *Reale Udienza, Cause civili*, n. 1405, c. 131.

²³² ARCHIVO HISTORICO NACIONAL, MADRID (d'ora in poi AHN), *Osuna*, legajo 655, n. 3, cc. 12 v.-21, cit. anche in J. DAY, *Villaggi abbandonati* cit., p. 126.

²³³ ASC, *Archivio Aymerich*, n. 683, lettera di Franceschina de l'Arca a Salvatore Aymerich del 17 maggio 1560; n. 700, lettera di Jofrino Pinna del 21 dicembre 1560.

Terranova comunque non era stata distrutta da un episodico sbarco corsaro ma da una deliberata azione di guerra franco-turca che mirava a colpire duramente il re di Spagna nei suoi possedimenti. Nel febbraio del 1536 la Francia e l'Impero ottomano avevano stipulato un trattato di alleanza in funzione offensiva contro la potenza spagnola. Il passaggio nel 1528 di Andrea Doria e della sua flotta nello schieramento asburgico era stato un duro colpo per il Re Cristianissimo che, quasi all'improvviso, si era trovato privo di un'armata navale e aveva dovuto necessariamente prendere in considerazione l'ipotesi di un'intesa marinara con il Turco per sopperire alla perdita delle galere dell'ammiraglio genovese. La Francia ottenne di nuovo una marina nel Mediterraneo, i turchi ebbero in compenso le basi della costa provenzale per le loro galere²³⁴.

Con l'aiuto della flotta dei principi corsari barbareschi alleati della Sublime Porta, Barbarossa (Khayr al Din) e Dragut (Dorghut), la Francia poté ottenere, nelle varie e articolate fasi del conflitto con gli Asburgo, indiscutibili risultati. Dopo la conquista di Nizza nel 1543, l'altro grande successo politico e militare fu l'occupazione, nell'agosto del 1553, con l'aiuto delle galere di Dragut, della Corsica. In pochi mesi i francesi poterono occupare gran parte dell'intero territorio dell'isola, ad eccezione di Bastia e della fortezza di Calvi.

Nel giugno del 1553 il podestà della città corsa di Bonifacio aveva comunicato al maggiore del villaggio di Tempio che da un patrono di nave aveva ricevuto l'*aviso* che la flotta di Dragut era giunta a Capo Campanella, tra Capri e la penisola sorrentina, puntando verso la Sardegna²³⁵. Nell'isola fervevano intanto le operazioni di difesa. Non era facile, in mancanza di torri litoranee, presidiare con la sola cavalleria miliziana le estese e disabitate coste della Sardegna orientale. I baroni dovevano provvedere a proprie spese alla difesa dei territori feudali: il 15 luglio don Salvatore Aymerich, amministratore dei Maça Carroç, incaricava l'ufficiale della Barbaglia di Seulo di arruolare 100 uomini nelle truppe miliziane²³⁶.

Il 20 luglio la flotta turca, composta da 112 imbarcazioni tra galere e navi da carico, fu avvistata a circa 30 miglia da Cagliari mentre navigava verso nord. Il 29 i turchi poterono sbarcare, senza incontrare alcuna resistenza, nei pressi della città di Terranova che saccheggiarono e incendiarono. Il vescovo di Ales, Andrea Sanna, inquisitore del Regno, informava del-

²³⁴ Oltre il vecchio J. URSU, *La politique orientale de François I^{er}*, Paris, 1908, per l'alleanza franco-turca cfr. E. FEUTER, *Geschichte des europäischen Staatensystems von 1492 bis 1559*, München-Berlin, 1919, trad. it., *Storia del sistema degli Stati europei dal 1492 al 1559*, Firenze, 1932, pp. 450-457.

²³⁵ ASC, *Archivio Aymerich*, n. 475. La notizia giunse al viceré il 23 giugno.

²³⁶ ASC, *Archivio Aymerich*, n. 477, lettera del 16 luglio 1553.

l'accaduto la Suprema di Spagna, con un preciso ragguaglio del sacco, ma ne minimizzava la portata, sostenendo che la «dicha ciudad fuesse de poca calidad»²³⁷. Nella ricostruzione del Fara si colgono incertezze e ritardi nell'organizzazione della difesa militare: soltanto dopo la distruzione della città «Sardi ad defensionem insulae se accingunt omniaque munire prope-rant», mentre il viceré Lorenzo Fernández de Heredia, «hostem tam propin-quum veritus», chiedeva aiuto agli abitanti della città di Sassari affinché «ita etiam hac tempestate Gallum et Turcum immanissimum hostem ab insula arcere curarent»²³⁸. La municipalità fece circondare da un vallo la vecchia cinta muraria medievale. Il governatore del Capo di Sassari e Logudoro, Gerardo Zatrillas, perlustrava con la cavalleria miliziana le coste del nord Sardegna che guardavano l'isola vicina. Intanto, nel novembre del 1553 la flotta franco-turca abbandonava la Corsica, lasciandovi una guarni-gione di mille fanti comandati da Giordano Orsini.

La distruzione di Terranova mise a nudo l'inconsistenza del sistema territoriale di difesa del Regno. Soprattutto dopo il fallimento dell'impresa di Algeri del 1541, i pericoli di un attacco in Sardegna si erano fatti sempre più consistenti. La flotta barbaresca era ormai padrona incontrastata delle acque del Mediterraneo. Di solito erano i patroni delle navi che facevano scalo nei porti della Gallura o del nord Sardegna a segnalare i movimenti dell'armata navale turca²³⁹. Si viveva in un perenne stato di allerta, con un enorme dispendio di energie umane e finanziarie per mobilitare le truppe miliziane, per acquistare le armi e le polveri, per restaurare le fortificazio-ni²⁴⁰. Spesso le notizie erano di prima mano, fornite dagli stessi mori cattu-

²³⁷ AHN, *Inquisición*, legajo 766, cc. 186-186 v.; il documento era stato già segnalato da G. SORGIA, *Il Parlamento* cit., p. 7. L'inquisitore affermava inoltre che Terranova aveva circa 200 case, vale a dire intorno ai mille abitanti. Sanna, canonico di Usellus, fu vescovo di Ales dal 1521 al 1557: C. EUBEL, *Hierarchia* cit., III, p. 324.

²³⁸ I.F. FARAE, *De rebus Sardois* cit., p. 294. P. MARTINI, *Storia delle invasioni degli Arabi e delle piraterie dei barbareschi in Sardegna*, Cagliari, 1861, pp. 222-223, si limita a parafrasare la narrazione dello storico cinquecentesco.

²³⁹ ASC, *Archivio Aymerich*, n. 264. Il 12 luglio 1543 il podestà di Terranova, Jofrino Pinna, informò don Salvatore Aymerich che una fregata proveniente da Bastia aveva incrociato nel canale di Piombino «l'armada del turch», composta di 150 navi, che si dirigeva verso Calvi dove però erano stanziate sei navi spagnole. Le due flotte avevano ingaggiato un combattimento e i colpi dell'artiglieria si erano sentiti a terra; l'armata turca si era poi diretta verso La Spezia perché i genovesi avevano accordato al re di Francia il ricovero delle navi nel loro golfo.

²⁴⁰ ASC, *Archivio Aymerich*, n. 333; il 1° febbraio 1548 il viceré don Antonio di Cardona ordinò a don Salvatore Aymerich di stare all'erta e di provvedere alla difesa delle coste in quanto si avvertivano movimenti nemici in Corsica; in quello stesso anno i barbareschi arrivarono a bloccare la navigazione nelle Bocche di Bonifacio. Il 3 luglio 1550 Pietro Sauri comunicò a don Salvatore Aymerich che Dragut era stato visto navigare nei mari della Sardegna (n. 384).

rati dagli abitanti delle località costiere. In altri casi si diffondevano falsi allarmi, come quando nel 1543 si era sparsa a Terranova la voce che la flotta turca stesse veleggiando nel Golfo dell'Asinara. Si trattava invece delle galere di Gioacchino Doria che trasportavano a Sassari un contingente di soldati. La popolazione poté rassicurarsi e stare, come scriveva Salvatore Aymerich, «de bon animo»²⁴¹. Spesso le informazioni risultavano veritiere e allora, tra angosce e paure, il governo viceregio, le città e i feudatari procedevano alla mobilitazione generale²⁴². Nel 1550 dalla sua residenza di Valencia don Pedro Maça sollecitava l'amministratore dei suoi feudi ad attivarsi affinché Terranova fosse sorvegliata da almeno 6 guardie armate e ad impedire che il podestà abbandonasse la città. Nel porto spagnolo era stato dato l'*aviso* che il corsaro *Guterrais* (Dragut rais), dopo aver attaccato due villaggi nei pressi di Piombino, si stava dirigendo con una quarantina di navi verso l'isola²⁴³.

La Sardegna, *antemural* mediterraneo contro l'incombente pressione turca, appare pienamente inserita nello scacchiere di quella «guerra mondiale», come la definiva Braudel, che opponeva non soltanto l'Islam alla Cristianità, ma anche i cattolici ai protestanti. Salvatore Aymerich, amministratore di uno dei feudi più strategicamente rilevanti, veniva costantemente informato, come risulta dal suo straordinario archivio, di tutte le operazioni militari delle truppe imperiali, dalle coste dell'Africa alla Lorena, dalle Fiandre alla Piccardia. Il sassarese Alessio Fontana, in servizio presso la cancelleria imperiale dal 1527-29, informava minuziosamente il suo corrispondente cagliaritano della politica seguita da Carlo V nella guerra contro

²⁴¹ ASC, *Archivio Aymerich*, n. 274, cc. 1-8 v. Registro copialettere di don Salvatore Aymerich relativo agli anni 1543-44, contenente tra le varie notizie, quella che il 4 ottobre del 1543 «a vingut novas que la armada turquescha es arribada en l'altre Cap de Sacer, nostre Señor no vulla donar vitoria contra a ells». La notizia fu smentita dopo qualche giorno, infatti «en lo de la armada turquesca que no sont veritat, les galeres que alli aribaren eren les de Joan-qiin Doria que an portat vint soldats: a Deu gracias que tots estam de bon animo». L'imperatore Carlo V aveva assegnato al Doria l'incarico di proteggere le coste italiane e insulari più esposte tra cui la Sardegna: cfr. D. SCANO, *La Sardegna e le lotte mediterranee nel XVI secolo*, in «Archivio Storico Sardo», XX (1935-36), pp. 23 ss.

²⁴² Il 6 giugno 1544 il podestà di Terranova, Jofrino Pinna, comunicò a Salvatore Aymerich che nel porto di Terranova era approdata una *sagetia*, proveniente da Roma, ed il patrono aveva riferito che Barbarossa era stato visto veleggiare nelle acque del mar Tirreno e «sen seria fugit a llevant...» Si diceva che a bordo «... ahuria portat lo procurador de Capua y un altre gentilom que sels portava ab sis galeres y no les portava per esclaus si no per testimonis de la veritat que lo rey de Fransa no li avia conservat la promesa y que no l'avian pagat», (ASC, *Archivio Aymerich*, n. 293).

²⁴³ Il Carroç consigliava il 26 aprile 1550 che «sera menester y que tinga ses guardes acostumades lo dit potestat estiga en la terra per que a si tenim nova que Guterrais es exit ab coranta y tantes velas y que ha pres dos llochs, la volta de Plombina tinch recel que no vayan la volta de Sardenya y perço es menester à percebir ab temps lo que es menester», (ASC, *Archivio Aymerich*, n. 381).

la Francia e in quella contro i protestanti tedeschi, delle tregue, delle paci, delle trattative.²⁴⁴

La questione della minaccia franco-turca e la vulnerabilità del sistema difensivo dell'isola furono al centro del dibattito che si sviluppò nei lavori del Parlamento celebrato a Cagliari tra il 1553 ed il 1554. Il viceré Fernández de Heredia chiese all'assemblea rappresentativa del Regno un aiuto per contribuire al grande sforzo del sovrano contro «la potencia del Rey de França y del perfido Turch». Il vescovo di Ampurias e Civita, Ludovico de Cotes, suggerì alcune soluzioni per la predisposizione di un piano di difesa del Regno e, in particolare, della Sardegna settentrionale: innanzitutto le truppe miliziane avrebbero dovuto abbandonare l'uso delle balestre e passare a quello dell'archibugio; poi si sarebbero dovuti armare almeno 5 o 6.000 archibugieri a cavallo, che sarebbero stati un antidoto agli sbarchi nemici più efficace di artiglierie e muraglie; infine, constatando che le mura delle città – come avevano dimostrato quelle di Terranova – erano in condizioni così precarie che sarebbero cadute in terra «al primer golpe» di cannone, il vescovo di Ampurias propose di affidare la ristrutturazione delle fortificazioni a «ingenieros y personas que sepan que cosa es fortificar a la moderna...»²⁴⁵.

²⁴⁴ Il carteggio Fontana-Aymerich costituisce una sorta di “osservatorio” della politica imperiale in cui l'informazione si irradia dalla cancelleria itinerante che seguiva l'imperatore al mondo più “periferico” della Sardegna (almeno rispetto agli avvenimenti dell'Europa centrale). Il 1° settembre 1553 Fontana informava da Bruxelles don Salvatore delle operazioni di guerra intorno all'assediate fortezza di Metz (n. 481). Nella stessa missiva il funzionario sassarese auspicava che le Corti si occupassero della fortificazione del Regno e delle misure difensive contro un'eventuale invasione turca. Il 22 ottobre 1553 lo informava della nomina di Antioco Bellit alla carica di governatore del Capo di Sassari (n. 483). Il 28 novembre gli comunicava che la guerra in Piccardia era stata sospesa per l'inverno (n. 487). Insomma da Bruxelles ad Augusta, da Innsbruck a Ratisbona, a Milano si possono seguire i vari momenti della politica imperiale. Fontana desiderava terminare la sua carriera burocratica in Sardegna: il 6 ottobre 1556 Filippo II lo nominò all'ufficio di maestro razionale del Regno. Sul funzionario sassarese cfr. R. TURTAS, *Alessio Fontana. Note biografiche*, in E. CADONI, R. TURTAS, *Umanisti sassaresi del '500. Le «biblioteche» di Giovanni Francesco Fara e Alessio Fontana*, Sassari, 1988, pp. 159-171.

²⁴⁵ G. SORGIA, *Il Parlamento* cit., pp. 60-61, 202-203. Nella risoluzione dei tre Stamenti con cui si approvava il donativo si legge: «lo rey de Fransa y son predecessor ab ses llignes e jntelligencies ab lo perfido turch y altres han procurat ab exercits y armades per mar y per terra donarli y causarli tantes despeses y treballs y segons han vist ultimament les armades francesas y turquesa totes juntes jnvadiren la Isla de Corsega tant propinqua al present regne par hont ha convegut a Sa Magestad per lo be de la christianidad, pau, repos de aquella enviar sa armada per la recuperatio de la dita Isla y expulsio dels enemichs de dita Illa de Corsega, no obstant com es notori, dit rey de Fransa procura de nou l'arma de Alger, del turch per deffensarse en dit Illa de Corsega y mantenir aquella» (p. 216).

Fu sostanzialmente provvidenziale lo stanziamento di 40.000 ducati destinato da Carlo V alle opere di fortificazione e all'acquisto di artiglierie e munizioni per la difesa del Regno di Sardegna. La notizia venne comunicata a Salvatore Aymerich il 10 aprile 1552 dal vescovo di Alghero, Pietro Vaguer, che si trovava a Trento per partecipare ai lavori del Concilio (ASC, *Archivio Aymerich*, n. 450).

