

In copertina: Tiburzio Spannocchi, Descripción de las marinas de todo el Reino de Sicilia. Vista dal mare di Termini e della sua riviera intorno al 1580. Particolare.

Porti minori di Mezzogiorno, Sicilia e Sardegna dal Medioevo a oggi

*Fisionomie storiche
e prospettive di riqualificazione*

Atti del Convegno
(Messina, 20 - 21 febbraio 2025)

a cura di
Francesco Paolo Tocco

“plumelia”
edizioni



Questo volume raccoglie i contributi del convegno *Porti minori di Mezzogiorno, Sicilia e Sardegna dal Medioevo a oggi. Fisionomie storiche e prospettive di riqualificazione* svoltosi nel contesto delle attività del progetto *Recovering and representing the identity of minor ports in Southern Italy (peninsular and islands) between the Middle Ages and the Modern Age for the inclusion and sustainable development of coastal areas* (P. I. Francesco Paolo Tocco) finanziato dall'Unione Europea – Next Generation EU – Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) – Missione 4, Componente 2, Investimento 1.1, Fondo per il Programma Nazionale di Ricerca (PNR) e Progetti di Rilevante Interesse Nazionale (PRIN) – CUP J53D23017850001 – codice identificativo P2022ZXJ42.

Le spese di stampa sono state coperte grazie al contributo del Dipartimento Cospes dell'Università di Messina su fondi del progetto Prin 2022 Pnrr.

Il volume è anche disponibile in open access sul sito del Comune di Cefalù, nello spazio riservato al Centro Studi Ruggero II – Città di Cefalù, le cui attività si svolgono nel contesto di un preesistente protocollo d'intesa tra il Comune di Cefalù e il Dipartimento Cospes.



Centro Studi Ruggero II
Città di Cefalù

Porti minori di Mezzogiorno, Sicilia e Sardegna dal Medioevo a oggi. Fisionomie storiche e prospettive di riqualificazione a cura di Francesco Paolo Tocco. - Palermo 2026. - 356 p.; 17x24 cm.

ISBN: 979-12-82368-09-4

© Copyright 2026 by Plumelia edizioni
di Officine Tipografiche Aiello & Provenzano srl - Bagheria - Palermo
www.plumeliaedizioni.it

Published in Italy
Prima edizione: gennaio 2026

Sono vietate riproduzioni e duplicazione delle immagini contenute nel presente volume con qualsiasi mezzo, tecnica o procedimento.

INDICE

Luciana Petracca, Maria Rosaria Vassallo <i>La portualità minore di Terra d'Otranto.</i> <i>Riconoscere e prime analisi</i>	7
Kristjan Toomaspoeg <i>I porti minori della Capitanata: un caso esemplare</i>	47
Federica Epifani, Sara Nocco <i>La portualità minore nella pianificazione turistica pugliese</i>	67
Patrizia Domenica Miggiano <i>Pratiche geofilmiche per i porti minori del Mezzogiorno d'Italia.</i> <i>L'esperienza di Tricase Porto</i>	87
Mariarosaria Salerno, Chiara Valotta <i>La portualità minore calabrese in età medievale: metodi, problemi e primi risultati della ricerca</i>	107
Francesco Campennì <i>Portualità e storiografia marittima del Mezzogiorno in età moderna: linee e questioni della ricerca</i>	129
Maria Luisa Ronconi, Daniele Pangaro <i>System Information Geographic sui porti minori della Calabria: progettazione e primi risultati su classificazione e mappatura</i>	145
Chiara Sciarroni, Francesco Paolo Tocco <i>Il caricatoio di Termini: snodo economico e antropico del Basso Tirreno tardomedievale</i>	161
Francesco Paolo Campione <i>Tra l'Oreto e l'orrore: memorie, paesaggio, architetture del porto di Sant'Erasmo a Palermo</i>	181
Valentina Certo <i>Riqualificare il territorio con l'arte pubblica: l'esempio di Villa Giulia</i>	201

Sonia Gambino	
<i>La realtà portuale dell'antica Agatirno come fattore di rigenerazione nel contesto della Bioregione nebroidea</i>	211
Giovanni Messina, Enrico Nicosia	
<i>Termini Imerese: porto, territorio, area</i>	221
Sebastiana Nocco	
<i>Porti e approdi della Sardegna nei portolani</i>	231
Maria Grazia Rosaria Mele	
<i>Il porto di Oristano in età medioevale</i>	247
Alessandro Panetta	
<i>Il porto di Bosa dal Medioevo all'Età Contemporanea. Le molte vite e le molte morti di un sistema portuale fluviale</i>	263
Enrico Basso	
<i>Una portualità signorile: i porti della Sardegna nord-occidentale nel Tardo Medioevo</i>	283
Giovanni Serreli - Antonio Cocco	
<i>Porti minori del Regno di Sardegna alla fine del Cinquecento. Alcuni casi studio: Carbonara e Teulada</i>	315

LUCIANA PETRACCA, MARIA ROSARIA VASSALLO

*La portualità minore di Terra d'Otranto.
Riconoscione e prime analisi*

Nota introduttiva

Per la sua naturale configurazione geografica di penisola protesa tra due mari, lo Jonio e l'Adriatico, la Puglia, suddivisa nelle tre antiche circoscrizioni di Capitanata, Terra di Bari e Terra d'Otranto, ha giocato un ruolo di indubbia rilevanza nella ripresa economica di fine Medioevo, offrendo – come, tra l'altro, ampiamente documentato anche per le epoche precedenti – le condizioni ottimali a garantire facili approdi e rapidi collegamenti con l'opposta sponda adriatica, oltre che, attraverso Taranto, con le coste calabresi, siciliane e africane¹. Alla fortunata posizione della rete portuale, favorita, per di più, dal fatto di essere collocata lungo un'ideale piattaforma di collegamento tra Occidente e Oriente, si è aggiunto un entroterra

¹ Sui porti pugliesi e sulle principali rotte, cfr. G. Volpe - R. Auriemma, *Rotte, itinerari e commerci*, in *Andar per mare. Puglia e Mediterraneo tra mito e storia*, Catalogo della Mostra (Bari, 14 giugno- 16 novembre 1997), cur. R. Cassano, R. Lorusso Romito, M. Milella, Bari 1998, pp. 199-210; P. Dalena, *Passi, porti e dogane marittime. Le Lictere passus (1458-1469)*, Bari 2007, pp. 79-118; B. Vetere, *Otranto, San Cataldo e Brindisi. Gallipoli e Taranto. Centri costieri e porti del Salento*, «Mediterranean Chronicle», 1 (2011), pp. 153-204; L. Petracca, *Di porto in fiera nel Quattrocento. Un itinerario fieristico tra due mari da Barletta a Taranto*, «Bullettino dell'Istituto Storico Italiano per il Medioevo», 115 (2013), pp. 345-374; ancora Vetere, *Brindisi, Otranto, San Cataldo, Roca, Gallipoli e Taranto. Centri costieri e porti della Terra d'Otranto*, «Rivista storica delle terre adriatiche», 3 (2024), pp. 189-252 e il recentissimo volume *Porti, città e relazioni adriatiche nel Nord della Puglia (secoli XIII-XV)*, cur. L. Derosa, V. Rivera Magos, Bari 2025.

agricolo particolarmente produttivo, le cui eccedenze (specie nella zona del foggiano e del barese) hanno alimentato per secoli il circuito delle esportazioni sulle lunghe distanze. Si pensi, ad esempio, agli Ordini religioso-militari di Templari, Giovanniti e Teutonici, che hanno fatto della regione, tra XIII-XIV secolo, la loro base fondamentale per l'approvvigionamento e il trasporto di vettovaglie in Terrasanta².

Né meno accorti alle potenzialità di questo territorio sono stati i professionisti del mondo degli affari. Con la dilatazione degli scambi e con la crescita complessiva del raggio e del volume dei commerci – intervenute nello spazio-euromediterraneo già a partire dagli ultimi decenni del Trecento – più generazioni di mercanti *forestieri* hanno rivolto la loro attenzione e i loro interessi verso le coste pugliesi, dalle quali si rifornivano di materie prime estraendo soprattutto derrate agricole³.

Intento del presente contributo, articolato in due parti redatte separatamente⁴, è quello di disegnare la mappatura della portualità minore della provincia di Terra d'Otranto nei secoli XIV e XV, con la consapevolezza che questo estremo lembo di terra – per limitarsi alla sola cronologia medievale – rivestì particolare importanza già a partire dall'età bizantina, quando per raggiungere Roma, la costa tirrenica, destinazioni più lontane (come la Sardegna, Malta, le isole Baleari) o addirittura l'alto Adriatico, era quasi d'obbligo il passaggio dal canale

² Vedi K. Toomaspoeg, *Le grenier des templiers. Les possessions et l'économie de l'Ordre dans la Capitanate et en Sicile*, in *L'économie templière en Occident. Patrimoines, commerce, finances*. Actes du colloque international (Troyes-Abbaye de Clairvaux, 24-26 octobre 2012), Langres 2013, pp. 93-113; e L. Petracca, *L'Ordine dei Templari in Capitanata. Storia, sviluppi, aspetti e problematiche*, «*Mélanges de l'École française de Rome - Moyen Âge* [En ligne]», 128/2 (2016), pp. 2-40.

³ Sulla presenza dei mercanti forestieri in Puglia, si rinvia a L. Petracca, *Normativa, controllo e protezione dei mercanti forestieri in Puglia (secoli XIV-XV)*, in *Ordine, calcolo e "ragione" nell'Italia tardo medievale. Volume 1: Economia, giustizia e formazione*, cur. E. Maccioni, S. Tognetti, Roma 2025, pp. 313-335, e relativa bibliografia.

⁴ Sebbene i contenuti del contributo siano il frutto di una ricerca condotta in comune, i primi due paragrafi sono attribuibili a Luciana Petracca, mentre gli ultimi due a Maria Rosaria Vassallo.

di Otranto o da altri scali salentini⁵. E per quanto la realtà idruntina, nello specifico, non sia stata particolarmente significativa sul piano del *surplus* agricolo – soprattutto se rapportata con altri contesti come la Capitanata o la più lontana Sicilia – la favorevole e strategica posizione geografica l'ha resa nei secoli crocevia di importanti rotte commerciali, militari e culturali. Estremità orientale della Penisola italiana, ha accolto un elevato numero di attracchi, cale, baie, caricatoi, scali organizzati e porti, anche minori, capaci sia di rispondere alle necessità dell'entroterra relativamente all'attività di esportazione e importazione di una vasta gamma di prodotti, sia di svolgere la funzione di stazioni di transito per il rifornimento di viveri e attrezzature varie, come anche di garantire la manutenzione delle imbarcazioni (la sostituzione di un albero, un'ancora, una vela o la riparazione per avaria).

Accanto ai grandi porti di Brindisi, Taranto, Otranto, Leuca e Gallipoli, il cui peso trova riscontro nelle testimonianze riconducibili a varie epoche⁶ (fig. 1), la Terra d'Otranto si rivela quindi particolarmente ricca di approdi e insenature minori, che hanno tuttavia ospitato, più o meno attrezzati impianti e strutture portuali. Se per alcuni di questi scali, relativamente all'epoca qui presa in esame è possibile attingere a un sia pur discreto numero di documenti, per altri lo stato delle fonti è, a dir poco, scoraggiante, e tale da impedire qualsiasi approfondimento (fig. 2).

⁵ Sulla portualità di Terra d'Otranto in età bizantina, si rimanda in particolare alle ricerche condotte da P. Arthur, *Villages, communities, landscapes in the Byzantine and medieval Salento*, in *Paesaggi, comunità, villaggi medievali*, Atti del convegno internazionale di studio (Bologna, 14-16 gennaio), Spoleto 2012, cur. P. Galetti, pp. 547-563; Arthur, *Ports, Harbours, and Landings of the Byzantine Terra d'Otranto*, in *Harbours of Byzantium. The Archaeology of Coastal Infrastructures*, ed. A. Ginalis, Oxford 2024, pp. 46-64; e ancora P. Arthur - M. Tinelli - M. Leo Imperiale, *Il Salento bizantino. Una guida archeologica*, Foggia 2024.

⁶ Sui grandi porti salentini e più in generale sulla portualità meridionale, cfr. Daleena, *Passi, porti e dogane marittime* cit., pp. 79-118. Sul porto di Brindisi, si limita il rinvio a M. Sirago, *Il porto di Brindisi dal medioevo all'Unità*, «Archivio storico pugliese», 53 (2000), pp. 77-132; su quello di Taranto si veda il recente volume miscellaneo *Il Mar Piccolo di Taranto tra passato e futuro. Società, ambiente, cultura*, cur. S. Vinci, F. Monteleone, Taranto 2023; mentre per Otranto si rimanda a *Otranto nel Medioevo: tra Bisanzio e Occidente*, cur. H. Houben, Galatina 2007.

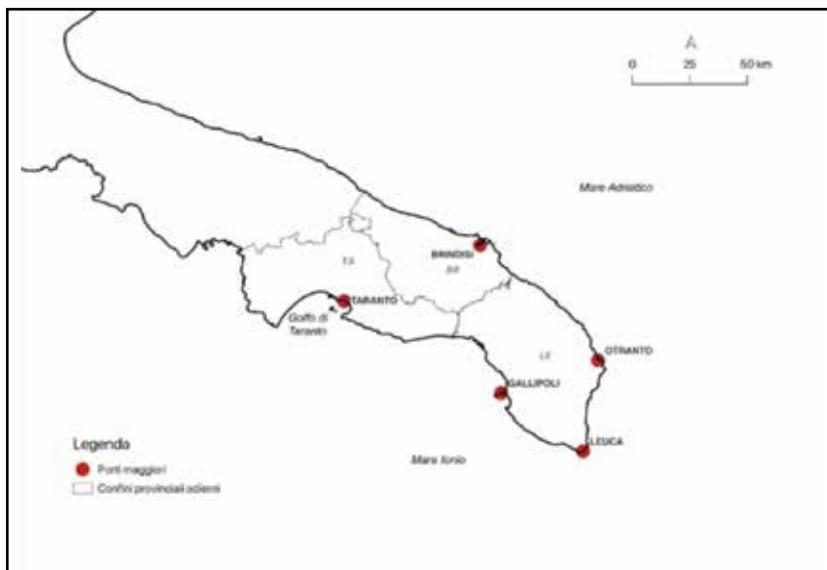


Fig. 1. *La portualità maggiore di Terra d'Otranto* © Federica Epifani.

Ma, prima di procedere con la descrizione dei siti di interesse, selezionati tra quelli ritenuti più rappresentativi, richiamiamo brevemente cosa è da intendersi con il termine “porto”. Esso indica un luogo costiero in grado di garantire un approdo sicuro per il carico e lo scarico delle merci e per l’imbarco e lo sbarco dei passeggeri. Lo spazio entro il quale si colloca l’allestimento portuale può essere circoscritto da un’insenatura o riparo naturale oppure da un bacino artificiale. Nella gran parte dei casi i porti salentini d’età medievale si sviluppano in continuità con siti portuali di epoca classica; sebbene non manchino né esempi di grandi porti dell’Antichità in seguito scomparsi, ora a causa della perdita di importanza dei rispettivi retroterra, ora a seguito di mutate condizioni geografiche; né esempi di porti “nuovi” o di “rivotizzazione” di approdi di limitata importanza.

Dallo Jonio all’Adriatico: alcuni casi di studio da Torre Colimena a Porto Badisco

La costa pugliese, e nello specifico idruntina, offre marine e paesaggi piuttosto vari: litorali bassi e sabbiosi, ma anche alti con falesie

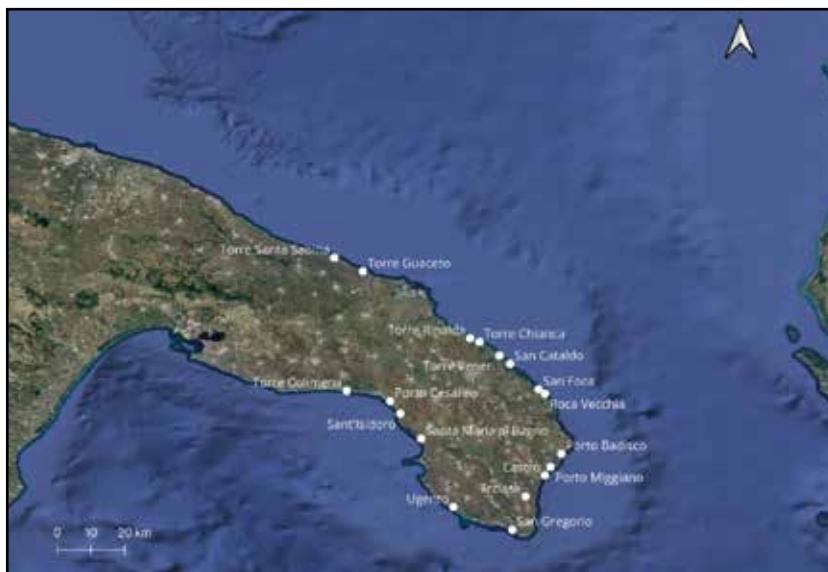


Fig. 2. *La portualità minore di Terra d'Otranto* © Maria Rosaria Vassallo.

a picco sul mare e rocciosi; ampi bacini, piccole baie e riparate insenature. Immaginando di circumnavigare la penisola salentina dallo Jonio all'Adriatico, e in particolare da Torre Colimena (a sud di Taranto) a Porto Badisco (a sud di Otranto), si è provato a tracciare un percorso marittimo lungo i porti minori maggiormente attestati dalla documentazione medievale e presso i quali è stato possibile individuare la presenza di infrastrutture portuali destinate alla riparazione navale, al ristoro degli equipaggi, al carico e allo scarico delle merci o ad altre attività comunque legate al mare.

Tra i siti evidenziati nella figura 2 è opportuno richiamare subito alcuni aspetti e differenze. Mentre per un certo numero di scali risulta attestato l'uso relativamente alla circolazione e allo scambio di una vasta gamma di prodotti destinati soprattutto all'esportazione (come olio, vino, frumento, legumi, zafferano ecc.), altri approdi sembrerebbe invece abbiano risposto, almeno in prevalenza, a più specifiche esigenze. È questo, ad esempio, il caso del già richiamato porto di Torre Colimena (oggi frazione balneare del comune di Manduria, in provincia di Taranto), il cui nome, prima dell'erezione dell'omonima torre voluta come diverse altre della costa idruntina da Carlo V

per potenziare il sistema difensivo del territorio, era semplicemente Colimena o Colimeno (riconducibile forse al greco *kalò limèn* che vuol dire *buon porto*). Di questa insenatura, ubicata in un'area caratterizzata dalla presenza di un'ampia depressione, collegata al mare da un canale e sfruttata per la raccolta del sale, pare ci sia serviti, oltre che per la pesca, quasi unicamente per l'approvvigionamento, il trasporto e il commercio del prodotto salino⁷.

È necessario inoltre precisare che, parlando di portualità minore per la quale, come già detto, spesso manca il conforto delle fonti documentarie, il condizionale non può che essere d'obbligo. Ragion per cui, per molti approdi salentini, e soprattutto per i più piccoli, possiamo solo ipotizzare siano stati muniti di strutture improvvise, precarie e provvisorie, approntate magari da mercanti, proprietari terrieri, monasteri o comunità urbane contermini per soddisfare particolari occorrenze, come l'ormeggio di piccoli natanti da trasporto o per le attività ittiche. Alcuni di questi attracchi, e soprattutto quelli dal litorale sabbioso, potrebbero non essere mai identificati perché particolarmente difficili da individuare, anche se la presenza di ampie aree in cui le imbarcazioni avrebbero comunque potuto approdare e il rinvenimento di testimonianze archeologiche concorrono a ipotizzare una mappatura portuale più ampia di quella già nota. Non possiamo infatti per nulla escludere che eventuali approdi minori e meno battuti siano stati utilizzati per attività di contrabbando o per lo sbarco di possibili predoni e invasori, come nel caso delle incursioni, prima saracene, poi, a partire dal 1480, ottomane. Riguardo proprio alla presa di Otranto del 1480, la tradizione vuole che lo sbarco della flotta ottomana si sia verificato lungo un tratto di costa pianeggiante prospiciente la zona dei laghi Alimini, oggi nota con il nome di Baia dei Turchi⁸. E fu proprio per sbarrare in anticipo la strada all'invasore turco che durante il governo spagnolo venne avviata la costruzione di numerose torri costiere, erette lungo

⁷ Arthur, *Ports, Harbours, and Landings* cit., p. 50.

⁸ Sulla presa turca di Otranto, vedi *La conquista turca di Otranto (1480) tra storia e mito*, Atti del convegno internazionale di studio (Otranto-Muro Leccese, 28-31 marzo 2007), cur. H. Houben, I-II, Galatina 2008.

tutto il litorale idruntino (adriatico quanto ionico) quale postazione di vedetta per il controllo del territorio e l’avvistamento dei nemici provenienti dal mare⁹.

Tendenzialmente basso e sabbioso – tornando al versante ionico – si presenta il litorale all’altezza di Porto Cesareo, località ricadente in una piana denominata Terra d’Arneo o dell’Arneo dal nome di un antico casale localizzato a nord ovest della città di Nardò¹⁰. Sorto in un’area particolarmente ricca di insediamenti monastici bizantini¹¹, lo scalo di Porto Cesareo si era sviluppato sulle rovine della romana *Cesarea*, il cui toponimo ricorre ancora nella documentazione di fine Quattrocento, quando è attestata la riscossione da parte della Curia regia, che aveva da poco incamerato i feudi del duca di Nardò, Angilberto del Balzo – di cui si dirà diffusamente più avanti –, del «dacio et terciaria de lo pesce del porto de Cisaria» (l’introito ammontava mediamente a 70 ducati l’anno)¹².

Dall’antica *Cesarea* era sorta per volere di Federico II la neo-fondazione di Cesarea Augusta¹³; e, in effetti, il nucleo originario di questo insediamento databile al XIII/XIV secolo sarebbe stato individuato lungo la stretta penisola, nota con il nome di *La Strea*, che racchiude oggi la baia di Porto Cesareo¹⁴ (fig. 3).

⁹ R. De Vita, *Castelli, torri e opere fortificate di Puglia*, Bari 2001; G. Tricarico, *Le fortificazioni litoranee di Terra d’Otranto: una panoramica sulle torri costiere della provincia di Lecce*, in *Defensive Architecture of the Mediterranean*, vol. XII, ed J. Navarro Palazón, L. J. García-Pulido, Granada 2020, pp. 1441-1446.

¹⁰ S. Micali, *Dall’insediamento nei casali all’insediamento urbano*, in *Città e monastero. I segni urbani di Nardò (secc. XI-XV)*, cur. B. Vetere, Galatina 1986, pp. 11-28, partic. 13; C. D. Poso, *Nardò e il suo territorio*, in Id., *Puglia medievale. Politica, istituzioni, territorio tra XI e XV secolo*, Galatina 2000, pp. 55-81, partic. 72.

¹¹ Qui sorgevano infatti i monasteri di Santa Maria al Bagno, Santa Maria di Cesarea, San Pietro in Bevagna e San Nicolò Scundi (presso Sant’Isidoro).

¹² Archivio di Stato di Napoli (d’ora in poi ASNa), *Regia Camera della Sommaria, Relevi feudali e Informazioni, Libro Singolare 242*, ms., c. 226r.

¹³ J.-M. Martin, *L’organisation administrative et militaire du territoire*, in *Potere, società e popolo nell’età sveva (1210-1266)*, Atti delle giornate normanno-sveve (Bari, Castel del Monte, Melfi, 17-20 ottobre 1983), Bari 1985, pp. 71-121, partic. 77-78.

¹⁴ Arthur, *Ports, Harbours, and Landings* cit., pp. 54-55 e 57.



Fig. 3. *Porto Cesareo* © Sergio Fai.

Le testimonianze archeologiche risalenti a varie epoche concorrono ad avvalorare l'idea che questo porto abbia rappresentato, dall'antichità alle soglie dell'età moderna, un importante snodo marittimo e commerciale del versante ionico di Terra d'Otranto, punteggiato, a Nord quanto a Sud di *Cesarea*, da un più che discreto numero di piccoli scali e approdi di servizio.

Al tempo di Carlo I d'Angiò, una conferma in tal senso giunge da due disposizioni datate 30 giugno 1269, nelle quali si ordina di provvedere con urgenza alla riparazione di «galee, galeoni, vacchette, vasselli e teride» della flotta regia ormeggiate presso i porti Ortona, Vasto, Barletta, Bari, Monopoli, Brindisi, Taranto, *Cesarea* e Gallipoli¹⁵. Lo scalo di Porto Cesareo è qui menzionato tra i maggiori della Puglia; è un'importante stazione navale, dispone di un proprio arsenale per la riparazione delle imbarcazioni e svolge funzioni di

¹⁵ *I Registri della cancelleria angioina ricostruiti da Riccardo Filangieri con la collaborazione degli archivisti napoletani*, vol. II (1265-1281), Napoli 1967, pp. 119-120, nn. 453 e 457.

sorveglianza lungo il tratto meridionale del Regno. Dal suo molo, infatti, si prendeva agevolmente il mare verso le coste calabresi – in particolare in direzione di Crotone (lontana da Porto Cesareo solo 143 km) – e siciliane. Lo stesso porto, sebbene in misura differente rispetto allo scalo di San Cataldo (esaminato nella seconda parte del presente saggio), era funzionale a garantire l’accesso al mare per le rotte occidentali alla città di Lecce – da cui dista circa 30 km –, offrendo inoltre un’utile sosta lungo il tragitto Gallipoli-Leuca.

Proseguendo in direzione Sud, l’insenatura di Santa Maria al Bagno, utilizzata sin dalla preistoria (come attestano i reperti archeologici rinvenuti nella vicina “Grotta del fico”)¹⁶, rappresentava, assieme a quella di Sant’Isidoro, il principale e più vicino sbocco al mare della città di Nardò¹⁷. E come tale («il porto di Nardò, che è porto piccolo») risulta infatti menzionata dal geografo e viaggiatore arabo Edrisi nel suo *Libro del re Ruggero* del 1154¹⁸.

Nella seconda metà del XV secolo, quanto le testimonianze documentarie si fanno in genere meno avare, in queste marine era praticata soprattutto la pesca delle sarde, sottoposta a prelievo signorile nella misura di 1/13 del prodotto pescato¹⁹. Una tassazione più elevata, pari a 1/7, andava invece a colpire la pesca dei ghiozzi (un pesce osseo, povero, ma particolarmente gustoso, che vive nelle zone lagunari e sui fondali sabbiosi); così come accadeva, ad esempio, «in loco nominato de la Culumena»²⁰ (ovvero la futura e già richiamata Torre Colimena). Ma, oltre a offrire abbondanti risorse ittiche, gli

¹⁶ A. Palma di Cesnola - F. Minellono, *Gli scavi nella Grotta del Fico presso Santa Maria al Bagno*, «Rivista di Scienze Preistoriche», 16 (1961), pp. 57-83.

¹⁷ Per l’età bizantina, vedi Arthur, *Ports, Harbours, and Landings* cit., p. 50.

¹⁸ *Libro di Ruggero (1154)*, in *L’Italia descritta nel “Libro di Re Ruggero” compilato da Edrisi. Testo arabo pubblicato con versione e note*, cur. M. Amari, C. Schiapparelli, «Atti della Reale Accademia dei Lincei», s. II, 8, 274 (1876-77), Roma 1883, pp. 75 e 134.

¹⁹ ASNa, *Regia Camera della Sommaria, Relevi feudali e Informazioni, Libro Singolare 242*, ms., c. 224r: «de le sarde se pilliano alla marina de Neritono deveno pagare deli XIII una».

²⁰ ASNa, *Regia Camera della Sommaria, Relevi feudali e Informazioni, Libro Singolare 242*, ms., c. 224r.

scali neretini potevano fungere da comoda stazione di sosta lungo la navigazione da Taranto a Gallipoli e in direzione opposta. La loro frequentazione da parte di mercanti e imbarcazioni non solo locali trova conferma nel fatto che l'isenatura di Sant'Isidoro, ad esempio, ricorre nella descrizione del litorale ionico riportata nel *Portolano Rizo*, pubblicato a Venezia nel 1490 e attribuito al mercante e navigatore veneziano Alvise Da Mosto (1429-1483)²¹.

Anche per il porto della città di Ugento, situato in località Torre San Giovanni e distante circa 6 km dal centro abitato, è possibile attestare l'uso sin dalle epoche più remote. Sfruttato già nell'età del ferro, risulta aver subito dei rimaneggiamenti di struttura in epoca bizantina (tra VII e VIII secolo), quando con materiale proveniente da costruzioni precedenti sarebbero stati realizzati alcuni blocchi in muratura impiegati poi nei secoli successivi come banchina per le operazioni di scalo²². L'approdo di San Giovanni, con annesso «borgo simigliante a città e bello», è ricordato nel XII secolo dal già citato Edrisi, sebbene il noto geografo abbia immaginato, nello specifico, di descrivere la costa adriatica piuttosto che quella ionica²³. Per la navigazione costiera da Torre San Giovanni al più importante porto di Gallipoli si percorrevano circa 8 miglia, lungo i quali sarebbe stato possibile fare sosta anche presso altri approdi minori, come, ad esempio, Punta Pizzo e Torre Suda²⁴. Si trattava, però, in generale,

²¹ Alvise da Cà da Mosto, *Portolano composto per uno zentilo moveniciano [...] Impresso cum diligentia in la citade de Venexia per Bernardino Rizo de Nouaria stampador 1490 adi 6 nouembrio*, Venezia 1490, p. 91 (d'ora in poi: *Portolano Rizo*). Per la discussione sulla paternità dell'opera, cfr. G. Melzi, *Dizionario di opere anonime e pseudonime di scrittori italiani, o come che sia aventi relazione all'Italia*, II, Milano 1852, p. 362.

²² Cfr. M. Vitolo, *Il sito di Ugento-Torre San Giovanni nel contesto degli approdi ionici della Puglia meridionale tra l'età tardoantica e l'età bizantina* (Tesi di Dottorato, Università del Salento, 2016); e P. Arthur, *Il Salento e i Balcani nel Medioevo*, in *L'Archeologia dell'Adriatico dalla Preistoria al Medioevo*, Atti del Convegno Internazionale (Ravenna, 7-9 giugno, 2001), cur. F. Lenzi, Firenze 2003, pp. 654-665: 657.

²³ *Libro di Ruggero (1154)* cit., p. 102 e nota n. 3.

²⁴ Quest'ultimo scalo è ricordato già da Edrisi, che lo menziona col nome di «promontorio di Suda». Cfr. *Libro di Ruggero (1154)* cit., p. 102. Per la quantificazione della distanza in miglia, cfr. *Portolano Rizo* cit., p. 91: «Da Garipoli a San Zuane da Uicete (Ugento) tra siroco e levante mia 8».

di litorali poco profondi, ragion per cui nei manuali di istruzioni a uso dei navigatori, a partire dal più antico portolano, il *Compasso de navegare* della seconda metà del Duecento, il porto di Ugento – sul quale si tornerà per altri aspetti più avanti –, non adatto all’approdo di navigli di grandi dimensioni, era consigliato esclusivamente «per lenni soctili»²⁵ o come «statio per legni pizoli»²⁶.

Ancora più a Sud, nel territorio dell’attuale comune di Patù, differente fu invece il destino della piccola città romana di *Veretum*, rasa al suolo delle incursioni saracene del IX secolo, e del suo porto, intitolato a San Gregorio e definito *portus Sallentinus* nella Tabula Peutingeriana²⁷. Qui massicci blocchi di calcare segnalano la presenza di una mole di età classica, chiara testimonianza, almeno per l’epoca, di fervide attività commerciali, che si sarebbero col tempo affievolite e via via spente del tutto.

Oltrepassato il capo di Leuca e risalendo il litorale adriatico si incontrano i porti di Tricase e di Castro, accomunati nel Quattrocento dal comune destino di rientrare, unitamente ad Ugento, nei domini del principe di Taranto, Giovanni Antonio Orsini del Balzo; feudi passati poi in dote, come vedremo, alla figlia naturale Maria Conquesta²⁸.

Il borgo medievale di Castro, in continuità con l’antico abitato di età classica, si era sviluppato su una leggera altura, attorno alla quale il recente ritrovamento di un sorprendente numero di anfore da trasporto provenienti dall’Oriente bizantino, e databili tra il VII

²⁵ B. R. Motzo, *Il Compasso da navigare. Opera italiana della metà del secolo XIII. Prefazione e testo del codice Hamilton 396*, Cagliari 1947, p. 26. Per un’edizione più recente, cfr. A. Debanne, *Lo compasso de navegare. Edizione del codice Hamilton 396 con commento linguistico e glossario*, Bruxelles 2011, p. 50.

²⁶ *Portolano Rizo* cit., p. 91.

²⁷ C. De Miti, *Inanissima pars Italiae. Dinamiche insediative nella penisola salentina in età romana*, Oxford 2010, p. 40.

²⁸ Sull’estensione dei domini orsiniani, cfr. S. Morelli, *Aspetti di geografia amministrativa nel Principato di Taranto alla metà del XV secolo*, in L. Petracca, B. Vetere (a cura di), *Un principato territoriale nel Regno di Napoli? Gli Orsini del Balzo principi di Taranto (1399-1463)*, Atti del Convegno di Studi (Lecce, 20- 22 ottobre 2009), Roma 2013, pp. 199-245; e F. Somaini - B. Vetere, *Geografie e linguaggi politici alla fine del Medio Evo. I domini del principe di Taranto in età orsiniana (1399-1463)*, Galatina 2009, pp. 22-28.

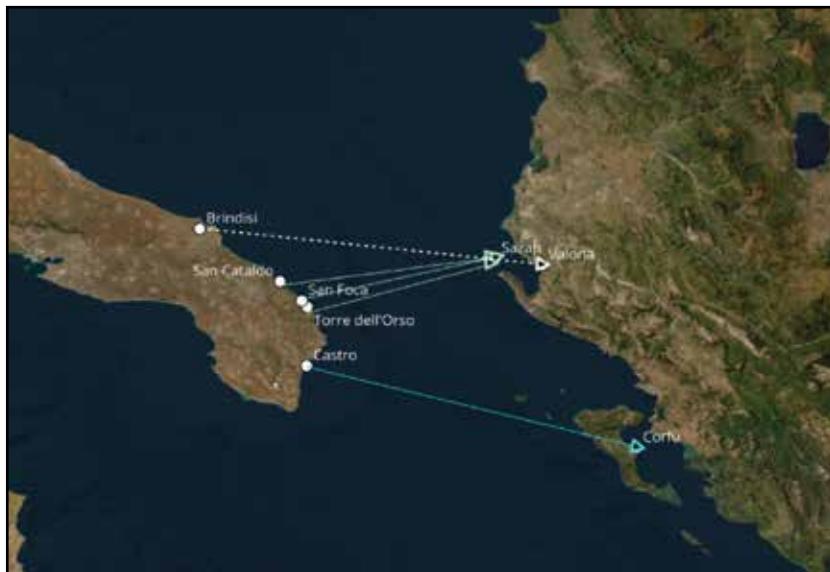


Fig. 4. *Le rotte commerciali con l'opposta sponda adriatica* © Maria Rosaria Vassallo.

e l'VIII secolo, ha contribuito a confermare una particolare vivacità del sito anche a quest'altezza cronologica²⁹. Ricordiamo che nei collegamenti con la costa greca, seguendo la rotta più meridionale con partenza da Corfù, Castro risultava essere l'approdo idruntino più vicino, lungo la rotta meridiana; mentre il percorso più breve (intorno ai 75-80 km) era rappresentato dalla tratta Saseno (odierne Sazan, in Albania) - Torre dell'Orso, San Foca o San Cataldo. Entrambe le rotte erano comunque considerate secondarie rispetto a quella settentrionale che da Valona conduceva a Brindisi (fig. 4).

La città di Castro a partire dal X secolo si era dotata di una chiesa bizantina a croce inscritta, molto simile a quella eretta contestualmente nella vicina Otranto³⁰. Con l'avvento dei Normanni, quando

²⁹ M. Leo Imperiale, *Anfore globulari dal Salento. Produzione e circolazione nell'Adriatico meridionale durante l'altomedioevo*, in *VII Congresso Nazionale di Archeologia Medievale*, cur. P. Arthur, M. Leo Imperiale, II, pp. 426-431, Firenze 2015.

³⁰ B. Bruno, *La chiesa bizantina di Castro*, in *Puglia Preromanica*, cur. G. Bertelli, Milano 2004, pp. 288-289.

si realizzò in tutto il Mezzogiorno d’Italia il processo di costruzione e di definizione delle strutture feudali³¹, Castro fu inglobata, assieme ai centri di Poggiardo, Alessano e Montesardo, nel più meridionale dei distretti signorili di area idruntina, al quale però, a differenza di altri, non pare sia stato attribuito sin da subito il titolo di contea³². Malgrado ciò, il ruolo rivestito dal suo porto si rivela tutt’altro che secondario. Oltre a una breve descrizione offerta da Edrisi, che ricorda Castro come «città piccola sulla costa»³³, nella *Chronica magistri Rogeri de Houedene*, redatta tra il 1190 e il 1191, in un passo in cui vengono elencati i porti di Puglia, quello di Castro è indicato tra i maggiori insieme a Leuca, Otranto, Lecce e Brindisi³⁴. E ancora, lo stesso porto è rappresentato nella più antica carta nautica a oggi nota, la *Carta Pisana*, datata tra il 1275 e il 1300³⁵, e richiamato nel coevo e già citato *Compasso de navegar*³⁶.

Relativamente alle vicende storiche della città, dopo anni molto poco documentati, a seguito della conquista angioina del Regno, nel 1266, signori di Castro risultano i Belot, una delle tante famiglie di origine francese giunte in Italia con Carlo I³⁷.

³¹ E. Cuozzo, *Quei maledetti Normanni. Cavalieri e organizzazione militare nel Mezzogiorno normanno*, Napoli 1989, pp. 126-128; Poso, *Puglia medievale* cit., pp. 33-54.

³² *Catalogus baronum*, ed. E. M. Jamison, Roma 1972, pp. 30-33. Si veda anche G. Vallone, *Terra, feudo, castello*, in *Dal castello al palazzo baronale. Residenze nobiliari nel Salento dal XVI al XVIII secolo*, cur. V. Cazzato, V. Basile, Galatina 2008, pp. 12-43, partic. 12-13.

³³ *Libro di Ruggero (1154)* cit., p. 135.

³⁴ *Chronica magistri Rogeri de Houedene*, ed. W. Stubbs, III, London 1870, p. 166: «In Apulia supra littus maris sunt portus, quorum nomina haec sunt: primus portus Apuliae dicitur Leuke; deinde portus qui dicitur Castre; deinde portus qui dicitur Octrento; deinde portus qui dicitur Liliche, deinde portus qui dicitur Brandiz, id est, Brundusium [...].»

³⁵ Per descrizione e origine di questa carta nautica, si rinvia a Motzo, *Il Compasso da navigare* cit., pp. LVIII-LXV; e a P. G. D. Gautier-Dalché, *Carte marine et potulana au XII^e siècle. Le Libre de existencia riveriarum et forma maris nostri Mediterranei (Pise, circa 1200)*, Roma 1995, pp. 25-26.

³⁶ Motzo, *Il Compasso da navigare* cit., p. 26; e Debanne, *Lo compasso de navegar* cit., p. 50.

³⁷ S. Pollastrì, *La noblesse napolitaine sous la dynastie angevine: L’aristocratie des com-*

Al tempo di Giovanna I, invece, tra il 1343 e il 1381, risale l'investitura della città – che di tale conservava però all'epoca solo il titolo – al duca d'Atene Gualtieri VI, già conte di Brienne e di Lecce³⁸ (zio, tra l'altro, di Giovanni d'Enghien, padre di Maria e nonno del futuro principe di Taranto, Giovanni Antonio Orsini del Balzo). Gualtieri VI aveva acquistato Castro da *donna* Giovanna «de Floriaco», così come recitano gli inventari delle scritture appartenute al conte Angilberto del Balzo³⁹.

Grazie all'archivio di Angilberto, conte di Ugento e di Castro dalla metà degli anni Cinquanta del XV secolo al 4 luglio 1487 (data del suo arresto perché complice nella “grande congiura” dei baroni ai danni di Ferrante), è infatti possibile ripercorrere in maniera meno

tes [1265-1435], II, Thèse de doctorat, Université Paris-X, Nanterre, 1994, pp. 843-844.

³⁸ Gualtieri VI era figlio di Gualtieri V di Brienne e di Giovanna di Chatillon. Tra il 1320 e il 1321 sposò Beatrice, figlia di Filippo I di Taranto e nipote del re di Napoli Roberto I d'Angiò, un matrimonio strategico che rafforzava la sua presenza nel Mezzogiorno d'Italia. Per amministrare i suoi feudi, trascorreva lunghi periodi in Francia, ma, chiamato da Firenze, tornò in Italia, e tra il 1342 e il 1343 ricoprì la carica di capitano generale dei Fiorentini. Dopo questa esperienza, il duca d'Atene riparò per alcuni anni in Francia, dove sposò in seconde nozze la cugina Giovanna di Brienne d'Eu. Non avendo eredi, nel 1354 a Conversano testò a favore dei nipoti, i figli della sorella Isabella di Brienne e di Gualtieri d'Enghien: Sigeri (il titolo di duca d'Atene e i beni francesi), Giovanni (la contea di Lecce, l'isola di Lefkas e i *castra* di Santa Maura e di Vonitzza), Luigi (la contea di Conversano e altri beni di Terra di Bari e di Capitanata) e Guido (Argo e Nauplia con rispettive pertinenze e l'isola di Cipro). Ad altri nipoti spettarono solo beni non feudali. Gualtieri morì in Francia nel 1356. Per la biografia di Gualtieri VI di Brienne, cfr. E. Sestan, *Gualtieri di Brienne*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, 14, Roma 1972, pp. 237-249. Sui due testamenti del duca d'Atene, cfr. invece G. Vallone, *L'ultimo testamento del duca d'Atene*, «*Bullettino dell'Istituto Storico Italiano per il Medio Evo e Archivio Muratoriano*», 99/2 (1994), pp. 253-296.

³⁹ Cfr. L. Petracca, *Gli inventari di Angilberto del Balzo, conte di Ugento e duca di Nardò. Modelli culturali e vita di corte nel Quattrocento Meridionale*, Roma 2013 pp. LXXVII-LXXVIII e 5. Riguardo a Giovanna «de Floriaco», potrebbe trattarsi di un esponente della famiglia De Floreo, feudataria in Terra d'Otranto al tempo di Roberto d'Angiò. Cfr. A. Foscarini, *Armerista e notiziario delle famiglie nobili, notabili e feudatarie di Terra d'Otranto*, Lecce 1903 (rist. anast. Bologna 1979), p. 65.

approssimativa le vicende di questo piccolo centro salentino – come anche di altri – a partire proprio dalla signoria del duca d’Atene. Questi, come recita il suo testamento, redatto il 5 dicembre 1354, lasciò la contea di Lecce, che includeva all’epoca anche la città fortificata di Castro e le sue pertinenze (compreso il porto), al nipote Giovanni d’Enghien, figlio di Isabella di Brienne e di Gualtieri d’Enghien. Tra il 1350 e il 1351 Giovanni aveva sposato Sancia del Balzo, figlia di Bertrando conte d’Andria. Alla morte del primogenito Pietro, avvenuta nel 1384⁴⁰, la contea passò alla sorella Maria d’Enghien, che avrebbe in seguito sposato il futuro principe di Taranto Raimondo Orsini del Balzo⁴¹. Ereditata poi dal figlio primogenito Giovanni Antonio, sotto Alfonso d’Aragona la contea di Lecce fu sottoposta ad alcuni scorpori: parte di essa andò a costituire le contee di Ugento e di Castro, portate in dote dalla già richiamata Maria Conquesta al marito Angilberto del Balzo⁴². Suggellata l’unione, Angilberto si poté fregiare del titolo di conte di Ugento e di Castro, divenendo così signore di un complesso feudale tutt’altro che modesto. Il dominio sulle suddette contee includeva, infatti, anche le *terre* di Tricase e di Parabita, il bosco di Belvedere, i casali di Marittima, Cerfignano, Spongano e *Murtule*, ai quali si aggiungeranno quelli di Supersano e Presicce acquistati alcuni anni dopo dal principe di Taranto.

Per quanto definite *città*, giacché antiche sedi di giurisdizione ecclesiastica⁴³, sia Castro che Ugento pare abbiano costituito all’epoca

⁴⁰ Come tutti i d’Enghien, Pietro si schierò con Luigi I d’Angiò contro Carlo III di Durazzo, e, a causa di ciò, il 18 marzo 1383 fu privato della contea, per tornarne in possesso l’anno successivo per volere del sovrano angioino. La data di morte si collocherebbe proprio nel 1384. Cfr. Vallone, *L’ultimo testamento del duca d’Atene* cit., p. 269.

⁴¹ U. Congedo, *Maria d’Enghien, contessa di Lecce e regina di Napoli*, Lecce 1899, p. 22; P. Palumbo, *Storia di Lecce*, Lecce 1910, pp. 103 e 105; e Vallone, *L’ultimo testamento del duca d’Atene* cit., p. 270 nota 58.

⁴² Angilberto era figlio ultrogenito del duca di Andria Francesco del Balzo e di Sancia Chiaramonte, primogenita di Tristano Chiaramonte e di Caterina Orsini del Balzo, sorella del principe di Taranto, Giovanni Antonio.

⁴³ Il titolo di *città* – lo ricordiamo – era attribuito ai centri urbani sede di cattedra vescovile, a prescindere dall’indice demografico. Fra XIII e XVI secolo, infatti, la definizione di *città* non sembra dipendere da parametri fisici, sociali o economici,



Fig. 5. *Il porto di Castro* © Giuseppe Piccioli Resta.

delle realtà urbane con funzioni civili, religiose e culturali alquanto ridotte. La prima contava a metà Quattrocento una popolazione fiscale di appena 29 fuochi, mentre la seconda raggiungeva i 119⁴⁴. Ciò nonostante, e lungi dall'essere considerati grandi poli dinamici di sviluppo e di attrazione economica, le stesse disponevano di utili e comodi sbocchi al mare. Il porto di Castro, a metà strada lungo il tratto di costa compreso tra Otranto e Santa Maria di Leuca, poteva offrire, assieme a quello più piccolo di Tricase, una valida alternativa all'approdo nel basso Adriatico, mentre quello di Ugento, situato sullo Ionio a sud di Gallipoli, assicurava, come quest'ultimo, rapidi collegamenti con la costa calabrese e siciliana (fig. 5).

bensì da «un fattore di giurisdizione ecclesiastica». cfr. M. Folin, *Sui criteri di classificazione degli insediamenti urbani nell'Italia centro-settentrionale, secoli XIV-XVIII*, «Storia urbana», 92 (2000), p. 5.

⁴⁴ F. Cozzetto, *Mezzogiorno e demografia nel XV secolo*, Soveria Mannelli (CZ) 1986, pp. 136-140.

A fruire del porto di Castro, oltre agli operatori forestieri, erano la comunità urbana dell'omonimo centro e quelle contermini dell'entroterra, ricadenti nel medesimo distretto feudale; si trattava di piccoli o addirittura piccolissimi insediamenti a carattere rurale, abitati da una popolazione contadina che coltivava modeste quote di terreno – gravate dal prelievo signorile –, e che, soprattutto nei mesi estivi, poteva tentare la fortuna col commercio marittimo. I casali dipendenti dalla contea di Castro erano Cerfignano (12 fuochi), Marittima (13 fuochi), San Giovanni (13 fuochi), Diso (9 fuochi), Ortelle (7 fuochi) e Spongano (3 fuochi)⁴⁵. A questi, sarebbe poi da aggiungere anche il casale di *Murtule* (4 fuochi), la cui documentazione, stando agli inventari angilbertiani, confluì tra le scritture della suddetta contea⁴⁶.

Riguardo invece al porto di Tricase (fig. 6), sicuramente meno importante rispetto a quello di Castro, situato a poco più di 13 Km a sud di quest'ultimo, sappiamo che il conte Angilberto esercitava il proprio controllo sui traffici marittimi in entrata e in uscita. Alfonso d'Aragona e i suoi successori avevano infatti accordato ai signori di Castro e di Ugento la facoltà di incamerare alcuni diritti come lo «ius tractarum» o «tratta» e lo «ius exiturae» o «exitura»⁴⁷, imposti sulla circolazione ed estrazione delle merci dai porti ricadenti nella signoria, come appunto Castro, Tricase e Ugento. Ne sono prova i

⁴⁵ Numerazione relativa agli anni 1459-'60. Cfr. le tabelle realizzate da M. A. Visceglia, in *Territorio, feudo e potere locale: Terra d'Otranto tra Medioevo ed Età Moderna*, Napoli 1988, pp. 86-89 e ASNa, *Regia Camera della Sommaria, Diversi*, II, reg. 248, ms., c. 43v e 44v.

⁴⁶ L'omaggio offerto ad Angilberto dal casale di *Murtule* segue infatti quelli prestati dagli abitanti di Castro, Cerfignano e Marittima. Cfr. Petracca, *Gli inventari di Angilberto del Balzo* cit., p. 6. Il casale di *Murtule* è censito nel 1459-'60 dagli erari generali del principe di Taranto (cfr. ASNa, *Regia Camera della Sommaria, Diversi*, II, reg. 248, ms., c. 48v). Per gli anni successivi v. ASNa, *Regia Camera della Sommaria, Diversi*, I, reg. 170, ms., c. 14v; e reg. 131/1, ms., c. 9r.

⁴⁷ Sui diritti commerciali e marittimi nell'Italia meridionale si rinvia a L. Bianchini, *Storia delle finanze del Regno delle due Sicilie*, cur. L. De Rosa, Napoli 1971 (1^a ed. Palermo 1839), partic. p. 123. Sulla riscossione di diritti e gabelle vedi pure G. I. Cassandro, *Un inventario dei beni del principe di Taranto*, in *Studi di storia pugliese in onore di Giuseppe Chiarelli*, cur. M. Paone, Galatina 1973, pp. 5-57.



Fig. 6. *Il porto di Tricase* © Giuseppe Piccioli Resta.

rinvii al privilegio «de la prattica» portuale concesso da Ferrante, e «lo instrumento de la declaracione del Conselho» di Federico d'Aragona, luogotenente del Sacro Regio Consiglio provinciale dal 1463 al 1487⁴⁸.

Procedendo a ritroso, si osserva che le attenzioni della feudalità nei confronti di questi scali sono attestate anche in età angioina, quando la condotta di alcuni ufficiali del conte d'Aspert e di sua moglie, signori nella seconda metà del Trecento della città di Alessano, dei centri di Copertino, Carpignano, *Sillano*, *Casule*, Parabita e Martino Piccolo, nel basso Salento, e della città di Mottola, nel tarantino⁴⁹, rende necessario l'intervento di Giovanna I. Nel 1365, infatti, la regina lamenta di aver appreso dai doganieri e dai *gabellotti* della dogana di Brindisi una frode commessa ai danni del fisco proprio nel porto di Tricase. I funzionari del conte d'Aspert non avrebbero

⁴⁸ Petracca, *Gli inventari di Angilberto del Balzo* cit., pp. 3-4.

⁴⁹ P. Coco, *Cedularia Terrae Idronti 1378, con note di geografia, demografia e paleontologia linguistica di Terra d'Otranto nei secoli XIII e XIV*, Taranto 1915, p. 18.

corrisposto alla curia regia quanto incassato «pro exitura» dall’esportazione di derrate agricole («vegetes, olei ac vini») stivate nei navigli dei mercanti forestieri salpati dal suddetto porto⁵⁰.

La scarsità delle fonti rende certo difficile quantificare il volume degli scambi che interessarono queste insenature tra XIV e XV secolo. È, tuttavia, ragionevole ritenere che le stesse siano state solcate, se non altro, da tipi nautici di piccola e media portata. Tenuto conto, infatti, che la maggior parte dei collegamenti avveniva via mare, il piccolo e medio cabotaggio lungo la costa avrà indubbiamente rappresentato il percorso più agevole per il trasporto delle merci, e soprattutto di derrate alimentari, da un porto all’altro, lungo il medesimo litorale o tra opposte sponde. Tutti e tre gli scali, quindi, – Castro e Tricase sulla direttrice adriatica Otranto-Leuca, e Ugento lungo la direttrice ionica Gallipoli-Leuca – pare abbiano assistito a un flusso, sia pur discreto ma costante, di uomini, imbarcazioni, traffici e commerci, sottoposti a tassazione, prima esclusivamente regia, poi signorile. Secondo l’inventario delle scritture di Angilberto del Balzo, infatti, una concessione di Alfonso d’Aragona, confermata in seguito dal figlio Ferrante e poi dal nipote Federico⁵¹, consentiva al conte di Castro di riscuotere le *intrate* dei porti per mezzo di un suo funzionario⁵².

A fine Quattrocento la frequentazione di questi scali da parte di operatori economici *forestieri* trova riscontro nel già menzionato

⁵⁰ A. De Leo, *Codice diplomatico brindisino*, II, cur. M. Pastore Doria, Trani 1964, doc. n. 90, pp. 229-231, partic. 229.

⁵¹ Federico d’Aragona, secondogenito di Ferrante e di Isabella Chiaromonte, fratello di Alfonso II, fu investito del principato di Taranto e della contea di Lecce dal 1485 al 1487. Nello stesso anno, a seguito della prigione di Pirro del Balzo, divenne principe di Altamura e nel 1496 successe al nipote Ferdinando II sul trono di Napoli.

⁵² Petracca, *Gli inventari di Angilberto del Balzo* cit., p. 3. E ancora, dalle medesime scritture riguardanti, però, la città di Ugento, si deduce altresì che il conte avrebbe potuto incamerare le funzioni fiscali di questo feudo, incassando sia la tassazione ordinaria, come il focatico e l’imposta sul sale, sia quella straordinaria, come le collette. Tale prerogativa, tuttavia, non risulterebbe essere stata estesa alla contea di Castro. Ibidem, pp. XXXII e 3.

Portolano Rizo, che oltre al porto di Ugento, superato il Capo di Leuca, ricorda anche le rotte e le distanze in miglia «dal chavo de Lequi a Castro» e «da Castro a le Tre Case»⁵³.

A poca distanza da Castro, in direzione di Otranto, altri due piccoli approdi consentivano alla popolazione dell'entroterra, e non solo, di prendere il mare: Porto Miggiano e Porto Badisco, ai quali, relativamente al periodo bizantino, è stato attribuito un particolare legame rispettivamente con i monasteri italo-greci di Santo Stefano a Vaste (oggi frazione di Poggiardo)⁵⁴ e di San Giovanni Malcantone (presso Uggiano la Chiesa). Queste insenature, così come molte altre del medesimo litorale, è molto probabile che, tra XIII e XV secolo, abbiano svolto una funzione che potremmo definire 'sussidiaria' o 'alternativa' a quella del principale porto di Otranto, al pari di altri piccoli ancoraggi adriatici come Torre Rinalda, Torre Chianca e Torre Veneri – di cui si dirà più avanti.

Da questa prima e parziale ricognizione sulla portualità minore, ionica e adriatica, emerge come oltre ai grandi scali di Taranto, Gallipoli, Leuca, Otranto e Brindisi, quelli fin qui richiamati andavano a costituire sin dall'età bizantina il reticolo portuale della provincia idruntina, composto da circa 25/30 approdi o attracchi minori, di dimensioni e caratteristiche variabili, non sempre attestati a sufficienza dalle fonti (storiche quanto archeologiche), ma attorno ai quali si erano evidentemente sviluppati vivaci centri di sosta e di interscambio marittimo. Ciascuno di essi, sfruttato per la mobilità di uomini e merci, era strettamente collegato alla città o ad altri insediamenti demici dell'area circostante, sia per esigenze di natura politica e militare, sia sul piano economico e sociale.

I casi esaminati corroborano inoltre l'idea che la ricerca sulla portualità minore di Terra d'Otranto debba distinguere due differenti tipologie di infrastrutture costiere e approdi: da un lato, quelli che, per quanto oggi considerati minori, hanno sicuramente rappresentato in età medievale uno snodo strategico dei traffici marittimi e commerciali del Mediterraneo dell'epoca (come Porto Cesareo, Castro,

⁵³ *Portolano Rizo* cit., p. 91.

⁵⁴ Arthur, *Ports, Harbours, and Landings* cit., p. 52.

Ugento e Tricase); dall’altro, quelle insenature che, stando almeno alle evidenze documentarie, si confermano nel tempo poco rilevanti e di quasi esclusivo sfruttamento da parte della popolazione locale.

La sicurezza e gli approdi adriatici della contea di Lecce

Nel corso del Medioevo la Terra d’Otranto, per la sua posizione geografica, di confine, al crocevia tra il mondo latino e quello bizantino, svolse un ruolo di cerniera tra l’Europa mediterranea e quella orientale. I suoi approdi sul versante adriatico costituirono dei nodi commerciali di rilievo, frequentati da mercanti bizantini, veneziani e dalmati, solo per citarne alcuni. Tuttavia, queste stesse coste furono spesso bersaglio delle incursioni saracene e piratesche e, dopo la metà del XV secolo, anche di quelle ottomane.

Il problema della pirateria divenne così pressante in tutto il Mediterraneo, e in particolare nel Tirreno, nello Ionio e nel basso Adriatico, da sollecitare i diversi governanti ad intervenire sia con misure di adeguamento e di rafforzamento delle strutture portuali, ad esempio con la costruzione di nuove banchine e di torri di avvistamento a protezione degli approdi, sia con l’equipaggiamento di navigli, per la sorveglianza dei centri costieri e delle rotte marittime⁵⁵. Nel regno di Napoli Carlo III d’Angiò dispose quindi la costruzione e il mantenimento di una flotta a sorveglianza della costa tirrenica e ionica

⁵⁵ Per un inquadramento di massima sulla pirateria nel medioevo cfr. D. Aquilano, *La pirateria nell’Adriatico svevo e angioino da Federico II a Roberto il Saggio*, «Proposte e Ricerche», 22 (1999), pp. 67–82; P. F. Simbula, *I pericoli del mare: corsari e pirati nel Mediterraneo basso medievale*, in *Viaggiare nel Medioevo*, cur. S. Gensini, Roma 2000, pp. 369–402; E. Basso, *Pirateria e guerra di corsa nel Mediterraneo: l’osservatorio genovese*, in *Il governo dell’economia. Italia e Penisola iberica nel basso Medioevo*, cur. L. Tanzini, S. Tognetti, Roma 2014, pp. 205–228; P. F. Simbula, *La pirateria e la corsa tra realtà e percezione*, in *Mediterraneo mare aperto (secc. XI–I–XV)*, Atti dell’LIX Convegno storico internazionale (Todi, 9–11 ottobre 2022), Fondazione Centro italiano di studi sull’Alto Medioevo, Spoleto 2023, pp. 267–299. Sulla pirateria capace di facilitare la comunicazione marittima N. Jasper, ‘*Piracy, connectivity and seaborne power in the Middle Ages*’, in *The sea in history*, 2, *The medieval world*, cur. M. Balard, Woodbridge 2017, pp. 45–57.

(«ala guardia del mare de Terra de Labore, Principato Citra, Basili-cata et Calabria fin ad Riczo») e successivamente, nel 1445, Alfonso V d’Aragona, seguendo il suo esempio, destinò i proventi di alcune imposte alla guardia del litorale adriatico (per la «guardia delo mare de Apruzzo, Capitanata et Terra de Bari, Terra de Ydronto oy Pullya et quella restante parte de Calabria verso levante»)⁵⁶.

Anche nella provincia di Terra d’Otranto, come si vedrà più chiaramente nelle pagine successive, le autorità promossero una serie di iniziative per offrire alle imbarcazioni un riparo dai venti e dal mare, salvaguardare le rotte commerciali e tutelare le popolazioni costiere.

In questa sede sono presi in considerazione solo alcuni approdi minori che nel XIV e XV secolo – periodo per il quale le fonti documentarie si fanno meno diradate – ricadevano nella contea di Lecce⁵⁷, cioè Roca, San Cataldo, Santa Sabina e Guaceto. La loro storia si presenta inizialmente intrecciata con quella della stessa contea, i cui titolari, nel periodo considerato, furono, dapprima, gli esponenti

⁵⁶ Carlo III, per la costruzione e il mantenimento di una flotta a sorveglianza della costa tirrenica e ionica, impose una tassa di sei grani per ogni oncia di prodotto commercializzato. Alfonso il Magnanimo nel 1445 ripropose l’imposta sulla *mercadancia* e ne aggiunse un’altra sulla portata/stazza delle navi, destinandone i proventi alla vigilanza della costa adriatica, così come si legge nel «Banno deli grana sey per uncia imposta a civitate Regii usque ad Sanctum Flavianum sive Trontum» edito in *Fonti aragonesi*, vol. IV, *Frammenti dei Registri “Commune Summariae” (1444-1459). Frammenti di cedole della Tesoreria di Alfonso I (1446-1448)*, cur. C. Salvati, Napoli 1964, pp. 21, 22. Si veda anche Dalena, *Passi, porti e dogane marittime* cit., pp. 99-101, 107-109.

⁵⁷ Della contea nel 1446 facevano parte Lecce e i suoi casali (Surbo, Squinzano, San Pietro in Lama, Dragoni e Aurio), la città di Castro, le terre di Carovigno, Mesagne, Corigliano, Roca e Gagliano e i casali di Acquarica del Capo, Arnesano, Borgagne e Pasolo, Carmiano, Cerfignano, Erchie, Magliano, Marittima, Marte, Martignano, Melpignano, Merine, Monteroni, Morciano, Mortula e Salve. Sulla contea di Lecce si veda C. Massaro, *La città e i casali*, in *Storia di Lecce dai Bizantini agli Aragonesi*, cur. B. Vetere, Roma-Bari 1993, pp. 345-392; Poso, *Puglia medievale* cit., pp. 7-31; C. Massaro, *Città e territorio nella contea di Lecce*, in *Città e contado nel Mezzogiorno medievale e moderno*, cur. G. Vitolo, Salerno 2005, pp. 229-248.

della famiglia Brienne (con Gualtieri V e Gualtieri VI di Brienne)⁵⁸, poi quelli della famiglia d'Enghien (con Giovanni e Maria) ed infine Giovanni Antonio Orsini del Balzo. In seguito alla scomparsa di quest'ultimo nel 1463, con la disgregazione del potentato orsiniano e la contestuale redistribuzione di buona parte dei suoi domini e, soprattutto, con il passaggio di Lecce alla demanialità, le vicende dei centri costieri esaminati furono legate alle iniziative della Corona.

Alcuni di questi approdi ricadevano nell'orbita del capoluogo salentino che, privo di uno sbocco diretto sul mare, si dotò di un proprio porto solo nel 1300. «De li porti et cale de la marina de Leze», così come ci informa un bando emesso a nome di Maria d'Enghien nel 1446, dunque, facevano parte, oltre al più importante porto di San Cataldo, gli approdi di *Specchiulla* (Torre Specchiolla), *Chianca* (Torre Chianca), *Sapone* (Punta Sapone) e Roca (oggi Roca Vecchia)⁵⁹.

Da Roca a Santa Sabina

Situata a 16 km da Otranto e a 12 da San Cataldo, Roca, dalle origini molto antiche, è attestata nelle fonti documentarie medievali a partire dal XIV secolo (fig. 7 e fig. 8)⁶⁰. Nel 1309 il toponimo compare per la prima volta nell'atto notarile con cui la badessa del

⁵⁸ Il primo esponente della famiglia dei Brienne ad essere titolare della contea fu Ugo, che ne fu investito da Carlo II, intorno al 1271: G. Vallone, *Galatina tra storia e leggenda*, in Id., *L'età orsiniana* cit., p. 334

⁵⁹ M. Pastore, *Il codice di Maria d'Enghien*, Galatina 1979, p. 65.

⁶⁰ Frequentata dal XVII secolo a. C. all'età ellenistica Roca è stata oggetto a partire dagli anni Ottanta del secolo scorso di numerose campagne di scavo promosse dall'Università di Lecce (oggi Università del Salento) condotte dal prof. Cosimo Pagliara. Su Roca si veda D.G. De Pascalis, *Una città di fondazione tra XIII e XIV secolo: il caso di Roca in Terra d'Otranto*, in *Le città medievali dell'Italia meridionale e insulare*, cur. A. Casamento e E. Guidoni, Atti del Convegno (Palermo, Palazzo Chiaramonte, 28-29 novembre 2002), Roma 2004, pp. 304-314; P. Gull, *Roca nel basso Medioevo. Strutture abitative e cultura materiale in un centro urbano dell'Adriatico meridionale*, «Archeologia Medievale», 35 (2008), pp. 381-426; F. Iacono, V. Spagnolo, W. De Neef, L. Coluccia, *Roca Archaeological Survey: Inquadramento e Primissimi Risultati*, «FOLD&R Archaeological Survey Series», 13 (2020), pp. 1-14; Vetere, *Brindisi, Otranto, San Cataldo, Roca*, cit.



Fig. 7. *Localizzazione di Roca* © Maria Rosaria Vassallo.

monastero di S. Giovanni Evangelista di Lecce, Costanza de Noha, conferma al barone Rao di Melpignano la locazione di un terreno confinante con il *tenimentum Roca*⁶¹.

Nel 1354 il centro è menzionato nel secondo testamento di Gualtieri VI di Brienne, duca di Atene e conte di Lecce (1311-1356), marito di Beatrice d'Angiò, figlia di Filippo I principe di Taranto, dove viene disposto un legato pio a favore della chiesa di Roca⁶².

A Gualtieri VI, in effetti, è attribuita generalmente la rifondazione di questo centro costiero sulla base della notizia, riportata nel *De situ Japigiae* da Antonio de Ferrariis, detto il Galateo⁶³, che *Gualtierus Brehena*, di ritorno dall'Oriente, lungo il tragitto che da Otranto

⁶¹ M. Pastore, *Le pergamene del monastero di S. Giovanni Evangelista*, Lecce 1970, p. 54, doc. del 24 settembre 1309.

⁶² G. Vallone, *L'ultimo testamento del duca d'Atene*, in Id., *L'età orsiniana*, Roma 2022, p. 112.

⁶³ A. Romano, *De Ferrariis, Antonio*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, 33, Roma 1987, *ad vocem*.

portava a Lecce, si sarebbe fermato in una città distrutta (*diruta*) che avrebbe poi ricostruito, dandogli il nome di *Rocca*, perché posizionata su un’altura, luogo privilegiato per erigere fortezze⁶⁴. L’umanista proseguiva il suo racconto notando che Roca costituiva il punto più vicino alla costa greca: «hinc aliqui breviorem esse in Greciam transitum quam Hydrunto existimant»⁶⁵.

Lo sviluppo trecentesco di questa località con la costruzione del porto, dunque, potrebbe essere stato dettato dalla volontà di Gualtieri VI di realizzare un collegamento con gli altri suoi possedimenti feudali sull’opposta sponda e, come è stato rilevato, di «creare uno scalo comodo e personale tra Lecce e Lefkas»⁶⁶.

A prescindere dalla veridicità delle dichiarazioni dell’umanista⁶⁷, la terra di Roca alla metà del XIV secolo era sicuramente annessa alla contea di Lecce, così come si evince da una sentenza del 1343 del giustiziere del principato di Taranto, riportata in transunto nel 1466⁶⁸. Il *tenimentum Eruce*, si legge nell’atto, si estendeva a sud fino a Santa Maria *de Mauriano*, ad ovest fino al casale di *Padula* (l’attuale Torrepaduli) e San Salvatore, e a nord fino al *tenimento* di San Nicola.

Le evidenze archeologiche, portate alla luce dagli scavi condotti dall’Università di Lecce a partire dalla fine degli anni Ottanta del Novecento, confermano una frequentazione del sito in età medievale tra il XIII e il XIV secolo e poi un suo definitivo abbandono nel Cinquecento inoltrato⁶⁹.

⁶⁴ Antonii Galatei Liciensis, *Liber de situ Iapigiae. Descriptio urbis Callipolis*, [...], Basilea 1558, pp. 57, 58: «Inde ubercula occurrit, quam Roccam appellavit Gualterius Brehena [...]. Hic ab Oriente revertens, ab Hydrunto Lupias iter faciens, urbem dirutam conspexit, paulo minoris ambitus quam antiqua fuerat Hydruntus. Locus arcis (ut mos erat) Graecorum urbium eminentior cernebatur: ex arce tantum uberculam condidit, unde et Roccam nominavit. Franci enim arcem, roccam dicunt».

⁶⁵ *Ibid.*, p. 59.

⁶⁶ Vallone, *L’ultimo testamento del duca d’Atene* cit., p. 79.

⁶⁷ L’unico viaggio di Gualtieri VI attestato in Oriente avvenne nel 1333: *Ibid.*, p. 107.

⁶⁸ *Libro Rosso di Lecce (Liber Rubeus Universitatis Lippiensis)*, cur. P. F. Palumbo, I, Fasano 1997, pp. 148-154, doc. n. XXXVIII.

⁶⁹ Gull, *Roca nel basso Medioevo*. cit., pp. 381-426.

Alla metà del XV secolo la terra di Roca, con una popolazione di circa trecento abitanti⁷⁰, era provvista di fondaco, cioè di magazzino doganale, ed era sede di capitania⁷¹. Com’è noto il capitano, ufficiale di nomina regia o feudale a secondo che si trattasse di centri demaniali o signorili, con competenze giudiziarie di primo grado nelle cause civili e penali⁷², era presente solo negli insediamenti più importanti. In effetti dalle fonti emerge con chiarezza una certa vivacità economica del centro nei diversi settori dell’agricoltura, della pesca e del commercio. Nelle aree palustri a ridosso della fascia costiera, come in altre località salentine, si macerava il lino e si coltivavano i giunchi. Particolare sviluppo poi ebbero la cerealicoltura, con porzioni di territorio destinate al grano, all’orzo e all’avena, la coltivazione di legumi (fagioli e fave), la viticoltura e l’olivicoltura. Le eccedenze agricole venivano immesse non solo sul mercato locale, ma anche su quello regnico ed extraregnico, come risulta dai dazi imposti sui prodotti commercializzati⁷³. I dati provenienti dalle imposte sulle mercanzie, sulle attività produttive e sulle imbarcazioni, infatti, ci informano dell’economia delle località esaminate e del volume dei traffici commerciali, se presenti. L’attestazione di una tassa su una merce o su un prodotto destinato all’exportazione rappresenta, quindi, un chiaro indizio che quel bene era parte integrante delle attività economiche del territorio. Per questo motivo, quando possibile, l’indagine sui centri analizzati prende avvio proprio da queste informazioni fiscali.

⁷⁰ Nel 1443 Roca era censita per 61 fuochi fiscali, mentre nel 1459 ne contava uno in meno (60): Cozzetto, *Mezzogiorno e demografia* cit., p. 138; ASNa, *Regia Camera della Sommaria, Diversi*, II, reg. 248, ms., c. 137r.

⁷¹ Sulla dogana marittima nel regno di Napoli si veda Dalena, *Passi, porti e dogane marittime* cit., D. Morra, *Oltre il quaderno. Interpretare il ruolo socioeconomico delle dogane nel Regno di Napoli tardomedievale*, in *Porti, città e relazioni adriatiche* cit., pp. 161-176.

⁷² G. Vallone, *Le magistrature superiori del potentato orsiniano e la fondazione delle regie udienze provinciali del regno meridionale in età aragonese*, «Rivista storica delle terre adriatiche», 3 (2024), p. 166.

⁷³ Una parte del raccolto era trasportato presso il capoluogo salentino: ASNa, *Regia Camera della Sommaria, Diversi*, II, reg. 247, ms., cc. 106r-111r.

Così dal porto, «a portu et maritima Roce per mare extra Regnum», frumento, orzo e soprattutto fave erano esportate dagli operatori stranieri sottoposti al pagamento dello «ius tractarum» sui cereali e dello «ius exiture seu tracte fabarum» sulle fave. Dei mercanti interessati al commercio di questi legumi molti erano dalmati e genovesi, tra i quali si ricorda Marino di Rellia di Ragusa, che nel 1459 esportò ben 1.000 tomoli di fave dal porto di Roca⁷⁴. Altri prodotti, immagazzinati nel fondaco e immessi sul mercato, erano il miele, il lino, il vino, la legna, il cotone e gli ortaggi⁷⁵.

Tra le varie attività economiche praticate risultano anche la pesca, sottoposta al diritto di salmeria (*ius salmarium*) e l’itticoltura: nel 1456 è attestata infatti la costruzione di una peschiera per l’allevamento del pesce («per esca de li pisci, chi de ordinatione nostra foro posti in la piscina fecemo fare in Roca»)⁷⁶.

Negli anni in cui Roca fu sotto la signoria degli Orsini del Balzo, ad ulteriore riprova della frequentazione delle sue acque da parte di imbarcazioni di vario tonnellaggio, veniva esatto lo *ius ancoragii*, che prevedeva il pagamento differenziato per la *barca magna* e per la *barcella*⁷⁷.

Tra le navi che attraccavano nel porto figurano anche quelle destinate al trasbordo degli animali, quali le navi tonde⁷⁸, come è evidente dalla riscossione dello *ius scalagii equorum*, tassa sul trasporto degli equini⁷⁹. Le operazioni di ormeggio erano d’altronde facilitate dalla conformazione dei fondali, più profondi rispetto al resto del litorale adriatico salentino.

⁷⁴ ASNa, *Regia Camera della Sommaria, Diversi*, II, reg. 247, ms., c. 107v.

⁷⁵ *Ibid.*

⁷⁶ Nella lettera di Giovanni Antonio Orsini del Balzo ai razionali principeschi Francesco de Agello, Antonello de Mari, Filippo Sermagistro e Filippo de Nucio, redatta il 28 giugno del 1459 presso il fiume Bradano, giunta in copia, si fa riferimento alla rendicontazione degli anni passati (IV indizione): *I documenti dei principi di Taranto Del Balzo Orsini (1400-1465)*, cur. R. Alaggio, E. Cuozzo, Roma 2020, p. 216.

⁷⁷ ASNa, *Regia Camera della Sommaria, Diversi*, II, reg. 247, ms., c. 106r.

⁷⁸ Sulle imbarcazioni per il trasporto di cavalli si veda M. Tangheroni, *Commercio e navigazione nel Medioevo*, Bari 1996, p. 201.

⁷⁹ ASNa, *Regia Camera della Sommaria, Diversi*, II, reg. 247, ms., c. 106v.



Fig. 8. *Foto di Roca* © Giuseppe Piccioli Resta.

Lo scalo sembrerebbe essere inoltre stato attrezzato per la manutenzione navale, come si deduce dalla notizia di una fusta lì riparata nel marzo del 1461⁸⁰.

Tuttavia l'attestazione di un diritto sulle merci naufragate induce a ritenere che le acque antistanti al porto potessero costituire un pericolo per i naviganti: nel 1459 veniva riscosso la terziaria sul legno rinvenuto lungo la battigia («ius terciarie certorum lignaminum repertorum in litore maris») e nel 1474 vigeva ancora l'antica consuetudine che consentiva al baglivo di appropriarsi di un terzo dei beni recuperati sul litorale: «fuit, erat et est de antiqua consuetudine cuius [...] memoria hominum non existit quod in maritima ipsius terre quocienscumque patitur aliquod naufragium»⁸¹. Alla fine del secolo lo ius «naufragii inventi in mare» continuava ad essere un diritto di cui godevano i suoi feudatari⁸².

⁸⁰ ASNa, *Regia Camera della Sommaria, Diversi*, II, reg. 241, ms., c. 43v.

⁸¹ ASNa, *Regia Camera della Sommaria, Partium*, reg. 10, ms., c. 68r., lettera del 21 febbraio 1476 inviata dalla Sommaria a Cesare d'Aragona.

⁸² ASNa, *Regia Camera della Sommaria, Relevi feudali e Informazioni, Libro Singolare 242*, ms., c. 265r.

Nel 1445 Roca venne cinta da mura, intervallate da torri e circondate da un fossato, probabilmente per essere difesa dalle scorrerie saracene lungo l’Adriatico, un problema, si è detto, che proprio in quell’anno veniva affrontato anche dal Magnanimo, intensificando la sorveglianza costiera. Il cantiere *frabrice murorum*, dunque, attivo per sette mesi, cioè a settembre e ottobre del 1445 e da marzo a luglio del 1446, richiese l’impiego di notevoli quantità di pietre (circa 3.000 *quatrelli*)⁸³, tufo e calce, che furono acquistati e trasportati in quel lasso di tempo. Presso il cantiere, «ad videndum frabicam murorum dicte terre» giunse anche il vescovo di Nardò, ricompensato per il disturbo con polli, orzo e *pipones*⁸⁴.

Nel 1458 il fossato necessitò di nuovi interventi, verosimilmente di drenaggio delle acque, come si deduce dall’informazione di manovali impegnati a scavare nel fossato («zoccantes et laborantes») e a rimuovere la terra lì accumulata («evelientes terram a fosso predicto»)⁸⁵.

Dopo il passaggio di Lecce alla demaniale il porto di Roca probabilmente fu alternativo allo scalo di San Cataldo⁸⁶ e, al pari di questo, ripercorse la parabola del capoluogo salentino, avviandosi ad un lento declino. Spia di questo declassamento è la perdita dell’ufficio doganale e l’assenza di altre imposte sui traffici commerciali negli anni Settanta.