Nella primavera-estate del 1554 si temeva uno sbarco franco-turco dalla Corsica nella vicina Gallura. In un memoriale inviato al sovrano il viceré sosteneva che i «franceses» avevano «dexado en Corçega cinco mill soldados y capitanes platicos», per cui si paventava un attacco in quella «parte de Cerdeña que confina con la Corçega. Esta mucha parte della habitada de corços de que se teme mucho como se viò por experiença en las guerras pasadas». Chiedeva inoltre che gli venissero al più presto inviati «dos mill ynfantes spañoles [...] para la deffensa y guardia» delle coste settentrionali. Sollecitava anche l'invio di contributi finanziari per il restauro delle fortificazioni delle città, delle principali piazzeforti e, in particolare, di Castellaragonese, «siendo plaça muy importante y a la vista de Corçega», dotata soltanto di «dos pieçacs pequeñas de artilleria». Riteneva inoltre necessario che «un fuerte o reducto se haga en la Galura que es frontera de Corçega» poiché «los enemigos podrian sin hallar resistençia hazer mucho daño a las labranças y ganados de aquel Reyno»²⁴⁶.

Erano giustificati i timori del viceré Fernández de Heredia sul presunto attacco franco-turco che stava per essere sferrato dalla vicina Corsica? Il viceré era venuto a conoscenza di questi piani da fonti riservate, forse da spie. Ma alcune indiscrezioni del luogotenente del Re Cristianissimo in Corsica, Giordano Orsini, di qualche anno posteriori, ci confermano che le preoccupazioni viceregie erano in gran parte motivate. Orsini, trovandosi a Venezia nel gennaio del 1563, racconterà di aver sentito il corsaro Dragut e gli ammiragli turchi, che partecipavano alla campagna di Corsica a fianco dei francesi, valutare la possibilità di un'occupazione della Sardegna, impresa relativamente facile giacché l'isola era mal difesa e i numerosi corsi che abitavano avevano aderito alla causa di Sampiero²⁴⁷. La Repubblica di Genova dal canto suo cercava di convincere Filippo II che la presenza francese in Corsica costituiva un serio pericolo: nelle istruzioni del 14 febbraio 1559 a Marcantonio Sauli, ambasciatore della Repubblica di San Giorgio in Spagna, si reputava necessario far «conoscere a Sua Maestà che se non darà espresso ordine» di mobilitare l'esercito «in brieve non pur la Corsica, ma la Sardegna tanto vicina n'anderà in conseguenze, poi tutti gli altri Regni e Stati di Sua Maestà prenderanno non solo disfavore, ma debolezza grande»²⁴⁸. Ma sei mesi dopo l'incubo di uno sbarco francese dalla Corsica sarebbe svanito: in seguito al trattato di Cateau-Cambrésis le piaz-

²⁴⁶ AGS, *Guerra y Marina*, legajo 51, n. 187, «Memorial del Virrey del Reyno de Cerdeña», senza data, ma della primavera-estate del 1554.

²⁴⁷ AGS, *Estado*, legajo 1324, lettera di García Hernández a Filippo II del 31 gennaio 1563.

²⁴⁸ *Istruzioni e relazioni degli ambasciatori genovesi*, I, *Spagna (1494-1617)*, a cura di R. Ciasca, Roma, 1951, p. 160.

zeforti occupate dai francesi vennero restituite, dal 5 al 18 settembre 1559, ai commissari genovesi.

Nel marzo del 1554 un tentativo di sbarco attuato con sette galere nel porto di Figari presso Terranova (l'attuale Golfo Aranci) da un nutrito contingente franco-turco fu respinto dalle truppe miliziane comandate dal sassarese Francesco Casalabria, capitano delle marine della Gallura, e dal cagliaritano Pietro Aymerich, figlio di Salvatore²⁴⁹. Qualche mese dopo l'Aymerich, che era giunto a Terranova al comando di cento miliziani reclutati ad Orani, catturò «una barcha en les marines de Bonifasi ab quatre franceços» e considerandoli preda «de bona guerra» li inviò a Sassari dal governatore Zatrillas perché fossero interrogati sulle intenzioni dei loro comandanti²⁵⁰.

Dopo la distruzione del 1553 il podestà si era dato da fare per la riorganizzazione della difesa di Terranova. Aveva reclutato in Gallura *gent de muda* (cioè miliziani), 30 uomini destinati a fare la guardia di giorno e di notte nei punti strategici della città e della marina. Ai turni diurni erano adibiti 6 uomini (3 di Terranova, 3 del villaggio di Monti). Altre guardie erano state dislocate come vedette nel porto di Congianu, in quello di Baladrana e lungo le rive del fiume Padrongianu; 13 uomini dovevano stare a guardia delle mura e altri 10 dovevano perlustrare il tratto di strada che collegava la marina al porto²⁵¹.

²⁴⁹ ASC, *Archivio Aymerich*, n. 497, lettera del 23 marzo 1554. Cfr. anche I. F. FARAE, *De rebus Sardois* cit., p. 296, a cui hanno attinto G. MANNO, *Storia di Sardegna* cit., III, p. 261, e P. TOLA, *Dizionario* cit., I, p. 191. Il 23 dicembre 1562 Francesco Casalabria inviava una petizione al Consiglio d'Aragona nella quale chiedeva che il proprio figlio gli potesse succedere nella carica di capitano delle milizie delle marine di Gallura e di Terranova. Egli scriveva di aver «muy bien servido en las fronteras de Corcega y Bonifacio por mas de treinta años», combattendo nel 1542, quando sbarcò l'armata di Barbarossa nelle marine di Longon Sardo; nel 1553, quando giunsero a Bonifacio la flotta turca e quella francese, comandata da Ferdinando Sanseverino principe di Salerno; nel 1554, quando i franco-turchi sbarcarono in Gallura, dove egli si distinse nel combattimento, uccidendo e catturando molti nemici (ACA, *Cancilleria, Sardiniae*, reg. 4328, cc. 116 v-122). Nel 1587 i barbareschi assalirono la torre in costruzione a Longon Sardo e Giorgio Casalabria, capitano delle marine di Gallura e Terranova, cadde nel combattimento (P. MARTINI, *Storia delle invasioni* cit., pp. 227-228). Gavino Casalabria, suo fratello, ereditò dal padre Francesco la carica di capitano e contribuì «a su cargo a la fabrica de la torre de Longony [Longon Sardo]». Da un dispaccio del 30 gennaio 1604 apprendiamo che venne ucciso con un'archibugiata probabilmente dai banditi-contrabbandieri insieme a un suo fratello: «los mataren en el camino los forajidos, que le tenian grande odio por lo que los perseguia» (ACA, *Consejo de Aragón*, legajo 1088). La notizia del delitto è anche in una lettera a Filippo II di Eleonora Casalabria, vedova di Gavino, in cui chiedeva un sussidio alla Corona (ACA, *Cancilleria, Sardiniae*, reg. 4340, c. 270). Cfr. anche la rievocazione storica di C. BRUNDU, *L'alcaide di Longone. Racconto storico del secolo XVII*, Cagliari, 1870, sulla torre posta a guardia delle Bocche e della vicenda di Giovanni Gallurese.

²⁵⁰ ASC, *Archivio Aymerich*, n. 502, lettera del 6 aprile 1544 di Pietro Aymerich da Tempio.

²⁵¹ ASC, *Archivio Aymerich*, n. 530, lettera di Antonio Desini a Salvatore Aymerich del 9 ottobre 1554. Il podestà dava inoltre notizia dell'arrivo nelle acque di Terranova di una fregata a cui una galeotta «donava cassa e persó se ne entrava en el port e y el estado dos dies alli». Raccontava inoltre che un guardiano di vigne aveva catturato un turco, che era rimasto a terra per potersi sfamare, e lo aveva consegnato al capitano per percepire il *quint* del suo valore, una

In Sardegna la notizia della disastrosa disfatta della flotta spagnola nell'isola di Gerba (*Los Gelves* nei testi spagnoli), inflitta il 12 maggio 1560 dall'ammiraglio turco Piali pascià e dal corsaro Dragut, arrivò ai primi di giugno: il 7 Salvatore Aymerich ordinava all'ufficiale di Gallura, Antonio Stefano Buxicara, di raddoppiare i turni di guardia nelle coste perché si temeva uno sbarco dell'armata turca²⁵². Tutto il Mediterraneo occidentale era alla mercé della potenza navale ottomana. Alcuni giorni dopo un *aviso* proveniente dall'Ogliastra avvertiva don Salvatore che nei mari di Posada erano stati avvistati «tants vaxells que nols poguen contar»²⁵³.

Nel settembre del 1561 si vietò a *su populu totu* di Terranova che i coltivatori (*masayos*) andassero a lavorare a *padru*, né si recassero nelle *vidazzoni* troppo lontane perché, non potendo rientrare a dormire, durante la notte la città sarebbe rimasta sguarnita di uomini ed in grave pericolo²⁵⁴. Nel mese successivo alcuni pastori di Tempio catturarono nella costa di Arzachena un moro che, costretto a parlare, riferì quanto sapeva sui movimenti della flotta turca: si venne così a conoscenza che dieci galere, ormeggiate nell'isola della Maddalena e in quella di Santo Stefano, dovevano riunirsi ad altre sei che si trovavano in Corsica, con il proposito di attaccare forse Sorso, Sedini, od Orosei o la stessa Terranova. Anche in tale circostanza la città si trovò indifesa e sprovvista di armi e munizioni: la popolazione non poteva contare che su dodici archibugi e non più di quattro libbre

volta che sarebbe stato venduto come schiavo. Nel luglio del 1562 due cittadini di Terranova, Giorgio di Cachone e Stefano Daceni, catturavano due mori nelle coste galluresi (ASC, *Antico Archivio Regio*, vol. P2, c. 78 v.): sul termine medievale di *muda*, che nel XVI secolo si identificava sostanzialmente con milizia, cfr. G. FOIS, *L'organizzazione militare nel Giudicato d'Arborea*, in «Medioevo. Saggi e Rassegne», n. 13, 1988, pp. 35-51.

²⁵² ASC, *Archivio Aymerich*, n. 685. Aymerich era stato informato dal viceré «de la gran destrosa ques es estada en los Gerbens de la nuestra armada de España, que l'armada Turquesca la desfeta [...] y perçò me a manat que fassa passar guardas dobles en totas aquestas marinas y que fasa estar tota la gent apersebida axi de peu com de cavall». La notizia della disfatta di Gerba si era diffusa rapidamente nei porti del Mediterraneo: il 18 maggio era giunta a Napoli con le prime galere sfuggite al disastro. A Filippo II la notizia era giunta intorno al 2 giugno per la via di Genova. A Cagliari la notizia era arrivata – diciamo così – in “tempo reale”, come negli altri scali mediterranei: cfr. F. BRAUDEL, *Civiltà e imperi* cit., II, pp. 1048-1049. Fra i soldati sardi fatti prigionieri a Gerba figurava anche Nicola Salari di Bosa, che rimase per sette anni schiavo a Costantinopoli (ACA, *Cancelleria, Sardiniae*, reg. 4911, cc. 66v-67).

Sul Buxicara e sulle sue vicissitudini cfr. V. ANGIUS, *Gallura* cit., p. 105; l'ufficiale baronale aveva catturato il bandito gallurese Lorenzo Judas che, accusato di complicità col nemico, venne giustiziato. Il fuorilegge aveva rivolto alcune accuse all'ufficiale che, vittima della congiura, fu rinchiuso per oltre due anni nelle carceri di Oristano, per essere poi completamente scagionato. Nel Parlamento del 1602-03 il figlio si adoperò per la sua riabilitazione e per il risarcimento.

²⁵³ ASC, *Archivio Aymerich*, n. 703, lettera del 27 gennaio 1561 di Sebastiano Lai.

²⁵⁴ ASC, *Archivio Aymerich*, n. 702, lettera del 18 gennaio 1561 di Sebastiano Lai.

di polvere da sparo. Per far fronte all'emergenza vennero subito reclutati 50 uomini di Terranova per la *muda*, altri 40 dovevano giungere da Tempio²⁵⁵.

La situazione in Corsica precipitava di nuovo il 14 giugno 1564, quando Sampiero, sostenuto, seppur con molta discrezione, dal governo francese, sbarcò nel golfo di Valinco con 65 uomini per riprendere la guerra contro la Dominante. Il 27 giugno l'ambasciatore spagnolo a Genova, Lorenzo Suarez de Figueroa, scriveva a Filippo II che Sampiero, aiutato dai francesi e dai turchi, sarebbe stato un cattivo vicino «por el Reyno de Cerdeña y por la navegación de los Reynos de Napoles y Sicilia y toda Italia» con la Spagna²⁵⁶. Figueroa sollecitava un intervento della flotta spagnola a sostegno dell'alleato genovese. Filippo II accettò il consiglio del proprio ambasciatore ed allestì un corpo di spedizione comandato da don Garcia de Toledo che sbarcò in Corsica. La Spagna si trovava impegnata in un conflitto locale ed il suo intervento militare andò molto al di là di un'azione tesa a far rispettare lo *status quo* dopo il trattato di Cateau-Cambrésis. Era infatti in discussione la supremazia spagnola nel Mediterraneo occidentale. Se i ribelli avessero avuto successo nel rendere indipendente la Corsica da Genova, l'isola sarebbe di fatto spostata sotto la protezione della Francia, che segretamente aiutava Sampiero, per diventare probabilmente anche una sicura base per la flotta turca²⁵⁷.

²⁵⁵ ASC, *Archivio Aymerich*, n. 734, lettera da Tempio di Alvaro de Ribadeneira del 18 ottobre 1561. I rinforzi da Tempio dovevano però arrivare provvisti di armi e munizioni. Il problema della scarsità delle armi fu affrontato nel 1574 e risolto con un contratto tra lo Stamento militare ed un mercante genovese che si impegnò a fornire al prezzo di 30 reali l'uno 1.400 archibugi, fiaschette ed altro che i vassalli reali e baronali del Capo di Cagliari e di Gallura dovevano distribuire alla popolazione (ASC, *Antico Archivio Regio, Risoluzione di Giunte, cause e pareri del Real Patrimonio*, vol. P4, cc. 129-131); nel 1614 fu disposto che con gli introiti della bolla della *Cruzada*, si provvedesse all'acquisto di armi in difesa del Regno (vol. P8, c. 14) e nel 1649 la Giunta del Real Patrimonio accettò l'offerta di un mercante genovese che si dichiarò disposto a provvedere alla fornitura di 500 moschetti, al prezzo di 4 lire e 19 soldi l'uno, 500 fucili muniti di bandoliere, a 9 lire e 19 soldi, e 200 cantari di miccia (vol. P24, cc. 68 v. e 91 e *Procurazione reale*, vol. BC65, c. 168 v.).

Nel 1563 tutti gli ufficiali baronali ricevettero l'ordine di concentrare a Terranova fanti e cavalieri delle milizie per presidiare i litorali, poiché erano stati avvistati 160 vascelli dell'armata turca (ASC, *Archivio Aymerich*, nn. 790 e 791, lettera del 14 maggio 1563 di Salvatore Aymerich agli ufficiali di Villamar e agli ufficiali di Sixi).

²⁵⁶ AGS, *Estado*, legajo 1393. Già nel 1563 persisteva lo stato di allerta nelle coste settentrionali quando si diffuse la notizia che «Sanpere Corço qui ex Francia ad principem Turcarum se contulit dicebat venturum cum ipsa Turcarum classem ad dictam Corsicę insulam» (ASC, *Antico Archivio Regio*, vol. P2, cc. 263-264, provvisione del 4 ottobre 1563).

²⁵⁷ Cfr. R. EMMANUELLI, *Gênes et l'Espagne dans la guerre de Corse (1559-1569)*, Paris, 1964, pp. 227 ss., che resta ancora l'opera di riferimento sulle vicende della guerra di Corsica. Sulle ripercussioni in Sardegna cfr. F. LODDO CANEPA, *La Sardegna dal 1478 al 1793*, I, *Gli anni 1478-1720*, a cura di G. Todde, Sassari, 1974, pp. 206-209; B. ANATRA, *Dall'unificazione aragonese cit.*, pp. 464-465; A. MATTONE, *La Sardegna nel mondo mediterraneo*, in *Storia dei Sardi cit.*, III, pp. 58-59.

In questo quadro la Sardegna rappresentò ancora una volta un'indispensabile retrovia per le operazioni militari di repressione della rivolta corsa. Il 17 luglio 1564 Filippo II scriveva a Figueroa affermando di aver già dato istruzioni al viceré di Sardegna, Alvaro de Madrigal, per fornire 1.500 starelli di grano (pari a 73.800 litri) alle truppe impegnate in Corsica e per armare una compagnia di 100 soldati a cavallo (in realtà ne vennero reclutati soltanto 60)²⁵⁸. Il 4 settembre il Regio Consiglio di Sardegna deliberava di esportare 4.000 starelli di grano (pari a 196.000 litri) «para subventió de la gente de guerra de la Señoria de Genova y soldats hespaniols [...] en la illa de Corçega»²⁵⁹. Il 18 settembre Filippo II dispose l'invio in Sardegna di 2.000 soldati spagnoli da destinare in Corsica. Naturalmente le spese per le vettovaglie ed il soldo delle truppe erano tutte a carico della Repubblica di San Giorgio. Il governo spagnolo era inoltre seriamente preoccupato per le simpatie che la ribellione contro la Dominante poteva riscuotere fra i numerosi corsi che vivevano in Sardegna e, soprattutto, in Gallura e nella parte settentrionale dell'isola. Sampiero si era vantato con i francesi – come apprendiamo da un dispaccio dell'ambasciatore spagnolo a Parigi, Francisco d'Alava, del 25 giugno 1564 – di poter contare sull'appoggio di 400 corsi residenti in Sardegna²⁶⁰. Tuttavia, non abbiamo elementi per sapere se tali appoggi si siano poi tradotti in un aiuto concreto.

Il bandito Lorenzo Judas di Castellaragonese verrà giustiziato per aver avuto rapporti con i francesi in Corsica a proposito di uno sbarco nelle coste del nord. Il podestà di Terranova, Jofrino Pinna, fu arrestato e torturato nel 1562 per aver inviato di contrabbando ai francesi che occupavano Bonifacio («super quod cum Gallis Bonifacii insulae Corsicae comorantibus...») vacche, porci, capre e pecore. Il 16 febbraio venne condannato alla pena dell'esilio²⁶¹.

Accanto all'insicurezza costiera dovuta ai grandi conflitti mediterranei, alle armate, alle flotte, agli improvvisi sbarchi dei soldati francesi o turchi, vi era un'altra dimensione di cui bisogna tenere conto, certo meno evidente, ma non per questo meno pericolosa. Si tratta delle incursioni barbaresche che, dai primi del XVI agli inizi del XIX secolo, hanno svolto un ruolo simile, se non addirittura maggiore, nella desertificazione del territorio costiero della Sardegna orientale. La presenza dei mori era un pericolo inquietante, ma vicino, che poteva irrompere quasi all'improvviso nell'universo quotidiano, sconvolgendo il corso della vita di un individuo. Di solito

²⁵⁸ AGS, *Estado*, legajo 1393.

²⁵⁹ ASC, *Antico Archivio Regio*, vol. BC34, c. 83.

²⁶⁰ AGS, *Estado*, K. 1501, c. 95.

²⁶¹ ASC, *Antico Archivio Regio*, vol. P2, c. 103.

si trattava di singoli drammi, più che di tragedie collettive. La pirateria si contentava dei piccoli mezzi, non aveva grandi ambizioni: si impadroniva di un pescatore che faticava a rientrare in porto, rapiva un mietitore nei campi o un pastore che sorvegliava le greggi. Spesso si veniva catturati per caso. Nel luglio del 1547 il corsaro di Biserta, noto come il Cametto, navigando lungo le coste galluresi «ghermì due fanciulli che nuotavano per sollazzo alla riva. E prolungandosi per quelle costiere – scriveva nel 1871 il Guglielmotti –, ogni notte gittava in terra dieci o dodici uomini a far preda per le campagne, attaccandosi a tutto, posto che si potesse trasportare»²⁶². Nel luglio del 1762 nella spiaggia di *sa Curcurica*, tra Orosei e Dorgali, approdarono tre galeotte barbaresche: i mori «hanno abdotto tre pastori – riferiva a Torino il viceré –, ed ucciso il quarto che ha voluto difendersi...»²⁶³. E gli esempi potrebbero continuare.

Nel XV secolo la Sardegna aveva conosciuto alcune incursioni piratesche mussulmane. Tuttavia queste incursioni avevano un carattere di episodicità e si inserivano nel quadro tradizionale di quella pirateria mediterranea che, come ha osservato Braudel, affondava le radici « nel più profondo della storia del mare »²⁶⁴. La situazione mutò radicalmente nei primi decenni del XVI secolo, quando gli Stati barbareschi acquistarono maggiore autonomia nell'Impero ottomano e si articolarono in reggenze autonome che divennero poi di fatto sovrane, nel momento in cui il potere passò ai capi militari locali. Quando nel 1518 i fratelli Arug e Khayr al Din, detto Barbarossa, fondarono ad Algeri il primo Stato barbaresco, posto sotto la sovranità della Sublime Porta, la guerra corsara diventò uno dei maggiori problemi per l'incolumità delle popolazioni rivierasche e per la sicurezza della navigazione nel Mediterraneo²⁶⁵. L'attività corsara costituì la base economi-

²⁶² A. GUGLIELMOTTI, *La guerra dei pirati e la marina pontificia dal 1500 al 1560*, IV, Firenze, 1871, pp. 219-220.

²⁶³ ASC, *Segreteria di Stato e di Guerra*, serie I, vol. 290, c. 39, dispaccio del viceré Alfieri di Cortemiglia del 13 luglio 1762.

²⁶⁴ F. BRAUDEL, *Civiltà e imperi* cit., II, p. 920.

²⁶⁵ Sul problema della guerra di corsa nel Mediterraneo del XVI e del XVII secolo oggi la bibliografia è davvero assai nutrita. Ci limiteremo soltanto ad indicare i lavori che abbiamo utilizzato: innanzitutto F. BRAUDEL, *Civiltà e imperi* cit., II, pp. 919-948, ancora fondamentale e ricco di fascino; poi A. TENENTI, *I corsari in Mediterraneo all'inizio del Cinquecento*, in «Rivista storica italiana», LXXII (1960), pp. 234-287; S. BONO, *I corsari barbareschi*, pref. di R. De Felice, Torino, 1964, e dello stesso il più recente, *Corsari nel Mediterraneo. Cristiani e mussulmani fra guerra, schiavitù e commercio*, Milano, 1993, con una buona ed aggiornata bibliografia in appendice, a cui si rimanda. Assai importanti sono gli studi di M. FONTENAY, *L'empire ottoman et le risque corsaire au XVII^e siècle*, in *Actes du I^{er} Colloque International d'Histoire*, Athènes, 1985, pp. 429-459; *La place de la course dans l'économie portuaire: l'exemple de Malte et des ports barbaresques*, in «Annales ESC», XLIII, (1988), pp. 1321-1347; M. FONTENAY, A. TENENTI, *Course et piraterie méditerranéennes de la fin du Moyen Age au début du XIX^e siècle*, in *Course et piraterie méditerranéennes de la fin du Moyen-Age au*

ca e sociale dello sviluppo delle città della Barberia, fondata sulla commercializzazione e l'intermediazione delle merci predate e sulle operazioni di riscatto dei prigionieri. Anzi, la corsa barbaresca avrebbe rappresentato, secondo Ciro Manca, un vero e proprio «modello» economico, espressione di una sorta di «modo di produzione corsaro»: insomma «un modo di produzione schiavistico, nel doppio senso che produce schiavi per mezzo di schiavi»²⁶⁶.

La prima incursione sulle coste della Sardegna nord-orientale risalirebbe al 1514, quando i corsari attaccarono il villaggio di Siniscola uccidendo 17 uomini e facendo schiave circa 100 persone, soprattutto donne e bambini²⁶⁷. Nel 1520 venne saccheggiata la villa di Caresi, a poche miglia da Terranova, nella vecchia curatoria del Fundi Monti: dopo il sacco il villaggio fu definitivamente abbandonato dagli abitanti²⁶⁸. Nel 1549 fu la volta di Orosei, che venne quasi distrutta: i corsari fecero, fra gli altri, prigioniero don Agostino Guiso, figlio del feudatario locale, che morì «en terra de moros»²⁶⁹. Nel 1562 un legno turco naufragò nell'isola di Tavolara: i miliziani sardi attaccarono i naufraghi facendoli in gran parte prigionieri e liberando 30 schiavi cristiani che stavano in catene nella nave dei mori. Nel

début du XIX^e siècle (XV^e Colloque internationale d'histoire maritime», San Francisco, 1975), Paris, 1975, pp. 78-136. Cfr. inoltre S. ANSELMi, *La guerra di corsa nel Mediterraneo nei secoli XV-XVIII*, in «Il Veltro», n. 23, 1979, pp. 197-213; G. FISHER, *Barbary Legend. War, Trade and Piracy in North Africa (1415-1830)*, Oxford, 1957. Un utile repertorio bibliografico è quello del NATIONAL MARITIME MUSEUM, *Piracy and Privateering*, London, 1972 («Catalogue of the Library», V). Sul peso della pressione barbaresca nello sviluppo storico della società dell'Italia meridionale cfr. ora le recenti considerazioni di R. AJELLO, *Problemi della storiografia meridionale dall'idealismo formalistico al funzionalismo*, in «Frontiera d'Europa. Società, economia, istituzioni, diritto del Mezzogiorno d'Italia», I (1995), pp. 46-53.

Per gli studi di area spagnola cfr. E. SOLA, *Un Mediterráneo de pirats: corsarios, renegados y cautivos*, Madrid, 1988, e E. TEMPRANO, *El mar maldito. Cautivos y corsarios en el siglo de oro*, Madrid, 1989, con finalità essenzialmente divulgative. Estremamente utili sono i lavori di M. GARCÍA ARENAL, M.A. DE BUNES, *Los españoles y el norte de Africa, siglos XV-XVIII*, Madrid, 1992; M.A. DE BUNES IBARRA, *La imagen de los musulmanes y de norte de Africa en la España de los siglos XVI y XVII*, Madrid, 1989 ed infine M. GARCÍA ARENAL, M.A. DE BUNES, V. AGUILAR, *Repertorio bibliográfico de las relaciones entre la península ibérica y el norte de Africa (siglos XV-XVI). Fuentes y bibliografía*, Madrid, 1989.

²⁶⁶ Cfr. C. MANCA, *Il modello di sviluppo economico delle città marittime barbaresche dopo Lepanto*, Napoli, 1982, pp. 69-78. Non bisogna poi sottovalutare il fatto che Cagliari aveva un importante ruolo mediterraneo come mercato degli schiavi mori: cfr. P. AMAT DI SAN FILIPPO, *Della schiavitù e del servaggio in Sardegna. Indagini e studi*, in «Miscellanea di storia italiana», serie III, II (1895), pp. 28-39, ripreso sostanzialmente da F. BRAUDEL, *Civiltà e imperi* cit., II, pp. 929-930.

²⁶⁷ I. F. FARAE, *De rebus Sardois* cit., pp. 260-261.

²⁶⁸ Cfr. P. MARTINI, *Storia delle invasioni* cit., p. 216 e J. DAY, *Villaggi abbandonati* cit., p. 125.

²⁶⁹ Cfr. O. ALBERTI, *La diocesi di Galtellì dalla sua soppressione (1495) alla fine del secolo XVI*, I, Cagliari, 1975, pp. 128-129; sulla genealogia della famiglia Guiso cfr. F. FLORIS, *Feudi e feudatari in Sardegna*, II, Cagliari, 1996, p. 461.

1581 i corsari saccheggiarono per la seconda volta la villa di Siniscola, ma mentre stavano trasportando il bottino e i prigionieri all'imbarco furono sorpresi dalla cavalleria miliziana, comandata da Bernardo Puliga, che inflisse loro una pesante sconfitta. Nel 1623 venne infine saccheggiato il villaggio di Posada, evacuato dagli abitanti²⁷⁰.

Il 3 ottobre 1628 le galere del Granducato di Toscana conseguirono un notevole successo navale contro la squadra tunisina nelle acque fra le isole Molar e Tavolara. Il combattimento, nel corso del quale restò ferito l'ammiraglio toscano Giulio Barbolani, fu asprissimo ma alla fine la galera capitana e la patrona tunisine restarono preda degli «stefanini» insieme a 306 schiavi mori: furono inoltre liberati ben 512, galeotti cristiani²⁷¹.

Le incursioni sulle coste della Gallura e della Baronia erano spesso guidate da rinnegati sardi. Il successo delle razzie si spiega infatti con la perfetta conoscenza dei luoghi colpiti. I rinnegati segnalavano gli approdi sicuri, i sentieri deserti, le fonti e i corsi d'acqua, ma soprattutto indicavano i momenti in cui i villaggi apparivano più indifesi. Il 23 settembre 1549 il governatore del Capo di Cagliari e di Gallura, Giacomo Aragall, ordinava l'arresto del traditore che aveva guidato i turchi nel feroce saccheggio di Orosei²⁷². Il rinnegato veniva considerato un infame: non a caso le pene erano severissime. Il 20 aprile 1563 Gerolamo de Perigino, alias Zambaldo, di Tempio veniva arrestato e confessava sotto la tortura di aver guidato i barbareschi negli stazzi e nelle capanne di Aggius dove avevano ucciso e catturato alcuni pastori. Il 18 giugno fu condannato a morte: fu impiccato («cum corda canapis ad collum suspendatur...») e il suo cadavere venne

²⁷⁰ Cfr. P. MARTINI, *Storia delle invasioni* cit., pp. 225, 230. Sulla cattura dei mori e la liberazione degli schiavi cristiani nell'isola di Tavolara cfr. il documento del 2 giugno 1562 in ASC, *Antico Archivio Regio*, vol. P2, cc. 135-135 v. Sulle incursioni barbaresche in Sardegna cfr. F. LODDO CANEPA, *La Sardegna dal 1478* cit., I, pp. 83-93; G. SORGIA, *La Sardegna spagnola*, Sassari, 1982 («Storia della Sardegna antica e moderna», diretta da A. Boscolo, 7), pp. 41-42, 45-53; E. SERRABLO AGUERLES, *Cerdeña y el peligro turco en el Mediterraneo durante el siglo XVI*, in *VI Congreso de Historia de la Corona de Aragón*, Madrid, 1959, pp. 933-952; F.C. CASULA, *Presenza turca in Sardegna in epoca moderna*, in *Atti del simposio di ricerche e di studi per uno sviluppo scientifico dei rapporti italo-turchi* (Ankara-Istanbul, 9-14 settembre 1980), Milano, 1981, pp. 43-79; G. OLLA REPETTO, *Cagliari crogiolo* cit., e, della stessa *Sardegna, Nord-Africa e Turchia. Saggio di fonti dell'Archivio di Stato di Cagliari*, in «Bollettino bibliografico della Sardegna», IV (1987), n. 7, pp. 33-48.