Nella seconda metà del Quattrocento, come altri centri costieri pugliesi, Roca venne «disfacta et sachizata» dalle milizie turche e flagellata dalla peste nel 1480⁸⁷. Durante il contrattacco regio, le fonti diplomatiche riportano che Roca, «locho molto furte», probabilmente perché situata su un promontorio e circondata da mura, divenne uno dei capisaldi militari e logistici della riconquista napo-

⁸³ Il quadrello è un blocco di tufo calcareo a forma di parallelepipedo.

⁸⁴ Non è chiaro il motivo della presenza di Ludovico de Pennis, vescovo di Nardò (1451-1484), che si potrebbe però ricondurre alla consacrazione del circuito murario: ASNa, *Regia Camera della Sommaria, Diversi*, I, reg. 170, ms., c. 80v.

⁸⁵ ASNa, *Regia Camera della Sommaria, Diversi*, II, reg. 247, ms., c. 110r.

⁸⁶ *Libro Rosso di Lecce*, I, cit., pp. 203, 204, doc. XLVIII.

⁸⁷ C. Massaro, *Otranto e il mare nel tardo medioevo*, in *Otranto nel Medioevo* cit., pp. 206-212.

letana di Otranto⁸⁸. I tragici avvenimenti del 1480 che portarono ad un abbandono del centro vengono riassunti, alcuni anni dopo, nel 1483, nella richiesta di esenzione fiscale quinquennale dalle impostazioni dirette avanzata dall'università di Roca al re Ferrante. Nella lettera presentata si legge:

dicta terra [di Roca] per la venuta de li Turchi in Otranto essere stata distracta et sachizata, per essere stata abandonata da li cittadini, li quali de nocte fogiero solum con li loro vestiti et alcuni che remasero, che non possestero fogire, foro tagliati appezi et de po per la venuta de le gente d'arme de la maiestà vostra in lo assegio de li turchi, dicta terra fo molto deteriorata che fino a lo ligname de le case ne toglievano per abrusare, guastando le case et tagliaroli tucti li arbori fructiferi, et de po sopervenendo la peste quella poco gente che nce era remasa le annichilao⁸⁹.

Roca, dunque, al calar del secolo, nel 1490, è ricordata nel *Portolano Rizo* come una «cita la qual e desabitata»⁹⁰.

Proseguendo l'itinerario verso settentrione la città di Lecce era servita dal più vicino porto intitolato a San Cataldo⁹¹, un pellegrino irlandese morto intorno al 685 d.C., che aveva ricoperto la carica di vescovo di Taranto⁹². Antico scalo d'età romana risalente all'impera-

⁸⁸ C. D. Poso, *La peste del 1480-1481 in Terra d'Otranto*, in *Territorio, culture e poteri nel Medioevo e oltre. Scritti in onore di Benedetto Vetere*, cur. C. Massaro, L. Petracca, II, Galatina 2011, p. 491.

⁸⁹ ASNa, *Regia Camera della Sommaria, Partium*, reg. 20, cc. 7-8v. Un'ulteriore conferma si legge nelle inchieste fatte dai funzionari regi dopo la congiura dei baroni del 1485-1487: «Quale bagliva in tempo del barone sempre se soleva procurare ad credencia et fructava da fertile ad infertile in magiore summa ca non fructa de presente, et questo perché era habitata, ma da puo la guerra de Turchi et peste, et dicta terra fo ruynata» (ASNa, *Regia Camera della Sommaria, Relevi feudali e Informazioni, Libro Singolare* 242, ms., c. 265r).

⁹⁰ *Portolano Rizo* cit., p. 92.

⁹¹ Su San Cataldo nel medioevo si rimanda a C. Massaro, *Territorio, società e potere*, in *Storia di Lecce* cit., pp. 251-343, e al recente Vetere, *Brindisi, Otranto, San Cataldo, Roca*, cit.

⁹² A. Merico - M. Sammarco, *Archaeological Landscapes of Southern Apulia: Inte-*



Fig. 9. *Localizzazione di San Cataldo* © Maria Rosaria Vassallo.

tore Adriano – così come testimonia anche una mole ben conservata –, sorgeva a metà strada tra Otranto e Brindisi a circa dieci chilometri da Lecce (fig. 9)⁹³.

Attivo durante il periodo bizantino, sulla base di alcune evidenze archeologiche databili tra l'VIII e il X secolo, il porto di San Cataldo è ricordato nella cronaca di Ruggero di Hoveden del 1191 come il «portus de Liche, qui dicitur Leliche»⁹⁴.

Lo scalo sorgeva, tuttavia, su un tratto costiero caratterizzato dai fondali bassi, poco profondi, soggetti a periodici insabbiamenti⁹⁵. Le

gration and Interpretation of Gis-Based Data in a Multi-Methodological Research, in *Multi-, Inter- and Transdisciplinary Research in Landscape Archaeology*: Proceedings of the 3rd International Landscape Archaeology Conference in Rome, Italy, cur. G. L. M. Burgers, S. J. Kluiving e R. A. E. Hermans, Amsterdam 2016, pp. 1-8.

⁹³ Nel privilegio concesso il 7 agosto del 1362 da Giovanna I all'università di Lecce si legge: «maritima liensi per septem seu octo miliaria a dicta civitate Licii distari noscitur» (*Libro Rosso di Lecce* cit., I, pp. 15, 16, doc. n. III).

⁹⁴ Rogerii de Hoveden, *Cronica*, MGH, XXVII, p. 157.

⁹⁵ I. Ferrari - A. Quarta, *San Cataldo (Lecce, Italy): the historical evolution of the*

carte nautiche e i portolani ne segnalavano infatti le criticità, tra cui la presenza di secche, come la cosiddetta «*Planca de Licze*», un banco sabbioso che obbligava le imbarcazioni ad allontanarsi almeno mezzo miglio dalla riva per evitare l’incagliamento, come già suggeriva, alla metà del XIII secolo, il *Compasso da Navigare*⁹⁶. Ancora nel Quattrocento (1444), Pietro de Versi, nel taccuino nautico la *Raxion de marineri*, avvertiva che da Brindisi a San Cataldo «tutto è secco per la via» e consigliava di non avvicinarsi troppo alla costa, preferendo dirigersi direttamente verso Otranto («in terra a mia un, inchino a Otranto»)⁹⁷.

Unico approdo tra la città dei martiri e Brindisi segnato nella mappa del genovese Pietro Vesconte del 1318 con il nome di *Leci*⁹⁸, San Cataldo nel 1339 venne definita una spiaggia, e non un porto, dal re di Napoli Roberto d’Angiò, che motivò così il suo rifiuto al console veneto di risarcire i danni lì subiti da due imbarcazioni veneziane. Dagli interventi del Senato veneto sulla questione emerge che gli autori del misfatto furono dei pirati genovesi, i quali, alla fine di giugno di quell’anno, dopo aver confiscato nel porto di Trani un’imbarcazione veneta, averne torturato *crudeliter* il patrono ed infine aver ceduto la suddetta nave grazie al pagamento di un riscatto di 5.000 once, si erano recati nel porto di San Cataldo; qui avevano incendiato due legni appartenenti a cittadini veneti («duo ligna que conbusserunt quorum minus erat patronus [...] Blachus de Luciano et alterius Martinus de Lautana cives nostri [veneti]»)⁹⁹.

coastal landscape in Eighth International Symposium “Monitoring of Mediterranean Coastal Areas. Problems and Measurement Techniques”, Livorno (Italy) June 202, cur. L. Bonora, D. Carboni, M. De Vincenzi, pp. 58-68: p. 62.

⁹⁶ «De lo dicto Otranto a Leczo XX Millara per maestro. Sopra Licza III millara en mare per maestro à una secca appresso de terra I millaro, e clamase la Planca de Licza e voletera scifare mezzo millaro»: Motzo, *Il Compasso da navigare. Opera italiana* cit., p. 27; Debanne, *Lo compasso de navegare* cit., p. 50.

⁹⁷ Pietro di Versi, *Raxion de’ marineri. Taccuino nautico del XV secolo*, ed. a cura di A. Conterio, Venezia 1991, p. 62: «Brandizo a la ture de S. Cathaldo mia 40 e per tutto è secco per la via; non t’achostar in terra a mia un inchino a Otranto».

⁹⁸ Österreichische Nationalbibliothek, cod. 594, cc. 10v, 11r.

⁹⁹ Archivio di Stato di Venezia (d’ora in poi ASVe), *Senato, Secreta, Misti*, reg. 18, ms., cc. 46v, 47r.

Poco meno di vent’anni dopo, nel 1365, il porto di Lecce, tuttavia, venne preferito al maggiore approdo di Brindisi contestualmente in decadenza¹⁰⁰. In quel periodo non era né l’unico, né il principale scalo di Lecce, che poteva fare affidamento anche sui vicini approdi di *Planca* e di *Specchiolla*¹⁰¹.

Bisognerà attendere la fine del Trecento per vedere prospettarsi nuove possibilità per San Cataldo: la signoria prima di Maria d’Enghien, contessa di Lecce e regina di Napoli per aver sposato in seconde nozze Ladislao di Durazzo e, dopo la morte di Maria nel 1446, quella del figlio Giovanni Antonio Orsini del Balzo, il potente principe di Taranto, lasciarono tracce significative nell’assetto economico del territorio, fino ad allora caratterizzato da una forte vocazione rurale. Gli interventi edilizi promossi dalla d’Enghien e dall’Orsini potenziarono il ruolo del porto leccese, con la costruzione di una torre, attestata nelle fonti scritte dal 1409, di un molo negli anni Quaranta e della pavimentazione della strada che da Lecce conduceva alla marina nel 1460¹⁰².

Sulla scorta dei registri contabili orsiniani, sappiamo che nel 1446 la costruzione del molo risultava terminata: in quell’anno infatti travi e fascine (*sarcinalia*) in legno di abete - materiale impiegato a partire dall’età romana nella carpenteria navale per le sue caratteristiche di leggerezza e lavorabilità -, e circa cinque quintali di ferro, avanzati «post construcionem moli», vennero consegnati

¹⁰⁰ Si vedano le lamentele dell’università brindisina in merito: *Codice Diplomatico Brindisino*, II, cit., p. 229, doc. n. 90 e M. A. Visceglia, *Territorio feudo e potere locale* cit., p. 145.

¹⁰¹ Nel privilegio del 7 agosto 1362 concesso dalla regina Giovanna I in favore del mercato leccese compaiono accanto a San Cataldo gli approdi di *Plancha* e *Specchiolla*: *Libro Rosso di Lecce*, I, cit., p. 15.

¹⁰² La prima attestazione documentaria dell’edificio è data dal mandato del re Ladislao al castellano della *turris Sancti Cataldi* del 27 agosto 1409: *Libro Rosso di Lecce*, I, cit., p. 23 doc. n. VII. La torre, attribuita agli inizi del Cinquecento a Gualtieri VI di Brienne dal Galateo, chiamata *castellum* dall’umanista, avrebbe dovuto difendere l’accesso allo scalo e ai traffici dell’emporio di Lecce («castellum Gualtierus condidit pro emporio Lupiensium ubi propinquiori»). Antonii Galatei Liciensis, *Liber de situ Iapygiae* cit., p. 60.

al castellano di Lecce¹⁰³. Un notaio (Donatiano Spagnolo) era il responsabile del cantiere, il quale era tenuto a redigere un inventario del materiale ricevuto e utilizzato¹⁰⁴. Se le fonti documentarie non forniscono indicazioni sulla precisa localizzazione della banchina, né sull'eventuale riutilizzo del molo romano, realizzato in blocchi di pietra leccese, quelle narrative offrono invece elementi interpretativi di rilievo: agli inizi del Cinquecento il Galateo, attribuendo a Maria d'Enghien la committenza dell'opera, sostiene che essa fosse unita a grandi pietre, forse proprio quelle appartenenti al molo adrianeo. Si tratterebbe, quindi, e il condizionale qui è d'obbligo trattandosi solo di un'ipotesi, di una costruzione su un sito preesistente. A conferma di ciò il Galateo scrive «ingentem molem longis iunctam lapidibus miro opere construxit»¹⁰⁵.

Informazioni più dettagliate sull'area portuale di San Cataldo offre un manoscritto del 1471, redatto dopo la morte dell'Orsini e la devoluzione del principato alla Corona, contenente l'elenco delle rendite sugli immobili urbani ed extraurbani della curia regia di Lecce. Nel documento si legge¹⁰⁶:

Eciam dicta curia in maritima Sancti Cataldi turrim unam cum baleo circumdatam fossatis a tribus lateribus in quibus est aqua viva. Item

¹⁰³ «Item ab Oliverio de Templo de Licio principali castellano turris Sancti Cataldi Licii anni none indictionis de lignaminibus restantibus post construcionem moli, sarcinalia seu trabes quatraginta duas. Item a notario Donatiano Spaniolo de Licio preposito frabice moli Sancti Cataldi anni none indictionis trabes de abiete sex ferri degalatra centum quatraginta unum alias vero res ab eo receptas scriptas et positas in inventario dicti Donatiani»: ASNa, *Regia Camera della Sommaria, Diversi*, I, reg. 170, ms., c. 56r.

¹⁰⁴ Il termine *fabrica* veniva impiegato per indicare un cantiere edilizio, senza specificare se si trattasse di nuova costruzione o di una ristrutturazione.

¹⁰⁵ Antonii Galatei Liciensis, *Liber de situ Iapigiae* cit., p. 63.

¹⁰⁶ Degli edifici presenti nella marina alcuni erano di proprietà della curia principesca (in seguito regia) ed erano dati in locazione, altri appartenevano a privati, che versavano un censo alla corte. Gli esponenti della famiglia Barone (Gabriele, Tommaso ed eredi), ad esempio, pagarono lo *ius census* per un deposito a San Cataldo dal 1446 al 1473: ASNa, *Regia Camera della Sommaria, Diversi*, I, reg. 170 ms.; II, regg. 53, 243, 253, 255, 461/7, mss.

prope dictam turrim domos pro magazenis, cellario, stabulis et furno sectem¹⁰⁷.

La torre di San Cataldo, dunque, dotata di un baglio, era circondata su tre lati da un fossato colmo d'acqua viva, alimentato probabilmente da uno dei torrenti che attraversavano la zona costiera¹⁰⁸.

Nelle sue immediate adiacenze si trovavano magazzini, stalle, un deposito per il vino (*cellario*) e un forno, ossia strutture funzionali allo stoccaggio di merci, prodotti agricoli e animali, in attesa della loro distribuzione sul mercato¹⁰⁹. L'intero complesso sorgeva a ridosso di un'area palustre intervallata da macchia mediterranea e confinante con una zona forestale: le quattro paludi di *Minigroy*, *Li fitelli*, *Le penate* e l'ultima intitolata al santo del luogo, Cataldo, si sviluppavano infatti a ridosso della foresta di Lecce, una *defesa*, una riserva signorile, che si estendeva fino a Brindisi¹¹⁰.

Dalla documentazione contabile di età orsiniana (1446-1463) sappiamo che l'approdo di San Cataldo divenne uno dei nodi del sistema portuale del principato con Gallipoli, Taranto e Otranto, al centro dei flussi commerciali e del sistema fieristico del basso Salento.

La conduzione diretta di masserie e terre, unita al prelievo di censi e terraggi, garantì a Maria e Giovanni Antonio consistenti quantità di derrate, le cui eccedenze venivano immesse sui mercati regnicoli e internazionali, grazie alla flotta che l'Orsini aveva allestito già dalla fine degli anni Venti¹¹¹ al fine di contrastare la pirateria «contra sa-

¹⁰⁷ ASNa, *Regia Camera della Sommaria, Diversi*, II, 53, ms., c. 9v. Il manoscritto ora è edito in B. Vetere, *Lecce. Città e contado. 1471-1472*, Roma 2025.

¹⁰⁸ Il baluardo, di cui era responsabile un castellano, doveva sorgere presso i resti del molo adrianeo, sulla base delle ricostruzioni archeologiche: Ferrari, Quarta, *San Cataldo (Lecce, Italy): the historical evolution of the coastal landscape* cit., p. 63.

¹⁰⁹ Nei suoi pressi vi era poi un appezzamento di terra *macclosa* coltivata a vigneto.

¹¹⁰ In queste paludi vigeva il divieto di caccia e si macerava il lino: ASNa, *Regia Camera della Sommaria, Diversi*, II, reg. 53, ms., c. 60v.

¹¹¹ Sulla flotta dell'Orsini si rimanda a G. T. Colesanti, *La strategia navale dei principi di Taranto tra due mari: Anna colonna e Giovanni Antonio del Balzo Orsini (1458-1463)*, in 'Il re cominciò a conoscere che il principe era un altro re' *Il Principato di Taranto e il contesto mediterraneo, (secc. XII-XV)* cur. G. T. Colesanti, Roma 2014, pp. 287-328; R. Alaggio, G. Colesanti, *La construcción de*

racenos ad defensionem suarum terrarum maritimarum» (pirateria che poi, praticò lui stesso)¹¹².

Il ventaglio dei diritti esatti nella marina dai suoi signori, anche in questo caso, ci informa sulle tipologie di merci scambiate e sul volume delle transazioni¹¹³, consentendo così di valutare l'impatto di specifici prodotti sull'economia locale. Tra questi tornano ricorrenti nelle rendicontazioni l'olio, i metalli (come ferro e acciaio), gli animali (ad esempio muli e cavalli), ma anche i cereali e i legumi (come orzo, frumento, ceci, fave, fagioli e lenticchie). Tali beni erano acquistati dai mercanti ed erano esportati dal porto di San Cataldo, utilizzato frequentemente come scalo lungo la rotta per Venezia¹¹⁴.

Durante la guerra di successione napoletana (1459-1463), di cui l'Orsini fu uno dei principali protagonisti, San Cataldo, pur mantenendo le proprie funzioni commerciali, fornì il supporto logistico alle operazioni belliche del principe e dei suoi alleati angioini: dal

embarcaciones en el reino de Nápoles: dos ejemplos de industria naval en el Mediterráneo, in *Barcos y construcción naval entre el Atlántico y el Mediterráneo*, cur. D. González Cruz, Madrid 2018, pp. 271-288; M. R. Vassallo, *La flotta dell'Orsini e guerre in Adriatico*, «Rivista storica delle terre adriatiche», 1 (2022), pp. 79-95 e al recente R. Alaggio, *Industria navale e sistemi difensivi nelle città portuali di Terra d'Otranto. Da Federico II agli Orsini di Taranto*, in *La terra e il Mare. Signori, feudi e porti nel Mezzogiorno medievale e moderno*, cur. P. Sardina, Palermo 2025, pp. 65-96.

¹¹² ASVe, *Senato, Secreta*, reg. 10, ms., c. 188.

¹¹³ Nel 1446 nel porto di San Cataldo degli 863 ducati che risultano incamerati come imposte sull'estrazione delle merci, 806 provenivano dallo *ius exiture* dell'olio, di cui 768 ducati dall'olio *claro* e 38 ducati dall'olio *grosso*: L. Vantaggiato - M. R. Vassallo, *Produzione, qualità, circolazione dell'olio salentino al tempo degli Orsini del Balzo (1399-1463)*, «Itinerari di Ricerca Storica», 33/2 (2019), p. 72.

¹¹⁴ Massaro, *Otranto e il mare* cit, p. 205; Vantaggiato-Vassallo, *Produzione, qualità, circolazione dell'olio* cit., p. 74. Sui rapporti tra la Puglia e la Repubblica di San Marco si rimanda a F. Carabellesse, A. Zambler, *Le relazioni commerciali tra la Puglia e la Repubblica di Venezia dal X al XV*, Trani 1898; C. Cipolla, *Venezia e Gualtieri VI di Brienne*, «Archivio Veneto», 17 (1900), pp. 141-144; F. Carabellesse, *La Puglia nel XV secolo da fonti inedite*, Trani 1901, pp. 36-38, 46-48; Petracca, *Normativa, controllo e protezione dei mercanti* cit.

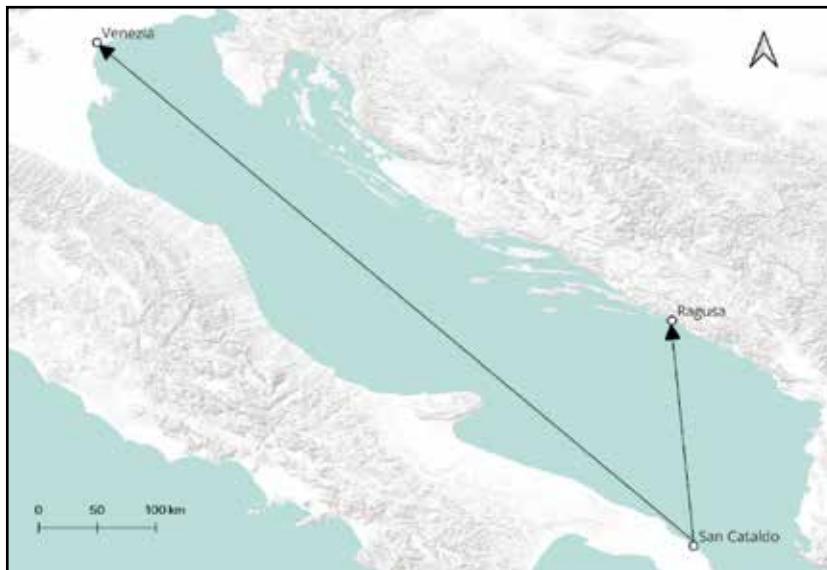


Fig. 10. *Le rotte commerciali da San Cataldo nel XV secolo* © Maria Rosaria Vassallo.

porto spesso partivano le navi della flotta orsiniana o quelle di armatori privati noleggiate per l'occasione, cariche del grano salentino destinato al rifornimento delle truppe stanziate in Abruzzo, con scalo talvolta a Bari; da San Cataldo, così come da Otranto, salpavano le imbarcazioni dirette a Ragusa o a Venezia, per vendere derrate agricole (olio e legumi) e per acquistare materie prime (come il sal-nitro, elemento costitutivo della polvere da sparo), armi o parti di esse (corde di balestre, frecce)¹¹⁵.

Particolarmente rilevante risulta, in quegli anni, la commercializzazione dell'olio, che divenne merce di scambio privilegiata per l'acquisto del materiale bellico, specie a Venezia.

Con la morte del principe di Taranto, nel novembre del 1463, e il successivo passaggio di Lecce alla demanialità, la città e il suo porto persero gradualmente importanza, riducendosi a rivestire un ruolo marginale nelle dinamiche politiche e commerciali del regno: tale

¹¹⁵ ASNa, *Regia Camera della Sommaria, Diversi*, II, reg. 460/1, ms., c. 85v; Vassallo, *La flotta e guerre* cit.

declino risulta ben evidente dai dati relativi all'esazione del diritto di fondaco, cioè sulle merci immagazzinate, che mostrano un calo dell'86 per cento: dalle 246 once registrate nel 1446 si passò alle sole 32 del 1472¹¹⁶.

Nonostante ciò, lo scalo leccese continuò comunque ad essere frequentato, anche se in misura ridotta rispetto al passato, fino agli inizi del XVI secolo, quando decadrà a causa dell'insabbiamento. Nel 1507 esso risultava infatti «pieno dal mare, guasto e mal secolo alli naviganti, et schifato et vanno li ligni più presto ad caricare et discarricare in Otranto»¹¹⁷.

Nel percorso fin qui tracciato non sono stati menzionati altri piccoli approdi, situati a pochi chilometri da San Cataldo, che risultano attivi in età bizantina, sulla base delle evidenze archeologiche, e in età moderna, quando sarebbero stati interessati dal piano di costruzione di torri costiere voluto da Carlo V¹¹⁸. Ci si riferisce a Torre Rinalda, Torre Chianca¹¹⁹, Torre Veneri, e allo scalo di San Foca¹²⁰. Quest'ultimo, intitolato a un santo bizantino orientale, lontano 22 km da Otranto e 10 km da Roca, faceva parte del casale di Melen-dugno, un piccolo insediamento censito per 25 fuochi fiscali alla metà del Quattrocento, da cui distava 7 km¹²¹. I ritrovamenti archeologici, cioè alcune monete e i resti di una chiesa a navata unica di impianto rettangolare, consentono di ipotizzare una frequentazione del sito nel XII-XIII sec. d. C¹²². Nelle sue pertinenze sorgeva il mo-

¹¹⁶ Nel 1472 il fondaco fruttò 194 ducati, 2 tarì e 17,5 grani: ASNa, *Regia Camera della Sommaria, Dipendenze*, I, reg. 557/4, ms., c. 18v.

¹¹⁷ *Libro rosso di Lecce* I, cit., pp. 330-331, doc. LXXX.

¹¹⁸ Sulle torri costiere nella provincia idruntina volute da Carlo V si rimanda a F. Bruno - V. Faglia - G. Losso - A. Manuele, *Censimento delle torri costiere nella Provincia di Terra d'Otranto*, Roma 1978; G. Cosi, *Torri marittime di Terra d'Otranto*, Galatina 1989; Tricarico, *Le fortificazioni litoranee di Terra d'Otranto* cit.

¹¹⁹ Torre Chianca, tra San Giovanni e San Gennaro, è ricordata da Edrisi nel suo libro, *Libro di Ruggero (1154)* cit., p. 102.

¹²⁰ Arthur, *Ports, Harbours, and Landings* cit., p. 59.

¹²¹ Cozzetto, *Mezzogiorno e demografia* cit., p. 138; ASNa, *Sommaria, Diversi*, I, reg. 131/1, ms., c. 9v.

¹²² Sono stati rinvenuti un follaro di Leone VI e un *tetarteron* di Giovanni Comneno: V. Melissano, *San Foca*, in *Bibliografia topografica della colonizzazione greca*

nastero basiliano di San Niceta¹²³ che nei secoli successivi fu titolare del casale di Melendugno, la cui giurisdizione baiulare nel 1471 fu divisa tra il suddetto monastero e l’università di Lecce¹²⁴.

Proseguendo il nostro percorso verso settentrione, superato il grande porto di Brindisi, si trova l’approdo di Guaceto che, ricordato da Edrisi nel XII secolo¹²⁵ e nella carta nautica di Petro Vesconte del 1318¹²⁶, fu nel 1425 al centro degli interessi delle comunità di Brindisi e della contessa Maria d’Enghien, la quale rivendicando sul porto la competenza territoriale dell’università di Mesagne, centro ricadente nei suoi feudi, aspirava alle entrate derivanti dal traffico commerciale¹²⁷.

Il nostro breve *excursus* sulla portualità minore in Terra d’Otranto termina con l’approdo di Santa Sabina, a 10 chilometri da San Cataldo e a 25 chilometri da Brindisi: di età romana, ma con evidenze archeologiche dall’epoca protostorica all’età moderna¹²⁸, questo porto risulta nella documentazione medievale dalla fine del XIV secolo, quando faceva parte della marina di Carovigno¹²⁹. Dai capitoli della

in Italia e nelle Isole Tirreniche, vol. 18, *Siti: San Cesario sul Panaro – Siccomonte*, Pisa - Roma - Napoli 2010, pp. 15-17.

¹²³ Di origini normanne, l’abbazia basiliana è attestata nelle *rationes decimarum* del 1324; nel 1356 fu destinataria di un lascito testamentario da Gualtieri VI di Brienne: *Monasticon Italiae*, III: *Puglia e Basilicata*, cur. G. Lunardi, H. Houben e G. Spinelli, Cesena 1986, p. 72; C. D. Poso, *Il Salento normanno. Territorio, istituzioni, società*, Galatina 1988, pp. 109-112; Vallone, *L’ultimo testamento del duca di Atene* cit., p. 107.

¹²⁴ Massaro, *Città e territorio* cit., p. 242.

¹²⁵ «Gaucito è [un gruppo di tre isolette staccate dal continente mezzo miglio]: *Libro di Ruggero (1154)* cit., p. 103.

¹²⁶ Österreichische Nationalbibliothek, cod. 594, c. 10.

¹²⁷ Vetere, *Brindisi, Otranto, San Cataldo, Roca*, cit., p. 223; A. De Leo, *Codice Diplomatico Brindisino*, vol. III (1406-1499), cur. A. Frascadore, Bari 2006, pp. 59, 60, doc. n. 34.

¹²⁸ R. Auriemma, *Nuovi dati dalla costa adriatica e ionica del Salento*, «*Histria Antiqua*», 21 (2012), pp. 539-556.

¹²⁹ La marina di Carovigno si estendeva «dal porto de Lama forca [Lamaforca] et va fino allo porto de Guancito [Guaceto]»: N. Bodini, *Documenti per la causa preso l’ecc.ma Corte di Appello di Trani tra i signori Dentice e il Comune di Carovigno*, Lecce 1894, pp. 137, 138.

bagliva della terra di Carovigno, redatti nel 1440, risulta che lo scalo era frequentato da imbarcazioni di diverso tonnellaggio, soggette ad una differente tassazione: una *nave* avrebbe corrisposto 2,5 tarì, un *navilio* 1,5 tarì, mentre la *barca pescatrice* non era *tenuta a pagar niente*, perché la metà del pescato doveva essere venduta e sottoposta al pagamento dello *ius platee* (corrispondente al versamento di 15 tarì su ogni oncia di prodotto venduto)¹³⁰.

In conclusione, l'analisi degli approdi minori della contea di Lecce nel corso del XIV e XV secolo consente di restituire un quadro articolato e dinamico della portualità in Terra d'Otranto, strettamente intrecciata alle vicende politiche, economiche e militari del territorio. La presenza di fondaci, dogane e diritti fiscali specifici testimonia la vitalità dei traffici e la complessità delle reti commerciali che interessarono il basso Adriatico, collegando la provincia di Terra d'Otranto ai centri marittimi dell'altra sponda, da Ragusa a Venezia.

I contemporanei interventi edilizi eseguiti a Roca e a San Cataldo tra il 1445 e il 1446 potrebbero rientrare in un programma di ripristino e potenziamento delle infrastrutture costiere all'interno della politica economica promossa da Maria d'Enghien e da Giovanni Antonio, sempre più proiettata verso i circuiti commerciali dell'Adriatico e del Mediterraneo orientale.

Tuttavia, la stessa apertura verso il mare che ne aveva favorito la prosperità economica ne determinò, in parte, la vulnerabilità con le incursioni piratesche, le guerre tra potenze mediterranee e le epidemie, che, unite ai processi di insabbiamento, segnarono la decadenza di molti di questi scali tra la fine del Quattrocento e i primi decenni del Cinquecento, a cominciare proprio da San Cataldo.

¹³⁰ *Ibid.*

KRISTJAN TOOMASPOEG

I porti minori della Capitanata: un caso esemplare

Il presente saggio esamina un'area geografica ben definita: la costa della Capitanata nel tratto compreso tra Termoli e Manfredonia, un segmento cruciale della navigazione adriatica su grande scala, che storicamente fungeva da scalo intermedio tra Ancona e Brindisi¹. L'analisi si sviluppa in due momenti principali. In primo luogo, si ripercorrono le vicende degli approdi di quest'area nel Tardo Medioevo, focalizzandosi sul ruolo svolto nella navigazione e nella cantieristica navale. Successivamente, si esaminerà la condizione attuale dei porti minori della Capitanata dal punto di vista dei navigatori e degli operatori del turismo sostenibile.

L'obiettivo è, pertanto, connettere il passato al presente attraverso un approccio interdisciplinare che pone l'accento sui piccoli scali portuali. Ci si concentra su un'area in cui la navigazione, la marineria, la cantieristica e l'ospitalità offerta alla gente di mare sono state storicamente l'elemento propulsore della società locale. Il mare è dunque, come è stato definito, “il polmone” economico dei centri costieri², fattore chiave per la crescita del benessere e della popolazio-

¹ Questo tratto di costa è rappresentato in un modo piuttosto preciso nella ben nota mappa di Willem Janssoon Blaeu, *Capitanata olim Mesapiae et Iapygiae Pars*, Amsterdam 1640 ca., della cartografia contemporanea si vedano le carte nautiche dell'Istituto Idrografico della Marina, periodicamente ristampate a Genova, tavole nn. 32 e 33.

² Prendo in prestito questa espressione da V. Marchi van Cauwelaert, *En guise d'introduction, villes portuaires et insularités en Méditerranée occidentale*, in *Villes portuaires de Méditerranée occidentale au Moyen Âge. Îles et continents, XII^e-XV^e siècles*, cur. J.-A. Cancellieri, V. Marchi van Cauwelaert, Palermo 2015, pp. 9-20, qui p. 13.

ne. Tuttavia, questo rapporto vitale ha sempre posto delle sfide: nel Medioevo e in epoca moderna erano la pirateria e le scorrerie, mentre oggi il problema principale è rappresentato dall'insabbiamento dei porti.

I porti della costa garganica nel Tardo Medioevo: alcuni accenni

L'Adriatico, o “mare dei Veneziani” come veniva spesso definito nel Medioevo, costituiva una direttrice marittima di primaria importanza, in larga parte per la sua funzione di sbocco naturale della Serenissima³. Nel caso specifico della costa garganica, tale rilevanza era amplificata dalla sua posizione strategica: essa rappresenta infatti il tratto di costa italiana con la minore distanza nautica dalla Dalmazia (tra Vieste e Dubrovnik intercorrono poco più di 95 miglia nautiche). Questa vicinanza, pur offrendo potenziali vantaggi commerciali e di rotta, comportava anche significativi svantaggi: le marine locali si trovavano, infatti, in prima linea nella lotta contro la pirateria dalmata⁴. Un ulteriore fattore geografico di sviluppo fu la presenza delle Isole Tremiti. Poichè le isole erano sprovviste di un approdo adeguato, lo sviluppo di molti porti e ancoraggi del Gargano tra il X e il XII secolo fu strettamente legato alle attività e all'organizzazione dei monaci di Santa Maria delle Tremiti⁵.

A questi fattori si aggiunge l'importanza della Capitanata tar-

³ Si veda ad esempio *Adriatico Mare d'Europa. La geografia e la storia*, cur. E. Turri, Milano 1999. Per il nostro specifico argomento si vedano prima di tutto P. Corsi, *Il Gargano e il mare nel corso del Medioevo*, in *Il Gargano e il mare*, cur. Id., San Marco in Lamis 1995, pp. 119-181 e N. Tomaiuoli, *Strutture portuali primoangioine in Capitanata*, in *Siponto e Manfredonia nella Daunia. Atti dei IV Convegno di studi. Manfredonia, 6 novembre 1993*, Manfredonia 1994, pp. 91-105, qui pp. 95-98.

⁴ Corsi, *Il Gargano* cit., pp. 147-148, 164; D. Aquilano, *La pirateria nell'Adriatico svevo e angioino da Federico II a Roberto il Saggio*, «Proposte e ricerche», 22/2 (1999), pp. 67-82.

⁵ Corsi, *Il Gargano* cit., pp. 158-159; F. Marazzi, *La conquista monastica del litorale adriatico (secoli VIII-XI)*, in *St. Peter of Osor (Island of Cres) and Benedictine monasticism in the Adriatic area*, cur. S. Bully, M. Causevic-Bully, S. Gioanni, Roma 2024, pp. 13-42.

domedievale come regione produttrice di risorse agricole e il ruolo strategico che i suoi porti rivestivano nell'economia e nelle strategie militari del Regno⁶. Non si possono, inoltre, tralasciare aspetti locali di grande impatto, come il culto di San Michele Arcangelo sul Gargano, che stimolava un notevole afflusso di pellegrini e viaggiatori nella regione⁷. Dal punto di vista amministrativo, l'area era inclusa nei territori della contea di Lesina e dell'Onore di Montesantangelo (*Honor Montis Sancti Angeli*), due aree sottoposte a un controllo piuttosto stretto da parte della Corona⁸. Sulle vicende di quest'area

⁶ La ricerca si è focalizzata in particolare sul caso di Manfredonia, da considerare come luogo di raccolta e invio della produzione agricola locale, si veda V. Rivera Magos, *La chiave de tutta la Puglia. Presenze straniere, attività commerciali e interessi mediterranei a Manfredonia, 'agriporto' di Capitanata (secoli XIII-XVI)*, in *Storia di Manfredonia*, 1, *Il Medioevo*, cur. R. Licinio, Bari 2008, pp. 63-100. Per il caso particolare delle congregazioni di Terrasanta che si servivano delle risorse del Gargano si veda K. Toomaspoeg, *Gli insediamenti templari, giovanniti e teutonici nell'economia della Capitanata medievale*, in *Federico II e i cavalieri teutonici in Capitanata. Recenti ricerche storiche e archeologiche*, Atti del Convegno internazionale (Foggia-Lucera-Pietra Montecorvino, 10-13 giugno 2009), cur. P. Favia, H. Houben, K. Toomaspoeg, Galatina 2012, pp. 183-214.

⁷ Si vedano P. Dalena, *Il santuario micaelico del Gargano nel contesto del pellegrinaggio medievale*, in *Minima medievalia*, Bari 2012, pp. 109-130; G. Otranto, *Il pellegrinaggio alla grotta di San Michele sul Gargano*, in *De peregrinatione: studi in onore di Paolo Caucci von Saucken* (Perugia, 27-29 maggio 2016), cur. G. Arlotta, Pomigliano d'Arco 2016, pp. 127-168; R. Salvarani, *Tra vie di terra e di mare: porti e imbarchi per Gerusalemme. Percorsi storiografici e traiettorie metodologiche: elementi per un framework interpretativo*, «*Vetera Christianorum*», 58 (2021), pp. 177-198, qui p. 184.

⁸ P. F. Palumbo, *Honor Montis Sancti Angeli*, «*Studi Salentini*», 53/54 (1978), pp. 25-98; A. Ciuffreda, *L'origine dell'Honor di Monte Sant'Angelo e le sue vicende nel periodo svevo*, «*Garganostudi*», 5 (1982), pp. 3-21; J.-M. Martin, *Monte Sant'Angelo*, in *Encyclopedia of the Middle Ages*, cur. A. Vauchez, R.B. Dobson, M. Lapidge, Chicago 2000, II, pp. 980-981. Per la contea di Lesina si vedano gli atti dell'11 giugno 1272, in *I Registri della cancelleria Angioina*, ed. R. Filangieri di Candida et alii, Napoli 1950 e succ. (da ora RCA), 8, pp. 53-54, n. 123 e pp. 182-183, n. 464: le località che fecero parte della contea erano Lesina, Apricena, Montesantangelo, Peschici, Vieste, Rodi (Garganico), Vairano, Manfredonia, San Chirico e Casalnuovo, ai quali si aggiunse anche Campomarino nel Molise.

getta nuova luce la recente monografia di Antonio Antonetti, focalizzata sulla regione compresa tra il Trigno e l'Ofanto, che include anche spunti significativi sullo sviluppo delle aree costiere⁹.

La costa garganica offre un caso esemplare per lo studio del fenomeno degli scali minori, poiché presenta molteplici elementi e problematiche comuni ad altri casi di studio sulle coste del Mezzogiorno, sia peninsulare che insulare. In primo luogo, la definizione stessa di ‘porto minore’, tra il passato e l’attualità, risulta intrinsecamente difficile e spesso arbitraria. Un approdo velistico di ridotte dimensioni odiene poteva rappresentare un porto di grande rilevanza nel Tardo Medioevo; in altri casi, il processo di declassamento o riqualificazione è stato esattamente l’opposto. Nel contesto della Capitanata, si incontra il caso di un porto che oggi si presenta come una realtà relativamente piccola - se confrontata con i grandi hub industriali della costa pugliese - e destinata primariamente alla nautica da diporto e alla pesca. Tuttavia, questo scalo, Vieste, faceva parte nel Medioevo del ristretto gruppo dei venti porti più importanti del Mezzogiorno¹⁰.

A differenza della situazione odierna, nel Tardo Medioevo Vieste godeva di maggiore importanza rispetto a Manfredonia (o *Siponto Novello*). Sebbene anche Manfredonia fosse stata oggetto di note-

⁹ A. Antonetti, *Lungo la frontiera del Fortore. Assetti istituzionali, insediativi e sociali tra X e XI secolo*, Soveria Mannelli 2025.

¹⁰ Per la storia marittima di Vieste, i lavori più importanti sono V. Ruggieri, *Una nota sulla topografia medievale di Vieste*, «*Vetera Christianorum*», 26 (1989), pp. 361-369 e V. Russi - A. Russi, *Vieste: note di topografia antica*, «*Archivio storico pugliese*», 46/1-4 (1993), pp. 39-58. Vieste è segnalata nella metà del XIII secolo nel *Compasso da Navigare* e il suo arsenale è menzionato diverse volte nei registri della cancelleria angioina: P. Dalena, *Il sistema portuale e la marinaria in età angioina*, in *Mediterraneo, Mezzogiorno, Europa. Studi in onore di Cosimo Damiano Fonseca*, cur. G. Andenna-H. Houben, Bari 2004, I, pp. 359-381, qui pp. 362 e 366. Nell’elenco dei porti pugliesi stilato alla fine del XII secolo da Ruggero di Hoveden sono menzionati anche Siponto e Vieste: G. Carito, *Tra Roma e Gerusalemme. Brindisi e i porti pugliesi negli itinerari medievali di pellegrinaggio*, in *L’itinerario culturale della Via Francigena nel Sud*, Atti dei convegni di studio, Bari, 17 giugno 2017 - Brindisi, 4 febbraio 2018, cur. A. Alessio, Fasano 2021, pp. 107-154, qui pp. 117-118.

voli investimenti da parte della Corona, essa rimase essenzialmente, come è stata recentemente definita, un “agriporto” attraverso il quale transitava il grano della Capitanata, destinato principalmente a Barletta e Brindisi¹¹. Vieste, al contrario, era considerata un porto di rilevanza strategica. Possedeva un grande arsenale e fungeva spesso da sede per la flotta reale. Per illustrare la sua capacità, un’iscrizione attesta che già nell’anno 1002 il porto vestano aveva le condizioni per ospitare una flotta veneziana composta da ben 100 navi¹². La posizione chiave dello scalo vestano è ulteriormente evidenziata da due significative vicende storiche legate ai viaggi papali: fu da Vieste che Alessandro III salpò nel marzo 1170 per raggiungere Venezia e concludere la pace con Federico Barbarossa e fu sempre qui che si concluse la fuga del dimissionario Celestino V, arrestato nell’aprile 1295 prima di poter sbarcare e lasciare il Regno¹³.

Allo stesso tempo, la sua vocazione marittima fu fonte di benessere per Vieste, come attestato dai dati demografici e fiscali dell’epoca angioina. Nel 1271-1272, la località registrava 642 focolai (stimabili in oltre 3.000 abitanti) e versava per la *colletta* (imposta fondiaria diretta calcolata su base pro-capite) 160,5 once d’oro. Un significativo aumento della prosperità si evidenziò nel 1290-1291: in quell’anno Vieste risultò il centro con il maggiore carico fiscale dell’intera Capitanata, con 206 once d’oro versate – un dato che, superando Foggia (125 once), suggerisce una notevole crescita demografica, proiettando il numero di abitanti oltre le 4.000 unità¹⁴.

L’importanza storica di Vieste solleva la questione se essa debba

¹¹ Rivera Magos, *La chiave* cit., p. 84.

¹² Russi-Russi, *Vieste* cit., pp. 56-57; Corsi, *Il Gargano* cit., p. 166.

¹³ *Alexandri III vita a Bosone cardinali conscripta*, in *Pontificum Romanorum qui fuerunt inde ab exeunte saeculi IX usque ad finem saeculi XIII vitae ab aequalibus conscriptae*, ed. J. M. Watterich, Leipzig 1862, pp. 377-649, qui pp. 433-436; V. Ruggieri, *La città di Vieste e Papa Alessandro III*, «Archivio storico pugliese», 44 (1991), pp. 49-66; *Celestino V a Vieste. Atti del Convegno storico*, Vieste 1993; Corsi, *Il Gargano* cit., pp. 162-163; F. Monteleone, *Un pellegrinaggio sul Monte Gargano: l’itinerario di papa Alessandro III in Capitanata*, «Annali della Facoltà di Lettere e Filosofia»; 52-53 (2009-2010), pp. 255-272.

¹⁴ (1271-1272), RCA 7, p. 143, n. 232; (1290-1291), RCA 35, p. 272, n. 36.

essere classificata come un ‘porto minore’. Tuttavia, è più produttivo esaminare l’esistenza di un vero e proprio ‘indotto’ marittimo che gravitava attorno al centro vestano e che coinvolgeva i porti circostanti, questi sì definibili come ‘minori’. L’esempio più significativo è rappresentato dal porto di Peschici, la cui storia si distingue nettamente: a differenza di Vieste, Peschici non affonda le sue radici nell’Antichità, bensì è attestata come fondazione slava risalente al X secolo¹⁵.

La cooperazione tra Vieste e Peschici si concentrava nell’attività di cantieristica navale, che si svolgeva sulle spiagge intermedie tra le due località. Queste aree, oggi note come luoghi di villeggiatura, erano nel Medioevo sede di una produzione intensa, favorita anche dalla facile disponibilità di risorse lignee provenienti dalle foreste del Gargano. L’attività raggiunse livelli notevoli: si stima che, solo tra il 1266 e il 1280, siano state costruite almeno una quarantina di navi di grande stazza in questi cantieri¹⁶. Le fonti indicano una specializzazione nella fabbricazione delle taride, imbarcazioni più larghe e capienti rispetto alle galee¹⁷.

Un esame dettagliato delle fonti relative all’inizio del periodo angioino conferma tale centralità. La “marittima di Peschici” emerge come cantiere primario per la costruzione di navi e manufatti in legno, impiegando maestri carpentieri direttamente incaricati dalla corte reale (ad esempio, per la preparazione della flotta destinata alla crociata di Tunisi nel 1270). Gli abitanti di Peschici erano inoltre vincolati all’obbligo di sovvenzionare la flotta regia. L’importanza strategica di queste aree è testimoniata dai numerosi mandati del re Carlo I che commissionano la fabbricazione di taride e altre navi

¹⁵ P. Corsi, *Insediamenti medievali del Gargano. Nuove indagini sulle fonti documentarie*, in *Il Gargano tra medioevo ed età moderna*, cur. P. Corsi, San Marco in Lamis 1995, pp. 25-47, qui pp. 38-41.

¹⁶ M. Del Treppo, *La marina napoletana nel Medioevo: porti, navi, equipaggi*, in *La fabbrica delle navi. Storia della cantieristica nel Mezzogiorno d’Italia*, Catalogo della mostra, Palazzo Reale di Napoli 21 settembre-7 ottobre 1990, cur. A. Fratta, Napoli 1990, pp. 31-46, qui p. 40; Tomaiuoli, *Strutture portuali*, pp. 95-98.

¹⁷ Sulle taride si veda Del Treppo, *La marina* cit., p. 42. Sulla costruzione di taride nel Gargano si veda Corsi, *Il Gargano* cit., pp. 166-167.

sulle suddette spiagge¹⁸. Tale tradizione costruttiva è documentata in continuità, estendendosi ben oltre il Medioevo, per tutta l'epoca moderna.

La centralità di Vieste contribuì senza dubbio a consolidare il ruolo di Peschici come importante centro marittimo, con benefici diretti per la popolazione locale. Tale ascesa è testimoniata dalla presenza di uomini di mare di Peschici nell'amministrazione del Regno; ne è un esempio Angelo da Peschici, che nel 1286 ricopriva la carica di segreto e maestro portolano della Capitanata¹⁹.

Tuttavia, Peschici non fu l'unico scalo garganico, tra quelli classificati come 'minori', a distinguersi. Un'ulteriore indicazione della vasta rete marittima del Gargano si ricava dal registro del maestro portolano della Puglia del 1486-1487: in esso figura una lunga serie di armatori e capibarca di Lesina, menzionati con pari numero e titolo rispetto a quelli di Vieste²⁰. Questa evidenza è a prima vista sorprendente, data la minore documentazione relativa al porto di Lesina rispetto a Vieste. Le poche attestazioni medievali confermano che gli abitanti di Lesina erano tenuti a contribuire con una tassa alla flotta reale, come altre località garganiche ritenute 'marittime'²¹, e che il suo porto fu citato dal reggente del Regno, il conte Roberto d'Artois, nel 1288²². L'importanza fiscale e il riferimento del XV se-

¹⁸ Si vedano ad esempio i documenti del 19 gennaio 1270, RCA 3, p. 238, n. 710; 26 febbraio 1270, RCA 3, p. 189, n. 476; 23 maggio 1272, RCA 8, p. 276, n. 17; (maggio) 1276, RCA 13, p. 243, n. 166; 11 maggio 1276, RCA 14, p. 31, n. 165; 11 maggio 1276, RCA 13, pp. 235-239, n. 156; 11 maggio 1276, RCA 13, pp. 242-243, n. 165; 11 maggio 1276, RCA 14, p. 31, n. 164; 7 aprile 1278, RCA 18, pp. 296-297, n. 611; 8 aprile 1278, RCA 18, p. 296, n. 610; 8 aprile 1278, RCA 43, p. 167, n. 113; 25 febbraio 1282, RCA 25, pp. 102-103, n. 54.

¹⁹ RCA 28, p. 74, n. 7.

²⁰ *Fonti Aragonesi*, VI, *Copia Quaterni Bernardi de Anghono Mag. Actorum penes Mag. Portulanum Apulie de tractis extractis ... a Portibus Civit. Manfridone, Baroli etc. A. V. Ind. (1486-1487). Conto della fabbrica e fosso di Manfredonia (1487-1491)*, ed. C. Salvati, Napoli 1968, pp. 5, 7-17, 28, 35, 39-40, 53, 55-60, 63, 109, 129.

²¹ 7 aprile 1278, RCA 18, pp. 296-297, n. 611.

²² 3 febbraio 1288, RCA 29, pp. 76-77, n. 99.

colo suggeriscono dunque una rilevanza portuale di Lesina superiore a quanto finora emerso dalle fonti.

A causa della scarsità di fonti archivistiche locali e data la tendenza dei registri della cancelleria reale a concentrarsi sulle sole località principali, come Vieste (menzionata in circa cinquanta mandati nel periodo 1266-1290 qui esaminato), le informazioni sui porti minori sono limitate. Tali lacune documentarie possono essere parzialmente colmate tramite ricerche di natura prosopografica, come nel caso di Lesina. Risulta comunque possibile compilare un elenco dei siti portuali del territorio e tentare di individuarne le gerarchie interne.

Un indizio in tal senso è l'ordinanza del 1290 con cui Carlo II dispone la costruzione di fari in una serie - in verità ristretta - di località, tra cui Vieste, Peschici e Rodi Garganico²³. Tale disposizione non riflette necessariamente la stazza di ciascun porto, quanto piuttosto la sua posizione strategica sulle rotte di navigazione.

Al contempo, è noto che alcune località costiere fossero ritenute responsabili della navigazione, qualificandosi di fatto come centri 'marittimi' a pieno titolo. Si tratta di Manfredonia, Monte Sant'Angelo, Vieste, Peschici, Rodi, Vico del Gargano e Lesina (Montesantangelo e Vico, pur non essendo sulla costa, erano collegati ad ancoraggi vicini)²⁴. A differenza, ad esempio, della Costiera Amalfitana, dove gli abitanti di molti luoghi erano obbligati a servire sulle galere o a fornire altre prestazioni fisiche²⁵, nel Gargano gli obblighi si limitavano al pagamento di una tassa specifica destinata alla sicurezza della navigazione e alla lotta contro la pirateria.

In realtà, i siti portuali risultano più numerosi di quanto lascerebbero supporre le fonti scritte. Nel contesto del Gargano, come in molte altre aree, la distinzione tra un porto e un semplice approdo/ancoraggio non è agevole. È difficile applicare la definizione contemporanea che identifica il porto come un ancoraggio attrezzato e provvisto di servizi; analogamente, se si adottasse come criterio

²³ 29 giugno 1290, RCA 32, p. 53, n. 283.

²⁴ Si vedano ad esempio i mandati del 7 aprile 1278, RCA 18, pp. 296-297, n. 611 e dell'11 maggio 1284, RCA 27/1, pp. 361-362, n. 739.

²⁵ Del Treppo, *La marina* cit., p. 38; Dalena, *Il sistema portuale* cit., p. 367.

quello tardomedievale della presenza della “catena” del porto, si ridurrebbe eccessivamente il numero dei siti considerati²⁶.

La navigazione medievale si basava essenzialmente sul cabotaggio: le rotte principali prevedevano la risalita verso nord-ovest (Venezia) lungo la costa dalmata e la discesa verso sud-est lungo quella pugliese²⁷. Attorno ai porti maggiori si sviluppava una costellazione di approdi minori, essenziali come rifugi in caso di tempesta²⁸. Sulla costa garganica si riscontrano innanzitutto alcuni porti fluviali, situati agli sbocchi del Fortore e del Capoiale (fiume che alimenta il lago di Varano). Similmente, il porto di Lesina non è altro che il canale emissario dell'omonimo lago. Inoltre, come si verifica in altri contesti regionali, sul litorale garganico si individuano anche porti medievali oggi scomparsi. L'esempio più rilevante è senza dubbio Vena de Causa, documentata dal 1049 e annoverata tra le località di rilievo della Capitanata nel 1276-1277²⁹, prima di essere abbandonata nel Quattrocento³⁰. Questo sito sorgeva sulla costa, precisamente all'attuale confine tra i comuni di Serracapriola e Chieuti, e consisteva in un *castrum* munito di porto. Nelle vicinanze esisteva un insediamento simile, il *castrum* di Civita a Mare³¹.

Sebbene Vena de Causa sia scarsamente documentata dalle fonti, non si trattava di un semplice attracco, ma di un vero e proprio porto, tant'è che nel 1301 risultava dotato di un portolano e di cu-

²⁶ G. Coppola, *I Normanni e il mare. Notazioni sulla flotta, sugli arsenali e sulle battaglie*, in *Il potere dell'arte nel Medioevo. Studi in onore di Mario D'Onofrio*, cur. M. Gianandrea, F. Gangemi, C. Costantini, Roma 2014, pp. 445-464, qui p. 448; Ruggieri, *Una nota* cit., pp. 366-367.

²⁷ Corsi, *Il Gargano* cit., p. 162.

²⁸ H. Bresc, *Conclusions*, in *Villes portuaires*, pp. 283-296, qui p. 290.

²⁹ RCA 17, p. 53, n. 89.

³⁰ V. Russi, *Insediamenti medievali abbandonati in territorio di Serracapriola e Chieuti*, «Archivio storico pugliese», 38 (1985), pp. 209-220, qui pp. 215-216; Antonetti, *Lungo la frontiera* cit., p. 49.

³¹ Ibidem. Si veda anche A. Gravina, *Note sul territorio di Serracapriola in età medievale*, in Atti del XXII convegno nazionale sulla Preistoria-Protostoria-Storia della Daunia (San Severo, 1-2 dicembre 2001), cur. A. Gravina, San Severo 2002, pp. 3-16, qui p. 5.

stodi³². Anche per altri siti si possiedono informazioni sporadiche su porti e approdi, come nel caso di quello del Fortore³³ o di Rodi Gar-ganico, quest'ultimo certamente un porto di media importanza³⁴. Un indicatore significativo emerge dal 1284: Vieste, Rodi e Peschici erano tenuti a finanziare ciascuno quattro galee della flotta reale³⁵. Questo dato suggerisce che, almeno sotto il profilo degli obblighi fiscali e militari, tali centri si trovassero su un piano di importanza comparabile.

Si assiste, dunque, a una proliferazione di siti portuali, se ne possono individuare almeno una decina nel breve tratto compreso tra Vieste e Portocannone. A questo punto è necessario affrontare un quesito cruciale: definire cosa si intendesse nel Medioevo e nell'età moderna per 'porto cittadino'. Il caso di Vieste offre una prospettiva singolare per risolvere questo problema. Osservando la veduta moderna della città attribuita a Francesco Cassiano De Silva (a cavallo tra il XVII e il XVIII secolo), si nota che la città non era dotata di un unico sito portuale, ma di due luoghi di approdo distinti, uno dei quali è specificamente indicato come Porto Nuovo. Un confronto con la situazione attuale indica che il 'porto nuovo' di epoca medievale e moderna è oggi scomparso, vittima dell'insabbiamento, mentre il porto attuale corrisponde al secondo approdo raffigurato nella veduta, quello situato a nord delle mura cittadine.

La situazione, tuttavia, risulta ancora più complessa, come dimostrato da Vittorio e Alfonso Russi nel loro saggio sulla topografia storica di Vieste. Come evidenziato dai due studiosi, gli autori medievali, a partire da Al-Idrisi, descrivevano Vieste come un porto in grado di offrire riparo e accoglienza con venti provenienti da tutte le direzioni. In realtà, questa descrizione non si applica al solo por-

³² 5 gennaio 1301, *Syllabus membranarum ad Regiae Siclae archivum pertinentium II A Caroli II ad Roberti regnum pars secunda in qua membrana a kal. ian. MCCC ad XI kal. mai MCCCCIX /sic! scriptae continentur*, ed. A. De Aprea, Napoli 1845, p. 36.

³³ 8 marzo 1269, RCA 2, pp. 31-32, n. 103; 3 febbraio 1269, RCA 29, pp. 76-77, n. 99.

³⁴ 7 aprile 1278, RCA 18, pp. 296-297, n. 611.

³⁵ 11 maggio 1284, RCA 27/1, pp. 361-362, n. 739.

to cittadino, il quale fornisce riparo unicamente dal grecale e dal maestrale, presentando peraltro difficoltà nell'accesso in presenza di grecale. Gli studiosi locali hanno risolto tale contraddizione con un'osservazione fondamentale: la denominazione “porto di Vieste” includeva gli approdi sussidiari di San Felice e San Lorenzo, situati rispettivamente a sud e a nord dell'abitato. Non esisteva, quindi, un unico porto, ma una pluralità di approdi che permetteva di coprire le condizioni di vento favorevole in ogni circostanza³⁶. Indipendentemente dal punto di approdo effettivamente utilizzato, in tutti i casi l'intera area era indicata come Vieste ai fini dello sbarco e dell'imbarco.

Sebbene rappresentasse una risorsa vitale per gli abitanti della costa garganica, la navigazione nell'Adriatico era intrinsecamente ardua, essendo soggetta ai capricci del tempo e dei venti. Esemplicativi sono i due casi precedentemente menzionati: Alessandro III dovette attendere un mese intero per potersi imbarcare verso Venezia, e Celestino V non riuscì a trovare condizioni meteorologiche adatte per la fuga dal Regno. Oltre ai rischi ambientali, gli abitanti costieri dovevano affrontare la minaccia costante delle incursioni, perpetrata in particolare dai pirati dalmati e dai Veneziani³⁷.

L'ampiezza del fenomeno è ben documentata: nel 1269, i pirati catturarono quattro navi regie cariche di grano “nella marittima di Vieste”³⁸, nel 1274, i pirati arrivarono a occupare la salina di Vieste³⁹ ed era proprio a Vieste che si radunava la flotta per le azioni di contrasto⁴⁰. La pirateria costituiva un fenomeno diffuso e trasversale in termini di attori coinvolti. Ad esempio, tra il 1291 e il 1292, un mercante di Spalato, Michele figlio di Camurrio di Pietro, subì un'aggressione sulla sua barca carica di tessuti e carni nel tratto

³⁶ Russi-Russi, *Vieste* cit., pp. 53, 56, 58.

³⁷ Corsi, *Gargano* cit., pp. 162-163.

³⁸ RCA 6, p. 370, n. 1882.

³⁹ 29 aprile 1274, RCA 11, p. 220, n. 143.

⁴⁰ 5 settembre 1274, RCA 12, p. 158, n. 7; 7 settembre 1274, RCA 12, p. 159, n. 10; 30 marzo 1275, RCA 15, p. 102, n. 139; 9 aprile 1275, RCA 12, p. 93, n. 337; 28 settembre 1275, RCA 12, p. 202, n. 82; RCA 13, p. 54, n. 56.

tra Vieste e Peschici. L'assalto fu compiuto dall'imbarcazione di un brindisino, Bernardo de Merola, e causò danni stimati in ben sessanta once d'oro⁴¹.

A partire dal 1477, la costa garganica fu periodicamente soggetta alle aggressioni della flotta ottomana, con assedi e sbarchi, tra i quali si annovera in particolare quello del 1554⁴². Di queste vicende permane la traccia materiale nella fitta linea di torri costiere di età moderna, una dozzina delle quali ubicate sul litorale tra Vieste e Lesina Marina⁴³. Un ulteriore elemento di memoria non solo delle scorrerie ottomane, ma di tutta la storia marittima della zona è costituito dai relitti di navi medievali e moderne, localizzati nell'area delle Isole Tremiti e sul litorale compreso tra i laghi di Lesina e Varano⁴⁴.

I porti minori del Gargano: lo stato attuale e le prospettive

Attualmente, tutti i porti del Gargano hanno sviluppato una vocazione prettamente peschereccia e turistica. Nessuno di essi si configura come un vero e proprio porto mercantile, a differenza degli scali di grande e media entità come Ancona, Manfredonia, Barletta, Bari e Brindisi. Le uniche linee di navigazione commerciale collegano Vieste, Peschici e Rodi alle Isole Tremiti; tuttavia, si tratta di collegamenti assai sporadici se paragonati a quelli in partenza da Termoli, dove operano grandi compagnie come Tirrenia e NLG. Sebbene un

⁴¹ (1 settembre 1291-31 agosto 1292), RCA 36, p. 71, n. 294.

⁴² F. Fiorentino, *Saraceni, Slavi e Turchi dal Levante al Gargano*, «Archivio storico pugliese», 39 (1986), pp. 345-355, qui pp. 351-355; Corsi, *Gargano* cit., p. 163; M. Spedicato, «Mamma li Turchi». *Per una rilettura delle scorrerie marittime sul Gargano in epoca moderna (secc. XVI-XVII)*, in *Il Gargano e il mare*, pp. 241-263, qui pp. 246-250.

⁴³ V. Ruggieri, *Appunti sulla costruzione delle torri e dei fuochi a Vieste dal 1568-1569 al 1576-1577*, «Archivio storico pugliese», 99 (1996), pp. 145-151; A. Perrone, *Le torri di avvistamento sulle coste del Gargano*, in *Il Gargano e il mare*, pp. 283-294, qui pp. 288-292.

⁴⁴ F. Garello - G. Manchia, *Carta archeologica sottomarina della Puglia. Un repertorio bibliografico*, «Studi salentini», 71 (1994), pp. 127-165, qui pp. 129, n. 2, 130-131, n. 7.

collegamento regolare con le isole offrirebbe un notevole vantaggio a porti come Peschici, le ridotte capacità delle infrastrutture portuali e l'attuale organizzazione delle rotte ne limitano lo sviluppo.

Per tutti questi scali, una risorsa di primaria importanza è rappresentata dall'attività ittica, sia lacustre che marittima. Tale produzione non solo alimenta il settore turistico-alimentare locale, ma viene anche sfruttata a livello industriale, concentrandosi in particolare sull'itticoltura di cozze, spigole e orate⁴⁵. In passato è stato siglato un Patto Territoriale per la Pesca e l'Economia Ittica, finalizzato all'ammodernamento e all'incentivazione del settore. Tuttavia, tra i comuni di nostro interesse, tale iniziativa ha riguardato esclusivamente quello di Lesina⁴⁶. Sebbene l'attività predominante sia la pesca industriale, persiste ancora la pesca tradizionale, condotta con imbarcazioni di piccola e media stazza⁴⁷.

Vieste costituisce il fulcro del sistema portuale garganico, sia per la pesca sia per il turismo. Lo scalo, recentemente ristrutturato, si articola in due sezioni principali: il molo dedicato ai pescherecci e un porto rifugio situato tra il Molo San Lorenzo e l'Isola di Santa Eufemia⁴⁸. Secondo alcune informazioni, i lavori di ammodernamento avrebbero notevolmente ampliato la capacità ricettiva del porto, portandola a circa 500 posti barca (rispetto ai precedenti 200), in grado di accogliere imbarcazioni fino a 60 metri di lunghezza; l'obiettivo finale sarebbe raggiungere i 650 posti barca. Su questo dato, tuttavia, le fonti divergono significativamente: alcuni siti confermano i 500 posti, mentre altri riportano capacità variabili tra i 200, 250 o 300, con una lunghezza massima consentita talvolta limitata a 30 metri⁴⁹.

⁴⁵ Si veda *Analisi della produzione ittica nella Regione Puglia* su <https://www.fg.camcom.it/sites/default/files/allegati/2023-10/Puglia.pdf> (ultima consultazione 30.10.2025).

⁴⁶ <https://www.sistema.puglia.it/portal/page/portal/SistemaPuglia/CooperazioneIstituzionale1/Dettaglio?id=55>.

⁴⁷ <https://sebina.iamb.it/sebina/repository/catalogazione/immagini/pdf/Pescatori%20di%20Puglia.pdf>. (ultima consultazione 30.10.2025).

⁴⁸ 41°53'26"N-16°10'50"E.

⁴⁹ <https://www.pagineazzurre.com/porti-della-puglia/porto-di-vieste/>; <https://www.portodivieste.it/porto-turistico-di-vieste-gargano-puglia-italy.html> e <https://marine->

Il pescaggio massimo è di 3,8 metri in banchina, ma risulta notevolmente inferiore in alcuni tratti costieri, considerati pericolosi. Le valutazioni dei navigatori esperti sono tendenzialmente positive⁵⁰, pur contenendo avvertimenti specifici (ad esempio: «tieniti lontano dal molo foraneo a causa di scogli affioranti... Se i venti arrivano dal I Quadrante troverai di sicuro risacca e quindi poni particolare attenzione alle manovre in generale»⁵¹.

A partire dal 2009, Vieste è affiancata dal Porto Turistico di Rodi Garganico⁵². Questo scalo, precedentemente in condizioni precarie, offre oggi oltre 300 posti barca per unità lunghe fino a 45 metri, con un pescaggio massimo di 4 metri⁵³. Nonostante le strutture portuali siano generalmente apprezzate dai navigatori⁵⁴, a Rodi si manifesta periodicamente il problema dei bassi fondali. Tale criticità impone la massima prudenza nell'accesso, tanto che si registrano esperienze negative (ad esempio: "non sono riuscito ad entrare durante questa tappa")⁵⁵. A livello locale, inoltre, sussiste una polemica sulle modalità di costruzione del porto, accusate di aver alterato le correnti marine e di aver causato l'insabbiamento dei fondali⁵⁶. A conferma

di.com/marina-di-vieste/; <https://www.viesteinbarca.com/project/porto-di-vieste/> (ultima consultazione 30.10.2025).

⁵⁰ [https://www.esys.org/rev_info/Italien/Vieste_\(Adria_Sued,_Gargano\).html](https://www.esys.org/rev_info/Italien/Vieste_(Adria_Sued,_Gargano).html) (ultima consultazione 30.10.2025).

⁵¹ <https://www.hinelson.com/blog/navigare-in-adriatico-in-barca-a-vela-rotta-nautica-da-termoli-a-vieste-puglia/> (ultima consultazione 30.10.2025).

⁵² *Rodi Garganico: ecco il nuovo porto cento anni dopo*, «La Repubblica.Bari», 28 luglio 2009 (ultima consultazione 30.10.2025).

⁵³ 41°55'52.64"N-15°53'19"E; 41°55'52.64"N-15°53'19"E, <https://www.pagineazzurre.com/porti-della-puglia/porto-di-rodi-garganico/>; <https://www.marinardigarganico.it>; <https://www.navily.com/it/port/porto-turistico-rodi-garganico/899> (ultima consultazione 30.10.2025).

⁵⁴ [https://www.esys.org/rev_info/Italien/Rodi%20Garganico_\(Gargano\).html](https://www.esys.org/rev_info/Italien/Rodi%20Garganico_(Gargano).html) (ultima consultazione 30.10.2025).

⁵⁵ <https://www.hinelson.com/blog/navigare-in-adriatico-in-barca-a-vela-rotta-nautica-da-termoli-a-vieste-puglia/> (ultima consultazione 30.10.2025).

⁵⁶ https://www.tripadvisor.it/Attraction_Review-g194886-d4597823-Reviews-Porto_Turistico_di_Rodi_Garganico-Rodi_Garganico_Province_of_Foggia_Puglia.html (ultima consultazione 30.10.2025).

di ciò, anche l'Istituto Idrografico della Marina (IIM) avvisa i navigatori, raccomandando cautela nell'entrata e nell'uscita dal porto. In un avviso recente (luglio 2024), l'IIM precisa che «i comandanti/ conduttori delle unità in entrata/uscita dal porto turistico di Rodi Garganico, dovranno valutare la fattibilità della manovra»⁵⁷.

Gli altri scali costieri presentano capacità ricettive notevolmente ridotte. Il porto di Peschici⁵⁸, ad esempio, risulta fortemente insabbiato e può accogliere circa 50 imbarcazioni lunghe al massimo 8 metri, con un pescaggio massimo di 2 metri; lo scalo opera, pertanto, ben al di sotto delle proprie potenzialità. Essendo privo di segnalazioni luminose all'ingresso, i navigatori ne sconsigliano l'accesso notturno e ritengono in generale che sia una destinazione poco idonea per la nautica da diporto⁵⁹. Foce di Varano⁶⁰ è uno scalo di entità superiore a un semplice porticciolo e, teoricamente, può ospitare 100 imbarcazioni. Nonostante sia definito dai diportisti come “Poco appariscente ma dotato di buone potenzialità”, anche qui l'insabbiamento rappresenta un rischio ricorrente, con avvertimenti esplicativi (“Mantieniti sul lato sinistro con gli occhi ben aperti dato che il fondo di questo porto si alza e si abbassa a suo piacimento”)⁶¹. Per lo scalo di Foce del Capoiale⁶² le informazioni sono contraddittorie. Sebbene teoricamente potesse ospitare imbarcazioni con un

⁵⁷ Avviso ai navigatori del 10 luglio 2024, Scheda 1363/2024: https://www.marina.difesa.it/noi-siamo-la-marina/pilastro-logistico/scientifici/idrografico/Documents/idrografico/2024/AVVISI/14_24.pdf (ultima consultazione 30.10.2025).

⁵⁸ 41°56',92"N-16°00',50"E, <https://www.pagineazzurre.com/porti-della-puglia/porto-di-peschici/>; <https://www.yachtdigest.com/porti-puglia/peschici/>; <https://interregiamart.regione.puglia.it/-/porto-di-peschici-porti-1> (ultima consultazione 30.10.2025).

⁵⁹ Così <https://www.hinelson.com/blog/navigare-in-adriatico-in-barca-a-vela-rotta-nautica-da-termoli-a-vieste-puglia/> (ultima consultazione 30.10.2025).

⁶⁰ <https://www.pagineazzurre.com/porti-della-puglia/foce-di-varano/>; <https://www.navily.com/it/port/foce-di-varano/1235>; <https://www.yachtdigest.com/porti-puglia/foce-varano/> (ultima consultazione 30.10.2025).

⁶¹ <https://www.hinelson.com/blog/navigare-in-adriatico-in-barca-a-vela-rotta-nautica-da-termoli-a-vieste-puglia/> (ultima consultazione 30.10.2025).

⁶² 41°55',35" N-15°40',00" E.

pescaggio fino a 2 metri, le ridotte dimensioni e l'insabbiamento ne sconsigliano la frequentazione⁶³. Per il resto del litorale, si riscontra una lunga serie di semplici ancoraggi a rada, privi di servizi e infrastrutture.

A conti fatti, i porti minori del Gargano presentano una capacità ricettiva teorica complessiva di almeno 700 imbarcazioni da diporto. Tutti questi scali, tuttavia, siano essi di recente riqualificazione (Vieste e Rodi) o di più antica costruzione (come Peschici, nella sua conformazione risalente agli anni Trenta del Novecento), sono affetti dal medesimo e ricorrente problema dell'insabbiamento dei fondali⁶⁴. Questo fenomeno non solo influenza le dinamiche portuali, ma innesca mutazioni nella morfologia costiera e determina un considerevole cambiamento del livello del mare rispetto alla situazione registrata in epoca medievale, come osservato nel caso di Vieste⁶⁵. Si tratta di una problematica di natura costante, spiegabile, tra le altre ragioni, con la presenza di rocce permeabili, le correnti marittime e l'azione erosiva dei venti⁶⁶. La conseguenza diretta è una riduzione della sicurezza della navigazione: il continuo mutamento della profondità dei fondali rende talvolta fuorvianti le carte marittime esistenti, portando non di rado a episodi di naufragio e incaglio dei natanti⁶⁷.

⁶³ <https://www.pagineazzurre.com/porti-della-puglia/foce-del-capoiale/>; https://www.sea-seek.com/it/Foce-del-Capoiale#google_vignette (ultima consultazione 30.10.2025).

⁶⁴ Si veda ad esempio il caso di Vieste che si intuisce dal regolamento del porto: <https://www.guardiacostiera.gov.it/portale/documents/315575/3182158/Ord+2+del+20-02-2023+Regolamento+di+sicurezza+e+dei+servizi+marittimi+del+porto+di+Vieste.pdf/9c615497-e479-3022-9422-5bfa54750360?version=1.0&t=1743495435250null&> (ultima consultazione 30.10.2025).

⁶⁵ Ruggieri, *Una nota* cit., pp. 361-362.

⁶⁶ V. Cotecchia - G. Magri, *Idrogeologia del Gargano*, Bari 1966, ad es. pp. 45-46 e *Analisi fisica integrata del territorio della Provincia di Foggia*, pp. 194-196: <https://portellotelematico.provincia.foggia.it/sites/default/files/2022-06/3%20Analisi%20fisica.pdf>. (ultima consultazione 30.10.2025).

⁶⁷ Si vedano ad esempio Gatta: “Il porto di Vieste è pericoloso”, «Foggia Today», 30 giugno 2011; M. Mariani, *Foce del canale Acquarotta di nuovo insabbiata: pescherecci incagliati a Marina di Lesina*, «Foggia Today», 31 gennaio 2024.

La soluzione a tale problematica risulta teoricamente semplice, sebbene onerosa: essa consiste nell'effettuare il dragaggio dei fondali con cadenza annuale, prima dell'inizio della stagione nautica. Tuttavia, si riscontra che questi interventi, pur essendo indispensabili, non vengono eseguiti con la necessaria regolarità⁶⁸. Si tratta, in ogni caso, di una questione di importanza vitale per l'economia e lo sviluppo sociale dei comuni costieri.

Secondo i dati forniti dall'Osservatorio del Turismo della Regione Puglia, Vieste ha registrato nel 2024 ben 2.115.000 presenze, equamente ripartite tra strutture alberghiere e villaggi turistici⁶⁹. I portali turistici indicano che la città e i suoi dintorni contano quasi 400 fornitori di ospitalità (tra imprese e privati), oltre a circa 250 ristoranti e bar⁷⁰. A Peschici, la ricettività comprende circa 200 strutture di vario genere, affiancate da un centinaio di locali di ristorazione. Come si evince, questa rete di servizi e l'indotto generato sono prevalentemente orientati al turismo balneare.

I navigatori che raggiungono i porti del Gargano con le proprie imbarcazioni rappresentano una categoria turistica peculiare. Il turismo nautico, sebbene più elitario, è un'esperienza di viaggio "lento" che offre tempo per la fruizione di esperienze culturali, storiche e artistiche⁷¹. Un'offerta turistica in grado di connettere questi viaggiatori — meno numerosi dei turisti "mordi e fuggi", ma dotati di maggiori risorse economiche — con la storica vocazione marittima del Gargano presenta solide prospettive di successo. Come si è visto, mentre i porti medievali sono in gran parte scomparsi a causa dell'insabbiamento o delle costruzioni moderne, il litorale garganico è costellato da torri di avvistamento (erette a breve distanza l'una

⁶⁸ *Porto: cominciano finalmente i lavori per il dragaggio dei fondali?*, «La Voce di Vieste», <https://www.vocedivieste.org/index.php?cat=21&p=1721> (ultima consultazione 30.10.2025).

⁶⁹ <https://www.diegoromanocom.it/vieste-presenze-turistiche-2024/> (ultima consultazione 30.10.2025).

⁷⁰ Si veda ad esempio su tripadvisor.com e booking.com, in questo caso forse anche più affidabili delle statistiche ufficiali.

⁷¹ <https://www.enit.it/it/puglia-turismo-nautico>; <https://www.sniimpuglia.it> (ultima consultazione 30.10.2025).

dall'altra a partire dal Cinquecento). Si tratta di monumenti che si integrano perfettamente nei percorsi turistici costieri, costituendo un'attrazione di notevole rilievo. A ciò si aggiunge l'elemento del patrimonio etnografico e folklorico rappresentato dai trabucchi: si tratta di complesse macchine da pesca fisse (o 'bilance') che consentono la cattura del pesce senza la necessità di prendere il largo e che, in alcuni casi, ospitavano la residenza temporanea dei pescatori.

Dunque, un'attenta considerazione del ruolo storico dei porti minori da parte del pubblico e la conseguente valorizzazione di tali aspetti - insistendo sulla tradizione marinara e integrandola nel complesso delle attività turistiche - produrrebbe numerosi risvolti pratici. La condizione *sine qua non* per l'efficace funzionamento di questo sistema risiede in una solida collaborazione istituzionale tra enti come Province, Comuni, Capitanerie di Porto, imprese e associazioni turistiche, oltre a tutti gli attori che si occupano di cultura, a cominciare dalle istituzioni museali. Nella porzione di territorio in esame, i siti museali non sono numerosi. Tra quelli di maggiore rilievo si annoverano il Museo Malacologico di Vieste⁷², il Museo Archeologico "Michele Petrone" di Vieste⁷³, l'Acquario della Laguna di Lesina⁷⁴, il castello e il Museo dei Nonni di Peschici⁷⁵. Dall'elenco, tuttavia, emerge la totale assenza di un'istituzione museale dedicata specificamente alla storia marittima della zona.