²⁷¹ Cfr. G.G. GUARNIERI, *I cavalieri di Santo Stefano nella storia della Marina italiana (1562-1859)*, Pisa, 1960, pp. 197-199. La cronaca del fatto era stata pubblicata in *Relazione della presa di due galere della squadra di Biserta fatta al di 3 ottobre 1628 dalle Galere della Religione di Santo Stefano*, Firenze, 1628.

²⁷² ASC, *Archivio Aymerich*, n. 624. Sul fenomeno dei rinnegati si rinvia soprattutto a B. BENNASSAR, L. BENNASSAR, *Les chrétiens d'Allah*, Paris, 1989, trad. it., *I cristiani di Allah*, pref. di S. Bono, Milano, 1991, con numerosi dati relativi al tribunale dell'Inquisizione in Sardegna, ed anche A. GONZALEZ RAYMOND, *La croix et le croissant. Les inquisiteurs des îles face à l'Islam 1550-1700*, Paris, 1992.

fatto a quarti²⁷³. Il 12 giugno 1562 Pietro Pinna, sospetto informatore dei mori che avevano fatto schiavi dei pastori nelle campagne e nei salti di Tempio («... ad capiendum quoddam *stacium* seu capannam pastorum in terris et saltu dictae villae»), veniva scagionato dall'accusa²⁷⁴.

Nel 1610 Giovanni Antonio Sanna del villaggio di Calangianus, sindaco dell'incontrada della Gallura, in una relazione al sovrano tracciava un fosco quadro della situazione della regione e delle «seys villas» una delle quali litoranea «donde muy amenudo estan peleando con los moros por no tener en toda la costa de aquella marina que es muy larga, si no solo dos torres lexos de los dichos lugares, los quales son abiertos sin ninguna otra defensa mas de los mismos vecinos della». Spesso giungevano le truppe miliziane « a defender y guardar los dichos lugares de Gallura y Terranova» e durante la loro permanenza i villici «dan de comer a ellos y a sus cavallos, hasta que el enemigo se retira». Tuttavia, poiché la regione era «tierra montañosa» nella quale si coltivava poco grano, capitava talvolta che la popolazione fosse costretta a cibarsi di «carne a solas sin pan por no tenerlo a causa del gran gasto que sustentan la mayor parte del verano por la vexación de los moros». La città di Sassari inviava ogni anno un *alguazil* per l'approvvigionamento delle «vacas y carneros» per la *carnisseria* urbana, depauperando notevolmente il patrimonio bovino della regione e provocando al tempo stesso «mucha hambre y necesidad». Il sindaco chiedeva che gli abitanti della Gallura e di Terranova non fossero «molestados con estos cargos» e con queste imposizioni²⁷⁵.

Nella seconda metà del XVII secolo la pressione navale barbaresca sulle coste della Gallura e della Baronia si allentò. Ma la presenza di galeotte, fuste e sciabecchi corsari restò endemica sino ai primi dell'Ottocento. I mori continuarono a frequentare i litorali spopolati e "desertificati" della Sardegna orientale. Potevano fare acqua e legna indisturbati. Spesso, in caso di maltempo, si rifugiavano nelle isole di Tavolara e di Molara o in quelle dell'arcipelago della Maddalena. Nel 1747 l'intendente generale, Cordara di Calamandrana, osservava che nel porto di Terranova «sogliono approdare galeotte di turchi»²⁷⁶. Per tutto il secolo XVII gli attacchi corsari si fecero più frequenti nei confronti delle navi che trasportavano merci o derrate alimentari²⁷⁷. Nel 1684 venti mori furono catturati nelle spiagge di

²⁷³ ASC, *Antico Archivio Regio*, vol. P2., cc. 197 v.-198, 237 v.

²⁷⁴ ASC, *Antico Archivio Regio*, vol. P2, c. 141 v.

²⁷⁵ ACA, *Cancilleria, Sardiniae*, reg. 4912, cc. 86v-87v., lettera di Filippo III al viceré, Valladolid, 16 aprile 1610, con cui si segnalava la supplica del sindaco gallurese.

²⁷⁶ «Relazione a Sua Eccellenza del giro...» cit.

²⁷⁷ Su alcuni naufragi verificatisi intorno alla seconda metà del XVII secolo, sul recupero del carico e sul valore dei beni cfr. ASC, *Antico Archivio Regio, Procuraione reale*, vol.

Posada dopo il naufragio della loro imbarcazione²⁷⁸. Altri quindici vennero fatti prigionieri nel 1687 nelle marine della Gallura²⁷⁹.

Per capire lo stato d'animo delle popolazioni basta leggere qualche documento del tempo, come il memoriale presentato dal «sindaco» Gianuario Rocca nel Parlamento del 1632 a nome della municipalità di Castellaragonese, per chiedere l'esonero dal pagamento dei dazi doganali sulle merci importate nel porto di Frigiano. Per motivare la petizione i consiglieri fecero una lunga cronistoria dei pericoli subiti e degli assalti respinti, raccontando come la loro città, «situada de munt de una montañia, que per naturallesa esta en sity enenspugunable» era una delle «fortaleses y clau de tot lo present Regne y siempre es estada imbiada dels enemichs», era stata espugnata novantacinque anni prima da Dragut (1537) che, giunto con trentasei galere francesi, per molti giorni «la combati per mar y per terra». Gli abitanti «se deffensaren y feren fugir al dit Dragut ab sa compagnia molts danifficats». Un'altra rapida incursione sulla città si verificò nel giorno di San Francesco del 1561 ed un'altra avvenne il 14 agosto 1597, quando quattro tartane, due brigantini e due fregate francesi, intorno alla mezzanotte, sbarcarono a terra quattrocento uomini che «ab molts artiffis de foch y en particular ab pitardos per enderrococar y cremar les portes» tentarono, senza peraltro riuscirvi, di espugnare la città. Ancora viva nella memoria degli abitanti della fortezza era l'assalto avvenuto nel marzo del 1612: due galere sbarcarono più di cento turchi i quali furono messi in fuga «sens fer dayn algu». Il sindaco, nel concludere il suo intervento, supplicava il viceré che tanta fedeltà e valore dimostrato dai cittadini di Castellaragonese venisse premiato accogliendo i capitoli presentati, affinché la città, «tant desabitada y pobre», non venisse abbandonata ma, accordandole privilegi e franchigie, potesse attirare nuovi abitanti («se animen altres persones anar y habitar en dita ciutat»)²⁸⁰.

BC31, *Registro contenente inventari di beni, di schiavi e di imbarcazioni depredate dal 1547 al 1605*; ed anche, *Risoluzioni di giunte, cause e pareri del Regio Patrimonio*, vol. P29, cc. 58, 59, 61, 86-87 v.; 96 e 99; vol. P30, c. 112 v.; P56, c. 132.

²⁷⁸ ASC, *Antico Archivio Reale*, vol. P55, c. 109 v.; risoluzione patrimoniale del 3 aprile 1684.

²⁷⁹ Per questi quindici mori il Regio Patrimonio rimborsò le somme spese per il loro vitto e vestiario, assegnò inoltre 30 scudi da dividere tra coloro che li avevano fatti prigionieri: 25 scudi furono assegnati al tenente di Terranova ed altri 35 a chi si era adoperato per il loro trasferimento a Cagliari dove furono destinati come galeotti alle galere regie (ASC, *Antico Archivio Regio*, vol. P56, c. 111-112 v.).

²⁸⁰ ACC, *Sezione antica*, vol. 10, *Atti del Parlamento del viceré marchese di Bayona (1631-1632)*, cc. 951-953. Cfr. anche il dettagliato resoconto fatto dal rappresentante di Castellaragonese nel Parlamento del 1688-89 sugli attacchi franco-turchi del secolo precedente alla fortezza del Capo di Sassari (ASC, *Antico Archivio Regio, Atti dei Parlamenti*, vol. 182, cc. 272-277).

9. Progetti di costruzione di torri litoranee.

Uno dei motivi che favorirono la desertificazione delle coste galluresi fu, oltre alle costanti scorrerie, la mancanza di validi strumenti di difesa statica per avvistare le imbarcazioni e per segnalare gli sbarchi. Già all'indomani della conquista catalano-aragonese del *Regnum Sardiniae*, Pietro IV disponeva il 13 maggio 1339 che tutto il litorale dell'isola fosse presidiato da vedette che, all'approssimarsi di navi nemiche, facessero segnali con fuochi («faraones et alia signa ignis aut fumi»), affinché i bastimenti catalani potessero evitarle e le truppe prepararsi alla difesa²⁸¹. Durante il suo soggiorno in Sardegna, il Cerimonioso ordinava nel 1354 la costruzione di torri e *specole* da cui dovevano partire i segnali (luminosi con specchi, fumi, falò notturni) per avvisare dei pericoli le popolazioni rivierasche²⁸². Secondo il Fara, che scrisse la *Chorographia Sardiniae* intorno al 1580 (cioè prima della costruzione della cortina litoranea del 1587-1591), furono erette in tutto 43 torri: 3 a nord, 4 ad est, 21 ad ovest e 15 a sud. Le quattro torri medievali della costa orientale erano quelle di Terranova, dove non lontano dal porto sorgeva una torre di avvistamento («... ubi est turris speculatoria non procul a portu»), di Posada, dove si trovava una munita fortezza (il castello della Fava), protetta da rupi scoscese, e quelle di avvistamento di Santa Maria Navarrese e del promontorio di Arbatax²⁸³.

Nel 1572 Marco Antonio Camos tracciava il primo progetto particolareggiato delle fortificazioni costiere della Sardegna. Secondo il capitano di giustizia di Iglesias era necessario dotare le coste dell'isola di 73 posti di guardia, dei quali 63 con torri e 10 posti di vedetta senza fortificazione. Per un piano efficace comunque, a suo avviso, si sarebbero dovute costruire 54 torri, di cui 50 *senzillas* (semplici), di piccola mole con un solo pezzo di artiglieria con funzioni di avvistamento e di allarme, e 4 *gallardas* (grandi), cioè grossi torrioni di spessa muratura con diversi pezzi di artiglieria, un

²⁸¹ ASC, *Antico Archivio Regio*, vol. B6, c. 156 v. Con lo stesso provvedimento il sovrano stabiliva che le spese per la difesa costiera sarebbero state a carico dei feudatari e delle popolazioni rivierasche.

²⁸² Cfr. V. ANGIUS, *Cagliari*, in G. CASALIS, *Dizionario* cit., III, p. 86.

²⁸³ I. F. FARAE, *In Sardiniae Chorographiam* cit., pp. 84-86. Nell'edizione critica curata da E. Cadoni è inspiegabilmente omessa la torre di «S. Mariae Navarresae» (presente invece in I. F. FARAE, *De chorographia Sardiniae*, ed. V. Angius, Calari, 1838, p. 32): non tornano infatti i conti dell'elenco stilato dall'umanista sassarese. In un'edizione critica sarebbe stato opportuno anche un riscontro con le altre edizioni a stampa.

Fara, probabilmente a conoscenza dei progetti del governo viceregio, indicava come siti opportuni per la costruzione di torri e vedette nella costa della Gallura: Santa Reparata; il porto e la foce del fiume di Longon Sardo; Capo Santa Maria; il porto e la foce del fiume d'Arzachena; Porto Cervo; Capo Figari; Capo Ceraso; Capo Cavallo; Capo Nuraghe o Capo della Capra; Capo Comino.

alcaide, artiglieri e soldati, posti nei punti chiave del litorale dell'isola (in Gallura, ad esempio, a Longon Sardo). Per tutta la rete difensiva costiera sarebbero stati necessari 144 uomini, 6 esploratori a cavallo ed uno a piedi. Intorno al 1575, dopo la caduta di La Goletta di Tunisi, Camos, intuendo le difficoltà economiche della Corona, proponeva che le 54 torri ipotizzate tre anni prima potessero essere ridotte a 30, con 67 uomini tra alcaidi, artiglieri e soldati²⁸⁴. Nel 1577 l'ingegnere Rocco Cappellino indicava nella carta geografica della Sardegna da lui disegnata 33 torri litoranee, tutte da costruire²⁸⁵.

I tempi erano maturi per l'attuazione del piano territoriale di difesa. I successi degli attacchi barbareschi iniziavano a preoccupare seriamente il governo di Cagliari e quello di Madrid. In una relazione del 16 agosto 1570 del protonotario del Consiglio d'Aragona, Girolamo Clemente, si legge, a proposito della baronia di Posada, che «los assaltos de cossarios turcos [...] son muy ordinarios en aquella costa». Veniva proposto da Clemente il restauro del castello della Fava, che avrebbe dovuto essere dotato di artiglieria (che sarebbe stata portata dall'Italia) e di altre armi. Pochi mesi prima i mori avevano infatti attaccato il villaggio, uccidendo un gran numero di abitanti (fra cui il capitano delle milizie Antonio Ruger), ma nonostante ciò i miliziani erano riusciti a metterli in fuga e a fare 14 prigionieri²⁸⁶. Nel 1582 i corsari saccheggiavano la villa di Quartu, a poche miglia di distanza da Cagliari, approfittando di una costa totalmente sprovvista di protezioni e di vedette. Proprio l'anno precedente Filippo II, avendo saputo che il viceré Michele de Moncada aveva fatto un sopralluogo delle «marinas para levantar algunas torres specialmente la del Capo di Bonifacio», promise il cospicuo finanziamento di 1.000 ducati per la costruzione di diverse torri e per il soldo delle guardie²⁸⁷.

²⁸⁴ Camos individuava alcuni punti strategici delle coste galluresi per la costruzione di torri e *atalayas* (vedette): Capo Testa, dove dinanzi alla Corsica «se ha de hazer atalaya ordinaria por tres ombres en una torre senzilla»; Longon Sardo, dove «en la boca del puerto» si sarebbe dovuta edificare una torre *senzilla*; Isola di Santa Maria, una torre piccola per tre uomini; Porto Puddu, una vedetta mobile con una guardia a cavallo; Capo d'Orso, una vedetta con due uomini senza torre «por la fragosidad de lugar»; Porto d'Arzachena, una «torre senzilla hazedera en la montaña alta medida dentro de tierra bien seys millas de la parte del puerto de Arsa-guena»; Porto di Cugnana («Conjanas») un *atalayador* a cavallo; Capo Figari («Cabo de Figueri») una torre *senzilla* per due uomini; Capo Ceraso («Cabo Cariossa») una torre *senzilla* per due uomini; Capo di Coda Cavallo una torre di avvistamento per tre uomini: «Punta de su Marronarju», nel territorio di Posada, «en la guardia donde esta un nurasci antiguo se ha de hazer atalaya ordinaria con dos hombres en una torre senzilla»; Monte Longo, torre con due uomini; Posada, «tiene un castillo que es uno de los homenage deste Reyno dicho el *Castillo de la Hava* muy fuerte por el sitio que con poco gasto se podria hazer inexpuñable» (E. PILLO-SU, *Un inedito rapporto* cit., pp. 3-5).

²⁸⁵ Cfr. L. PILONI, *Carte geografiche* cit., tav. XXIX; O. ALBERTI, *Le carte* cit., pp. 3-9.

²⁸⁶ ACA, *Cancilleria, Sardiniae*, reg. 4332, cc. 133 v.-134.

²⁸⁷ ASC, *Antico Archivio Regio*, vol. B4, c. 133.