In sintesi, i porti minori della Capitanata, lungo la costa del Gargano, hanno rivestito un ruolo di grande rilevanza nella storia marittima del Mezzogiorno, superiore a quanto si possa inferire dalle loro attuali dimensioni. L'analisi ha rivelato l'esistenza di un complesso sistema di scali e approdi che, pur gravitando attorno al fulcro

⁷² <https://cultura.gov.it/luogo/museo-malacologico-di-vieste> (ultima consultazione 30.10.2025).

⁷³ <https://www.museionline.info/musei/museo-archeologico-petrone> (ultima consultazione 30.10.2025).

⁷⁴ <https://www.museionline.info/musei/acquario-della-laguna-di-lesina> (ultima consultazione 30.10.2025).

⁷⁵ <https://www.parcogargano.it/poi/musei-ed-esposizioni-a-peschici/> (ultima consultazione 30.10.2025).

di Vieste, includeva siti significativi come Peschici, Lesina, Rodi e l'ormai scomparsa Vena di Causa. Storicamente, questi luoghi non fungevano solo da porti commerciali e militari, ma anche come possibili arsenali e come punti strategici per il coordinamento della cantieristica navale. È emerso, inoltre, come il concetto stesso di 'porto' in età medievale fosse malleabile, rendendo complessa la distinzione tra scali propriamente detti e la costellazione di approdi minori che li affiancavano.

Oggi, il ruolo economico di questi porti risulta ridimensionato. Con il trasferimento della navigazione mercantile verso scali maggiori, le attività principali si sono polarizzate sulla pesca (sia lacustre che marittima) e sul turismo. Diventa cruciale, a questo punto, porre il patrimonio storico-marittimo a servizio del presente, integrandone la narrativa nel complesso delle attività turistico-culturali. Tale strategia deve tenere conto di un pubblico target con esigenze specifiche, come i turisti nautici (i velisti): un segmento più elitario ma con maggiori risorse, la cui attrattività dipende in modo determinante dalla garanzia di porti di facile accesso – un obiettivo ostacolato dal persistente problema dell'insabbiamento dei fondali.

Il caso della Capitanata riassume in modo esemplare diverse delle problematiche analizzate nel presente volume. Esso pone l'accento sulla necessità di definire con rigore storiografico cosa si intenda per 'porto minore' in un dato contesto cronologico; evidenzia il ruolo storicamente più rilevante di questi siti rispetto alla loro condizione odierna; e, infine, sottolinea l'urgenza di recuperare e valorizzare il loro passato, sia attraverso la risoluzione delle criticità operative (dragaggio), sia mediante la creazione di strutture culturali dedicate (come l'istituzione di un museo di storia marittima).



Francesco Cassiano De Silva (attr.), *Veduta di Vieste*, in G.B. Pacichelli, *Regno di Napoli in prospettiva diviso in dodici provincie*, III, Napoli 1703.

FEDERICA EPIFANI, SARA NOCCO

La portualità minore nella pianificazione turistica pugliese

Introduzione e considerazioni preliminari

L'obiettivo di questo contributo, che s'incardina nel PRIN 2022 PNRR “*Recovering and representing the identity of minor ports in Southern Italy (peninsular and islands) between the Middle Ages and the Modern Age for the inclusion and sustainable development of coastal areas*”, è quello di analizzare il ruolo della portualità nell'ambito della pianificazione turistica pugliese, con una particolare attenzione alla dimensione strategica giocata dai porti minori. L'assunto di partenza, su cui poggia l'impianto teorico del lavoro, è la necessità di interpretare la portualità secondo due prospettive complementari: la prima, che potrebbe essere definita funzionale-logistica, è la diretta espressione dei processi di urbanizzazione delle aree costiere, dell'evoluzione delle relazioni con l'entroterra, della rimodulazione delle reti logistiche¹; la seconda prospettiva, invece, porta l'osservatore a studiare la portualità intesa come *genre de vie*, secondo una cornice semantica che legge il porto quale archetipo di apertura e cerniera tra terra e mare², fattore territorializzante attraverso traiettorie materiali e immateriali.

¹ M.L. Ronconi, *Criticità e mitigazione del rischio per uno sviluppo sostenibile: il disegno del paesaggio mediterraneo*, in *La Calabria nel Mediterraneo. Flussi di persone, idee e risorse*, cur. G. De Sensi Sestito, Soveria Mannelli 2013, pp. 469-521; R. Belluso e M.L. Ronconi, *Le regioni turistiche costiere in Calabria. Il caso di studio di Monasterace (costa ionica meridionale)*, «*Geotema*», 57 (2018), pp. 91-101.

² F.L. Cavallo, *Insularità e portualità come dialettica spaziale tra apertura e chiusura*, «*Portus*», 26 (2013), pp. 1-7.

L'esigenza di un doppio filone di analisi riprende le riflessioni di Vallega³ in merito alla necessità di pervenire alla definizione di un paradigma sistematico per lo studio della portualità in prospettiva regionale, in grado di cogliere il porto come parte di uno spazio territoriale aperto, all'interno del quale si dipanano processi

i quali innescano catene di effetti di retroazione procedenti sia dal territorio verso la comunità che in direzione opposta; uno spazio che, nello stesso tempo, instaura e modifica relazioni con gli spazi circostanti⁴.

Analizzare le traiettorie di regionalizzazione dei contesti portuali in prospettiva sistematica significa, secondo Vallega, superare i limiti dell'approccio funzionalista puro, incentrato sull'analisi delle interdipendenze e delle gerarchie, per valorizzare in maniera integrata elementi propri della regione possibilista – nel caso di specie, la morfologia portuale, il paesaggio, la storia delle rotte e degli itinerari terrestri – che pure hanno contribuito non solo a plasmare le singole regioni portuali, ma anche a determinarne il posizionamento quali nodi all'interno di reti di diversa ampiezza.

Le riflessioni di Vallega forniscono una cornice epistemologica utile a precisare l'impianto definitorio attraverso cui pervenire alla nozione di “porto minore”, a partire da un dato assetto spaziale e da specifiche configurazioni territoriali.

L'approccio funzionalista

Una lettura meramente funzionalista, che appare più agile nell'immediato, suggerirebbe di guardare alla geografia portuale con l'obiettivo di enuclearne le relazioni gerarchiche.

Con riferimento al contesto pugliese, è opportuno richiamare la categorizzazione di porti e approdi stabilita dalla Legge del 28 gennaio 1994, n. 84 in materia di Riordino della legislazione in materia

³ A. Vallega, *Porti e regionalizzazione: un paradigma sistematico*, «Bollettino della Società Geografica Italiana», s. X, 8 (1979), pp. 577-594.

⁴ Vallega, *Porti e regionalizzazione* cit., p. 583.

portuale, ripresa, seppur in maniera parziale, dalla Legge Regionale del 23 giugno 2008, n. 16 “Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di piano regionale dei trasporti”. Tale categorizzazione riconosce il rango di porti maggiori, afferenti alla categoria II, classe I (“porti di rilevanza economica internazionale”) o alla categoria II, classe II (“porti di rilevanza economica nazionale”) a Bari e Brindisi, sulla costa adriatica, e a Taranto sulla costa ionica.

Il parziale accoglimento della legge 84/1994 da parte della legge regionale del 2008 è dato dal fatto che la prima è frutto del processo devolutivo che aveva investito il sistema politico-amministrativo nel corso degli anni Novanta. Questo muoveva dalla convinzione che il livello di governo locale costituisse la scala ottimale per rispondere con maggiore efficienza a problematiche strettamente connesse alle specificità territoriali. Tale orientamento ha tuttavia conosciuto un rapido ridimensionamento, riconducibile alle criticità generate da una tendenza all’iper-territorializzazione – cioè alla sovrapposizione di più perimetri amministrativi –, dall’eccesso di burocrazia e dall’acuirsi dei divari territoriali.⁵ Ed infatti, la Legge regionale del 2008 s’inscrive in una logica di ri-accentramento delle funzioni che investe anche il settore dei trasporti marittimi: quattro anni prima, infatti, la Legge 186 del 2004 affida alle Regioni ampi poteri in tema di politica portuale, limitando l’autonomia decisionale delle singole Autorità Portuali⁶.

Nella legge regionale del 2008, la funzione dei porti maggiori come perno della trama organizzativa del territorio è riconosciuta ed inserita in un processo di rescaling che pone la Puglia come avamposto logistico dell’Europa sul Mediterraneo⁷, ed in cui la rete

⁵ M. Ollivier-Trigalo, *Politiques de transport: où en sont les Régions? Actions, doctrines et institutionnalisation*, «Revue d’Économie Régionale & Urbaine», 3 (2009), pp. 471-490; F. Dini - S. Zilli, *Il riordino territoriale dello Stato, Rapporto della Società Geografica Italiana*, Bologna 2014.

⁶ F. Carlucci - L. Siviero, *La governance dei sistemi infrastrutturali tra centralizzazione e decentramento: il caso della riforma portuale in Italia*, «R.E.Po.T. Rivista Scientifica della Società Italiana di Economia dei Trasporti e della Logistica», 1 (2016), pp. 1-14.

⁷ A. Ivona, *Il porto di Taranto e la nuova centralità del Mediterraneo nel trasporto marittimo*, «Geotema», 40 (2010), pp. 37-51.

portuale gioca un ruolo cruciale per lo sviluppo territoriale, favorendo una migliore integrazione delle piattaforme logistiche multi-funzionali e valorizzando le relazioni tra porto e retroporto. Infatti, secondo l'assetto proposto, ai tre porti di Bari, Brindisi e Taranto, sede delle rispettive autorità portuali, viene attribuita la funzione di nodi di raccordo per l'intero sistema regionale (complementarietà orizzontale), ma anche di fulcro di altrettanti ambiti logistico-portuali concepiti quali subsistemi territoriali funzionalmente integrati, ricoprendenti porti di rango minore (categoria II, classe III - porti o specifiche aree portuali di rilevanza economica regionale e interregionale). Nello specifico, la Legge Regionale individua: il subsistema del Levante, coordinato dall'autorità portuale di Bari, cui fanno riferimento i porti di Bari, Manfredonia, Barletta e Monopoli e Molfetta, integrato con i poli logistici a esso connessi (interporto di Bari, interporto di Cerignola, centro merci di Incoronata); b) subsistema del Salento, composto dal subsistema dei porti coordinati dall'autorità portuale di Brindisi, per la quale si propone l'estensione della circoscrizione territoriale di competenza ai porti di Otranto e Gallipoli, integrato con i poli logistici ad esso connessi; c) subsistema dello Jonio, composto dal porto di Taranto, integrato con i poli logistici ad esso connessi (scalo cargo dell'aeroporto di Grotttaglie e centro merci di Francavilla Fontana).

Quella dei subsistemi territoriali è, di fatto, una logica di rete in cui a rilevare non sono i singoli porti isolati, ma nodi che si specializzano e si coordinano tra loro e con il proprio retroporto. In un certo senso, tale assetto anticipa quanto formalizzato dalla Riforma del Sistema Portuale Italiano del 2016, che comporta un ulteriore accentramento della governance portuale, attraverso la riorganizzazione delle Autorità Portuali in 15 Autorità di Sistema (AdSP), con l'obiettivo di mitigare la forte competizione tra le Autorità Portuali e lo spreco di risorse⁸. Nel caso pugliese, l'impostazione dei tre sotto-sistemi viene riallineata in due AdSP: quella dell'Adriatico Meridionale, con sede a Bari e che ricopre i principali porti della

⁸ M. Pigliucci, *Una “crescita blu” per il sistema dei porti del Mezzogiorno*, «Bollettino dell'Associazione Italiana di Cartografia», 164 (2018), pp. 73-82.

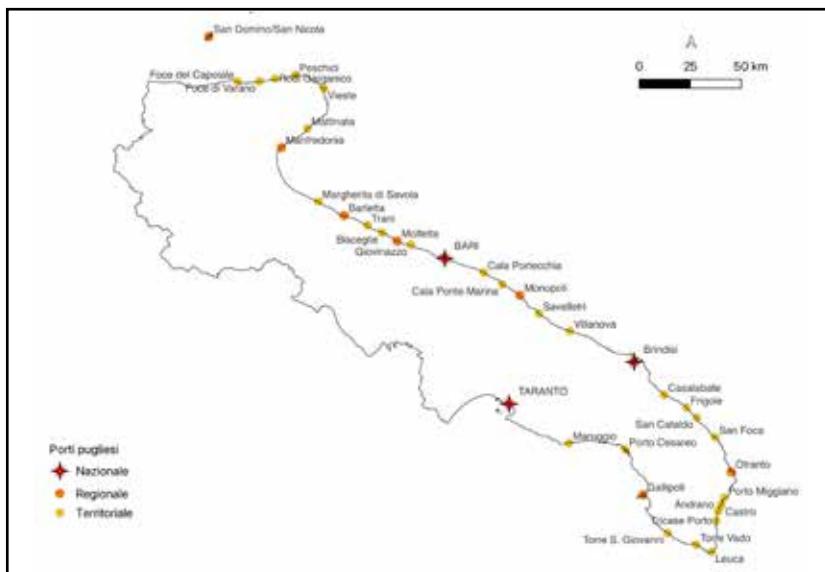


Fig. 1. La carta raffigura la rete portuale pugliese con l'indicazione gerarchica dei porti e degli approdi. (Elab. F. Epifani).

dorsale adriatica (Manfredonia, Molfetta, Barletta, Monopoli, Brindisi), oltre al porto molisano di Termoli, e quella del Mar Ionio, centrata su Taranto. L'effetto è quello di rafforzare il policentrismo della rete portuale, attraverso la valorizzazione della funzione dei porti regionali e della dimensione place-based data dal potenziamento delle relazioni con il territorio⁹. La gerarchia portuale pugliese, di per sé, non muta; a mutare è la scala di riferimento dei processi di consolidamento della rete portuale territoriale e, quindi, delle traiettorie regionalizzanti stimolate dal nuovo assetto di governance: queste vanno infatti interpretate nella prospettiva di una migliore integrazione con le reti di trasporto comunitarie, nell'ottica del potenziamento generale della competitività della macroregione europea, per cui l'I-

⁹ M. Prezioso - G. Mariotti - M.V. Camerada - M. Pigliucci, *La riforma dei porti in Italia: ricadute sulla pianificazione economico-territoriale di sistema e nuove sfide per la crescita blu*, in *Sistema Integrat Del Paisatge Entre Antropització, Geo-Economia, Medi Ambient I Desenvolupament Econòmic*, cur. M. Sechi, D.V. Casellas, Girona 2017, pp. 545-573.

talia, e soprattutto l'Italia meridionale, costituisce l'hub strategico per l'interscambio commerciale con il Mediterraneo.

A partire da ciò, è possibile quindi tracciare una gerarchia dei porti pugliesi per cui, accanto ai tre porti maggiori di Bari, Brindisi e Taranto, s'individuano i sette porti regionali di Manfredonia, Molfetta, Barletta, Monopoli, Otranto, Gallipoli e San Domino/Isole Tremiti, e circa cinquanta porti e approdi territoriali più o meno attivi, con una dotazione di servizi variabile e diversi livelli di specializzazione.

Va ribadito che questa gerarchia deriva esclusivamente dall'interpretazione dei livelli d'integrazione dell'infrastruttura portuale territoriale entro la più ampia rete di trasporti multimodale regionale, a sua volta incardinata entro relazioni funzionali di scala comunitaria. Tale interpretazione, certamente più agile ed oggettiva poiché trova riscontro diretto nei dispositivi normativi e di governance, non può tuttavia essere considerata una rappresentazione esaustiva né del sistema portuale regionale, né tantomeno della varietà delle relazioni tra i porti ed il proprio intorno geografico, le quali non sono sempre incasellabili entro logiche di mera funzionalità. Inoltre, provando ad andare oltre l'assetto gerarchico formalizzato dalla governance, è opportuno osservare che la rilevanza di un porto è sempre relativa, oltre che ad uno specifico periodo storico, anche ad una specifica funzione (commerciale, industriale, turistica...); pertanto, un porto di categoria minore secondo la classificazione ex l. 84/1994 può presentare, ad esempio, un'infrastrutturazione per il turismo da dipporto migliore rispetto ad un porto di rango regionale. In considerazione di ciò, emergono sia la problematicità della definizione stessa di "porto minore", sia la limitatezza di un approccio interpretativo puramente funzionalista.

La portualità come genre de vie

Per favorire una lettura sistematica della portualità pugliese, può quindi essere utile integrare l'interpretazione funzionalista con un'indagine di carattere geografico-simbolico incentrata sulla portualità come genere di vita. In questa prospettiva, il rango del sin-

golo porto è aspetto secondario rispetto all'*embeddedness*, all'integrazione culturale e paesaggistica del porto con la regione circostante, agli aspetti insediativi che ne derivano, al grado di apertura del porto stesso rispetto all'esterno, che si ripercuote anche sulla città circostante. Una relazione che non è scontata. Nel suo *Breviario*, Matvejević¹⁰ distingue tra città con porto e città-porto: nelle prime, il porto è un'infrastruttura aggiunta per necessità; nelle seconde, porto e portualità sono espressione diretta del luogo, ed il porto ne diventa spazio di mediazione, fulcro e identità. La città-porto, infatti, si riconosce dal legame stretto con il luogo: orografia, paesaggio, insediamenti. Storicamente, il porto nasce dove le condizioni d'approdo sono ottimali e, a loro volta, generano città¹¹. In seno allo spazio vissuto stesso della città, il porto acquisisce specifiche valenze socio-simboliche in virtù del suo essere porta sull'altrove. Un'apertura che, secondo Cavallo¹², si connota di una duplice valenza: positiva, rappresentata da ibridismo culturale ed accoglimento del "diverso"; negativa, con riferimento alla concentrazione di attività illecite. In questa logica, Braudel vede nel Mediterraneo una fitta trama di città e borghi collegati da rotte marittime e terrestri, che proiettano un preciso modello sociale sul territorio¹³.

La Puglia è la terza regione italiana per lunghezza della costa (circa 900 km), pertanto la portualità rappresenta una caratteristica imprescindibile nella definizione delle traiettorie di sviluppo regionale. I circa sessanta porti e approdi, con le relative funzioni, naturali o indotte, sono inestricabilmente legati ai processi di produzione dello spazio geografico circostante.

Con riferimento alla sola storia contemporanea si pensi, ad esempio, ai processi di industrializzazione del secondo dopoguerra che hanno interessato le città di Brindisi, Taranto e Manfredonia, anche in virtù della presenza di porti naturali dai fondali profondi, adatti

¹⁰ P. Matvejevic, *Breviario mediterraneo*, Milano 2020 (ed. or. Zagabria 1987).

¹¹ F. Bruni, *Elementi per una geografia del paesaggio e del territorio portuale*, «Portus plus», 1 (2011), pp. 1-11.

¹² F. L. Cavallo, *Insularità e portualità* cit., 2013.

¹³ F. Braudel, *Il mediterraneo*, Firenze 2017 (ed. or. Paris, 1985).

all’ormeggio delle navi cargo; la presenza nel porto di fattori loca-
lizzativi ottimali per l’insediamento industriale non ha comportato
solo la ristrutturazione funzionale del sito portuale, ma anche la ri-
configurazione insediativa dell’intorno, avviando imponenti proces-
si di urbanizzazione.

O ancora, l’affaccio sui Balcani, oltre a rappresentare un aspetto strategico per scambi commerciali, flussi turistici e traffico industriale e cooperazione transfrontaliera, ha acquisito una valenza geopolitica peculiare nel momento in cui, agli albori degli anni Novanta, la Puglia è divenuta approdo per inediti flussi migratori di massa provenienti dall’Albania post Enver Hoxha. La Puglia intera in quest’epoca, e proprio in virtù della portualità che la caratterizza, è stata rappresentata e si è auto-rappresentata come terra di accoglienza, con frequenti riferimenti alla retorica del “porto di pace”. All’interno dello spazio portuale e retroportuale ancora oggi si materializza e perpetua, non di rado, la memoria di quegli avvenimenti, attraverso marcatori fisici¹⁴ o rituali commemorativi che integrano il racconto collettivo ed identitario del territorio. È interessante notare come la stessa auto-rappresentazione della Puglia come terra di accoglienza, a distanza di un trentennio, ricorra per la promozione turistica della regione, con riferimento all’attitudine della popolazione locale nei confronti di un’Alterità, quella del turista appunto, del tutto differente per esigenze e aspettative, e come ciò contribuisca a sua volta a riplasmare gli spazi, non ultimi gli spazi portuali – concretamente, attraverso interventi come la riqualificazione del cosiddetto waterfront¹⁵ – che, nel caso del turismo nautico e crocieristico, costituiscono il biglietto da visita delle destinazioni.

¹⁴ Tra i più noti, si cita l’opera dell’artista greco Costas Varostos, *L’Approdo. Opera all’Umanità Migrante*, installata nel porto di Otranto e realizzata utilizzando il relitto della Katër i Radës, motovedetta albanese affondata nella notte del 28 marzo 1997 nel Canale d’Otranto. Dei 120 profughi a bordo dell’imbarcazione, i superstiti furono solo 34. L’opera di Varostos, realizzata in occasione del ventennale del primo sbarco albanese sulle coste pugliesi, prende le mosse da quella è ricordata come “*la tragedia del Venerdì Santo*” per celebrare la memoria di tutti i migranti morti in mare.

¹⁵ B. S. Hoyle, *Port cities in context: the impact of waterfront regeneration*, Transport Geography Study Group, Institute of British Geographers, Londra 1990.

Metodologia

Da un punto di vista metodologico, è stato condotto uno studio multiforme, consistito in un'analisi diacronica dei principali dispositivi di programmazione turistica e di pianificazione logistica dai primi anni Duemila (periodo in cui la Puglia inizia ad emergere come destinazione turistica composita) ad oggi, nonché delle iniziative di cooperazione transfrontaliera¹⁶ aventi ad oggetto la portualità.

Successivamente è stata effettuata una ricognizione rispetto alla disponibilità di dati attendibili e consolidati sulla portualità, facendo ricorso ai database e altre fonti istituzionali (Osservatorio sul Turismo della Regione Puglia, SIT Puglia, siti web delle Autorità di Sistema Portuale, Istat, Capitaneria di Porto, Ministero dei Trasporti).

Per ciò che concerne specificatamente l'indagine sulla portualità come genere di vita, abbiamo fatto riferimento alle guide turistiche ufficiali curate della Regione Puglia. Questo perché, quantomeno in questo primo studio, abbiamo ritenuto opportuno limitare l'osservazione ai processi istituzionali di costruzione della narrazione turistica della *destinazione Puglia*, anche in virtù della coerenza tra questi e gli interventi di carattere logistico-strutturale.

Il risultato è stato una prima serie di rappresentazioni cartografiche che integrano i dati ufficiali sulla portualità turistica con dati non strutturati, ma comunque significativi, che ci hanno permesso di: a. rappresentare l'attuale configurazione spaziale della portualità turistica pugliese; b. avviare un'indagine sistematica sulle relazioni territoriali tra i porti e il proprio intorno geografico; c. intercettare le tendenze evolutive che hanno investito porti e approdi pugliesi nel corso dell'ultimo ventennio; d. comprendere se e come la portualità contribuisca ad orientare il discorso turistico e le strategie di branding territoriale.

¹⁶ Cicli 2014-2020 e 2021-2027.

La configurazione turistica regionale ed il ruolo della pianificazione nella valorizzazione della portualità

La dimensione costiera è preponderante nello sviluppo turistico della regione. Storicamente, la Puglia si connota come destinazione turistica prevalentemente balneare. Le destinazioni pugliesi tradizionali, fatta eccezione per Alberobello (BA), sono quelle balneari. L'area del Gargano, che presenta una spiccata vocazione turistica già dagli anni Sessanta, è probabilmente anche la prima destinazione ad attrarre flussi da fuori regione, mentre nel caso del Salento la strutturazione delle principali destinazioni balneari è determinata da una villeggiatura di prossimità, intraregionale, o di ritorno, praticata da emigranti trasferitisi nel nord dell'Italia o oltre le Alpi. Sempre con riferimento al Salento, è esemplificativo richiamare il fatto che è stato proprio l'attrattore balneare a svilupparsi prima di quello culturale: nel 2005, Gallipoli e Ugento presentavano un numero di arrivi e presenze molto più elevato rispetto a Lecce¹⁷.

Nello sviluppo del turismo costiero, anche la portualità gioca certamente un ruolo di primo piano.

Con riferimento al transito turistico via nave, i due principali porti dell'adriatico (Bari e Brindisi) rappresentano nodi consolidati del traffico marittimo tramite navi ro-pax verso la Grecia e i Balcani. Altrettanto interessante è constatare, in tempi più recenti, la crescente presenza di porti pugliesi nelle tratte crocieristiche. Ancora una volta, da questo punto di vista, il primato va a Bari e Brindisi che costituiscono tappe del turismo crocieristico mainstream. Ma se guardiamo al turismo crocieristico di lusso (pacchetti da 350 dollari al giorno, imbarcazioni più piccole ed esperienze estremamente personalizzate¹⁸), si rileva un'attenzione crescente nei confronti di porti regionali come Otranto, Gallipoli, Manfredonia e Monopoli e, più recentemente, Barletta. In questi casi, nello specifico, si registra un interesse strategico da parte della regione nel potenziamento dell'at-

¹⁷ Dati Osservatorio Turismo della Regione Puglia.

¹⁸ J. Hwang - H. Han, *A study on the application of the experience economy to luxury cruise passengers*, «Tourism and Hospitality Research», 18, 4 (2018), pp 478-491.

trattività di quelli che vengono definiti nei dispositivi progettuali “porti minori”, attraverso ingenti interventi di infrastrutturazione finanziati attraverso progetti di cooperazione transfrontaliera.

Inoltre, la presenza di un porto ha contribuito a determinare la vocazione turistica dei territori costieri pugliesi, con evidenti effetti diffusivi verso i comuni dell'entroterra. La carta che segue, elaborata a partire dall'analisi congiunta dei dati dell'Osservatorio sul Turismo della Regione Puglia e dei dati Istat sulla turisticità dei comuni, permette di restituire una rappresentazione nitida di tale relazione. I 7 porti crocieristici e i 30 porti turistici stimolano la turisticità di 85 comuni, classificabili in tre categorie: a. comuni a vocazione marittima, b. comuni a vocazione marittima, culturale e paesaggistica e c. comuni a vocazione marittima, culturale, paesaggistica e altro.

Tale configurazione turistica coinvolge la quasi totalità dell'area costiera e penetra nell'entroterra in corrispondenza della parte settentrionale della provincia di Brindisi al confine con le province di Bari e Taranto, inglobando il sub-sistema turistico della Valle d'Itria, e la parte più meridionale della costa adriatica, da San Foca fino a Castro, nell'areale del Parco Naturale Regionale Costa Otranto-Santa Maria di Leuca e Bosco di Tricase. In questi comuni, la Regione Puglia ha contato per il 2023 (ultimo anno di rilevazione disponibile) 500 stabilimenti balneari, 94 centri e punti per gli sport acquatici e più di seimila strutture alberghiere ed extralberghiere; si registrano, inoltre, 24 Bandiere Blu¹⁹.

L'attuale configurazione è l'esito di un prolungato processo di ridefinizione della governance turistica pugliese e del connesso impianto pianificatorio. Tale processo prende avvio nei primi anni Duemila con l'obiettivo di riorganizzare l'offerta di una regione che, da semplice area di transito, stava divenendo meta di una domanda extraregionale in rapido aumento, orientata non più al passaggio ma al soggiorno, in particolare lungo la fascia costiera. Le traiettorie di riorganizzazione del sistema turistico regionale si contraddistinguono, fin dall'avvio, per un marcato orientamento multisettoriale

¹⁹ Dati Osservatorio Turistico della Regione Puglia e www.bandierablu.org.

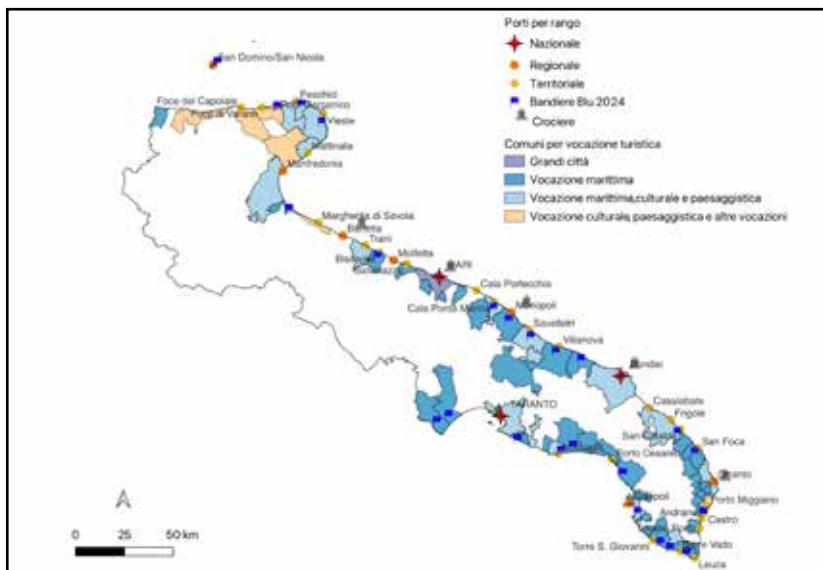


Fig. 2. La carta rappresenta la configurazione turistica del territorio pugliese in relazione alla rete portuale. Nello specifico, oltre ai porti classificati per rango, sono riportati gli approdi crocieristici e le Bandiere Blu. Sono inoltre indicate le vocazioni turistiche dei comuni che insistono nell'intorno portuale. (Elaborazione di F. Epifani a partire da: dati Istat, anno 2022; SIT Puglia; Bandiera Blu).

e multifunzionale. Ne discende un coinvolgimento, diretto e indiretto, del comparto delle infrastrutture e dei trasporti—e dunque anche della portualità. Con specifico riguardo al ruolo dei porti nel turismo pugliese, la relativa pianificazione può essere articolata in due fasi.

La prima fase, di natura prevalentemente logistico-funzionale, prende avvio nel 2003 con il lancio del Programma Rete portuale turistica nazionale - Primo piano triennale per le regioni del Mezzogiorno ai sensi della Delibera CIPE 83/2003. Questo prevedeva lo stanziamento di 50 milioni di euro al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per avviare la Rete portuale turistica, affidandone l'attuazione a Italia Navigando S.p.A. con un primo piano triennale. Le risorse, all'80% al Mezzogiorno e al 20% al Centro-Nord, sono destinate ad attivare 50 porti pienamente operativi sotto il profilo funzionale e gestionale: 40 nelle

regioni meridionali (Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia) e 10 nel Centro-Nord, con possibile estensione ad alcuni grandi laghi. L'obiettivo è quello di promuovere lo sviluppo sostenibile dei porti e dei contesti urbani circostanti. Nel 2005, l'Accordo di Programma Quadro in materia di Sviluppo Locale (II atto integrativo) affida a Sviluppo Italia lo Studio di fattibilità del sistema regionale della portualità turistica per la Puglia²⁰; nel gennaio 2008 segue la Convenzione per “la realizzazione di tali numerose attività” volte a costituire il sistema regionale. L'esito, tuttavia, risulta deludente: alla soglia del 2015 la maggior parte dei fondi non risultava spesa, con eccezioni limitate ad alcuni interventi sul porto di Brindisi.

Ad oggi le criticità logistiche permangono e, con l'aumento dei flussi, ciò risulta oggi ancora più evidente anche per l'insufficienza della pianificazione storica. Se ne trova riscontro nel Piano Regionale dei Trasporti 2021-2030, che considera strategico il rafforzamento della rete portuale per valorizzare le potenzialità turistiche regionali. Tale rafforzamento va interpretato in chiave multimodale e sostenibile, con particolare attenzione agli interventi di “ultimo miglio” finalizzati a integrare più strettamente porto e retroporto.

A provare a fornire delle soluzioni, inserendosi nelle lacune lasciate dalla programmazione, è la cooperazione transfrontaliera. Un'attenta selezione dei progetti che hanno coinvolto, nelle ultime due stagioni di programmazione, i porti pugliesi, offre una panoramica interessante di quelle che sono le attuali priorità, cioè Ambiente (monitoraggio impatti ambientali, abbattimento delle emissioni del trasporto marittimo) e Multimodalità.

²⁰ <https://www.poliba.it/it/LIC/la-portualit%C3%A0-turistica-puglia>.

PROGETTO	PROGRAMMA	OBIETTIVI	PORTI
AI-SMART “Adriatic Ionian Small Port Network”	Interreg ITA-GR 14/20	Rafforzamento networking	Porti minori
MIMOSA - Strategies to adapt to climate change in Adriatic regions		Multimodalità Climate change	
ALMONIT - Multimodal Transport for Albania, Montenegro and Italy	Interreg ITA-AL-MON 14/20	Multimodalità	Bari
GUTTA		Climate change	Bari, Brindisi, Barletta
INTESA		Multimodalità	Tutta Ad-SPAM
SUSPORTS – Sustainable ports	Interreg ITA-CR 14/20	Monitoraggio ambiente	Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli
PROMARES		Multimodalità	Principali nodi intermodali
Progetto Strategico Interreg IPA South Adriatic – SA-Connectivity 2021/2027		Multimodalità Connettività Transizione verde	

Tab.1 Progetti di cooperazione transfrontaliera che hanno visto il coinvolgimento di porti pugliesi, cicli di programmazione 2014-2020 e 2021-2027

In generale, si rileva un maggiore coinvolgimento della costa adriatica rispetto a quella ionica. Quasi mai ad essere coinvolti sono porti di rango territoriale; in qualche caso, si fa riferimento a porti di rango regionale.

Per ciò che concerne, invece, la progettazione di livello intraregionale, è opportuno richiamare due iniziative: il Progetto *Marine di Puglia*, lanciato nel 2022 da Unioncamere Puglia in collaborazione con le cinque camere di commercio della regione, volto a rafforzare il distretto produttivo della Nautica da Diporto della Regione Puglia ed a creare un network di porti e marine, ed il progetto *Signa Maris*

(POin linea II, Mibact), coinvolgente 38 porti di 4 regioni meridionali, tra cui molti porti di rango territoriale. Sebbene limitati alla dimensione della diportistica, tali progetti sono rappresentativi della transizione verso un'interpretazione più olistica e strategica della portualità, ivi inclusa la portualità minore.

Nella seconda fase della programmazione turistica, il cui avvio può esser fatto coincidere con il lancio del Piano Strategico per il Turismo della Regione Puglia “Puglia365” (2016), la dimensione logistica della portualità non viene abbandonata, ma viene progressivamente affiancata da un focus sulla dimensione culturale. Nei documenti strategici emerge una lettura della portualità che supera il perimetro del solo turismo nautico: si promuove la valorizzazione dei porti minori - talvolta etichettati come “borghi marinari” o “paesaggi costieri” - e si incoraggia un turismo multi-forme ed esperienziale, orientato non tanto alle scelte di mobilità – superando pertanto il dualismo porto/turismo nautico – quanto alla scoperta di un genere di vita (cultura, sostenibilità, pratiche locali). In questa prospettiva, la pianificazione strategica — come attestano gli esiti della prima stagione del Piano strategico del turismo—offre una piattaforma programmatica più stabile rispetto ai progetti episodici e frammentari e colloca i porti entro una coerente logica di sviluppo territoriale. Parallelamente, le Autorità di sistema portuale rientrano a pieno titolo nei meccanismi di governance, favorendo l'integrazione tra politiche turistiche e politiche infrastrutturali.

All'interno di Puglia365, “mare” e “nautica” sono definiti come prodotti turistici, e i porti assumono una duplice funzione: location/setting²¹ per eventi, da un lato, e attrattore/destinazione, dall'altro. Nel primo caso prevale la dimensione logistico-funzionale, oltre che quella estetica: rassegne e format culturali (ad es. *Festa del Mare*, *Tremiti Music Festival*) ed eventi sportivi (come la *Castro Legend Cup*) utilizzano lo spazio portuale quale palcoscenico urbano e cerniera tra acqua e città. A ciò si affianca la promozione delle location portuali

²¹ E. dell'Agnese, *Bon voyage. Per una geografia critica del turismo*, Torino 2018.

nell'audiovisivo, attraverso la collaborazione tra Pugliapromozione²² e Apulia Film Commission, che si concretizza nel supporto ad attività di location management per produzioni nazionali e internazionali²³; tra le potenziali location proposte da Apulia Film Commission compaiono anche porti territoriali come Polignano, Capoiale e Foce di Varano.

Quando i porti sono invece considerati come potenziali attrattori/destinazioni —non solo come infrastrutture— ne emerge la dimensione di luogo e la relativa connotazione geo-simbolica. Le azioni di comunicazione e promozione intercettano temi di tutela e valorizzazione (borghi marinari, sistema delle torri costiere, archeologia subacquea) e costruiscono narrazioni territoriali specifiche. Emblematica, in tal senso, la campagna “Puglia, Fuori Rotta”, che propone itinerari “off the beaten track” e mette in scena le pratiche marinare tradizionali (ad esempio, i maestri d’ascia di Bisceglie e Monopoli) come patrimoni vivi della portualità.

Questo investimento programmatico si accompagna a un’intensa attività di branding che ha prodotto un corpus narrativo ampio, il cui principale riscontro è da individuarsi nelle guide ufficiali della

²² Pugliapromozione è l’agenzia che coordina la governance della destinazione turistica Puglia.

²³ Il coinvolgimento delle film commission nei processi di promozione turistica dei territori è giustificato dagli effetti dirompenti del medium cinematografico nel diffondere una certa immagine di luogo attraverso la sua messa in scena reiterata e, apparentemente, non orientata a scopi turistici, quindi percepita come autentica dallo spettatore, che è invogliato farne diretta esperienza. Per ulteriori approfondimenti su cineturismo, film-induced tourism, screen tourism, popular media induced tourism, media pilgrimage e cinema sightseeing, si rimanda a: E. Nicosia, *Il film-induced tourism leva di sviluppo territoriale? Il ruolo della “filmogenia” marchigiana nel cinema italiano*, «Bollettino della Società Geografica Italiana», 13, 8 (2015), pp. 555-575; A. Pellicano, *L’impatto del cinema sul turismo: il fenomeno del cineturismo*, «Il Capitale Culturale. Studies on the Value of Cultural Heritage», 4 (2016), pp. 363-377; S. Beeton, *The Advance of Film Tourism*, «Tourism and Hospitality Planning & Development», 7, 1 (2010), pp. 1-6; R.W. Butler, *The Influence of the Media in Shaping International Tourist Patterns*, «Tourism Recreation Research», 15, 2 (1990), pp. 46-53.

Regione Puglia²⁴: si tratta, nello specifico, di 14 guida tematiche, prevalentemente esperienziali, rivolte a pubblici differenti (dal cicloturista al visitatore internazionale, fino ai bambini) e articolate in 51 itinerari organizzati per ambito territoriale. I porti minori ricorrono con frequenza, tanto negli itinerari costieri quanto in quelli che connettono costa ed entroterra. La loro inclusione, tuttavia, non equivale sempre a una piena valorizzazione della dimensione portuale: spesso il “porticciolo” funge da soglia di accesso a paesaggi e architetture del comune di riferimento. Quando, invece, la portualità è assunta come chiave semantica, essa diventa leva di interpretazione paesaggistica, simbolica e sociale, capace di far emergere aspetti meno noti dei luoghi.

Una mappatura dei porti più significativamente rappresentati negli itinerari mostra come le varie espressioni della portualità vengano restituite in modo differenziato. Vi è, innanzitutto, una dimensione legata al paesaggio culturale materiale, con riferimenti esplicativi a specifici marcatori (trabucchi, porti pescherecci, porto vecchio, vestigia di porti antichi); una seconda dimensione è quella relativa al paesaggio culturale immateriale, richiamata attraverso riferimenti ai riti religiosi marinari e all'enogastronomia. La terza dimensione, infine, è di natura storico-valoriale, e si dipana attraverso alcuni tematismi che, a partire da una certa ricorsività storica, assurgono ad elementi strutturanti lo spirito del luogo e contribuiscono a definire la specificità civica dei porti come luoghi di frontiera e di relazione.

Tra i più rilevanti, vi è certamente il tematismo dell'*accoglienza*, che traccia un fil rouge dall'approdo mitico di Enea sulle coste di Porto Badisco ai flussi migratori contemporanei, passando per l'accoglienza dei profughi slavi ed ebrei dopo l'8 settembre 1943 (v. ultra).

Un secondo tematismo, legato alla *protezione* e alla *resistenza* si sviluppa a partire dalle invasioni che interessarono la regione sin da dopo la caduta dell'Impero romano d'Occidente (Otranto) fino agli episodi di resistenza alle truppe nazifasciste in feroce ritirata (nei porti di Manfredonia e Bari).

²⁴ Le guida sono liberamente consultabili e scaricabili al seguente link: <https://viaggiareinpuglia.it/it/area-download>.

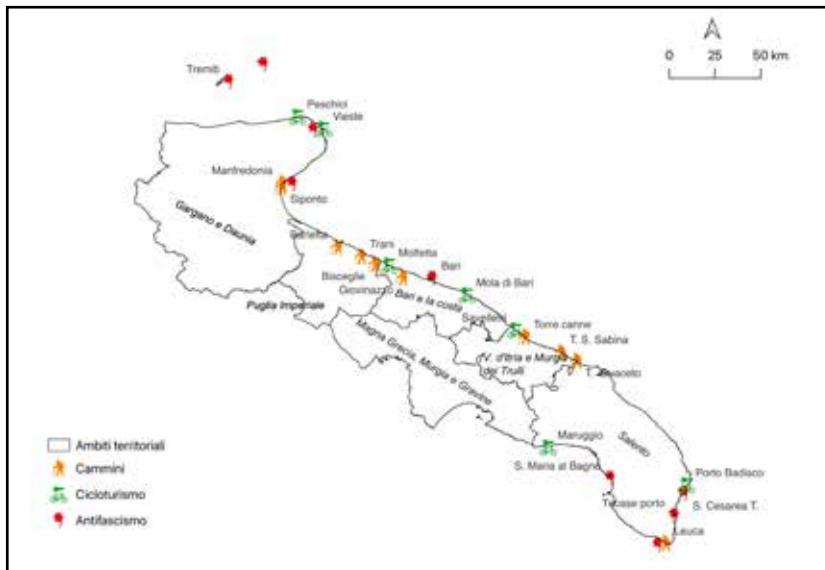


Fig. 3. La carta indica le connotazioni geo-simboliche relative ai porti pugliesi evinti dall'analisi del corpus guidistico regionale. (Elab. F. Epifani)

Infine, strettamente legato all'epoca fascista e alla seconda guerra mondiale, il tematismo dello *spazio liminale* e delle *temporalità sospese*, che si materializza nell'iconema del *campo*: di internamento, nel caso delle Isole Tremiti e di Manfredonia, dove vennero confinati antifascisti, anche tedeschi e jugoslavi, ed ebrei²⁵; di transito, come quelli allestiti a Tricase Porto, Santa Maria di Leuca, Santa Cesarea Terme, Santa Maria al Bagno, che, tra la fine del 1943 e gli inizi del 1947, divennero un unico campo profughi gestito dall'UNRRA (United Nations Relief and Rehabilitation Administration) e dalle autorità militari anglo-americane, e che ospitò profughi provenienti da Albania, Jugoslavia e Grecia, oltre che molti ebrei di diverse nazionalità; oppure come quello di Vieste, le cui coste furono teatro, il 24 settembre del 1943, di un tremendo

²⁵ A. Gervasio - V. A. Leuzzi, *Luoghi della memoria in Puglia. Antifascismo, Resistenza, Accoglienza*, Bari 2022; C. S. Capogreco, *I campi del duce. l'internamento civile nell'Italia fascista (1940-1943)*, Torino 2019.

eccidio di matrice tedesca a danno di numerosi profughi jugoslavi che tentavano di approdare nel porto²⁶.

Conclusioni

Di fronte ad un Mediterraneo che si ristruttura geopoliticamente e geo-economicamente, la portualità pugliese va ripensata come un sistema territoriale aperto: un insieme di nodi, flussi e relazioni in cui logistica, mobilità del quotidiano, economia locale, cultura e paesaggio si co-determinano entro una cornice di relazioni locali-globali. Dentro questo quadro, i porti “minori” non sono un residuo, ma unità funzionali ed interconnesse che ridistribuiscono pressioni e opportunità sull’intero sistema. Le gerarchie di matrice funzionalista sono rilevanti, ma è nei porti “minori” che si moltiplicano quelle dinamiche territoriali non immediatamente mappabili o misurabili: accoglienza, protezione, liminalità, narrazioni peculiari e micro-logistiche che fanno da cerniera tra costa ed entroterra e che riplasmano le traiettorie di vita delle comunità ubicate.

Da questo punto di vista, la pianificazione turistica offre una prospettiva privilegiata per cogliere gli effetti di un’interpretazione sistemica ed olistica della portualità quale elemento regionalizzante. Dopo una stagione centrata su infrastrutturazione e potenziamento delle connessioni, l’integrazione con paesaggio, cultura ed esperienzialità ha aperto filiere nuove – piccola crocieristica e diporto qualificato, ma anche turismo esperienziale – stimolando l’indotto diretto e indiretto dei servizi di terra.

Nell’immediato futuro, gli sforzi programmatici della regione dovranno indirizzarsi verso un’ulteriore integrazione della dimensione logistica e di quella geo-simbolica e culturale. In questa prospettiva i porti minori, anche a seguito del potenziamento della logica dell’ultimo miglio, possono essere concepiti come hub di prossimità che redistribuiscono visitatori su reti lente e siti diffusi che connettono costa ed entroterra.

²⁶ A Pedretti, *La lunga vigilia della libertà. Antifascismo e resistenza in Capitanata*, Foggia 1970.

Non secondario è il rafforzamento della cooperazione tra AdSP, Regione e Comuni mirato, ad esempio, alla redazione di piani di portualità turistica che individuino obiettivi misurabili per monitorare turisticità e sostenibilità (pernottamenti diffusi, destagionalizzazione, occupazione locale, ma anche emissioni, impronta ecologica, superamento della capacità di carico).

Da valutare, inoltre, l'opportunità di potenziare la progettualità portuale ionica, che al momento appare meno sviluppata di quella adriatica: a tal proposito, la presenza di diversi attrattori culturali e paesaggistici, già parzialmente messi a valore, può rappresentare un punto di partenza promettente.

Così i porti minori diventano interfacce di scambio tra reti globali e quotidianità locale: luoghi la cui valorizzazione permette di aumentare la resilienza sistematica del turismo, generando valore legato ai contesti.

PATRIZIA DOMENICA MIGGIANO

*Pratiche geofilmiche per i porti minori
del Mezzogiorno d'Italia.
L'esperienza di Tricase Porto*

Keywords: *geofilmica; porti minori; territori costieri; Tricase porto*

Introduzione

I *geofilmic studies* rappresentano una nebulosa di studi marcata-mente interdisciplinare che, negli ultimi due decenni, ha acquisito una crescente centralità all'interno del panorama delle geografie cul-turali. Si tratta di un particolare sottocampo di ricerca che si propo-ne di esplorare in modo sistematico le interrelazioni tra spazio ge-ografico e pratiche di narrazione audiovisiva, assumendo la dimen-sione spaziale come principio costitutivo dell'esperienza filmica e, specularmente, il prodotto filmico come dispositivo epistemologico di produzione di conoscenza geografica¹.

L'orientamento *geofilmico*, infatti, concepisce il film non soltanto come linguaggio estetico, bensì come pratica spaziale e culturale che contribuisce significativamente alla produzione di territorialità, alla costruzione di immaginari geografici e alla mediazione tra esperien-za e rappresentazione dello spazio; in altre parole, come *medium* di conoscenza e di riconfigurazione della spazialità, capace di incidere sulle modalità con cui i soggetti percepiscono e abitano i luoghi. In quest'ottica, l'opera audiovisiva è concepita e impiegata come vero e

¹ E. Bignante, M. Memoli, *Geografia filmica. Il film geografico e il video partecipa-tivo*, Mimesis, Sesto San Giovanni (MI), 2025.

proprio agente mediatore di territorialità, capace di modellare regimi di produzione e percezione socio-spatiale.²

Ciò ha progressivamente aperto nuovi orizzonti di riflessione all'interno delle geografie contemporanee, suggerendo un ripensamento del rapporto tra spazio e immagine in termini processuali, performativi e relazionali. Questi tre livelli di lettura – il processo, la performance e la relazione –, seppure con differenti accenti, sono rintracciabili nelle principali tradizioni teoriche che costituiscono il retroterra dei *geofilmic studies*³: da un lato, la geografia umanistico-culturale e fenomenologica, che ha posto l'accento sull'esperienza vissuta dello spazio e sulle pratiche quotidiane – rappresentazionali e non rappresentazionali – che lo configurano⁴; dall'altro, gli studi cinematografici e mediologici, che hanno indagato la dimensione performativa dell'immagine filmica, intesa come *output* capace di produrre nuove forme di spazialità e di generare relazioni affettive e percettive tra spettatore, luogo e rappresentazione⁵. Tale intersezione ha, a sua volta, determinato una nuova concezione dell'opera filmica come “luogo geografico”⁶, in cui le coordinate materiali della produzione e quelle simboliche della rappresentazione si sovrappongono, generando nuove modalità di comprensione, lettura e interpretazione dello spazio.⁷

² M. Tanca, *Geografia e fiction: opera, film, canzone, fumetto*, FrancoAngeli, Milano, 2020.

³ S. Boccaletti, *Geografie mobili. Uno sguardo alle esperienze di filmic geography*. «Semestrale di studi e ricerche di geografia», 33, (2021), pp. 29-43.

S. Boccaletti, *Il film geografico: dalla scelta dell'attrezzatura audiovisiva alle potenzialità multimediali. Alcuni spunti di riflessione tra teoria e pratica*. «Semestrale di studi e ricerche di geografia», 2, (2023), pp. 21-35.

⁴ Y.-F. Tuan, *Space and Place: The Perspective of Experience*, University of Minnesota Press, Minneapolis, MN, 1977; E. Relph, *Place and Placelessness*, Pion Limited, Londra, 1976.

⁵ C. Metz, *Film Language: A Semiotics of the Cinema*, University of Chicago Press, Chicago, 1974; G. Deleuze, *Cinéma 1: L'image-mouvement*, Les Éditions de Minuit, Parigi, 1983; G. Deleuze, *Cinéma 2: L'image-temps*, Les Éditions de Minuit, Parigi, 1985.

⁶ C. Lukinbeal, S. Zimmermann, *The Geography of Cinema. A Cinematic World*, Franz Steiner Verlag, Stuttgart, 2008.

⁷ M. Maggioli, *Oltre la frontiera: lo sguardo della geografia sul cinema*. «Semestrale

Questa articolazione concettuale è, in effetti, ravvisabile nell'attuale panorama degli studi *geofilmici*, che lascia emergere tre principali direttive teorico-metodologiche, tanto sul piano del dibattito scientifico, quanto su quello della ricerca empirica: *a)* l'analisi della rappresentazione spaziale, che esamina le modalità con cui i film costruiscono e negoziano identità territoriali, memorie collettive e geografie del potere⁸; *b)* la geografia della produzione cinematografica, che esplora i processi di localizzazione, le economie materiali e simboliche dei luoghi di ripresa, nonché le politiche culturali connesse all'industria audiovisiva⁹; *c)* la geografia della ricezione e della visione, incentrata sulle pratiche spettatoriali e sulle geografie emotive e cognitive che emergono dal consumo delle immagini filmiche.¹⁰

Va altresì detto che l'interesse per la prospettiva *geofilmica* si è ulteriormente strutturato, in tempi recenti, in virtù dello sviluppo dei *geomedia studies* e della cartografia cinematografica (*cinematic cartography*), che integrano strumenti di analisi spaziale, tecnologie GIS e approcci post-fenomenologici per comprendere come il cinema partecipi alla costruzione di una *geografia immaginata* del mondo contemporaneo.¹¹

di studi e ricerche di geografia», 1, (2009), pp. 95-115.

⁸ S. C. Aitken, L. E. Zonn, *Place, Power, Situation, and Spectacle: A Geography of Film*, Rowman & Littlefield, Lanham, MD 1994; C. Kennedy, C. Lukinbeal, *Towards a holistic approach to geography of media*. «Progress in Human Geography», 21, 3, (1997), pp. 360-364; E. Dell'Agnese, *Paesaggi ed eroi. Cinema, nazione, geopolitica*, Utet Libreria, Torino, 2009.

⁹ B. Goldsmith, T. O' Regan, *The Film Studio: Film Production in the Global Economy*, Rowman & Littlefield, Lanham, MD, 2003; R. P. Neumann, *Imaging Space: Cinematic Geography and the Production of Place*, Franz Steiner Verlag, Stuttgart, 2011.

¹⁰ J. Burgess, J. R. Gold, *Geography, the Media and Popular Culture*, Croom Helm, Londra, 1985; Cur. J. Döring, T. Thielmann, *Spatial Turn: Das Raumparadigma in den Kultur und Sozialwissenschaften*, Verlag, Bielefeld, 2009.

¹¹ D. P. Dixon, L. E. Zonn, *Film and the Geographies of Modernity*. In C. Carter, D. P. Dixon, & L. E. Zonn (Cur), *Engaging Film: Geographies of Mobility and Identity* (pp. 24-45), Rowman & Littlefield, Lanham, MD, 2005; L. Roberts, *Mapping Cultures: Place, Practice, Performance*, Palgrave Macmillan, Basingstoke, UK, 2012.

Nel complesso, le finalità della *geofilmica* possono oggi essere individuate nella costruzione di un quadro interpretativo capace di descrivere e spiegare le interdipendenze tra luoghi reali e luoghi rappresentati e nella riflessione sul ruolo dei media visuali nella produzione delle configurazioni territoriali materiali e simboliche.¹²

D'altronde, in uno scenario fortemente globalizzato e mediatizzato – in cui la nozione stessa di “territorio” si riconfigura attraverso processi di mobilità, digitalizzazione e ibridazione mediale –, la *geofilmica* non può che costituire un dispositivo teorico e metodologico di rilievo per analizzare le geografie della visione, i paesaggi transmediali e le nuove forme di percezione spaziale generate dai media audiovisivi contemporanei.¹³

A partire da queste premesse teoriche, il presente contributo si propone di riflettere sul potenziale epistemologico del racconto audiovisivo in relazione all'indagine empirica sui sistemi territoriali locali. Questi ultimi vengono qui intesi come spazi attraversati da processi complessi di trasformazione socioculturale, nei quali l'analisi visuale può contribuire a rivelare una più ampia gamma di dimensioni esperienziali e simboliche. In questa prospettiva, il contributo intende altresì mettere in evidenza come le pratiche e le rappresentazioni filmiche possano ampliare il repertorio analitico e interpretativo, offrendo nuove traiettorie di lettura rispetto alle relazioni tra spazialità, immaginario e costruzione del sapere geografico e apprendo, così, la strada a un dialogo più vivo tra indagine territoriale e analisi visuale.¹⁴

La ricerca si inserisce nel quadro del Progetto di Rilevante Interesse Nazionale (PRIN) 2022 PNRR, intitolato “Recovering and Representing the Identity of Minor Ports in Southern Italy”, che mira a valorizzare e reinterpretare i paesaggi portuali minori come

¹² E. Terrone, *Cinema e geografia: un territorio da esplorare*. «Ambiente Società Territorio. Geografia nelle scuole», 6, (2010), pp. 14-17

¹³ G. Avezzu, G. Fidotta, Cur, *A Place in the World: Places, Spaces, and Global Screens*. Newcastle upon Tyne, Cambridge Scholars Publishing, 2016.

¹⁴ T. Rossetto, *Geografia e cultura visuale*. In *Percorsi di Geografia tra cultura, società e turismo*. Cur. Leonardo Mercatanti, Patron, Bologna, 2011, pp. 165-177.

luoghi di identità, memoria e rigenerazione culturale. All'interno di tale cornice, l'approccio *geofilmico* viene inteso e adottato come metodologia di giuntura tra la realtà territoriale e la sua rappresentazione. In tal senso, l'atto stesso del filmare diventa parte integrante del percorso conoscitivo, poiché consente di esplorare il luogo come spazio attivo di relazione, di esperienza e di co-produzione di significato assieme agli attori coinvolti e alle comunità locali.¹⁵

A partire dall'*output* audiovisivo realizzato nell'ambito del progetto, l'articolo intende, dunque, evidenziare come l'approccio *geofilmico* consenta di approfondire criticamente il rapporto tra vissuti territoriali e loro rappresentazione, promuovendo un percorso operativo e metodologico che dalla ricerca sul terreno giunge alla disseminazione dei risultati mediante prodotti audiovisivi.

La geofilmica come chiave di lettura dei territori nel PRIN 2022-PNRR, “Recovering and Representing the Identity of Minor Ports in Southern Italy”

L'assunzione del visuale come componente della ricerca geografica non implica una sostituzione delle pratiche tradizionali di indagine sul campo, bensì ne rappresenta un completamento e un'estensione epistemologica. L'immagine filmica, infatti, consente di restituire la complessità sensoriale, relazionale, spaziale e temporale dei luoghi, offrendo uno strumento di lettura capace di cogliere le dimensioni del movimento, dell'atmosfera e dell'esperienza, che spesso i metodi descrittivi tradizionali non sono in grado di rendere con altrettanta evidenza.¹⁶

Pertanto, la prospettiva *geofilmica* non si pone affatto in alternativa alla ricerca empirica, ma ne potenzia la capacità interpretativa, trasformando la visione in un vero e proprio atto di indagine e relazione.

¹⁵ H. H. Oldrup, T. A. Carstensen, *Producing geographical know-ledge through visual methods*. «Human Geography», 94, 3, (2012), pp. 223-237.

¹⁶ M. Memoli, M. Maggioli, *Narrazioni visuali e spazi geografici*. In *Idee, Testi, Rappresentazioni. Pensare, raccontare, immaginare il movimento*. Cur. T. Rossetto, G. Peterle, C. Gallanti, CLEUP, 2023, pp. 197-204.

Attraverso il prodotto audiovisivo, la ricerca geografica può, infatti, non solo documentare e rappresentare il territorio, ma anche dialogare attivamente e creativamente con esso, lasciando emergere connessioni, significati e pratiche che si manifestano nel corso stesso dell'osservazione diretta e dell'esperienza filmica. Del resto, l'approccio visuale opera come mezzo di interazione tra il ricercatore/la ricercatrice e il territorio, ovverosia come linguaggio in cui osservazione e narrazione si intrecciano, consentendo una conoscenza situata e condivisa dello spazio.

Tale considerazioni metodologiche ed operative sono in linea con le finalità del Progetto di Rilevante Interesse Nazionale (PRIN) 2022 PNRR, "Recovering and Representing the Identity of Minor Ports in Southern Italy", che mira all'indagine sul ruolo dei porti minori come nodi di memoria, identità e trasformazione territoriale.¹⁷

L'impiego del visuale rappresenta, in questo caso, uno strumento privilegiato per rispondere in modo integrato agli obiettivi previsti dal progetto. Considerato come dispositivo epistemico e relazionale, infatti, esso pone in dialogo analisi critica e rappresentazione, offrendo un approccio capace di rendere visibile, in forma narrativa e sensibile, la complessità territoriale e simbolica dei porti minori del Mezzogiorno d'Italia.¹⁸

Per ciò che attiene, ad esempio, le attività di catalogazione e mappatura delle reti portuali previste dal progetto, senza dubbio si può rilevare come le tecniche audiovisive permettano di affiancare alla mappatura tecnico-cartografica una mappatura percettiva e narrativa, capace di restituire la densità esperienziale dei luoghi. Attraverso riprese, interviste e osservazioni filmiche, la documentazione visiva integra i dati geografici con pratiche, percezioni e atmosfere territoriali che la cartografia tradizionale può non restituire con esaustività. In tal senso, va precisato che il visuale non ambisce a sostituire gli strumenti GIS o le analisi spaziali, ma ad arricchisce l'analisi di elementi sensoriali e

¹⁷ G. Doti, *Porti minori. Un patrimonio da riconquistare nel medio Adriatico*, Campisano, Roma, 2021.

¹⁸ N. Sardo, M. Magagnini, *Rigenerare gli spazi portuali: usi creativi e pratiche artistiche*. In *Porti minori. Un patrimonio da riconquistare nel medio Adriatico*. Cur. G. Doti, Campisano, Roma, pp. 180-191, 2021.

relazionali, configurando il *topos* “porto” come spazio vissuto, attraversato e immaginato; come archivio di memorie individuali e collettive; come scrigno di progettualità per i territori costieri.

Gli obiettivi relativi alla ricostruzione storica e all’analisi territoriale del progetto sono, d’altro canto, garantiti dal fatto che il linguaggio audiovisivo consente di rappresentare in forma dinamica i processi di trasformazione storica e morfologica dei porti minori, visualizzando le forme di continuità, discontinuità e stratificazioni nel rapporto tra spazio portuale e comunità. L’uso combinato di materiali d’archivio, fotografie storiche e riprese contemporanee, ad esempio, permette di visualizzare l’evoluzione nel tempo e la dimensione memoriale del paesaggio, traducendo l’arco temporale in un racconto che affianca l’analisi storica a una narrazione spaziale sorrretta anche da elementi emozionali e affettivi.

Ancora, il visuale offre strumenti di comparazione che non si limitano alla descrizione morfologica, ma che mettono in relazione i modi di percepire e rappresentare i porti in esame. Attraverso una lettura filmica comparata, per esempio, sarà possibile individuare temi ricorrenti, atmosfere e strutture narrative che attraversano i luoghi portuali, fornendo un quadro interpretativo condiviso, ma comunque sensibile alle specificità locali. In questo modo, il racconto per immagini può generare degli archivi comparativi tra i diversi contesti territoriali e tra le unità di ricerca.

L’audiovisivo può fungere anche da strumento di mediazione culturale e partecipazione, facilitando il dialogo tra ricercatori/ricercatrici, comunità locali e istituzioni, così come auspicato dal progetto. La produzione di documentari, mappe interattive e installazioni video contribuisce, difatti, a rendere visibili valori immateriali – saperi, pratiche, memorie – che rafforzano il senso di appartenenza e stimolano processi di rigenerazione sociale. In tal modo, il visuale sostiene gli obiettivi di valorizzazione sostenibile promossi dal PRIN, promuovendo una rappresentazione non solo estetica, ma altresì etica e partecipata del territorio.¹⁹

¹⁹ P. D. Miggiano, *L’immagine come metodo. Vigilanza epistemica e riflessività nella ricerca geografica visuale*. «I Castelli di Yale» (in corso di pubblicazione), 2025.

Infine, le pratiche audiovisive rispondono pienamente alla necessità di diffondere i risultati della ricerca attraverso canali accessibili e interdisciplinari. L'integrazione di materiali video, fotografie georeferenziate e mappe interattive in una piattaforma digitale permette di tradurre la complessità scientifica in un linguaggio comunicativo efficace, favorendo la condivisione dei dati e la fruizione pubblica dei contenuti.

Il visuale, in questo senso, cessa di essere un semplice mezzo di documentazione e divulgazione per diventare un veicolo di conoscenza collettiva e condivisa, capace di trasformare la rappresentazione in esperienza e la comunicazione in partecipazione trasversale.

Tricase Porto nel quadro dei porti minori: un'indagine geofilmica

La ricerca ha analizzato il caso pugliese di Tricase Porto, scelto per la sua complessità geografica e simbolica, nonché per la stratificazione materiale e culturale del paesaggio costiero, dove spazio fisico, consuetudini locali e dimensioni affettivo-emotive si intrecciano nel processo di ridefinizione dell'identità e delle forme di appartenenza.

Si tratta di una frazione costiera del comune di Tricase, situata lungo la costa orientale della penisola salentina, in provincia di Lecce. Affacciato sul Mar Adriatico, a circa 60 km da Lecce e 15 km da Santa Maria di Leuca, il porto si colloca nel tratto di litorale che unisce il Capo di Leuca a Otranto, uno dei segmenti più suggestivi e, al tempo stesso, più vulnerabili del paesaggio costiero salentino. Il territorio è, infatti, esposto sistematicamente a rilevanti processi di erosione costiera e antropizzazione stagionale, che pongono sfide rilevanti in termini di sostenibilità e tutela del paesaggio.²⁰

Dal punto di vista morfologico, Tricase Porto si sviluppa in una piccola insenatura naturale incastonata tra falesie calcaree, frutto dell'azione erosiva del mare e dei processi carsici tipici delle Murgesi

²⁰ Associazione Libeccio & Regione Puglia. (2021; https://partecipazione.regione.puglia.it/uploads/decidim/attachment/file/2154/Borgoemare_Report_5TricasePorto.pdf).



Figura 1. Veduta di Torre dal Basso, Tricase Porto; S.P. 358 - Località Serra del Mito
Fonte: sito web del Ministero della Cultura, sezione Beni Culturali abbandonati.

salentine. L'area costiera è caratterizzata da un profilo frastagliato, con tratti di costa alta alternati a piccole calette, e da un entroterra in cui prevalgono uliveti, muretti a secco e masserie sparse. Questa conformazione conferisce al porto una forte integrazione tra paesaggio marino e rurale, che rappresenta uno dei suoi elementi distintivi.

Dal punto di vista idrogeomorfologico, l'insenatura funge da piccolo approdo naturale, storicamente utilizzato per la pesca costiera e per il cabotaggio locale. Il porto comprende un molo di sottoflutto e un piccolo molo di sopraflutto, con aree di ormeggio destinate prevalentemente a imbarcazioni da pesca e a diporto leggero.²¹

Le dimensioni ridotte del bacino portuale e la sua profondità limitata lo collocano, a pieno titolo, nella categoria dei porti minori, così come definito nel quadro del progetto PRIN 2022 PNRR.

²¹ S. Margiotta, P. Sansò, *The Geological Heritage of Otranto-Leuca Coast (Salento, Italy)*. «Geoheritage», 4, 4, (2014), pp. 305-316.



Figura 2. Veduta dell'insenatura di Tricase Porto. Fonte: fotografia dell'autrice.

Sotto il profilo insediativo, Tricase Porto presenta un tessuto urbano minuto e discontinuo – composto da abitazioni stagionali legate alle attività di pesca e alla piccola ristorazione – e da un patrimonio edilizio storico di pregio, tra cui la Torre del Sasso (fig. 1) e alcune antiche strutture portuali. La presenza di edifici a ridosso della linea di costa e di percorsi pedonali che risalgono verso il centro abitato di Tricase rafforza la percezione di un legame diretto tra il porto e la città, mediato da un paesaggio di transizione che unisce mare e campagna.

La storia di Tricase Porto è strettamente connessa alla dimensione marittima del basso Adriatico e alla rete di relazioni economiche, sociali e culturali che per secoli hanno legato la costa salentina al Mediterraneo orientale. L'insenatura naturale su cui sorge l'attuale porto ha infatti rappresentato, sin dall'età moderna, un punto di approdo locale, utilizzato per la pesca costiera, per il piccolo cabotaggio e per lo scambio di merci con i centri vicini.²²

²² Dati disponibili al sito Regione Puglia (2022) & APPESCA; <https://press.regenone.puglia.it/-/fdl-22.-appesca-presentato-lo-studio-di-42-siti-portuali-di-puglia-per-costruire-strategie-di-sviluppo-dell-economia-del-mare-e-della-pesca>.

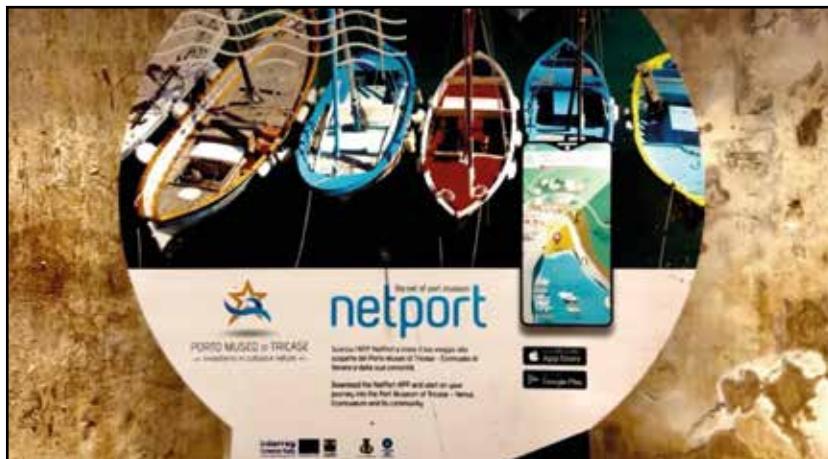


Figura 3. Pannello del progetto NetPort - Porto Museo di Tricase: il porto come museo diffuso e luogo di connessione tra memoria marittima e innovazione digitale. Fonte: fotografia dell'autrice.

Durante il XIX secolo e fino alla metà del Novecento, Tricase Porto ha mantenuto un carattere artigianale e comunitario, fondato su una marineria di piccola scala, sull'attività dei carpentieri navali e sulla raccolta di prodotti del mare. In questa fase, il porto costituiva un microsistema economico autosufficiente, in cui le relazioni tra gli abitanti, le famiglie di pescatori e il territorio circostante erano regolate da un particolare equilibrio tra risorse locali e pratiche tradizionali. Le architetture che ancora punteggiano il paesaggio – i magazzini per il rimessaggio delle barche, le case dei pescatori, i piccoli moli in pietra – testimoniano questa fase di economia di prossimità e di forte radicamento territoriale (fig. 2).²³

Con la progressiva modernizzazione del litorale adriatico e il declino delle attività di pesca tradizionale, a partire dagli anni Sessanta, Tricase Porto ha vissuto una trasformazione funzionale e percettiva²⁴. Lo sviluppo del turismo costiero e la crescente valorizzazione

²³ Comune di Tricase - Piano Regolatore del Porto di Tricase (PRP), Documento tecnico-urbanistico, Tricase. Disponibile al link <https://sitri.3plab.it/prp/>.

²⁴ G. Calignano, A. Miccoli, L. Nicoletti, *Turismo e sviluppo locale sostenibile: il*

del paesaggio mediterraneo hanno, così, progressivamente trasformato la funzione del porto, che da spazio di lavoro e transito si è col tempo riconfigurato in luogo di attrazione culturale e turistica.

Oggi, un particolarmente importante è rivestito dal Museo del Mare²⁵, uno spazio espositivo di piccole dimensioni, ma di grande significato per la comunità locale. Si tratta, peraltro, di una parte integrante del progetto NetPort - The Net of Port Museum, iniziativa transfrontaliera di cooperazione tra Italia e Grecia finalizzata alla valorizzazione dei patrimoni marittimi e costieri. Situato all'interno di un edificio storico un tempo utilizzato per le attività legate alla pesca e alla navigazione, il museo rappresenta un presidio culturale, che custodisce e rielabora la memoria materiale e immateriale del rapporto tra la popolazione e il mare, integrando strumenti digitali e percorsi espositivi diffusi nel territorio (fig. 3). ²⁶

La collezione, costituita da strumenti di pesca tradizionali, modelli di imbarcazioni, fotografie d'epoca, carte nautiche e oggetti della vita quotidiana, offre una testimonianza diretta della cultura marinara che per secoli ha segnato la fisionomia economica e sociale del territorio. Tuttavia, al di là della sua funzione espositiva, il museo assume un valore più ampio come spazio di narrazione collettiva, luogo in cui la memoria si attualizza attraverso il racconto, la partecipazione e la trasmissione intergenerazionale dei saperi.

In termini più generali, Tricase Porto costituisce oggi un luogo di forte valenza simbolica per la comunità locale, uno spazio di relazione, memoria, tempo libero e lavoro. La coesistenza di attività tradizionali – come la piccola pesca – e di usi contemporanei – come la nautica da diporto e l'accoglienza stagionale – ha creato nel tempo una stratificazione funzionale e una pluralità di usi che lo rende un osservatorio privilegiato sui processi di trasformazione territo-

Parco Naturale Regionale Costa Otranto-Santa Maria di Leuca e Bosco di Tricase nella Macroregione Adriatico-Ionica. «Geotema», 35, (2015), pp. 35-42.

²⁵ Porto Museo di Tricase, Sito ufficiale del Porto Museo di Tricase; <https://www.portomuseotricase.org>.

²⁶ O. Ricchiuto, *Storytelling partecipato al Museo etnografico della vita popolare di Tricase (Italia, sud Salento)*. «Palaver», 11, 2, (2022), pp. 183-200.

riale che interessano la costa adriatica meridionale, nonché un caso emblematico per lo studio delle possibili dinamiche di ibridazione tra spazio locale e immaginario globale.

Dal punto di vista della ricerca geografica e visuale, tale stratificazione si presta bene a essere indagata attraverso approcci integrati. La ricerca sul campo, l'osservazione partecipata e l'analisi audiovisiva permettono, infatti, di cogliere la complessità di un luogo in cui la dimensione materiale – i manufatti, la morfologia, le infrastrutture, etc. – si intreccia quotidianamente con la dimensione simbolica, con le narrazioni, le pratiche sociali, le rappresentazioni mediali e social-mediali.

Report della ricerca narrativo-visuale su Tricase Porto

La ricerca sul campo si è svolta in diversi sopralluoghi tra il mese di novembre 2024 e il mese di gennaio 2025 e ha previsto specifici momenti di osservazione partecipata delle pratiche quotidiane del porto: le attività dei pescatori, le routine stagionali, la presenza dei visitatori, le abitudini di fruizione.

Parallelamente, è stata realizzata una campagna di riprese audiovisive: il lavoro sul campo ha previsto la raccolta di interviste narrative a pescatori, abitanti, operatori turistici e frequentatori stagionali, volte a far emergere memorie, percezioni e vissuti quotidiani legati al porto e al mare.²⁷ Accanto alle testimonianze orali, sono state realizzate

²⁷ Nel corso della ricerca, sono state realizzate nove interviste narrative, condotte in tre diversi rilevamenti nell'arco del lavoro sul campo a Tricase Porto. Le interviste, della durata complessiva di circa tre ore di registrazione audio digitale, sono state successivamente trascritte integralmente e analizzate secondo criteri tematici e discorsivi. Parallelamente, è stato raccolto un *corpus* di materiale audiovisivo, selezionato in base alla qualità delle immagini e alla rilevanza dei contenuti narrativi emersi durante i colloqui, con l'obiettivo di costruire un archivio integrato di testimonianze orali e visuali. Il gruppo degli intervistati è composto da nove soggetti: tre donne (abitanti del luogo) e sei uomini, tra i quali due pescatori professionisti, tre pescatori amatoriali e un residente non direttamente coinvolto nelle attività marittime, ma profondamente legato alla vita del porto. I partecipanti sono stati selezionati nel corso dei sopralluoghi preliminari, sulla base della loro disponibilità.



Figura 4. Dettaglio delle mani di un pescatore impegnato nella raccolta delle reti a Tricase Porto. Fonte: fotografia dell'autrice.

zate riprese ambientali e panoramiche lente dei paesaggi costieri, con particolare attenzione alla luce, ai cambiamenti atmosferici e ai ritmi giornalieri, per restituire visivamente anche la dimensione spaziale e temporale del luogo.

Sono stati, inoltre, registrati frammenti di gesti, azioni e movimenti – le mani che riparano le reti, il transito dei pescherecci, il cammino dei passanti lungo la banchina – che compongono le micro-geografie del quotidiano, capaci di raccontare il legame intimo tra spazio, corpo e lavoro (figg. 4, 5, 6).

Le tracce sonore (ad esempio, lo sciabordio delle onde, le voci, il rumore dei motori, il vento tra gli scogli) sono state raccolte e trattate come materiale etnografico a sé stante, utile per restituire l'atmosfera e la qualità sensoriale del paesaggio portuale.

Nel corso delle interviste narrative, realizzate con abitanti, pescatori e frequentatori del porto, è stato chiesto di rievocare un ricordo personale legato a Tricase Porto, invitando i partecipanti a esprimere

lità, esperienza diretta del contesto e capacità narrativa, al fine di rappresentare in modo equilibrato le diverse forme di relazione – economiche, affettive e simboliche – che legano la comunità locale al porto.



Figura 5. Un abitante di Tricase Porto in atteggiamento contemplativo: lo sguardo sul mare come gesto di appartenenza e riflessione sul cambiamento del luogo. Fonte: fotografia dell'autrice.



Figura 6. Passeggiata lungo il molo di Tricase Porto: un gesto quotidiano che restituisce la dimensione relazionale e sensoriale del paesaggio costiero. Fonte: fotografia dell'autrice.

liberamente le proprie immagini e sensazioni, a partire dalla domanda-stimolo “mi racconti un tuo ricordo legato a Tricase Porto?”.

Dalle conversazioni, spesso informali e spontanee, è emerso un mosaico di memorie individuali e collettive che restituisce il porto

come luogo centrale nella costruzione delle esperienze di vita e delle appartenenze locali. Molti racconti, infatti, evocano il porto come spazio di aggregazione giovanile, teatro di incontri, feste, primi amori e momenti di libertà legati all'adolescenza. Altri richiamano storie familiari intrecciate alla pesca, alla partenza e al ritorno dal mare o, ancora, amicizie e ritualità quotidiane che, nel tempo, hanno costruito un senso diffuso di familiarità e riconoscimento reciproco. In molti casi, il ricordo si traduce in immagini vivide e sensoriali, che testimoniano come il rapporto con il porto si costruisca attraverso un intreccio di percezioni, emozioni e pratiche quotidiane. Tali elementi, trasposti nel linguaggio audiovisivo, costituiscono una materia narrativa e visiva capace di restituire il porto come dispositivo attivo di memoria e identità.