Fu certamente il sacco di Quartu a porre la questione della realizzazione di una rete difensiva costiera al centro dei lavori del Parlamento che si aprì a Cagliari il 30 giugno 1583, sotto la presidenza del viceré Moncada²⁸⁸. I capitoli di corte presentati dai tre Stamenti sono nel complesso abbastanza simili: le torri dovevano essere erette nei golfi, nei porti e a difesa dei centri abitati; quelle che sorgevano nelle marine dei territori delle città e dei baroni dovevano essere mantenute dalle amministrazioni municipali e dai signori feudali. I fondi necessari per la costruzione e per il mantenimento delle torri dovevano essere ricavati dal dazio di un reale d'argento sull'esportazione di ogni quintale di formaggio, lane, cuoi, etc. Venne infine proposta una *Diputació* dei tre Stamenti per l'amministrazione dei fondi ricavati dal dazio²⁸⁹. Il 29 settembre 1587 – quindici anni dopo il progetto elaborato dal Camos – Filippo II sanzionava con una prammatica regia i capitoli parlamentari e affidava la salvaguardia del Regno alle maglie delle difese fisse, e cioè delle torri, accantonando il sistema mobile basato sul pattugliamento marittimo da parte delle galere²⁹⁰.

²⁸⁸ «... annis prateritis – si legge nella lettera di Filippo II al viceré per la convocazione delle Corti (29 marzo 1586) – cum rex turcorum in nostre Sanctae Fidei Catholice inimicus aliquas maritimas expeditiones contra Nostra Regna et dominia emississet, Regnum ipsum (Sardiniae) militiae stipendiario tormentis et omnibus aliis ad ejus tuitionem necessariis ita muniendum curavimus, ut non solum se defendere, sed hostes propulsare facile posset, maxime incohatis et erectis illis tantis praesidiis (propugnaculis), quae perficiantur, non erit amplius de eo timendum [...] operae pretium duximus illa [...] communire et prescribere regnum nostrum Sardiniae quod Africae provinciae et Saracenis [i barbareschi] [...] nunc est frons propugnaculum [...] et inimicorum terris vicinum maxime qualitatit et importantiae extitit, tueri et defendere modis omnibus decrevimus presidia illic incoata perficiendo et militibus tormentis, et aliis ad ipsius custodiam necessariis quoties opportuerit muniendo, omniaque alia faciendo, donec populorum ac subditorum nostrum quieti et securitati...» (ASC, *Antico Archivio Regio, Atti dei Parlamenti*, vol. 165, cc. 1-3 v).

²⁸⁹ CDS, II, sec. XVI, doc. n. XXXVII, pp. 222-223.

²⁹⁰ J. DEXART, *Capitula* cit., III, libr. VIII, cap. 7-9, pp. 1345-1351; CDS, II, sec. XVI, n. XXXVIII, pp. 223-229. Sul sistema difensivo costiero e sulle torri vi è una nutrita bibliografia. Oltre gli studi degli inizi del secolo, F. CORRIDORE, *Documenti per la difesa marittima della Sardegna nel secolo XVI*, Torino, 1901; V. VITALE, *La difesa e gli ordinamenti militari della Sardegna durante il dominio spagnolo*, Ascoli Piceno, 1905, con una precisa definizione dell'organizzazione delle truppe miliziane; G. CONTEDDU, *Legislazione passata e vigente ed atti di amministrazione illustrativi sulle torri litoranee della Sardegna, specialmente riguardo alla torre di Santa Lucia di Siniscola*, Sassari, 1912, cfr. soprattutto E. PILLOSU, *Le torri litoranee in Sardegna*, Cagliari, 1957, che offre il primo quadro d'insieme su questa tematica. Fra gli studi più recenti cfr. F. FOIS, *Torri spagnole e forti piemontesi in Sardegna. Contributo alla storia dell'architettura militare*, Cagliari, 1981; P. CASTELLI, *La progettazione del sistema territoriale di difesa*, in *Arte e cultura* cit., pp. 41-67; B. ANATRA, *Dall'unificazione aragonese* cit., pp. 478-480; A. MATTONE, *Le istituzioni militari*, in *Storia dei Sardi* cit., III, pp. 65-77; F. RUSSO, *La difesa costiera del Regno di Sardegna dal XVI al XIX secolo*, Roma, 1992, assai documentato, che resta certamente lo studio più attento sui problemi della difesa militare; G. MONTALDO, *Le torri costiere della Sardegna*, Sassari, 1992, con un saggio di F.C. CASULA, *Torri costiere e difesa antibarbaresca nella Sardegna moderna*, pp. 17-28. Cfr. inoltre il catalogo della mostra *Cultura delle coste in Sardegna. La difesa costiera: i documenti, le immagini, i modelli*, Cagliari, 1988, pp. 18-34.

Il piano di difesa costiera venne compiutamente realizzato nell'arco di un ventennio, dal 1591 al 1610, con la costruzione di 52 nuove torri. I lavori si svolsero tra mille complicazioni: si trattava di costruire le torri in luoghi spesso inaccessibili, privi di strade, con difficoltà talvolta insormontabili per il trasporto dei materiali. A ciò si aggiungevano le continue molestie barbaresche: nel 1527, ad esempio, gli operai che per conto della municipalità di Sassari costruivano la torre dell'Isola Piana, nello stretto di Fornelli dinanzi all'Asinara, furono attaccati da 8 galere e da 400 mori. Nel 1587 i corsari assalirono la torre che si stava costruendo a Longon Sardo, uccidendo operai e miliziani²⁹¹. Nel 1623 i mori occuparono la torre di Flumentorgiu nel territorio di Iglesias, catturando l'alcaide e i soldati. La torre di Longon Sardo venne attaccata anche ai tempi del viceré marchese di Castel Rodrigo (1658-1662), ma i barbareschi vennero respinti da un artigliere di Tempio, Giovanni il Gallurese, destinato a diventare un celebre bandito²⁹². Nel 1720, quando l'ingegnere piemontese Felice De Vincenti disegnò la sua carta geografica della Sardegna, il Regno disponeva di 81 fra vedette e torri costiere²⁹³.

Il piano difensivo elaborato nel 1572 dal Camos prevedeva nelle coste della Gallura, da Capo Testa a Posada, la costruzione di ben 10 torri, con 25 uomini di stanza, e di 2 posti di avvistamento, con 2 vedette fisse e 2 a cavallo. Eppure nella realizzazione concreta del piano territoriale di difesa costiera la Gallura – a parte le torri di Capo Testa e di Longon Sardo, poste a presidio delle Bocche di Bonifacio – era, sino alla torre *senzilla* di Santa Lucia di Posada, del tutto sguarnita. Il territorio della «costa di Tramontana», cioè quello che si estendeva «dal fiume di Cocinas [Coghinas] sino a Terranova», era completamente disabitato. In questa lunga fascia litoranea, come osservava una relazione anonima degli anni venti del Settecento, era possibile «sbarcare primieramente nella plaia d'Enas, Longosardo, porto Pozzo, Liscia, golfo di Arsachena, porto di Congianus, e golfo di Terra Nuova: ricetti tutti sicuri per qualunque armata navale, ma non seguirà in cotesti alcun sbarco per esser il paese disabitato eccetto che volessero provvedersi di bestiame sendovene quantità. Le ville vicine sono Tempio, Agius, Calangianus, Luras, Nugas e Terra nova»²⁹⁴.

Lo spopolamento gallurese era la causa principale del cinico calcolo strategico dei comandi militari del Regno. D'altra parte un nemico che

²⁹¹ Cfr. P. MARTINI, *Storia delle invasioni* cit., pp. 228, 230.

²⁹² G. ALEO, *Storia cronologica di Sardegna (1637-1672)*, tradotta da padre Atanasio da Quartu, Cagliari, 1926, p. 115. Si tratta di una pessima edizione del manoscritto seicentesco del cappuccino cagliaritano.

²⁹³ L. PILONI, *Le carte geografiche* cit., tav. LVI.

²⁹⁴ ASC, *Segreteria di Stato e di Guerra*, serie II, b. 1168, «Nota dei porti e spiagge di questo Regno con le loro capacità e distese, e quali terre siano circonvicine».

fosse sbarcato in una regione quasi disabitata come la Gallura, dove per miglia e miglia non si incontrava un villaggio, come avrebbe potuto sostenere la truppa o alloggiare i soldati? Senza difese, senza ripari, in un terreno in gran parte montuoso e ricoperto di boschi o nelle pianure paludose ed infestate dalla malaria, sarebbe stato facilmente battuto dalle truppe locali. Insomma, la Gallura non aveva alcun rilievo strategico nel sistema territoriale di difesa del Regno. Terranova era cinta di mura ed avrebbe potuto resistere in attesa del *socorro* delle truppe miliziane o dei fanti del presidio di Castellaragonese. Il castello medievale di Pedreso, a poche miglia dalla città, nel quale, come scriveva Camos, «suelen hazer guardia ordinaria», poteva essere utilizzato come osservatorio costiero «en correspondencia con el Cabo del Figueri»²⁹⁵.

Tuttavia nel Parlamento del 1688-89 il rappresentante del villaggio di Tempio, Sebastiano Garrucho, rivendicava con forza la necessità della costruzione di torri a difesa dell'entroterra gallurese. Constatando che da Santa Lucia a Longon Sardo non vi era alcuna torre, domandava che ne venissero innalzate almeno cinque dinanzi alle isole «adiacenti», tradizionale rifugio dei corsari che le usavano come base per le incursioni costiere. Egli proponeva di costruirle dinanzi all'isola di Tavolara, a Capo Figari, a Cala di Volpe, dinanzi all'isolotto di Nibani, a Capo d'Orso e a guardia dell'arcipelago della Maddalena²⁹⁶.

Per tutto il XVIII secolo il governo sabauda progettò la costruzione di nuove torri litoranee nelle coste della Gallura. Felice De Vincenti, nei primi anni venti del Settecento, effettuò una ricognizione costiera partendo dalla torre di Santa Lucia di Posada («unica torre che in tutto il litorale di Levante e Tramontana sino a Longosardo si trova») fino a Capo Pecora per redigere una carta che indicasse le torri «già esistenti tanto di difesa che d'osservazione» e quelle che riteneva «indispensabili tanto per la sicurezza di detto litorale dall'invasione dei mori che dai disordini ed insulti che sogliono commettere i Bonifacini, massime nella Gallura». De Vincenti prevedeva dunque la costruzione di 12 torri: una sopra il «capo di Otiolo o Punta Pedrosa [...], a capo Coda Cavallo [...], a Punta di San Paolo che viene quasi al fuor del mare [...] alla bocca del porto di Terranova [...], al capo

²⁹⁵ E. PILLOSU, *Un inedito rapporto cit.*, p. 4.

²⁹⁶ ASC, *Antico Archivio Regio, Atti dei Parlamenti*, vol. 183, cc. 656-659. Secondo il rappresentante della villa la mancanza di torri, per le continue scorrerie dei mori che spesso si spingevano fino ad otto miglia nell'entroterra, era di grave pregiudizio per il commercio e per le comunicazioni. Proprio quell'anno i barbareschi avevano catturato cinque uomini. Qualora la *real hacienda* non fosse stata in grado di sostenere la spesa per la costruzione delle nuove torri litoranee, il villaggio di Tempio proponeva di sopprimere in ogni torre del Regno due *plazas* (impieghi) e di destinare quelle somme per la costruzione di almeno un'*atalaya* fortificata ogni due anni.

Figari [...], al golfo del Pepe, per sicurezza della Cala chiamata la Marinella [...] e la gola detta della Volpe [...], nella punta detta l'Isca segada [...], al capo Libano [...], al capo detto d'Isca de Vacca che guarda l'isola delle Biscie perché possa difendere l'entrata di porto Cervo [...], nella spiaggia e punta detta del Darzenale che guarda a Capo d'Orso [...], al capo di Marina [...], alla punta detta Santa Maria». Queste torri dovevano essere munite di cannoni e spingarde e di «altro armamento», nonché difese da almeno due soldati, un artigliere e un alcaide²⁹⁷.

L'«idea di far costruire dieci torri nei diversi siti del litorale del Regno e massimamente sulle spiagge della Gallura e di Terranova le quali ne sono sprovvedute» venne riconsiderata dal viceré, conte di Bricherasio, il 2 marzo 1752. Il viceré, riprendendo il progetto elaborato nel 1736 dal marchese di Rivarolo, si faceva interprete della necessità di innalzare torri nelle deserte marine galluresi²⁹⁸. Il progetto del Bricherasio era davvero «un'opera grandiosa», giacché prevedeva la costruzione di 50 torri «per cingere completamente il litorale del Regno». Il 18 maggio 1754 il progetto venne analizzato da una giunta composta dal viceré, dal reggente Francesco Enrici, dall'intendente generale Francesco Cordara, dall'avvocato fiscale regio Ignazio Arnaud e dall'avvocato fiscale patrimoniale Pietro Sanna Lecca. La giunta, pur valutando l'opera «costosissima», sottolineava la «necessità del torreggiamento» sia per «il pubblico bene e per la difesa della pubblica salute a effetto d'impedire le comunicazioni coi bastimenti provenienti da' luoghi infetti», sia per «impedire le invasioni e depredazioni continue dei corsari», sia infine «per il beneficio che ne ridonderebbe alle Regie Finanze dall'impedimento, che pur si frapporterebbe ai contrabbandi, che sono frequentissimi in questi luoghi marittimi». La soluzione per «supplire a spesa sì grande» veniva individuata nell'«accrescere il diritto dell'estrazione delle lane, formaggi e cuoi», ma l'aumento dei dazi non era «eseguibile senza il consenso dei Stamenti»²⁹⁹.

In un parere dell'11 settembre l'intendente Cordara proponeva una soluzione alternativa, quella di chiedere alle comunità, che «con tanto pre-

²⁹⁷ ASC, *Segreteria di Stato e di Guerra*, serie II, b. 1091.

²⁹⁸ L'esigenza era emersa come uno degli strumenti più efficaci di lotta al contrabbando in base al progetto del 29 novembre 1736, che considerava «indispensabile il torreggiamento della Gallura o sia la Marina di Tempio, ove Corsi e Corsari senza ostacolo potevano continuare il contrabbando e li depredamenti». La necessità di contrastare i frequenti episodi di «sfrorso» e di sorvegliare i litorali venne ribadita anche nel corso della visita del Regno, quando il viceré a Tempio analizzò la situazione della Gallura: AST, *Sardegna, Politico*, cat. 2, mazzo 5, n. 12, «Relazione dello stato del Regno di Sardegna e delle provvidenze date per il buon governo del medesimo...» (1737). Tuttavia il progetto del 1736, come commentò il Bricherasio, «non ebbe il suo effetto perché egli stesso l'abbandonò».

²⁹⁹ ASC, *Segreteria di Stato e di Guerra*, serie II, b. 1091.

giudizio delle loro domestiche e rurali attendenze sono astrette concorrere mediante i loro individui alle ronde del litorale», una «contribuzione» per la costruzione delle torri da decurtare dalle spese per le «ronde non più necessarie»³⁰⁰. Il 16 febbraio 1755 il segretario di Stato a Cagliari, avvocato Giuseppe Ponza, chiedeva un ulteriore approfondimento sulle spese previste e sull'effettiva utilità del progetto, che sarebbe stato opportuno esaminare «parte a parte» in tutti i suoi dettagli, meglio ancora se esemplificati da una carta geografica. In ogni caso, secondo Ponza, si doveva preliminarmente effettuare una ricognizione dei porti, delle cale e dei capi ove «ergere le predette torri», calcolando le spese annuali per il «mantenimento delle fabbriche», per la dotazione delle artiglierie e delle munizioni, per i salari degli alcaidi, artiglieri e soldati, e soprattutto «il fondo di contante» che sarebbe stato stornato dal bilancio dell'Amministrazione delle torri «pel pagamento delle prime spese».