L'incontro tra racconto orale e rappresentazione filmica consente, così, di far emergere una *geografia del vissuto*, in cui la voce, lo sguardo e il gesto si fondono nella costruzione di immaginari plurali, ma condivise²⁸. In questa prospettiva, le interviste, lungi dal costituire semplici testimonianze, sono state impiegate come atti di riattivazione del ricordo, in cui il dialogo tra intervistatrice e intervistato/a ha generato un processo performativo di riscoperta dello spazio, rivelando la dimensione esperienziale, emotiva e simbolica che sottende la geografia del quotidiano a Tricase Porto.

Queste narrazioni raccontano il porto come paesaggio relazionale, in cui si condensano dinamiche intergenerazionali e legami comunitari, ma anche importanti trasformazioni socio-spaziali più recenti legate ai mutamenti economici e turistici del territorio.

Accanto agli elementi affettivi e memoriali, infatti, sono emersi anche aspetti critici che rivelano la complessità e le contraddizioni del porto dal punto di vista degli abitanti. Diversi intervistati hanno, per esempio, segnalato le difficoltà legate alla gestione della mobilità e dei parcheggi, sottolineando come la concentrazione di veicoli nei periodi di maggiore affluenza renda problematico l'accesso e la fruizione del porto, tanto per i residenti, quanto per i visitatori. Questa

²⁸ P. D. Miggiano, *Il mondo in forma di racconto. Il metodo narrativo nella ricerca geografica*, Franco Angeli, Milano, 2025.

condizione contribuisce a una percezione di congestione e precarietà, che incide sulla qualità dell'esperienza e sul rapporto quotidiano con lo spazio costiero.

Particolarmente significative sono anche le testimonianze provenienti dai pescatori locali, che hanno espresso preoccupazioni legate alla progressiva marginalizzazione del loro mestiere. Le difficoltà economiche – dovute all'aumento dei costi di manutenzione delle reti e delle attrezzature, alle tasse portuali e alla riduzione delle aree dedicate alla pesca – si sommano alla concorrenza del turismo stagionale e alla trasformazione del porto in luogo prevalentemente orientato alla nautica da diporto. Queste criticità delineano un quadro in cui la pesca tradizionale, pur mantenendo un forte valore identitario, si trova oggi in una condizione di fragilità strutturale.

In questo contesto, le voci raccolte mostrano come il porto sia percepito, al tempo stesso, come risorsa e vincolo, come luogo di appartenenza e di conflitto. Le tensioni tra le diverse modalità d'uso – produttiva, turistica, relazionale – rivelano, così, la presenza di equilibri sottili.

Durante la ricerca, il museo si è rivelato un punto di osservazione privilegiato per comprendere come la comunità locale elabori il proprio passato marittimo e lo traduca in forme di rappresentazione e valorizzazione. Le interviste ai volontari e ai curatori hanno messo in luce il ruolo del museo come “archivio vivente”, capace di connettere memorie individuali e collettive, e di porsi come ponte tra tradizione e contemporaneità. In tal senso, il museo contribuisce alla conservazione del patrimonio, ma altresì alla costruzione attiva dell'identità territoriale, favorendo processi di patrimonializzazione, riconoscimento e appartenenza.

Dal punto di vista della ricerca narrativo-visuale, il museo ha offerto, inoltre, un contesto emblematico per indagare le modalità con cui il passato viene messo in scena, mediato e performato. La telecamera, muovendosi tra teche, fotografie e reperti, ha potuto, infatti, cogliere il dialogo tra materia e memoria, tra il silenzio degli oggetti e la parola di chi li custodisce.²⁹

²⁹ Il documentario è visibile al link: <https://vimeo.com/user190242718>.

Conclusioni

Dall'analisi delle storie orali raccolte sono emersi tre principali nuclei tematici.

Un primo asse narrativo ha riguardato la materialità del porto, osservata nei suoi elementi architettonici, nelle infrastrutture minuti e nei segni della stratificazione storica, che raccontano il passaggio da luogo di lavoro a spazio di aggregazione e identità collettiva. Un secondo tema portante è stato quello della memoria e della narrazione orale, emerso dalle interviste ai pescatori e agli abitanti, che hanno restituito un archivio di saperi e racconti locali oggi in fase di trasformazione. Infine, le nuove rappresentazioni del paesaggio costiero, legate al turismo, alla mediatizzazione del territorio e alla costruzione di un immaginario mediterraneo contemporaneo, in cui Tricase Porto assume il valore di *luogo-soglia* tra tradizione e innovazione, tra appartenenza locale e sguardo globale.

L'insieme di questi piani di significato ha dato forma a una narrazione stratificata che il prodotto audiovisivo ha tentato di tradurre visivamente, così da mettere in scena la complessità geografica del porto come *spazio poroso*, in cui nel tempo si sono sedimentate esperienze, ricordi individuali e collettivi, ma altresì conflitti, visioni critiche e tensioni.

Il dispositivo filmico è stato, dunque, impiegato come pratica di relazione, come mezzo per instaurare un proficuo dialogo tra riceratrice e luogo, tra osservatrice e comunità. Le fasi di ripresa, montaggio e restituzione, sono state infine concepite come momenti di *co-costruzione* di senso, in cui la dimensione del filmare si è fusa con quella dell'abitare e dell'ascoltare.

Il percorso di ricerca ha mostrato come la narrazione visuale possa divenire una forma di conoscenza geografica sensibile, in grado di catturare le sfumature immateriali dei luoghi, che i linguaggi descrittivi o quantitativi non sempre riescono a restituire.

La costruzione del film, così, più che rappresentare il territorio, ne ha rivelato il sistema di relazioni, evidenziando il ruolo del porto come spazio significativo e performativo.

L'esperienza di Tricase Porto conferma, dunque, la validità dell'approccio *geofilmico* come metodo integrativo della ricerca geografica,

capace di tenere insieme osservazione, narrazione e partecipazione. In questo senso, il visuale costituisce, sì, un esito illustrativo, ma anche una forma di restituzione epistemica, in grado di trasformare la rappresentazione del territorio in una pratica attiva di conoscenza e di valorizzazione.

Alla luce di questi risultati, si può ipotizzare l'attivazione di percorsi didattici e formativi basati sull'uso dell'audiovisivo come strumento di educazione al territorio, rivolti alla comunità locale, alle scuole, ai visitatori³⁰. Tali percorsi, fondati sulla pratica del racconto filmico e sull'ascolto delle memorie orali che si fanno visuali, potrebbero contribuire a rafforzare la consapevolezza del valore paesaggistico e culturale dei porti minori, promuovendo forme di apprendimento partecipato e di cittadinanza territoriale attiva.

³⁰ A. Guarani, *Didattica della geografia, geografia visuale per studenti*. In *L'innovazione didattica tra scuola e università*. Cur. A. F. De Toni, M. Michelini, CLEUP, Padonva, pp. 29-32, 2019.

MARIAROSARIA SALERNO, CHIARA VALOTTA*

*La portualità minore calabrese in età medievale: metodi,
problemi e primi risultati della ricerca*

Per la storia della portualità calabrese nel Medioevo: aspetti e problemi di una ricerca

Questo saggio intende porre le premesse e focalizzare l'attenzione sulla prima fase della ricerca condotta dalla componente storica di ambito medievistico dell'Unità di ricerca dell'Università della Calabria del Progetto di rilevante interesse nazionale *Recovering and representing the identity of minor ports in Southern Italy (peninsular and islands) between the Middle Ages and the Modern Age for the inclusion and sustainable development of coastal areas*¹. In ordine di pertinenza cronologica, si vogliono qui introdurre e porre le premesse del lavoro svolto durante il

* Il primo e il terzo paragrafo sono di Mariarosaria Salerno; il secondo paragrafo è di Chiara Valotta.

ABBREVIAZIONI utilizzate nel testo: Idrisi A= M. Amari e C. Schiaparelli, *L'Italia descritta nel Libro del re Ruggero compilato da Edrisi*, Roma 1883 (Atti R. Accad. Lincei vol. VIII, 7^a serie, 1876-1877); Idrisi B= Al-Idrisi, *Il libro di Ruggero*, ed. e trad. U. Rizzitano, Palermo, 1994; *Liber* = *Liber de existencia riveriarum et forma maris nostri mediterranei*, ed. P. Gautier Dalché, Roma 1995; *Compasso* = *Il Compasso da Navigare*, ed. B. R. Motzo, Roma 1947; *Portolano PM*= *Portolano Parma-Magliabecchi*, in *Die Italienischen Portolane des Mittelalters. Ein Beitrag zur Geschichte der Kartographie und Nautik*, ed. K. Kretschmer, Berlin 1909 (Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde und des Geographischen Instituts an der Universität Berlin, Heft 13), pp. 268-357; *Portolano R* = *Portolano Rizo*, in *Die Italienischen cit.*, pp. 420-552; *Portolano Angelica* = Portolano della Biblioteca Angelica di Roma, ms. 1404 (1460 ca.), inedito.

¹ PRIN 2022 PNRR, coordinatore nazionale F.P. Tocco, Università di Messina.

primo periodo di attività di ricerca peculiare per l’area calabrese, e le procedure seguite in relazione alle fasi progettuali. A fronte dell’obiettivo centrale del progetto, “recuperare e rappresentare l’identità dei porti minori”, la componente storica si è concentrata sul tema dell’“identità” dei centri costieri calabresi e sul recupero di tale identità.

Una delle premesse preliminari alla comprensione dell’oggetto della ricerca risiede nella stessa definizione di “porti”, luoghi situati nell’interfaccia tra la terra e uno specchio di acqua in grado di fornire riparo alle imbarcazioni, dalla quale definizione emerge quella che è la caratteristica principale degli ambienti portuali, ovvero l’instabilità: instabile è il contesto nel quale si trovano, la loro finalità a seconda dell’ubicazione e delle modifiche geomorfologiche, mutevole nel tempo e per fruibilità; instabile è il contingente umano che li frequenta. Tenendo in debito conto tale “instabilità”, la ricerca ha inteso approfondire per la prima volta, grazie alla sinergia tra storici del Medioevo e dell’Età moderna e geografi, il ruolo diacronico di tali siti di piccole e medie dimensioni della costa calabrese. Si tratta di un tema che dal punto di vista storico – e spesso con apporti dell’archeologia – ha ottenuto una qualche attenzione dalla storiografia, con opere specializzate sull’ambito medievistico, oppure sul lungo periodo, con focus, per esempio, sulla portualità minore toscana, o ligure, a sottolineare l’importanza di tali realtà nel contesto mediterraneo². La navigazione nel Medioevo³ rendeva necessaria una

² L’interesse specifico sulla portualità cosiddetta minore nel Medioevo è presente per esempio negli studi di M. L. Ceccarelli Lemut, *Il sistema portuale pisano e i porti minori della Toscana nel Medioevo*, in *I sistemi portuali della Toscana mediterranea. Infrastrutture, scambi, economie dall’antichità ad oggi*, cur. G. Petralia, Ospedaletto (Pisa) 2011, pp. 117-132; *La Repubblica di Noli e l’importanza dei porti minori del Mediterraneo nel Medioevo*, cur. M. Darchi, F. Bandini, Firenze 2004 (Quaderni dell’Istituto di storia della cultura materiale, 3). Spunti metodologici e approfondimenti sulle realtà minori, anche dell’Italia meridionale peninsulare e insulare in *Ante quam essent episcopi erant civitates: i centri minori dell’Italia tardomedievale*, cur. F. P. Tocco, Messina 2013 (CISU - Centro Internazionale di Studi Umanistici Università degli Studi di Messina, Percorsi medievali, 4).

³ Cfr., almeno, A. Musarra, *Medioevo marinaro. Prendere il mare nell’Italia medievale*, Bologna 2021.

fitta rete di porti, organizzati sia per favorire la distribuzione delle merci da e verso l'entroterra, sia per mantenere efficienti le imbarcazioni dell'epoca, che difficilmente avevano caratteristiche tali da essere autosufficienti sui lunghi percorsi e pertanto erano costrette ad effettuare scali⁴.

La storiografia inerente al caso specifico calabrese è lacunosa e carente per quanto attiene all'età medievale, e mette spesso a confronto tra loro fonti che non hanno la stessa matrice e funzione (es. itineraria e carte-portolani)⁵.

In vista dell'obiettivo fondamentale si doveva procedere alla mappatura della rete di porti calabresi, evidenziandone le differenze e le peculiarità volte alla definizione puntuale dei siti: approdi marini naturali o artificiali, approdi fluviali. Quindi effettuare una ricostruzione storica “globale” dei siti con “identità” medievale, con l'analisi del legame tra porto/approdo e relativo insediamento, in rapporto alla funzione e alla relazione con le geografie degli hinterland.

Tra le fonti, particolare attenzione è stata riservata alle scritture prodotte dai naviganti e per i naviganti, confluite in itinerari, cronache e relazioni di viaggio che restituiscono, attraverso portolani e carte nautiche, interessanti descrizioni e immagini del paesaggio costiero e degli approdi, come lo spoglio dei testi a uso di mercanti e uomini d'affari.

Sono due le categorie di documenti in grado di fornire indicazioni sull'aspetto e sul funzionamento dei porti del passato: fonti di tipo non tecnico, ossia documenti pubblici o privati e narrazioni che possono includere informazioni che riguardano particolari realtà portuali. Fonti di tipo “tecnico”, specializzate, carte nautiche, por-

⁴ Cfr. M. Castelnovi, *I porti minori del Mediterraneo in portolani e carte nautiche* cit., pp. 27-48.

⁵ A titolo di esempio, nel volume *Sopra i porti di mare*. Vol. 2: *Il Regno di Napoli*, cur. G. Simoncini, Firenze 1993, alla portualità calabrese è dedicato un saggio cronologicamente incentrato sull'età moderna. Nell'ambito di un più generale saggio sull'insediamento talune indicazioni sui centri costieri, senza approfondimenti, in E. Zinzi, *Dati sull'insediamento in Calabria dalla conquista al Regnum da Fonti normanne ed arabe*, «Mélanges de l'Ecole française de Rome Moyen Âge», 110, 1 (1998), pp. 279-298.

tolani principalmente. Problematico è definire l'apporto delle fonti iconografiche, sia quelle collegabili ai portolani, che altre rappresentazioni: a parte la rarità delle stesse, non si è certi che ritraggano realtà concrete e non ambientazioni portuali basate su elementi comuni.

L'ostacolo fondamentale allo studio dei porti del passato deriva dalla loro originaria localizzazione lungo la linea di costa, poiché nel corso del tempo gli ambiti a ridosso degli specchi d'acqua sono stati soggetti a cambiamenti significativi: interramento, insabbiamento, erosione, innalzamento del livello delle acque, azione dell'uomo, in funzione dell'adattamento alle proprie necessità. Le aree portuali sono spesso poco decifrabili in virtù di sovrapposizioni di livelli nel tempo, a cui si deve aggiungere un interesse molto tardivo dell'archeologia, in particolare di quella medievale⁶.

Il lavoro che ha impegnato la prima fase, preliminare a tutto il resto, è stato orientato innanzitutto alla ricostruzione ragionata di una rete di centri costieri e, in tal senso, si è partiti proprio dalle "immagini dalla costa" riferibili all'età medievale.

Intorno alla metà del XIII secolo, in base a quanto ci è pervenuto finora, le carte nautiche (o le "carte-portolano" come oggi alcuni studiosi preferiscono definirle) iniziarono a riportare ciò che interessava i navigatori: profilo costiero, approdi, porti, isole, scogli, centri costieri, possibili pericoli che interessavano determinate rotte. Promontori, baie, estuari, porti, isole minori di norma risultano ingranditi; le regioni interne in un primo momento sono trascurate, poi si riempiono di disegni spesso fantasiosi, infine compaiono anche elementi costitutivi del territorio. I lavori del gruppo di ricerca che fa capo a Ramon Pujades e all'Università di Barcellona sono confluiti in pubblicazioni tra il 2007 e il 2023 che hanno mirato a mettere ordine nelle tradizioni dei testi e manoscritti, nelle datazioni, offrendo spunti nuovi di riflessione, che vanno calati nelle situazioni, nelle

⁶ Cfr. in generale C. Beltrame, *Archeologia marittima del Mediterraneo: Navi, merci e porti dall'antichità all'età moderna*, Roma 2021, che introduce ai principali orientamenti della ricerca nel campo dell'archeologia marittima (intesa come studio della nave e degli impianti costieri), ma anche le infrastrutture marittime del Mediterraneo.

aree particolari. Il problema interpretativo fondamentale è che spesso si tratta di elaborazioni letterarie e risultato di rimaneggiamenti molteplici che ne sminuiscono la finalità pratica⁷.

Le questioni di datazione sono proposte a partire da uno studio comparato, per esempio, come si dirà in seguito, per ciò che concerne la Carta pisana e i motivi che hanno convinto a posdatarla, pur supponendone la derivazione da una probabile carta nautica della seconda metà del 1200.

Accanto alle carte nautiche si diffondono i “portolani”, eredi degli “Itinerari” romani, lunghi elenchi di porti e di approdi lungo le coste mediterranee, in sequenza, con l’indicazione delle distanze in miglia. Si è partiti proprio dall’analisi di questi testi, che pur presentando spesso questioni ancora aperte agli studiosi, sono stati preferiti alle carte-portolano, poiché oltre a indicare insediamenti costieri e attraverso simboli le informazioni principali per i navigatori, essendo testi aggiungono in maniera discorsiva particolari che talvolta possono essere estremamente utili.

La ricostruzione dunque dell’identità medievale è partita dalle immagini dalla costa, con la mappatura e l’intento di individuare delle sequenze di attestazioni di località attendibili e la loro cronologia durante tutto il Medioevo, che andava poi comparata con le attestazioni di età moderna e contemporanea, al fine di valutare persistenze, continuità, oppure cambiamenti, evoluzioni, attestazioni che devono confluire in un sistema di georeferenziazione e, in tal senso, le informazioni dovrebbero avere caratteristiche tali da essere georeferenziabili. Tale rete non è ricostruibile così facilmente e senza problematicità per l’età medievale.

Nello specifico per la Calabria le tradizioni manoscritte pongono questioni relative ad informazioni dirette o indirette; i portolani

⁷ In particolare, ci si riferisce a: *Les cartes portolanes: la representació medieval d'una mar solcada*, cur. R. J. Pujades i Bataller, Institut Cartogràfic de Catalunya, Barcelona 2007; R. J. Pujades i Bataller, *Els mapamundis baixmedievals: del naixement del mapamundi híbrid a l'ocàs del mapamundi portolà / Late Medieval World Maps: From the Birth of the Hybrid to the Demise of the Portolan Mappamundi*, Barcelona 2023.

sono spesso una sorta di collazione di opere precedenti, a volte di opere antiche. Quindi una prima questione ha riguardato il tentativo di discernere, per la specifica realtà calabrese, elementi di interdipendenza. In secondo luogo, le tradizioni manoscritte pongono problemi di toponomastica storica, per eventuali errori del copista e il riconoscimento di località in forme trasmesse in maniera non immediatamente riconoscibile (nomi) o inequivocabile; pongono aspetti linguistici, etimologici, sull'evoluzione delle forme del toponimo e i collegamenti con le realtà attuali. Ci sono forme di nomi che si tramandavano pedissequamente nel tempo, a partire dal nome antico e che sono state confuse con toponimi simili, sempre in Calabria, ma localizzati altrove.

Un esempio in tal senso è relativo a Sant'Aniceto (nome volgarizzato in *Nicetum*, *Lucitu*, che corrisponde nelle sequenze a San Lucido, località sulla costa tirrenica cosentina): la forma *Nicetum* si ripete fino ai portolani del Quattrocento⁸, per l'interdipendenza di tanti testi gli uni dagli altri, anche se la forma definitiva "San Lucido" compare in altre tipologie di fonti, anche narrative, almeno dalla fine del XII secolo⁹. Un altro interrogativo che emerge e a cui tentare di fornire risposte: le localizzazioni medievali degli approdi legati ad un centro costiero coincidono con quelle attuali? Si sono spostate nel tempo?

I principali testi utilizzati in chiave comparativa sono il cosiddetto *Libro di Ruggero* (metà XII secolo) di Al-Idrisi, opera geografica dello scrittore e geografo arabo che fu alla corte di Ruggero. Basandosi su Claudio Tolomeo, egli fu alla corte di Palermo dove raccolse molti elementi del tempo, grazie, a quanto pare, a una ricerca a tappeto durata diversi anni¹⁰.

Il *Liber de existencia riveriarum et forma maris nostri mediterranei* è una compilazione di ambito pisano nella quale sono contenute istruzioni per i naviganti, datata dall'editore Gautier Dalché alla fine

⁸ Cfr., per esempio, *Portolano R*, p. 489.

⁹ *Castello Sancti Lucidi*, all'anno 1184, autore più o meno contemporaneo, in *Annales Casinenses*, ed. G.H. Pertz, MGH, SS XIX, Hannover 1866, p. 308.

¹⁰ Utilizzato nelle due traduzioni: Idrisi A; Idrisi B.

del XII secolo (con cautela al 1200), ma posdatata da Pujades a dopo il 1210¹¹. Non si tratta di un vero e proprio portolano, in quanto l'autore ha privilegiato la descrizione generale della costa, più che le informazioni relative all'orientamento. Il *Compasso de Navigare*, tradito dal Codice Hamilton 396 reca la data di gennaio 1296 (che potrebbe essere 1295 se il compilatore seguiva il meno diffuso stile dell'incarnazione pisano) è un vero portolano a corredo di carte marine andate perdute. Per quanto riguarda le carte conservate, la Carta pisana, anche se presenta un profilo di coste di una probabile carta nautica della seconda metà del 1200, è posdatata dal medesimo Pujades alla seconda metà del '300, con convincenti prove al riguardo. Non sarebbe più, dunque, la più antica carta finora pervenuta, come si pensava, poiché lo diventerebbe la carta di Pietro Vesconte, del 1311, conservata a Firenze¹².

Si sono presi inoltre in considerazione due portolani quattrocenteschi pubblicati dal Kretschmer: il Portolano Parma-Magliabecchi, della prima metà del Quattrocento, conosciuto attraverso cinque manoscritti, e il Portolano Rizo, della fine del Quattrocento, stampato da Bernardino Rizo in Venezia nel 1490, attribuito al veneziano Alvise Da Mosto (1429-1483)¹³.

Infine, un portolano inedito del 1460 della Biblioteca Angelica di Roma (ms. 1404), costituito in realtà da 4 portolani, forse di datazione differente (probabilmente una parte è dei primi del XVI secolo)¹⁴. La quarta parte è relativa alla zona del Tirreno, anche calabrese, ma mostra molta dipendenza da altri portolani e nessun elemento

¹¹ *Liber*; il dibattito sulla datazione in Pujades i Bataller, *Els mapamundis baixmedievals* cit., p. 39.

¹² *Compasso*; il dibattito sulle datazioni in Pujades i Bataller, *Els mapamundis baixmedievals* cit., pp. 40-44. La questione del processo storico di elaborazione di queste carte non è ancora risolta, ma appare chiaro che la cartografia marina medievale sia riferita in virtù degli interscambi mediterranei dei secoli XI-XIII, per soddisfare esigenze pratiche e anche culturali legate alla navigazione, da cui veniva la necessità di costante aggiornamento delle informazioni e, dunque, ricompilazioni.

¹³ *Portolano PM*; *Portolano R.*

¹⁴ *Portolano Angelica*. Ringrazio per la segnalazione Giuseppe Perta.

di originalità.

Talvolta, oltre alle distanze in miglia, ai venti favorevoli alla migliore navigazione, tali testi recano attestazioni sulle caratteristiche e la tipologia di porto/approdo. È proprio la presenza di queste informazioni supplementari, rispetto a quelle che si ripetono, che rende più attendibile e “originale” la fonte. Sono tuttavia piuttosto rare e si riscontrano principalmente nei testi del Quattrocento: come i riferimenti al *cargadore* (caricatoio) con cui vengono indicati due centri dell’alto tirreno cosentino¹⁵; oppure *afferratoio* in riferimento a Reggio (*Reggio a buono afferratoio contro alla terra e troverai fondo 15 passi e puoi stare a ancora e prodese dentro al cauo*)¹⁶. In taluni casi il lavoro che si sta provando a compiere è desumere la tipologia di accoglienza della località costiera dall’indicazione della profondità del fondale (in passi), dalle secche, ma si ha anche l’esempio della “mala spiazza” di Rossano, sull’Alto Jonio, tra le indicazioni recuperate¹⁷.

Per una mappatura ragionata delle località costiere calabresi nel Medioevo

Da un punto di vista pratico, la prima fase dell’indagine è consistita nella classificazione delle principali località costiere calabresi, suddivise in sei macroaree, ovvero alto, medio e basso Tirreno e così, specularmente, per il mar Ionio. A loro volta queste aree sono state inserite in delle apposite tabelle, al cui interno vengono riportati per ciascun centro, in ordine cronologico e geografico (da nord a sud), le singole attestazioni e i passi in cui vengono citati o vi sono dei riferimenti, in modo da poter visualizzare direttamente le informazioni che se ne possono ricavare.

Alla comparazione principale, tra fonti del medesimo tipo, ossia le cosiddette “geografie” arabe e i portolani, sono state aggiunte le informazioni derivanti da un’analisi incrociata di testi di differenti tipologie, come le Pratiche di mercature toscane del Trecento, secondo il quadro complessivo dei testi e le indicazioni fornite da Andrea

¹⁵ *Portolano R*, p. 489.

¹⁶ *Portolano PM*, p. 309.

¹⁷ *Portolano R*, p. 492.

Bocchi, che ne ha altresì pubblicate talune inedite¹⁸. Nell'ampia introduzione Bocchi precisa, infatti, che si tratta di un lavoro di raccolta e commento di pratiche precedentemente pubblicate, aggiungendone altre ancora inedite. Tra i numerosi esempi riportati, alcuni si sono dimostrati di grande utilità, in particolare le Pratiche di Baldiucci Pegolotti, la più famosa,¹⁹ e di Berti²⁰, nel tentativo di osservare il fenomeno da un ulteriore punto di vista, differente rispetto alle fonti citate precedentemente. Lo scopo principale delle pratiche di mercature consisteva nel fornire indicazioni a coloro i quali intendevano svolgere la professione di mercante. Infatti, le pratiche erano pensate e compilate dai mercanti stessi, in modo da istruire le future generazioni e trasmettere loro le informazioni necessarie per ciascun mercato, piazza o porto: come nell'esempio riportato nella tabella (Fig. 1) in riferimento al vino di *Chutrone* venduto nella piazza di Napoli²¹. Avendo ritrovato dei riscontri anche in questo tipo di fonti, la ricerca, una volta integrati i vari dati, è stata condotta attraverso la schedatura sistematica dei toponimi, la verifica delle corrispondenze terminologiche e la comparazione dei dati descrittivi, relativi

¹⁸ A. Bocchi, *Pratiche di mercature toscane del Trecento*, Udine 2022.

¹⁹ Francesco Baldiucci Pegolotti, *La Pratica della Mercatura*, cur. Allan Evans, Cambridge (Mass.) 1936. Francesco Baldiucci Pegolotti (fine XIII sec. - 1349) fu un mercante fiorentino al servizio della Compagnia dei Bardì, per conto della quale viaggiò in Olanda, in Inghilterra e in Europa orientale. La datazione più probabile dell'opera risale alla prima metà del XIV secolo (tra il 1311 e il 1340 circa). L'unico manoscritto esistente è situato nella Biblioteca Riccardiana a Firenze (Ms. 2441), realizzato da Filippo di Niccolao Frescobaldi nel 1471. Egli copiò a sua volta la versione di Agnolo di Lotto dall'Antella, il quale sostenne all'epoca di aver utilizzato l'originale del Pegolotti.

²⁰ La pratica di Berto di Piero Berti risulta ancora inedita, ma la sua realizzazione è attribuita alla prima metà del XIV secolo. Il testo è conservato in copia in un manoscritto del 1438 all'interno della Biblioteca Marucelliana di Firenze (Ms. C.226), ma è stato citato come fonte d'archivio in numerosi studi, oltre a quello di Bocchi: F. Melis, *Aspetti della vita economica medievale (Studi nell'Archivio Datini di Prato)*, Firenze 1962; A. Orlandi, «*Ora diremo di Napoli. I traffici dell'area campana nei manuali di commercio*», Firenze 2012; F. Melis, *Documenti per la storia economica dei secoli XIII-XVI*, Firenze 1972.

²¹ Cfr. Francesco Baldiucci Pegolotti, *La Pratica della Mercatura* cit., pp. 4-13.

Al-Idrisi	Idrisi A	Alto Ionio/Ionio Centrale	<i>Da Crotone al porto che è all'imboccatura del wadi i'bribnah ("fiume di [Santa] Severina", fiume Neto), porto che è al sicuro dai tre venti, dodici miglia. Da questo al río "alqibah" ("capo Alice", oggi Punta dell'Alice) ventiquattro miglia. Dalla [punta dell'] Alice alla chiara che è sul río "Arqibah" (punta Fiumonica) dodici miglia. (p. 73)</i>
Ignoto	Compasso	Ionio centrale	<i>Del golfo de Squillace al capo de Castelle XI millara per greco ver lo levante. Del capo de Castelle al capo de le Colonne X millara entre greco e tramontana. Del capo de le Colonne a Crotone X millara per tramontana. Crotone è bono porto per tutti venti, ma non è bono per greco. L'entrata en no porto: <se> venite da mezzo di, va piano del castello de Crotone III prodesi e va entro, entro che sie entre lo castello de Crotone, et en quello loco sorgi, ché sopre lo castello de Crotone è una vecca de XII palmi, et è lontano dal castello VI prodesi, et è en mare al castello per greco. E se volete entrare da tramontana, va III prodesi appresso de la terra. (p. 24)</i>
Baldacci Pegolotti	<i>La Pratica della Mercatura</i> , cur. Allan Evans, 1936	Alto Ionio/Ionio Centrale	Nella piazza di Napoli un collegamento con Crotone di Calabria (pp. 4-13)
Berti	<i>Pratiche di Mercature toscane del Trecento</i> , di Andrea Bocchi, 2022	Alto Ionio/Ionio Centrale	In una mezza pagina relativa alla <i>Botte di menu di Napoli in Costantinopoli e Perù</i> la voce: <i>Fino di Crotone vi si vende a botte e dè tenere la botte mìri 45</i> (p. 54)

Fig.1. Tabella esemplificativa: parte della sezione relativa medio Ionio (Crotone e dintorni)

agli approdi e alle distanze (Fig.1). Tale procedura ha consentito di ricavare una serie di informazioni utili alla mappatura ragionata dei siti medievali, oltre che evidenziare le varianti linguistiche e geografiche tra le diverse tradizioni manoscritte e individuare le persistenze nella rappresentazione di determinati porti minori calabresi nel corso del tempo.

Naturalmente, nel corso della raccolta di queste informazioni si sono potuti osservare e confrontare svariati dettagli che hanno suscitato grande interesse, dai quali potrebbero partire ulteriori approfondimenti, ma si sono rivelate anche alcune prime criticità, soprattutto per quanto riguarda la tipologia delle fonti utilizzate.

Un primo caso esemplificativo che si vorrebbe sottoporre all'attenzione riguarda una particolare problematica nella quale ci si è imbattuti nel corso dello studio delle Geografie arabe, nello specifico di Al-Idrisi²². Nell'esaminare le due versioni, quella redatta da Amari-Schiaparelli del 1883 e quella più recente del 1994 curata da Rizzitano, ci si è resi conto di problemi di traslitterazioni e tradu-

²² Cfr. Idrisi A, Idrisi B.

Località	Idrisi A	Idrisi B
Nicotera	Nel lato orientale poi di questo compartimento [giacciono] i paesi di Qillawriah (Calabria), [cioè]: Riyiu (Reggio), 'Al Mâssah (Massa), N.qûtrah (3) (Nicotra), 'At.rbiyah (4) (Tropea), Sant Fîmî (Sant'Eufemia). (p. 16)	Ad Oriente di questo compartimento abbiamo i paesi della Calabria, e cioè: Reggio, Amantea, Cosenza, Tropea e Sant'Eufemia. (p. 19)

Fig. 2. Confronto fra le due traduzioni di Idrisi

zioni dell’arabo differenti, in particolare nel caso di toponimi. Uno degli esempi in tal senso riguarda una località che dovrebbe, per posizione geografica, corrispondere a Nicotera, nel vibonese. Come si può evincere dalla tabella qui presentata (Fig. 2), nell’edizione meno recente di Amari viene riportato il nome arabo traslitterato in alfabeto latino N.qûtrah, che viene tradotto Nicotera, o meglio “Nicotra”²³; mentre nell’edizione di Rizzitano si può notare che differisce non solo la traduzione, ma anche il riferimento geografico, poiché il curatore traduce quello stesso termine con Cosenza, città che non si trova sulla linea di costa tirrenica oggetto di descrizione²⁴. Naturalmente si tratta di fenomeni frequenti, soprattutto nel caso di toponimi derivanti da fonti scritte in lingue diverse, oggetto di differente interpretazione da parte dei traduttori.

Proseguendo nell’osservazione del lavoro di schedatura che è stato realizzato, un esempio di rilevante importanza all’interno di questa classificazione ci viene mostrato nella sezione dell’alto Tirreno calabrese, essendo risultata l’area con un maggior numero di centri e quasi sempre presente nelle fonti prese in considerazione: come si può evincere dalla struttura della tabella (Fig. 3), nella riga in alto

²³ Idrisi A p. 16.

²⁴ Idrisi B, p. 19.

sono stati riportati i testi in cui compaiono le diverse attestazioni, e nella prima colonna a sinistra sono state elencate le sequenze di centri costieri in base alle fonti, procedendo in ordine da nord a sud, come era d'uso anche nei portolani. Di conseguenza, gli esempi che sono stati selezionati sono quelli relativi alle aree dell'Isola di Dino, Scalea, Cirella, San Lucido, Amantea, Capo Suvero e Sant'Eufemia.

Località	Idrisi A/B	Liber	Compasso	Portolano PM	Portolano Angelica	Portolano R
Isola Di Dino	/	/	/	Da pellecastro aliostra / d'olim 20 miglia per levante. Isola difesa e basso porto e levanta sua e da ponente e posse stare a ancora e prendere aliostra di verso la terra ferma. Dadieni alla schalea 10 miglia quarta di liberio per ponente. (p. 304)	Da lisota didini al chau de san Nicolo mia 5. (p. 489)	
Scalea	Da Castrouccaro a A. ciudate Regia in De Panicastro a Dadieri alla schalea 10 Da Pulecastro a Scalea XXV millara miglia quarta di Schaleam mia 25 seschache quarti de percorreni usque ad per mezzo di ver lo libeccio ver ponente per O inver S. foro o. ver sirocco mia 35. Scaleam quarta ad sirocco. Sepra Dalla schalea a sancta Schaleam è una Sescalcha e citade e CLXX. [...] Ad sirocco. Scaleam, in quorum Scalea è una isola lucia 30 miglia per isola. De Schalea a fin a zitercho mia 4 e medio est insula Cirella che a pondere. sciolcho. [...] Dalla Santo Nicheta mia per questo chaminio troui 2 cargadori lo prima a nome zirello e lo secundo belveder. (p. 489)	Da polichastro a Da Castrouccaro a Scalea, un castello septentrione. Ristora Scalea XXV millara miglia quarta di Schaleam mia 25 seschache quarti de raggardurdevele. Scaleam quarta ad sirocco. Sepra Dalla schalea a sancta Schaleam è una Sescalcha e citade e dodici miglia. Da Scalea vi sono nove miglia per il Capo di Cirella [...] (Idrisi B, p. 88) Scaleam, in quorum Scalea è una isola lucia 30 miglia per isola. De Schalea a fin a zitercho mia 4 e medio est insula Cirella che a pondere. sciolcho. [...] Dalla Santo Nicheta mia per questo chaminio troui 2 cargadori lo prima a nome zirello e lo secundo belveder. (p. 489)				
Cirella	Da Scalea vi sono Ad Scaleam, in / nove miglia per il quorum medio est Capo di Cirella, foce insula Cirelli sita[m] d) un fume in situ, ml... (p. 158) navigabile ad imbarcazioni di piccola stazza. Dal Capo di Cirella ad Amantea, città tanto bella quanto fiorente nel Golfo dell'Oliva, trentotto miglia (Idrisi B, p. 88)	Da Scalea vi sono Ad Scaleam, in / nove miglia per il quorum medio est Capo di Cirella, foce insula Cirelli sita[m] d) un fume in situ, ml... (p. 158)				Da polichastro a Sescalcha e citade e fin a zitercho mia 4 e per questo chaminio troui 2 cargadori lo primo a nome zirello e lo secundo belveder. Delo zirello a sancto nicheto sono mia 5. (p. 489)
San Lucido	/	Ad Sanctum Nicetum XXVI. (p. 156)	Da Sanctum Nicetum XXVI. (p. 156)	Da Scaleam a Santa Dalia schalea a De Schalea a Sancto Deto zirello a sancto Nicetum XXVI. (p. 156)	Da Scaleam a Santa Dalia schalea a De Schalea a Sancto Deto zirello a sancto Nicetum XXVI. (p. 156)	
Amantea	Ad Oriente di A. Sancta Eufemia, De Sancto Noceto a Dalla schalea all Di Santo Nicheta a Da fiume freddo ala mila questo que illa est cui in l'Amantea VIII amanta 50 miglia Manita mia 8 per O quarta de ostro ver compartimento occasu iacet insula millara quarta disciloco ver inver a. Da sirscha mia 6. Mita si e abbiemo i paesi Strenio per ml. per mezzo di ver lo mezodi. (p. 304) Manita a Mantes freddo sono mia 6. (p. 489)	Ad Oriente di A. Sancta Eufemia, De Sancto Noceto a Dalla schalea all Di Santo Nicheta a Da fiume freddo ala mila questo que illa est cui in l'Amantea VIII amanta 50 miglia Manita mia 8 per O quarta de ostro ver compartimento occasu iacet insula millara quarta disciloco ver inver a. Da sirscha mia 6. Mita si e abbiemo i paesi Strenio per ml. per mezzo di ver lo mezodi. (p. 304) Manita a Mantes freddo sono mia 6. (p. 489)				
Capo Suvero	/	/	De l'Amantea al capo de / Suari, ch'è capo de gallo de Sancta Eufemia de ponente, VII millara per mezzo di. Del dicto capo de Suari a Bivona XX millara per mezzo di ver lo sirocco. (p. 23)	De l'Amantea al capo de / Suari, ch'è capo de gallo de Sancta Eufemia de ponente, VII millara per mezzo di. Del dicto capo de Suari a Bivona XX millara per mezzo di ver lo sirocco. (p. 23)	Da Mantes al Cavo Da chaua soscrito a Suari el qual e capo sancta fumia mia [...] del collo Sante Da maturato a chaua Femie da P mia 7 soscrito sono mia 18. per O. (p. 489)	
Sant'Eufemia	Nel lato orientale Ad istrum Sancte De l'Amantea al capo Dalli amanta a Da Mantes al Cavo Da chaua soscrito a poi di questo Eufemia XV, contra quatuor in oriente iacet de Suari, ch'è capo sancta fumia coe a Suari el qual e capo sancta fumia mia... Da compartimento insula Spadice ian [giaccione] i paesi Strenio, insula tesserae di Qillawiah iungit ml. XX. A Ponente, VII millara Sancta Eufemia de per sciolcho. (p. 304) Femie da P mia 7 de zitula (p. 489)	Nel lato orientale Ad istrum Sancte De l'Amantea al capo Dalli amanta a Da Mantes al Cavo Da chaua soscrito a poi di questo Eufemia XV, contra quatuor in oriente iacet de Suari, ch'è capo sancta fumia coe a Suari el qual e capo sancta fumia mia... Da compartimento insula Spadice ian [giaccione] i paesi Strenio, insula tesserae di Qillawiah iungit ml. XX. A Ponente, VII millara Sancta Eufemia de per sciolcho. (p. 304) Femie da P mia 7 de zitula (p. 489)				

Fig. 3. Località tirreniche e relative descrizioni nelle fonti, in comparazione

Scalea, Cirella, San Lucido, Amantea, Capo Suvero e Sant'Eufemia, elencate nella prima colonna a sinistra.

Da una prima osservazione si potrà notare come innanzitutto alcuni luoghi siano presenti già nelle fonti più antiche e siano rimasti costantemente citati (Idrisi nelle due traduzioni, *Liber de existenzia riveriarum*, *Compasso de navigare*, *Portolani Parma-Magliabecchi*, *Rizo* e dell'*Angelica*), per la loro importanza lungo i diversi percorsi, come per esempio Scalea, San Lucido, Amantea e Sant'Eufemia; altri invece, come l'isola di Dino, compaiono solamente nei portolani del XV secolo (*Portolani Parma-Magliabecchi* e *Rizo*), facendo dunque presupporre che nei secoli precedenti, nello scendere direttamente dalle regioni più a nord, dalla Campania o dalla Basilicata, il primo approdo della costa calabrese fosse in realtà nei pressi di Scalea. In effetti gli studi sulla mobilità, laica e religiosa, tra le zone campane, o più a Nord, e la Calabria confermano gli itinerari percorsi verso sud, per mare, attraverso la navigazione di cabotaggio lungo la costa tirrenica²⁵. Naturalmente Scalea costituiva una vera e propria porta, un passaggio necessario per chiunque seguisse l'itinerario costiero.

Inoltre, molto spesso vi sono delle aree per le quali vengono aggiunte delle informazioni che vanno oltre le semplici miglia di distanza tra una località e l'altra, e che riguardano il borgo o l'area portuale. Per esempio, nel caso di Cirella, ricordata da Idrisi come un luogo vicino al quale si trovava la *foce di un fiume navigabile ad imbarcazioni di piccola stazza*²⁶, o ancora in riferimento a Scalea

²⁵ Per ulteriori approfondimenti Cfr. M. Salerno, *La mobilità tra Amalfi, il Cilento e la Calabria in età medievale*, in *Amalfi e la Calabria. Interscambi economici, sociali, culturali e artistici tra Medioevo ed Età Contemporanea*, Amalfi 2020, pp. 65-95; Ead., *Spostamenti di monaci per motivi economici nel Mezzogiorno d'Italia (secc. XII-XIII)*, in *Les mobilités monastiques en Orient et en Occident de l'Antiquité tardive au Moyen Âge (IVe-XVe siècle)*, cur. O. Delouis, M. Mossakowska-Gaubert, A. Peters-Custot, Publications de l'École française de Rome, Roma 2019, pp. 235-257); A. Cerenza, *Amalfitani i monaci-marinai dell'abbazia della SS. Trinità di Cava*, in *Rassegna del Centro di Cultura e Storia Amalfitana*, 2, 1982, p. 7-35; E. Cuozzo, *La viabilità*, in A. Placanica (a cura di), *Storia della Calabria medievale. I quadri generali*, Roma-Reggio Calabria, 2001, p. 467-484.

²⁶ Idrisi B, p. 88.

Località	Idrisi A/B	Liber	Compasso	Portolano PM	Portolano R
Vibo Valentia	Da qui a Vibona dodici miglia. Da Vibona a Tropea uguale distanza. (Idrisi B, p. 88)	Ad Biboni habentem statuum bonum X. (p. 158)	Sopre Bibona à una isola appropre de terra. (p.304)	Bibbona e buon affermatio et insulla bocha a seche, fa buona guardia vai in porto atocco di scandaglio. (p. 304)	Bibona e citade e statio per legni pizoli (p. 489)
Tropea	Atriblah (Idrisi A, p. 16)	A Licotana uero ad Trapeam habentem ante se insulam mil. XII. (p. 158)		Turpia a buono affermatio sotto la terra e puo stare a ancora e prodese e troverai fondo dootto passi. (p. 304)	Turpia citade e sta soura una rocha taizada a prodese uno si e una ixioleta ala qual se da li prodesi e le anchore per maistro la entradu sua sia da grec e gar, et a una secha. (p. 490)
Crotone	Da Crotone al porto che si apre allo sbocco del fiume Neto - porto al riparo dai tre venti - crotone dodici miglia. (Idrisi B, p. 68)		Crotone è buono porto per iucti venti, ma non è buono per greci. L'entrata en no porto <se> venite da mezzo di, vi propo del castello de Crotone III prodesi e va entro, entro che sie entre lo castello de Crotone, et en quello loco sorgi, chè sopre lo castello de Crotone à una secca de XII palmi, et è lontano dal castello VI prodensi, et è en mare al castello per greci. Il se volete entrare da tramontana, va III prodesi appreso de la terra. (p.24)	Crotone e citade e quasi porto e bon fondi chiusero dal sir fin al maistro et a una tona che e a marina e qui dasse li prodensi e le anchore de fuera e a un sesteto molto piccolo al castello de crotone sono molte seche e vasse dentro per chanal con nauili pizoli ed e bon statio per ogni vento chiamase le seche de sancta maria. [...] Entro gregio e tramontana honora la ditta lera mia 2 quando tu anderai et e fondi pian e piccolo e disse lera de licha, l'altra lera entro gregio e tramontana mia 12 honora la ditta ponta mia uno de quella ponta de un maistro e un sorzador quasi scampador dal ostro fin al maistro, ala volta de ponente. [...] Da la lera de lanza al cargador de charrato mia 8. (p. 492)	

Fig. 4. I casi di Vibo Valentia, Tropea e Crotone

nel *Portolano Rizo* di fine Quattrocento: *Sescalcha e citade [...] e per questo chamino troui 2 cargadori lo primo a nome zirello e lo secundo belveder*²⁷, collegando questi centri, quasi includendoli, nella fisionomia portuale di Scalea. In questo caso specifico, si viene informati sul fatto che il porto di Scalea avesse due *cargadori*, ossia “caricatoi”, che avevano la funzione di supporto e che erano chiamati rispettivamente *zirello* e *belveder* (cioè le attuali Cirella e Belvedere, entrambe a sud di Scalea). Sono comunque rari i centri costieri su cui sono riportate descrizioni e annotazioni che riguardano la qualità e la tipologia del porto, con indicazioni specifiche. Si tratta, perlopiù, di luoghi la cui esistenza e rilevanza erano ben note sin dall’antichità, come quelli inseriti nell’ultima tabella, ovvero Vibo Valentia, Tropea e Crotone (Fig. 4).

Il primo centro presentato, Vibo Valentia, o meglio *Vibona*, ebbe una posizione strategico-militare considerevole (che ovviamente differisce da quella della zona portuale dell’attuale Vibo Valentia); fu un porto importante per il commercio dei prodotti della terra e del

²⁷ *Portolano R*, p. 489.

mare sin dall'età antica e costituì un punto di confluenza della strada costiera Temesa-Vibona e di quella appenninica Scyllaceum-Vibona²⁸; dunque, una tappa ritenuta di una certa importanza perfino dagli itinerari più antichi, citata dall'*Itinerarium provinciarum Antonini Augusti*²⁹, relativo probabilmente al III-IV sec. d.C., come anche dal *Liber de existencia riveriarum*, risalente ai primi anni del XIII secolo, il quale la definisce *statuum bonum*³⁰, o ancora nei portolani più noti, della prima e seconda metà del XV secolo, nei quali Vibona viene descritta come un centro considerato un *buon afferratoio*³¹ (*Portolano Parma-Magliabecchi*) o *citade e statio per legni pizoli*³² (*Portolano Rizo*). Per quanto riguarda invece la città di Tropea, anch'essa ha richiamato da sempre l'attenzione di geografi e viaggiatori per la sua ubicazione, interposta tra i golfi di Gioia Tauro e Sant'Eufemia, costituendo uno snodo nevralgico del basso mar Tirreno³³. Infatti, non stupisce che sia stata citata anche da Idrisi, ma le attestazioni più interessanti vengono ovviamente fornite dai portolani del Quattrocento, *Parma-Magliabecchi* e *Rizo*, in particolare dal secondo, che sembra dare delle vere e proprie indicazioni per l'entrata nel porto. Infine, possiamo notare come anche la città di Crotone sia presente nelle attestazioni più antiche, con maggiori informazioni in determinati casi, dove viene proprio indicato il fatto che si tratta di un “porto al riparo dai tre venti”³⁴. Un'ulteriore particolarità la si nota confrontando delle descrizioni molto simili presenti in alcuni por-

²⁸ Cfr. A. Avignone, *Dalla caduta dell'Impero Romano al tardo Quattrocento*, in *Vibo Valentia. Storia, Cultura, Economia*, cur. F. Mazza, Soveria Mannelli 1995 (Le città della Calabria), n. 5, p. 71.

²⁹ *Itinerarium provinciarum Antonini Augusti*, in *Vetera Romanorum itineraria sive Antonini Augusti itinerarium, cum integris Jos. Simleri, Hieron. Suritae et And. Schotti notis. Itinerarium Hierosolymitanum; et Hieroclis grammatici Syncedemus*, cur. P. Wesseling, Amsterdam 1735, p. 111.

³⁰ *Liber* p. 158.

³¹ *Portolano PM*, p. 304.

³² *Portolano R*, p. 489.

³³ Cfr. P. De Leo, *Da centro rurale a città demaniale*, in *Tropea. Storia, Cultura, Economia*, cur. F. Mazza, Soveria Mannelli 2000 (Le città della Calabria), n. 10, p. 61.

³⁴ Idrisi B, p. 68.

tolani, come nel *Compasso da Navigare* e nel *Portolano Rizo*, citati in tabella (Fig. 4). Seppur molto distanti a livello temporale, con circa due secoli di differenza, i due portolani offrono una descrizione della città e del porto di Crotone molto simile, in particolar modo nell'elencare le informazioni e i dettagli relativi alle strutture e alle indicazioni per entrare nel porto in base alle diverse direzioni di provenienza. Lo stesso Motzo, curatore dell'edizione del *Compasso*, annota che quella descrizione potrebbe essere un'aggiunta posteriore al testo primitivo³⁵. Difatti, l'eccessiva presenza di dettagli potrebbe far pensare alla possibilità di un rimaneggiamento del testo. A differenza di altre località descritte in questo portolano, nel passo in cui viene rappresentata Crotone si percepisce una netta differenza, soprattutto per quanto riguarda la quantità di informazioni riportata, fino a quell'epoca assente in altri testi in cui veniva citata la città calabrese. Rileggendo i frammenti inseriti nella tabella precedente (Fig. 4), è possibile notare come la città e il suo porto vengano rappresentati sia a livello architettonico, facendo riferimenti al castello³⁶ in entrambi i portolani³⁷, sia a livello funzionale, specificando come il porto sia ottimo come riparo dalla maggior parte dei venti, ma non dal “greco”, la cui direzione non è considerata ideale neppure per entrare fisicamente nel porto. In tal senso, possiamo anche ricollegarci al pensiero di Pujades e alla complessità legata allo studio dei portolani: nei suoi scritti Pujades afferma come una delle principali criticità di questo tipo di fonti è la rielaborazione che molti testi hanno subito nel corso dei secoli³⁸. La maggior parte di essi è stata infatti ricopiata o tradotta, dando vita a nuove versioni con sfumature diverse rispetto all'originale. Nei casi che sono stati presi in esame, tale criticità è risultata più che evidente, osservando chiaramente come le aggiunte, le modifiche o gli aggiornamenti dei testi avvenissero con grande frequenza.

³⁵ *Compasso*, p. 24.

³⁶ *Ibid.*

³⁷ *Portolano R*, p. 492.

³⁸ Cfr. R. J. Pujades I Bataller, *Els mapamundis baixmedievals*, p. 215.

La questione delle “mappe aragonesi”

Il lavoro sui testi dei portolani menzionati ha trovato un suo completamento e arricchimento nelle cosiddette “mappe aragonesi” che, alla luce delle problematiche di trasmissione e tradizione evidenziate, assumono un ruolo fondamentale.

Le carte in questione furono ritrovate a Parigi nel 1767 da Ferdinando Galiani, che fece riprodurre fedelmente i disegni e li fece inviare a Napoli. L’ipotesi più convincente sulla loro origine e datazione la dobbiamo a Vladimiro Valerio, che pone alla base delle carte “l’imponente lavoro di cognizione topografica” portato avanti dalla corte aragonese di Napoli tra l’ultimo quarto del Quattrocento e i primi decenni del Cinquecento, che fu poi continuato, o semplicemente aggiornato, dal governo vicereale spagnolo³⁹. La rinascita cartografica nel mondo occidentale coincide con la formazione dello stato moderno⁴⁰. Nel regno di Napoli intorno alla metà del Quattrocento si crearono le condizioni favorevoli per uno sviluppo in senso moderno della cartografia e delle cognizioni geografiche e territoriali, e grazie alla volontà di Alfonso d’Aragona e poi di suo figlio Ferrante furono avviate alcune operazioni scientifiche di notevole valore⁴¹.

³⁹ V. Valerio, *Ferdinando Galiani e il ritrovamento delle pergamene aragonesi*, in *Atlante delle Mappe Aragonesi. Antichi paesaggi cartografici del Mezzogiorno*, cur. F. La Greca, Roccadaspide (SA) 2023, pp. 56-66, partic. p. 64.

⁴⁰ L’interesse intorno alle carte è dimostrato dai contributi che le studiano: F. La Greca, V. Valerio, *Paesaggio antico e medioevale nelle mappe aragonesi di Giovanni Pontano*, Salerno 2008, p. 16. A. Ambrosio, *La scrittura delle “mappe aragonesi”: riflessioni ed ipotesi*, in *La rappresentazione dello spazio nel Mezzogiorno aragonese: le carte del Principato Citra*, cur. Giovanni Vitolo, Battipaglia 2016, pp. 121-127. A. Pecci, *La Basilicata rappresentata nelle mappe aragonesi: una miniera d’oro per l’archeologia classica. Tra antichi toponimi, rovine romane e risorse naturali*, in *Defensive Architecture of the Mediterranean*, vol. VII, cur. A. Marotta, R. Spallone Torino 2018, pp. 195-202; K. Toomaspoeg, *Vera et integra? Studio della carta del confine tra il Regno di Sicilia e lo Stato della chiesa attribuita al Pontano*, «*Studi Storici*», 1 (2024), pp. 161-193.

⁴¹ In generale sul regno aragonese e su Alfonso d’Aragona a Napoli cfr. M. Del Treppo, *Il Regno aragonese*, in *Storia del Mezzogiorno*, IV, *Il regno dagli Angioini ai*

La Calabria risulta fortunatamente ben rappresentata da una “Carta della Calabria Settentrionale”; da una “Carta Militare del corso del fiume Lao cogli Accampamenti dell’Armata Aragonese”, nella quale è rappresentato un breve tratto di costa da Diamante al fiume Lao in Calabria, con le posizioni delle truppe; dalla “Carta della Calabria meridionale”; “Carta delle cose della Calabria Ultra con rappresentata la linea di costa tra capo Stilo e Catanzaro; “Carta della punta di Reggio nella Calabria meridionale, con parte meridionale da Bagnara a Gerace” con particolare attenzione agli elementi costieri⁴² (Fig. 5).

Nelle carte, per esempio, la latitudine di capo Spartivento è sorprendentemente vicina al valore reale (è la migliore determinazione di latitudine effettuata in Calabria fino alla fine del ‘700, che ci illumina sulle capacità dei geodeti aragonesi). Un’audace misurazione topografica è quella dell’istmo di Squillace: la misura del più breve tratto di terra tra lo Jonio e il Tirreno fu valutata pari a 19 miglia. Altrettanto sorprendente è il progetto di un canale che collegasse il mare Jonio al Tirreno attraverso la Calabria, tale una notazione che risultava in una delle pergamene aragonesi, per come testimoniato da Galiani nel 1767: “comincia il taglio sotto Cetraro va fino a un fiume detto il Falon (Follone). Questo doveva farsi imboccar nel Crati, che con ciò diveniva navigabile e si andava ad uscir dove era l’antica Sibari”. Nel contesto politico e culturale della monarchia aragonese i lavori topografici, oltre che per finalità amministrative e di controllo militare del territorio, servivano anche quali strumenti

Borboni, cur. G. Galasso, R. Romeo, Roma 1986, pp. 87-201; A. Leone, *Il Regno di Napoli e l’età aragonese*, in Id., *Mezzogiorno e Mediterraneo*, Napoli 1988, pp. 127-145; gli Atti dei Congressi Internazionali di storia della Corona d’Aragona; A. Ryder, *Alfonso the Magnanimous King of Aragon, Naples and Sicily (1396-1458)*, Oxford 1990; F. Senatore, *Il Regno di Napoli*, in *Lo Stato del Rinascimento in Italia*, 1350-1520, cur. A. Gamberini, I. Lazzarini, Roma 2014, pp. 35-51. Sul regno di Ferrante: *Poteri, relazioni, guerra nel regno di Ferrante d’Aragona. Studi sulle corrispondenze diplomatiche*, cur. F. Senatore, F. Storti, Napoli 2011 e *Ancora su poteri, relazioni, guerra nel regno di Ferrante d’Aragona. Studi sulle corrispondenze diplomatiche II*, cur. A. Russo, F. Senatore, F. Storti, Napoli 2020.

⁴² Le riproduzioni delle carte in *Atlante delle Mappe Aragonesi* cit.

necessari alla realizzazione di grandi progetti infrastrutturali⁴³.

Dall'orientamento di gran parte dei rilievi aragonesi si evince l'uso della bussola nelle operazioni topografiche o quanto meno nell'orientamento generale delle singole mappe. Nulla si sa sui cartografi autori delle pergamene aragonesi, ma una scritta che compare in una delle carte della Calabria copiate da Galiani, ci fa sapere che la “*Patricia Auctoris huius Mappe*” è la città di Taverna, il che attesterebbe dunque il coinvolgimento di personalità regnicole nella realizzazione della difficile operazione di rilevamento e di disegno. Nelle mappe aragonesi è sempre riscontrabile la visita diretta dei luoghi, riconoscibili nella loro identità: saline, campi coltivati etc. emergenze religiose, torri, cinte murarie, talvolta i toponimi con i suffissi *dir.* e *nov.* che dovrebbero indicare nuclei urbani che hanno subito danni in seguito ad eventi tellurici e nuclei di nuova fondazione. In Calabria si sono verificati eventi sismici rilevanti nel 1444 e nel 1459, quindi principalmente quest'ultimo anno può essere un *terminus de quo* per stabilire l'epoca di compilazione delle carte (almeno della Gran Carta della Calabria meridionale)⁴⁴. Secondo altri studiosi la base delle carte aragonesi potrebbe essere stata la cartografia romana, che poi fu adattata ai toponimi, alle conoscenze del tempo, alle esigenze militari etc.⁴⁵ Emerge da qualche studio in merito il ruolo di Giovanni Pontano, segretario del re, figura di spicco della corte, uno degli umanisti più influenti del Quattrocento, che passò tutta la vita professionale al servizio dei re e dei principi aragonesi⁴⁶.

⁴³ V. Valerio, *Astronomia, misurazioni geodetiche e disegno del territorio alla corte aragonese di Napoli*, in La Greca, Valerio, *Paesaggio antico e medioevale* cit., pp. 11-31.

⁴⁴ Valerio, *Astronomia, misurazioni geodetiche* cit.; anche M. Iuliano, *Cartapeccore geografiche. Cartografia calabria in età aragonese*, in *Storia della Calabria nel Rinascimento. Le Arti nella storia*, cur. S. Valtieri, Roma-Reggio Calabria 2002, p. 56.

⁴⁵ F. La Greca, *Antichità classiche e paesaggio medievale nelle carte geografiche del Principato Citra curate da Giovanni Gioviano Pontano. L'eredità della cartografia romana*, in La Greca, Valerio, *Paesaggio antico e medioevale* cit., pp. 35-76, partic. p. 69.

⁴⁶ Su Pontano cfr. B. Figliuolo, *Pontano, Giovanni*, in *Dizionario biografico degli italiani*, vol. 84, Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, 2015, pp. 729-740 e il

Secondo chi scrive, questo ruolo di Pontano va ben oltre. A Pontano dobbiamo una delle opere storiografiche più importanti dell'Umanesimo napoletano, il *De bello neapolitano*, sul conflitto che vide impegnato Ferrante d'Aragona contro i baroni ribelli del Regno e contro Giovanni d'Angiò, all'indomani della morte di Alfonso il Magnanimo, avvenuta alla fine del giugno del 1458, e fino al luglio del 1465⁴⁷. Pontano, che in virtù del proprio ruolo poté gestire fonti di prima mano a fini informativi e propagandistici, fu presente in prima persona in alcuni momenti del conflitto, del quale diverse e strategiche fasi si svolsero su terreno calabrese. Le digressioni a carattere storico-antiquario che arricchiscono la trama del racconto fanno emergere la sensibilità dell'uomo di governo, del politico attento, che nel descrivere – con la perizia anche del topografo – i territori coinvolti nelle azioni militari ne illustra gli statuti amministrativi e fiscali, ne rievoca la storia, non senza un gusto etnografico. Le accurate *descriptiones locorum* che costellano la narrazione hanno una prevalente funzione militare, «Ma dopo le spedizioni ... e la guerra ... le regioni, i luoghi e i siti, dove si deve condurre l'esercito, dove si deve mettere il campo, e dove la guerra deve essere condotta in pianura o in collina, devono essere descritti. ... anche fiumi e monti, se ce ne sono, e della loro natura, e se in essi c'è qualcosa degno di menzione e raro»⁴⁸. Queste particolari contingenze, collegano la compilazione delle mappe alla guerra di successione – si pensi, per esempio, alla rappresentazione dell'accampamento sul fiume Lao, a ridosso della costa tirrenica, nei pressi di Scalea; la presenza dello stesso Pontano in Calabria, la menzione in una delle mappe di un autore locale, oltre che la qualità del disegno e delle informazioni toponomastiche presenti le rende estremamente utili come punto fermo della nostra mappatura ragionata.

Sulla base di questa prima informativa basata su specifiche tipolo-

recente F. Senatore, *Novità e puntualizzazioni sulla biografia di Giovanni Pontano*, in *Viaggiare fra le carte. Studi in onore di Bruno Figliuolo*, cur. E. Scarton, F. Senatore, Napoli 2024, pp. 287-304.

⁴⁷ Giovanni Gioviano Pontano, *De bello Neapolitano*, cur. G. Germano, A. Iacono, F. Senatore, Firenze 2019.

⁴⁸ *Ibid.*, p. 20.

gie di fonti, si continuerà a implementare la “mappatura ragionata” basata sulle immagini dalla costa con tutta una serie di informazioni che provengono da fonti di varia natura, per arricchire la dimensione della ricostruzione “globale”.

Dagli esiti di queste indagini preliminari sono iniziate ad emergere delle situazioni interessanti da approfondire nel lungo periodo, anche in virtù di fonti inedite conservate in archivi pubblici e privati, come per esempio, nei fondi dell'Archivio di stato di Napoli, *Regia Camera della Sommaria*, Dipendenze I serie, per gli anni dalla metà alla fine del Quattrocento, relative a registri dei funzionari preposti (portolani), i diritti di dogana, le attività precipue di realtà portuali che si è scelto di approfondire: in particolare la zona tirrenica costiera (dell'alto Tirreno cosentino), da Scalea, con le sue caratteristiche di “porto diffuso”, come emerso da talune indicazioni tratte dai portolani, ad Amantea; poi Tropea; la zona dell'alto Ionio cosentino intorno a Sibari e Corigliano-Rossano (anche in questo caso con caratteristiche nel passato di “porto diffuso”), e infine Crotone, porto dalle antiche vestigia.

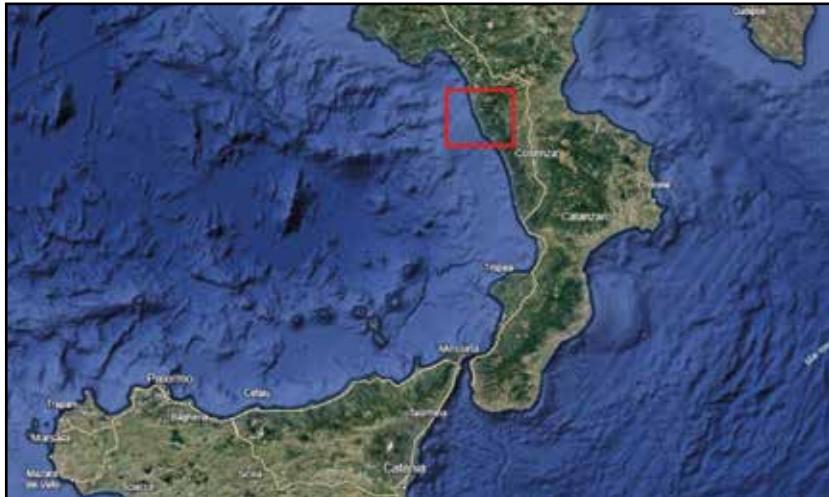




Fig. 5. "Mappe aragonesi" - Calabria settentrionale - Fiume Lao e tratto di costa (da Atlante delle Mappe Aragonesi cit., p. 181)

FRANCESCO CAMPENNÌ

*Portualità e storiografia marittima del Mezzogiorno
in età moderna: linee e questioni della ricerca*

La mia relazione tiene conto della storiografia dagli anni Ottanta-Novanta a oggi sul tema della portualità e dell'economia marittima in riferimento al Mezzogiorno continentale d'età moderna, in una maniera però che non vuole e non può essere qui esaustiva¹, ma che possa cogliere le questioni fondamentali emerse dalla ricerca attraverso alcuni riferimenti significativi. Inizio col dire che il mio discorso si divide in due momenti, entrambi percorsi dalla ricerca: quello sulle “strutture” e quello sulle “realtà umane” con le loro culture, una doppia articolazione introdotta fin dai pionieristici studi di Ruggiero Romano sui rapporti commerciali tra il Regno di Napoli e la Francia e i paesi dell'Adriatico nel XVIII secolo (Paris 1951)² e ripresa negli studi regionali sul Mezzogiorno degli anni Ottanta (penso, fra gli altri, al titolo di una raccolta di saggi

¹ Per una prima rassegna degli studi sul tema e sul periodo, P. Frascani, *La storia marittima del Mezzogiorno negli studi degli ultimi venti anni*, «Società e Storia», 87 (2000), pp. 91-105; un quadro più vasto in M. D'Angelo, *L'histoire maritime en Italie*, «Revue d'histoire maritime», 10-11 (2010), pp. 195-219, poi in «Naval History», Quaderno 2014, *La SISM ricorda Alberto Santoni (1936-2013)*, Società Italiana di Storia Militare, Roma 2014, pp. 85-122. Sulla portualità nei sistemi nazionali e nei rapporti internazionali, segnalo A. Guimerá - D. Romero, *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*, Actas del Coloquio Internacional *El Sistema Portuario Español* (Madrid, 19-21 octubre 1995), Madrid 1996, con un saggio di M. Sirago, *Il sistema portuale italiano in Età Moderna*, pp. 53-76.

² R. Romano, *Le commerce du Royaume de Naples avec la France et les pays de l'Adriatique au XVIII^e siècle*, Colin, Paris 1951; ID., *Napoli: dal Vicereggio al Regno. Storia economica*, Torino 1976.

di Augusto Placanica articolata appunto in “strutture”, “uomini”, “economie”)³.

La prima questione da richiamare per una necessaria impostazione del nostro tema d’indagine e che emerge con chiarezza dagli studi dagli anni Novanta in avanti, è quella della nomenclatura in rapporto al fenomeno della portualità, della sua dislocazione e delle funzionalità che vi sono collegate: il concetto di “porto” è instabile a cominciare dai mezzi linguistici usati per definirlo, ciò che appare un problema per gli operatori marittimi non solo nel Regno napoletano, ma anche in altre realtà statuali moderne, come la Repubblica di Genova, dal XVI al XVIII secolo. La stessa produzione discorsiva delle norme statuali non riesce a delimitare con precisione una nomenclatura della portualità. Numerosi sono i termini che troviamo nelle fonti moderne, sia giuridiche sia notarili sia di altra natura che restituiscono le parole usate dai popoli di mare e dai governi che intendono disciplinarli: marine, scari, caricatoi, approdi, seni, cale, crateri, rifugi, spiagge, praie, e appunto porti. Nel viceregno spagnolo di Napoli il problema del contrabbando diventa endemico a metà del Seicento, tanto da spingere il governo tra il 1647 e il 1651 a una politica sempre più severa di limitazione e chiusura degli approdi per consentire un più efficace controllo fiscale sui traffici e sulle coste, spesso disabitate e costantemente esposte, oltre che al contrabbando, allo sbarco e al rifornimento di squadre turche e turchesche. Del febbraio 1651 è la prammatica V *De nautis et portibus* a contenere un’espressione rivelatrice del fatto che parlando di porto si intendeva comprendere ogni situazione di luogo atto allo scambio costiero: una terminologia poco precisa e poco selettiva era l’unica possibile e la prammatica si rivolge infatti a «tutt’i porti, che stanno in campagna». Come ribadito da Biagio Salvemini e Annastella Carrino in un importante articolo del 2006 apparso su «Quaderni storici»⁴, l’espressione *porto di campagna* usata nella legislazione vi-

³ A. Placanica, *La Calabria nell’età moderna*, vol. I. *Uomini strutture economie*, vol. II. *Chiesa e società*, Napoli 1985-1988.

⁴ A. Carrino - B. Salvemini, *Porti di campagna, porti di città. Traffici e insediamenti del Regno di Napoli visti da Marsiglia (1710-1846)*, «Quaderni storici», 121, 1

ceregnale napoletana non costituiva un ossimoro, ma la descrizione di una situazione ricorrente lungo le coste del Regno in cui il porto non corrispondeva a un fenomeno urbano, se non in pochi casi, ma si dislocava in spiaggia o su campagna costiera, e non rappresentava solo un momento di riparo dalla tempesta ma svolgeva ogni funzione tipica del porto urbano, caricando e scaricando merce, immagazzinandola, fornendo servizi alle ciurme, i sentieri di acqua e di terra per collegare le zone di produzione e garantire i trasporti. Il problema della denominazione si lega dunque strettamente a due altri aspetti: quello della dislocazione e delle funzioni mercantili del porto, parola da prendere dunque «largamente», come scriveva il genovese Andrea Spinola al principio dell’età moderna (la realtà del porto da spiaggia o di campagna, come si può vedere, non riguardava solo il Mezzogiorno).

La casistica in proposito è sterminata, ma mi limito, per inquadrare la questione di partenza utile per il nostro Prin, all’esempio veloce di un porto che ho studiato personalmente: quello di Pizzo, tra il XVII e il XIX secolo⁵. Pizzo, definita ricorrentemente «porto» nelle fonti storiche, è un borgo costiero arroccato su una rupe difesa da un castello di epoca aragonese e con sottostante marina; in questo caso il porto coincide con un centro urbano, ma in effetti le sue più tipiche funzioni vi risiedono solo in parte, separandosi e dislocandosi su altri siti prossimi e in assenza di fenomeno urbano. Il porto di Pizzo consiste di fatto in due spiagge dove le marinerie locali costruiscono barche da pesca (palamite, trabaccoli) e da commercio (feluche) e tirano in sicurezza quelle in loro uso, essendo il sito particolarmente esposto ai venti e alle correnti del Golfo di Sant’Eufemia. La città offre alle ciurme di marinai e negozianti le maestranze artigiane che le riforniscono del bottame per la stipa dell’olio e del pesce salato, botti che si caricano nella sottostante spiaggia. Ma il carico della merce da imbottare viene

(2006), pp. 209-254.

⁵ F. Campennì, *Lo spazio dei mercanti. Il porto di Pizzo nel Tirreno in guerra (1792-1815)*, in *Gioacchino Murat, un sovrano napoleonico alla periferia dell’impero*, Atti del Convegno internazionale di Studi (Pizzo, 12-13 ottobre 2015), cur. R. De Lorenzo, Napoli 2018, pp. 201-232.

effettuato al riparo del prossimo «cratere» di Bivona o nell'adiacente rada di Santa Venere, insenature naturali al riparo dalle correnti che al contrario sferzano la spiaggia di Pizzo. I navigli attendono così i loro carichi nelle rade naturali di campagna poco distanti, a volte per settimane, se i produttori e gli intermediari mercantili di terra tardano la consegna al padrone di barca o non reperiscono i muli e i buoi con il carriaggio necessari al trasporto nei tempi pattuiti. La città offre inoltre alle ciurme i notai necessari a certificare, con pubblici testimoniali, situazioni impreviste o di emergenza, come il ritardo di un carico e dunque della partenza e della successiva consegna nella località stabilita contrattualmente, o il naufragio con perdita del carico, totale o parziale, o lo scampo a una tempesta, che ha costretto il padrone e i suoi marinai a gettare in mare parte della merce trasportata. Nell'Ottocento Pizzo è altresì stazione di passeggeri, vi parte il vapore diretto a Napoli, e diventa dal decennio francese il terminale strategico della produzione delle ferriere di Mongiana, nell'entroterra delle Serre. E così via. Pizzo dimostra dunque un chiaro esempio di porto secondo un concetto sfrangiato e polifunzionale dislocato tra centro urbano arroccato, sua spiaggia o marina sottostante e campagna circostante (tutto e sempre in assenza di moli, banchine o strutture murarie portuali, salvo pontili di legno e strutture effimere, fino all'Ottocento). Tutto ciò, «largamente» appunto, racchiude il concetto di porto nel Mezzogiorno e nel Mediterraneo moderno. Il difetto di classificabilità, nel nostro caso, è direttamente proporzionale a questo «carattere diffuso della portualità» del Regno.

Il capitolo delle strutture comprende, nella riflessione storiografica degli ultimi trent'anni, il rapporto tra portualità (così definita, o meglio così indefinita) e hinterland costieri, tra circuiti mercantili esterni e produzione interna, tra mare e terra: rapporto favorito da una strutturale integrazione economica di risorse del mare e della terra che appare caratterizzare la vita delle popolazioni rivierasche del Mezzogiorno d'età moderna non meno di altre sponde mediterranee nella stessa epoca e in epoche precedenti⁶. Studi recenti hanno

⁶ Una rassegna sulle economie costiere del Mezzogiorno, in M. Sirago, *Le città e il mare. Economia, politica portuale, identità culturale dei centri costieri del Mezzogiorno*

definito in termini geometrici questo rapporto: triangoli con vertice a mare e base a terra delineano un'ampia fascia produttiva tra costa e collina e montagna che si riversa tutta in un punto preciso e prossimo della costa, caricatoio e sbocco sulla rotta del grande mercato internazionale e non soltanto di cabotaggio regionale⁷ o diretto a Napoli. Il punto costiero è altresì “snodo”, tanto perché, oltre a imbarcare, vi si sbarca merce di scambio instradata verso i mercati interni dell'hinterland, quanto perché punto di completamento o intermedio delle complesse operazioni di carico lungo una più ampia rotta di scali interregionali che inizia e termina molto lontano, ad esempio lungo l'asse longitudinale mediterraneo della via del Levante che intercetta al centro i porti pugliesi, siciliani e calabresi⁸.

La crescita della domanda di materie prime dai paesi dell'Europa occidentale nel corso del Settecento innesca sul Mezzogiorno (lo documentano ancora gli studi di Salvemini, Visceglia, Carrino, apparsi dai primi anni Novanta al 2018)⁹, in particolare sulla direttrice di Marsiglia, una modifica della geografia portuale e della strutturazione del viaggio mercantile che esce dalla dimensione del cabotaggio per inserirsi con insistenza nelle maglie lunghe del traffico internazionale, attivando in maniera straordinaria una vivacità imprenditoriale delle comunità locali e un attivismo inedito dei porti

no moderno, Napoli 2004. Sulle sponde mediterranee e le loro economie di mare e terra, dopo F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, 2 voll., Torino 1953, si veda P. Horden - N. Purcell, *The Corrupting Sea: A Study of Mediterranean History*, Oxford 2000, (trad. it. *Il mare che corrompe. Per una storia del Mediterraneo dall'età del ferro all'età moderna*, Roma 2024).

⁷ Si veda l'introduzione e la bibliografia in A. Carrino, *Ai “margini” del Mediterraneo: mercanti liguri nella tarda età moderna*, Bari 2018.

⁸ Ibidem.

⁹ Oltre quelli già citati, B. Salvemini, M.A. Visceglia, *Marsiglia e il Mezzogiorno d'Italia (1710-1846). Flussi commerciali e complementarietà economiche*, in «Mélanges de l'École Française de Rome. Italie et Méditerranée», 103 (1991), pp. 103-163; Id., *Pour une histoire des rapports économiques entre Marseille et le Sud de l'Italie au XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle. Flux marchands, articulations territoriales, choix politiques*, in «Provence historique», 117 (1994), pp. 321-365; A. Carrino, *Sur la route entre Marseille et le Royaume de Naples: la Méditerranée au XVIII^e siècle*, in *La Méditerranée. Frontières et passages*, cur. T. Fabre, Arles 1999, pp. 99-126.

da spiaggia, specie sulla costa tirrenica della Calabria e sulle coste pugliesi. Salvemini parla nei termini di una “grande trasformazione” o ristrutturazione dello spazio tirrenico del secondo Settecento¹⁰ in un senso che non riguarda solo rotte e caricatoi ma che sotto la sollecitazione della domanda internazionale vede protagonisti gli hinterland costieri con la loro risposta produttiva, capace di aggiornarsi e orientarsi verso le produzioni redditizie destinate al mercato globale e al viaggio lungo; non solo, gli hinterland attingono al mercato globale per i propri consumi interni, secondo un processo che vede l’attività commerciale modificare le società rivierasche nei loro consumi e livelli di benessere (al contrario di quanto si registra per l’epoca spagnola)¹¹ e attivarne su scala maggiore una produzione manifatturiera tradizionale ora destinata all’exportazione estera.

Gli studi sui porti e sulle economie marittime dagli anni Novanta sottolineano un incremento di attività e vivacità per il Mezzogiorno a partire dal primo Settecento e in particolare nella seconda metà del secolo¹². Tanto le cifre di scambi e profitti che la qualità di lavorazioni, tecniche e infrastrutture appaiono in aumento, quasi a rafforzare il contrappunto con l’epoca vicereale spagnola. L’inserimento piuttosto tardivo di Napoli moderna, del suo porto e delle marinerie del suo Golfo all’interno dei *Sea Studies* mediterranei, specie negli ultimi dieci anni (ricordo il Convegno internazionale *Napoli e il Mediterraneo nel Settecento* del maggio 2013 i cui atti sono editi a cura di Anna

¹⁰ B. Salvemini, *Innovazione spaziale, innovazione sociale: traffici, mercanti e poteri nel Tirreno del secondo Settecento*, Introduzione a *Lo spazio tirrenico nella ‘grande trasformazione’. Merci, uomini e istituzioni nel Settecento e nel primo Ottocento*, Atti del Convegno Internazionale (Bari, 17-18 novembre 2006), cur. B. Salvemini, Bari 2009, pp. V-XXX.

¹¹ Id., *Prima della Puglia. Terra di Bari e il sistema regionale in età moderna*, in *Storia d’Italia. Le regioni d’Italia dall’Unità a oggi. La Puglia*, cur. L. Masella, B. Salvemini, Torino 1989, pp. 2-218, pp. 5 ss.

¹² Si veda, tra gli altri contributi, A. Lepore, *Dalla piccola alla grande storia: il Regno di Napoli e l’economia marittima del XVIII secolo*, in *Al servizio della Capitale e della Corte. La marinieria napoletana nel Settecento*, cur. B. Passaro, M. Sirago, P.B. Trizio, Napoli 2019, pp. VI-XV.

Maria Rao¹³; ma già, importante precedente, il Colloquio internazionale di storia marittima svoltosi a Napoli nel 1980 i cui atti sono stati curati in due volumi da Rosalba Ragosta¹⁴, attesta tuttavia della persistenza fino agli anni Novanta e oltre di uno stereotipo storiografico per cui Napoli spagnola è stata a lungo percepita piuttosto come “frontiera” che come centro di scambi e di confronti internazionali. Il rapporto tra Napoli e il mare è definito ripetutamente da Giuseppe Galasso come «una storia più di assenze che di presenze», con la premessa «quando si prescinda dall’antichità e dall’alto medioevo»¹⁵; di più la struttura sociale della Capitale non avrebbe avuto, secondo il maggiore storico napoletano, i suoi caratteri costitutivi nella navigazione e nei commerci¹⁶. Ancora, gli studi sulla portualità delle province del Regno dagli anni Novanta (penso soprattutto a quelli raccolti nel secondo volume curato da Giorgio Simoncini nel 1993 sui porti, caricatori e approdi del Regno di Napoli e ai lavori successivi, in particolare di Maria Sirago, dedicati alle città portuali del Mezzogiorno)¹⁷ caratterizzano l’età vicereale spagnola e la sua poli-

¹³ A.M. Rao, *Napoli e il Mediterraneo nel Settecento. Scambi, immagini, istituzioni*, Bari 2017.

¹⁴ R. Ragosta, *Le genti del mare Mediterraneo*, Atti del XVII Colloquio internazionale di storia marittima (Napoli, 28-31 gennaio 1980), Napoli 1981.

¹⁵ G. Galasso, *Il Mezzogiorno e il mare*, in *La fabbrica delle navi. Storia della cantieristica nel Mezzogiorno d’Italia*, cur. A. Fratta, Napoli 1990, pp. 11-14, p. 11.

¹⁶ G. Galasso, *Napoli e il mare (XI-XIII sec.)*, in *Itinerari e centri urbani del Mezzogiorno normanno-svevo*, Atti delle decime Giornate normanno-sveve (Bari, 21-24 ottobre 1991), cur. G. Musca, Bari 1993, pp. 27-37.

¹⁷ G. Simoncini, *Sopra i porti di mare*, II. *Il Regno di Napoli*, Firenze 1995. M. Sirago, *Lo sviluppo commerciale del porto di Ortona a Mare in Abruzzo Citra nel periodo farnesiano (1582-1731)*, in «Archivi per la storia», 1 (1988), n. 1-2, pp. 249-274; Ead., *Il porto di Salerno nel sistema portuale del Regno meridionale in Età moderna*, in «Rassegna storica salernitana», n.s., 11 (1994), pp. 103-151, 12 (1995), pp. 285-309; Ead., *Il sistema portuale di Trani dal Medioevo all’Unità*, in «Archivio Storico Pugliese», 51 (1998), nn. 1-4, pp. 111-158; Ead., *Dagli Aragonesi all’età contemporanea*, in *Il porto di Taranto tra passato e presente*, Atti del Convegno (Taranto, 28 ottobre 1997), Taranto 1998, pp. 51-94; Ead., *Il porto di Manfredonia in Età moderna*, in *Siponto e Manfredonia nella Daunia*, Atti del V Convegno di studi (Manfredonia, 9-10 aprile 1999), Manfredonia 2000, pp. 142-187; Ead., *Il porto*

tica costiera per un'attenzione alle infrastrutture militari e difensive, il cui potenziamento prevale nettamente sulla funzione commerciale ed economica dei centri portuali del Regno. Riguardo al porto di Napoli capitale, gli studi hanno evidenziato l'inadeguatezza all'ancoraggio di vascelli mercantili di grossa stazza (per cui si preferiva spesso l'isola flegrea di Nisida, alla punta della collina di Posillipo), problema che si pose soprattutto al principio del Seicento quando si decise di costruire anche nei cantieri campani i vascelli oceanici fino ad allora forniti dagli arsenali spagnoli¹⁸; e saggi recenti, come quello di Teresa Colletta, sottolineano la progressiva separazione, dopo l'età angioina e aragonese, di Napoli città dal suo porto, oggetto in età spagnola di una ristrutturazione a scopo eminentemente militare e difensivo con una parallela decadenza degli spazi di mercato cittadini fino all'epoca borbonica¹⁹.

Allo stesso modo l'età viceregnale di Napoli vede un secondo stereotipo storiografico di lunga durata relativo al ruolo della feudalità rispetto alle attività commerciali e pescherecce del Regno. Solo la legge eversiva della feudalità, promulgata nel 1806 da Giuseppe Bonaparte, avrebbe liberato nel Mezzogiorno le attività di commercio e di pesca delle comunità costiere dal freno plurisecolare della giurisdizione feudale, con le sue dogane particolari, che ne avrebbe a lungo impedito lo sviluppo, nonostante la fase liberista settecen-

e la marinaria amalfitana nel XIX secolo, in *La costa di Amalfi nel secolo XIX. Istituzioni civili e religiose, territorio, società, economia, arte e cultura*, Atti del Convegno di Studi (Amalfi, 13-15 dicembre 2001), Amalfi 2005, vol. I, pp. 291-320; Ead., *Il porto di Castellammare in età moderna (1503-1861)*, in «Cultura e territorio», n.s., 3 (2021), pp. 35-55; Ead., *Porti e approdi abruzzesi e molisani in età moderna (1503-1861)*, in «Proposte e ricerche», 91, 46 (2023), pp. 151-170; tutti corredati da tabelle con elaborazione di dati e da iconografia d'epoca e mappe.

¹⁸ M. Sirago, *Attività economiche e diritti feudali nei porti, caricatoi ed approdi meridionali tra XVI e XVIII secolo*, in *Sopra i porti di mare*, II, cit., pp. 329-389, pp. 331-335; Ead., *Napoli città mediterranea: le infrastrutture portuali e l'organizzazione della difesa tra età spagnola e età borbonica*, in «Dialoghi Mediterranei», n. 62 (luglio 2023).

¹⁹ T. Colletta, *Napoli. Città portuale e mercantile. La città bassa, il porto e il mercato dall'VII al XVII secolo*, Roma 2006.

tesca e la politica antifeudale borbonica del periodo della reggenza tanucciana²⁰. Su questo punto mi limito, in questa fase preliminare del progetto, a osservare che l'attività industriale e commerciale delle aziende feudali, del resto nuovo fecondo terreno di studi meridionali proprio negli ultimi due decenni²¹, mise in campo al contrario una catena di infrastrutture costiere utile agli scambi e di cui si servirono le marinerie locali che viceversa non ci sarebbe stata, attrezzando di fatto quella portualità da spiaggia di cui parlavo all'inizio di tutti gli strumenti necessari al commercio e agli operatori mercantili, dalle vie di trasporto fluviali e terrestri, ai magazzini, alle taverne, ai forni che producevano il biscotto per le ciurme, agli alloggi per il pernottamento, alle tonnare con i loro apparati terrestri di lavorazione e salagione del pescato, alle piccole chiese mariane oggetto delle devotazioni marinare e delle “strategie di salvamento” a volte attestate dalla interessante documentazione degli *ex voto* marittimi.

Ma torniamo per un momento agli studi specifici sulle aree di porto o di approdo. Qualche esempio che limito alla Calabria, oggetto particolare della nostra indagine, rivela come le ricerche, specie

²⁰ Sul tema, i principali contributi sono ancora di M. Sirago, *Attività economiche e diritti feudali* cit.; Ead., *Il sistema delle dogane nel Regno di Napoli tra '500 e '800*, in *Istituzioni e traffici nel Mediterraneo tra età antica e crescita moderna*, cur. R. Salvemini, Roma 2009; pp. 313-338; Ead., *I "diritti feudali di mare" e la loro incidenza sul sistema socio-economico della Costa di Amalfi in Età moderna*, in *L'infeudazione del Ducato di Amalfi dai Sanseverino ai Piccolomini*, Atti del Convegno di Studi (Amalfi, 2-4 aprile 2003), Amalfi 2014, pp. 297-313. Accenni alla materia in L. Bianchini, *Storia delle finanze delle due Sicilie*, cur. L. De Rosa, Napoli 1971. Sulla più ampia giurisdizione feudale in rapporto ai quadri regionali, G. Vallone, *Istituzioni feudali dell'Italia meridionale tra Medioevo ed Antico Regime. L'area salentina*, Roma 1999; *Feudalesimi nel Mediterraneo moderno*, tomo I, cur. R. Cancila, A. Musi, (Quaderni – Mediterranea - ricerche storiche, 27), Palermo 2015; *La signoria rurale nell'Italia del tardo medioevo*, 2. *Archivi e poteri feudali nel Mezzogiorno (secoli XIV-XVI)*, cur. F. Senatore, Firenze 2021.

²¹ G. Cirillo, *Verso la trama sottile. Feudo e protoindustria nel Regno di Napoli (secc. XVI-XIX)*, Roma 2012; Id., *Protoindustrie mediterranee: città e verlagsystem nel Regno di Napoli nell'età moderna*, Roma 2012, e gli altri volumi della collana «Alle origini di Minerva trionfante» (<https://www.cosmebeniculturali.it/presentazione/>).

sulle abbondanti fonti notarili, documentino un'attivazione di alcuni hinterland litoranei dietro la sollecitazione della domanda mercantile esterna già per la prima età moderna, ovvero per l'età viceregnale spagnola, con consistenti effetti sulla struttura sociale delle comunità rivierasche, in alcuni specifici casi pressoché interamente e prevalentemente votate alle economie marine. Un pionieristico studio a cura di Giovanni Iuffrida e Saverio Di Bella sulla costa da Sant'Eufemia a Pizzo, dal significativo titolo *Di terra e di mare*²², fornisce un chiaro esempio di economia di montagna e campagna integrata con le industrie e «arti del mare» e con la finalità mercantile, che altri studi, specie di storici locali scavatori di archivi, ripetono in numerose ricerche sul terreno. Io stesso ho documentato questa situazione (già in diversi contributi) per il territorio di Tropea col suo casale di Parghelia e per altri borghi tirrenici dal XVI al XIX secolo²³, caso che continua a essere oggetto della mia presente ricerca. Ma non tralascio di ricordare fin dagli anni Settanta le prime indagini su fonti notarili e magistratuali di Gaetano Cingari su Scilla, di Michela D'Angelo su Bagnara, di Augusto Placanica e successivamente di Giuseppe Caridi e di Mirella Mafrici sull'area metropolitana reggina, con i suoi ceti imprenditoriali e i suoi approdi di Fiumara, Catona, Gallico, Palizzi e l'integrata area dello Stretto²⁴. Ciò per ricordare quelle che, sulla

²² S. Di Bella - G. Iuffrida, *Di terra e di mare. Itinerari, uomini, economie, paesaggi nella costa napitina moderna*, Soveria Mannelli 2004.

²³ F. Campennì, *Commercio e identità: un'esemplare comunità di mercanti tra Calabria, Mediterraneo e Atlantico*, in *La Calabria nel Mediterraneo. Flussi di persone, idee e risorse*, Atti del Convegno di Studi (Rende, 3-5 giugno 2013), cur. G. De Sensi Sestito, Soveria Mannelli 2013, pp. 319-374; Id., *Società marinare tra due sponde del Mezzogiorno*, in *Amalfi e la Calabria. Interscambi economici, sociali, culturali e artistici tra Medioevo ed Età Contemporanea*, Atti del Convegno (Amalfi, 14-15 dicembre 2018), Amalfi 2021, pp. 203-223; Id., *Il «viaggio» lungo, il «porto salvo» e una millenaria comunità di mestiere*, in *L'arte del mare. Parghelia e il culto alla Madonna di Porto Salvo, XVI-XXI sec.*, cur. F. Campennì, Roma 2021, pp. 11-25.

²⁴ M. D'angelo, *Alle origini dei Florio. Commercio marittimo tra Bagnara e la Sicilia occidentale alla fine del Settecento*, in «Nuovi Quaderni del Meridione», 16 (1978), n. 64, pp. 381-395; G. Cingari, *Scilla nel Settecento. «Feluche» e «venturieri» nel Mediterraneo*, Reggio Calabria 1979; A. Placanica, *Mercanti e imprenditori nel*

fascia tirrenica, appaiono nei secoli le aree costiere commercialmente più dinamiche e dotate di intraprendenti marinerie.

A più ampio raggio, le ricerche condotte da Biagio Salvemini e Annastella Carrino sulle attestazioni della *Santé* del porto di Marsiglia nel corso del Settecento (una banca dati che si è via via accresciuta nell'ambito di una ricerca sugli scambi tra Regno di Napoli e Francia durata più anni) tracciano a partire da classi di partenze medie annue verso il porto franco provenzale dai singoli approdi o porti del Mezzogiorno una scala di importanza di questi ultimi che vede, specie nel secondo Settecento (anni 1765-1792), accanto a Napoli e Castellammare, un deciso incremento dei porti di campagna calabresi e pugliesi, esportatori di olio e altre derrate verso i mercati esteri²⁵.

Altri aspetti da segnalare emersi nella ricerca degli ultimi trent'anni sulle strutture della portualità meridionale in età moderna, sono quelli relativi alle dogane e ai diritti feudali. Non cito per mancanza di tempo i singoli studi, ma evidenzio come la complessità di uffici e diritti statali e feudali che si sovrapposero per secoli sulle stesse località di approdo e sulle realtà marinare del Mezzogiorno (dogana statale e feudale, diritti di ancoraggio, falangaggio, scafaggio, decime del pesce e «fide di mare», diritti di «palo» di tonnara e di «poste» o «carate», ovvero sulle zone di pesca) è stata presa come categoria interpretativa per valutare l'importanza e l'ampiezza di attività dei singoli approdi e porti. Lo studio sui diritti feudali di mare (perlopiù in possesso di casate nobiliari e di enti ecclesiastici) e sulle dogane regie e feudali, in particolare di Maria Sirago e di Valdo D'Arienzo, ha fatto emergere la persistenza in età moderna del concetto giuridico medievale di «mare territoriale», come tratto rivierasco e specchio d'acqua an-

Mezzogiorno settecentesco, Reggio Calabria 1974; G. Caridi, *Lo Stretto che unisce. Messina e la sponda calabria tra Medioevo ed età moderna*, Reggio Calabria 2010; M. Mafrici, *Calabria e Mediterraneo: merci, mercanti e porti tra il XVIII e il XIX secolo*, in «RiMe», n. 4 (giugno 2010), pp. 451-460.

²⁵ Cfr. A. Carrino - B. Salvemini, *Porti di campagna, porti di città* cit., carte alle pp. 246-250.

tistante proiezione marittima dello Stato feudale di terra o di altra circoscrizione giurisdizionale²⁶. Mappato e sorvegliato dalla costa, si configura in questo modo – direi con efficace espressione – un “mare a fette”: la sua pescosità, produttività e percorribilità consente per secoli, e in qualche luogo fino a oggi, la sua plasmazione giuridica, a tratti signorile e popolare²⁷. Contiguo a questo filone di studi, è ancora quello sui feudi marini e sulle loro economie produttive indirizzate al commercio su larga scala: ancora gli studi di Maria Sirago, in particolare sui feudi calabresi dei Sanseverino di Bisignano sui due versanti tirrenico e ionico, aprono il tema della portualità all’importante realtà delle industrie manifatturiere legate al commercio marittimo e all’attività delle locali marinerie. Tra queste, l’industria dei «cannameli» (canna da zucchero, importata in Calabria dalla vicina Sicilia nel XV secolo e fiorente lungo alcune rive calabresi tirreniche e ioniche fino al principio del secolo XVII), per la quale i feudi sanseverineschi di Abbatemarco (odierna Santa Maria del Cedro) e Belvedere, il castello di Simeri Crichi feudo dei Borgia e poi dei Ravaeschieri, la regia Tropea, con l’industria zuccheriera esercitata sulle terre della Mensa Vescovile, e Bivona e Briatico, porti feudali dei Pignatelli di Monteleone, costituiscono gli episodi più significativi²⁸.

²⁶ Oltre i citati saggi di Sirago, cfr. V. D’Arienzo, *La famiglia Ruggi d’Aragona e l’ufficio di portolania di Principato Citeriore alla fine del XV secolo*, in *Istituzioni e traffici nel Mediterraneo* cit., pp. 299-312; Id., *Note sulla dogana di Salerno e sul commercio di ferro nel 1526 e 1527*, in «Rassegna Storica Salernitana», n.s. 26 (2008/2), n. 50, pp. 195-208; Id., *Alcuni aspetti dello Jus prohibendi del sale nel Regno di Napoli: la dogana del sale di Salerno tra XVI e XVIII secolo*, in «Rassegna Storica Salernitana», n.s., 23, 12/1 (1995), pp. 151-184. Si veda anche P. D’Alessandro, *Passi, porti e dogane marittime. Dagli Angioini agli Aragonesi. Le Lictere passus (1458-1469)*, Bari 2007.

²⁷ Su una pesca ricca come quella del pesce spada nell’area dello Stretto di Messina e sulle pratiche del controllo costiero degli specchi d’acqua, R. Sisci, *La caccia al pesce spada nello Stretto di Messina*, Messina 1984, II ed., Messina 2005.

²⁸ M. Sirago, *I Sanseverino principi di Bisignano nel Cinquecento e le attività commerciali dei feudi marittimi*, in «Dialoghi Mediterranei», n. 57 (settembre 2022); Ead., *La Calabria nel Seicento*, in *Storia della Calabria moderna e contemporanea. Il lungo periodo*, cur. A. Placanica, Roma-Reggio Calabria 1992, pp. 209-298;

Altrettanto ricchi i filoni di studi sulla cantieristica²⁹, sulle fiere, sulla pesca, in particolare quelle forme di pesca ricca, già segnalate da Fernand Braudel, come delle tonnare, con annessa industria della salagione³⁰, e del corallo, in cui sono direttamente impegnate alcune marinerie specializzate delle rive meridionali (menziono solo Torre del Greco per le sue ciurme coralline³¹ e Parghelia per i suoi esperti *rais* e *tonnaroti* richiesti e attivi in tutto il Mediterraneo occidentale fin dal XVI secolo), accanto alla consistente presenza in questi comparti ittici dei Genovesi della Riviera ligure di Ponente. Questi studi sono negli ultimi trent'anni numerosi per diverse aree regionali d'Italia, e per il Mezzogiorno ricordo in particolare il Quarto convegno internazionale di studi sulla storia della pesca curato da Valdo D'Arienzo e Biagio Di Salvia dell'Università di Salerno nell'ottobre 2007³². Ciò per sottolineare come le industrie del mare, diverse e articolate nelle loro infrastrutture e nelle loro maestranze marinare

F.A. Cuteri, *Appunti sulla produzione dello zucchero in Calabria nell'età moderna (XVI-XVII sec.)*, in «Rogerius», XXI (2018), n. 2, pp. 5-27.

²⁹ Mi limito a segnalare, con la bibliografia di riferimento, M. Sirago, *La flotta napoletana nel contesto mediterraneo (1503-1707)*, Ogliastro Cilento (SA) 2018; Ead., *Il cantiere di Castellammare dal 1784 ai primi del '900*, in «Meridione, Sud e Nord nel Mondo», 9 (2009), n. 3, pp. 30-42.

³⁰ Numerosissimi negli ultimi trent'anni gli studi sulle tonnare e la pesca del tonno in Italia e nel Mezzogiorno: mi limito a segnalare: V. Consolo, *La pesca del tonno in Sicilia*, Palermo 1986, 2008; B. Centola, *Le città del mare. La pesca con le tonnare in Italia*, Cava de' Tirreni 1999; M. Tricamo, *Tonnare. Tonni, mattanze, barche e maestri d'ascia tra Sicilia nord-orientale e Calabria*, Milazzo 2015; *Canti della tonnara. Immagini e suoni dalla ricerca in Calabria di Alan Lomax e Diego Carpitella (Vibo e Pizzo, 1954)*, cur. D. Gatto, Soveria Mannelli 2022.

³¹ Cfr. M. Porzio, *Una comunità fluttuante. Storie di pesca e pescatori a Torre del Greco*, in *Tra luoghi e mestieri. Spazi e culture del lavoro nell'Italia del Novecento*, cur. G. Zazzara, Venezia 2013, pp. 137-162.

³² *Pesci, barche, pescatori nell'area mediterranea dal medioevo all'età contemporanea*, Atti del Quarto Convegno Internazionale di Studi sulla Storia della pesca (Fisciano-Vietri sul Mare-Cetara, 3-6 ottobre 2007), cur. V. D'arienzo, B. Di Salvia, Milano 2010; si veda, successivamente, M. Sirago, *Gente di mare. Storia della pesca sulle coste campane*, Napoli 2014; e M. Sirago - F. Pirolo - R. Lentini, *La pesca in Campania e in Sicilia. Aspetti storici*, cur. F. Pirolo, Ogliastro Cilento (SA) 2018.

specializzate, costituiscono un capitolo imprescindibile della ricerca sulla portualità, essendovi strettamente connesse all'interno di un circolo virtuoso. La convergenza di questi elementi a configurare la complessità di un determinato sito marittimo-portuale ci viene restituita, per citare un esempio relativo alla Calabria, in un documento ricognitivo militare del tardo Cinquecento: il cosiddetto «Codice Romano Carratelli», un raro repertorio di vedute marine acquarelle come altrettanti siti sensibili per la difesa e il rilievo economico-commerciale della regione particolarmente esposta agli assalti turcheschi, commissionato a qualche regio ingegnere dalla Corte vicereale. Qui la prevalenza degli aspetti militari e difensivi su quelli mercantili nelle politiche del viceregno spagnolo non appare del tutto vera, se si considera che le strutture difensive appaiono in questo caso concentrate, nella loro progettata costruzione o ricostruzione, in siti portuali funzionanti da effettivi o potenziali sbocchi di realtà produttive e manifatturiere dell'hinterland o in presenza di risorse naturali utili alle industrie rivierasche³³.

Concludo con un solo accenno all'altra dimensione dello studio sulle “arti e diritti del mare” caratterizzanti i luoghi di approdo, che occorre includere nei nostri lavori e che le più generali ricerche sul Mezzogiorno marittimo hanno iniziato a indagare. Quella, strettamente connessa al discorso sulle strutture, relativa alle “realità umane” ovvero alla prospettiva storico-antropologica sulla cultura marinara delle società di riva oggetto delle nostre indagini. Riassumo pertanto, per brevità e schematicamente, questo complesso di aspetti in alcuni punti che devono costituire altrettanti terreni di approfondimento sulle comunità marinare e sui luoghi del loro lavoro:

1) forma societaria nei finanziamenti, nella proprietà dei mezzi e negli esercizi commerciali e marittimi; 2) associazionismo di mutuo soccorso (i Monti di marinai, pescatori e padron di barca) e socia-

³³ *Progettare la difesa, rappresentare il territorio. Il codice Romano Carratelli e la fortificazione nel Mediterraneo, secoli XVI-XVII*, cur. F. Martorano, Reggio Calabria 2015; E. Bertucci, *Il Codice Romano Carratelli. Città fortificate, torri e castelli nella Calabria Ulteriore nei 99 acquerelli di un manoscritto di fine Cinquecento*, Catanzaro 2019.

lità economico-religiosa (numerosi già gli studi sulle Confraternite di mestiere e in particolare su quelle marinare relativi a Napoli e al Mezzogiorno moderno)³⁴; 3) competenze, tecniche e saperi tradizionali; 4) rituali, feste e devozioni marinare con i loro specifici linguaggi (punti, questi ultimi, che fin dagli anni Cinquanta hanno alimentato in Italia e nel Mezzogiorno un ricco filone di studi sul *folklore marinaro*: ricordo soltanto il Congresso internazionale di *Etnografia e Folklore del mare* svoltosi a Napoli nell'ottobre 1954)³⁵; 5) infine, ma è forse l'aspetto più importante e che coinvolge tutti i precedenti, lo studio della costruzione della struttura sociale, delle sue modificazioni e dei suoi arricchimenti in determinate fasi storiche, conseguenti all'esercizio delle arti del mare e diretto riflesso delle attività commerciali, all'interno di quelle comunità di riva che scandiscono i luoghi della portualità nel Mezzogiorno. Su questo ultimo aspetto il caso di Tropea, che ho studiato per anni, risulta emblematico: mostrando come i locali attori storici impegnati tra XIV e XV secolo nei commerci e nell'esportazione *per intra ed extra Regnum* delle derrate dell'hinterland (vino, olio, grano, seta), spesso su propri navigli, accanto a fiorentini e genovesi presenti in città, costituiscono per la parte più antica la nomenclatura del patriziato chiuso che in età spagnola governerà con pugno di ferro la città, tra le poche rimaste demaniali nel Regno.

³⁴ Mi limito a segnalare: M. Sirago, *Le Confraternite e i Monti delle "arti di mare" nella Campania in età moderna (1505-1806)*, in «Dialoghi Mediterranei», n. 58 (novembre 2022); numerosi riferimenti in G. Rescigno, *Lo "Stato dell'Arte". Le corporazioni nel Regno di Napoli dal XV al XVIII secolo*, Roma 2016.

³⁵ *Etnografia e Folklore del mare*, Atti del Congresso internazionale di Etnografia e Folklore del mare (Napoli, 3-10 ottobre 1954), Napoli 1957. Una successiva raccolta di contributi sul tema, in *La cultura del mare. Centri costieri del Mediterraneo fra continuità e mutamento*, cur. G. Mondardini Morelli, Roma-Reggio Calabria 1985. Nella prospettiva della storia antropologico-culturale si veda il recente volumetto di M. Sirago, *Il mare in festa. Musica balli e cibi nella Napoli viceregnale (1503-1734)*, Napoli 2022.

MARIA LUISA RONCONI, DANIELE PANGARO*

*System Information Geographic sui porti minori
della Calabria: progettazione e primi risultati
su classificazione e mappatura¹*

Introduzione

Nel corso dei secoli, la crescente importanza rivolta alle regioni costiere del Bacino del Mediterraneo ha reso sempre più necessarie pratiche di pianificazione, di tutela e di gestione integrata della fascia costiera, interessata da sempre maggiori densità di popolazione e concentrazione di attività produttive. Da queste considerazioni nasce l'idea progettuale del PRIN dal titolo *Il recupero dell'identità dei porti minori del Mezzogiorno d'Italia tra medioevo e prima età moderna, per uno sviluppo sostenibile delle aree costiere*, del quale l'articolo traccia le prime fasi dell'attività dell'Unità di Ricerca (UR) dell'Università della Calabria (UNICAL).

* Pur nell'unità della ricerca, sono da attribuire a: Maria Luisa Ronconi (PO di Geografia UNICAL) i paragrafi Introduzione, Obiettivi, metodi e mappatura, Analisi e conclusioni; a Daniele Pangaro (Dott. di ricerca e Prof. a contratto UNICAL) il paragrafo Strumenti della ricerca: il SIG_MiPor.

¹ Il lavoro si inquadra nell'ambito delle attività dell'Unità di Ricerca dell'Università della Calabria con responsabile scientifico la Prof.ssa Maria Luisa Ronconi. UR fa parte del PRIN PNRR 2022 dal titolo *Il recupero dell'identità dei porti minori del Mezzogiorno d'Italia tra medioevo e prima età moderna per uno sviluppo sostenibile delle aree costiere*, coordinato dal Prof. Paolo Tocco dell'Università di Messina, condotto in collaborazione con UR dell'Università del Salento e del CNR di Sassari.

Le aree costiere, infatti, sono validi modelli per uno sviluppo sostenibile e sono particolarmente indicative per misurare e valutare il consumo di suolo, pertanto meritano un'analisi significativa di quelle che sono state, sono e saranno le trasformazioni territoriali dettate dai rapporti di interazione mare-porto-costa-territorio. La loro importanza nelle dinamiche socio-economiche, inoltre, rende prioritario uno sviluppo sostenibile capace di mitigare la pressione antropica, il cui carico crea un forte impatto su quelle risorse limitate e vulnerabili della fascia costiera del Bacino del Mediterraneo e, nello specifico del progetto, quella del Mezzogiorno d'Italia e delle Isole, destinata in prospettiva ad ospitare l'80% della popolazione dei paesi rivieraschi.

Nelle logiche della ricerca dell'UR UNICAL sul ruolo dei porti minori della regione Calabria in chiave storica e sulle funzioni dei porti turistici in quella geografica, uno sviluppo sostenibile non può prescindere dalla conoscenza, dalla diffusione dell'informazione e dalla sensibilizzazione sulla sostenibilità dello spazio costiero. Tali azioni sono rivolte alla comunità dei residenti e agli attori locali pubblici e privati, pertanto finalizzate alla cognizione di processi non solo economici ma anche naturalistico-ambientali e socio-culturali in un approccio sinergico. A tal fine, i fattori responsabili di tali processi sono stati analizzati attraverso indagini sul campo, studi sulle fonti, raccolta ed elaborazione dati e analisi storico-geografiche.

Nella geografia italiana, il porto è stato a lungo oggetto di studi collocabili all'interno di una consolidata tradizione idiografica e di analisi su caratteristiche fisiche e relazioni causa-effetto, in primis tra progettazione-realizzazione e sviluppo infrastrutturale, successivamente tra funzioni, territorio e mare. Nel corso del tempo, infatti, il dibattito acquisisce una connotazione spiccatamente funzionalista e il porto cessa di essere un semplice nodo di congiunzione tra mare e terra, e si apre alla transizione, passando dalla dimensione puntuale a quella areale e in sequenza comunale-regionale-nazionale-transnazionale, nelle quali la struttura porto non rappresenta la sola funzione di cerniera terra-mare².

² G. Scanu, *Cartografia e crescita blu: conoscenza, politiche, gestione, rappresentazione di una tematica sensibile*, «Bollettino della Associazione Italiana di Cartografia»,

I porti, infatti, vengono studiati nella ricerca sia in relazione ai propri entroterra -quindi per dimensioni infrastrutturali e insediatrice³, per ricadute in termini di qualità di vita, sviluppo turistico⁴ e competitività territoriale- sia come rete di scambi a diversa scala⁵. In merito a uno sviluppo del settore turistico in equilibrio tra la qualità della vita dei residenti e l'esperienza di viaggio dei visitatori, spunti interessanti provengono dalla elaborazione e ri-elaborazione nel progetto di una narrazione identitaria territoriale⁶ legata anche alla portualità⁷, che potrebbe favorire l'affermazione della percezione del porto, non solo in relazione alle sue funzioni ma anche quale bene culturale da valorizzare, per il benessere dei residenti e per la sostenibilità a lungo termine delle regioni turistiche⁸.

L'ipotesi di lavoro della ricerca, come su citato, nasce dai presupposti di questi e altri studi condotti sulla fascia costiera del Mezzogiorno d'Italia, il cui patrimonio ambientale e culturale rappresenta un valore aggiunto, indagato e valorizzato in funzione non solo della possibilità di approdo. I porti oggetto della ricerca, infatti, sono stati, nei secoli, "nodi" di raccordo tra mare e costa, e lo studio del porto come nodo di tale rapporto mare-terra rappresenta il bagaglio di conoscenze alla base di ogni pianificazione e diffusione di informazioni.

163 (2018), p. 7.

³ R. Belluso - M. L. Ronconi, *Le regioni turistiche costiere in Calabria. Il caso di studio di Monasterace (costa ionica meridionale)*, «*Geotema*», XXIII, 57 (2018), p. 96.

⁴ M. L. Ronconi, *Una Regione tante geografie*, in *Santuari d'Italia. Calabria*, cur. G. Roma, F. Papparella, Roma 2018. pp. 135-138.

⁵ M. L. Ronconi, *Criticità ambientali e mitigazione del rischio per uno sviluppo sostenibile: il disegno del paesaggio mediterraneo*, in *La Calabria nel Mediterraneo. Flussi di persone, idee e risorse*, cur. G. De Sensi Sestito, Soveria Mannelli 2013, pp. 475-477.

⁶ M. L. Ronconi, *Itinerari per un turismo lento*, in *Basilicata. Narrazioni di paesaggi*, cur. S. Bozzato, Soveria Mannelli 2014 pp 111-113.

⁷ S. Bozzato - G. Bandiera, *Paesaggi costieri delle città del Mediterraneo, narrazioni di pietra e d'acqua. Caso studio: Waterfront Pozzuoli*, «*Semestrale di Studi e Ricerche di Geografia*», XXXII, 1 (2020), p. 16.

⁸ Belluso - Ronconi, *Le regioni turistiche* cit., p. 98.



Fig. 1. Porti e approdi in Calabria.

Il System Information Geographic sui porti minori della Calabria (SIG_MiPor), infatti, rappresenta un contenitore di conoscenze, progettato con approcci metodologici storico-geografici, supportati da tecnologia GIS, ed implementato da dati e informazioni tra quelli raccolti da indagini sul campo, come da fonti e analisi storico-geografiche. I Sistemi Geografici d'Informazione (GIS)⁹ in tali studi e analisi geografiche, a contesto anche multimediale, possono essere altresì utili per la valorizzazione e la diffusione dell'informazione¹⁰.

Il SIG_MiPor, nello specifico, è un modello di banche dati georeferenziate per raccogliere, catalogare e localizzare dati e informazioni sull'ipotesi di lavoro. L'archiviazione e la gestione dei dati, codificati nel database relazionale, hanno consentito, inoltre, varie possibilità di "incrocio" e soprattutto la rappresentazione digitale di dati e informazioni della ricerca nei contesti di riferimento, con possibilità di restituzione cartografica. Il GIS, realizzato dai geografi dell'UR

⁹ M. L. Ronconi, *GIS e cartografia storica*. In *Atti del XXIX Congresso Geografico Italiano*, cur. A. Di Blasi, II, Bologna 2005., p. 560.

¹⁰ P. Gagliardo - M. L. Ronconi - S. Vocaturo, *Geografia e innovazione*, «Geotema», 5, 17 (2002), p. 19.

UNICAL, vuole essere di supporto a conoscenze, pianificazione, promozione e fruizione di quelli che sono i beni ambientali e culturali della Calabria, creando sinergie tra mare e terra attraverso strategie e azioni che ridisegnano il turismo marino, valorizzando i territori e rendendoli accessibili anche attraverso la nautica da diporto.

In tale ottica, pensando al turismo nautico e al suo possibile contributo al turismo marino in toto, la ricerca inizia da una prima mappatura con un'analisi regionale conoscitiva sulla portualità esistente e senza trascurare nessuna tipologia di approdo (fig. 1), per poi spostare il focus sui porti turistici attrezzati procedendo con analisi sistemiche più dettagliate e approfondite.

Lo scritto, nello specifico, vuole riportare i risultati delle prime fasi del progetto relative alla mappatura e alle classificazioni quanti-qualitative della portualità turistica della Calabria, alle quali seguirà la fase di analisi sistematica a maggior dettaglio di quattro casi di studio che, per i contesti diversi in cui ricadono, vogliono essere modelli implementabili e replicabili e saranno oggetto di successive pubblicazioni, come anche le proposte di diffusione dell'informazione per la loro conoscenza e promozione.

Obiettivi, metodi e mappatura

L'idea progettuale nasce, come già argomentato, in parte dalla consapevolezza della fragilità di gran parte delle aree costiere italiane, nello specifico del Mezzogiorno per come incide sulla qualità della vita e sul benessere delle popolazioni ivi residenti, e in parte dalla constatazione di come molte regioni costiere, in funzione della possibilità di approdo, hanno creato sinergie tra mare e terra in cui le valenze naturalistico-ambientali e storico-culturali possono diventare valore aggiunto.

Anche in Calabria la fascia costiera è riconosciuta strategica per le sue ricadute economiche e sociali, grazie all'apporto di risorse ambientali e storico-culturali materiali e immateriali, che rappresentano le polarità di attrazione turistica, ma anche l'economia e la qualità di vita dei territori, in relazione alle quali i porti rivestono varie funzioni (fig. 2) e si vedono distribuite le mansioni di demani



Fig. 2. Tipologia di porti e approdi con banchina in Calabria per funzioni.



Fig. 3. Comandi territoriali, Demani e Dogane.

e dogane, direzioni e uffici marittimi, come di capitanerie e delegazioni di spiaggia (fig. 3).

La ricerca prende atto di tali funzioni mettendole in relazione con la centralità della Calabria nel Mediterraneo e rispetto alla sua posizione lungo “il corridoio mediterraneo intermodale est-ovest”, pensando ai porti quali potenziali re-distributori di flussi, attivatori di nuove reti e potenziatori di sistemi locali, tali da assumere ri-



Fig. 4. Rilevanza della portualità in Calabria.



Fig. 5. Porti e approdi dal Medioevo a oggi.

levanza nella stessa portualità. Dal confronto si evince, altresì, che nonostante posizione e infrastrutture la L. 84 del 1994, che classifica i porti per rilevanza o classe della portualità, attribuisce in Calabria la rilevanza internazionale al solo porto di Gioia Tauro, per la sua centralità rispetto al sistema Euro mediterraneo, a seguire ritroviamo solo porti di interesse nazionale di tipo multifunzione e regionale con funzioni di porti turistici e da diporto (fig. 4).



Fig. 6. Banca Dati del SIG_MiPor.

Lo studio della stratificazione storica delle aree e degli insediamenti portuali nei diversi aspetti materiali e immateriali, ha consentito la costruzione di un quadro cronospaziale dal medioevo ad oggi (fig. 5).

Tale quadro ha consentito di indagare la realtà geografica non solo nella sua oggettività, fatta di beni ambientali e socioculturali e di relazioni a livello di sistema locale e verso l'esterno, ma anche nell'immagine soggettiva e collettiva di chi la realtà geografica dei luoghi la usa o la visita, quindi la consuma, e di chi la offre o la vende cioè ne costruisce l'immagine.

Dalla ricostruzione storico-geografica del legame porto/costa, inoltre, sono state individuate e definite caratteristiche strutturali, tipologie e funzioni della portualità minore, costituita da medi e piccoli approdi (naturali o artificiali) muniti o meno di strutture per attracco delle imbarcazioni e per il carico e scarico delle merci. La prima mappatura, infatti, ha riguardato sia i porti sottoposti alla giurisdizione di un'autorità, sia le insenature naturali utilizzate come approdi, catalogati e raccolti in banche dati relazionali, georeferenziati e rappresentati su cartografia digitale.

Il SIG_MiPor, inoltre, ha consentito di raccogliere in un unico sistema geografico implementabile, inteso sia come contenitore sia

come elaboratore, quanto è stato raccolto in termini di dati e informazioni nel corso dell'attività di ricerca in specifici contesti da parte dell'UR, nonché associare tali dati e informazioni a ciascun porto (fig. 6).

Il WebGIS, che sarà disponibile online e interrogabile attraverso un'interfaccia, renderà accessibile i risultati della ricerca. L'obiettivo principale, infatti, è mettere a norma in Calabria un sistema per la raccolta, la consultazione e la diffusione di dati e informazioni sulla portualità regionale. Il fine è superare la frammentarietà dei dati disponibili realizzando un unico sistema nel quale localizzare e fotografare l'attuale, ma anche monitorare il cambiamento nel tempo delle funzioni della portualità calabrese. Tale sistema è il SIG_MiPor che, per il profilo metodologico della ricerca geografica dell'UR Calabria, andrà a favorire sia la conoscenza dei dati e la loro diffusione, sia il loro utilizzo nella pianificazione territoriale, anche grazie alla restituzione di mappe tematiche interattive con la georeferenziazione del dato stesso.

Strumenti della ricerca: il SIG_MiPor

Il SIG_MiPor è lo strumento progettato per la raccolta, l'elaborazione e la diffusione dei dati relativi ai porti minori della Calabria. Il GIS è stato sviluppato utilizzando il software *open source* Qgis, integrato con specifici *plug-in*, nonché con l'utilizzo di geoserver per la consultazione on-line della cartografia di base. All'interno del SIG_MiPor sono contenute tre tipologie di file e relativi dati: alfanumerici, vettoriali e raster.

I file alfanumerici sono costituiti dalle tabelle che rappresentano il database, realizzate con MS Excel, in cui sono raccolti dati e informazioni per ogni singolo porto della regione Calabria. Dal database sono stati esportati file formato .csv, successivamente importati all'interno del SIG_MiPor attraverso il gestore sorgente di dati di Qgis. Tali dati tramite la funzione *join*, possibile attraverso un campo ID quale chiave primaria univoca, sono stati associati al file cartografico vettoriale della portualità calabrese.

I file vettoriali, in formato *shapefile* e provenienti da più fonti,

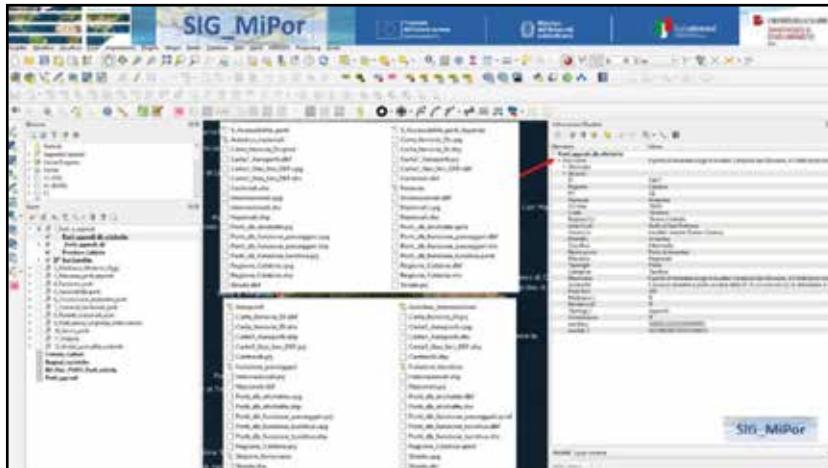


Fig. 7. SIG_MiPor: esempio di DB alfanumerico.

costituiscono sia la base della rappresentazione cartografica degli elementi oggetto di studio, sia la possibilità di elaborazione dei dati e la restituzione dei risultati derivanti dalle analisi condotte nell'attività di ricerca (fig. 7).

In merito alle fonti, gli shapefile quali viabilità stradale, rete e stazioni ferroviarie, aeroporti e porti sono stati scaricati dal geoportale della regione Calabria, mentre i limiti amministrativi provengono dal sito web dell'Istat¹¹. Lo shapefile delle aree protette è stato scaricato dal catalogo OpenData della Regione Calabria¹². Altri shapefile utilizzati sono stati realizzati per il progetto, utilizzando documenti della Regione Calabria relativi a: Ambiti paesaggistici territoriali regionali (ATPR), Unità paesaggistiche territoriali¹³, Territori di sviluppo turistico-ambientale-culturale¹⁴ e Sistemi territoriali. Una

¹¹ <https://www.istat.it/notizia/confini-delle-unita-amministrative-a-fini-statistici-al-1-gennaio-2018-2/>.

¹² <https://dati.regione.calabria.it/catalogo/7cdbe5ee-2164-45d8-8718-45f699df4f68>.

¹³ https://www.regione.calabria.it/website/portalmedia/2020-04/TOMO_3-ridotto-Parte-1.pdf.

¹⁴ <https://www.provincia.vibovalentia.it/index.php?action=index&p=997>.

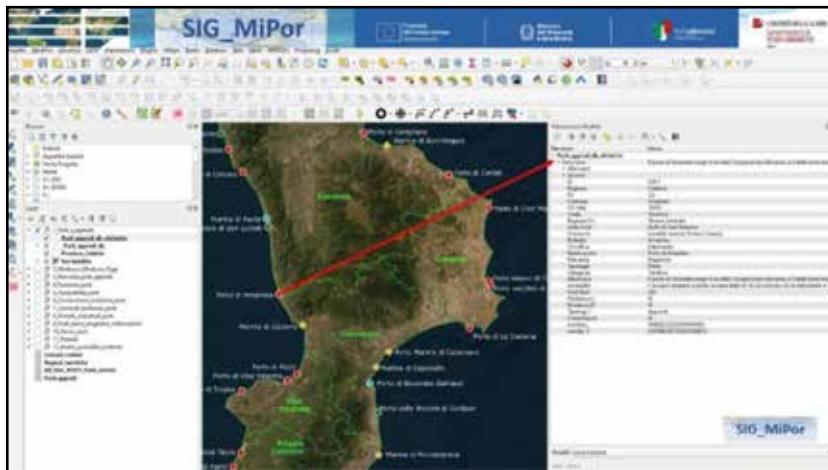


Fig. 8. Esempio di interrogazione della cartografia tematica prodotta.

seconda parte di shapefile sono di proprietà del Geo_Lab e sono relativi a: fermate degli autobus sul territorio regionale con destinazioni nazionali ed internazionali¹⁵, distretti industriali, circoscrizioni turistiche e gruppi di azione locale (GAL)¹⁶. Un’ultima parte di shapefile riguardano le sedi di Capitaneria di porto e Guardia Costiera¹⁷ e i comuni con spiagge bandiera blu presenti in Calabria¹⁸.

I file raster utilizzati come basi cartografiche sono mappe Esri Standard ed Esri Satellite, importate dal geoserver (con i Tile XYZ tramite link) e plug-in QuickMapServices.

Il SIG_MiPor grazie a tutti questi materiali e strumenti è progettato affinché, dall’interrogazione su ogni singolo porto della regione Calabria, possa restituire tutti i dati e le informazioni caricate all’interno del database (fig. 8).

¹⁵ Cfr. M. L. Ronconi - D. Pangaro, *Dinamiche territoriali e dimensione epidemica del Covid-19 in Calabria*, in *Atlante Covid-19. Geografie del contagio in Italia*, cur. E. Casti, A. Riggio, Roma 2022, pp. 339-357.

¹⁶ Cfr. M. L. Ronconi, *Strategie di sviluppo locale e sistema socioeconomico delle aree interne in Calabria*, «Geotema», Supplemento 2022, 26 (2022), pp. 97-111.

¹⁷ <https://www.guardiacostiera.gov.it/portale/dove-siamo/mappa-uffici>.

¹⁸ <http://www.bandierablu.org/common/blueflag.asp?anno=2025&tipobb>.

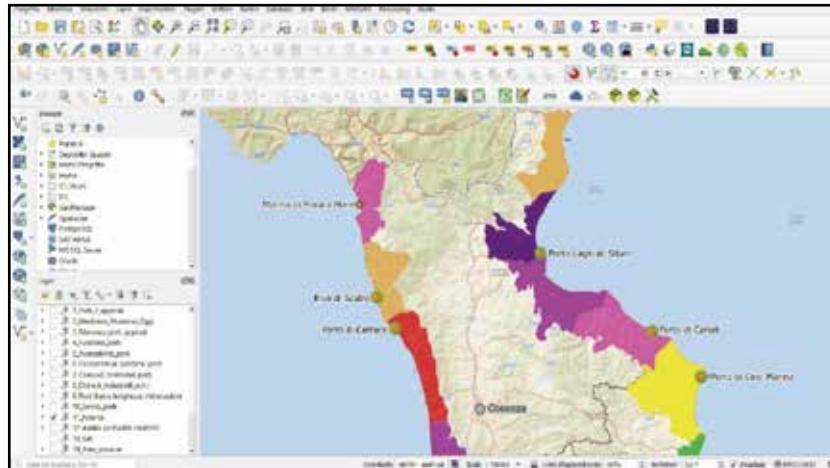


Fig. 9. Esempio di cartografia tematica prodotta.

Gli shapefile importati e prodotti sono organizzati all'interno del SIG_MiPor in categorie tematiche ritenute significative. Tali tematiche sono relative ai dati alfanumerici delle BD associati alle basi cartografiche e georeferenziati, che consentono la restituzione di cartografia tematica sulla portualità calabrese, con maggior dettaglio e approfondimento per i porti turistici con servizi da diporto. Per ciascun tema, infatti, è stato predisposto un *layout* di stampa specifico finalizzato alla rappresentazione cartografica dei dati della ricerca, nonché scelta e importata (in formato .svg) una specifica simbologia.

Le carte tematiche prodotte possono essere esportate in formato grafico (.jpeg e .tiff) ad alta risoluzione per i più svariati usi sia in formato cartaceo sia digitale (fig. 9).

Analisi e conclusioni

Nell'articolo si riportano i risultati di una prima analisi geografica multidimensionale che va a classificare e analizzare, a scala regionale, i porti turistici in relazione a posizione, struttura e funzioni. L'obiettivo è rispondere alla domanda di nuove forme di turismo marino quale il turismo nautico, ma anche cogliere i vantaggi dello stesso sul benessere della popolazione in quelle aree interessate dalla nautica da



Fig. 10. Analisi della portualità in Calabria per aree geografiche.

diporto, oggetto di diverse pratiche e discipline definite in Italia solo in tempi relativamente recenti.

In funzione alla nautica da diporto, una prima analisi quantitativa non può che considerare la dotazione e la distribuzione dei posti barca (PB) su Costa Ionica, Tirrenica e Area dello Stretto. Da tali dati si ricavano indicatori importanti quali il numero di posti barca e il numero di porti per chilometro di costa, che non solo misurano la dotazione della portualità calabrese, ma consentono un'analisi comparata a scala nazionale, anche al fine di valutare criticità e necessità di intervento (fig. 10).

Per un'analisi comparata tra regioni turistiche in Calabria, i dati sui posti barca e sul numero di porti sono stati aggregati alle stesse regioni turistiche, per come classificate nel primo Piano di sviluppo turistico regionale (fig. 11).

L'analisi della portualità continua con la qualità dei Servizi alla nautica offerta dai porti turistici (fig. 12).

La portualità dettata dalla qualità dei servizi viene confrontata con quanto previsto dal Quadro Territoriale Regionale Paesaggistico



Fig. 11. Analisi della portualità in Calabria su regioni turistiche.

(QTRP)¹⁹, per il ruolo e il peso che esso riveste nella programmazione e nella pianificazione delle stesse aree costiere. A tal fine la base cartografica utilizzata in figura 12 è quella dei Sistemi Territoriali identificati nel quadro quali Sistema costiero, chiamato anche “Le Porte della Calabria”²⁰, e Sistema Interno o Montano, il quale si identifica nel piano come serbatoio di “Cultura e Naturalità”.

Le due macroregioni sono poi suddivise nel QTPR in Ambiti Paesaggistici Territoriali Regionali (APTR)²¹, considerate quali aree alla base

¹⁹ Approvato con Deliberazione di Consiglio Regionale n. 134 del 01/08/2016, costituisce lo strumento attraverso il quale la Regione Calabria persegue l’attuazione delle politiche di Governo del Territorio e della Tutela del Paesaggio. Il QTRP è lo strumento di indirizzo per la pianificazione del territorio con il quale la Regione stabilisce gli obiettivi generali della propria politica territoriale e indirizza la programmazione e la pianificazione degli enti locali.

²⁰ In una pianificazione pensata in sinergia e per lo sviluppo delle aree interne e montane.

²¹ Partendo dalla considerazione di paesaggio e territorio come elementi interdisciplinari e in costante trasformazione, sono stati definiti gli Ambiti Paesaggistici Territoriali Regionali del QTRP. Tale passaggio costituisce elemento di innovazione in cui gli APTR contestualizzano gli scenari strategici e divengono uno strumento essenziale con cui dare una visione conoscitiva e strategica alla Regione, in coerenza con il Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (comma 2 art 135 del Codice



Fig. 12. Analisi dei servizi alla nautica da diporto.

della programmazione regionale in corso e nelle quali caratteri materiali e immateriali del paesaggio interagiscono in una continuità di rapporti interdisciplinari. Tali ambiti sono anche alla base dello sviluppo del Masterplan regionale, in funzione della loro capacità di attrarre, generare e valorizzare risorse di diversa natura che costituiscono le polarità dei territori. Per quanto tali aree rappresentano in polarità, si è scelto di associare la dotazione nautica della portualità esistente, in riferimento alla dotazione di posti barca e alla categoria di porti per lunghezza di imbarcazioni, alla base cartografica che delimita gli APTR (fig. 13).

Riportare le analisi quantitative e qualitative della portualità calabrese agli ambiti paesaggistici, vuole evidenziare come l'alto potenziale di attrattività del sistema costiero può essere supportato dal patrimonio ambientale e culturale dell'intero sistema territoriale, con il giusto sostegno di azioni mirate alla valorizzazione, alla conservazione e alla gestione dei porti minori come della memoria storica, supportando soluzioni sempre più sostenibili e resilienti.

Dall'analisi e dall'interpretazione delle restituzioni cartografiche e dalle elaborazioni dei dati, l'UR traccia, per la prima volta sull'in-

d.lgs. n. 63 del 2008).



Fig. 13. Dotazione di PB e Categoria di porti per nautica da diporto.

tero sistema territoriale, il ruolo della costa calabrese in merito alla rete portuale nata nel Medioevo e arrivata e implementata ad oggi, basandosi su una serie di fattori quali la geografia della linea di costa con le funzioni e i servizi della portualità, da una parte, la pianificazione regionale, le attività economiche e l'accessibilità ma anche la qualità di vita nelle città portuali, dall'altra.

I centri marini dotati di porti, non potendo in Calabria generalizzare su città portuali, hanno infatti specificità simili agli altri centri marini ma potenzialità e dinamiche diverse, effetto di un'integrazione delle attività marittime con quelle portuali, il cui valore aggiunto è spesso ignorato. Le attività da diporto, sia legate al turismo sia quale servizio per la comunità locale altresì, possono essere possibilità di sviluppo per la fascia costiera come per l'intero sistema delle aree interne, che da sempre chiedono di fare rete con il sistema costiero. I risultati dell'attività di ricerca vogliono essere di supporto a tale obiettivo, fornendo strumenti di conoscenza e di diffusione dell'informazione per il benessere della comunità e per la promozione della fascia costiera, per cui il SIG_MiPor è progettato nelle sue possibili applicazioni finalizzate ad azioni di benessere e crescita sostenibile del turismo da diporto sinergica con l'intero sistema regione.

CHIARA SCIARRONI, FRANCESCO PAOLO TOCCO*

*Il caricatoio di Termini: snodo economico
e antropico del Basso Tirreno tardomedievale*

Osservazioni introduttive

Riteniamo doveroso aprire questa relazione a quattro mani muovendoci da alcuni punti fermi illustrati da Carmelo Trasselli che, trattando della portualità siciliana tardomedievale, nell'ormai lontano 1972 aveva sinteticamente osservato come

il concetto di “porto” (e quello intimamente connesso di “portuosity” di una costa) non è suscettibile di una definizione valida per tutti i luoghi e per tutti i tempi. Se per porto intendiamo un ambiente attrezzato, in cui una nave possa eseguire operazioni di carico e scarico, trovare rifornimenti e riparo dalle tempeste, artigiani capaci di effettuare lavori di raddobbo, allora i porti della Sicilia nel basso medioevo si riducono a ben pochi: Trapani, Palermo, Messina, Siracusa e, forse, Catania. Ma se intendiamo località in cui le piccole barche possano venire tirate a secco facilmente e le navi stiano all’ancora, al largo senza riparo, fidando sul buon tempo per eseguire le operazioni commerciali a mezzo di barche incaricate di far la spola tra la nave e la terraferma, allora i porti siciliani diventano numerosi anche nel XV secolo. Ho dovuto rammentare tale distinzione elementare affinché non ci si illuda di trovare nel ‘300 la rete portuale odierna. D’altra parte il ‘400, che rappresenta già un arricchimento rispetto al XIV ed ancor più rispetto al XIII secolo, era lunghi dal riprodurre i porti dell’antichità¹.

* Sebbene questo lavoro sia frutto dell’impegno comune dei due autori, a Chiara

Dunque, come del resto risulta evidente anche dai saggi su altri ambiti territoriali del Mezzogiorno e della Sardegna raccolti nel volume che accoglie questo contributo, dobbiamo confrontarci con un oggetto tanto evidentemente intuibile quanto sfuggente nelle sue caratterizzazioni più specifiche, la cui definizione non può che essere intrinsecamente relativa e dipendente dalla cronologia. Le coste siciliane, e non solo quelle, ovviamente, nel tempo hanno visto apparire e scomparire, vivacchiare e rinascere numerosi porti e approdi. Tra i quali si può identificare una tipologia ben precisa che ha iniziato a diradarsi nel passaggio tra Antichità e Medioevo per poi giungere quasi alla sparizione con l'Età moderna e soprattutto nella contemporaneità. Sono i porti fluviali, come ci ricorda ancora Trasselli, divenuti impraticabili col passare dei secoli a causa di una costante tendenza alla riduzione della portata d'acqua dei fiumi².

Sciarroni vanno attribuiti i primi due paragrafi, a Francesco Paolo Tocco l'ultimo.

¹ C. Trasselli, *Porti e scali in Sicilia dal XV al XVII secolo*, in *Les grandes escales*, Bruxelles 1972, pp. 257-281, p. 257 s. Per una bibliografia più aggiornata sul tema, anche se relativamente al Mezzogiorno nel suo complesso e al sec. XIII, cfr. P. Dalena, *Sicilia. Regno di, Porti*, in *Federiciano*, Roma 2005, (on line https://www.treccani.it/enciclopedia/sicilia-regno-di-porti_%28Federiciano%29/). Sempre utile per periodi precedenti I. Peri, *Il porto di Palermo dagli Arabi agli Aragonesi*, in «Economia e storia», 5 (1958), pp. 422-69. Più in generale, e per periodi successivi, si veda L. Piccinno, *Grandi porti e scali minori nel Mediterraneo in età moderna: fattori competitivi e reti commerciali*, in *Ianuensis non nascitur sed fit. Studi per Dino Puncuh*, Genova 2019, pp. 1045-1060.

² Trasselli, *Porti e scali* cit., p. 258 s.: «Degli antichi porti foce o porti canali ne resta in funzione uno solo, quello di Mazara; gli altri invece sono insabbiati: il fiume San Leonardo, Terias degli antichi, era navigabile sino a Lentini nell'antichità e ancora nel periodo normanno; oggi non vi può navigare nemmeno una barca. La città di Selinunte aveva come porto la foce del Selinus oggi insabbiata. La splendida e famosa Imera aveva come porti le foci del Fiume Grande o Imera settentrionale e del Fiume Torto e le navi minori venivano tirate a secco sulla spiaggia. Alla città di Termoli, fondata dopo la distruzione di Imera, serviva da porto la foce del San Leonardo, omonimo ma naturalmente diverso dal Terias. [...] Sui porti foce in particolare ha influito certamente il decrescere della portata d'acqua dei fiumi, [...] anche se le cause non sono tutte note.»

In questo contributo ci concentreremo sul porto di Termini, da noi scelto come caso studio siciliano nell'ambito del Prin, per ragioni che appariranno chiare dallo sviluppo di questa relazione, ma che possono comunque già riassumersi nella rilevanza della sua funzione di snodo di vie terrestri e, soprattutto, per quanto ci riguarda, marittime. Il porto di Termini come snodo di una serie di approdi che coinvolgono per buona parte la costa settentrionale della Sicilia, nonché la costa tirrenica della Calabria e quella della Campania³.

Si tratta di una ricerca promettente. Intanto, perché presso l'Archivio di Stato di Termini, sezione di quello di Palermo, si conserva una corposa documentazione notarile che parte dagli inizi del Quattrocento e arriva fino ai giorni nostri, che è stata studiata per quanto riguarda la prima metà del XV secolo quasi esclusivamente da Rosa Dentici Buccellato, i cui saggi costituiscono un'irrinunciabile solida piattaforma sulla quale innestare ulteriori conoscenze⁴. Poi, perché Termini appartiene a quella tipologia di approdi sui quali la documentazione degli uffici centrali del regno e del vicereggio di Sicilia è relativamente abbondante. Ricadeva infatti sotto la categoria dei caricatoi, ovvero i porti del grano, una categoria sicuramente importante ma che in certa misura costituisce anche un fattore distorcente per la catalogazione dei porti isolani, in quanto i riferimenti documentali ad altre tipologie di approdi sono molto meno frequenti e di più difficile, anche se non impossibile, reperibilità. Termini, invece, snodo primario per lunghi secoli del commercio

³ R. M. Dentici Buccellato, *Un porto granario sotto Alfonso il Magnanimo*, in *Città e vita cittadina nei paesi dell'area mediterranea. Secoli XI-XV*. Atti del convegno Internazionale in onore di Salvatore Tramontana (Adrano-Bronte-Catania-Palermo, 18-22 novembre 2003), cur. B. Saitta, Roma 2006, pp. 249-264, p. 261.

⁴ Oltre al saggio citato nella nota precedente si ricordino anche Ead., *Dall'abitato romano all'abitato medievale: Termini Imerese*, in Atti del Colloquio internazionale di archeologia medievale, Palermo 1976, pp. 198-215; Ead., *La "Rason del puerto de Termenes" (1407-1412)*, in *La Corona d'Aragona in Italia (secc. XIII-XVIII)*, XIV Congresso della Corona d'Aragona (Sassari – Alghero, 19-24 maggio 1990), Cagliari 1996, pp. 359-366; Ead. *Governo urbano e gestione del territorio a Termini nel Quattrocento*, in *Antequam essent episcopi erant civitates. I centri minori dell'Italia tardomedievale*, cur. F. P. Tocco, Messina 2010, pp. 249-296.

granario e non solo, mantenne quasi costantemente la propria condizione demaniale⁵, requisito dirimente per la presenza dei caricatoi nei registri del Maestro Portolano, una delle fonti che ci forniscono dettagliate informazioni sulle attività commerciali marittime, il cui esemplare più antico risale all'anno indizionale 1407/08, quando il titolare dell'ufficio era il genovese David Lercario, un interessante personaggio di cui si è recentemente occupato in maniera accurata e approfondita Francesco Barna⁶.

Prima di parlare di Termini, però, soffermiamoci sulle informazioni desumibili da questo primo registro di Lercario, a cominciare dai porti e dagli approdi ivi elencati, che iniziano da Catania, dove nell'anno indizionale 1407/08 risiedeva prevalentemente la Corte regia. L'elenco si sviluppa in senso orario, continuando con Brucoli (cioè Brucoli), Augusta, Siracusa, Vendicari, Terranova, Licata, Agrigento, Sciacca, Mazara, Marsala, Trapani, Castellammare e Vallone, Palermo, Termini, Roccella, Cefalù, Tusa e, infine, Taormina. Non figurano nell'elenco Milazzo e Messina, due porti di fondamentale importanza, dai quali però in quell'anno non fu esportato grano o per i quali la gestione delle esportazioni era affidata ad altri uffici. Manca anche Pozzallo. Questo ragguardevole porto frumentario della costa sudest dell'isola, non era demaniale, ricadendo nei domini della contea di Modica, allora appannaggio dei Cabrera che godevano del privilegio di esportare fino a 12.000 salme di frumento all'anno senza controllo del maestro portolano.

Come si è già accennato l'eventuale condizione feudale dei caricatoi inciderà sulla redazione dei registri successivi. Per questo motivo alcune località appaiono e scompaiono a seconda del loro *status* che, come è ben noto, poteva variare, soprattutto in relazione alle esigenze della Corona, pronta in caso di necessità ad alienare il demanio, generando una dinamica di vendite e riscatti molto diffusa

⁵ Tranne che negli anni attorno al 1440. Cfr. Dentici Buccellato, *Governo urbano* cit., pp. 251 s.

⁶ F. Barna, *David Lercario, un maestro portulano genovese in Sicilia al tempo dei Martini*, in *I porti minori della Sicilia dal Medioevo all'Età contemporanea. Storia, funzioni, prospettive*, curr. C. Sciarroni – F. P. Tocco, Bagheria 2025, pp. 11-57.

sotto Alfonso il Magnanimo che, come si può ben comprendere, impedisce una lettura omogenea dei dati forniti dai registri del Maestro Portolano.

Della ventina di porti elencati nel registro del 1407/08 Catania registra il maggiore movimento, con 77 imbarcazioni, segue Trapani con 57, poi Palermo con 46, Vendicari con 40, Siracusa con 38, Termini con 30, Castellammare e il Vallone con 29, Agrigento e Sciacca entrambe con 26, Bruca (Brucoli) e Licata entrambe con 21, Marsala con 18, Mazara con 16. Taormina figura con ben 35 imbarcazioni, ma si tratta di barche di portata ridotta. Questi dati numerici, però, ci dicono poco sugli approdi, perché il loro numero non è in alcun modo legato alle infrastrutture portuali, ma solamente all'intensità contingente dei commerci. Ce lo ricorda ancora Trasselli, che relativamente al XV secolo descrive dettagliatamente questi porti, diffondendosi anche su quelli che non erano caricatori⁷. Trecento anni dopo la situazione non si sarebbe granché modificata, come possiamo evincere dall'elenco riportato da Antonino Blando nel suo lavoro sui porti del grano siciliano nel XVIII secolo:

I caricatori siciliani possono essere divisi in tre gruppi: il primo riesce a immettere sul mercato oltre un milione di salme di frumento ognuno e ne fanno parte Girgenti, Licata, Termini e Sciacca; il secondo commercializza tra le centomila e il milione di salme e comprende Catania, Terranova, Pozzallo, Tusa, Marsala, Mazara e Trapani; con meno di centomila salme, del terzo gruppo fanno parte Palermo, Siculiana, Augusta, Roccella, Vindicari, Agnone, Cefalù, Acireale, Taormina, Aci S. Antonio e Caronia. Dai magazzini e dalle fosse del primo gruppo di caricatori parte il 68% del grano diretto «infra Regno» e l'87% di quello per «extra Regno». Rispetto al totale complessivo «estratto» dalla Sicilia nell'arco di un secolo, questi caricatori riforniscono l'81% del mercato. Il 15% è invece rifornito dai caricatori del secondo gruppo che in un secolo commercializzano il 27% del grano per «infra Regno» e il 10% per «extra Regno». Il terzo gruppo arriva appena a una quota del 4% del mercato complessivo che comprende il 3% dei flussi di grano per

⁷ Trasselli, *Porti e scali* cit., pp. 265-268.

l'interno e il 5% di quelli per l'estero.⁸

Termini

Convergiamo, dunque, su Termini, partendo dalla descrizione che ne fa Idrisi a metà del XII secolo nel Libro di Re Ruggero:

Ad una giornata di cammino da Palermo sorge verso levante la roccaforte di Termini, sistemata sopra un poggio prospiciente al mare. Rocca fra le più imponenti e sito fra i più raggardevoli, essa è circondata da un muro e presenta resti di antiche costruzioni fra le quali un anfiteatro di mirabile struttura che attesta la valentia del suo architetto. Termini, che ha una fortezza di recente costruzione, è dotata di due bagni sontuosi posti l'uno vicino all'altro, sui quali sorge un antico edificio⁹.

Non sono molto diverse le parole di Ibn Jubayr, il viaggiatore musulmano andaluso che nel 1184 si trova a passare dalla Sicilia: «in sito più ameno che quello di Cefalù, è forte e sta in alto a cavaliere sul mare. I musulmani tengono in Termini un borgo grande con moschee. La città ha una rocca elevata e difendevole: al basso scaturisce un'acqua termale, che rende superflua agli abitatori [la costruzione d']un bagno. È paese fertile e abbondantissimo.»¹⁰

Sono pochi ed essenziali elementi che ci parlano di una città in posizione strategica, dominata da una fortezza che ne garantiva ulteriormente la protezione, ricca di acque, anche termali, e circondata da un territorio fertile [fig. in appendice]. Questi cenni sul territorio mancano però di un elemento dinamico (desumibile, almeno in Idrisi, dalla descrizione dei siti circostanti), che appartiene alla lunga

⁸ A. Blando, *I porti del grano siciliano nel XVIII secolo*, in «Mélanges de l'École française de Rome. Italie et Méditerranée», 120, 2 (2008), *Le livre scientifique aux débuts de l'époque moderne. Entrepôts et trafics annonaires en Méditerranée*, pp. 521-540, p. 527.

⁹ Idrisi, *Il libro di Ruggero. Il diletto di chi è appassionato per le peregrinazioni attraverso il mondo*, traduz. e note di U. Rizzitano, Palermo 2008, p. 31.

¹⁰ M. Amari, *Biblioteca arabo-sicula*, Torino-Roma 1880, vol. I, pp. 152 s..

durata, la naturale posizione di sbocco delle aree interne, di vastissime aree in cui la coltivazione granaria ha avuto un ruolo rilevante già dall'antichità. Il territorio economico gravitante su Termini consisteva in un grande ventaglio che andava da Trabia a Caccamo, da Brucato a Collesano, a Caltavuturo, a Polizzi, a Petralia Soprana e Sottana, includendo anche la maggior parte del versante occidentale delle Madonie. Termini era poi un cruciale nodo di collegamento viario: le strade che collegavano il territorio delle Madonie incentrato su Polizzi (Generosa), attraverso Caltavuturo e Sclafani, convergevano su Termini, che finiva, quindi, con l'essere una tappa obbligata e il primo punto di sbocco sul mare di un'ampia regione che presentava un insieme di terre in cui predominavano distese ondulate, fra i 300 e i 600 metri di altezza, che bene si adattavano soprattutto alla coltura cerealicola e alla pastorizia. «Il paesaggio costiero presentava una lunga fascia pianeggiante, da Termini verso Cefalù, solcata dai bacini fluviali del Torto e dell'Imera settentrionale, mentre ad ovest dell'abitato scorreva il “fiume di Termini”¹¹

Ed è questo l'elemento propulsivo che garantisce ricchezza a Termini, perlomeno fino alla fine del Duecento, quando le circostanze legate all'evoluzione della guerra del Vespro renderanno la cittadina tirrenica uno dei bersagli prioritari delle campagne militari angioine per la mai del tutto compiuta e alla fine fallita riconquista dell'isola. Termini nel Trecento attraverserà una durissima e prolungata crisi, favorita da tre componenti lungamente concomitanti: guerra, peste e lotte intestine dell'aristocrazia isolana. Una crisi che ne avrebbe dimezzato la popolazione¹², ma che fu alla fine superata dalla col-

¹¹ Dentici Buccellato, *Governo urbano* cit. p. 269.

¹² Ivi, pp. 255 s.: «Qualsiasi ipotesi numerica, per il tipo di fonti di cui disponiamo, risulta essere ovviamente approssimativa. È utile però sapere che, nella piena seconda metà del Trecento, la popolazione doveva contare circa 1500 abitanti, senza calcolare la comunità ebraica presente e attiva nella terra. Nel 1282 vengono calcolati per Termini 560 fuochi, nel 1376 280, nel 1439 150: sul primo dato c'è da dire che siamo nel periodo di massima espansione demografica e, quindi, non meraviglia se, a distanza di un secolo, la popolazione si sia in pratica dimezzata; più perplessi ci lascia l'ultimo dato, anche perché, in generale, un aumento, pur se moderato, si registrava proprio verso il 1440 e poi, più tardi, dopo il 1478. Il

locazione ideale dal punto di vista commerciale, tanto per le vie di terra quanto per quelle di mare, della città che, pertanto, già dalla fine del secolo e costantemente nel corso del Quattrocento, vivrà un deciso periodo di ripresa. Rosa Buccellato ci ha lasciato in più lavori, che abbiamo già ricordato e che rimangono fondamentali, un quadro molto dettagliato della realtà urbana di Termini nella prima metà del XV secolo. Un quadro imprescindibile, soprattutto nella ricostruzione della costa e della vita che ferveva attorno al caricatoio, «l'elemento cardine, il filtro dell'economia cittadina»¹³.

Concentriamoci allora sul porto, ma sarebbe meglio dire sugli approdi, a cominciare dalla marina:

è qui che ferve la vita, qui approdano grandi e piccole imbarcazioni e da qui ripartono con i loro carichi di grano, trasportati incessantemente dai bordonari sui loro muli. Non esiste però un molo artificiale. Già nel XII secolo Ibn Jubayr era costretto ad approdare alla foce del fiume San Leonardo e, per l'alternarsi delle maree e i venti contrari, non aveva potuto salpare le ancore, ritardando la partenza da Termini. Nel XV secolo il mare doveva rientrare molto più di quanto non faccia oggi nella terraferma. Le imbarcazioni erano costrette ad avvicinarsi il più possibile alla riva, per poter procedere

dato, quindi, forse più probante e interessante da esaminare è quello che viene fuori dall'esame del sussidio per l'eliminazione dell'interdetto. Avremmo così per Termini, nel 1374, una popolazione di circa 1470 abitanti, cui è da aggiungere la comunità ebraica, ben presente e attiva nella terra. Se poi operiamo un confronto con altri centri dell'isola, vediamo che Termini si collocava con 280 fuochi ai livelli, all'incirca, di Caltavuturo (257), Cefalù (300), Petralia Sottana (292), Petralia Soprana (310), mentre era meno popolata di Gangi (359), Giuliana (400) e più popolata di Carini (56), Chiusa Sclafani (120), Monreale (223), Prizzi (86), Vicari (206); su altri livelli erano Caccamo, allora Caccabo, (583) e Castronovo (720). Un ultimo raffronto può essere fatto con la ben studiata Sciacca, che nel XV secolo doveva contare da 1600 a 2000 abitanti. Un raffronto basato sulla funzione di questo centro: Sciacca, infatti, era il porto naturale di Caltabellotta e Burgio, così come Trapani lo era di Erice. Termini era invece il porto di Caccamo e, quindi, assorbiva i bisogni di un centro interno ancora più popoloso, con cui confinava il proprio territorio e in cui si allargavano gli interessi delle famiglie termitane.»

¹³ Ivi, pp. 262 s.

alle operazioni di sbarco e imbarco; l'insenatura doveva comunque presentare scarsi margini di sicurezza se un castigliano, patrono di una nave, protestando contro un mercante di Valencia, lo accusa di essersi recato a Termini e di essere rimasto *in dicto carricatorio quod est ut vulgariter dicitur playa scoperta*, con il rischio di perdere la nave del valore di 6000 fiorini. Ma alla mancanza di un molo artificiale e ai rischi della costa, frequentemente battuta dai venti, sopperisce la garanzia di una protezione militare contro le navi nemiche o corsare; il cariatore funziona grazie alla presenza di numerosi magazzini, che consentono lo stoccaggio delle merci e non creano problemi per i traffici commerciali. I magazzini si estendono per una vasta area, frammati a *casalina* e a *viridaria*; ne sono proprietari [...] gli esponenti di quei gruppi familiari che qui hanno interessi da tutelare o che controllano le esportazioni.

Il mare è visto dunque prioritariamente come il mezzo che garantisce, al netto di tutti i rischi ad esso connessi, un commercio agevole; la grande arteria su cui può riversarsi e diffondersi la produzione di un enorme territorio agricolo. Ed è il mare che propizia i contatti con i mercanti forestieri e con uomini dei più svariati paesi, nonostante il litorale termitano non fosse per nulla sicuro perché spesso investito dai venti settentrionali. Diverse, infatti erano le imbarcazioni che affondavano proprio a causa dell'influenza negativa del tempo e delle proibitive condizioni del mare in assenza di un vero e proprio porto e di pur minime installazioni portuali. Un pontile documentato nel 1370 è in rovina o non esiste più nei primi anni del Quattrocento, quando le imbarcazioni devono essere caricate in condizioni di estrema precarietà¹⁴. Eppure, nonostante la carenza di attrezzature portuali la marina di Termini, sovrastata e militarmente protetta dalla ben munita fortezza, resta un punto di approdo dinamico per i mercanti regnicoli e forestieri pur con momenti di stasi o di crisi nel traffico internazionale causati solo dalle contingenze politiche del momento.