Il 18 maggio l'ingegnere, capitano Soleri, redigeva una dettagliata relazione sui siti in cui far costruire le 50 nuove torri. Le 10 torri previste per le coste della Gallura tenevano conto dei progetti precedenti ed in particolare di quello di De Vincenti. Soleri aveva indicato i luoghi «per accertata sicurezza di detto litorale tanto dall'invasione de' mori che dai disordini e insulti che sogliono ivi commettere i Bonifacini massime nella Gallura»³⁰¹.

³⁰⁰ Soprattutto in Gallura il sistema di vigilanza dei litorali era estremamente carente. Dall'Isola Rossa sino a Porto S. Paolo si calcolavano 77 miglia: «In detto distretto non vi sono che due torri cioè la torre Vignola e quella di Longon Sardo», che era «lontana 29 miglia» e questa a sua volta 48 miglia «dalla Punta di S. Paolo». I litorali erano sorvegliati dai capitani della cavalleria miliziana, don Francesco Manconi, «che invigilerà dall'Isola Rossa sino a Longon Sardo», don Giacomo Riccio di Tempio, «che invigilerà da Longo Sardo sino alla Punta di San Paolo». I villaggi, che in caso di sbarco corsaro avrebbero dovuto «accorrere alle marine», non erano solo quelli della Gallura (Tempio, Calangianus, Bortigiadas, Nuchis, Luras, Aggius), ma anche quelli dell'Anglona (Nulvi, Laerru, Perfugas, Chiamaronti, Martis). Da Nulvi alle spiagge di Terranova era necessario un giorno di viaggio a cavallo (b. 1091).

³⁰¹ Nella sua relazione «da levante a ponente» Soleri proponeva la costruzione delle seguenti torri: 1) «Sopra il Capo di Ottiolo o Punta Pedrosa» una «torre di difesa a due pezzi di cannone da libbre 4, uno spingardo» con una guarnigione di 2 soldati, un artigliere ed un alcaide; 2) a Capo Coda Cavallo altra torre di difesa con lo stesso armamento; 3) a «Punta di San Paulo, che viene quasi al fuor del mare», una torre con 4 pezzi, 2 da 8 libbre e 2 da 4, 2 spingarde e la guarnigione di 5 soldati, un artigliere, un alcaide, a presidio delle isole di Tavolara e di Molara «dove sogliansi annidare i turchi»; 4) una torre da 4 pezzi alla bocca del porto di Terranova; 5) una torre da 2 pezzi a Capo Figari; 6) due torri da 4 pezzi alla «punta detta d'Isca Segada» e a Capo Libano per la sicurezza della cala della Marinella e della cala di Volpe «posti frequentati da' Mori come da' Bonifacini»; 7) al Capo di Liscia di Vacca «che guarda l'isoletta delle Biscie» una torre da 2 pezzi; 8) una torre alla spiaggia e punta «detta del Darzenale» con 4 pezzi d'artiglieria a presidio dei contrabbandi che si praticavano nel golfo d'Arzachena; 9) una torre «di difesa munita» a Capo d'Orso; 10) due torri di 3 pezzi d'artiglieria a «Capo Marina» ed «alla penisola delle Vacche» per difendere «l'entrata del Porto Pozzo nido de' Mori che ivi sogliansi tenere in agguato per prendere quei bastimenti che sogliono capitare e dove altresì si fanno frequentemente de' contrabbandi». Soleri prospettava anche la necessità di proteggere l'ingresso del porto di Longon Sardo, di munire la torre di Capo Testa che era da 25 anni priva di artiglieria e di ristrutturare quella di Vignola (b. 1091).

L'obiettivo del governo viceregio non era soltanto quello di proteggere i litorali dall'endemica presenza barbaresca, quanto soprattutto quello di impedire i contrabbandi e gli «sfrosi». A Torino nel corso delle riunioni di giunta del 1755 presieduta dal ministro Bogino, con la partecipazione del conte di Bricherasio, la questione del «torreggiamento» del Regno venne valutata con estrema ponderazione. L'ex viceré ribadì la sua posizione: le 50 torri avrebbero impedito gli sbarchi corsari e «gli enormi contrabbandi in ogni genere». Si sarebbero a tal fine potuti risparmiare anche i 1.200 scudi che si spendevano ogni anno per le «ronde» della cavalleria miliziana. Vi sarebbero stati inoltre notevoli benefici economici, certo in una prospettiva di lungo periodo: l'estensione delle coltivazioni nelle pianure costiere in gran parte incolte, col relativo aumento della produzione cerealicola; la sicurezza nella pesca del tonno e del corallo; il «ridurre alla divozione della Sardegna» le isole dell'arcipelago della Maddalena che avrebbe in parte colpito le «estrazioni» clandestine; i maggiori introiti daziari sulle esportazioni.

Le spese calcolate dall'ingegner Soleri per la costruzione di 47 torri erano davvero ingenti: 567.759 lire sarde (pari a 748.414 lire piemontesi), a cui bisognava aggiungere la somma per l'acquisto delle artiglierie e delle munizioni che ammontava a 32.600 lire sarde (pari a 52.160 lire piemontesi). Nonostante la possibilità di coinvolgere gli Stamenti e le municipalità, di permutare con l'Inghilterra e la Svezia il sale sardo con armi e cannoni, di ritoccare il diritto del reale, la somma era di fatto troppo elevata per le finanze del Regno³⁰².

Il nuovo viceré, conte della Trinità, faceva presente in un dispaccio del 15 ottobre 1755 di reputare inidoneo il progetto del suo predecessore, ritenendo «migliore del torreggiamento» la formazione di un'agile squadra navale composta da «sciabecchi e galeotte»³⁰³. Un parere del Supremo Consiglio di Sardegna del 1° dicembre, redatto dal reggente Paliacho e dall'avvocato fiscale Dani, respingeva definitivamente il «proposto torreggiamento» a «vantaggio dello stabilimento degli sciabecchi e galeotte». L'argomentazione addotta – oltre, ovviamente, la spesa considerata «troppo esuberante» – era che per completare la cortina di torri costiere sarebbero stati

³⁰² A. BONGINO, *Relazione dei vari progetti* cit., pp. 318-336.

³⁰³ ASC, *Segreteria di Stato e di Guerra*, serie I, vol. 287, cc. 163 v.-164 v. Il viceré si dichiarava però favorevole alla costruzione di «qualche nuova torre in certi luoghi veramente molto esposti»; ricordava inoltre che proprio quell'anno nella costa di Arzachena «li mori hanno osato sbarcare e hanno depredato le capanne dei pastori». Il viceré avrebbe successivamente emanato «istruzioni generali a tutti gli alcaldì, artiglieri e torrieri del Regno» per la «custodia delle torri, delle acque dei litorali e uomini contro li barbareschi e così della protezione e difesa dei bastimenti amici, per la salute pubblica, per l'impedimento di contrabbandi»: ASC, *Segreteria di Stato e di Guerra*, serie II, b. 1092, copia del 1777.

necessari almeno 25 anni, mentre la squadra navale avrebbe potuto «apportare il vantaggio nel tempo stesso» del suo «stabilimento»³⁰⁴.

Nella riunione di giunta venne dunque deciso di accantonare per gli alti costi il progetto del «torreggiamento» ma nel contempo di considerare «indispensabile» le 10 torri per «difendere il litorale della Gallura che è il più infestato dai Mori e dove trionfa il contrabbando». Si riteneva inoltre opportuno far visite periodiche alle torri costiere per verificare la condotta dei «torrari», licenziando i «negligenti o colpevoli». Veniva anche presa in considerazione l'eventualità di «abilitare» alle esportazioni cerealicole non soltanto il porto di Longon Sardo ma anche quelli di Liscia e di Arzachena³⁰⁵.

Nel 1761 l'ingegner Vallin ricevette l'incarico di effettuare una ricognizione di Porto San Paolo e dell'isola di Tavolara per decidere in quale delle due località costruire una torre di difesa. Dopo il sopralluogo l'ingegnere piemontese scelse Porto San Paolo, spiegando che riteneva «di molto vantaggio al Regno che venghi la torre proposta fabbricata alla porta destra entrando nel porto suddetto, piuttosto che nell'isola [...], mercé che in tal sito non porterebbe altro vantaggio se non d'impedire ai mori di provvedersi d'acqua e difendere una parte della bocca di detto porto». La torre avrebbe custodito non soltanto «il porto intiero [...] ma anche una buona parte della spiaggia vicina [...] e non potranno avvicinarsi li mori né all'uno e all'altro dei detti porti, né potranno ricoverarsi in essi, né provvedersi della tanto a loro necessaria acqua»³⁰⁶.

Il parere di Vallin venne trasmesso al governatore del Capo di Sassari e di Logudoro, il quale ricordava che si era deciso di costruire due torri, una

³⁰⁴ A. BONGINO, *Relazione dei vari progetti* cit., p. 336.

³⁰⁵ «Il conte di Bricherasio – scriveva Bongino nella sua relazione – considerando che in tutta la Gallura non vi è alcun porto con cui si possa dare sfogo da questa parte ai generi che si raccolgono, e non convenendo ai terrazzani di condurli negli altri porti, attesa la situazione della distanza assai considerabile che importerebbe più del valore dei medesimi generi all'oggetto di dare una facilità a questi abitatori di poterne far esito propone che si aprano due porti di Lixia ed Arzachena nei quali si dice che si troveranno negozianti, che a giusto prezzo, e pagando i dritti dovuti, comprenderanno tutti i generi vendibili. Con questo mezzo assicura che si tolgano li contrabbandi» (A. BONGINO, *Relazione* cit., p. 353).

Nel 1754 era pervenuta all'intendente generale la richiesta della costruzione di una torre a Posada «para impedir los contrabandos y aportamientos de barcos, assi de moros», in località *Portucuada*, da cui si potessero sorvegliare e «reparar al desembarco» che di solito si verificava nei porti di «Zapadinu, Segafustes, Sant'Anna e porto Ainu», tutti molto frequentati da «cursados de moros y bonifacinos». Si proponeva inoltre la costruzione di una torre a Capo Coda Cavallo e nel porto di Cala Girgolu, località confinanti con il territorio di Terranova ma molto distanti dall'abitato, ed in cui erano soliti approdare «muchos bastimentos de moros y contrabandistas» e si verificavano «abusi e crimini di ogni genere» (ASC, *Segreteria di Stato e di Guerra*, serie II, b. 1091).

³⁰⁶ ASC, *Segreteria di Stato e di Guerra*, serie II, b. 1091, «Sentimento del signor capitano ingegnere Vallin, intorno alla costruzione d'una torre nel Porto di San Paolo o nell'isola di Tavolara» (Cagliari, 11 febbraio 1761).

nell'isola e l'altra sulla punta di Porto San Paolo. Il comandante delle regie galere, cavaliere de Blonay, si era espresso a favore della sola torre a Tavolara. Ma Vallin replicò che la torre dell'isola di Tavolara «poteva essere bloccata dai barbari, senza che l'altra potesse soccorrerla», e conveniva pertanto iniziare i lavori con la costruzione di quella prevista a Porto San Paolo³⁰⁷.

Negli anni del riformismo boginiano si tentò una riattivazione ed una ricalificazione dell'Amministrazione delle torri, allo scopo di evitare sprechi e disfunzioni e con l'obiettivo di rendere il più possibile efficace quello che in fondo rappresentava il più importante sistema di difesa e di vigilanza costiera del Regno. Lo strumento prescelto fu quello di visite e di ispezioni periodiche da parte di ingegneri e di ufficiali di artiglieria per verificare lo stato delle fortificazioni, l'efficienza delle artiglierie, il numero e le capacità dei torrieri. La prima parziale visita fu compiuta dal 27 maggio al 31 giugno 1761 dal luogotenente d'artiglieria, ingegner Pietro Marta, che lasciò una approfondita relazione sullo stato di forza della cortina di torri litoranee della Sardegna meridionale³⁰⁸.

Nel 1767 la visita «generale» fu effettuata dal capitano delle torri, il cavaliere cagliaritano Antioco Ripoll, che, a quasi due secoli di distanza dal periplo del Camos, compì l'identico tragitto per accertare l'efficienza del sistema territoriale di difesa del Regno. Nella sua relazione sono minuziosamente descritte tutte le 64 torri costiere, con dati sull'armamento, sulle eventuali necessità di restauro, sui segnali, sul numero dei soldati, degli artiglieri e degli alcaidi. A proposito delle quattro torri della Gallura – Isola Rossa, Vignola, Longon Sardo, Santa Lucia di Posada – Ripoll poneva ad esempio in rilievo l'età relativamente «tarda» di alcaidi e soldati: l'alcaide dell'Isola Rossa aveva 51 anni, quello di Vignola 58 e quelli di Longon Sardo e Posada 63 anni. L'età dei soldati e degli artiglieri oscillava fra i 35 ed i 56 anni (solo all'Isola Rossa troviamo un soldato di 30 anni e a Vignola uno di 26). Nel complesso l'armamento delle torri dell'Isola Rossa (aveva necessità di una spingarda), di Vignola (mancava il canocchiale) e di Posada (era necessario il rifacimento dell'intonaco «più smaltar la piazza d'armi perché l'aqua penetra») era accettabile. A Longon Sardo, invece, la fortifi-

³⁰⁷ *Ivi*, «Representation de Monsieur le Chevalier de Blonay a regard des tours à S.E. Monsieur le comte Tana...» (Cagliari, 29 agosto 1759). Il comandante era convinto della necessità di «faire une tour a l'isle de Taulard que c'est sans contrait un des meilleurs moyens de déloger les barbaresques des côtes de ce Royaume...».

³⁰⁸ *Ivi*, «Relazione della visita delle torri fatta per ordine di S.E. il viceré conte Tana...» (3 luglio 1761). Cfr. a proposito della politica sabauda sulle torri litoranee anche F. RUSSO, *La difesa costiera* cit., pp. 211 ss. Cfr. inoltre *Istruzioni generali di Sua Eccellenza il viceré conte Valperga di Masino concernenti gli obblighi delli capitano, capitan-tenente, tenente, alcaidi... delle torri del Regno...* (20 ottobre 1782), Cagliari, 1782.

cazione più importante a presidio delle Bocche di Bonifacio e della Corsica, i fucili erano «inservibili» e vi era necessità di una spingarda³⁰⁹.

La presenza barbaresca nelle acque della Gallura e della Baronia restò costante per tutta la seconda metà del XVIII secolo e per il primo quindicennio del XIX. Anzi, proprio il 6 giugno 1806 il villaggio di Orosei fu vittima dell'attacco di una flottiglia tunisina, composta da una fregata, da quattro sciabecchi e quattro piccoli legni, che ricordava quelli dei tempi di Barbarossa e di Dragut. Ma gli abitanti opposero una fiera resistenza cacciando gli invasori e uccidendo 80 corsari³¹⁰. Restava dunque irrisolto il problema della difesa di numerose zone costiere. I progetti elaborati negli anni precedenti dal De Vincenti, dal Soleri, dal Vallin, giacevano negli archivi della Segreteria di Stato cagliaritano e del Ministero torinese. La soluzione della difesa mobile si era rivelata assai deludente. In Gallura l'interesse strategico del governo si era concentrato soprattutto sui lavori di fortificazione delle «isole intermedie»: nell'autunno del 1767 erano iniziate le opere di edificazione del forte di Guardia Vecchia, posto nel punto più elevato dell'isola della Maddalena, da cui si poteva agevolmente controllare la navigazione nelle Bocche ed i movimenti dei contrabbandieri bonifacini. Nel 1771 iniziarono i lavori di costruzione del forte dell'isola di Santo Stefano, posto a guardia del porto maddalenino di Cala Gavetta³¹¹.