Tra i mercanti forestieri, presenti in gran numero a Termini e nel suo porto, le presenze più rimarchevoli sono quelle dei Genovesi, ma

¹⁴ Dentici Buccellato, *Un porto granario* cit., p. 249.

più precisamente liguri che spesso ricadono sotto questa onnicomprensiva denominazione. Tra i mercanti e padroni di navi spiccano genovesi come Domenico Fossatello, Tommaso Spinola, Giacomo Iura, Tisi Doria, Aloisio Conforto, che nel 1407/8 avrebbe imbarcato ben 2296 salme di frumento di cui 1016 caricate su una nave catalana, seguito da Tisi Doria con 1521 salme. Dal 1410/11 e per qualche altro anno, i Genovesi controllano quasi tutte le estrazioni. Nel 1410 Andriolo Doria estrae 3.331 salme e 8 tumoli di frumento e 292 cantari di formaggio; Tommaso Spinola ben 3059 salme. Nel 1413/14 fra gli esportatori spicca il genovese Giorgio Cicala. Alla metà del Quattrocento, superati i decenni di dura ostilità con Alfonso il Magnanimo, sono ancora i Doria e gli Spinola, stavolta Galeazzo e Damiano, a figurare tra i più grossi esportatori: il primo acquista 1.548 salme, il secondo 845.¹⁵

Con il passare dei decenni nel corso del secolo diventeranno più numerosi i Catalani, sotto la cui denominazione ricadono non solo i Barcellonesi, ma anche i Valenzani e i Maiorchini. Alcuni di loro, come Gerard Gui¹⁶ e il castigliano Martin la Quattra si installeranno definitivamente a Termini¹⁷. I Catalani diversamente dai Genovesi, che si spostano su più lunghe distanze, trafficano prevalentemente nei caricatori adiacenti. Nel 1407/08, comunque, Francesco Ponzu giunge a Termini da Palermo e vi estrae 1.1948 salme e 8 tumoli di frumento. L'anno seguente ne estrae 731 in società con Bernardo Ferrer e Bartolomeo Incabanes. Degna di rilievo, poi, è la nave di Simone Muncoffa e di Giovanni Gimmera su cui si trova anche Pere de Queralt, importante personaggio e anche governatore generale d'Aragona, che carica 866 salme di frumento oltre alle 381 dei patroni. Dopo pochi giorni la stessa nave sarà a Trapani per caricare altre 1002 salme e 740 salme per Tisi Doria.

¹⁵ Ivi, p. 254.

¹⁶ H. Bresc, *Reflets dans une goutte d'eau: le carnet de Girard de Guy, marchand catalan à Termini (1406-1411)*, in «Archivio Storico Messinese», 77 (1999), pp. 5-47.

¹⁷ Dentici Buccellato, *Un porto granario* cit., pp. 254 s.

Non mancano nemmeno i Toscani. Non tanto i Fiorentini, come ad esempio Giovanni Tosinghi che, intorno al 1440, imbarca considerevoli quantitativi di grano su navi di patroni iberici, quanto piuttosto i Pisani. Anche se sarebbe meglio dire i Pisani che si avviano a diventare Siciliani dopo la conquista della loro città d'origine da parte di Firenze. Tra di loro spiccano Pietro Gaetani, Ranieri de Risignano, Antonio e Chillino de Settimo, Mariano Agliata¹⁸.

Esiste, poi, una corposa schiera di Siciliani dediti all'esportazione, in particolare membri del ceto dirigente termitano, a partire da quelli che erediteranno per lunghi periodi la carica di viceportolano, i Salamone. Accanto a loro i detentori della secrezia locale, i de Aricio.

Tra i molti uomini dediti alle attività di commercio marittimo va sottolineata la presenza dei marinai e degli imprenditori di Lipari, sudditi dal 1339 del regno angioino di Napoli¹⁹ ma che, grazie soprattutto a una serie di privilegi di esenzione dal pagamento dei dazi di esportazione concessi loro da Alfonso il Magnanimo, finiranno per costituire la componente decisiva dei commerci marittimi dell'area, perlomeno fino al 1544, quando la popolazione di Lipari subirà il saccheggio e la deportazione ad opera di Ariadeno

¹⁸ Ivi, p. 256. «Agapito di Bartolomeo, incaricato di acquistare frumento in Sicilia dagli ufficiali dell'abbondanza di Firenze in un momento di grave carestia. Nel corso del secolo figureranno altri mercanti fiorentini tra cui Giovanni Tosinghi, che nel 1438 carica per porto pisano sulla nave Santa Maria de Sotterranea di Hochua de Matrico di Siviglia. Qualche anno dopo il Tosinghi è ancora a Termini da cui esporta 1058 salme di frumento sulla nave Santa Caterina di cui è patrono Arnau in Tabulari di Collioure. Molti sono anche i Pisani, ormai in fase di definitivo insediamento in Sicilia. Tra questi Peri Gaetani, cittadino di Messina».

¹⁹ Per una ricapitolazione cfr. M. C. Rugolo, *Società e istituzioni a Lipari nel secolo XIV*, in *Città e vita cittadina* cit., pp. 275-284, nonché S. Fodale, *La contesa nel Trecento per le isole siciliane*, in *Mediterraneo d'Africa*, cur. M. Miglio, Roma 2024, pp. 101-112.

Barbarossa²⁰. Una componente che Bresc definisce “subalterna”²¹, solo perché trasporta quantitativi inferiori di merci rispetto a Genovesi e Catalani, ma che risulta essere la componente umana più presente nei traffici marittimi lungo la costa tirrenica della Sicilia. Se, infatti, un po’ in tutti i porti e caricatori dell’isola è possibile constatare presenze “forestiere”, è solo a Termini e nella fascia tirrenica che la componente liparota diventa significativamente consistente. Ce lo ricorda ancora una volta Rosa Buccellato, innestando i frutti delle proprie ricerche d’archivio sui lavori fondamentali di Maria Carmela Rugolo:

[i Liparoti] erano l’elemento di collegamento tra Termini e il Valdemone, la Calabria e Messina, con piccoli ma frequenti trasporti su imbarcazioni che raramente superavano le 50 salme di portata. Specializzati nel trasporto di frumento e formaggio, tornavano con carichi di legno da costruzione o per utensili del Valdemone e della Calabria o, quando i trappeti da zucchero lavoreranno a pieno ritmo, con legna da ardere del Valdemone. Alcuni liparoti si spingono anche sino a Napoli o a Gaeta: è il caso di Anfuso Trimarchi che carica sulla sua barca 100 salme di orzo e 13.28 cantari di formaggio e si impegna a portare al suo ritorno a Termini travi e pali di legno di castagno di diverse dimensioni, o della barca del catalano Beninati Belpuig, di cui è patrono Alfonso di Lipari, che carica frumento per Gaeta.

Dalla Calabria proviene il legno che Giovanni Vinci di Lipari vende al secreto di Caccamo. [...] Legna e vino calabresi sono prodotti che arrivano a Termini anche ad opera di calabresi, come nel caso di Petruccio di Pirillo di Santo Noceto, oggi San Lucido, che insieme con Donato Salamone, noleggia una barca di un’abitante di Termini con un equipaggio di 7 persone per trasportare nella zona tra Paola, Cetraro, Santonocito e Fiumefreddo 60 salme di frumento e qui ca-

²⁰ Sulla vicenda si rimanda a G. Restifo, *Un drammatico sradicamento e un convulso ripopolamento: Lipari dopo il 1544*, in *Atlante dei beni Etno-Antropologici eoliani*, cur. S. Todesco, Palermo 1995, pp. 45-59.

²¹ H. Bresc, *Un monde méditerranéen. Économie et société en Sicile (1300-1450)*, Roma-Palermo 1996, p. 257 s.

ricare vino per Termini o Palermo. Angelo Trava di Tropea, indicato come abitante di Termini, esporta per conto del maestro secreto formaggio, tonnina, biscotto e candele per la città di Tropea.

[...] Sempre stretto è il legame tra i personaggi termitani di spicco e i liparoti. Antonio Grasso di Lipari, ad esempio, vende ad Antonio de Aricio un terzo della sua barca *San Giuliano* che staziona a Termini *in loco magazenum* per 5 onze. La barca è completamente corredata e il compratore presta al liparoto sei onze. Tommaso de Ambrisciano di Lipari noleggia all'ebreo Scibile Azir di San Marco [l'attuale San Marco d'Alunzio] la barca *San Bartolomeo* per portare 12 salme di frumento da Termini fino alla spiaggia di *Petra di Roma*. Con la stessa barca Tommaso aveva esportato da Termini lana per due onze per conto di Antonio de Aricio. Ancora un de Ambresciano, ovvero Nicola figlio di Tommaso, che possiede una barca de rivera la noleggia al magister Lorenzo de Puket di San Marco per portare 20 salme di frumento da Termini a San Marco. Le barche di Lipari giocano quindi un importante ruolo nel commercio a breve raggio²².

Un testamento emblematico

Abbiamo potuto constatare, dunque, frequenza e varietà delle presenze mercantili a Termini. Sappiamo bene che non si tratta di una novità per la Sicilia degli ultimi secoli del Medioevo, ricca di uomini venuti da terre più o meno lontane che in tempi più o meno rapidi e con le più svariate modalità, non di rado culminate in definitivi innesti e trasferimenti, hanno significativamente trasformato la società isolana. Soprattutto a partire dai porti, grandi e piccoli, spazi costitutivamente deputati allo scambio di merci, e all'incontro di uomini, di idee, di riti.

Proveremo, allora, a convergere verso un elemento che caratterizzi specificamente il porto di Termini. Un elemento al quale abbiamo già fatto cenno, in particolare sottolineando le presenze dei Liparoti e la loro attività che, come stanno dimostrando ricerche recenti, non si limitavano solo al commercio a breve raggio²³. Questo elemento

²² Ivi, p. 259 s.

²³ Sia consentito rimandare a F. P. Tocco, *Riflessioni sulla presenza di Liparoti nei re-*

deve riconoscersi nella rete di scambi, anche minuti, tra porti tirrenici, in un ambito in cui Termini gioca un ruolo primario e i cui estremi vanno dalla costa settentrionale della Sicilia sino a Gaeta, i cui mari-nai sono tra i più attivi, arrivando a proiettarsi a partire dallo spazio tirrenico anche verso aree ben più distanti. Come quando, «nel 1434 Giovanni Olzina, signore di Termini, prende a nolo [a Termini] la nave S. Cristoforo di Antonio Latrus di Gaeta, con un equipaggio di 18 uomini, per portare 530 salme di frumento, da vendere a 1 ducato veneto a salma, a Candia, Rodi e Chio, e solo dopo aver venduto tutto il carico la nave potrà proseguire per Costantinopoli»²⁴.

Per cogliere sinteticamente questa specificità ci avvarremo, per concludere, di un documento inedito che, tra i molti già studiati e ancora da studiare tra le carte notarili di Termini, in poche righe mostra l'esistenza di questa specie di repubblica del mare, umile, se si vuole, ma dalle dinamiche molteplici e intense che fa da sottofondo a rotte più ambiziose e impegnative che su di essa si innestano, le genovesi e le catalane, e che costituisce la linfa vitale degli scambi economici tra Mezzogiorno e Sicilia. Il documento in questione, la cui trascrizione si riporta in appendice, è un testamento che, come solitamente avviene per questa tipologia di fonti, può offrirci il vivido riassunto di un'intera esistenza.

Il 4 febbraio del 1420 il napoletano Antonio Scalzuni, ma in un atto di pochi giorni dopo vedremo che si chiamava anche o era detto “Stortu”, forse solamente di passaggio da Termini, dove è approdato con la sua imbarcazione, uno scifo, comprende che sta per arrivare la sua ultima ora, e chiama il notaio per rogare un testamento nun-cupativo. Antonio è un uomo che definire marinaio forse sarebbe ri-duttivo, mentre sarebbe eccessivo definirlo armatore, come vedremo meglio tra breve. Certamente, comunque, è un uomo di mare, che verosimilmente ha vissuto prevalentemente in mare e le cui ultime volontà abbracciano tutta la costa del Tirreno meridionale e i suoi

gigli quattrocenteschi del maestro portolano del Regno di Sicilia, e alla relativa bibliografia, di imminente pubblicazione sulla «Rivista dell'Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea».

²⁴ Dentici Buccellato, *Un porto granario*, cit., p. 256.

uomini, coinvolgendo quei porti che costituivano i gangli vitali del commercio di una marinaria forse “subalterna”, in un turbinio di genti, merci, terre.

Il testatore dichiara di non avere parenti, e di conseguenza decide di nominare suo erede universale un conterraneo e carissimo amico, così almeno lo definisce nel testamento, Andrea Carlino, che risiede a Termini. L’unico punto di riferimento del testatore è questo amico, non c’è nessuno ad aspettarlo altrove, nemmeno una chiesa o una terra, e infatti Antonio prescrive di essere sepolto a Termini, nella chiesa di San Francesco, dove giaceranno per sempre le sue spoglie mortali. A differenza di quanto avveniva di solito, come spesso attestano le carte d’archivio, il suo corpo non avrebbe poi dovuto essere traslato a Napoli, o in qualche altro luogo a lui elettivamente più vicino. Sarà Andrea Carlino a occuparsi della messa funebre e della tumulazione.

Segue poi l’elenco dei crediti e dei debiti e il piccolo, ma non proprio irrigorio patrimonio del napoletano Antonio, che ci offre un caleidoscopio di porti e personaggi dalle più disparate provenienze e cittadinanze, eloquente dimostrazione di un concetto recentemente ribadito, ma ben noto a chi sappia considerare il mare nella sua più profonda essenza. Siamo di fronte a un *limen*, che solo talvolta, e sempre in maniera prima o poi destinata a fallire, gli uomini vorrebbero rendere un *limes*.

Il nostro testatore dichiara di dover ricevere da Tommaso di Brogna di Paola 2 onze d’oro e 12 tarì. Dovrebbe essere la restituzione di un prestito la cui attestazione è riportata in una scrittura redatta dal debitore e custodita da un mercante catalano, Bernardo Blasco. Poi Antonio dichiara di dover ricevere 11 tarì e 5 grani di gigliati, anche in questo caso in restituzione di un prestito, da Pichulo, un abitante di Torre di Napoli, cioè Torre del Greco, abitante a Palermo, come da scrittura del testatore. La cifra è stata versata davanti a dei testimoni per noi importanti, perché sono i componenti dell’equipaggio del piccolo vascello di Antonio Scalzuni. Si tratta di Antonello e Domenico Turniaco, Retornato Vetero de la Scalia, cioè di Scalea, dei quali si dice espressamente che sono i suoi marinai, nonché di una presenza femminile, sulla quale lasciamo libera l’immaginazione dei lettori: Maddalena di Roma. Il testatore deve ricevere ancora,

come restituzione di un altro prestito, 6 tarì e 10 grani di gigliati da Guglielmo *de la Stosa*.

Questo per quanto riguarda i crediti. Sul versante dei debiti, invece, Antonio Scalzuni deve a un ischitano del quale non ricorda il nome 2 onze e 10 tarì, come da scrittura fatta tra di loro; deve ben 9 onze d'oro di gigliati a causa di un mutuo e dell'acquisto di panni a Pietro di Napoli, *sansaro*; afferma, inoltre, di dovere a un mercante genovese, di cui fornisce solo il nome, Tomao, ma del quale dice che era stato capitano della terra di Tropea, 13 tarì per l'acquisto di un *cappitello*. A un certo Scannapapari deve 1 tarì, per del vino. Al tesoriere della chiesa madre di Tropea, inoltre, deve un'onza per un prestito per il quale aveva lasciato in pegno una *choppa*, cioè una giubba, di colore blu foderata di tela, due balestre genuisiche, una cinta, nonché due spade, una tunica di colore blu, che non appartiene a lui, ma a Retornato il suo marinaio di Scalea, e un cappuccio di panno *gamillino*.

Conclude il testamento elencando i suoi beni, che consistono in 8 onze d'oro, tre terze parti di uno scifo, dunque l'intera imbarcazione, che verosimilmente è quella con la quale percorreva con i suoi marinai il Tirreno, con tre parti su quattro di corredo dello scifo, mentre la rimanente è di Thomeo Pini, armiere. Il testamento si chiude istituendo i fedecomessi che sono Antonio de Asuto di Napoli e il notaio rogante, Giuliano de Bonafede di Termini.

Poche righe, certo. Ma poche righe che ci restituiscono l'agile affresco di un universo di uomini dalle più disparate provenienze e di porti: Termini, Torre del Greco, Napoli, Ischia, Paola, Scalea e, soprattutto, Tropea che figura a più riprese. Un altro porto, quello di Gaeta, si aggiungerà, sebbene indirettamente, a questi pochi giorni dopo la stesura del testamento, quando Andrea Carlino, morto ormai il suo carissimo amico, con un atto che si riporta parzialmente in appendice istituisce rappresentante legale Antonio di Gaeta perché si rechi a Paola, in Calabria dunque, per recuperare da Giacomo Greco di Paola un'onza d'oro e 27 tarì di gigliati che un tempo il defunto Antonio, che in quest'atto di cognome fa Stortu, doveva ricevere, come da scrittura sottoscritta da Tommaso Brogna giudice di Paola e da 5 altri testimoni.

Un universo antropico, come si è visto, che aspetta ancora di essere pienamente riportato alla luce.

APPENDICE DOCUMENTARIA

Doc. 1. Testamento di Antonio Scalzuni di Napoli, 4 febbraio 1420. ASTI, *Notaio Giuliano de Bonafede*, reg. n. 12831, ff. 67v-68v.

Quarto die mensis februarii terciedecime indiconis notumfacimus et testamur / quod Antonius Scalzuni civis civitatis Neapoli coram nobis presens et in nos / primo consenciens etc. iacens infirmus in lecto in terra Termarum licet sit / gravis sui corporis sanus tamen in mente rette loquens timensque propterea divinum / iudicium repentinum ne forte quod absit sub silencio vitam suam feniret *[sic]* / de suis bonibus *[sic]* omnibus volens dispensare procuravit et fecit suum ultimum / nuncupativum testamentum per quod cassavit etc. Et voluit et mandavit etc. *[Spazio vuoto]* Et quia capud *[sic]* testamentum est hereditas *[Spazio vuoto]* Imprimis dictus testator instituit fecit et sollemniter ordinavit suum / heredem universalem super omnibus bonis suis mobilibus et stabilibus / seseque moventibus et melius apparentibus Andream Carlinum de / Neapoli habitatorem terre Termarum eius dilectum et carum amicum in defectu/ consanguineorum non habencium preter inlegatis etc. fide infra- scriptus etc. // Item elegit sepelliri corpus suum in ecclesia sancti francisci de Terminis cui ecclesie / legat illud quod fuerat licitum pro iure sepulture ad discretionem sui heredis et fideycommissariorum. / Item legat pro processione et cappellania matris ecclesie terre Termarum tarenos x et grana x. Item legat pro processione et cruce sancti francisci de Terminis – tarenos ij et grana x. Item legat pro sermone – grana x. Item legat tantam ceram quod fit sufficiens ad discretionem fideycommissariorum suorum. Item legat pro missis sancti gregorii – tarenos x et grana x. Item legat pro maleablatis incertis – tarenos vj. Item dictus testator asserit recipere debere a Thomasio de Brogna de Paula / uncias auri duas et tarenos duodecim ex causa mutui ut asserit contineri in quadam / scriptura facta manu dicti debitoris que est penes Bernardum Blascum mer-/

catorem cathalanum. Item asserit recipere debere a Nicolao Pichulo incola Turris Neapoli habitatore / civitatis Panormi ex causa mutui ut asseritur contineri in quadam scriptura dicti / testatoris tarenos undecim et grana quinque de gigliatis quos mutuatos / fuerunt coram Antonello Turniaco, Dominico Turniaco et Retornato Vetero / de la Scalia suis marinariis nec non et Magdalena de Roma. Item asserit recipere debere a Guillelmo delascosa ex causa mutui tarenos vj et grana x / de gigliatis. Item asserit se teneri et dare debere cuidam homini de Ysca nomen cuius dixit / ignorare uncias duas et tarenos decem vigore scripture inter eos facte. Item asserit se teneri et dare debere Petro de Neapoli sansaro uncias / auri novem de gigliatis tam ex causa mutui quam venditionis panni. Item asserit se teneri et dare debere Thomao mercatori ianuensi olim / capitaneo terre [sic] Trupie tarenos tresdecim ex causa vendicionis unius cappitelli. / Item asserit se teneri et dare debere scannapapari ex causa vendicionis vini tarenum j. / Item asserit se teneri et dare debere thesaurario maioris ecclesie civitatis / Trupie unciam auri unam ex causa mutui penes quem asserit loco pignoris // dimisisset choppam unam coloris bleuis infoderata de tila, / Item balistas duas / genuiscas et chintum unum. Item enses duas. Item tunicam unam coloris bleuis / que tunica est dicti Retornati sui marinarii. Item scappuchinum unum panni / gamillini. / Item asserit tenere hec bona videlicet: Imprimis uncias auri octo que sunt in posse eius heredis. / Item tres tercias partes unius sckifi cum tribus partibus corrediis, reliqua vero quarta / parte dicitur esse Thomei Pini armeri. Item suos fideycommissarios instituit Antonium / de Asuto de Neapoli et me predictum notarium quibus legat pro eorum labore quilibet tarenos vj. / Et [...] / Testes presbiter Antonius Sardus, Andreas Bonafide, magister Aloysius de Balzamo / Antonius de Asuto, magister Alduicius de Cavaro, Ninus Sicha, magister Rogerius de Arsilia / Masius de Ginaro, Antonius Turniaco et Retornatus Vetero de la Scalia.

Doc. 2. Mandato di procura di Andrea Carlino. ASTI, *Notaio Giuliano de Bonafede*, reg. n. 12831, f. 71r-v

Septimo die mensis februarii terciedecime indictionis notumfacimus et testamur quod Andreas / Carlinus de Neapoli habitator terre Termarum Insule Sicilie heres ut constituit quondam / Antoni Storti de Neapoli [sovrascritto: ut constituit ex tenore unius testamenti manu

mei predicti notarii], noviter defunctus in dicta terra Termarum ut etiam constitit, coram / nobis presens, confisus de sufficiencia et probitate Antoni da Iohanne de Gaeta / ibidem presens et onus infrascripte procuracionis in se sponte et voluntarie suscipientis / cum qualibet iuris sollemnitate prout melius dici et nominari potest ipsum Antonium / de Iohanne in suum procuratorem, actorem, factorem, negotiorum gestorem et nuncium specialem consti-/tuit, fecit et sollemniter ordinavit ad conferendum se vice nomine et pro parte dicti / Andree Carlini heredis et constituentis in Terra Paule, videlicet in territorio Calabrie / et ibidem ad petendum, exigendum, recipiendum, recuperandum constituendum et habendum / vice nomine et pro parte dicti heredis constituentis a Iacobo Greco de dicta terra Paule // incola vel habitatore unciam auri unam et tarenos vigintiseptem de gigliatis / quas olim idem quondam Antonius Stortus recepi et consequi tenebatur a dicto Iacobo / Grego. Et nunc per consequens dictus Andrea constituens eius heres vigore et auctoritate / cuiusdam note vel scripture facte [*sovrasvritto*: in dicta terra Paule] olim xxiiij mensis octobris presentis anni xiiij indictionis / inter dominum quondam Antonium et prefatum Iacobum debitorem in qua nota vel scriptura / sunt subscripti Thomasius Brognus Iudex dicte terre Paule et quinque alias testes sequentes. Et ad quietandum, liberandum et absolvendum eundem Iacobum Grecum debitorem / heredes et bona sua per aquiliana stipulacionem de toto eo quod ab ipso recipitur et habitur / de debito predicto et ad cautelam et certitudinem dicti Iacobi debitoris cartam puplicam / vel privatam faciendum et fieri mandandum omni qua expedit sollepnitate [sic] vallatas. [...] *Continua con il formulario di chiusura.*



Fig. 1. Tiburzio Spannocchi, *Descripción de las marinas de todo el Reino de Sicilia*.
Vista dal mare di Termini e della sua riviera intorno al 1580.

FRANCESCO PAOLO CAMPIONE

*Tra l'Oreto e l'orrore: memorie, paesaggio, architetture
del porto di Sant'Erasmo a Palermo*

Nel corpo del sistema portuale di Palermo l'approdo di Sant'Erasmo [fig. 1], o meglio ciò che resta della sua originaria funzione infrastrutturale, occupa la porzione più orientale della linea di costa su cui si affaccia l'abitato storico, e in passato segnava – con la litorina foce del fiume Oreto – una specie di confine topografico e difensivo della città.

Le vicende del sito¹, ricco di evidenze storiche e di memorie architettoniche, sono intimamente legate alla presenza di un cospicuo numero di attività produttive (oggi quasi del tutto scomparse), e all'uso che di questa contrada – per un lungo periodo della sua storia – fece il potere giudiziario della città. Una storia che, come vedremo, evoca ricordi dolorosi e una terrificante testimonianza di fanatismo religioso. Sebbene utilizzato sin dall'antichità (ma indagini archeologiche sistematiche nella zona non sono mai state effettuate), la prima notizia risale all'età musulmana. Intorno al 973 il geografo iracheno 'Abū 'al Qāsim Muhammad 'Ibn Hawqal nel *Libro delle vie e dei reami*² riportava la presenza presso la foce del fiume Oreto di diversi mulini ad acqua³. In quello stesso periodo, il piano di Sant'Erasmo

¹ Il sito e l'area circostante sono stati oggetto di un ampio ed erudito studio condotto da P. Lo Cascio, *Il Piano di Sant'Erasmo. Mille anni di Storia alla Marina di Palermo*, Palermo 2008.

² 'Ibn Hawqal, *Libro delle vie e dei reami*, Biblioteca arabo-sicula; ossia Raccolta di testi arabi che toccano la geografia, la storia, la biografia e la bibliografia della Sicilia, cur. Michele Amari, Torino-Roma 1880, vol. I, pp. 10-27, a p. 14.

³ «[Scorre] a mezzogiorno del paese un grande e grosso fiume che s'appella Wādī

è già luogo deputato alle esecuzioni capitali, essendovi impiccato un tale Abu al 'Hasan reo di furto.

Il 6 agosto del 1063 alcune navi pisane presso la foce del fiume Oreto sbarcano un piccolo contingente di fanti e cavalieri, e razziano alcune dimore suburbane della zona. Lo scontro con le truppe musulmano-palermite avviene proprio nel piano di San'Erasmo che, evidentemente, a quella data non è ancora munito di efficaci strutture difensive.

Nel 1156, ormai in piena età normanna, vi viene eseguita la condanna a morte del musulmano Umar, reo di ribellione: rievocando la morte di Attilio Regolo, viene infilato in una botte chiodata e fatto rotolare lungo il piano finché la botte stessa non fu abbandonata alle acque del porto⁴.

Al di là di questo utilizzo cruento del sito, che come vedremo continuerà per tutta l'età moderna, il porto di Sant'Erasmo e la contrada omonima rivestiranno un ruolo fondamentale nella economia e nella difesa del territorio circostante. Tradizionale sbarcatoio dei tonni fino agli inizi del XX secolo [fig. 2], l'approdo godeva di una particolare situazione morfologica [figg. 3-4] caratterizzata – nella porzione più a sud – dalla presenza uno sperone di roccia (tradizionalmente denominato *Capicello*) che garantiva un'ampia visuale sul golfo di Palermo tra il Monte Pellegrino e il Capo Zafferano. Su questa piccola penisola, già prima del 1440, un *Tomeus Magistri Antonii* risulta concessionario dell'utilizzo di una piccola tonnara, già allora particolarmente attiva⁵. Garantendo un introito di 1.027

⁴ 'Abbàs, sul quale son piantati di molti mulini; ma [l'acqua di esso] non si adopera all'[irrigazione degli] orti, né dei giardini».

⁵ La testimonianza è riferita da Michele Amari, *Storia dei Musulmani in Sicilia*, vol. III, Firenze 1872, parte II, p. 470: «Nè tardò guari in Palermo il supplizio dell'Attilio Regolo musulmano. Alzaron la forca su le sponde del Wadi-Abbàs, come s' addimandava l'Oreto appo i Musulmani, e torna appunto alla pianura di Sant'Erasmo, or tutta ingombra di fabbriche e di giardini, nella quale un tempo si eseguivano le sentenze capitali e fuvvi acceso nel secol decimottavo l'ultimo rogo dell'Inquisizione».

⁵ Francesco Maria Emanuele e Gaetani, marchese di Villabianca, *Il Palermo d'oggi* di Francesco M. Emanuele e Gaetani Marchese Di Villabianca, da' Mano-

scudi annuali, la tonnara (o *Tonnarazza*, come fu più comunemente conosciuta) rappresentava uno dei siti produttivi più vantaggiosi dell'intera costa palermitana. La stazione di pesca fu quasi certamente impiantata su delle preesistenze oggi non identificabili per via dei profondi rimaneggiamenti e delle distruzioni operate soprattutto nella prima metà del secolo scorso, ma che rappresentano ancora oggi una ininterrotta continuità architettonica. Il toponimo della contrada, riferito al santo protettore dei pescatori contro le tempeste, risaliva alla presenza di una chiesetta (forse addirittura di impianto bizantino)⁶ documentata però solo a partire dal 1399, quando nel

scritti della Biblioteca Comunale di Palermo, a' Segni QqE91-92, in *Opere storiche inedite sulla Città di Palermo ed altre città siciliane, pubblicate su' manoscritti della biblioteca comunale, precedute da prefazioni e corredati di note*, cur. G. Di Marzo, in *Biblioteca Storica e Letteraria di Sicilia*, vol. III, Palermo 1873, pp. 33-34: «Forte di Sant'Erasmo. - Forte, che sporge in mare e nella spiaggia orientale al punto finale della marina di Porta Felice. Fu fatto dal senato l'anno 1700, pretore Ferdinando Francesco Gravina, principe di Palagonia: ma poascia ripigliato venne ed armato insieme di cannoni ed attrezzi di guerra tra il settembre del 1744, pretore Giuseppe Emmanuello Ventimiglia, principe di Belmonte. Tommaso di Mastro Antonio anticamente fu signore di questo luogo, cioè nel 1440, detto allora il *Capicello*, per concessione avutane dal re Alfonso, con la facoltà insieme di erigervi una tonnara; motivo per cui fin d'allora dissesi, siccome attualmente dicesi, la punta della *Tonnarazza*. Ciò nonostante, per detto luogo del Capicello dee intendersi il posto ove ergesi la diruta casina *olim* di Niscemi, posseduta ora da Scibona, per essere ella stata la casa antica della tonnara del Mastro Antonio. Il luogo indi di San Giacinto Mira, con sua casena, adiacente al forte, l'ebbe concesso Antonio de Ballis, mastro razionale del regno, sul fine del 1500, oriundo di Trapani; ed ora è un pezzo di scoglio, dove un dì mise sua foce, a tempi nostri traslata altrove, il fiume Oreto. Or questo forte, che a fronte de' numerosi baloardi della città si può dir ridicolo, per la mutazione ora de' tempi è divenuto il sostegno della difesa della città. Nella presente maniera di assalire le piazze, per cui i nemici si avvicinano al lido colle barche piatte, si salvano essi da' cannoni troppo alti de' baloardi; ma mirabilmente sono puntati da' cannoni delle batterie a fior d'acqua, come è questo forte di Sant'Erasmo o della *Tonnarazza*».

⁶ Sull'edificio, ancora il marchese di Villabianca (ivi, pp. pp. 365-366): «S. Erasmo. – Chiesa suburbana, che, stando piantata alla punta di mare del piano di s. Erasmo, sotto il titolo di s. Erasmo martire, appartiene alla congregazione esistente in essa de' Naufragati. Fu ella anticamente ospizio de' frati Carmelitani Scalzi

Quaternus contines pisces sive tunnos custodito nell'Archivio Comunale di Palermo si fa menzione di una *Ecclesia Sancti Erasimi extra portam Graecorum*. L'edificio sorgeva affacciato sul braccio settentrionale della piccola insenatura portuale, nel sito che nel Settecento sarebbe stato rilevato dai principi di Cutò [fig. 5] per costruirvi la loro casina sul mare. Lo stesso luogo oggi è occupato dall'Istituto “Padre Messina”. La chiesetta, punto di riferimento della comunità di pescatori che utilizzava l'approdo, certamente conviveva difficilmente con la presenza delle stazioni produttive della zona e delle necessità difensive della porzione sud orientale della città, e dovette essere abbandonata già agli inizi del XVIII secolo.

La vicinanza con le sponde del fiume Oreto garantiva la presenza di una lussureggianti coltivazione di canne palustri, risorsa naturale dagli usi plurimi nel campo della costruzione, della pesca, della realizzazione di reticolati per l'essiccazione degli alimenti.

La foce stessa del fiume, luogo di passaggio di uccelli migratori, habitat naturale addirittura di una particolare varietà di storione (alcuni reperti della sua presenza nella zona ancora alla fine del XIX secolo sono oggi custoditi presso il Museo della Zoologia “Doderlein” dell’Università di Palermo⁷) e importante bacino di biodiversi-

di s. Teresa, come si legge negli atti di notar Martino Moscata di Palermo a 10 di novembre del 1658. Questi padri però avendola abbandonata, se la presero li mastri cordari, dalli quali finalmente è passata alla presente cennata congregazione de' Naufragati Dal luogo di questa chiesa anticamente facevasi la funzione della cavalcata dell'entrata in città dell'ambasciator di Catania in occasione de' parlamenti del regno. Ora però tal funzione si fa dall'Oratorio della compagnia della Carità, e si va in carrozza, e non mai a cavallo come per l'avanti. Vedasi Auria, Hist(oria) cronol(ogiva) de viceré di Sic(ilia) Pa(lermo), 1697, an. 1651, pag. 118. [Nota di Di Marzo: E più particolareggiate notizie di tal chiesa dà il Mongitore nel suo manoscritto delle Chiese nella campagna (fog. 285 e seg.). Ma essa non più esiste a' dì nostri, essendo stata in questo secolo in tutto abbattuta; e pare che da essa la congregazione de' Naufragati accennata dal Nostro, siesi trasferita in tempi non lontani nell'antica chiesa di s. Cristoforo fuori la porta di Termini, che perciò mutò il titolo in quello de' Naufragati, con cui essa al presente si appella, siccome di sopra è pur cenno. Ma non mi è noto all'uopo alcun documento].

⁷ Sull'argomento, cfr. G. Bellomo, E. Bellia, S. Lo Brutto, *Il Museo di Zoologia*

tà, ne facevano un luogo di caccia particolarmente rinomato. Il sito di Sant'Erasmo rappresentava in definitiva un ecosistema di grande importanza economica e sociale per la vita dell'intera città.

La *Tonnarazza* dovette entrare in disuso già alla fine del XVII secolo, sia per la concorrenza delle altre tonnare poste a nord del Porto di Palermo (Sferracavallo, Mondello, Vergine Maria, Acquasanta, San Giorgio), che non avevano subito il naturale processo di interramento dei fondali che invece caratterizzò il porticciolo di Sant'Erasmo; sia perché il mutato clima geopolitico nell'imminenza dello scoppio della Guerra di Successione Spagnola consigliavano di munire la porzione sud orientale della linea di costa della città di difese più efficaci. Nel 1709 una porzione della tonnara fu abbattuta per far posto al *Fortino della Tonnarazza*, in realtà una batteria di cannoni a pelo d'acqua [fig. 6] mimetizzata tra altri edifici civili. La particolare posizione delle bocche da fuoco, impostate su una traiettoria bassissima, permetteva di adottare una linea di tiro capace di attingere direttamente allo scavo delle navi nemiche, e di affondarle anche con un solo colpo. Nel 1757 quanto rimaneva della *Tonnarazza*, addossata alla batteria dell'omonimo fortino fu ceduta alla famiglia Mira, dei Marchesi di San Giacinto che detenevano – ormai sia pure solo a titolo onorifico – la capitania della casamatta. Le strutture, similmente alla casina dei Cutò che si affacciava dall'altra parte del porto, furono trasformate in una piccola residenza sul mare. Disadorna, certamente, oggi, nella forsennata ma in atto inane opera di recupero di luoghi non ancora sottratti a un pluridecennale degrado, l'impianto della casina dei marchesi di San Giacinto è stato sostituito da un palazzo destinato a una (almeno per il momento improbabile) "luxury home" [figg. 7-8-9].

Sull'altro fronte del porticciolo, l'edificio eclettico dell'Istituto Casa lavoro e preghiera "Padre Messina" [fig. 10] fu fondato nel 1898 dal sacerdote Giuseppe Messina per educare ed avviare al lavoro gli orfani provenienti dai quartieri più poveri della città. Il vasto edificio – come si diceva – sorge sul sito della chiesa di Sant'Erasmo

"Doderlein" di Palermo, «Nuova Museologia», 38 (giugno 2008), pp. 6-13, a p. 8.

successivamente appartenuta ai Carmelitani Scalzi di Santa Teresa, alla maestranza dei Cordari, alla Congregazione dei Naufragati ed infine ai Filangeri di Cutò.

La spianata di Sant'Erasmo, come si rileva dalla cartografia storica, nei secoli scorsi era assai più estesa dell'odierna omonima piazza, e per la sua ampiezza fu a lungo utilizzata per parate militari, per la fiera del bestiame, e per i roghi dell'Inquisizione. La fondazione della Villa Giulia e dell'Orto Botanico determinarono una prima significativa trasformazione della contrada. Ulteriori radicali alterazioni derivarono dalla progressiva urbanizzazione delle campagne circostanti e dalle opere di interramento compiute nel secondo dopoguerra con lo sversamento in mare di milioni di metri cubi di macerie prodotte dai bombardamenti.

La particolare posizione del sito, allo snodo delle principali vie di comunicazione sulla linea costiera e verso l'interno, si prestò all'impianto di un certo numero di stabilimenti industriali. Nel 1651 il porticciolo fu designato al ruolo di caricatore di secondo livello, con la funzione di smaltire l'esubero di esportazione dei cereali che eventualmente non fossero stati lavorati dal porto principale della Cala, e dai caricatori della Consolazione e dei Quattro Venti⁸. La vicinanza di siti produttivi dedicati alla realizzazione di laterizi, di pietre da macina, di estratti di agrumi (particolarmente, del prezioso acido citrico) ne fecero però – su questo versante delle esportazioni – un caricatore tra i più importanti dell'intera costa settentrionale dell'Isola. Non stupisce dunque che, durante il decennio di protettorato inglese della Sicilia, tra il 1806 e il 1816, il governo britannico avesse messo gli occhi su quello sperone di terra che in sé pareva assommare tutti i vantaggi logistici adeguati al moderno commercio e alla movimentazione dei prodotti. Dovettero trascorrere tuttavia alcuni decenni prima che, sul sito del *Forte della Tonnarazza* (dismesso nel 1866) e della limitrofa casina di San Giacinto sorgesse dapprima la *The Snow Patents Company Limited*, e successivamente con la compartecipazione dell'imprenditore palermitano Antonio Fiorito,

⁸ Cfr. Lo Cascio, *Il Piano di Sant'Erasmo* cit. p. 24.

alla *Fabbrica Inglese del Ghiaccio di via Sant'Erasmo* [figg. 11-12]. La casina di San Giacinto fu ampliata e ricostruita, e sul luogo dove stava il terrapieno del fortino fu innalzata la caratteristica ciminiera (abbattuta durante il secondo conflitto mondiale) indispensabile per lo smaltimento dei fumi provenienti dalla cottura dell'ammoniaca.

In questi luoghi caratteristici e a loro modo suggestivi, l'Oreto – il martoriato fiume di Palermo – dava spazio all'orrore. La vastità del sito, l'adeguata ventilazione, la relativa distanza dall'abitato, la presenza dell'acqua del vicino porticciolo nella quale smaltire i resti delle combustioni erano gli elementi ideali per tenervi gli *Autodafé*. Due casi restano scolpiti nella memoria e concorrerebbero – se ancora vivesse Borges – a scrivere una *Storia universale della (nostra) infamia*: uno è quello di Fra' Diego La Matina, arso vivo in questi luoghi il 17 marzo del 1658. L'altro, quando già si affacciava l'illuminismo, vide il sacrificio in nome di una fede blasfema di Frate Romualdo e Suor Gertrude Maria Cordovana, rei probabilmente solo di un disagio psichico.

Conviene affidare al racconto di due cronisti dell'epoca la rievocazione di quello spettacolo. Su Fra' Digo La Matina:

Domenica, 17 di marzo 1658. Si fece la processione dell'inquisiti [...] e] uscì in questo spettacolo fra Diego la Matina, Siciliano da Ragalmuto, della religione de' reformati di s. Agostino, come eretico formale ed assertore di non poche eresie. [...] E perché non volle mai confessare i suoi gravissimi errori, sudando a ciò molti savii e devoti teologi e padri spirituali, per tanto fu condannato ad esser bruciato vivo nel piano di s. Ermo; il che si eseguì con gran sua perfidia e pertinacia, non credendo a Dio, né alla sua immensa misericordia. Onde posto nell'istessa sedia, morì bruciato al tramontar del sole, ricevendo in questa vita l'infame suo corpo il degno castigo con le fiamme, e l'anima ancora con l'eterne fiamme dell' inferno. Fu prima sopra il catafalco degradato dall'arcivescovo di Monreale ed inquisitore, essendo l'infame diacono nella sua religione. Onde fu spogliato delle vesti, e tagliata la corona de' capelli, che sogliono portare nel capo gli Agostiniani, e postali la mitra lunga ed una veste di tela negra tutta depinta di fiamme [...]. Ed indi letta e proferita la sentenza sudetta, così come si trovava nella sudetta seggia, fu posto sopra un carrozzone tirato da due buoi, essendovi al suo lato due sacerdoti dotti, che cercarono di ridurlo a penitenza come nato in luogo di Cristiani, uno

de' quali fu il dottor D. Ippolito Maia, palermitano, della compagnia dell' Assunzione di Maria nostra signora, precedendovi tutti i fratelli di detta compagnia. Ma non potendo nulla ad un uomo così perverso, fu portato al piano di s. Erasmo fuori la città; ed ivi attaccato ad un palo con la detta seggia, doppo moltissime esortazioni fatteli da diversi religiosi, che furono indarno, fu bruciato vivo passata l'avemaria. Si vide da tutti, e da me ancora ch'era presente, mentr'era l'infame e perverso reo nel detto piano di s. Erasmo, un gran stuolo di corvi, che gridavano e crocitavano ad alta voce intorno alla sua persona, né mai lo lasciarono sino che morisse. Onde da tutti si credé essere stati li demonii assistenti in vita sua, che alla fine se lo portarono alle perpetue pene dell'inferno⁹.

Meno di un secolo dopo, negli stessi luoghi, il 6 aprile del 1724, il racconto di Antonino Mongitore rievoca un altro abominio:

Circa le ore 23 e tre quarti entrò nello steccato il carro di Suor Geltruda, e quanto più avvicinava al luogo della fornace, vie più cresceva ne' Teologi assistenti l'ardore del loro santo zelo per ridurla a penitenza: ma l'Iniqua senza impallidire alla vista del patibolo, altro non dicea, che era innocente, e ingiusto il Tribunale, che l'avea condannata: senza riflettere al gran cumulo delle sue iniquità[...]. Quindi prima se le bruciarono i capelli per farle provare un picciol saggio degli ardori del fuoco; ma essa mostrò più dispiacimento delle chiome, che dell'anima. Indi si diede fuoco alla sopraveste di pece, se forse l'ardor delle fiamme le facessero aprir gli occhi: ma conoscendosi tuttavia ostinatissima, si diede fuoco alle legna della fornace di sotto, che consumando le tavole, sopra delle quali sedea l'indegna, piombò dentro di essa, e vi restò consumata; spirando l'anima per passare dal fuoco temporale all'eterno¹⁰.

⁹ Vincenzo Auria, *Diario delle cose occorse nella Città di Palermo e nel Regno di Sicilia dal dì 8 Gennaio dell'anno 1653 al 1674 del Dottor D. Vincenzo Auria palermitano*, in *Diari della Città di Palermo dal secolo XVI al XIX*, pubblicati sui manoscritti della Biblioteca Comunale, preceduti da prefazioni e corredati di note, in *Biblioteca Storica e Letteraria di Sicilia*, cur. Gioacchino Di Marzo, vol. V, Palermo 1870, pp. 1-212, a pp. 72-74.

¹⁰ Antonino Mongitore, *L'Atto pubblico di fede solennemente celebrato nella Città di*

L'incisione coeva di Francesco Ciché [fig. 13] e il piccolo dipinto di Salvatore Giaconia [fig. 14] restituiscono solo lontanamente il clima di quella follia collettiva.

Pochi decenni dopo, la costruzione della Villa Giulia [fig. 15] ad opera dell'Architetto Nicolò Palma (1777) avrebbe tentato di esorcizzare la memoria di quelle nefandezze.

Quella vergogna non sarebbe cessata con i tempi nuovi. La casina dei marchesi di San Giacinto, rimasta per decenni un rudere solo da qualche anno riqualificato, ospitò per un certo periodo (probabilmente gli anni 70 e 80 del secolo scorso) in uno dei fatiscenti magazzini al piano terreno la cosiddetta "camera della morte" della mafia: l'ammazzatoio dove la tortura, l'assassinio, lo smaltimento dei corpi delle vittime per i sodali dei "corleonesi" erano divenuti un sadico passatempo.

Oggi, l'avvio della riqualificazione del porticciolo e dell'intera zona circostante sanno troppo di promessa mancata o di progetto incompiuto [fig. 16-17-18]. Programmaticamente escogitata come spazio adatto a decongestionare la movida del fine settimana, la riqualificazione del porticciolo ha sottratto a quest'area la sua originaria funzione peschereccia e produttiva, senza tuttavia affacciarla a una realtà diportistica, come avrebbero preteso gli originari progetti.

In fondo, la memoria degli orrori si è tradotta nella perpetuazione di imperdonabili errori: il recupero della costa sud orientale di Palermo – che a Sant'Erasmo doveva avere la sua testa di ponte – è ancora molto lontano: senza un'adeguata riconversione dei comportamenti e della forma delle menti è certo che tutto resterà nella più inattuabile utopia.

Palermo à 6 aprile 1724, Palermo 1724. (Ed. cons. Vitali, Bologna 1868), pp. 81-82.



Fig. 1. Il porto di Sant'Erasmo nell'attuale (e non ancora conclusa) fase di riconfigurazione urbanistica.



Fig. 2. Lo sbarco dei tonni nel porto di Sant'Erasmo in una cartolina degli anni Venti del Novecento.



Fig. 3. Anonimo, *Pianta Geometrica della Città di Palermo*, acquerello, 1825. Palermo, Archivio Comunale. Particolare della rappresentazione della Contrada di Sant'Erasmo.



Fig. 4: Ferdinando Artaria, *Pianta della Città di Palermo*, acquaforte, 1839 (particolare).



Fig. 5. La *Casina* dei principi di Cutò in una fotografia degli inizi del Novecento.

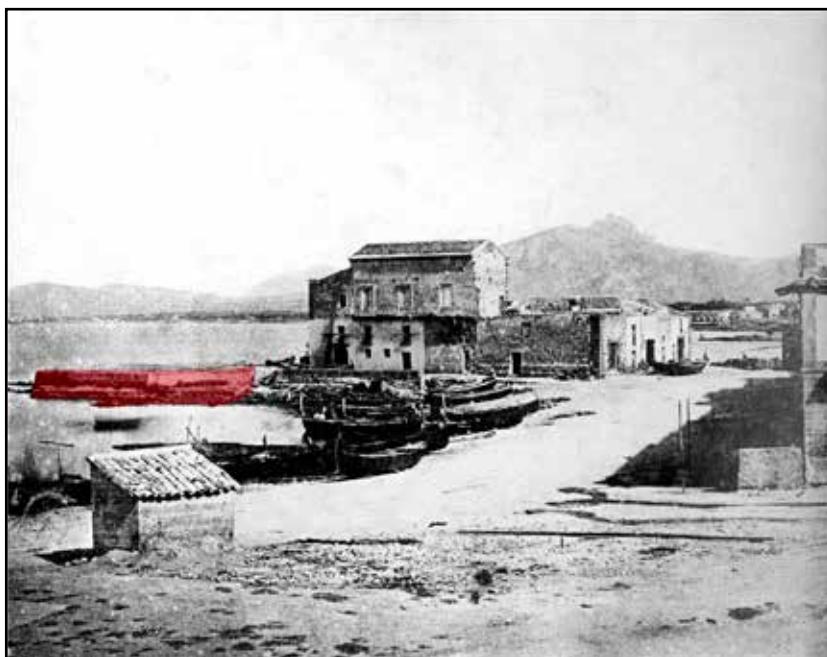


Fig. 6. Fotografia di Auguste Laresche del 1855 (titolo: *Cose sul litorale di Palermo*). Sulla sinistra è visibile il fortino della *Tonnarazza*, consistente in realtà in una batteria "a pelo d'acqua" (smantellata nel 1866).



Fig. 7. Tommaso Riolo, *Scorcio del porticciolo di Sant'Erasmo con la casina dei Marchesi di San Giacinto*, olio su tela, 1860. Collezione privata.



Fig. 8. Il palazzo della “Sant’Erasmo luxury home”, risultato della totale ricostruzione di quanto restava della casina dei marchesi di S. Giacinto.



Fig. 9. Fotografia aerea dell'attuale configurazione urbanistica del sito di Sant'Erasmo. Si riconosce ancora la linea della batteria di tiro del Forte della Tonnarazza. Nel frattempo, l'impianto della casina dei Marchesi di San Giacinto è stato sostituito da un "ecomostro" destinato a ricettività turistica.



Fig. 10. La facciata principale dell'Istituto "Padre Giovanni Messina" con al centro la chiesa dedicata al *Corpus Domini*.



Fig. 7. Tommaso Ricaldi, *Scorcio del porto di Sant'Erasmo con incisina dei Marchesi di San Giacinto*, olio su tela, 1860. Collezione privata.

Fig. 11. Fotografia degli inizi del Novecento. Vi si nota, oltre all'obelisco impiantato nel 1784 a ricordo della demolizione del *Bastione di Vega* dell'apertura della nuova strada d'Alcalà (l'attuale via Lincoln), la la *Fabbrica Inglese del Ghiaccio di via Sant'Erasmo*.

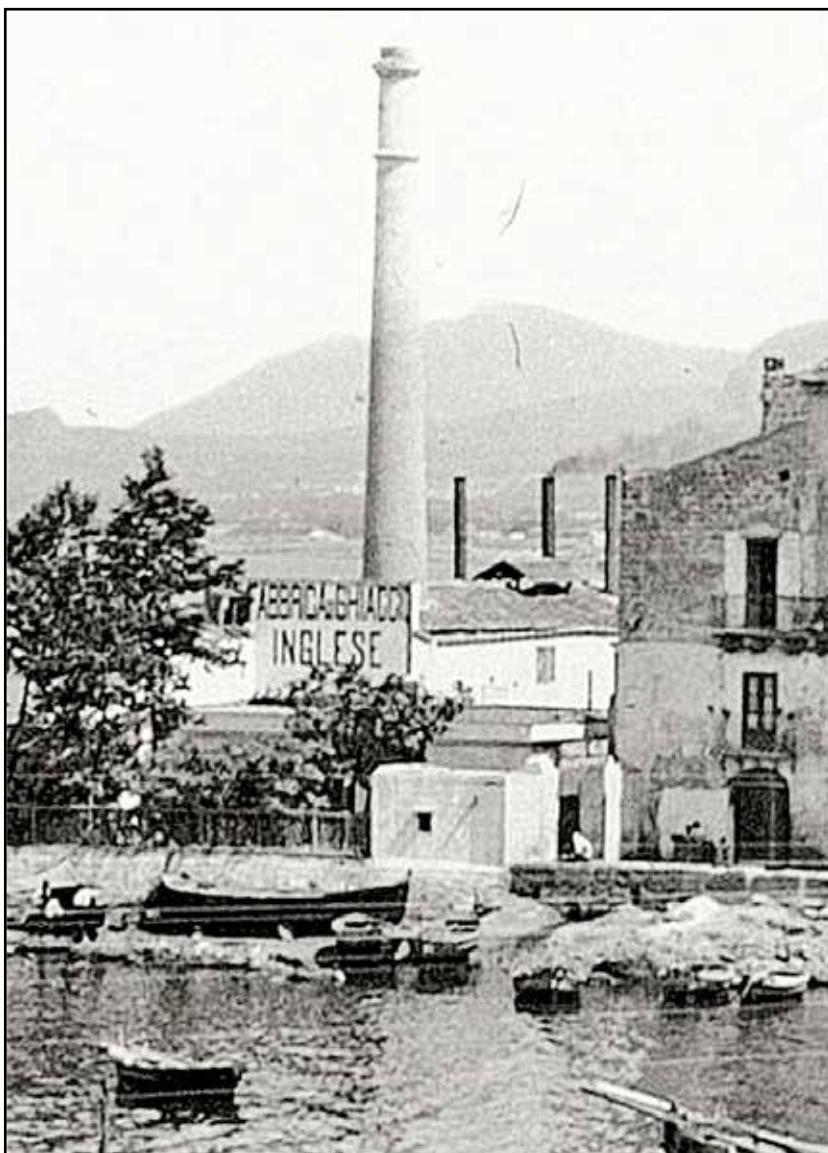


Fig. 12. La ciminiera della fabbrica, con l'insegna dell'impianto industriale.



Fig. 13. Francesco Cichè, *Il patibolo sul piano di Sant'Erasmo per l'Atto di Fede del 1724*, acquaforte da A. Mongitore, *L'Atto pubblico di Fede solennemente celebrato*.



Fig. 14. Salvatore Giacchia, *Il supplizio di Suor Gertrude nel Piano di Sant'Erasmo*, olio su tela, 1872. Palermo, Galleria Regionale della Sicilia.



Fig. 15. Fotografia aerea dell'impianto geometrico dei viali della Villa Giulia (1777), impiantata su progetto di Nicolò Palma.



Figg. 16, 17, 18. Studio di Ingegneria Sigma (Palermo): rendering della darsena turistica del porto di Sant'Erasmo (mai portata a compimento) e ipotesi progettuale dello stato dei luoghi dopo la costruzione della infrastruttura.



Fig. 17.



Fig. 18.

VALENTINA CERTO

*Riqualificare il territorio con l'arte pubblica:
l'esempio di Villa Giulia*

Alla fine del XVIII secolo Palermo si avviava a una stagione di profonde trasformazioni urbanistiche che – nel giro di qualche decennio – avrebbero completamente ridisegnato gli assetti della viabilità, degli spazi sociali e abitativi della città. Nel 1778 viene impiantato il tracciato di una strada di prolungamento della via Maqueda dalla omonima porta fino all'attuale piazza del Teatro Politeama. L'incrocio ortogonale con il cosiddetto “Stradone dei Capaciotti” (l'attuale via Mariano Stabile) determinò l'apertura di una nuova piazza dagli angoli smussati, che si volle simmetrica rispetto ai Quattro Canti e che – sebbene dedicata al pretore di quel tempo, il marchese di Regalbucci, continuò a essere denominata “Quattro Canti di campagna”¹. Terminata la lunga stagione delle guerre che – agli inizi del secolo – avevano visto la Sicilia passare attraverso tre dominazioni (prima la Spagna, poi i Savoia, quindi l'Austria e in seguito, definitivamente, i Borbone), erano cessate le esigenze difensive affidate soprattutto alla cinta bastionata che era stata costruita, tutt'intorno alla città, nel corso del Cinquecento. In particolare, l'abbattimento dei due baluardi del *Tuono* (1754) e di *Vega* (1783) determinava la possibilità di una nuova viabilità sul fronte affacciato a mare. Già alla metà degli anni 70 del Settecento si affacciava l'idea di riqualificare il fronte a mare di

¹ Sull'argomento, cfr. G. Pirrone, *Palermo, una capitale dal Settecento al Liberty*, Milano 1989, pp. 18-21; E. Mauro, *L'arte dei giardini in Sicilia: il giardino formale tra rinascimento e neoclassicismo*, in *Il valore della classicità nella cultura del giardino e del paesaggio*, cur. E. Mauro, E. Sessa, Palermo 2010, pp. 403-417.

Palermo, in corrispondenza del Piano di Sant'Erasmo, con l'apertura di un giardino pubblico destinato ad ampliare gli spazi di socialità dell'aristocrazia cittadina. La villa, i cui lavori di realizzazione iniziarono nel 1777, fu intitolata a Giulia d'Avalos, moglie del viceré di quel tempo Marcantonio Colonna di Stigliano. Villa Giulia² rappresenta un esempio emblematico di come l'arte pubblica possa divenire un mezzo e uno strumento per nobilitare e valorizzare il territorio, nello specifico il porticciolo di Sant'Erasmo. Le vicissitudini storiche e sociali, soprattutto quelle relative al periodo dell'Inquisizione, avevano progressivamente trasformato il piano in un contesto percepito come degradato e bisognoso di intervento. Camillo Camilliani, nel Cinquecento, descriveva il tratto di costa che da Acqua dei Corsari conduce alla foce del fiume Oreto come un luogo paradisiaco che

dall'una et dall'altra parte è accompagnato di verdi e belle rive, pie-
ne di vaghi fonti e di bellissimi arbori domestici, vien qui a sboccar
in mare, dove si vede fabbricato un ponte per la comodità dei vian-
danti³.

Nel 1714, quando il nobile piemontese Alessandro Ignazio Amico di Castellalfero descriveva il litorale di Palermo e il

Piano di Sant'Erasmo, fertile, delizioso e guarnito di molte case e
giardini⁴

² E. Mauro, *La Flora*, «Fenicia Revue», s. III, 4 (1983), pp. 34-48; E. Mauro, *Realtà e apparenza in Villa Giulia e nell'Orto Botanico di Palermo*, in *Il giardino come labirinto della storia*, Atti del I Convegno Internazionale (Palermo, 14-17 aprile 1984), Palermo 1985, pp. 100-105; E. Mauro, *Dualità e armonia nel primo giardino pubblico palermitano*, in *Villa Giulia. Storia e progetto nell'Architettura di Villa Giulia a Palermo*, Palermo 1985, pp. 9-15; E. Sessa, *Il «Parterre» del Piano di Sant'Erasmo: ideologie e metamorfosi di un giardino pubblico settecentesco*, in *Villa Giulia. Storia e progetto nell'architettura di Villa Giulia a Palermo*, Palermo 1985, pp. 17-24; M. S. Giunta, «Et in Arcadia Ego». *Villa Giulia e Palermo*, Palermo 1989; E. Mauro, *Villa Giulia a Palermo*, «Demetra», s. I, 1 (1991), pp. 59-68; V. Sconzo - P. Longo - F. Niceta, *I giardini storici di Palermo: Villa Giulia*, Palermo 1990.

³ M. Scarlata, *L'opera di Camillo Camilliani*, Roma 1993, pp. 375-376.

⁴ A. I. Amico di Castellalfero, *Sicilia 1713: relazioni per Vittorio Amedeo di Savoia*,

cominciava un complesso processo di interventi di riqualificazione che avrebbe portato, tra l'altro, di lì a qualche decennio alla creazione dell'Orto Botanico e della Villa Giulia. In questo contesto, il porticciolo conobbe un incremento d'uso rispetto al passato, tanto che aumentò il traffico marinaro.

La Villa Giulia, il primo giardino pubblico d'Italia e terzo d'Europa, nacque in un contesto – il piano di Sant'Erasmo – che in quel tempo era soffuso ancora da una fama sinistra. Soltanto pochi anni prima, il 22 marzo 1732, vi era stato arso vivo Antonino Canzonieri di Ciminna, ultima vittima della Santa Inquisizione in Sicilia. I lavori di edificazione iniziarono nel 1777 e furono ultimati nel 1778, su progetto di Nicolò Palma e per volere della compagine senatoriale cittadina con a capo il pretore Antonino La Grua e Talamanca marchese di Regalmici. Il giardino, come si diceva all'inizio, nasceva in un momento di grande fermento cittadino: limitrofo ad esso, tra il 1789 e il 1795, vi sarebbe stato costruito su progetto dell'architetto francese Léon Dufourny l'Orto Botanico, tempio solenne dedicato alla dea Flora e alla *scientia amabilis* ovvero la botanica. Un'installazione di ben dieci ettari che presto sarebbe divenuta una delle stazioni scientifiche più importanti d'Europa.

Fin dalla sua inaugurazione, la Villa Giulia divenne uno dei siti prediletti delle passeggiate dei cittadini, per l'amenità del clima, la bellezza del paesaggio, la varietà delle piante che vi crescevano. Durante il Festino di Santa Rosalia, il luogo offriva una vista privilegiata sui giochi di fuoco. Passeggiare a Villa Giulia era, e lo è ancora oggi, un'esperienza estetica che coinvolge più sensi: notevole è il fascino esercitato non solo dalle bellezze artistiche e architettoniche ma anche dalle specie botaniche che crescono rigogliose. Fra le specie botaniche⁵ più rappresentative: la *Spirea x vanhuottei*, rosacea dalle bianche fioriture primaverili tipica dei giardini storici del palermita-

cur. S. Di Matteo, Palermo 1994, p. 152.

⁵ R. Pirajno - A. Flaibani, *Guida ai giardini pubblici di Palermo*, Palermo 2015; G. Barbera - M. Speciale, *Meraviglie botaniche: giardini e parchi di Palermo*, Palermo 2015, pp. 15-19.

no, il boschetto dei *brachychiton* dai fiori rosa (*Brachychiton discolor*), esemplari di platano (*Platanus x hybrida*), le palme (*Phoenix dactylifera*, *Phoenix reclinata*, *Brahea calcarea*, *Brahea armata*, *Chamaerops humilis*) le agavi (*Agave americana*, *Agave americana* var. *marginata*, *Agave attenuata*, *Agave ferox*), l'oleandro (*Nerium oleander*), il cipresso (*Cupressus sempervirens*), la magnolia (*Magnolia grandiflora*), l'ippocastano (*Aesculus hippocastanum*), l'acero (*Acer negundo*), il cedro del Libano (*Cedrus libani*), il tiglio (*Tilia europaea*), l'arancio amaro (*Citrus aurantium*), il bagolaro (*Celtis australis*), la poinsettia (*Euphorbia pulcherrima*), il mirto crespo (*Lagerstroemia indica*), l'aloë (*Aloe arborescens*), il pittosporo (*Pittosporum tobira*) e la tipica *Monstera* (*Monstera deliciosa*). Tra la vegetazione più antica (si stima 125 anni) si ricorda il viale di palme *Washingtonia robusta*, originarie del Messico e della California meridionale, collocate all'ingresso di via Lincoln.

Dal punto di vista formale, Villa Giulia si ispira alle ville rinascimentali, ad esempio quelle dei Medici, e ai giardini di stampo illuminista e razionale tipici della cultura italiana, ogni azione fu studiata affinché divenisse luogo di aggregazione. In origine, tra l'altro, era priva di mura e spalancava la vista verso il mare attraverso il portale neoclassico.

La maestosa struttura ha una pianta perfettamente quadrata, con i lati di 253 metri, e con un perimetro che supera gli 800 metri. All'interno, si concretizza come un tipico giardino all'italiana ripartito da due croci di viali (ovvero una assiale in correlazione con gli ingressi e una diagonale), che formano otto settori. Osservando la pianta dall'alto (Fig. 1) si nota come i viali simmetrici si intersecano secondo le due principali direzioni (ortogonale e diagonale) formando un secondo quadrato – diagonale rispetto al primo – con quattro esedre semicircolari agli estremi opposti. Al centro della Villa è collocata una fontana circolare (datata 1778) al cui interno si trova la statua di *Atlante* di Ignazio Marabitti del 1780. *Atlante* sorregge un dodecaedro di marmo, un orologio solare opera di Lorenzo Federici.

Una delle attrattive maggiori della Villa è la *Fontana del Genio di Palermo* composta da una vasca circolare, al cui centro si innalza una roccia con la statua del Genio di Palermo, realizzata nel 1778 dallo scultore Ignazio Marabitti per volontà del Pretore, il marchese di Re-

galmici. Nella fontana del *Genio*⁶ compaiono anche i simboli di questo misterioso personaggio, simbolo di Palermo. Il Genio nutre dal petto un serpente, è abbigliato con un'armatura romana, tiene saldo uno scettro regale in mano. Accanto è raffigurata un'aquila, simbolo della città di Palermo; ai suoi piedi un cane, simbolo di fedeltà, e un fascio littorio, simbolo di potere. Sulla roccia vi è anche una cornucopia, da sempre, simbolo di abbondanza; una Triskele, simbolo della Sicilia e una targa con l'iscrizione in latino *Prima Sedes, Corona Regis et Regni Caput*, che indica il ruolo di Palermo capitale.

L'iconografia di questa personificazione ricorda quella raffigurata nell'*Apoteosi di Palermo*, affresco di Vito d'Anna, datato 1760, e realizzato per il salone principale del Palazzo Isnello a Palermo.

Nei secoli, la Villa ha subito numerose trasformazioni. Nella piazza centrale prendevano posto i teatrini per la musica di stile neoclassico di Giuseppe Patricolo, sostituiti nel 1866 con quattro padiglioni ovvero nicchie semicircolari in stile pompeiano progettati da Giuseppe Damiani Almeyda⁷, che fungevano da padiglioni per la musica. Il collegamento con il mare, con il porticciolo di Sant'Erasmo, è stato rafforzato nell'Ottocento quando, nel 1864, fu realizzato il nuovo ingresso in via Lincoln con i propilei in asse con il mare.

Il più celebre visitatore della villa, pochi anni dopo la sua inaugurazione, fu certamente Goethe. Il poeta lega i suoi travagli interiori e i suoi momenti di piacere e di riflessione alle ore trascorse a Villa

⁶ Oltre a quella di Villa Giulia, altre sculture raffiguranti il Genio di Palermo si trovano a Piazza Rivoluzione, a Palazzo Pretorio e in Piazza Garraffo. La scultura del Genio di Palermo di Palazzo Pretorio probabilmente faceva parte di un complesso, forse una fontana del Palazzo del Pretore commissionato dal pretore Pietro Speciale e realizzato da Domenico Gagini e Gabriele di Battista. Il *genius* ha sembianze di un uomo barbuto e con una corona sul capo e reca tra le braccia un serpente, quest'ultimo rappresentato nell'atto di mordergli il petto. L'iconografia è simile al Genio del Garraffo, custodito in un'edicola marmorea vicino al mercato della Vucciria, realizzato da Pietro de Bonitate nel 1483 e anche questo facente parte di una fontana. La scultura si trova entro una nicchia nella cui cuspide ritorna il motivo iconografico della conchiglia o conca.

⁷ M. L. Cannarozzo, *Damiani Almeyda architetto-pittore: il progetto delle esedre di Villa Giulia a Palermo*, Palermo 1996.

Giulia che così come il viaggio in Sicilia è splendore e sublime caratterizzato da bellezza disarmante, rovine, luce inaspettata. Arrivato a Palermo il 3 aprile 1787, visita dapprima il vicino bacino del fiume Oreto:

Palermo, mercoledì 4 aprile 1787. Nelle ore del pomeriggio abbiamo visitata la valle fertile ed amena, la quale scende a Palermo dai monti che sorgono a mezzodì della città, e lungo la quale corre il fiume Oreto; [...] La giornata stupenda di primavera, la fertilità di quelle campagne, dava a tutta quella contrada un aspetto di quiete e di tranquillità [...]⁸.

Il 7 aprile addentrandosi tra la vegetazione e la tranquillità di Villa Giulia, scrive:

Ho passato oggi ore piacevolissime, e tranquillissime nel giardino pubblico, aderente propriamente alla rada. La è località meravigliosa. Tuttoché di forme regolari, porge un aspetto magico, e tuttoché piantato di recente, vi trasporta nei tempi antichi. Vi si scorgono piante esotiche, circondate da siepi verdegianti, viali di aranci, di agrumi ripiegati a foggia di volta, pareti di leandri, tempestate dei fiori rossi di quelli. È un vero incanto per l'occhio. Osservai rami di forma curiosa in piante che non conosco, e che sono tuttora spoglie da fronde, per essere probabilmente originarie di regioni più calde. Sedendo sopra un banco, in un punto elevato, si gode l'aspetto di tutta quella vegetazione nuova e curiosa, e lo sguardo finisce per cadere sopra un'ampia vasca, dove si agitano, si muovono pesci dalle squame d'oro e d'argento, ora nascondendosi sotto le canne ricoperte di muschio, ora venendo fuori a frotte, quando loro si caccia una briciola di pane. La tinta verde poi delle piante, è diversa di quella alla quale siamo avvezzi, volgendo qui talvolta al gialliccio, talvolta ancora all'azzurrino. La cosa poi la quale fa maggiormente spiccare il tutto, si è l'atmosfera trasparente dalla quale si trovano circondati tutti quegli oggetti, in guisa che quelli pure i quali si trovano a poca distanza gli uni dagli altri, facilmente si distinguono,

⁸ J. W. von Goethe, *Ricordi di viaggio in Italia nel 1786-87*, trad. di A. Di Cossilla, Milano 1875, p. 259.

immersi tutti in una tinta generale azzurrina, la quale in certo modo fa scomparire in parte il loro colore effettivo. Non si può dire abbastanza, quale aspetto meraviglioso dia quell'atmosfera vaporosa agli oggetti più lontani, bastimenti, capi, promontori, di cui permette comprendere, misurare le distanze, in guisa che una passeggiata in queste alture deve riuscire piacevolissima. Non si direbbe di vedere più oggetti naturali, ma bensì un vero paesaggio, eseguito da un buon pittore. L'impressione prodotta in me da quel giardino meraviglioso, fu profonda; le onde cupe del mare a settentrione, il loro frangersi sulle spiagge dei vari seni, l'odore stesso delle acque salse, tutto mi richiamava alla memoria l'isola felice dei Feaci. Mi affrettai di andare fare acquisto di un Omero, rileggendo con vera voluttà quel canto [...]⁹.

L'esperienza, così significativa, segna profondamente il poeta inebriato dalla bellezza, dall'ordine architettonico e dalla vegetazione. Goethe anche dopo il soggiorno, pensa alle emozioni vissute all'interno della Villa, che colpiscono la sua immaginazione, e decide di tornare per leggere Omero, legando il mondo classico e mitologico all'esperienza viva e fervida del giardino.

Villa Giulia aveva solo dieci anni, eppure la sua visione riusciva a sospingere Goethe in un mondo molto lontano nel tempo¹⁰:

quello greco. La Sicilia assume, in generale, l'immagine di una Grecia ritrovata.

Lunedì 16 aprile del 1787, con il pensiero costante che il suo viaggio sarebbe finito a breve ritorna nel giardino. Annoterà sul diario:

Dal momento che per fatto nostro siamo sotto la minaccia di dovere abbandonare fra breve questo paradiso, io vagheggiavo ancora la speranza di potere trovare oggi nel giardino pubblico un sollievo, a leggere nell'Odissea il mio argomento, ed a meditare in una passeg-

⁹ Ivi, pp. 267-268.

¹⁰ M. Bettini, *Un antichissimo presente*, in *Un'altra Grecia. Le colonie d'Occidente tra mito, arte e memoria*, cur. D. Puliga, S. Panichi, Torino 2005, p. 306.

giata nella valle ai piedi del monte di S. Rosalia, il piano della mia Nausica, e di ponderare se quel soggetto porgesasse carattere drammatico. E tutto ciò mi è riuscito, se non addirittura a dovere, però con molta soddisfazione¹¹.

Villa Giulia diventa un ponte tra il mondo classico e la vita reale, tra l'antico e il moderno: un luogo dove poter vivere emozioni fuori dal tempo. Il giorno seguente, martedì 17 aprile, prima di lasciare Palermo e dirigersi verso Alcamo (dove giungerà il giorno seguente), torna nella Villa pubblica in preda a visioni, fantasie e speranze che fanno comprendere come i momenti trascorsi a Villa Giulia furono per Goethe quelli spiritualmente più intensi ed elevati dell'intero viaggio in Sicilia:

Stamane mi sono portato per tempo nel giardino pubblico, col fermo divisamento di continuare ad occuparmi de' miei sogni poetici; se non chè, io non aveva ancora cominciato a raccogliermi, che fui afferrato da un'altra idea, la quale mi aveva preoccupato già nei giorni scorsi. [...] Alla vista di tanti vegetali di forma nuova, o modificata, mi rinacque il mio antico capriccio; non sarebbe possibile cioè, lo scoprire in questa schiera di piante, la pianta primitiva, originaria? Deve pure questa esistere! Diversamente, come potrei riconoscere che tutti questi vegetali sono piante, qualora non si potessero riferire tutte ad un tipo? Mi sforzai a ricercare quanti fossero le varietà, fra le piante che più si scostano, per la loro forma, le une dalle altre. [...] Intanto i miei proponimenti poetici erano svaniti, il giardino di Alcinoo era scomparso, e si era trasformato in un orto volgare. Perché siamo sempre per tal guisa allettati da cose nuove, travagliati da desideri, che non riusciamo a soddisfare?¹²

Goethe a Villa Giulia si sente trasportato in un mondo antico e in un luogo particolare: l'isola dei Feaci. Quell'esperienza lo rende partecipe della scena fino a immedesimarsi totalmente in Ulisse e nel sogno della giovane; quel sogno che svanisce riecheggia nel suo scrit-

¹¹ Goethe, *Ricordi di viaggio* cit., p. 297.

¹² Ivi, pp. 297-298.

to drammatico *Nausicaa*, pubblicato trent'anni dopo la sua prima stesura. Il giardino di Villa Giulia è trasfigurato miticamente come il Giardino dei Feaci, quello che la ragazza proponeva come luogo di cura al misterioso viandante: «nel giardino di mio padre la terra accoglierà te, uomo che hai molto errato e sofferto, nella maniera più amichevole»¹³ diceva sussurrando a Ulisse. Così come la *Flora* è il giardino che accoglie Goethe,

divenuto non solo eroe omerico e 'poeta' omerico a sua volta, ma soprattutto consapevole interprete del poema¹⁴.

L'idea di un compendio drammatico sull'Odissea, pensata durante il viaggio in Italia, diviene viva in Sicilia e si concretizza a Villa Giulia dove la figura di Nausicaa, giovane e pura, diviene simbolo di un amore ideale e sospeso: un amore che non si realizza ma resta come un sogno poetico, segreto, da non raccontare neanche a Penelope. E in questa poesia Goethe, novello Ulisse, si immerge. Il giardino di Palermo, per un breve tempo, aveva cancellato i suoi affanni. Tutt'intorno, nel sito di Sant'Erasmo e dei quartieri prossimi, la memoria di non troppo lontane nefandezze si sarebbe perpetuata in altri, non meno spaventosi, fatti di cronaca.

¹³ J. W. von Goethe, *Nausicaa*, cur. S. Fornaro, Venosa 1994, p. 15.

¹⁴ Bettini, *Un antichissimo presente*, cit., p. 312.

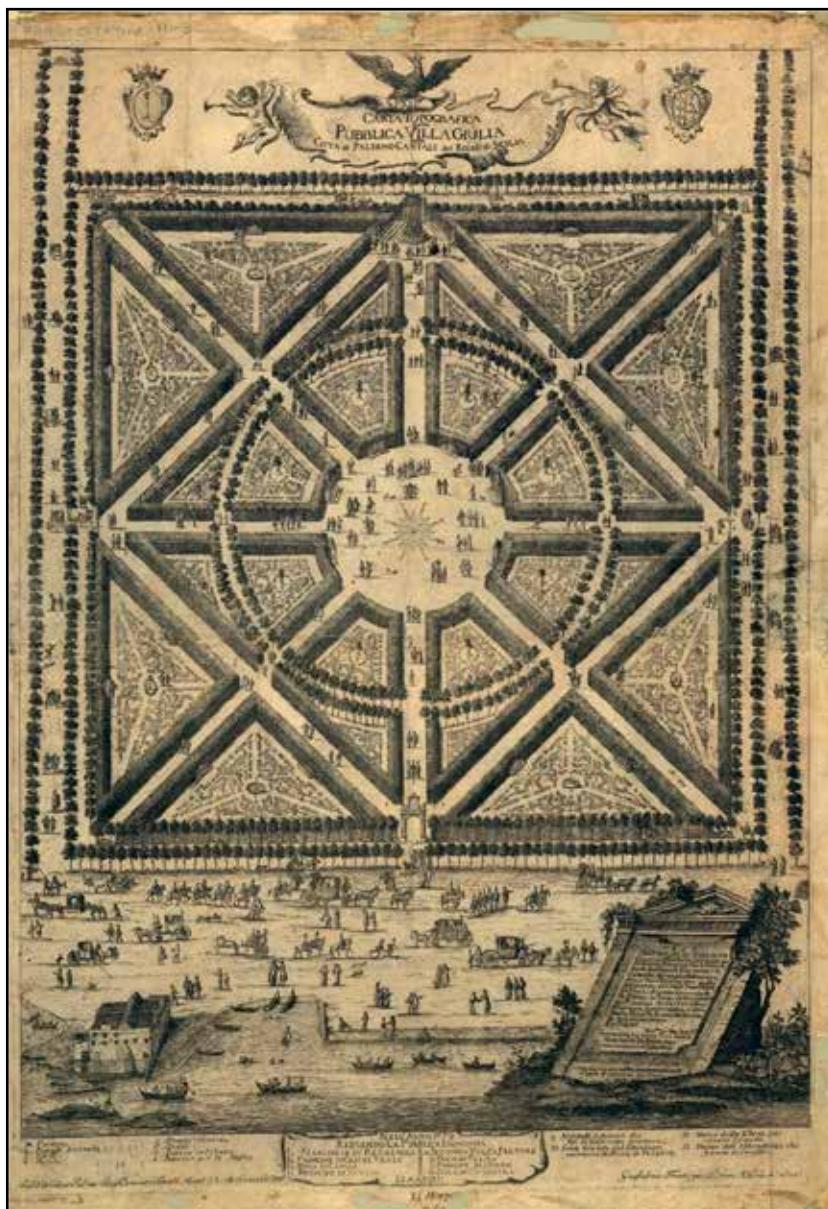


Fig. 1. Guglielmo Fortuyn su disegno di Nicolò Palma, *Carta topografica della pubblica Villa Giulia della Città di Palermo, Capitale del Regno di Sicilia*, acquaforte e bulino, 1779.

SONIA GAMBINO

La realtà portuale dell'antica Agatirno come fattore di rigenerazione nel contesto della Bioregione nebroide

Introduzione

Lo scopo principale di questo contributo è quello di identificare, attraverso il metodo geografico, strategie efficaci al fine di potenziare lo sviluppo turistico della bioregione nebroide, non solo riguardo l'accesso ai luoghi più comunemente conosciuti, ma, soprattutto riguardo quelle realtà che soffrono di varie problematiche connesse alla recessione demografica, allo spopolamento e all'abbandono del territorio. Si analizzeranno le prospettive offerte dalla realizzazione del nuovo porto turistico di Capo d'Orlando, che in un'area ricca di beni ambientali e culturali, a cominciare dalle Cave del Mercadante, può costituire un elemento chiave per la valorizzazione culturale del comprensorio nebroideo.

Il porto di Capo d'Orlando costituisce l'affaccio a mare di un'antica città le cui origini risalgono all'età dei Siculi quando era denominata Agatirno. Fino al 1925 Capo d'Orlando fu frazione del Comune di Naso. L'autonomia, che venne concessa dopo numerose manifestazioni popolari, fu sancita dalla Legge 25 giugno 1925 n. 1170. Il nucleo originario di Capo d'Orlando era costituito dal borgo peschereccio di San Gregorio, dove fino al XIX secolo era in funzione un'importante tonnara. Villaggi marinari, come Capo d'Orlando (che contava al censimento del 1901 appena 2605 abitanti), divennero, così, nodi importanti di un sistema di comunicazione strutturato sulla ferrovia e su una rinnovata rete stradale, rafforzando la gravitazione demografica sulla costa. Per la regione nebroide, il turismo nautico, dunque, potrebbe svolgere un'importante funzio-

ne socio-economica, divenendo uno strumento capace di sviluppo economico e sociale per quelle aree marginali che necessitano di una rivitalizzazione in chiave turistica. Il porto non rappresenta, così, un vantaggio solo per lo sviluppo di Capo d'Orlando, ma di tutta l'area dei Nebrodi, essendo tale infrastruttura potenzialmente idonea a rappresentare un volano di crescita per le aree meno sviluppate, comprese quelle montane della Sicilia nord-orientale.

Il contesto storico del territorio orlandino

Il territorio di Capo d'Orlando sorge lungo la fascia tirrenica dell'area metropolitana messinese, tra la foce del torrente di Santa Carrà e quella della fiumara di Zappulla. La sua storia si intreccia con la leggenda della sua fondazione al tempo della guerra di Troia ad opera di Agatirso, figlio di Eolo. La leggenda narra come l'antico insediamento di Agathyrnon sia stato successivamente ribattezzato Capo d'Orlando da Carlo Magno, che, passando attraverso queste terre in occasione di un pellegrinaggio in Terra Santa, decise di chiamarlo come il suo eroico paladino¹. Di Agatirno parlano storici come Diodoro Siculo, Strabone, Plinio il Vecchio, facendone risalire appunto le origini mitiche ai tempi della guerra di Troia, intorno all'anno 1218 a.C. Situata nella zona a cavallo tra l'odierna contrada nasense di Crocevia e quella orlandina di San Martino² con propaggini fino alle spiagge di San Gregorio e Bagnoli, Agatirno era una città che aveva mura ottagonali e batteva moneta propria. Possedeva una fortezza con circa 6.000 uomini, un importante porto ed una piazza decorata da una bellissima fonte alla quale affluiva l'acqua da un lunghissimo acquedotto, internato tra i monti di Santa Domenica, nel territorio attuale di Naso. Al termine dell'età antica e tardo-antica, a cui seguirono le incursioni sempre più numerose

¹ AA.VV., *Giornate di archeologia, architettura, storia: da Tindari...per Agatirno...ad Alesa: il punto sulle emergenze archeologiche e architettonico-monumentali*: (Capo d'Orlando 5 agosto 1995), Capo d'Orlando, 1997.

² C. Incudine, *Naso illustrata. Storia e documenti di una civiltà municipale*, Milano 1965, pag. 12-19.

di barbari e pirati, gli abitanti di Agatirno decisero di fuggire sui monti e rifugiarsi, insieme a quelli dell'altra antica città greco-sicula di Naxida (situata presumibilmente nei pressi delle attuali località di Sant'Antonio e Fiumara del comune di Naso). Nel luogo in cui i profughi speravano di trovare sicurezza, nacque l'attuale centro di Naso, il cui territorio comprese per secoli anche Capo d'Orlando. Alcuni eventi hanno fatto però supporre che la fine di Agatirno possa essere ricollegata anche ad eventi naturali, come un improvviso cataclisma, e non solo alle incursioni di barbari e pirati, in quanto sulla riviera di levante si notano, a qualche metro sotto il livello delle acque, alcuni agglomerati simmetrici di rocce dalla forma di antichissime costruzioni, resti di mura antiche³.

Probabilmente in epoca augustea la *chora* agatirnese diviene dipendente da Tindari, come dimostra la monetazione della città dei Dioduri con l'effigie dell'eroe Agatirso. Nel III d.C viene attestata una *statio* agatirnese lungo la via Consolare Valeria tra Panormo e Messana.⁴

La Via Consolare Valeria congiungeva Capo Peloro (Messina) con Lilibeo (Marsala), e fu in uso fino al XIX secolo. Considerata la spina dorsale del versante tirrenico della Sicilia, serviva da collegamento per la costa settentrionale a partire dal periodo romano e venne denominata “Valeria” dal geografo Strabone, divenendo la più importante arteria dell’Isola, prosecuzione della via Popilia in Calabria e della via Appia fino a Roma. Costruita durante la minaccia delle guerre puniche dal console romano Marco Valerio Levino nel 210 a.C., ricalca probabilmente un tracciato che collegava le colonie siceliote della costa, favoriva il commercio e la vendita dei prodotti agricoli e delle materie prime che, attraverso le vie montane retrostanti, giungevano dall’entroterra per essere poi imbarcate nei porti di Terme (attuale Termini Imerese) e Lilibeo che avevano assunto un ruolo di primo piano nel commercio con Roma e con l’Africa⁵.

³ AA.VV., *Giornate di archeologia, architettura, storia* cit.

⁴ A. Damiano, *Dal Capo Agatirno ai Monti Nebrodi, al Valdemone al Capo d’Orlando*”, Capo d’Orlando 1998.

⁵ C. Bonanno - F. Saverio Modica - G. Perrotta, *Città e territorio sui Nebrodi settentrionali: alcuni casi studio*, cur. S. A. Cugno, D. Mastroianni, «Stratigrafie del

Con la fine del casato Joppolo-Ventimiglia, tra il XVIII e il XIX secolo, alcune alluvioni formarono la fertile piana di Capo d'Orlando in luoghi in cui prima, ad ovest di San Gregorio, vi era solo una costa frastagliata: ivi sorseggiavano vigneti, gelseti e agrumeti che affiancarono la fiorente attività marinara, testimoniata peraltro da un'efficiente tonnara della citata zona di San Gregorio fin dal XVIII secolo.

Il successivo completamento della linea ferroviaria Messina–Palermo favorì lo sviluppo socio-economico, suscitando le richieste autonomistiche della zona costiera, nota come Marina di Naso, che divenne sempre più insofferente all'autorità amministrativa del Municipio collinare. Dopo estenuanti trattative tra delegazioni orlandine e nasensi, che si contesero metri e metri di terra, il 25 giugno del 1925 con la legge n°1170 fu istituito il nuovo Comune. Oggi, Capo d'Orlando con i suoi 13.000 abitanti è uno dei centri di maggiore vitalità sia dal punto di vista economico sia culturale della fascia tirrenica siciliana. Tutto ciò dimostra come la posizione favorevole a contatto con la costa abbia trasformato Capo d'Orlando da piccolo borgo di pescatori e contadini in cittadina commerciale di discreto rilievo, in un arco temporale relativamente breve, a differenza dell'originario comune (Naso), arroccato in collina e quindi completamente tagliato fuori dai traffici commerciali. La posizione naturale, tra le più invidiabili di tutta la costa tirreno-nebroidea, ha sollecitato la necessità di munirsi di un porto turistico completo e attrezzato che fungesse da elemento catalizzatore per diportisti e turisti.

Il porto di Capo d'Orlando fattore di rigenerazione nel contesto territoriale dei Nebrodi

In un'epoca in cui gli elementi culturali assumono sempre più le connotazioni di “risorse strategiche”, Capo d'Orlando ha le potenzialità per trarre vantaggio sia dal suo patrimonio archeologico, sia da quello legato alle testimonianze di scrittori e poeti legati alla

Paesaggio», 3 (2022), pp. 87- 111, p.101.

cittadina tirrenica. La prospettiva del turismo culturale rappresenta, infatti, un progetto culturale posto all'incrocio fra il recupero dei valori identitari e quelle energie economiche e sociali in grado di trasformare dei fattori culturali in nuove forme di sviluppo territoriale⁶.

Capo d'Orlando ha nella costa il suo principale punto di forza, il suo più importante elemento identitario e la sua principale risorsa turistica ed economica.

L'accessibilità è un elemento strategico nella costruzione di uno spazio turistico e diviene, dunque, il presupposto spaziale dell'attrattività turistica, nel senso che gli elementi paesaggistici e culturali del territorio acquistano il valore di risorse turistiche nel momento in cui divengono effettivamente accessibili ai potenziali fruitori. Lo stesso Miossec⁷, trattando dell'evoluzione delle aree turistiche, ha evidenziato come le potenzialità di sviluppo di queste aree dipendano dalla possibilità di renderle accessibili ai flussi di domanda. L'accessibilità tende a mutare a seconda del tipo di mobilità, delle caratteristiche comportamentali del flusso turistico e della distanza dal centro di irradiazione. Tenendo presente il fondamentale ruolo svolto dai porti turistici, in quanto strumenti principali per l'accesso al sistema territoriale di una regione, il porto turistico di Capo d'Orlando assolve perfettamente la funzione di "gate" di riferimento dell'hinterland tirreno-nebroideo.

Il porto turistico di Capo d'Orlando, per anni vissuto nel limbo delle opere incompiute assieme a tante altre realtà similari, in soli due anni ha visto il completamento dell'opera che è stata inaugurata nel luglio del 2017.

Il "Porto Turistico Capo d'Orlando Spa" è la società che ha costruito l'approdo, in project financing e che lo gestirà attraverso MPN Network, ente della Rete MPN Marinas di cui Capo d'Orlando Marina fa parte. L'opera, finanziata con fondi Po-Fesr 2007-2013, è il

⁶ S. De Caro, *Sviluppo del turismo e protezione del patrimonio culturale: una sfida per il Ventunesimo secolo*, in *Città storiche e turismo culturale. Città d'arte o città di cultura? Marketing urbano o turismo culturale?*, cur. T. Colletta, Napoli 2013, pp. 17-22.

⁷ J. M. Miossec, *Eléments pour une théorie de l'espace touristique*, Aix – en – Provence, 1976.



Fig. 1. Immagine del porto di Capo d'Orlando. Fonte: Capo d'Orlando Marina.

frutto dell'ampliamento del vecchio porto ed è costata 60 milioni di euro. L'infrastruttura, che si colloca in un'area di grandissimo interesse turistico ponendosi baricentricamente tra il Parco regionale dei Nebrodi, i numerosi siti storico-archeologico-culturali, l'arcipelago delle isole Eolie e le principali direttive marittime tirreno-joniche, costituisce un punto di riferimento per la nautica da diporto in Sicilia, soprattutto grazie a una posizione strategica che sollecita rotte di navigazione in tutto il Mediterraneo⁸.

Il progetto, con piena coerenza nel novero delle azioni introdotte dall'Amministrazione per il rilancio del waterfront e dell'offerta turistica legata al mare e alla sua fruizione, risponde alle seguenti esigenze:

- tutela dell'ambiente naturale costiero nell'ottica della sua integrazione con quello interno per lo sviluppo di un turismo sostenibile diffuso su tutto il territorio;
- recupero dell'immagine del paesaggio costiero nelle componenti naturali ed antropiche;
- incremento e diversificazione delle occasioni di fruizione del mare;

⁸ S. Gambino, *Nuove forme di turismo per l'area costiera nebroidea: il ruolo del porto turistico di Capo d'Orlando*, «Bollettino dell'Associazione di Cartografia», 164 (2018), Università di Trieste 2018, pp. 62-72, p.64.

- riorganizzazione e qualificazione del sistema dell'offerta turistica costiera creando nuove opportunità per un turismo sostenibile.

Il punto di forza di questo porto è correlato alla posizione strategica che occupa, a pochi chilometri dalle Eolie e dal Parco dei Nebrodi. Grazie ai suoi 553 posti barca e alla sua posizione, questo porto si candida a diventare un punto di riferimento per la nautica da diporto e per la realizzazione di attività ed eventi nautici.

Il suo moderno e attrezzato bacino da diporto, oltre a fornire un sistema di servizi all'avanguardia nell'assistenza delle imbarcazioni e nell'accoglienza dei diportisti, si pone come punto di partenza per una pluralità di itinerari di fruizione dell'offerta turistica dell'immediato retroterra. L'obiettivo è quello di incentivare la fruizione turistica, permettendo ai turisti di entrare in stretto contatto con la cultura contadina e immergersi nelle profonde radici della tradizione rurale, e nello stesso tempo, grazie allo sviluppo di adeguate politiche, promuovere questi luoghi verso un'ideale di turismo sostenibile e meno di massa. Il porto turistico aspira a fornire ai diportisti non solo l'ormeggio della propria imbarcazione in una struttura portuale dotata di elevati standard qualitativi e di servizio, bensì anche una conoscenza del territorio alla scoperta della regione nebroidea e delle sue più autentiche tradizioni. Il porto si attesta così come un elemento trainante di primaria importanza nell'ambito degli interventi necessari per il territorio e per l'economia nebroidea, un vantaggio concreto, soprattutto per la captazione di nuovi flussi turistici. In tale contesto, il turismo si configura quindi come un modello valido, capace di conciliare rispetto dell'ambiente e crescita economica, promuovendo esperienze che valorizzino non solo i ritmi lenti ma anche il patrimonio, le tradizioni del territorio e le produzioni tipiche locali contrastando così fenomeni come lo spopolamento delle aree interne. La nautica da diporto costituisce l'aspetto che più di ogni altro potrà innescare future reffluenze economiche.

L'area di riferimento di questo comprensorio rappresenta una zona molto vasta al suo interno, con un territorio morfologicamente differenziato, che spazia dal mare al patrimonio storico-culturale, all'interno del quale esistono certamente i presupposti per lo svilup-

po armonico di un sistema turistico di qualità, che possa maturare parallelamente allo sviluppo locale più generale, non solo da un punto di vista economico, ma anche in termini di identità territoriale. Proprio in ordine ai differenti paesaggi che si alternano all'interno di quest'area geografica si potrebbero combinare fra loro molteplici forme di turismo:

- turismo balneare
- turismo storico-culturale
- turismo sportivo
- turismo degli eventi (manifestazioni, sagre e feste religiose)
- turismo enogastronomico
- turismo congressuale.

Bisognerebbe creare un turismo ricettivo che sia di qualità, ampliando il sistema dei servizi, migliorando i servizi complementari, rendendo fruibile il patrimonio ambientale, naturale, culturale, legandolo alla costa e proponendo prodotti turistici dedicati. Sarebbe utile attuare strategie di promozione turistica per i territori interessati, ideando un'offerta di pacchetti turistici orientati alla sostenibilità attraverso sinergie comuni e nuove opportunità imprenditoriali e di lavoro⁹.

Il territorio orlandino potrebbe trasformarsi, così, in un centro connettore dei flussi turistici, poiché, oltre alle già menzionate peculiarità e per le sue caratteristiche, rappresenta un elemento di connessione tra i turisti e il territorio dei Nebrodi, dando così visibilità a quei siti dell'entroterra ancora sottosviluppati.

Conclusioni

Negli ultimi anni, si è assistito a molti progetti di sviluppo in cui marine e porti sono stati considerati laboratori per il processo di rinnovamento urbano. Nell'ambito di questo contesto geografico, in cui sono chiamati a operare sinergicamente Comuni costieri

⁹ P. Viola - E. Colombo, *Porti turistici: approccio multidisciplinare per una strategia progettuale integrata*, Palermo 2010.

e Comuni delle aree interne, il porto turistico di Capo d'Orlando può contribuire a riscoprire i legami che storicamente hanno unito il mare alle aree marginali dell'isola, configurandosi come la porta d'ingresso dal mare per le bellezze storico naturalistiche di questo territorio. La promozione del territorio orlandino, se accostata alla giusta crescita qualitativa e omogenea dei siti che ne fanno parte, può portare allo sviluppo di un sistema turistico basato sull'incremento economico, sociale e produttivo. La scoperta di itinerari insoliti, ancora poco conosciuti, e la valorizzazione di centri dell'entroterra, che promuovano un turismo nel rispetto dell'ambiente e delle comunità locali, potrebbero costituire i punti di forza per lo sviluppo di un modello integrato. Alla luce di ciò è auspicabile che le potenzialità del porto turistico riescano a donare una nuova rigenerazione sotto ogni aspetto e che lo sviluppo non coinvolga unicamente il territorio interessato ma si estenda anche alle zone limitrofe, contribuendo a creare una nuova offerta turistica che utilizzi buone pratiche per un turismo sostenibile, in coerenza con le caratteristiche socio-economiche dei territori interessati. In questo modo, si creerà un'area di grande esclusività ambientale, che alle mete già consolidate e apprezzate, sarà capace di accostare quei siti dell'entroterra ancora poco conosciuti ma ricchi di preziosità paesaggistiche, naturali e culturali, qualificandosi come una delle aree strategiche del turismo siciliano.

GIOVANNI MESSINA, ENRICO NICOSIA*

Termini Imerese: porto, territorio, area

Portualità e territori. Perché lavorare sui FLAG?

L'aggregazione territoriale per funzioni e vocazioni costituisce, da decenni, la strada maestra individuata nei programmi di finanziamento allo sviluppo proposti dall'Unione Europea e veicolati dai fondi regionali. In questa sede, in accordo con gli obiettivi metodologici e di ricerca condivisi nel PRIN 2022PNRR P2022ZXJ42, volgeremo l'attenzione verso i sistemi infrastrutturali, economici e territoriali aggregati per la valorizzazione delle coste. La dimensione litoranea rappresenta, infatti, soprattutto per la Sicilia¹ (Cannizzaro e Corinto, 2013), uno dei principali elementi paesaggistici nei quali si sono condensate rilevanti dinamiche culturali, demografiche, produttive e politiche. La costa rappresenta uno spazio-laboratorio cruciale anche rispetto alle istanze di sviluppo sostenibile; tutto questo considerato, la *governance* dei sistemi costieri, in relazione alle linee di indirizzo europee, rappresenta a ragione una tematica di forte interesse geografico:

The effectiveness of institutional arrangements and policies for *governance* has become a key question within the sustainability paradigm. The term 'Coastal Partnerships' describes a variety of arrangements [...] that bring together interested stakeholders to advocate sustainable

* Sebbene il lavoro sia comune, i primi due paragrafi sono da attribuire a Giovanni Messina, il terzo a Enrico Nicosia.

¹ S. Cannizzaro - G. L. Corinto, *Paesaggio in Sicilia. Dialogo territoriale ed episodi paesaggistici*, Bologna 2013.

management of the coast, based on the principles of integrated coastal management (ICM)².

Il Fondo europeo per la pesca (FEP) è senza meno lo strumento finanziario cardine dell’Unione europea relativo allo sviluppo dei territori costieri, alla tutela degli ecosistemi marini e al sostegno delle attività marinare. Gli obiettivi del FEP, declinati a livello nazionale, e poi regionale, trovano nella progettualità LEADER un esito concreto di *governance* di tipo *bottom-up*: i FLAG — già GAC, Gruppi di Azione Costiera —³, partenariati pubblico-privati costituiti intorno a un progetto condiviso di sviluppo locale i cui obiettivi, in termini di sviluppo, sostenibilità e coesione sociale su base locale, coincidono coi *target* generali previsti dalla politica comunitaria.

In accordo a quanto proposto durante la Giornata di studi *“I porti minori della Sicilia dal Medioevo all’Età contemporanea. Storia, funzioni, prospettive”*, svoltasi a Palermo, il 19 Dicembre 2024, si è allora scelto di rivolgere alla relazione fra portualità e sistema territoriale dei FLAG e, in particolare modo, a quello che insiste nel Termitano e che ruota dunque intorno al sistema portuale di Termini Imerese e al polo turistico e culturale di Cefalù.

Contesto territoriale

In questa sede ci soffermiamo infatti sulla fascia Nord occidentale della costa tirrenica della Sicilia e, nel dettaglio, sul tratto a Est di Palermo compreso fra Santa Flavia e Cefalù. In esso, baricentrica, emerge la portualità di Termini Imerese, la maggiore, dopo quella del Capoluogo, della costa Nord di Sicilia e fortemente legata alla logistica prima che al diporto. Il tratto di costa compreso tra Bagheria e Cefalù⁴ (Mercatanti e Privi-

² T. Stojanovic - N. Barker, *Improving governance through local Coastal Partnerships in the UK*, «The Geographical Journal», 174, 4 (2008), pp. 344-360, p. 344.

³ M. de los Ángeles Piñeiro-Antelo - J. Felicidades-García - B. O’Keeffe, *The FLAG scheme in the governance of EU coastal areas. The cases of Ireland and Galicia (Spain)*, «Marine Policy», 112 (2020), 103424.

⁴ L. Mercatanti - S. Privitera, *La Geografia della costa siciliana tra minacce e oppor-*

tera, 2017), situato nella parte settentrionale della Sicilia, si distingue per la sua notevole varietà paesaggistica, naturalistica e culturale. Questa fascia costiera si estende per circa 50 km, attraversando numerosi comuni del comprensorio del FLAG “Golfo di Termini Imerese”. La costa si presenta generalmente rocciosa e frastagliata, con promontori che si affacciano sul mare, falesie, piccole calette e grotte marine, soprattutto tra Santa Flavia, Solunto e San Nicola l’Arena. Non mancano tuttavia spiagge sabbiose, più frequenti avvicinandosi a Cefalù. La costa è punteggiata di porti e approdi, come a Porticello, Aspra, San Nicola l’Arena, Termini Imerese e Cefalù, nonché di torri di avvistamento e tonnare, a testimonianza della forte tradizione storica connessa alla pesca, che spicca in particolare a Porticello, Aspra e Termini. Man mano che ci si allontana dalla costa, il territorio diventa collinare e si ricopre di uliveti, agrumeti e vigneti. Non mancano poi rilievi a ridosso della costa, come il Monte Catalfano presso Bagheria e la catena montuosa delle Madonie, che si estende fino alle spalle di Cefalù. Sul territorio insistono due aree protette: la Riserva Naturale Orientata Monte Catalfano, tra Bagheria e Santa Flavia, e il Parco delle Madonie, nell’entroterra di Cefalù, che vanta una grande biodiversità e borghi medievali rinomati. Dal punto di vista storico-archeologico, meritano una menzione i siti di Solunto, antica città fenicia e poi greco-romana situata sulla cima del Monte Catalfano, Bagheria, famosa per le sue ville barocche del Settecento, e Cefalù, che ospita il celebre Duomo normanno (sito dell’itinerario UNESCO), il lavatoio medievale e l’antica Rocca. Il territorio è attraversato dalla SS113 e dall’autostrada A19 Palermo–Catania, con uscite per i principali centri costieri ed è servito dalla linea ferroviaria Palermo–Messina, con fermate nei principali comuni (Bagheria, Termini Imerese, Campofelice, Cefalù).

Termini Imerese e il suo porto

Baricentro infrastrutturale del territorio è, come accennato, la portualità di Termini Imerese⁵. Centro termale, la città si affaccia

tunità. *Casi di studio*, Caltanissetta 2017.

⁵ <https://www.comune.termini-imerese.pa.it/it/menu/vivere-il-comune>

sul Golfo omonimo, sul Mar Tirreno, ed è suddivisa in alta e bassa. Con i suoi 25.000 abitanti, si trova a circa 38 km a Est di Palermo. Il territorio comunale si estende per circa 76-77 km² e si trova a un'altitudine media di 77 m sul livello del mare. Il territorio comunale è connesso all'autostrada A19 (Palermo-Catania) con uscita diretta ed è attraversato dalla SS 113 e dalle strade provinciali che conducono all'entroterra. La stazione ferroviaria di Termini Imerese è un importante nodo di scambio, servito dalle linee Palermo-Messina, Palermo-Catania e Palermo-Agrigento. Lo scalo marittimo, di cui analizzeremo i dettagli, è di interesse nazionale e opera nei settori merci (container e rinfuse), diporto e cantieristica, garantendo collegamenti giornalieri con Civitavecchia e settimanali con Napoli. Se gli storici hanno censito Termini come sede di portualità minore, la contemporaneità ci consegna un campo affatto diverso: un'area industriale, con porto annesso, che ha ospitato, a partire dagli anni Cinquanta del secolo scorso, impianti industriali del settore meccanico e chimico. Una scelta che, a leggerla *ex post*, ha determinato una traiettoria tutta da rideterminare. Scrive Gianni Petino a proposito:

I mai arrestatisi processi di deindustrializzazione [...] hanno avuto delle ovvie ricadute anche dal punto di vista territoriale coinvolgendo [...] tutti i poli industriali dispersi sul territorio italiano, soprattutto nel Mezzogiorno, cui erano demandate le funzioni produttive «pesanti» come la chimica, e che erano nati per sostenere in senso strategico – e mai una tale strategia fu così sbagliata – lo sviluppo locale⁶.

Il primo insediamento a Termini è stato quello della centrale Enel, a cui sono seguiti gli stabilimenti Fiat e alcune aziende del settore chimico che rappresentano un rilevante indotto. L'archeologica industriale è rappresentata oggi da numerosi capannoni abbandonati da decenni e in condizioni di vistoso degrado. Tuttavia nelle strategie degli ultimi decenni sembra essere ribadita la centralità strategica di un polo industriale che, sostanzialmente, si è spento con la dipar-

⁶ G. Petino, *Il tardo industrialismo in Sicilia, tra coesistenze e conflitti*, «Geotema», 69 (2023), pp. 50-59, p. 69.

tita della FIAT e che ha dimostrato di non avere maturato alcuna autonomia⁷. Per restare all’oggi si legge dal sito di Invitalia, Agenzia nazionale per lo sviluppo:

L’area industriale di Termini Imerese (Palermo) si caratterizza per l’elevata specializzazione produttiva nel settore automobilistico. A seguito della chiusura dello stabilimento FIAT (ora Gruppo Stellantis) è stato individuato un percorso di reinustrializzazione dell’area tramite la stipula di un Accordo di Programma “per la disciplina degli interventi di riconversione e riqualificazione del polo industriale di Termini Imerese”, tra Ministero dello Sviluppo Economico, Ministero del Lavoro, Regione Siciliana e Comune di Termini Imerese. [...] Il nuovo Accordo di Programma del 15 maggio 2023 (firmato dal MIMIT, dall’Agenzia Nazionale per le politiche attive del lavoro, dalla Regione Siciliana, dal Comune di Termini Imerese e da Invitalia) stanzia complessivamente risorse per circa 105 milioni di euro così ripartite: a) 30 milioni di euro (15 milioni nazionali e 15 milioni regionali) per gli interventi del regime di aiuto della L. 181/89; b) 45 milioni di euro (20 milioni di euro nazionali e circa 25 regionali) a sostegno dei programmi di investimento presentati da PMI attraverso lo strumento dei Contratti di Sviluppo; c) 30 milioni di euro (risorse regionali) per promuovere misure a favore dei lavoratori Blutec, per il contrasto della povertà e dell’esclusione sociale, per il reinserimento occupazionale e l’autoimprenditorialità. Inoltre, per il sostegno degli investimenti strategici, sostenibili e di lungo periodo presentati da grandi imprese attraverso lo strumento dei Contratti di Sviluppo, il MIMIT attiverà le iniziative necessarie per l’individuazione delle risorse finanziarie e per la condivisione con la Regione Siciliana⁸.

L’attività portuale a Termini Imerese, risalente ai traffici di Himera, ha assunto rilevanza commerciale, è antica quanto la località stessa e s’è sviluppata nel corso dei secoli, fino al XIX secolo, quando fu classificata come “Regio caricatore”. Nel XX secolo il porto è stato ampliato

⁷ R. Timarchi, *Territorio e de-industrializzazione in Sicilia. Un contributo alla rilettura del paesaggio industriale nelle aree dismesse*, «Annali della facoltà di Scienze della formazione», 3 (2011), pp. 391-410.

⁸ <https://www.invitalia.it/cosa-facciamo/rilanciamo-le-aree-di-crisi-industriale/aree-complesse-sud-e-isole/termini-imerese>.

e modernizzato a supporto della limitrofa area industriale. Il porto⁹ ha movimentato 1.109.623 tonnellate di merci tra gennaio e settembre 2023, con 566.241 tonnellate di traffico in ingresso e 543.382 tonnellate di traffico in uscita. Il traffico è diminuito del 37,4% nel 2024, di oltre 415.000 tonnellate, arrivando a 694.463 tonnellate. Il crollo dei valori dei dati si registra anche sul fronte passeggeri, diminuiti del 53%. Segnali che mostrano una sofferenza sistematica, non solo dell'infrastruttura. Fra fondi strutturali e fondi PNRR, si sta provando a investire sul rilancio del polo (Tab. 1 e 2)

Programmazione	Progetto	Obiettivo	Stato di avanzamento del progetto
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) € 39.228.049,67	Lavori di dragaggio del porto a quota - 10,00 s.l.m.m.	Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili	In Corso
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) € 15.771.950,33	Completamento del molo foraneo sopraflutto (secondo stralcio)	Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili	Concluso
Piano d'Azione Coesione 2014-2020 € 5.570.000,00 (totale)	Realizzazione di un sistema di monitoraggio degli accessi attraverso varchi integrati nelle aree portuali dell'AdSP del mare di Sicilia occidentale	Digitalizzazione della logistica	In corso
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) € 1.272.663,41	Lavori di recinzione dell'area portuale	Sviluppo infrastruttura logistica interesse UE e nazionale	Concluso

Tab. 1. Interventi di implementazione del porto di Termini Imerese a gravare su fondi di sviluppo e coesione. Fonti: <https://opencoesione.gov.it/it/dati/territori/termini-imerese-comune/> e <https://opencoesione.gov.it/it/dati/progetti/4minfra2204/>

⁹ <https://www.adspalermo.it/it/termini-imerese-info-general>.

Progetto	Finanziamento totale	Misura
Rafforzamento terminal contenitori	8 mln	Investimenti infrastrutturali per Zone Economiche Speciali - Soggetto attuatore AdSP
Area tecnica a supporto della nautica da diporto	14 mln	Investimenti infrastrutturali per Zone Economiche Speciali - Soggetto attuatore AdSP
Infrastrutture per la logistica nautica da diporto molo sottoflutto	14 mln	Investimenti infrastrutturali per Zone Economiche Speciali - Soggetto attuatore AdSP

Tab. 2. Interventi di implementazione del porto di Termini Imerese a gravare su fondi di sviluppo e coesione. Fonte: <https://openpnrr.it/territorio/082070>

Il FLAG Golfo di Termini Imerese

Il FLAG/GAC Golfo di Termini Imerese si estende per approssimativamente 50 Km sulla costa settentrionale della Sicilia e coinvolge le seguenti municipalità: Bagheria, Santa Flavia, Casteldaccia, Altavilla Milicia, Trabia, Termini Imerese, Campofelice di Roccella, Lascari, Cefalù, Pollina¹⁰.

Il FLAG, con una dotazione di poco più di tre milioni di euro¹¹, prosegue nelle sue iniziative di indirizzo e di sostegno a favore delle imprese di trasformazione di prodotti ittici, di ristorazione, delle associazioni di maestri d'ascia e delle fabbriche specializzate nel settore nautico, tutte parte del partenariato. Esso si muove su tre direttive principali: a) Rigenerazione sostenibile, con il rinnovamento di spazi pubblici e edifici; b) Sviluppo economico, attraverso l'integrazione

¹⁰ <https://www.gacgolfoditermini.it/index.php>.

¹¹ https://www.regione.sicilia.it/sites/default/files/2024-12/Decreto_n._587_del_18.12.2024 - Liquidazione anticip. - Progetto Liquidazione 1° SAL - Progetto_2-331215-23-SI GALP Golfo di Termini Imerese PN FEAMPA 2021-2027.pdf.

dell'offerta turistica con settori legati al mare e alla pesca; c) Valorizzazione ambientale, con progetti per la tutela dell'ambiente e del patrimonio culturale.

Il FLAG ha già promosso interventi significativi per la costa. Difatti è il promotore del progetto *La costa d'Oro*. Questa iniziativa¹² nasce da un modello strategico di *marketing territoriale* implementato dal FLAG con la finalità di fissare un marchio d'area che appoggi le dinamiche di espansione del territorio. L'obiettivo del programma è quello di coadiuvare lo sviluppo locale ed estendere la competitività mediante la promozione di attività che potenzino le peculiarità culturali, naturalistiche e gastronomiche dei comuni rivieraschi. Gli obiettivi principali del marchio La Costa d'Oro includono: la creazione di un Club di prodotto nel territorio che ottimizzi l'area costiera in termini naturalistici e ambientali, promuovendo un turismo sostenibile; la promozione del settore ittico locale e delle attività correlate; il favorire la produzione, trasformazione e la commercializzazione dei prodotti locali.

Ulteriore programma in espletamento è *La costa d'Oro Smart Land*; esso indirizza una successione di investimenti per modificare la costa del Golfo di Termini Imerese. I maggiori provvedimenti attesi riguardano la rigenerazione sostenibile. Lo strumento ITI, Investimento Territoriale Integrato, verrà impiegato per favorire la trasformazione della Costa d'Oro in una *Smarmland* innovativa, sostenibile e attrattiva, in sinergia con il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile che mira integrare un nuovo sistema portuale, un parco territoriale verde, bacini idrici di compensazione, il ripascimento della costa e l'implementazione di un distretto culturale.

Conclusioni

Oggi, nella fase in cui le strategie *bottom up* connesse ai LEADER sono in fase di rinegoziazione di finanziamenti e obiettivi, sarebbe assai utile come comunità accademica e nel solco della *public geo-*

¹² <https://www.lacostadoro.com>.

graphy, anche sulla suggestione di un *fil rouge* connesso a una portualità che ha retto e regge scambi fra entroterra e costa, proporre interventi di matrice culturale volti a rinvigorire la consapevolezza della comunità locale circa il ruolo che la portualità ha avuto nelle dinamiche di sviluppo diacroniche. Le strategie nazionali di sviluppo, con budget assai significativi, spingono verso il rilancio (o forse l'ennesimo sostegno con i fondi della collettività) del polo industriale. Di contro le terme della città sono privatizzate e il loro legame con il passato sempre più effimero. L'area, con la parziale eccezione di Cefalù, registra sostanzialmente un turismo regionale e di seconde case. Non sembra che ci siano reali volontà e possibilità, se non nel richiamo ad un'idea di turismo sostenibile, di fare del turismo una leva concreta di crescita. L'azione culturale può essere allora più urgente dei progetti di sviluppo che, seppur certamente evocativi (valuteremo però gli effetti), rischiano di non essere percepiti come propri da un territorio che guarda altrove. Questo studio, esplorativo, intende essere una base su cui innestare una nuova e strutturale iniziativa di ricerca-azione.

SEBASTIANA NOCCO

Porti e approdi della Sardegna nei portolani

Sono trascorsi diversi decenni da quando Massimo Quaini, nel corso di un intervento al I Congresso storico Liguria-Catalogna, evidenziava le potenzialità derivanti dall'utilizzo della cartografia nautica e dei portolani medievali come fonte per lo studio della geografia storica del Mediterraneo nei secoli basso-medioevali, in particolar modo in relazione al tema dei porti e delle rotte¹.

Il geografo ligure, attraverso acute analisi e osservazioni, non mancava di sottolineare l'importante apporto che il ricorso a tale tipologia di fonti, in quel momento ancora piuttosto trascurate, avrebbe potuto offrire non solo per gli studi storici e per la geografia storica, ma soprattutto per la storia economica e per la geografia storica delle comunicazioni marittime.

Inoltre, egli metteva in evidenza come i portolani – insieme alle carte nautiche – costituissero strumenti fondamentali per l'identificazione dei nomi di luogo in generale e, ancor più, per la localizzazione dei porti medievali scomparsi e per l'individuazione di centri costieri abbandonati o che nel corso del tempo hanno subito trasformazioni toponomastiche, grazie anche ai preziosi indizi forniti

¹ I Congresso storico Liguria-Catalogna (Ventimiglia-Bordighera-Albenga-Finale-Genova, 14-19 ottobre 1969), i cui atti sono stati pubblicati nello stesso anno a cura dell'Istituto nazionale di Studi Liguri. M. Quaini, *Catalogna e Liguria nella cartografia nautica e nei portolani medievali*, in *Atti del I Congresso storico* (Liguria-Catalogna-Ventimiglia-Bordighera-Albenga-Finale-Genova, 14-19 ottobre 1969), Bordighera 1974, pp. 550-571, poi ripubblicato sotto il titolo di *Immagini del Mediterraneo nella cartografia e nei portolani medievali*, in *Tra geografia e storia. Un itinerario della geografia umana*, cur. M. Quaini, Bari 1992, pp. 41-62.

dalle indicazioni delle direzioni da seguire e delle distanze da altri siti costieri.

Attraverso lo studio e l'analisi di queste fonti è altresì possibile

ricostruire una carta degli scali mediterranei, fondata sul concetto medioevale di porto che ovviamente era in rapporto sia alle diverse articolazioni ed elementi della morfologia costiera (golfi, capi, isole, spiagge) sia alle diverse funzioni economiche².

Altrettanto rilevanti sono gli elementi offerti dai portolani per ricostruire la carta delle rotte. Sulla base di tali dati Quaini aveva elaborato una carta delle *Rotte del Mediterraneo occidentale secondo il Compasso da Navigare*³, dalla cui analisi scaturivano importanti considerazioni relativamente alla navigazione di altura nel Mediterraneo che interessano anche alcuni porti della Sardegna.

Il ricco patrimonio informativo dei portolani – suggeriva Quaini – necessitava tuttavia di una rinnovata attenzione da parte degli studiosi, anche per promuovere un lavoro capillare di censimento dei numerosi testi conservati in biblioteche e archivi di tutta Europa, in gran parte all'epoca ancora inediti, e che lentamente ha preso avvio negli anni successivi⁴.

Così, all'edizione del *Compasso da Navegare* curata da Bacchisio Raimondo Motzo è seguita la pubblicazione di altri portolani inediti

² Quaini, *Catalogna e Liguria* cit., p. 555.

³ Ivi, Fig. 1, p. 569.

⁴ S. Conti, *Portolano e carta nautica: confronto toponomastico*, in *Imago et mensura mundi*, Atti del IX Congresso internazionale di storia della cartografia, cur. C. Marzoli, Roma 1985, vol. 1, pp. 55-60; P. Gautier Dalché, *D'une technique à une culture: carte nautique et portulan au XII^e et au XIII^e siècle*, in *L'uomo e il mare nella civiltà occidentale: da Ulisse a Cristoforo Colombo*, Atti del Convegno (Genova, 1-4 giugno 1992), «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n. s. XXXII (106), 2 (1992), pp. 287-295; M. Castelnovi, *I portolani come fonte per la geografia storica*, «Notiziario del Centro Italiano per gli Studi Storico-Geografici», 3, 2 (agosto 1995), pp. 28-31.; Id., *Il portolano: una fonte storica medievale trascurata*, in *Rotte e porti del Mediterraneo dopo la caduta dell'Impero Romano d'Occidente: continuità e innovazioni tecnologiche e funzionali*, Atti del IV seminario (Genova, 18-19 giugno 2004), cur. L. De Maria, R. Turchetti, Soveria Mannelli 2004, pp. 343-361.

sia di epoca medioevale che moderna, nonché nuove edizioni critiche di lavori precedenti con apporti continui e progetti tuttora in corso.

Alla luce di queste premesse, nel portare avanti la prima fase della ricerca condotta nell'ambito del progetto PRIN PNRR *Recovering and representing the identity of minor ports in Southern Italy (peninsular and islands) between the Middle Ages and the Modern Age for the inclusion and sustainable development of coastal areas*, volta all'individuazione e alla mappatura dei porti minori della Sardegna con una identità medioevale, abbiamo ritenuto fondamentale soffermarci nell'analisi dei portolani medioevali, come anche di alcune cronache di spedizioni crociate che li hanno preceduti.

Tali testi offrono elementi utili alla conoscenza degli itinerari marittimi lungo i litorali europei e nord-africani mediterranei e atlantici, nonché delle principali rotte in vista di terra e d'altura abitualmente praticate in ambiente mediterraneo⁵. In tale contesto, riportano informazioni preziose anche su porti e approdi della Sardegna⁶.

Nel corso del XII secolo, l'intensificazione dei pellegrinaggi e delle spedizioni crociate verso la Terrasanta favorì la produzione di una serie di testi di natura pratica, destinati a supportare la navigazione nelle acque del Mediterraneo e nell'Atlantico. Sebbene tali opere non siano sempre giunte fino a noi, la loro esistenza è indirettamente confermata dai resoconti dei chierici che accompagnavano le armate crociate provenienti dal Nord Europa⁷.

Questi documenti offrono importanti indizi sulle rotte seguite, le tappe marittime e terrestri, nonché sulle modalità di viaggio adottate

⁵ L'importanza di tali fonti è stata già da tempo evidenziata da P. Gautier Dalché, *Le renouvellement de la perception et de la représentation de l'espace au XII^e siècle*, in *Renovación intelectual del Occidente Europeo (siglo XII)*, Actas de la XXIV Semana de Estudios Medievales de Estella (14 al 18 de julio de 1997), Gobierno de Navarra. Departamento de Educación y Cultura, Pamplona 1998, pp. 169-217.

⁶ S. Nocco, *Rotte, porti e approdi della Sardegna nelle fonti geografiche e cartografiche tra XII e XV secolo*, in *Il Tempo dei Giudicati. La Sardegna medievale dal X al XV secolo d.C.*, cur. S. Cisci, R. Martorelli, G. Serreli, Nuoro 2023, pp. 154-161.

⁷ Gautier Dalché, *D'une technique à une culture* cit., pp. 287-295; E. Bellomo, *Sapere nautico e geografia sacra alle radici dei portolani medievali (secoli XII-XIII)*, in *Dio, il mare e gli uomini*, «Quaderni di storia religiosa», 15 (2008), pp. 215-241.

dalle spedizioni che, numerose e ben preparate, dovettero appoggiarsi su quelle competenze tecniche consolidate che più tardi saranno alla base dei portolani⁸.

Nel corso dell'ultimo decennio del XX secolo – grazie alla riscoperta di due manoscritti contenenti testi geografici piuttosto rari risalenti al XII secolo, rinvenuti nelle biblioteche francesi – è stato possibile approfondire la conoscenza di una raccolta di itinerari marittimi commissionata dall'amministrazione reale inglese. La raccolta, che ha come scopo l'individuazione della rotta da seguire dalla flotta impegnata nella Terza Crociata (1189-1192), è stata oggetto di studio e di edizione critica da parte del filologo francese Patrick Gautier Dalché che ne ha anche evidenziato lo stretto rapporto con l'origine e la funzione dei successivi portolani⁹.

Fra le fonti che ci sono pervenute, una delle più significative ai fini della nostra ricerca è una guida alla navigazione che, partendo dall'Inghilterra, descrive un periplo che attraversa l'Atlantico e il Mediterraneo, passando per la Sardegna, per raggiungere la Terrasanta e proseguire poi verso l'India. Si tratta del *De Viis Maris*, opera di Roger de Howden, cronista al seguito del re d'Inghilterra Riccardo Cuor di Leone durante la Terza Crociata. Sebbene la composizione dell'opera sia stata datata tra il 1191 e il 1193, la versione che ci è giunta è una copia risalente al XV secolo¹⁰.

Assai interessante il passo relativo alla Sardegna che, oltre alle notizie sulla rotta che la toccava, indica i nomi dei suoi porti principali, tutti ubicati – come precisa la fonte – in capi o promontori protesi verso il mare. All'isola sono dedicate due sezioni del testo che, tuttavia, non fornisce ulteriori informazioni sulle caratteristiche dei siti

⁸ P. Gautier Dalché, *Cartes marines, représentation du littoral et perception de l'espace au Moyen Âge. Un état de la question*, in *Castrum 7. Zones côtières littorales dans le monde Méditerranéen au moyen âge: défense, peuplement, mise en valeur*, Actes du colloque international organisé par l'École Française de Rome et la Casa de Velázquez (Rome, 23-26 octobre 1996), Rome - Madrid 2001, pp. 9-32.

⁹ P. Gautier Dalché, *Du Yorkshire à l'Inde. Une géographie urbaine et maritime de la fin du XII^e siècle (Roger de Howden?)*, Genève 2005.

¹⁰ Gautier Dalché, *Du Yorkshire à l'Inde* cit., pp. 11-19.

né, tantomeno, fornisce le distanze tra gli stessi, come invece accadrà da lì a qualche decennio nei testi dei portolani.

5. Insula de Sardenia habet in circuitu septingenta miliaria. Et insula de Corse habet in circuitu quingenta miliaria. Et utraque illarum habet montes altos, sed montes qui sunt in Corse altiores sunt quam montes qui sunt in Sardenia. **Et in utraque illarum insularum sunt** bona castella, uillae bonae et **portus boni**.

6. Et hec sunt nomina portuum qui sunt in Sardenia: portus qui dicitur **Caller** et portus qui dicitur **Arculent** et portus qui dicitur **caput Sancti Marci** et portus qui dicitur **Les Pennes Sancti Elini** et portus qui dicitur **portus Caballi** et portus qui dicitur **insula Sancti Petri** et portus magnus qui dicitur **Challes**. Et omnes isti portus predicti sunt de foris insulam uersus mare¹¹.

Nel descrivere il periplo dell'isola parte dal «*portus qui dicitur Caller*» e, procedendo in senso orario, tocca altri cinque approdi. Tra essi, il primo menzionato è il porto denominato in maniera piuttosto singolare *Arculent*, toponimo forse riferibile piuttosto al Monte Arcuentu, un'imponente cresta rocciosa che si erge ad un'altezza di circa 785 m s.l.m. e fa parte di un sistema vulcanico che si estende per circa 8 Km, quasi parallelamente alla fascia costiera della Costa Verde, nella Sardegna occidentale. Dalla sua vetta è possibile scorgere a Nord il promontorio basaltico di Capo Frasca – spesso citato nei portolani – ma anche la penisola del Sinis, la Giara, il monte Arci, il golfo di Oristano, il Gennargentu, il massiccio del Montiferru, il monte Grighine, i Sette Fratelli, il monte Linas e la pianura del Campidano. Si tratta dunque di una vetta che poteva essere facilmente localizzata dal mare e che consentiva di individuare il Capo Frasca, citato nei portolani successivi come *Capo de Napoli*, presso il quale era segnalato un sito portuale, definito buon porto¹². Il nome

¹¹ Il testo del *De Viis Maris* è editato da Gautier Dalché, *Du Yorkshire à l'Inde* cit., pp. 174-229; per la parte relativa alla Sardegna si vedano pp. 207-208.

¹² A. Debanne, *Lo Compasso de navegare. Edizione del codice Hamilton 396 con commento linguistico e glossario*, Bruxelles - Bern - Berlin - Frankfurt am Main - New York - Oxford - Wien 2011, p. 93; A. Terrosu Asole, *Il portolano di Grazia Pauli. Opera*

ricorda il più antico *Neapolitanus portus*, connesso alla preesistente città di origine cartaginese *Neapolis*, situato nella parte sud-orientale del Golfo di Oristano¹³.

Il Monte Arcuentu, come anche *Neapolis* sono segnalati nel secolo successivo nella *Carta Pisana*, che li identifica rispettivamente con i toponimi *argenter e*, poco più a nord, *nopoly*¹⁴.

Situato lungo la costa occidentale è anche il Capo San Marco, che chiude a nord il golfo di Oristano. La più antica attestazione di questo porto è una fonte fonte islamica dello scorso del XII secolo (Rihla di Ibn Giubayr), che documenta il qawsamarkah (Capo San Marco), «il quale offre ancoraggio»¹⁵. Citato in tutti i portolani come un buon porto, definito «bono porto con fondo piano» nel *Compasso de Navegare*¹⁶.

Risalendo ancora verso settentrione incontriamo il Capo Caccia, al quale si riferisce il toponimo *Les Pennes Sancti Elini* o *Penne di Santo Erminio/Sant'Eramo*, un imponente promontorio di roccia calcarea situato nell'estremità nord-occidentale della Sardegna, che racchiude il grande golfo di Porto Conte, a nord di Alghero. Il toponimo nelle varie forme è citato nei portolani successivi, che lo indicano come importante scalo di numerose rotte di altura¹⁷.

italiana del secolo XIV trascritta a cura di Bacchisio R. Motzo, Cagliari 1987, pp. 95-96.

¹³ P. G. Spanu - R. Zucca, *Il Neapolitanus portus alla luce delle ricerche di archeologia subacquea*, in *Naves plenis velis euntes*, cur. A. Mastino, P. G. Spanu, R. Zucca, Roma 2009, pp. 217-235; A. Scarpa, *I porti di Aristianis e la commercializzazione delle ceramiche di importazione tra l'età medievale e postmedievale*, in *Naves plenis velis euntes* cit., pp. 278-288.

¹⁴ Per una lettura dei toponimi relativi all'isola si veda L. Piloni, *Le carte geografiche della Sardegna*, ristampa anastatica con postfazione di I. Zedda Macciò, Cagliari 1997, tav. V, pp. 11-12.

¹⁵ P. G. Spanu - R. Zucca, *Da Tappai πολις al portus sancti Marci: storia e archeologia di una città portuale dall'antichità al Medioevo*, in *Tharros Felix* 4, cur. A. Mastino, P. G. Spanu, A. Usai, R. Zucca, Roma 2011, pp. 15-103: 25.

¹⁶ Debanne, *Lo Compasso de navegare* cit., p. 93; Terrosu Asole, *Il portolano di Grazia Pauli* cit., pp. 89. Sui porti dell'area oristanese, oltre ai testi già citati alle note precedenti, si veda P. F. Simbula, *I porti nello sviluppo economico della Sardegna medievale*, in *Attività economiche e sviluppi insediativi nell'Italia dei secoli XI-XV. Omaggio a Giuliano Pinto*, cur. E. Lusso, Cherasco 2014, pp. 269-305: 277-278.

¹⁷ Debanne, *Lo Compasso de navegare* cit., p. 93; Terrosu Asole, *Il portolano di*

Interessante anche il toponimo *portus Caballi* che non ricorre in altri testi di portolani successivi e potrebbe far pensare all'odierno Capo Coda Cavallo, un promontorio granitico situato nella Sardegna settentrionale, nella regione storica della Gallura (comune di San Teodoro). Giova tuttavia segnalare che il toponimo *Costa del Caval/ Coza del Caval* ricorre nel portolano di Giovanni da Uzzano della metà del XV secolo¹⁸.

All'incirca negli stessi anni, nel *Liber de existencia riveriarum et forma maris nostri Mediterranei* compare il toponimo *Capalbin*, non riportato da nessun'altra fonte, né classica né medioevale, che sembrerebbe riferito all'Asinara. Secondo Isabella Zedda Macciò la forma del toponimo potrebbe derivare dal vicino *Caput Album*, che lo storico cinquecentesco Giovanni Francesco Fara colloca non lontano dal promontorio *Gorditano* ricordato da Plinio e Tolomeo e identificato con l'odierno Capo Falcone¹⁹. Non possiamo perciò escludere che il nostro *Caballi*, non citato in altre fonti, possa essere in qualche modo da mettere in relazione con il toponimo più antico *Caput Album*.

A questo punto il testo del *De Viis Maris* segnala il porto dell'isola di San Pietro, un approdo al quale le fonti successive attribuiscono grande rilevanza, soprattutto in relazione alle numerose traversate di altura che nel basso medioevo la mettevano in relazione con le coste francesi, iberiche e nord africane²⁰. Nel *Compasso de Navegare* è citato come *Isola de Sancto Petro/Isola de Sam Piero*: «è bom porto denamti la chiegia» e nel *Portolano di Grazia Pauli* con il nome *Isola di Santto Piero*²¹, sulla cui importanza torneremo tra poco.

Grazia Pauli cit., pp. 89, 96; B. Fadda, *I toponimi del Mediterraneo nel Compasso da Navigare*, «Archivio Storico Sardo», 40 (1999), pp. 251-402: 280, 354; Quaini, *Catalogna e Liguria* cit., p. 559, nota 3.

¹⁸ Fadda, *I toponimi del Mediterraneo* cit., p. 298.

¹⁹ I. Zedda Macciò, *Il mito delle origini. La Sardegna, Aristeo e la fondazione di Cagliari*, in «RiMe. Rivista dell'Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea», 5 (dic. 2010), pp. 127-146: 127, nota 2.

²⁰ Quaini, *Catalogna e Liguria* cit., p. 559, nota 3; Zedda Macciò, *Il mito delle origini* cit., p. 129, nota 7.

²¹ Debanne, *Lo Compasso de navegare* cit., p. 97; Terrosu Asole, *Il portolano di Grazia Pauli* cit., p. 10.

Il periplo termina nel «*portus magnus qui dicitur Challes*». L'uso di due differenti forme per designare il capoluogo isolano fa supporre che l'autore (probabilmente un chierico normanno) avesse a disposizione documenti di origine diversa che non gli hanno consentito di identificare tutti i toponimi. È anche possibile però che la duplice forma sia da attribuire invece al copista del testo, che – lo ricordiamo – ci è giunto in copia quattrocentesca. Questo particolare potrebbe spiegare la forma toscana e catalana del toponimo, altrimenti anacronistico in una fase precedente alla fondazione di *Castellum Castri Callari* da parte dei pisani ai primi del XIII secolo e con il potenziamento del suo porto nel quartiere di Bagnaria²².

Peraltro, il golfo di Cagliari appare completamente vuoto nel testo del già citato *Liber de existencia riveriarum et forma maris nostri Mediterranei* (la cui elaborazione è probabilmente legata alla preparazione della Terza Crociata), senza mostrare alcun riferimento alla città giudicale di Santa Igia e al suo porto²³.

La grande capienza del porto di Cagliari è evidenziata da un'altra cronaca legata ad una spedizione crociata del secolo successivo. Proprio queste fonti più tarde potrebbero aver influenzato il copista quattrocentesco del *De Viis Maris*. L'episodio appena citato fa riferimento allo sbarco nel porto di Cagliari del sovrano francese Luigi IX il Santo, partito dal porto di Aigues Mortes nel luglio 1270 al comando di una flotta crociata. In tale circostanza lo scalo sardo era

²² P. F. Simbula, *Il porto di Cagliari nel medioevo: topografia e strutture portuali*, in *Dal mondo antico all'età contemporanea. Studi in onore di Manlio Brigaglia offerti dal Dipartimento di Storia dell'Università di Sassari*, Roma 2001, pp. 287-307; Ead., *Cagliari. Una città portuale nel Mediterraneo medievale*, in *Las ciudades portuarias en el proceso de desarrollo económico italiano y español entre la Edad Media y la Edad Moderna (1400-1600)*, Atti del Seminario (Valencia, 21-23 novembre de 2002), cur. E. Cruselles Gomez, Valencia 2004, pp. 5-52. Tra gli studi più recenti si segnalano altresì: *Archeología urbana a Cagliari. Scavi nella chiesa di Sant'Eulalia alla Marina. Il quartiere dalle origini ai giorni nostri: status quaestionis all'inizio della ricerca*, cur. R. Martorelli, D. Mureddu, Perugia 2020; *Città tra mare e laguna: da Santa Gilla a Cagliari. Aspetti archeologici, geologici, storici, insediativi e sociali*, cur. R. Martorelli, G. Serreli, M. G. R. Mele, S. Nocco, Cagliari 2023 (Resoconti, 7).

²³ Zedda Macciò, *Il mito delle origini* cit., p. 139.

stato indicato come punto di raccolta dei contingenti provenienti dai vari porti mediterranei, prima di dirigersi in Terrasanta, dopo aver fatto tappa intermedia a Tunisi²⁴.

Dobbiamo a Patrick Gautier Dalché anche il ritrovamento e la pubblicazione del più antico portolano finora noto, il già citato *Liber de existencia riveriarum et forma maris nostri Mediterranei*. Si tratta di un testo in lingua latina redatto a Pisa tra la seconda metà e la fine del XII secolo, anch'esso forse da porre in relazione con la preparazione della Terza Crociata da parte dell'amministrazione reale inglese²⁵.

Forse in virtù della provenienza pisana del manoscritto, un'analisi del suo contenuto rivela un certo interesse nei confronti della Sardegna.

A differenza del testo del *De Viis Maris* appena analizzato, nel *Liber* l'itinerario lungo le coste occidentali dell'isola è oggetto di una brevissima descrizione, peraltro limitata alla citazione dei due estremi nord e sud. Più accurata è invece la descrizione del periplo delle coste orientali e meridionali, più ricco di dettagli e di distanze tra tappe intermedie, sino all'isola di San Pietro. Nel caso di quest'ultima, inoltre, sono precisamente elencate le rotte d'altura con relative direzioni e distanze che la collegavano a *Caput Rosso* in Algeria, alle città nord-africane di *Bona* e *Bugia*, alle Baleari e alla *villa Montis Pesulani* (Montpellier)²⁶.

I dati contenuti nel *Liber* confermano l'inclusione del settore meridionale della Sardegna e dell'area del golfo di Cagliari nelle prin-

²⁴ Sull'episodio si vedano A. Boscolo, *Cagliari fra genovesi e pisani nella crociata di Luigi IX*, in *Sardegna Pisa e Genova nel medioevo*, Genova 1978, pp. 73-80 (Collezione storica di Fonti e Studi, diretta da G. Pistarino, 24); S. Nocco, *Spazio reale e spazio narrato: città portuali e rotte mediterranee in una cronaca del XIII secolo*, in *Ricordando Alberto Boscolo. Bilanci e prospettive storiografiche*, cur. M. G. Meloni, A. M. Oliva, O. Schena, Roma 2016 (I libri di Viella, 215), pp. 431-455.

²⁵ P. Gautier Dalché, *Carte marine et portulan au XII^e siècle. Le liber de existencia riveriarum et forma maris nostri Mediterranei* (Pisa, circa 1200), Roma 1995, per la parte relativa alla Sardegna si vedano pp. 176-178.

²⁶ Un'accurata analisi della parte del *Liber* dedicata alla Sardegna è in Zedda Macchiò, *Il mito delle origini* cit., pp. 127-146.

cipali rotte commerciali percorse dalle navi genovesi e pisane dirette verso i porti dell'Europa occidentale e del Nord Africa. Tali elementi attestano il concreto e persistente interesse delle due repubbliche marinare nei confronti dell'isola, che emerge come nodo strategico delle direttive di traffico che dalla penisola italiana si dirigevano verso le Baleari, la penisola iberica e le coste dell'Africa settentrionale²⁷.

Pur nella loro essenzialità rispetto alle più ampie descrizioni delle aree costiere sarde presenti nei portolani prodotti in ambiente mediterraneo a partire dalla metà del Duecento, riteniamo di grande interesse il testo del *De Viis Maris* e quello del *Liber de existencia riveriarum et forma maris nostri Mediterranei*. Si tratta infatti delle più antiche descrizioni delle coste sarde posteriori al Mille finora conosciute, sebbene talvolta l'identificazione dei luoghi citati sia incerta proprio a causa dell'arcaicità del testo e della presenza di toponimi inediti rispetto ai portolani successivi.

Quanto al *De Viis Maris*, inoltre, sebbene si limiti ad elencare i nomi dei sei porti principali dell'isola – peraltro in alcuni casi di incerta identificazione e senza indicarne distanze relative e caratteristiche (eccetto per il porto di Cagliari) – fornisce allo stesso tempo interessanti informazioni sulla rotta nel quale erano inseriti.

Per tale ragione, prima di concentrarci sull'analisi dei portolani, abbiamo deciso di dare ampio spazio all'esame di questi due testi, in particolare al primo che è pressoché sconosciuto ai più, i cui contenuti confermano l'inserimento di alcuni scali sardi nelle più importanti rotte mediterranee fin dalla fine del XII secolo.

Piuttosto rilevanti ai fini del nostro studio sui porti della Sardegna e sulle loro caratteristiche sono le informazioni contenute nel *Compasso de Navegare*, realizzato a metà del XIII secolo in area italiana, ma frutto dell'assemblaggio di precedenti documenti parziali²⁸.

²⁷ Zedda Macciò, *Il mito delle origini* cit., pp. 142-144, che conferma quanto affermato da Quaini sulla base dei dati emersi dall'analisi delle rotte registrate dal *Compasso de Navegare*. Cfr. Quaini, *Catalogna e Liguria* cit., pp. 558-559 e Fig. 1, p. 569.

²⁸ Una riedizione del *Compasso*, più accurata dal punto di vista filologico-linguistico rispetto alla prima edizione di Motzo, è stata curata da Debanne, *Lo Compasso de navegare* cit. che in alcuni casi propone anche differenti letture di alcuni toponimi.

Un'analisi complessiva del testo del portolano evidenzia la particolare attenzione riservata alle coste liguri, toscane e sarde²⁹.

L'anonimo autore del *Compasso* commenta la circumnavigazione dell'isola a partire dall'*isola de Sam Piero* verso *lo capo de Napoli*. Proseguendo, dunque, in senso orario, illustra i punti più significativi; indica direzioni e distanze tra singoli tratti; segnala punti pericolosi quali secche e scogli; elenca e descrive isole minori, canali, porti, ancoraggi di rifugio e fornisce di volta in volta supporto tecnico e istruzioni pratiche per l'accesso ai vari siti. Il testo attribuisce la qualifica di "buon porto" a una quindicina di questi luoghi, dei quali descrive anche le caratteristiche, in altri casi parla di *bom ponedore*³⁰.

Di grande interesse, ai fini della comprensione del ruolo svolto dalla Sardegna nelle principali reti commerciali mediterranee, risultano le informazioni concernenti i *peleggi* che toccavano diversi approdi isolani, spesso configurandosi come tappe intermedie di itinerari con lunghezze di diverse centinaia di miglia³¹.

Il *Compasso* descrive cinquantanove rotte d'altura che mettevano l'isola in comunicazione con rilevanti scali del Mediterraneo: diciotto *peleggi* interessavano l'isola di San Pietro, collegandola alle coste africane, iberiche e francesi; otto facevano riferimento a Capo Teulada; undici muovevano dal Canale di Carbonara in direzione di Pantelleria, Ponza, Ustica e del Nord Africa; cinque partivano da Capo

Una rilettura dei toponimi trascritti da Motzo era stata peraltro già proposta anche da Dalché (*Carte marine et portulan* cit., Appendice 5, pp. 228-237), sulla base della quale aveva redatto anche un indice toponomastico (Appendice VI, pp. 239-253).

²⁹ B. R. Motzo, *Lo compasso da navegare*, «Archivio Storico Sardo» 20 (1936), fasc. 1-2, pp. 67-113; Id., *Il Compasso da navigare. Opera italiana della metà del secolo XIII*, «Annali della Facoltà di Lettere e Filosofia della Università di Cagliari», 8 (1947), 137 pp.

³⁰ Alla descrizione delle coste della Sardegna sono dedicati i ff. 70-78 del manoscritto.

³¹ Cfr. Quaini, *Catalogna e Liguria* cit., pp. 558-559 e Fig. 1, p. 569. Sul ruolo centrale delle isole nel controllo dello spazio mediterraneo nel corso del basso medioevo si rimanda a *The Crown of Aragon. A Singular Mediterranean Empire*, cur. F. Sabaté, Leiden - Boston 2017 e, al suo interno, in particolare a A. Cioppi - S. Nocco, *Islands for the Control of the Mediterranean Space*, pp. 337-360.

Monte Santo, altrettanti da Capo Comino; tredici, infine, prendevano avvio dall'isola di Tavolara verso la vicina Corsica, la penisola italiana e la Sicilia. Nella sezione dedicata alla Sardegna non sono invece riportati i *peleggi* relativi al versante occidentale dell'isola³².

È tuttavia opportuno segnalare che le rotte passanti per Capo San Marco, *Penne di Santo Eramo* e l'Asinara sono menzionate in altre sezioni del portolano come tappe intermedie di rotte di altura in partenza dai litorali iberici, provenzali e dalle Baleari. Un aspetto da non trascurare nei portolani è, infatti, anche la direzione delle rotte, che sfruttavano il regime dei venti del Mediterraneo al variare della latitudine³³.

Nel complesso il *Compasso de Navegare* registra cinquantacinque toponimi riferiti a isole minori, capi, promontori e località varie della Sardegna, ventiquattro dei quali attestati anche nella *Carta Pisana*³⁴.

Proseguendo nell'analisi dei portolani medioevali, constatiamo che il numero di rotte che coinvolgono località sarde risulta ulteriormente ampliato nel *Portolano di Grazia Pauli*.

Il manoscritto, conservato nella Biblioteca Nazionale di Firenze (ms. Palatino 468), risalente alla metà del XIV secolo, prende il titolo dal nome del copista contenuto nell'incipit: *In nomine Domini, amen. Portolano di Grazia Pauli di chartte XXXII*³⁵.

Il testo offre anche una serie di informazioni dettagliate riguardanti Pisa e Porto Pisano, circostanza che ha spinto gli studiosi a supporre l'esistenza di un committente di area pisana o, comunque, fortemente coinvolto negli interessi politici ed economici del Comune dell'Arno.

La trattazione relativa alla Sardegna è articolata in due distinte sezioni: la prima (ff. 24-25v) presenta il periplo dell'isola, ac-

³² B. R. Motzo, *La Sardegna nel Compasso da Navegare del secolo XIII*, «Archivio Storico Sardo», 20 (1936), fasc. 3-4, pp. 122-160.

³³ Quaini, *Catalogna e Liguria* cit., pp. 558-559.

³⁴ S. Nocco, *La Sardegna e il mondo mediterraneo medioevale tra letteratura geografica e cartografia*, in *Sardegna Catalana*, cur. A. M. Oliva - O. Schena, Barcelona 2014, pp. 257-270 (Publicacions de la Presidència, 41/2014).

³⁵ Terrosu Asole, *Il portolano di Grazia Pauli* cit., per il quale l'Autrice si avvale della trascrizione del testo effettuata da Motzo.

compagnato da descrizioni dei principali punti di approdo e delle località costiere; la seconda, collocata negli ultimi fogli del manoscritto (ff. 31-32v), illustra invece i *tragetti*, cioè le rotte d'altura che prendevano avvio dai litorali sardi per raggiungere altri scali del Mediterraneo.

In questa seconda sezione, il *Portolano di Grazia Pauli* introduce una serie di rotte inedite aventi origine da località sarde, assenti nel *Compasso de Navegare*. Particolarmente numerose sono quelle che muovono da Capo Monte Santo: diciannove *peleggi* in tutto, diretti verso Ustica, Capo Gallo (Sicilia), l'isola di Vulcano, Scalea (Calabria), Capri, Ponza, la foce di Roma (o del Tevere), Civitavecchia, Monte Argentario, l'isola di Montecristo, Lena (Corsica), Napoli, Gaeta, Ischia e Corneto Tarquinia. Per tali tragitti, tuttavia, il testo non riporta né la distanza in miglia né l'orientamento da seguire, ad eccezione dei primi tre indicati.

Nuove rotte d'altura sono attestate anche a partire da Capo Carbonara, dirette verso Civitavecchia, Monte Argentario, l'isola di Montecristo e Lena; anch'esse, come le precedenti, risultano prive di indicazioni complete³⁶.

Secondo alcuni studiosi, tale circostanza sarebbe indicativa dell'intento esplicito di fornire un aggiornamento tempestivo, sebbene basato su dati ancora parziali, lasciando pertanto ai piloti il compito di colmare le lacune. Questi ultimi erano soliti annotare e glossare i portolani, talvolta correggendo imperfezioni o errori derivanti dalle continue trascrizioni necessarie alla realizzazione di nuove copie. Registravano anche le modifiche intervenute nel frattempo nella morfologia o nelle strutture dei luoghi e porti descritti. Si veda ad esempio il riferimento alla presenza della palizzata realizzata dai pisani nel porto di Cagliari proprio nel *Portolano di Grazia Pauli*³⁷.

Tale processo di revisione e aggiornamento è quantomai evidente nel testo del *Compasso per mostrare a navichare* di Giovanni da Uz-

³⁶ Terrosu Asole, *Il portolano di Grazia Pauli* cit., rispettivamente pp. 95-101 e pp. 122-128.

³⁷ Terrosu Asole, *Il portolano di Grazia Pauli* cit., p. 100.

zano conservato nella Biblioteca Universitaria di Cagliari (ms. 279), sottoscritto e datato 8 novembre 1440³⁸. Nel portolano, il cui testo è associato alla *Pratica di Mercatura*, sono descritte oltre cinquanta rotte che toccavano le coste sarde partendo da diversi punti del Mediterraneo; anche in questo caso, tuttavia, le informazioni e i dati risultano parziali e incompleti. Il testo, infatti, in molti passaggi riporta esclusivamente il punto di partenza, omettendo il luogo di arrivo, le distanze e, spesso, le direzioni da seguire.

Va sottolineato, infatti, che i portolani, analogamente alle carte nautiche, erano opere vive: concepiti e realizzati come strumenti pratici per la navigazione, erano soggetti a revisione e aggiornamento da parte degli stessi piloti.

Allo stesso tempo, però, non occorre dimenticare che talvolta i testi venivano copiati a distanza di molto tempo e non sempre il copista si curava dell'aggiornamento del testo. Anzi, poteva anche accadere che il copista non conoscesse i toponimi che copiava o non riuscisse a leggere nella grafia del manoscritto che aveva a disposizione³⁹. Anche a questi problemi nella redazione delle copie potrebbero essere dunque riconducibili i vuoti nel testo che caratterizzano diversi portolani, come nel caso degli ultimi due appena analizzati.

Lo studio e l'analisi congiunta delle fonti basso-medioevali relative alla navigazione – in particolare cronache di viaggi e portolani – mette in luce la ricchezza e la complessità delle conoscenze geografiche maturate nel corso dei secoli, rivelando come tali materiali co-

³⁸ Fadda, *I toponimi del Mediterraneo* cit., pp. 257-259. Il testo del portolano, la cui esistenza presso la Biblioteca Universitaria di Cagliari era stata segnalata da Bacchisio Raimondo Motzo (*Lo Compasso* cit., pp. 69-70; Id., *Il Compasso* cit., pp. XIV-XVIII), è stato trascritto nella propria tesi di laurea da Bianca Fadda (a.a. 1995-96) e studiato dalla stessa nell'ambito del progetto *Atlante digitale di Storia Marittima della Sardegna* (<https://storia.dh.unica.it/asmsa/it/la-sardegna-nel-compasso-da-navigare>). Si veda inoltre B. Fadda, *Il codice di Giovanni da Uzzano della Biblioteca Universitaria di Cagliari. Note storico-paleografiche e codicologiche*, in *Ordine, calcolo e “ragione” nell’Italia tardo medievale. 1. Economia, giustizia e formazione*, cur. E. Maccioni, S. Tognetti, Roma 2025, pp. 363-382 (I Libri di Viella, 541).

³⁹ Castelnovi, *I portolani* cit., p. 28.

stituiscono ancora oggi strumenti fondamentali per la ricostruzione dei paesaggi costieri e dei sistemi portuali del passato.

Pur privilegiando spesso i grandi scali, queste tipologie di fonti offrono informazioni essenziali anche sugli approdi minori, sulle loro caratteristiche di porti naturali o talvolta (eccezionalmente) dotati di strutture, sugli ancoraggi e ripari che sostenevano la rete della navigazione di cabotaggio e d'altura.

Il confronto tra portolani di diversi periodi, pur tenendo conto dei problemi legati all'aggiornamento e alla revisione dei testi, consente altresì di leggere le trasformazioni delle aree portuali nel corso del tempo, soprattutto in relazione alla realizzazione di nuove strutture.

Allo stesso tempo, l'incremento del numero di rotte di altura verso località precedentemente non raggiunte, suggerisce di indagare a fonti e scale integrate per approfondire anche gli aspetti legati all'ampliamento degli interessi commerciali e all'apertura di nuovi mercati.

In questo contesto, l'impiego di approcci e metodologie interdisciplinari – dalla filologia alla geografia storica, dall'archeologia subacquea alla storia della tecnica, alla storia economica, solo per citarne alcune – diviene imprescindibile per ricostruire le reti di circolazione di uomini, beni e saperi, nonché le dinamiche di interazione tra comunità costiere del Mediterraneo.

MARIA GRAZIA ROSARIA MELE

Il porto di Oristano in età medioevale

In età punico-romana il Golfo di Oristano fu interessato da una ricca presenza urbana, le tre città di Tharros, Neapolis e Othoca, che potevano contare sui rispettivi scali portuali, luoghi di sbocco della produzione agricola delle fertili pianure circostanti¹.

Con l'andare del tempo le città di età classica decadvero di importanza e si crearono nuove realtà urbane a queste legate, anche se in alcuni casi topograficamente distanti e più interne, al riparo da paludi e acquitrini.

Se l'antico porto di Othoca dovette subire l'insabbiamento del suo ingresso, di Neapolis, invece, si mantenne solo il riferimento al promontorio e allo scalo portuale, mentre la città di Tharros in età altomedioevale continuò a persistere in una zona periferica dell'insediamento romano.

La decadenza di tali realtà urbane e il trasferimento della capitale regnicola in Oristano nell'XI secolo non comportò l'abbandono degli scali portuali, utilizzati come punti di approdo, di rifornimento d'acqua e di selvaggina: Ibn Giubair, approdò a Capo San Marco negli anni Ottanta del secolo XII; Il compasso da Navegare, attesta nel XIII secolo che “lo dicto capo de Napoli è bono porto, et è capo soctile si com murro de fera, ed estendese ver lo maestro” e il porto

¹ Sui porti e approdi del golfo di Oristano A. Scarpa, *I porti di Aristianis e la commercializzazione delle ceramiche di importazione tra l'età medievale e post-medievale*, in *Naves plenis velis euntes*, cur. A. Mastino, P.G. Spanu, R. Zucca, Roma 2009, pp. 278-288; P.F. Simbula, *I porti nello sviluppo economico della Sardegna medievale*, in *Attività economiche e sviluppi insediativi nell'Italia dei secoli XI-XV. Omaggio a Giuliano Pinto*, cur. E. Lusso, Cherasco 2014, pp. 269-305.

di Tharros: “Lo dicto capo de San Marco è bono porto, et à entrata da ver lo garbino”². Ancora nel 1353 in Capo San Marco, che garantiva l’approdo con qualsiasi tipo di vento, due galere genovesi si rifornivano di selvaggina e di acqua³. Approdi erano anche in prossimità delle saline di Capo Mannu.

Secondo lo studioso cinquecentesco Giovanni Francesco Fara, intorno al 1070 le massime autorità politiche e religiose del regno si trasferirono, per motivi di sicurezza, da Tharros nel piccolo centro di *Aristiane* (Oristano) che divenne così la seconda capitale del regno di Arborea. Oristano fu quindi erede di Tharros, divenendo città portuale e capitale del regno di Arborea, e di Othoca, sviluppandosi all’incrocio della viabilità romana⁴, in una zona retrolagunare attraversata dal corso finale del Tirso, il fiume più importante dell’isola. La città dista circa 7 km dal mare, raggiungibile via terra o, un tempo, seguendo la viabilità fluviale.

Il trasferimento determinò l’insediarsi dei centri di potere ai margini del piccolo nucleo altomedioevale. Un secolo dopo, nel corso della seconda metà del XII secolo, i genovesi collocarono tra la cattedrale e il palazzo regio il *Portus Ianue*⁵, il polo economico che andava a costituire, insieme al polo laico e a quello ecclesiastico, i tre elementi di poleogenesi, fondamentali per la crescita della nuova capitale.

La volontà di creare un quartiere commerciale in Oristano si inserisce nelle dinamiche di espansione della potenza genovese, che so-

² B.R. Motzo, *Il compasso da navegare. Opera italiana della prima metà del secolo XIII*, Cagliari 1947, p. 90; A. Mastino - P.G. Spanu - R. Zucca, *Mare sardum. Merci, mercati e scambi marittimi della Sardegna antica*, Roma 2005, pp. 178 e 183.