L'ipotesi di riconsiderare sotto nuova luce i vecchi progetti del «torreggiamento» venne riproposta nell'autunno del 1789. L'intento era quello di riconvertire l'impegno di spesa sostenuto annualmente per gli armamenti marittimi nella costruzione di nuove torri. La prospettiva di una valorizzazione della difesa statica era stata abbandonata nelle riunioni di giunta del 1755 a favore della «convenienza» di una squadra navale. Ora questa non appariva più così conveniente: per il mantenimento di 10 gondole si spen-

³⁰⁹ AST, *Sardegna, Economico*, cat. 3, marzo 1, «Visita generale delle torri del Regno fatta dal cav. Ripoll...» (1767). Dopo la visita Ripoll propose il trasferimento di numerosi alcaidi e artiglieri come emerse da una nota non datata dello stesso anno: ASC, *Segreteria di Stato e di Guerra*, serie II, b. 1092. Dalla torre di Vignola a quella di Longon Sardo fu trasferito l'alcaide Giacomo Sini, e all'inverso Bartolomeo Pischedda da Longon Sardo a Vignola. Dalla torre di Vignola a quella dell'Isola Rossa e viceversa vennero trasferiti gli artiglieri Simone Sales e Matteo Maras. I motivi dei trasferimenti erano dovuti al fatto, come spiegava lo stesso Ripoll in un'altra lettera del 1767, che aveva saputo che «qualche torrero faceva o permetteva far li contrabbandi».

³¹⁰ Cfr. P. MARTINI, *Storia della Sardegna dall'anno 1799 al 1816*, Cagliari, 1852, pp. 158-161. L'episodio di Orosei è stato di recente ricostruito anche da M. CARTA, *Tomaso Mojo-lu tra mito e realtà. Attività portuale e invasioni moresche ad Orosei tra Cinquecento ed Ottocento*, Nuoro, 1994, pp. 73-91.

³¹¹ Cfr. A. GARELLI, *L'isola della Maddalena* cit., pp. 74-87; P. GIANCHETTI, *Mostra sulle fortificazioni della Maddalena*, La Maddalena, 1985, pp. 5-9 e *I forti dell'arcipelago*, La Maddalena, 1995, pp. 5-13.

devano in otto mesi 24.532 lire sarde; per quello annuale delle «tre gondole corsali in Gallura» 11.941 lire sarde; per i due feluconi di 30 uomini ciascuno 26.292 lire; per una mezza galera che navigava solo nella buona stagione 27.000 lire. In tutto 89.765 lire sarde. Per il mantenimento delle torri esistenti si spendevano 68.898 lire sarde.

Il piano di riconversione finanziario e di potenziamento del sistema di sorveglianza e di difesa costiera basato sul «torreggiamento» venne discusso nel «congresso» del 30 aprile 1790. Il nuovo piano, che si soffermava a lungo sulle prospettive di recupero di risorse finanziarie nel bilancio del Regno per procedere ai lavori, prevedeva la costruzione di 14 torri, di cui ben 8 erano dislocate lungo i litorali della Gallura e della Baronia. Le località prescelte erano: l'isola della Maddalena; il porto di Terranova; Porto San Paolo; Cala Sarraina nelle coste di Aggius («questo sito è l'emporio dei contrabbandi»); Porto Cervo o, in alternativa, Capo Libano («entrambi sono d'importanza per la difesa dalle incursioni de' barbareschi, per prevenire gli sfrosi»); Capo di Ferro o l'Isola delle Biscie; Capo Comino; Porto di Orosei³¹².

Proprio la comunità di Orosei aveva inoltrato il 25 settembre 1788 una supplica al viceré in cui lamentava la «falta de torre en essa playa» dove era «costante el frequente desembarco de barbarescos». I consiglieri ricordavano che l'anno precedente un battello che nel porto stava «descargando y cargando trigo» era stato assalito da uno sciabeco con oltre 300 mori e aveva potuto «assistido de la Divina gracia, evader la presa» e che tre o quattro gondole bonifacine «no quisieron en modo alguno salir a la defensa» di quei disgraziati. Concludevano che, a parte il costante pericolo cui erano sottoposte le popolazioni, la presenza barbaresca colpiva il commercio e i traffici con grande danno della comunità³¹³.

Nell'ottobre del 1791 il segretario dell'Amministrazione delle torri, l'avvocato Nicolò Guiso, scriveva un memoriale sulla necessità di «miglio-

³¹² Il «Piano per migliorare la difesa del litorale del Regno di Sardegna...», conservato nella Biblioteca Reale di Torino, è stato pubblicato da F. RUSSO, *La difesa costiera del Regno di Sardegna* cit., pp. 257-266.

³¹³ Petizione della comunità di Orosei in AST, *Sardegna, Economico*, cat. 3, marzo 1, n. 26, «Piano ragionato per la difesa del litorale del Regno di Sardegna», all. B. Nello stesso fondo c'è il memoriale, non datato, della comunità di Villaputzu che lamentava come nella Cala di Murtas (costa sud-orientale) il mare, che penetrava a lungo come un fiordo, non fosse presidiato da una torre. I barbareschi quando sbarcavano «si nascondono dietro a grossi macigni ad un antico *Nuracco* denominato *Nuraxi de Moros*», adoperato come base per le scorrerie. Nel 1767 avevano fatto schiavi due agricoltori che stavano «facendo la loro raccolta del grano e paglia»; nell'autunno dello stesso anno alcuni abitanti di Muravera «nel mentre si trovavano in caccia di vari animali selvatici»; nell'autunno del 1779 due contadini che «si trovavano preparando terreni per la ventura sementera»; nel 1781 quattro uomini che «si trovavano in esso luogo preparando terreni per travagliare»; nel 1788 due uomini «nel mentre si trovavano facendosi del carbone per il loro uso» (all. A).

rare la difesa del litorale del Regno di Sardegna». I «riflessi» dell'avvocato Guiso, uomo dei tempi «nuovi» che si era formato nelle Università «riformate» (svolgerà un ruolo di primo piano nella «Sarda Rivoluzione» del 1793-96), si distinguono nettamente dai numerosi memoriali dei funzionari piemontesi e sardi degli anni precedenti³¹⁴. La questione della difesa del Regno iniziava dunque ad essere considerata non più una «necessità» quanto un «diritto» dei sudditi sardi – o meglio della «Sarda Nazione» – ad essere tutelati nella loro sicurezza e nelle loro proprietà. «Non può recarsi in dubbio che la difesa dello Stato dalla forza esterna formi in ogni ben regolato Reame un oggetto di pubblica esigenza; ma vi è però del pari incontrastabile che questa medesima necessità rallenti, o più imperiosa divenga a misura, che più o meno pressanti sono le circostanze che vi concorrono», sosteneva Guiso. La Sardegna era infatti un «Reame confinante, o vicino a gente [...] disleale e nemica, la quale sostenendo per professione una guerra iniqua infesta i suoi confini ed ogni momento si fa temere degli assalti o delle rapine»: l'isola «è vicinissima all'Africa barbara ed infesta. I suoi mari, i suoi porti, le sue rade e cale sono frequentate dai Mori nemici accerrissimi e perfidi, i quali usciti appena dalla Barbaria, che fanno il primo scalo nei litorali di questo Regno, lo corseggiano, sbarcano in terra e più volte vi predano i Nazionali».

Guiso rivalutava la normativa del periodo spagnolo e in particolare la prammatica che istituiva l'Amministrazione delle torri (1587), in cui venivano descritte «le sciagure che in quei tempi deplorabilmente opprimevano la Sarda Nazione. Era ella quasi schiava dentro le mura paterne». Anche ora, secondo l'avvocato sardo, gran parte del litorale si trovava in una situazione precaria «perché sfornita di torri e tuttora esposta ad ogni sorta di insulto ed a quei mali medesimi che vollero allontanarsi. In essa il lido minaccia ai Nazionali la terribile schiavitù. I terreni sono incolti. La pubblica salute precaria. I legni Nazionali vi pericolano. I contrabbandi vi si commettono»³¹⁵. L'insicurezza dei litorali colpiva inoltre «il commercio interno per mezzo di barche», con gravi perdite per i mercanti e per i patroni dei legni.

³¹⁴ Nicolò Guiso, avvocato, membro dello Stamento militare, fu tra coloro che si schierarono per la cacciata dei piemontesi dal Regno durante l'«emozione popolare» del 28 aprile 1794. È l'autore di uno dei testi più importanti della «Sarda Rivoluzione», il *Ragionamento compilato d'ordine e con approvazione dei tre Stamenti del Regno di Sardegna... in giustificazione di quanto rappresentarono con le Rimostranze del 13 e de' 24 luglio 1795*, Cagliari, 1795. Nel memoriale del 1791 mostrava una buona cultura giuridica, citando anche la *Scienza della legislazione* (tom. 2, cap. 28) del Filangieri a proposito della decadenza del commercio e dell'agricoltura. Già dal 1782 era amministratore delle torri in rappresentanza dello Stamento reale.

³¹⁵ «Riflessi del Segretario dell'Azienda delle torri Nicolò Guiso sulla necessità di aumentare il numero delle torri a difesa del litorale...» (ottobre 1791), in «Piano ragionato...» cit.

A proposito delle nuove torri Guiso sosteneva che la soluzione ideale sarebbe stata quella di costruirne «altrettante quante sono le torri esistenti», ma, a causa degli alti costi, riteneva anch'egli «indispensabile» l'«erezione» di 14 nuove fortificazioni costiere, di cui 8 in Gallura e in Baronia. Nel complesso le località prescelte erano quelle del piano del 1790: porto di Orosei; Capo Comino; Porto San Paolo o Tavolara; Terranova; Capo di Ferro o l'Isola delle Biscie; Cala Sarraina³¹⁶. Il segretario dell'azienda delle torri proponeva due sole variazioni: invece che a Porto Cervo riteneva necessaria la costruzione di una torre a Perdas Nieddas o la Caletta, dove nel 1788 erano approdate alcune coralline napoletane «infette», per cui «tutta la Baronia di Posada ebbe a porsi in contumacia e a segregarsi dal Regno»; al posto dell'isola della Maddalena, dove il viceré conte di S. Andrea aveva fatto costruire «una specie di bastione munito di sette buoni cannoni» (Guardia Vecchia), veniva proposto il Porto di Mezzo Schifo (presso Palau) «abilitato alle imbarcazioni, sebbene sia indifeso, lontano dalle popolazioni nove ore a cavallo» e naturalmente frequentato dai contrabbandieri. Anche queste proposte erano destinate, come le precedenti, a restare sulla carta³¹⁷.

³¹⁶ A proposito di Porto San Paolo, Guiso osservava che «si avvicina alla figura di una curva dirimpetto all'estremità della quale verso levante ha l'isola di Tavolara assai più vicino a terra di quello che si descriva nelle carte geografiche, ma però il canale è grande e possono passarvi ed ancorarvi non uno, ma più bastimenti; in grazia di detta isola quivi i legni rimangono sempre al coperto di qualunque traversia, poiché basta cambiare situazione nelle contingenze per essere sicuri. L'isola [...] dalla parte dello spalmatore, cioè verso tramontana è accessibile ed ha una copiosa sorgente d'ottima acqua della quale si provvedono i bastimenti». Il porto e l'isola erano frequentati dai barbareschi: «passando io in quel litorale – scriveva Guiso – mi additarono una capanna di pastori (da loro chiamata *stazzu*) in cui anni sono vedendo i turchi la luce si recarono circa due ore di notte, nonostante la distanza di circa un'ora dal Porto, e fecero schiave due donne e due ragazzi, che vi abitavano». Cala Sarraina nelle coste di Aggius «s'introduce dentro la terra per lo spazio di circa un miglio, quasi in figura di una curva capace a contenere molti legni leggeri, che ivi rimangono quasi occultati. Per tale ragione essa è un sicuro ricovero ai barbareschi, ma specialmente offre la più favorevole opportunità a poter commettere de' contrabbandi; mentre alla frequenza de' legni che anche a bello studio vi approdano, si accoppiano la facilità d'imbarcare la naturale produzione, che sono in quelle vicinanze, la distanza di circa sei ore dalla più vicina popolazione e la deficienza sul posto di qualche contegno»

³¹⁷ La seconda parte del memoriale di Guiso era dedicata ai «mezzi» necessari per «supleire» alle notevoli spese di costruzione delle nuove torri. Egli proponeva una serie di misure che avrebbero potuto garantire un sicuro gettito per iniziare i lavori, come il terzo del reddito delle Mitre del Regno, che veniva distribuito in pensioni ecclesiastiche di cui si sarebbe potuto destinare «la terza parte alla difesa della patria»; il prelievo di 2.000 scudi sui 15.000 di dotazione dell'Azienda ponti e strade (il trasporto marittimo avrebbe potuto sviluppare il commercio interno del Regno anche a causa della situazione disastrosa delle «carreggiate»); raddoppiare il diritto di esportazione sui pellami e aumentare quello sull'«estrazione» dei formaggi; imporre una tassa sulle carte da giuoco; prelevare un imbuto (pari a litri 3,075) di grano a coloro che seminavano su un'estensione superiore a 6 starelli (pari a circa 2 ettari e mezzo) nei distretti marittimi.

Nell'ultimo decennio del Settecento il problema della difesa del Regno acquistava una netta coloritura "patriottica". Certo, il memoriale di Guiso si collocava in un'ottica ancora molto interna alle tradizionali problematiche del Regno, tipiche dell'Antico Regime, come la «pulizia» dei mari, gli antidoti alla guerra di corsa, il potenziamento e la protezione del commercio e dei traffici. Si avvertiva però anche una nuova sensibilità, anticipatrice della temperie politica degli anni 1793-96, a proposito della convinzione che dovessero essere i "nazionali" a provvedere alla difesa militare e a proteggere il commercio e la navigazione. Il momento di svolta è costituito dalla fallita spedizione navale francese contro Cagliari (28 gennaio-16 febbraio 1793) e dall'attacco delle truppe «gallo-corse» all'isola della Maddalena (25 febbraio 1793). In quella occasione la «Sarda Nazione» acquistò piena consapevolezza di avere respinto in prima persona l'invasione francese e di aver battuto esclusivamente con le proprie forze l'esercito nemico, grazie alle truppe miliziane comandate dalla nobiltà locale ed al sistema di avvistamento costiero basato sulle torri, la cui amministrazione era controllata dai tre Stamenti del Regno. Negli anni 1793-94 la questione della difesa militare fu al centro dell'iniziativa politica degli Stamenti e, dopo la cacciata dei piemontesi, del governo della Reale Udienza³¹⁸.

In questo periodo la "frontiera" del Regno non era più l'Africa barbareca ma la Francia rivoluzionaria. Ancora una volta, la Sardegna – e in particolare la Gallura – acquistava, come ai tempi di Dragut e di Filippo II, di Sampiero e di Caterina de' Medici, una posizione strategicamente rilevante

³¹⁸ Sulla tentata invasione francese della Sardegna cfr., tra le testimonianze del tempo, M. PUGIONI, *Memorie storiche della spedizione della gran flotta francese contro la Sardegna*, Bologna, 1793; M. L. SIMON, *Il bombardamento di Cagliari*, a cura di A. Flore, con un saggio bibliografico di G. Perantoni Satta, Cagliari, 1964; T. NAPOLI, *La flotta francese e la Sardegna*, Cagliari, 1893; V. SULIS, *Autobiografia*, a cura di G. Marci, intr. e note storiche di L. Ortu, Cagliari, 1994, pp. 87-117; fra gli studi, oltre la "classica" narrazione di G. MANNO, *Storia moderna della Sardegna dall'anno 1773 al 1799*, I, Torino, 1842, pp. 44-111, cfr. quelli più attenti ai problemi della difesa militare di E. EXPÉRANDIEU, *Expédition de Sardaigne et campagne de Corse (1792-94)*, Paris-Limoges, 1895; E. PEYROU, *Expédition de Sardaigne*, Paris, 1912; P. MARINI, *La spedizione francese del 1793 contro la Sardegna*, in «Archivio Storico Sardo», XVIII (1931), pp. 56-223. Fra gli studi più recenti cfr. C. SOLE, *La Sardegna nelle mire di conquista della Francia rivoluzionaria (1792-93)*, in «Studi sassaresi», serie II, XXV (1955), n. 3-4, ora in *Sardegna e Mediterraneo* cit., pp. 105-161; G. SOTGIU, *Alcune conseguenze politiche dell'attacco francese alla Sardegna nel 1792-93*, in «Annali della Facoltà di Lettere Filosofia e Magistero dell'Università di Cagliari», XXIII (1970). Sui risvolti corsi della spedizione sarda cfr. la precisa ricostruzione di J. DEFRAnceschi, *La Corse française (30 novembre 1789-15 juin 1794)*, Paris, 1980, pp. 103-126. Fra le pubblicazioni di questi ultimi anni cfr. i saggi pubblicati nel n. 30-31 di «Etudes Corses», XVI (1988), dedicato a *Corse et Sardaigne entre réformisme et révolution*; I. CALIA, *Francia e Sardegna nel Settecento. Economia, politica, cultura*, Milano, 1993, pp. 211 ss.; 1793: *i Franco-Corsi sbarcano in Sardegna*, a cura di F. Francioni, Cagliari, 1993; 1793-1993. *Dalla rivoluzione all'integrazione. Studi, ricerche, immagini della spedizione francese in Sardegna nel 1793*, a cura di C. Sole, Cagliari, 1993; *Francia e Italia negli anni della Rivoluzione. Dallo sbarco francese a Quartu all'insurrezione cagliaritano del 28 aprile 1794*, a cura di L. Carta e G. Murgia, Roma-Bari, 1995.

nel contesto mediterraneo. Non a caso, nell'ottobre 1803, Horatio Nelson sceglieva la rada di Mezzo Schifo, dinanzi all'isola della Maddalena, come base della flotta britannica. Da «uno dei più bei porti che abbia mai visto» – così l'ammiraglio inglese definiva la rada gallurese in una lettera al capitano Reyves del 2 novembre 1803 – l'armata navale britannica poteva controllare la flotta francese ancorata a Tolone o intercettare le navi nemiche che transitavano tra la Sicilia e le coste della Barbaria³¹⁹.

Il 18 gennaio 1805, «in una notte tempestosa d'inverno», la possente flotta britannica, composta dalla nave ammiraglia «Victory», da dieci vascelli da guerra, da alcune fregate e dalle imbarcazioni mercantili, salpò da Mezzo Schifo a «vele gonfie» all'inseguimento dell'armata francese che aveva forzato il blocco di Tolone³²⁰. Quelle vele spiegate al teso vento di maestro stavano emblematicamente a dimostrare quanto le vicende della Sardegna fossero strettamente intrecciate alla grande storia d'Europa.

³¹⁹ J.W. TYNDALE, *The Island of Sardinia*, I, London, 1849, pp. 335-345; *The dispatches and letters of Vice Admiral lord Viscount Nelson*, V, London, 1846, pp. 305-306. Cfr. inoltre S. COSTA, *La proposta d'acquisto della Sardegna da parte dell'ammiraglio Nelson*, in «Rassegna storica del Risorgimento», LVI (1969), pp. 255-259; F. FRANCONI, *Gli inglesi e la Sardegna* cit., pp. 235 ss.; M. CABIDDU, *La Sardegna vista dagli inglesi. I viaggiatori dell'800*, Cagliari, 1982, pp. 21-32.

³²⁰ P. MARTINI, *Storia di Sardegna dall'anno 1799* cit., p. 144.

Il presente contributo è frutto di un intenso rapporto di collaborazione che ha impegnato entrambi gli autori dalla fase iniziale della ricerca alla stesura del saggio. Tuttavia i paragrafi 1, 2, 3, 4 sono di Antonello Mattone; i paragrafi 5, 8, 9 e l'appendice documentaria sono di Alessandra Argiolas. I paragrafi 6 e 7 sono di entrambi gli autori.

Appendice documentaria

[Sec. XV]

Capitoli della dogana di Terranova emanati da Francesco Carroz, signore di quella baronia e dell'incontrada di Gemini, e da Francesco de Camporells, procuratore di Nicolò Carroz d'Arborea.

ASC, *Antico Archivio Regio, Prammatiche, istruzioni e carte reali*, vol. B 8, n. 43, cc. 101-104v.

Capitols e ordinacions de la majoria de la ciutat de Terra nova e Encontrada de Geminis fets per lo molt noble senyor mossen Ffrancesch Carroç, senyor de la baronia e ciutat de Terra nova e encontrada de Geminis, e altres capitols e ordinacions fets per en Francesch de Camporrells, ab voluntat e consell dels pro homens e bons homes de la ciutat de Terra nova e encontrada de Geminis, com a procurador del molt noble don Nicolau Carros d'Arborea, senyor de la dita ciutat e encontrada, los quals dits capitols e ordinacions son stats confirmats per lo dit senyor durant lo beneplacit seu los quals mana e vol sien servats en la forma que seguex.

1 - Item ordinamus qui de sas mercantias qui ant a comporari et a bender sos hominis de sa dita terra cio est, cashi, lana, coyamen seu simili de sas mer mercantias pisanischas qui depiant pagare sos mercantes citadinos sous 1 per libbra et non plus et gasi si intendat de totas sas aterras mercantias qui ant comporare et bender.

2 - Item ordinamus qui si alcuna persona fraudarit // gabellas ... in sas mercantias qui ...ronadu legitimamenti sia condempnadu... ..mercantias qui ad averidi comporadu.

3 - Item [ord]inamus qui totas cussas personas s... batiri casu ad bender ad sa predita terra que ... per dognia quantari una forma de caso et gasi si ... de pagari dita forma de quimbanta libras in suso de cio que adi amontari sa quantidadadi depiat pagari denaris 8 pe[r] libra .

4 - Item ordinamus qui si alcuna persona benderet avida pro passary in terra firma algu nu bestiamini qui paguit pro su boy sous 10 et isa bacha sous 8, sa trayla sous 6, su crastone sous 3 et issa cabra sous 3 et issu porchu sous 5 et issa ebba sous 25, su cavalu sous 40 per testa et cio si intendat qui paguitt su comporadori.

5 - Item ordinamus qui totas cussas personas de sa contrada nostra de Geminis qui anti batiri coyamen,over adtera mercantias yssoro, ad bender ad sa predita terra, que siant tenudas de pagary pro sa intrada sa dita mercantia denaris 12 per libra et quando ad torari a bender a mercantis de terra firma, toret i depiat pagary sous 1 per libra et si alcuno mercanti de terra firma boleter andari a comporare over ad bender mercantias de foras qui paguit sous 4 per libra dun modo qui apat paraulla dessa corti et revista sa mercantia de cio qui ad a aportari.

6 - Item ordinamus consideradu qui in sas mercantias qui ant // mintiri dae foras si ylloi podent faguri ... multes fraudis qui sas mercantias non es[sendo] de cussos [illos] [a]nti fagueri mintiri a nomini issoru sença [la]s averi comporadas subra sa quali causa istatuimos qui persona nixuna nisit neu deppiat mitiri mercanti [fo]risteri sença qui l'appat comporadu nexuno de nenguna persona pale...enti a cio qui in sa gabella fraudi non sey poçat fagueri et contra ad fagery et illi ad esserere provadu legitimamente perdat cussa mercantia et siat comddempnadu in libras 100.

7 - Item ordinamus que qualsevulla navili que vindra en la nostra ciutat de Terra nova o en qualsevulla nostre port e aportarà qualsevulla mercaderies et aquelles vendra que sien tenguts de pagar lo dret acostumat de aquelles que vendran, e totes les mercaderies que vendre no poran et ab aquell propi navilli tornarles sen volran que de aquelles que sen tornaran, no sien tenguts de pagar negun dret, pero si aquelles dites mercaderies trestezenen en altre navili, que en tal cas ordenam e volem que pagen lo dret axi com si benudes les aquesen, car tals trestezaements nos fan sens causa e per obviar a ttot frau manam la dita ordinacio esser feta et axi esser servada.

Ordinamentas de cio qui in su maxellu si debet pagary de su bestiamen qui si loy at tagari.

8 - Item su boy depiat pagari	sous 2 , denaris
Item sa hacha depiat pagari	sous 1, denaris 3
Item sa traylla depiat pagari	sous 1, denaris
Item su vitellu de lati	sous 1, denaris 8

Et ... intendat bendendu a [denaris] 1 sa libra de sa peça

Item su porchu maschu paguit sous 1 denaris bendendo [a denaris] dues sa libra

Item sas sues eberre paguit sous 1 bendendo a denari 1 e mesu sa libra

Item su crastadu et su cabru maschu paguit sous , denaris 5.

Item sa berbege et issa cabra paguit sous , dinaris 2.

Et dessa carra de su trigu qui si bendet in sa maioria orgu, fa, chigiri, lentiga, risu, per carra sous 0, dinari 1.

9 - Item ordinamus qui totas cussas personas de contrada nostra de Geminis, qui anti batiri coyamen over ad aterra mercatia insoru a bender a sa predita terra qui sianta tenudus de pagare pro sa intrada de sa dita mercatia dinaris 12 per libra et quando anta a torari a bender ad mercanti de terra firma torent et depiant pagare sous 1 per lira e si alcuni de terra firma boleter andari a comporari et bender mercantia de foras avendo pero paraula dae sa corti que siat tenudu de pagari sous 4 per lira.

10 - Los capitols següents son estats ordenats per en Francesch de Camporells, procurador del molt noble don Nicolau Car[roç de Arborea] ab voluntat e consell dels prohomens e bons homens de la ciutat de Terra nova e encontrada de Geminis en la forma e tenor sequent.

11 - Primo es ordenat que persona algu[na de q]ualsevol ley, condiciò o stament sia, no gos, ne presumescha portar ne [v]endre robes, ne mercaderies algunes per mar, ne in per terra en la juridicio del offic de la ciutat de Terra nova si no que primera-

ment hagen a venir al maior de port de la dita ciutat e en aquell dit maior donar lo manifest e lo dret e qui contra farà perda la dita mercaderia e page de pena sinquant liures.

12 - Item es ordenat que neguna pe[r]sona dels damunt dits mercaderis axi dels de la terra com forastes no gosen dins la dita juridicio comprar ni vendre de les dites, robes, drap, tella, cobertes, gipons, ne altres mercaderies si donchs no y es lo segell de la cort del maior de port e qui contra farà perda la mercaderia e page de pena a la cort sinquant liures.

13 - Item es ordenat que persona alguna de qualsevol ley, condicio o stament sia no gos vendre, ne comprar mercaderia sardesca de neguna condicio o manera si no en Terra nova o ab licencia del maior de port e aço per esquart com en los ports o marines que son entre la dita ciutat e Long sardo se fan molts dans axi de furts com de frauts a la dita majoria e per aço negu no presumezca fer lo contrari e lo qui contra fara cayga en pena de sinquant liures.

14 - Item es ordenat que de qualsevol barca o navili de mercadoris que ven...descargara per vendre e comprar dins la di[ta]de Terra nova que lot mercaders habitants de la dita ciutata sien tenguts a cullir en los contrates que faran als mercade[ers] habiten e son vassalls de la encontrada de Geminis a per ...liures...per ...enna vegada quells sera per per cascun ...entira neu manifestara dels dits habita[dors] dita ciutat als de la encontrada.

15 - Item es ordenat que neguna mercaderia axi pisanesca com sardescha ne viva ne morta no gos caregar ne descaregar en negun dels ports desets de la costa de Terra nova si no en lo port de la ciutat de Terra nova sot pena de perdre la mercaderia e sinquant liures a la cort .

16 - Item es ordenat que ates e considerat que l.art mercantinol es cosa que.s vol manejar simplament e de pla e sens processos ne cavilacions ne longituts de temps que da qui avant lo major de port que vuy es, o per temps sera, sia jutge ordinari entre los mercaders en los actes que mercantinols seran, ço es que com algun debat sera entre alguns dels dits mercaders per los dits affets entre ells contrates de mercaderia, o ab qualsevol altra persona, que lo dit maior avist son consell ab los mercaders que aver pora e si aver no pora que ab aquells millors homens que li para tinge in y e lo que per lo dit consell sera delliberat per lo dit maior sia executat e aco se entenga axi per los mercaders abitadors e vassalls de la dita senyoria com forastes.

17 - Item es ordenat que ates e considerat que al maior de port //1 a la majoria e com algune voltes... son molts mercad[ers] que per fugiment de temps tardaven en lur poder los dre[ts] de la gabella e se sdeve quel potestat es ocupat en los affers de la cort pertanyents de son offici e no pot e[sser] [a]xi prompte en los affers de la dita majoria e sen segexen gra[n] [da]ny al dit maior e encara cagia dan al dit senyor en lo dit tardament de collir que da qui avant lo dit maior que vuy es o per temps sera, haje potestat de comandar lo misso e executar a qualsevol que de la dita gabella,

maioria o dret, sera tengut sens que no hage a demanar licencia al dit potestat mas de sa propria auctorittat o puga executar en virtut del officii que regex.

18 - Item es ordenat com moltes voltes avingue que moltes nesesitats ocoregen al maior de port per causa de barques o de altres navilis que arriben en los ports o en altres lochs de la dita senyoria com vingue al dit maior anar e treballar per ferlos fer lurs contrates e descregar e fer tals actes pre[...] a la dita majoria que ttota hora que per les dites causes lo dit maior requerira al potestat que lo dit potestat sia tingut dar per compania del dit maior tres o quatre homens o aquells que nesesari sien.

19 - Item es ordenat que ates que la majoria no es en tanta quantitat que de aquella lo maior de port sens algun altre albitre lur se pugesen ajudar en lur vivre hoc encara com la dita majoria sen millor e molts altres, a causa del dit maior, que lo dit maior puga fer mercadoria pagant lo dret en aquella segons es ordenat empero que sia obligat axi com los altres dar part dels contrates que fara segons en lo capitol desus nomenat llargament se conte.

20 - Item...2 vin per la ciutat de Terranova baronia encontrada...per carregar en los ports de la dita ciuta, baronia... per esguart dels furts e fraus ques fan en los dits...potestat o loctinent de la dita encontrada los betir.. que... maior de port o loctinent de quell...[li]cencia.

21 - Item es ordenat que qualsevol vi que vendra de la baronia de Posada que sia de vasalls de aquella, en Terra nova no sia tengut de pagar negun dret per la entrada de la porta si no qui si lo met a vendre que page la canella segons es acostumat e la malla per pintta.

22 - Item es ordenat que no obstant qualsevol capitol e ordinacions que totes e senegles mercaderies que en la predita baronia de Terranova, maritimes e iuridicio de aquella se portaran e descargaran per expedir e rangar a Posada, lo maior de port de Terra nova sia tengut e obligat aquelles talls mercaderies pendre sols en manifest e no fer sen pagar negun dret, ans trametta copia del dit manifest al maior de port de Posada los quals maiors taxi matex lo semblant sia tengut e obligat fer e servir lo maior de port de Posada los quals maiors sien tenguts e obligats tenir llur libre original del dit manifest e se ferant dels libres dels majories lo qual capitol dure e durant lo dit Senior vol e son beneplacit e no altra manera.//

¹ (prima riga illeggibile)

² (prima riga illeggibile)