³ F.C. Casula, *Nuovi documenti per una storia economica della Sardegna*, «Archivio Storico Sardo», 30 (1976), pp. 165-166.

⁴ R. Zucca - S. Sebis, *Aristiane*, «Quaderni della Soprintendenza archeologica di Cagliari e Oristano», 4, 2 (1987), pp. 125-150; G. Nieddu – R. Zucca, *Othoca, una città sulla laguna*, Oristano 1991, pp. 93-97; R. Zucca, *Tharros*, Sassari 1997.

⁵ Sul *Portus Ianue* in Oristano M.G. Mele, *Oristano giudicale. Topografia e insediamento*, Cagliari 1999, pp. 49-54; Sui porti genovesi si veda *Strutture insediative ed espansione commerciale. La rete portuale genovese nel bacino del Mediterraneo*, cur. E. Basso, Cherasco 2011.

stenne il re arborense Barisone I de Lacon-Serra nelle sue aspirazioni a diventare re di Sardegna, costringendolo poi, fra l'altro, a promettere loro un'area urbana nella quale poter esercitare i commerci. Con il figlio di Barisone I, Pietro I de Lacon Serra, nel 1189, la donazione è un fatto compiuto:

In nomine Domini amen. Ego Petrus rex et iudex Arboree et vassallus Ianue civis, habeo dato a communis Ianue pro toto tempore vite mee et post obitum meum in perpetuum tantam terram in villa d'Aristano maiori, qui fabricari possunt C botegas. Hec sunt termini qui venit in issa via sutta archi palacii sancte Marie et postea venit a pinnacule domus Cartule, ancille sancte Marie de Aristano, et postea venit terminum istum a pinnaculum domus Iorgi Pelles servus sancte Marie. Et deinde venit ad ipsam domus que vocatur Comitanus de Serra, et venit a domus Maria Perceu et venit adomus Gunnari Porru et venit adomus Maria de Lacon et postea venit a domus Gunnari Porru que ante viam portus Ianue. Et venit adomus quondam Stevone Pistore, ubi statuat Guandulfus matcelarius, et deinde venit a domus de Ianue Mazurra, et venit a domus que fuit Constantinus de Cuballa rigulu cositore, et venit a domus Maria Coco infra terminum viam portum Ianue, et venit a domus Petrus Longus, k'est Pinna portus via Ianue. Et postea venit ad curiam que fuit de Maria Dessereti, et modo est data a Nicola Lecanunza in perpetuum, ut ipsum Nicola Lecannunza habeat prode de ista curia que supra scripta ipse et filios filiorum suorum et nebodes nebodomus suorum in perpetuum. Et postea istius curie domini Nicola Lecannunciis venit istum terminum, portus Ianue, davante s'arcu dessu palaciu Sancte Marie de Aristano maiori.⁶

Il documento segnala i confini del *Portus Ianue*, iniziando dal palazzo arcivescovile “*issa via sutta archi palacii sancte Marie*”. L'area concessa era già edificata e vi trovavano spazio due *pinnacula* o *tabernae*, l'abitazione di un panettiere, di un macellaio, di un sarto e di personale di servizio legato alla curia vescovile. Tra gli altri edifici è di un certo rilievo la curia concessa a Nicola Lecanozze, che fu già

⁶ P. Tola, *Codex Diplomaticus Sardiniae*, Torino 1861, I, doc. CXXXIII, 1189, 7 febbraio, ora consultabile online su <https://www.reisar.eu/secolo-xii-cxxxiii/>.

di Maria Dessereti. Si trattava di un settore della città veramente centrale a quell'epoca, tra i nucleo altomedioevale, la cattedrale e il palazzo regio, definito “*in Arrestano*”, anche se ciò non significa per forza che fosse ubicato *intra moenia*⁷. Allo stato attuale, infatti, non abbiamo elementi per poter identificare una cerchia muraria precedente a quella tardo-duecentesca che inglobasse i nuovi centri di potere della capitale. Ma il *portus Ianue* non era sulla costa, era un porto ubicato in città, che garantiva l'aspetto gestionale del porto, a poca distanza dal fiume, navigabile nel suo ultimo tratto, e a qualche chilometro dalla foce, dov'erano i punti di approdo e di controllo.

Non sappiamo se e per quanto tempo i genovesi riuscirono ad installarsi in Oristano per realizzare il *Portus Ianue*⁸. La politica filo-pisana dei sovrani arborensi, condizionando le attività economiche del regno e quindi anche il porto di Oristano, non fu loro favorevole. In ogni caso, il polo economico rimase sempre lungo la via che collegava il palazzo regio con la cattedrale. In una fonte del 1243 troviamo ancora citata la *Ruga Mercatorum* (in pratica la stessa via *Portus Ianue* citata nel documento di Pietro I)⁹.

L'organizzazione commerciale e mercantile pisana, diffusa capillarmente nella realtà economica e sociale della Sardegna, poteva contare fin dalla prima metà del XIII secolo sui *consules mercatorum cuiusque portus Sardinee*, con funzioni giudiziarie e finanziarie, tra i quali è da comprendere anche quello di Oristano¹⁰.

⁷ Su questo si veda quanto riferito da G. Gullino per Vercelli: G. Gullino, *Uomini e spazio urbano. L'evoluzione topografica di Vercelli tra X e XIII secolo*, Vercelli 1987, p. 24.

⁸ Basso, *Strutture insediative ed espansione commerciale* cit., p. 69.

⁹ Archivio di Stato di Pisa, Diplomatico della Primaziale, 17 ottobre 1243; F. Artizzu, *Documenti inediti relativi ai rapporti economici tra la Sardegna e Pisa nel Medioevo*, vol. I, Padova 1961, doc. 10, pp. 14-15; B. Fadda, *Le pergamene relative alla Sardegna nel Diplomatico della Primaziale dell'Archivio di Stato di Pisa*, «Archivio Storico Sardo», 41 (2001), doc. XXI, pp. 98-99.

¹⁰ F. Bonaini, *Statuti inediti della città di Pisa dal XII al XIV secolo*, Firenze 1854-1857, I, p. 276, II, p. 975; A. Schaubé, *Das Konsulat des Meeres in Pisa*, Leipzig, 1888, pp. 170-171; G. Volpe, *Studi sulle istituzioni comunali a Pisa*, Pisa 1970, pp. 113 ss.; Mele, *Oristano giudicale* cit., pp. 49-54; A. Argiolas - A. Mattone, *Ordina-*

Forse inizialmente alle dirette dipendenze di Pisa, il console dei mercanti pisani fu, poi, eletto dagli stessi mercanti che commerciavano con la Sardegna.

Nel 1244 Leonardo de Aiuti, quondam Pandulfini era *consul mercatorum pisaniorum portus Arboree*¹¹. A partire dal 1248, anche i mercanti che avevano le loro attività in Oristano dovettero risentire degli effetti dello sdoppiamento della carica: un console operava nell'isola e l'altro permaneva a Pisa, per tutelare gli interessi dei mercanti e partecipare al governo cittadino¹².

Negli anni 1258-1266, Meliore del quondam Bonapressa da Firenze e Fulco Serena da Pegli giungevano al porto di Oristano per trarne piombo, orzo e grano¹³.

Con Guglielmo di Capraia e Mariano II de Bas-Serra, sovrano del regno giudicale di Arborea e anche *civis pisanus*, infatti, le relazioni con Pisa e con i mercanti pisani si fecero molto intense, tanto da influenzare sicuramente alcuni aspetti insediativi della capitale, non ultimo il problema idrografico e le soluzioni da adottare per far defluire l'acqua mediante un sistema di canali o barbacane. A Mariano II dobbiamo attribuire la paternità del sistema difensivo della cerchia di mura di Oristano, sovrastata da 28 torri, tra le quali due grossi baluardi, al di sotto dei quali si aprivano la *Port'a Ponti* e la *Port'a Mari* con tutto il sistema difensivo meridionale. Le mura erano circondate da un fossato colmo d'acqua, dove defluivano le acque cittadine, che a sua volta comunicava con il fiume Tirso mediante il Rio delle Conce¹⁴.

Fu ai tempi di Mariano II de Bas-Serra che la Repubblica di Pisa ottenne ampi privilegi nel commercio con l'Arborea e soprattutto

menti 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 (Olbia, 12-14 maggio 1994), cur. G. Meloni, P.F. Simbula, Olbia 2004, pp. 127-251, partic. 165.

¹¹ Schaube, *Das Konsulat* cit., p. 309.

¹² F. Dal Borgo, *Raccolta di scelti diplomi pisani*, Pisa 1765, p. 276.

¹³ A. Ferretto, *Codice diplomatico delle relazioni fra la Liguria, la Toscana e la Lunigiana ai tempi di Dante (1265-1321)*, «Atti della Società Ligure di Storia Patria», 31/1 (1901), pp. 43, 45, 217.

¹⁴ Mele, *Oristano giudicale* cit., pp. 110-116.

con Oristano. Il 17 giugno 1265 si stabiliva, infatti, che i pisani potessero trarre a Pisa grano e orzo dal regno di Arborea, prestando idonea garanzia al giudice Mariano o a chi per lui (vedremo poi chi ne fosse incaricato), che fossero esenti dai dazi doganali per le altre merci, che potessero introdurre o esportare da Oristano qualsiasi razza di bestiame vivo o morto, ad eccezione dei cavalli¹⁵.

Non sappiamo se fu questa la disposizione annullata nel 1286. In ogni caso, a quella data il LXXIII capitolo del *Breve Communis Pisani* era riservato al commercio libero dei pisani in Sardegna, sempre che se ne desse garanzia in Arborea presso gli uffici regi e che le merci fossero registrate presso i consoli del porto di Arborea, i potestà, i capitani e gli anziani del popolo pisano, notificando al loro arrivo in Pisa la somma e la quantità del grano e delle cose commestibili stesse caricate in Arborea. Eventuale legname importato in Arborea da altre piazze, che si voleva trasportare a Pisa, doveva essere accompagnato dalla *securitatem* ottenuta nella pisana Castel di Castro¹⁶.

Appare evidente che gli accordi con Mariano II beneficiavano da un lato la Repubblica di Pisa e i suoi mercanti, e dall'altro il sovrano arborense, dalla cui volontà dipendeva la possibilità di estrarre o importare merci nel porto di Oristano e nell'Arborea, ma non contemplava vantaggi reciproci o benefici per eventuali mercanti locali, nonostante in questi anni fosse operativo un console dei Sardi¹⁷.

L'utilizzo del piccolo cabotaggio, la convenienza economica del trasporto via acqua, unitamente ai minori rischi che si correva rispetto ai tragitti terrestri, nonché le dimensioni ridotte delle imbarcazioni, agevolavano l'utilizzo di scali minori disseminati lungo tutto il territorio e il persistere di antichi scali portuali lungo tutta la costa e alla foce dei fiumi. Oristano, città di pianura, sorta nei pressi del Tirso, presentava alcune caratteristiche simili a quelle della città di Pisa, certo porto maggiore rispetto al piccolo porto di Oristano, per la mole del traffico, per la presenza di arsenali e di luoghi di

¹⁵ Bonaini, *Statuti inediti* cit. I, pp. 595-603, nota 1.

¹⁶ Bonaini, *Statuti inediti* cit., II, p. 286.

¹⁷ Un *consul Sardorum* è attestato nel 1266: Ferretto, *Codice diplomatico* cit., p. 62, n. 170.

sbarco disseminati lungo l'Arno. Ma entrambe si sono sviluppate su una pianura, con un porto sul mare lontano dalla città, alla foce del fiume navigabile e facevano parte di un sistema che poteva contare su altri piccoli scali periferici disseminati sulla costa e sulla laguna retralitoranea, a seconda delle esigenze.

Da Pisa e da Porto Pisano, esempio sicuramente più importante e ricco di documentazione, possiamo trarre alcuni spunti per cercare di immaginare come fosse il porto oristanese nel Medioevo. Per Oristano non abbiamo informazioni su torri¹⁸, strutture in pietra e catene che protegessero l'accesso alla foce fluviale e pontili che consentissero gli ormeggi. Non abbiamo neanche notizia di eventuali piccole strutture di scalo intermedio lungo il fiume tra la foce e la città, anche se possiamo immaginare che vi fossero nei guadi o in prossimità dei ponti delle strutture lapidee o lignee che agevolassero l'accesso e l'uscita delle piccole barche dalle acque del Tirso, come per esempio nelle vicinanze del Ponte Grande, la cui gestione nel 1310 fu affidata alle famiglie Ponti, Sequi e Scano, che avrebbero dovuto esercitare funzioni di controllo e di manutenzione del ponte, in cambio dell'esenzione dai tributi. Essi avevano l'obbligo di risiedere stabilmente nei pressi del ponte *in domibus iuxta dictum pontem sitis pro conservacione et custodia dicti pontis*¹⁹. Il privilegio fu, poi ripreso e discusso più di due secoli dopo, nel 1583, intimando agli eredi Ponti di rispettare gli accordi presi nel “...fer la caseta y tenir la guardia continua en dit pont...”, un posto di guardia, purtroppo, cancellato dalle ruspe negli anni Novanta del secolo scorso²⁰.

Per quanto ci è dato di sapere, Oristano non ebbe la possibilità di sviluppare un insieme di scali portuali in prossimità della città, anche se uno dei rami del Tirso, quello non più esistente che sfociava a Sud sullo stagno di Santa Giusta, giungeva in prossimità della porta urbica settentrionale e accompagnava il profilo cittadino riempiendo d'acqua

¹⁸ L'unica torre che conosciamo, ancora esistente, a protezione del porto, fu realizzata a partire dagli anni Quaranta del XVI secolo.

¹⁹ Tola, *Codex* cit., I, IV, p. 505.

²⁰ Mele, *Oristano giudicale* cit., pp. 186-187; *Il Parlamento del viceré Michele de Moncada (1583)*, cur. G. Pala - G. Salice, Cagliari 2023, II, p. 682.

il fossato attorno alle mura. Le scarsissime informazioni che abbiamo su questo corso d'acqua non consentono di sapere se fosse utilizzato come canale navigabile, anche se doveva avere una portata d'acqua inferiore rispetto al corso del fiume che scorreva sotto il Ponte Grande. Che la situazione fosse differente da quella odierna lo apprendiamo dalla descrizione di Giovanni Francesco Fara, degli anni Ottanta del Cinquecento: il Tirso all'altezza di Oristano si divideva in due bracci, uno dei quali passava sotto Ponte Grande a Nord della città e poi sfociava sul mare vicino alla torre di pietra. Si trattava di una grossa torre *de armas*, la Torre Grande, costruita a metà del secolo XVI a protezione del porto fluviale. L'altro braccio del Tirso, invece, secondo il Fara, andava ad immettersi in uno stagno, probabilmente lo Stagno di Santa Giusta²¹. Tale sconosciuto ramo del Tirso, che affiancava la parte occidentale della città, è attestato nel progetto di adeguamento alla moderna delle fortificazioni di Oristano dell'ingegnere Rocco Capellino (1557) con la scritta «gomita del fiume de Oristano»²² e su una interessantissima pianta di Oristano degli anni Trenta del XIX secolo²³. Era la zona più depressa della città, dove lo stesso corso del Tirso o un suo ulteriore ramo prendeva il nome di rio delle Conce e dove si estendeva il borgo di *su Scarahjoni*, il cui significato riporterebbe sempre all'esistenza di un fossato, di un canale²⁴.

Le scarse informazioni su questa seconda via fluviale non consentono di ipotizzare scali più vicini alla città rispetto al Ponte Grande. Di certo, però, come a Pisa, anche sul Tirso si praticava la fluitazione del legname e questo comportava la presenza di persone che tagliassero i tronchi, li legassero in fasci e li accompagnassero nella

²¹ Farae Johannis Francisci sassarensis, *De chorographia Sardiniae, libri duo; De rebus sardois, libri quatuor*, cur. V. Angius, 1838, p. 63.

²² O. Alberti, *Le carte della Sardegna di Rocco Capellino*, «Nuovo Bollettino Bibliografico Sardo», 72 (1970), pp. 3-7: 6.

²³ Archivio di Stato di Cagliari, *Tipi e profili*, n. 50.

²⁴ Il Dizionario dell'Accademia della Crusca, 1 edizione 1612, s.v. *scheraggio* citato da Giovanni Villani per Firenze. G.B. Pellegrini, *Attraverso la toponomastica urbana medioevale in Italia*, in *Settimane di Studio del Centro Italiano di Studi sull'Alto Medioevo*, XXI, II, Spoleto 1974, pp. 471-472, nt. 87. Mele, *Oristano giudicale* cit., pp. 169-174.

loro discesa verso il mare. L'arrivo e le partenze, come anche le soste temporanee per espletare tutte le pratiche doganali, per avere le autorizzazioni necessarie, per carico e scarico, rendevano necessaria l'esistenza di moli, spiazzi, tettoie e magazzini gestiti dall'autorità portuale. L'accesso al fiume dalla foce era consentito solo a imbarcazioni di piccolo pescaggio e ciò avveniva più frequentemente nei mesi invernali, quando la portata d'acqua era maggiore. Più complesso sarebbe stato attivare il traino controcorrente di imbarcazioni lungo il fiume, perché avrebbe comportato notevoli sforzi e passaggi sgombri da ostacoli sulle rive. Esisteva, attestata in epoca moderna, una viabilità di terra che garantiva il collegamento tra la foce e la città con i carri trainati da muli o da buoi: una strada era praticabile nei mesi invernali e seguiva la riva Nord del Tirso; la via estiva consentiva, invece, di utilizzare guadi percorribili quando il fiume aveva una portata d'acqua minima. I prodotti trasportati erano per lo più grano e orzo, i derivati dall'allevamento, come cuoi, pelli e formaggi. Attraverso il fiume, poi, si trasportava di tutto, anche gli stessi prodotti che il fiume stesso e gli stagni subcostieri producevano²⁵.

Le informazioni sul porto fluviale di Oristano, alla foce del Tirso, sono scarse ma sufficienti per poter conoscere traffici e protagonisti dell'attività portuale nella prima metà del XIV secolo.

Giuseppe Pau e Raimondo Zucca individuarono il porto di Oristano nel settore nord-occidentale dell'attuale abitato di Torregrande, in località Cuguzzu, corrispondente al *Portu Cuchusii Arestagni* citato in una fonte del 1317²⁶. Il porto, a partire dagli anni Quaranta del Cinquecento, fu protetto da una torre *gallarda* o *de armas*, munita di artiglieria, detta oggi Torre Grande.

²⁵ Su Porto Pisano e gli scali lungo l'Arno nella città di Pisa: F. Salvestrini, *Navigazione, trasporti e fluitazione del legname sulle acque interne della Toscana fra medioevo e prima età moderna*, «Bollettino Storico Pisano», 68 (2009), pp. 1-42 (estratto); *I sistemi portuali della Toscana mediterranea. Infrastrutture, scambi, economie dall'antichità a oggi*, Pisa 2011, con particolare attenzione ai saggi dell'età medioevale.

²⁶ Artizzu, *Documenti inediti* cit., II, Padova 1962, pp. 52-53, doc. n. 21; V. Mossa - G. Pau, *Oristano e il suo volto*, Sassari 1986; R. Zucca, *L'archeologia delle acque del Golfo di Oristano*, in *Per una valorizzazione del bene culturale nell'ambito territoriale del XVI comprensorio* (Arborea, 27-28 maggio 1989), Oristano 1991, pp. 38-39.

Agli inizi del 1321, al porto di Oristano era diretta la tarida Sant'Antonio, di proprietà del patrono pisano Neri Porcellini, impegnato a consegnare una certa somma in carlini d'argento gigliati²⁷. In quegli anni i rapporti fra pisani e arborensi erano piuttosto tesi, poco prima che la coalizione catalano-arborensi entrasse in guerra e cacciasse la repubblica di Pisa dall'Isola. La preoccupazione che Ugone II de Bas-Serra vietasse a Stefano Rossi, Cecco Alliata e Vanni di Ranieri Alliata di esportare grano dall'Arborea era piuttosto concreta. Il loro contratto di nolo con Bernardino Malpigli, del fu Sigerio, in società con Cecco Cappellaccio ed altri mercanti pisani, prevedeva che dovessero esportare da Oristano tutto il grano che fosse possibile caricare sulla loro imbarcazione, chiamata Allegranza, per portarlo a Maiorca o nella Francia meridionale, dopo essersi fermati in Oristano una ventina di giorni. Ma a causa del rifiuto del sovrano dovettero prevedere un piano alternativo che consentisse di recuperare il grano a Cagliari per portarlo a Pisa, come poi fecero²⁸. Si ipotizzava infatti che i mercanti da *“Portu Pisano et... ibunt ad portum Arestani et ibidem, cum dicta nave bene et sufficienter concia, stagna et fornita... stabunt diebus viginti”* per poter caricare tutto il grano possibile *“apud plaggiam dicti portus”*. Alcuni elementi interessanti riguardano il porto e la *plaggia*, per cui dobbiamo immaginare che la tarida avrebbe gettato l'ancora in mare attendendo un carico che sarebbe stato effettuato con imbarcazioni minori; la necessità di sostenere una ventina di giorni, necessari per avere autorizzazioni varie, carico e scarico delle imbarcazioni, suppone inoltre che i mercanti e le persone che trafficavano nel porto potessero contare su depositi, tettoie e strutture portuali. Ma è soprattutto nella frase *“si per dominum Arboree vel eius curiam vel eius officiales fieret aut factum esset de-*

²⁷ Ringrazio tanto Bianca Fadda per avermi messo a disposizione i suoi studi sul tema. B. Fadda, *L'archivio della famiglia Alliata di Pisa. Il fondo diplomatico e la Sardegna*, «Studi e Ricerche di Cultura Religiosa», Cagliari 2014, doc. 176, pp. 314-315.

²⁸ Fadda, *L'archivio della famiglia Alliata di Pisa* cit., doc. 187 (Pisa, 11 febbraio 1322), pp. 332-335. Il divieto di Ugone II è chiaro dal documento del maggio dello stesso anno, il n. 188, pp. 335-336.

vetum”, che sono indicati tutti i responsabili della gestione del porto: il sovrano, l’ufficio della *majoria de portu* e i suoi ufficiali, in ordine gerarchico, che avrebbero potuto negare l’esportazione del grano.

Ed è proprio a questo ufficio che si rivolge un cittadino pisano per denunciare alcuni mercanti che non avevano rispettato gli accordi presi. Terminata ormai da più di vent’anni la guerra contro Pisa, dopo l’espulsione dei pisani dal Castello di Cagliari, di essi rimangono in Sardegna ancora alcune famiglie, stanziate nelle appendici. Nel 1347, il pisano Thomeo Rustichello, residente in Stampace, denunciò presso la *majoria de portu* di Oristano i mercanti pisani Simone da Massa e Giovanni di Tommaso che non caricarono sulla nave di Guiduccio da Piombino una settantina di pelli per trasportarle da Oristano a Pisa, non rispettando gli accordi. Nella sede della curia della *majoria de portu* oristanese, mentre era maire Gonario Ula²⁹. Il documento è interessante non tanto per il fatto che i mercanti non avessero mantenuto gli accordi presi con il Rustichello, ma perché la denuncia portò poi a verificare in che modo fossero andate le cose e nelle deposizioni dei testimoni, verbalizzate dallo scrivano della curia della *majoria de portu*, troviamo tutta una serie di informazioni sul variegato mondo del porto oristanese. Attorno ad una realtà gestita dall’ufficio di *sa majoria* e dal *majore de portu*, circolano merci e persone con diversi compiti: i fasci di pellami trasportati *extra focem* nelle barche, che non furono caricati sul panfilo per preferire i fasci di lana; i sensali e i barcaioli, testimoni di quanto accaduto, che riportarono i fasci di pellami al *barcharium* e li scaricarono a terra, dove furono pagati dal detto Rustichello³⁰.

Viene spontaneo collegare il *barcharium* di questo documento con il *barchanyr* attestato qualche anno dopo nelle deposizioni del *proceso contra los Arborea*³¹.

²⁹ L’oristanese Gonario Ula fu poi, nel 1352, rappresentante dell’Opera di Santa Maria di Pisa: B. Fadda, *Le relazioni tra l’Opera di Santa Maria di Pisa e la Sardegna. I documenti (1082-1429)*, Perugia 2020, doc. 135, pp. 24, 184-186.

³⁰ Fadda, *L’archivio della famiglia Alliata di Pisa* cit., pp. 398-400, doc. 227, Oristano, 10 luglio 1347.

³¹ Casula, *Nuovi documenti*, pp. 157-168, part. 165; *Proceso contra los Arborea*.

L'ufficio della *majoria de portu* è attestato dallo stesso Ugone II de Bas-Serra nel suo testamento, datato il 5 aprile 1335³². In tal documento compaiono anche preziosi elementi riguardanti l'articolazione interna del palazzo regio come residenza privata della famiglia, servizi, depositi e locali di rappresentanza, uffici (*cancelleria, camara, camera scribanie, canava, cochina, stabula, turrina de massa e turrina de silba, curia de spendio e majoria de portu*) con i servi che avrebbero trovato la libertà alla morte del sovrano. Possiamo ipotizzare che la sede della *majoria de portu* si affacciasse sulla piazza principale della città (detta per questo *de sa majoria*): “*domo que si comporedi dae Cindu de Cori e daessos fradis chest como logia*” la casa che si comprò da Cindu de Zori e dai fratelli, che ora è stata trasformata in loggia³³.

Ma Ugone disponeva anche che dal ricavato della *majoria de portu* si dovessero pagare 100 lire annue di alfonsini minuti al cappellano che avrebbe celebrato le messe nella cappella di San Bartolomeo, una volta terminata nei pressi della cattedrale, che avrebbe dovuto ospitare la sua tomba e quella dei suoi predecessori³⁴.

Ma vediamo di approfondire la figura di questo ufficiale regio addetto alla gestione del porto. I primi documenti che attestano un funzionario responsabile dell'attività portuale nell'Arborea riferiscono di due *majores de portu* in Oristano: un certo Pandulfinus (tra il 1147 e il 1182) e un Mariane de Barca (1186). Difficile dire quanto tale istituto fosse condizionato dalla presenza mercantile genovese o pisana nell'isola, visto che il *majore de portu* esisteva già nel regno di Torres fin dal XI secolo.

Archivio della Corona d'Aragona, voll. II-III, cur. S. Chirra, Cagliari 2003; Archivo de la Corona de Aragón, *Cancillería*, Procesos en volumen, II, ff. 63v-64.

³² Tola, *Codex* cit., I, doc. XLVIII.

³³ Si veda il *Breve Portus Kallaretani*, cap. XXXVIII, intitolato *Davere una logia u botega per lo porto*: «Et noi consoli siamo tenuti davere e di procurare una bottega in della ruga dellì mercatanti la uve piacera a noi e al nostro consiglio e per quella pisgione che alloro piacera in della quale bottega debiano stare le canne elle statere»: F. Artizzu, *Gli ordinamenti pisani per il porto di Cagliari. Breve portus Kallaretani*, Roma 1979.

³⁴ Tola, *Codex* cit., I, doc. XLVIII.

Ciò spinge a vedere l'istituto della *majoria de portu* come una probabile continuazione degli uffici portuali di epoca classica e bizantina, ulteriormente sviluppatasi in epoca giudicale e in seguito alle interazioni con le due città tirreniche di Pisa e Genova³⁵.

Nel codice di leggi del regno giudicale di Arborea, detto *Carta de Logu*, abbiamo pochi riferimenti al *majore de portu*, incaricato sui pesi e le misure. Nel capitolo CV, i *curatores*, a capo di ogni distretto del regno, avevano il compito di ordinare ai tavernieri dei villaggi di non vendere vino con altra misura di capacità che non fosse quella di Oristano recandosi entro il termine prestabilito ad Oristano presso il *majore de portu* per tarare le varie misure, punzonate con marchio regio³⁶. Il *majore de portu* poteva contare anche su un organo collegiale come la *corona de portu*³⁷, alla quale ci si poteva rivolgere per eventuali controversie. Come ufficiale reale doveva avere competenze su tutto il regno, il porto e la città, gli approdi e le coste vicine, per cui doveva poter contare su personale addetto alle visite o alle ispezioni nel territorio costiero e nei punti nevralgici delle vie commerciali. Altre funzioni del *majore de portu* sono riportate nel *Liber fondachi* (1317-1319), un inventario dei beni che il Comune di Pisa possedeva nel giudicato di Gallura. Il *majore* applicava i dazi sulle merci in entrata e in uscita, seguendo un preciso tariffario, sovrintendeva ai pesi e alle misure che, in questo caso, dovevano essere uguali a quelle adoperate nella città di Pisa. Venditori e compratori pagavano le gabelle anche per la pesatura delle merci. Possiamo presumere che le funzioni fossero simili anche nel regno giudicale di Arborea. Ulteriori confronti utili si ritrovano, inoltre, negli Statuti sassaresi e nello statuto signorile di Castelgenovese³⁸.

³⁵ Argiolas - Mattone, *Ordinamenti portuali* cit., pp. 163-176. Sulla *Lex Portus* di fine VI secolo si veda M. Muresu, *L'assetto insediativo della Sardegna bizantina (VI-XI secolo) attraverso lo studio dei manufatti numismatici*, Tesi di Dottorato di Ricerca in Storia, Beni Culturali e Studi Internazionali, ciclo XXIX, Università degli Studi di Cagliari 2017, pp. 25-39.

³⁶ *Carta de logu d'Arborea. Edizione critica secondo l'editio princeps (BUC, Inc. 230)*, cur. G. Murgia, Milano 2016, cap. CV.

³⁷ *Carta de logu d'Arborea* cit., cap. LIII.

³⁸ Argiolas - Mattone, *Ordinamenti portuali* cit., pp. 163-176.

La presenza in Oristano, nel corso del tempo, di mercanti genovesi, pisani e catalani concentrati nel cuore pulsante della città (via *Portus Ianuel/ruga Mercatorum/ruga de Sansalia*), unitamente alla *majoria de portu* che si affacciava sulla piazza detta appunto *de sa Majoria*, ha lasciato una traccia indelebile nel cuore di Oristano fino ai nostri giorni: la città dentro le mura, infatti, è detta ancora oggi, in sardo, *su pottu* (il porto), contrapposto a *su brugu*, il borgo extramurario.

Nel corso della prima metà del Trecento e poco prima del lungo conflitto tra Mariano IV d'Arborea e Pietro IV d'Aragona, abbiamo alcune indicazioni sui mercanti catalani che in Oristano avevano un console e una loggia³⁹, già presenti fin dal XII secolo, a partire dal matrimonio di Barisone I de Lacon Serra con Agalbursa di Bas, e poi sempre più numerosi.

L'alleanza fra catalano-aragonesi e arborensi consentì di sconfiggere i pisani. Ugone nel frattempo (non sappiamo quando) aveva imposto ai barbaricini di portare le merci per venderle solamente nei porti di Oristano e Bosa, ma questo danneggiava la città di Cagliari, motivo per cui nel giugno del 1333 Alfonso IV chiedeva al giudice di derogare a tale divieto⁴⁰.

I documenti successivi riguardano gli interrogatori al *proceso contra los Arborea* nella lunga guerra fra catalano-aragonesi e arborensi. In essi abbiamo alcune informazioni su porti e approdi del Golfo di Oristano e sugli ufficiali regi competenti. Si tratta per lo più di deposizioni processuali risalenti al 1353 di persone che a diverso titolo frequentarono i mari e il porto di Oristano per verificare in che misura Mariano IV de Bas-Serra agisse contro gli interessi della Corona. Continuava ad essere utilizzato dalle navi da guerra l'antico

³⁹ C. Battle, *Noticias sobre los negocios de mercaderes de Barcelona en Cerdeña hacia 1300*, in *La Sardegna nel mondo Mediterraneo*, Sassari 1981, II, pp. 277-289. Guillem Lloret detta il suo testamento in Oristano, il 16 novembre 1301. *Proceso contra los Arborea*, pp. 107-114.

⁴⁰ *Diplomatario aragonés de Ugone II de Arborea* ed. R. Conde y Delgado de Molina, Sassari 2005, Raccolta di documenti editi e inediti per la storia della Sardegna, 6, n. 328. Montblanc, 29 giugno 1333, pp. 398-399.

porto di *Tharros*, il porto “*vocatum Sancti Marchi, qui porta est civitatis Arestanni*”, nella penisola di San Giovanni di Sinis, che consentiva di fare rifornimento di acqua dolce e di selvaggina⁴¹. I testimoni riferiscono, poi, che molte imbarcazioni uscivano dal porto fluviale di Oristano cariche di rifornimenti destinati alla città di Bosa e Alghero. Un testimone riferisce di avere “*dicta sua barcha remanente in flumine dicte civitatis, vocato lo Barchanyr*”⁴².

Nel 1410, dopo la lunga guerra tra catalano-aragonesi e arborensi, Oristano si arrese firmando la c.d. Capitolazione di San Martino. Da quel momento, non fu più capitale del regno giudicale di Arborea ma diventò la città principale del Marchesato di Oristano, incorporato nel 1478 ai beni della Corona in seguito alla ribellione del marchese.

Grandi cambiamenti per la città e il suo porto si ebbero nel 1479 Oristano diventò città regia e le venne imposto il *regimen de sort sive de sac*, l'estrazione a sorte dei consiglieri cittadini controllata dalla corona. Incominciò una nuova fase per la città, con una frammentazione delle sedi del potere laico e alcune proprietà demaniali concesse in enfiteusi a privati⁴³.

Apparentemente sembrava che non fosse cambiato nulla riguardo alla gestione del porto, poiché Ferdinando II d'Aragona confermava la continuazione dell'ufficio del *major portus* nominando in quell'ufficio un certo Antonio Maça. Ma già nelle istruzioni del 1481 al viceré Pérez Scrivà de Romaní, il *major portus* non aveva più ampia autonomia perché doveva agire insieme al credenziere, e così in tutti i porti dell'isola. Un incarico molto importante che nella nomenclatura continuava in apparenza l'antica funzione giudicale, ma era ormai gestito dalla Corona nell'interesse complessivo della Monarchia e del regno, dove Oristano e il suo porto si collocavano fra le città

⁴¹ F.C. Casula, *La Sardegna aragonesa*, Sassari 1990, II, pp. 266-267.

⁴² *Proceso contra los Arborea* cit., II-III, pp. 140-143.

⁴³ M.G. Mele, *Oristano. Città regia del regno di Sardegna*, in *El món urbà a la Corona d'Aragó del 1137 als decrets de Nova Planta*, Actas del XVII congreso de Historia de la Corona de Aragón (7-12 settembre 2000, Barcellona), cur. S. Claramunt Rodríguez, Barcelona 2003, III, pp. 575-585.

regie che cercavano inutilmente di ottenere gli stessi vantaggi che aveva la capitale: unico porto caricatoio della Sardegna meridionale, con un conseguente controllo dei porti delle altre città regie. Oristano, quindi, dovette fare i conti con l'accentramento della politica economica su Cagliari, capitale del regno di Sardegna. Attraverso le città regie passano solo flussi di esportazione secondari e di quelli baronali⁴⁴.

⁴⁴ Sul redreç economico e politico di Ferdinando: B. Anatra, *Dall'unificazione aragonese ai Savoia*, in *La Sardegna medioevale e moderna*, cur. J.Day - B. Anatra - L. Scaraffia, Torino 1984; F. Manconi, *La Sardegna al tempo degli Asburgo*, Nuoro 2010, pp. 47-59. Su Oristano città regia: *Il «Llibre de regiment» e le pergamente dell'archivio comunale di Oristano (secc. XV-XVII)*, cur. F. Uccheddu, Oristano 1998. Sulle istruzioni del 1481 si vedano F. Loddo Canepa, *Alcune istruzioni inedite del 1481 nel quadro della politica di Ferdinando II in Sardegna*, «Archivio Storico Sardo», 24 (1954), pp. 451-464, capp. 6 e 32. Sul viceré Ximen Pérez Scrivà de Romaní, si veda G. Olla Repetto, *Note sul viceregno del valenzano Ximen Pérez Scrivà de Romaní in Sardegna (1479-1487)*, «Archivio Storico Sardo», 48 (2013), pp. 223-256.

ALESSANDRO PANETTA

*Il porto di Bosa dal Medioevo all'Età Contemporanea.
Le molte vite e le molte morti di un sistema portuale fluviale.*

“Le figure del mito vivono molte vite e molte morti,
a differenza dei personaggi del romanzo,
vincolati ogni volta a un solo gesto.”

Roberto Calasso, *Le nozze di Cadmo e Armonia*

Introduzione

Nel 1994 l'archeologo Tiziano Mannoni pubblicò un libro polemico intitolato *Il fantasma della Ripa*¹ dedicato alle vicende occorse al porto medievale di Genova o, meglio, ai moli del porto medievale emersi durante gli scavi archeologici eseguiti in occasione dei lavori per l'Expo 1992. Tali strutture furono escluse da qualsiasi progetto di valorizzazione dell'area del *Porto Antico*, segate in blocchi, asportate e riposte in container, sottraendole di fatto alla vista e alla vita della città².

Anche il porto di Bosa, per diversi aspetti, può essere considerato e definito un “porto fantasma”. Non tanto, o non solo, per la sua mancata patrimonializzazione, quanto piuttosto per l'assenza quasi totale di tracce materiali, a fronte di una vita plurisecolare. Un por-

¹ T. Mannoni, *Il fantasma della Ripa. C'era una volta un porto medievale. Archeo-dramma in tre atti e un finale*, Genova 1994.

² Diversa sorte hanno avuto invece ad esempio i resti dei moli cinquecenteschi del porto genovese rinvenuti nei pressi di Palazzo San Giorgio, che sono stati lasciati a vista lungo la scalinata di accesso all'omonima stazione della metropolitana.

to invisibile, spesso soltanto evocato, richiamato più come concetto e sede astratta dei commerci che come luogo fisico definito nella materialità della sua topografia e delle sue strutture (banchine, magazzini etc.).

La città di Bosa si è sviluppata storicamente lungo le rive del Temo, unico fiume della Sardegna navigabile dalla foce verso l'interno. Fin dall'età classica – e forse anche in precedenza – le sue sponde e l'ampia foce riparata dai venti di Nord-Ovest dal promontorio di Sa Sea, sono stati il terminale di arrivo per prodotti provenienti da diversi luoghi del Mediterraneo e per l'esportazione di risorse e prodotti dei territori circostanti³.

Lo scopo del presente contributo è ricostruire le vicende di questo porto per l'età postclassica attraverso un quadro degli studi che hanno affrontato il tema, per mettere in evidenza alcune caratteristiche della portualità di Bosa e delle sue relazioni con la città stessa nel corso dei secoli.

Stante la mancanza di dati archeologici certi le informazioni a nostra disposizione sono unicamente *proxy* di tipo indiretto:

- documenti in cui sono presenti riferimenti diretti a un porto o che citano la presenza in città di mercanti, corallari o istituzioni come la magistratura dei porti o luoghi come la dogana;
- la presenza di materiali ceramici utilizzati come indicatori di una funzione portuale, in quanto manufatti verosimilmente veicolati in città proprio attraverso il porto;
- documenti cartografici e catastali, realizzati in epoche posteriori (a partire dal XVI secolo), che consentono di identificare possibili

³ Per un quadro dei ritrovamenti e della ricostruzione dei commerci dell'area Bosa in età classica si veda M. C. Satta, *Bosa in mostra al Museo "G. A. Sanna" di Sassari*, Sassari 2006. Si vedano inoltre, per un'ampia rassegna di studi, i vari contributi (e la relativa bibliografia) che compongono l'ampia sezione "Dalla Preistoria alla fine del Mondo Antico" in A. Mattone - M. B. Cocco, *Bosa. La città e il suo territorio dall'età antica al mondo contemporaneo*, Sassari 2016. Si veda inoltre il censimento in A. Moravetti, *Ricerche archeologiche nel Marghine-Planargia. La Planargia. Analisi e monumenti. II*, (Sardegna archeologica. Studi e monumenti, 5/II), Sassari 2000.

strutture portuali o di inferire, tramite la morfologia e la toponomastica urbana, la presenza di particolari strutture legate ad attività portuali;

- fonti iconografiche risalenti alla tarda età moderna (vedute pittoriche, quadri raffiguranti le attività svolte lungo il fiume) o contemporanea (fotografie e cartoline storiche);
- ricostruzioni paleoambientali e paleoidrografiche della morfologia fluviale del Temo, delle sue anse e della sua foce.

Talvolta queste fonti non sono concordi e nessuna di esse consente di localizzare con certezza il porto di Bosa. Anche per quest'ultimo, quindi, valgono le considerazioni che Alessandro Soddu ha utilizzato per la città nel periodo giudicale e pre-malaspiniano, da lui definita «sfuggente, quasi ritratta e nascosta a farsi beffe degli storici che finora hanno inutilmente cercato di tracciarne i contorni»⁴.

Questo contributo si ispira al concetto di biografia culturale degli oggetti, che porta a considerare il porto di Bosa non tanto come un'opera singola quanto come un dispositivo che attraversa molteplici fasi, di costruzione, uso, abbandono e rimozione⁵. La portualità che emerge dalle fonti è insieme materiale e immateriale: un sistema di strutture, progetti e istituzioni che regolano l'accesso al fiume, alla foce e ai caricatori. In questo sistema la dinamica geomorfologica della foce del Temo si intreccia nel lungo periodo con la localizzazio-

⁴ A. Soddu, *La città di Bosa tra giudici di Torres e Malaspina (XII-XIII secolo)*, in *Bosa. La città e il suo territorio dall'età antica al mondo contemporaneo*, cur. A. Mattone, M. B. Cocco, Sassari 2016, pp. 288-297, p. 289.

⁵ Arjun Appadurai e Igor Kopytoff nei loro celebri saggi, propongono di ricostruire la *vita sociale* e la *biografia* degli oggetti, per seguirne i diversi statuti e i cambiamenti di valore (economico, simbolico, sociale, politico, funzionale etc.) all'interno dei diversi contesti che essi attraversano nel corso del tempo; A. Appadurai, *La vita sociale delle cose. Merci, oggetti e valori nelle prospettive culturali*, Bologna 2018 (ed. or. *The Social Life of Things*, Cambridge 1986), in particolare il saggio di Appadurai che introduce il libro: *Introduzione: le merci e la politica del valore*; I. Kopytoff, *The Cultural Biography of Things: Commoditization as Process*, in *The Social Life of Things. Commodities in Cultural Perspective*, cur. A. Appadurai, Cambridge 1986, pp. 64-91.

ne, l'efficacia e la durata delle opere portuali. Questo paesaggio portuale può essere chiave relazionale, come rete di attori umani e non umani – fiume, infrastrutture, traffici e relazioni, comunità locali e forestiere, poteri – le cui interazioni producono nel tempo le “molte vite e le molte morti” del porto bosano⁶.

Abbiamo fin qui parlato di un generico porto, ma è bene chiarire fin da subito che in realtà l'oggetto di questa ricerca è costituito da più porti, al plurale. Il porto si sposta nel corso del tempo, assecondando e a sua volta causando, sia le modificazioni della foce e del corso del fiume che quelle insediative; portualità e città si assecondano ed influenzano reciprocamente.

Parlare di un unico sito portuale che attraversa i secoli non è corretto, poiché esso si sposta lungo il corso del Temo e della linea di costa, così come è necessario assumere una prospettiva policentrica anche internamente ai singoli periodi. È possibile tuttavia individuare una serie di capisaldi, punti nodali nella storia dei luoghi in cui le fonti si addensano maggiormente o che possono essere messi in relazione con fasi particolari dello sviluppo e delle vicende della città. Momenti di una complessa e lunga biografia che attraverso continuità e discontinuità costituiscono la storia del porto di Bosa.

Le uniche tracce materiali ascrivibili con certezza a passate attività portuali sono alcune bitte litiche scavate direttamente nel banco roccioso situate nei pressi della foce, a ridosso dell'altopiano di Sa Sea, purtroppo prive di un contesto archeologico e di riferimenti

⁶ Per l'approccio relazionale all'archeologia si vedano i lavori di Ian Hodder (I. Hodder, *Entangled. An Archaeology of the Relationships between Humans and Things*, Malden (MA) - Oxford 2012) e Carl Knappett (C. Knappett, *An Archaeology of Interaction. Network Perspectives on Material Culture and Society*, Oxford 2011). Ancora più esplicitamente collocato nella scia delle teorie di Bruno Latour (B. Latour, *Reassembling the Social. An Introduction to Actor-Network-Theory*, Oxford 2005), è poi l'approccio *simmetrico* formulato da Timothy Webmoor e Christopher L. Witmore che invita a riconoscere agli oggetti un ruolo attivo nelle reti socio-materiali, in T. Webmoor - C. L. Witmore, *Things Are Us! A Commentary on Human/Things Relations under the Banner of a “Symmetrical Archaeology”*, «Norwegian Archaeological Review», 41(1) (2008), pp. 53-70.

cronologici certi⁷. La prossimità a quelle che sono state interpretate come possibili tracce di carri, anch'esse scavate nella roccia, ha fatto ipotizzare una datazione all'età romana, quando i traffici commerciali nell'area risultano relativamente ben documentati⁸. All'estremità opposta dell'arco cronologico, a cavallo tra XIX e XX secolo, le fotografie storiche testimoniano nella stessa area la presenza di ormeggi e di attività di carico e scarico dalle barche commerciali, nonché delle stesse bitte⁹.

In mezzo a questi due estremi, come accennato, un lungo periodo in cui il porto di Bosa è vivo, sporadicamente documentato e al centro di vari interessi, non solo economici. Cercheremo ora di ricostruire queste vicende e i significati che questo porto ha assunto nel corso del tempo, a partire dalla sua fase medievale fino ai giorni nostri.

Il porto medievale

La localizzazione del porto di Bosa durante l'Alto Medioevo evidenzia come per la portualità storica bosana i riferimenti siano sempre astratti ed indiretti. Stando alle ipotesi formulate finora, infatti, sembra che l'elemento più solido per suggerire l'esistenza di un porto altomedievale non sia tanto individuazione di strutture (moli, banchine ecc.), quanto il rinvenimento di particolari tipologie di manufatti mobili. È stato ipotizzato ad esempio che i materiali ceramici rinvenuti negli scavi presso la chiesa di San Pietro, eretta nella seconda metà del XI secolo in un'area cimiteriale sulla sponda sinistra del Temo¹⁰, siano da ricondurre a traffici commerciali a lunga distanza, a loro volta legati necessariamente alla presenza di un approdo strutturato¹¹.

⁷ A. Mastino - P. G. Spanu - R. Zucca, *Mare Sardum. Merci, mercati e scambi marittimi della Sardegna antica*, Roma 2005, p. 189.

⁸ Vd. nota 3.

⁹ S. Flore - V. Mozzo, *Bosa. Immagini tra mito e storia*, Sassari 1995.

¹⁰ I materiali ceramici rinvenuti nell'area di San Pietro, seppur quantitativamente più limitati rispetto ad altri scali della Sardegna settentrionale come Turris e Olbia, evidenziano comunque rilevanti importazioni principalmente dal nord Africa per i secoli VI-VII e dall'area tirrenica centro-meridionale per i secoli VIII-IX.

¹¹ L. Biccone - A. Vecciu, *Bosa (OR) e il suo porto: il commercio della ceramica tra*

La ricostruzione del passaggio dall’Alto Medioevo al periodo dei regni giudicali e delle ricadute non solo istituzionali ma anche topografiche di questa transizione è problematico. Si assiste probabilmente durante questa transizione alla nascita di una nuova forma urbana sulla sponda destra del fiume Temo, come nucleo originario di quel borgo di età signorile che ancora oggi identifica la città, con il caratteristico centro storico di Sa Costa dominato dal soprastante Castello Malaspina.

Agenti fondamentali dello sviluppo urbanistico di Bosa furono inizialmente le comunità monastiche e la città di Pisa, che forse contribuirono a fare della città un centro di distribuzione della produzione agro-pastorale del territorio interno. Dalla seconda metà del XII secolo iniziano ad addensarsi le tracce documentarie relative alla cittadina toscana, con l’istituzione di un console dei mercanti di Pisa e la menzione di Bosa accanto ai principali scali della Sardegna nel *Constitutum Usus Pisane Civitatis*. Nel corso del secolo seguente si affacceranno ai traffici bosani mercanti liguri, corsi e marsigliesi, la cui presenza è legata in primo luogo allo sfruttamento del corallo e quindi alla pesca¹².

La presenza non sporadica ma strutturata in sedi stabili dei mercanti marsigliesi è documentata in particolare da un atto del 1254 che concede ai corallari provenienti da quella città «*libertatem et franchisiam in Bosa et in omnibus ...*» per l’esercizio delle loro attività commerciali e cita la presenza di un *consilium coralliariorum de Marsilia* e di *consules*, circostanza quest’ultima che si può associare all’esistenza di fondaci nelle città portuali¹³.

Il primo decennio del XIII secolo vede il porto di Bosa citato in due documenti matrimoniali (1202, 1210) che coinvolgono il

VI e IX secolo attraverso i materiali dello scavo presso la chiesa di San Pietro, in Atti del XLV Convegno Internazionale della Ceramica (Savona, 2012), Centro Ligure per la Storia della Ceramica, Albenga 2013, pp. 97-112. Lo stesso ragionamento, basato sulla presenza diffusa di ceramica lungo le rive del Temo a sostegno dell’esistenza “dei necessari approdi per i vari nuclei abitati” si ritrova ad esempio in Moravetti, *Ricerche archeologiche nel Marghine-Planargia* cit., p. 201.

¹² Soddu, *La città di Bosa* cit., p. 290 e nota 13.

¹³ M. Marini - M. L. Ferru, *Il corallo. Storia della pesca e della lavorazione in Sardegna e nel Mediterraneo*, Cagliari 1989, pp. 27-30.

giudice di Torres e importanti famiglie del nord Italia (Doria, Saluzzo). In entrambi gli atti le clausole regolano il rientro delle figlie del giudice Comita in caso di morte dei mariti a cui esse furono date in sposa. Il fatto che questo scalo sia scelto come dispositivo giuridico e logistico, all'interno di reti dinastiche e istituzionali di alto livello implica un rango e uno status di rilievo per il porto stesso che vanno oltre quello di generico scalo commerciale¹⁴.

La presenza di mercanti provenienti da oltre Tirreno è un marker indiretto della presenza di un porto e di conseguenza dell'organizzazione dello spazio urbano dedicato alle comunità forestiere operanti nella cittadina bosana. L'identificazione del porto ruota qui, letteralmente, attorno alla città o, meglio, ai suoi fondaci, che appunto la separano dal tessuto urbano e al contempo la uniscono ad esso¹⁵. I fondaci costituiscono complessi chiusi, di forma tendenzialmente rettangolare, organizzati in cellule edilizie contigue disposte a corte con destinazione mista (abitativa e logistica), dotati di spazi funzionali - e spesso anche religiosi - di pertinenza propria. Essi si configurano non solo come parte della topografia urbana, bensì come spazi, che materializzano relazioni (commerciali, politiche, religiose e sociali), ma anche conflitti e negoziazioni. Sono veri e propri "quartieri

¹⁴ A. M. Oliva, *Una principessa logudorese alla corte dei marchesi di Saluzzo: "Maria la sarda"*, in *Il Monferrato: crocevia politico, economico e culturale tra Mediterraneo ed Europa*, Atti del convegno internazionale di studi (Ponzone, 9- 12 giugno 1998), Acqui Terme 2000, pp. 63-72, p. 67 (nota 17); A. Soddu, *La signoria dei Doria in Sardegna e l'origine di Castelgenovese*, in *Castelsardo. Novecento anni di storia*, cur. A. Mattone, A. Soddu, Roma 2007, pp. 235-267, pp. 236-237.

¹⁵ Per lo studio dei fondaci nell'ambito dell'urbanistica medievale mediterranea e sarda, si vedano gli studi di Marco Cadinu, che si è occupato anche del caso specifico di Bosa, a partire dal saggio più recente M. Cadinu, *Strutture portuali, architetture e forme urbane medievali tra XI e XIV secolo. Lo spazio tirrenico toscano, la Sardegna, le isole*, «Rodis. Journal of Medieval and Post-Medieval Archaeology», 2 (2019), pp. 57-88 e dalla bibliografia ivi citata, in particolare M. Cadinu, *Fondaci mercantili e strade medievali. Indagine sulle origini di Bosa*, in *Bosa. La città e il suo territorio dall'età antica al mondo contemporaneo*, cur. A. Mattone, M. B. Cocco,, Sassari 2016, pp. 250-264. Per lo studio generale della portualità mediterranea e sarda in epoca medievale si veda poi P. F. Simbula, *I porti del Mediterraneo in età medievale*, Milano 2009.

stranieri” ma al contempo sono settori edilizi extraurbani, di norma costruiti per iniziativa del governo della città, che ne conservava la proprietà, per il controllo, sicurezza e vigilanza fiscale sulle merci. Sono spazi liminali: da un lato segnano il perimetro della città originaria, dalla quale i mercanti stranieri sono formalmente esclusi, dall’altro garantiscono prossimità funzionale agli approdi, per un più agevole carico e scarico delle merci. Solo dal tardo XIII secolo, con il *Privilegio General* del 1283, viene sancita per la Corona d’Aragona una progressiva dispensa dall’obbligo di utilizzare tali strutture: ne consegue che la presenza dei fondaci bosani debba essere collocata cronologicamente in una fase precedente. Lo sviluppo urbanistico di Bosa sembrerebbe quindi retrodataibile alla piena età giudicale, soprattutto in ambito portuale, e meno dipendente dall’intervento dei Malaspina di quanto talvolta ipotizzato in passato¹⁶.

Attraverso l’analisi della cartografia catastale storica e della relativa toponomastica, Marco Cadinu ha individuato nel tessuto urbano bosano, tre aree presumibilmente interpretabili come fondaci, immediatamente a sud-ovest del centro storico cittadino, sulla riva destra del Temo, dove la toponomastica indica l’esistenza di una “Via Franzina” e di una “Via Anzena”. La prima di esse rimanda verosimilmente alla presenza di mercanti francesi (e messo in relazione alla presenza dei corallari marsigliesi testimoniata a Bosa dalla prima metà del XIII secolo), mentre la seconda potrebbe essere collegata a una generica presenza “straniera” (dal sardo *anzenu* ad indicare una condizione di alterità ed estraneità e -in senso lato- l’essere forestiero)¹⁷. L’ipotesi dell’area portuale identificata da Cadinu viene ulteriormente rafforzata da un riferimento presente nella carta catastale precedente al 1859, dove è attestata una “Contrada del Molo” in corrispondenza della strada fuori le mura che conduce proprio verso la zona da lui proposta come possibile spazio portuale. Sebbene Cadinu indichi il carattere inondabile dell’area documentato anche da fonti ottocentesche¹⁸ a sostegno della propria ipotesi riguardo la pre-

¹⁶ Cadinu, *Strutture portuali* cit., pp. 57-88.

¹⁷ Id., *Fondaci mercantili* cit., p. 256.

¹⁸ Nella seconda metà del XIX secolo il sito viene descritto come acquitrinoso e

senza di un'ansa fluviale a valle dell'attuale centro storico di Bosa, in corrispondenza dell'affluente rio Aladerru che oggi risulta interrato, le ricostruzioni paleoambientali dell'andamento storico del corso del Temo elaborate da Ivan Lucherini non sembrano riconoscere in tale località per gli ultimi duemila anni la presenza di un'ansa originaria del fiume¹⁹.

È verosimile che anche i mercanti pisani, la cui centralità nel XII secolo è già stata ricordata, avessero a Bosa un proprio fondono come attestato in altri porti sardi, sebbene non sia possibile allo stato attuale delle conoscenze localizzarlo con certezza. Il fatto che le barche dei mercanti medievali risalissero il fiume fino alla porta e al ponte della città è riportato infatti in documenti di età moderna (Parlamento del 1573-74, vedi oltre). Alessandro Soddu propone di collocarlo in prossimità del ponte sul Temo, nella stessa area in cui avrebbe potuto trovarsi anche la *Majoria de Portu*, l'ufficio doganale giudicale²⁰.

Tra i documenti tardo-medievali che citano il porto, rivestono particolare interesse, in questa sede, quelli del XV secolo che menzionano le figure del doganiere o del “maggiore del porto” (il primo noto, Domenico de Santadina, è ricordato in un documento della cancelleria reale del 1416). Nel decreto di infeudazione di Bosa e dei suoi territori a Giovanni di Villamarina da parte della Corona d'A-

permeabile e sconsigliato per l'edificazione, riprendendo le informazioni a proposito del progetto di ampliamento della città di Bosa redatto dall'ingegnere Pietro Cadolini studiato da L. Zanini, *Il progetto ottocentesco di ampliamento della città di Bosa dell'Ingegnere Pietro Cadolini*, «Storia dell'urbanistica», n. s. 3 (1997), pp. 63-70.

¹⁹ I. Lucherini, *Evoluzione del paesaggio costiero nella Sardegna nord occidentale: Bosa e il suo fiume. Metodi avanzati di indagine*, tesi di dottorato in Storia, letterature e culture del Mediterraneo, Università degli Studi di Sassari, Sassari 2015, pp. 88-97.

²⁰ Soddu, *La città di Bosa* cit., p. 290. In un parallelo che, pur suggestivo, va considerato con cautela, la chiesa di Sant'Antonio presso il ponte sul Temo sembra richiamare, per analogia di morfologia urbana, il caso di San Paolo a Ripa d'Arno presso il ponte della Cittadella a Pisa.

ragona del 1468²¹ si citano i «porti o caricatori tanto in mare quanto sul fiume della città di Bosa» e si citano «tutti i diritti relativi ai beni o alle merci che si avvicinano al porto, alle spiagge e ai litorali del mare o al fiume della detta città o che entrano o escono dal predetto fiume»²².

Questo passaggio conferma l'ipotesi di una policentricità della portualità bosana nel tardo Medioevo: da un lato la compresenza di «porti o caricatori», dunque diverse tipologie di banchine e punti di carico, dall'altro la coesistenza di approdi e strutture portuali sia sul fiume che sulla spiaggia. Per quanto riguarda quest'ultima, la linea di costa alla fine del Quattrocento era probabilmente molto differente rispetto ad oggi, per localizzazione, estensione e morfologia, con la foce del Temo sensibilmente più arretrata. Prendendo spunto dalle ricostruzioni paleoidrografiche e paleoambientali dei tracciati antichi d'alveo proposte da Lucherini, quindi, non è chiaro dove localizzare la «spiaggia» citata dai documenti. Essa potrebbe essere identificata sia nella porzione orientale dell'attuale litorale di Bosa Marina che - forse più verosimilmente in quanto più vicina alla città ed al «quartiere dei fondachi» - al margine occidentale della città attuale, nell'area nota localmente come *Su Seggiu*.

La ricostruzione delle trasformazioni della foce costituisce un tema centrale ed è strettamente legata a un evento storico di grande rilievo, l'ostruzione del porto nel 1528, i cui effetti sono ancora oggi leggibili nella morfologia della foce del Temo e dell'area compresa tra Bosa e la linea di costa (cfr. paragrafo successivo).

Presumibilmente dobbiamo immaginare questa grande area come una laguna dove convivevano canali navigabili, aree umide e stagnanti e isolotti affioranti. È il caso, quest'ultimo, dello scoglio su cui sorgeva la chiesa bizantina di San Paolo Eremita, sui cui resti fu edificata nel

²¹ C. Tasca, *Bosa città regia, Capitoli di Corte, Leggi e Regolamenti, (1421-1826)*, Roma 2012, p. 45; già P. Amat di San Filippo, *Del commercio e della navigazione dell'isola di Sardegna nei secoli XIV e XV*, Cagliari 1865, p. 5.

²² *Portus seu carriectoria tam in mari quam in flumine...ac cum juribus omnibus que pro rebus seu mercibus portum, plagia et littora maris seu flumen dicte civitatis appropinquantibus ac flumen predictum intrantibus seu exerentibus.*

1686 la chiesa di Santa Maria Stella Maria. La localizzazione di questo edificio nei secoli rende evidente lo spostamento della linea di costa e della foce del Temo. In età bizantina isola nella laguna, in seguito si è trovato in prossimità della spiaggia alla foce del fiume, oggi in posizione fortemente arretrata rispetto a entrambe²³. Alla chiesa di San Paolo Eremita è associato anche un pozzo di acqua dolce²⁴ la cui presenza è segnalata in una celebre veduta di Bosa realizzata da Jacques Petré nel 1679-80²⁵ e che costituiva certamente un elemento di primaria importanza per le imbarcazioni in rada o impegnate nelle operazioni di carico e scarico.

Come già accennato, più che ad un singolo porto monumentale dobbiamo pensare nel caso bosano all'esistenza di più porti e, più in generale, immaginare la presenza di banchine realizzate verosimilmente in materiale leggero lungo gli argini fluviali, soprattutto in prossimità della città medievale. A tal proposito va ricordato un documento del 1410 in cui si fa menzione del mercante messinese Antonio de Gillo in relazione a una concessione regia per la «scafa di Bosa»²⁶. Il termine *scafa* designa a seconda del periodo storico differenti tipi di imbarcazioni, generalmente a remi e utilizzate in ambito costiero e fluviale. Se in età romana e medievale esso sembra essere utilizzato per indicare barche per le comunicazioni tra gli approdi e

²³ Nei 45 anni trascorsi tra il 1848 ed il 1889 Benito Spano, in un volume sulle spiagge della Sardegna, rilevava un aumento della distanza della chiesa di Santa Maria Stella Maris di 250 metri (da 70 a 320 ca.), corrispondenti a circa 5 metri annui, cfr. B. Spano, *Le spiagge della Sardegna settentrionale, da Capo di Monte Santo alla cala di Santa Caterina di Pittinuri*, Faenza 1956, tavola IX, p. 151 (riportata in I. Lucherini, *Evoluzione del paesaggio costiero nella Sardegna* cit., p. 96.)

²⁴ A. F. Spada, *Probabili chiese del primo millennio a Bosa e nel suo territorio*, in *Bosa. La città e il suo territorio dall'età antica al mondo contemporaneo*, cur. A. Mattone, M. B. Cocco, Sassari 2016, pp. 278-287.

²⁵ A. Pirinu, *La "Vue de la ville de Boze". Una veduta seicentesca per la storia urbana e portuale di Bosa*, in *Bosa. La città e il suo territorio dall'età antica al mondo contemporaneo*, cur. A. Mattone, M. B. Cocco, Sassari 2016, pp. 741-749.

²⁶ A. Boscolo, *La politica italiana di Martino il Vecchio re d'Aragona*, Padova 1962, p. 168.

le navi in rada, a partire dall'età moderna inoltrata il termine designa imbarcazioni o zattere utilizzate per traghettare persone o merci tra le due sponde dei fiumi in assenza di strutture permanenti come ponti²⁷. La presenza di una *scafa* sul lungofiume bosano ritorna in due documenti del 1444 inerenti alla regolarizzazione enfiteutica e la riscossione dei canoni arretrati di un edificio situato nei pressi della “Porta della Scaffa”, forse identificabile con la Porta sul fiume situata in corrispondenza del ponte²⁸.

Il Cinquecento e l'interramento

Nel 1528 l'imboccatura del Temo viene volontariamente ostruita (non è chiara l'autorità mandante) per scongiurare il pericolo di un attacco francese nell'ambito delle guerre d'Italia (guerra della Lega di Cognac), dopo che nei primi mesi dell'anno la città di Sassari aveva subito il saccheggio francese. L'ostruzione, realizzata verosimilmente tramite grandi massi e fango, determinò la formazione di una vasta area paludosa salmastra nell'area retrostante la foce, compresa fra quest'ultima e il rilievo del monte Furru, che progressivamente si interrera, provocando a dire di molti una ulteriore “stagnazione”, quella del porto di Bosa e dei suoi traffici mercantili²⁹.

²⁷ La *scafa* è descritta in questi termini nei maggiori dizionari italiani. Si veda inoltre per un profilo storico-archeologico sul tema M. Del Soldato, *La scafa del fiume Entella*, «Archeominosapiens», <https://www.archeominosapiens.it/scafa-la-vagna-chiavari/> (ultima consultazione 15 gennaio 2026). Per la Sardegna sono ricordate nella memoria locale, e descritte in varie pubblicazioni, le scafe sul Co-ghinas, sul Tirso e a Cagliari, nella laguna di Santa Gilla, dove permangono i toponimi “canale della scafa” e “ponte della scafa”.

²⁸ C. Cubeddu, *Bosa, Planargia e Montiferru: storia e istituzioni, geografia e toponomastica*, tesi di dottorato in Scienze umanistiche e sociali, Università degli Studi di Sassari, Sassari 2013 (*Archivio di Stato di Cagliari, Antico Archivio Regio*, BC6, cc. 53r-54v e c. 55r-55v.).

²⁹ Il fenomeno di impaludamento e successivo interramento dell'area retrostante la foce si ritrovano anche nei toponimi, rispettivamente di *S'Istagnone* e *Campo 'e Mare*.

Successivamente all'occlusione della foce del 1528 ed al conseguente interramento della foce del Temo, le ricostruzioni storiografiche usualmente tratteggiano un lungo periodo di crisi ed oblio per il porto di Bosa - ormai inservibile perché inaccessibile ai grossi navigli - protrattasi fino ai progetti novecenteschi per la costruzione del porto marittimo di fine Ottocento e, più tardi, del porto-canale turistico. Questa presunta lunga fase di declino e abbandono del porto di Bosa necessita di un'attenta analisi. Un aspetto particolarmente significativo è la necessità di ricontestualizzare criticamente le fonti documentarie, ossia le suppliche e le richieste inviate ai governatori e alla monarchia, in cui si lamentano le pessime condizioni delle infrastrutture portuali e i ricorrenti insabbiamenti della foce del Temo, contrapponendoli a un passato idealizzato in cui le attività commerciali sarebbero state floride. Il già citato Parlamento del 1573-74, ad esempio, conserva tra le richieste del sindaco di Bosa una menzione esplicita al funzionamento dell'antico porto cittadino: la foce del fiume, un tempo "aperta" in modo da consentire a galere e ad altri vascelli di entrare e scaricare fino alla porta della città, risulta ormai parzialmente ostruita³⁰. Rilette alla luce degli interessi e degli attori che le producono, queste fonti contribuiscono a depotenziare l'idea di un "vuoto" portuale prolungato, mostrando invece la persistenza di funzioni e pratiche legate alla portualità fluviale³¹.

³⁰ «Item convindra molt que axi com ab anticho la bocca de la flumayra estava huberta, de manera que hy podian entrar y arribar fins a la porta y pont de la ciutat galeres y altres vexells de gabia, que ara se hobris la dita bocca de flumayra, lo que se faria ab poch gasto y lo hutill que ne redundaria als drets reals seria gran», in L. Ortú, *Acta Curiarum Regni Sardiniae, 10. Il Parlamento del viceré Giovanni Coloma barone d'Elda (1573-1574). II. Atti del Parlamento (1574)*, Cagliari 2005, p. 924.

³¹ La stessa valutazione critica delle fonti relativa alle suppliche rivolte alle autorità regie in età moderna per ottenere interventi sul porto di Bosa per via delle sue cattive condizioni si deve applicare ad esempio anche ai già citati casi di documentazione ottocentesca relativa all'interramento dell'area dell'affluente di destra del Temo, nell'area che Cadinu individua come possibile approdo, prossimo ai fondaci di mercanti stranieri. È fondamentale identificare correttamente le motivazioni per cui determinati soggetti producono nel loro contesto originario la documentazione che oggi analizziamo come storica per poter interpretare le informazioni

Gli studi di Giuseppe Mele sui commerci di età moderna, riprendendo i lavori di Edoardo Grendi sulle relazioni fra la comunità di Cervo (Liguria) e la città di Bosa, in particolare per quanto riguarda la raccolta del corallo nelle acque bosane, hanno mostrato infatti come, per tutto il XVII secolo, resti attiva e consistente la presenza nella città dei corallai liguri, che di fatto continuano ad animare il porto fluviale, dove le loro imbarcazioni sostano e pernottano per circa metà dell'anno, durante le stagioni primaverili ed estive. La natura prevalentemente finanziaria, consistente perlopiù nei tributi pagati dai corallai, evidenzia la frattura nelle dinamiche sociali ed economiche intorno alle attività portuali, da cui in questo caso la comunità locale era esclusa. Una negoziazione, economica e legata alla gestione delle risorse, tra gruppi sociali locali ed esterni che si intreccia dialetticamente con le questioni infrastrutturali legate alle torri costiere. Queste ultime, infatti, per quanto riguarda i primi impianti del XVI secolo, sono talvolta finanziate dagli stessi corallai, come documentato proprio nel caso della torre dell'Isola Rossa di Bosa realizzata nel 1519³². La presenza dei corallai implica non solo una vitalità del porto fluviale, ma anche l'esistenza, richiamata nei documenti, di strutture materiali adeguate a sostenerla, consistenti, che consistono essenzialmente in magazzini per lo stoccaggio delle merci prima del carico e dopo lo scarico dalle imbarcazioni.

Nel lungo periodo di presunto "oblio" del porto vanno infine considerate anche le esternalità dell'interramento del 1528, in particolare la formazione della vasta area stagnale di *Su Stagnone* e *Campu*

ivi contenute in modo coerente.

³² S. Nocco, *Torri e piazzeforti nella Sardegna moderna. Fonti cartografiche e documentarie nella lettura delle trasformazioni territoriali del paesaggio costiero sardo tra XVI e XVIII secolo*, in *Defensive architecture of the Mediterranean: XV to XVIII centuries*, cur. P. Rodríguez-Navarro, vol. I, València 2015, pp. 139-146, p. 141. Per tutto il Cinquecento e per il secolo successivo restano vive in quest'area le minacce dei corsari barbareschi e, non meno, di quelli francesi, attivi tra Sardegna e Corsica. Questi ultimi attaccano spesso le barche dei corallai, sia per il valore del carico di corallo – prezioso e facilmente trasportabile – sia per la possibilità di ridurre gli equipaggi in schiavitù e impiegarli al remo, proseguendo così le scorriere senza dover rientrare alle proprie basi.

'e Mare. In questo quadro si inserisce il riferimento alla presenza di saline nell'area di Campu de Mare, riportata da Cecilia Tasca³³. In un memoriale, il sindaco di Bosa Giordano Ursena denuncia il peso della pressione fiscale su Bosa e la Planargia in un contesto di crisi economica e demografica, chiedendo il riconoscimento dei privilegi già concessi ad altre città sarde per la tassazione di merci e bastimenti - che dunque continuavano a frequentare l'area - e la liberazione da servitù reali e personali già accordata in passato da Giacomo il Conquistatore. È in questo documento che il sindaco di Bosa chiede di poter ripristinare a proprie spese le "antiche saline dello stagno di Su Condottu" e di riscuoterne i proventi fino al rimborso delle spese sostenute testimoniando sia la presenza di queste attività nel passato che la loro potenziale attivazione nel presente.

Il "progresso" tra Ottocento e Novecento

L'ultimo nodo cronologico su cui è possibile incrociare fonti diverse per ricostruire le vicende del porto di Bosa e degli attori coinvolti nella sua creazione, manutenzione, gestione e uso, va dalla fine dell'Ottocento a oggi e affonda le radici già nell'immediato periodo post-unitario, con un progetto di porto – mai realizzato – ispirato da quell'idea di "progresso" che a partire dalla fine del XIX secolo caratterizzerà in pratica ogni pianificazione o dibattito pubblico riguardante il porto

Intorno alla metà del XIX secolo, gli ingegneri topografi piemontesi, coordinati dal maggiore Carlo De Candia, effettuano i rilievi catastali poi confluiti nel cosiddetto "catasto De Candia" del 1848. Per l'area di *Terridi*, nei pressi della foce, essi documentano la presenza di tre piccole isole – in un'ansa sulla riva destra che in seguito verrà progressivamente interrata ed è oggi occupata dal porto turistico- e contestualmente il completo interramento dell'area retrostante³⁴. Il

³³ C. Tasca, *Bosa città regia* cit., pp. 181-183.

³⁴ In un primo momento era stata avanzata l'ipotesi - poi abbandonata in seguito al procedere degli studi - che in quell'area la presenza di un porto romano, cfr. A. Mastino, *Le origini di Bosa. Nota bibliografica*, in *Il IX centenario della cattedrale*

programma di risanamento dell'area portuale della foce si salda con il progetto politico nascente dell'Italia unitaria, trasformando il porto in strumento di legittimazione dello Stato liberale e delle classi dirigenti locali³⁵. Il porto di Bosa assume un ruolo di primo piano nelle politiche nazionali per il potenziamento dei porti, tra esigenze di risanamento locale e retorica del progresso, e vede varare nel 1863 una legge speciale (n. 1355 del 5 luglio) che autorizza la spesa per il nuovo scalo commerciale bypassando le gerarchie vigenti per i porti di prima e seconda categoria.

I costi effettivi del progetto, tuttavia, lievitano e il cantiere, dopo aver accumulato ritardi, varianti e sovraccosti, non arriverà mai ... in porto, causando anzi un forte indebitamento della municipalità, la vendita di terre collettive e una crescente pressione fiscale sui ceti popolari, culminata nel 1889 in una rivolta repressa dalle autorità³⁶. Tutto ciò a fronte di condizioni molto favorevoli accordate all'imprenditore sassarese Vittorio Fogu, aggiudicatario dell'appalto e beneficiario dell'impiego coatto dei forzati, di uso gratuito di legname e spazi convenzionali espropriati, di premi e concessioni su beni comunali.

Il porto "mancato" di Bosa diventa una lente per leggere gli effetti materiali e sociali profondi dei progetti falliti dello stato liberale e della sua retorica del progresso, come la ridefinizione della proprietà e l'alienazione dei beni comuni, o il rafforzamento di alcune élites locali e regionali, che entrano a pieno titolo nella storia del paesaggio portuale bosano, al di là della realizzazione o meno delle stesse infrastrutture.

Nel 1885 viene completato il "molo banchinato", che inaugura una fase infrastrutturale destinata a chiudersi, di fatto, nei primi

di *S. Pietro di Bosa*, Sassari 1974, pp. 108-112, p. 109. Ancora una volta "i porti" tendono ad apparire e scomparire a seconda delle diverse letture e dei nuovi dati.

³⁵ Le informazioni sulle vicende del porto progettato nel 1863 sono prese da N. Brenu, *Le port de Bosa: l'unité italienne au reflet d'un projet en échec?*, «Cahiers de la recherche architecturale, urbaine et paysagère», online 12 (2021). Si veda anche G. Severino, *Storia del porto di Bosa e dell'Isola Rossa. Il faro e la torre*, Sassari 2016, pp. 94 ss.

³⁶ A. Naitana, *Una domenica di sangue. La rivolta popolare del 14 aprile 1889 a Bosa*, Bosa 1998.

anni Trenta del Novecento. Durante questo periodo si susseguono numerosi interventi di sistemazione del collegamento tra la terraferma e l'Isola Rossa – fino ad allora ancora isolata – e la costruzione di una serie di moli che, staccandosi sia dall'isola sia dalla spiaggia, delimitano un bacino a ferro di cavallo prospiciente l'attuale spiaggia di Bosa Marina. Contestualmente, in un clima di forte innovazione tecnologica e ingegneristica nel settore che attraversa il settore dei trasporti, si completano nel 1888 le opere della linea ferroviaria Macomer–Bosa, che nel primo decennio del Novecento si dota di uno scalo e di una stazione a Bosa Marina. Negli anni Venti del XX secolo risultano di fatto attivi due porti (come già avvenuto per il periodo medievale): uno marittimo, che avrà scarsa fortuna, e uno fluviale. Quest'ultimo è identificabile, grazie alla documentazione iconografica e fotografica, sulla sponda sinistra della foce del Temo. Qui gli acquerelli di Simone Manca del 1878 rappresentano un argine banchinato cui attraccano imbarcazioni di maggior tonnellaggio, mentre sulla riva destra, poco prima della foce, sono raffigurate operazioni di scarico da barche di piccole dimensioni³⁷. Fotografie storiche documentano in questa stessa area, così come al molo dell'Isola Rossa, lo scarico di merci dalle imbarcazioni³⁸. Interessanti tracce residue di questa fase portuale sono i diversi cannoni infissi nel suolo in verticale riutilizzati come bitte di ormeggio presenti nell'area della foce e dell'Isola Rossa. Nel giro di pochi decenni quest'ultima risulta saldata alla sponda sinistra del fiume, creando al contempo i presupposti per una forte erosione del tratto di spiaggia orientale, con una parte consistente delle sabbie erose a levante che si deposita infatti all'interno del bacino creato per la costruzione del nuovo molo. All'inizio del XX secolo, per contrastare questa erosione, viene costruito ortogonalmente alla spiaggia il “pennello di Levante”, realizzato in massi scomposti e ancora presente, in forma di relitto, sul litorale bosano.

Nella seconda metà del Novecento si sussegue un'ulteriore serie di interventi di infrastrutturazione dell'area prospiciente l'Isola Ros-

³⁷ Severino, *Storia del porto di Bosa e dell'Isola Rossa* cit., pp. 132-133.

³⁸ Flore - Mozzo, *Bosa. Immagini tra mito e storia* cit.

sa e i corrispondenti avanzamenti della spiaggia di Bosa Marina, ben leggibili attraverso la serie storica delle ortofoto disponibili per la Sardegna dal 1954 a oggi. Dagli anni Duemila si registrano una serie di interventi salienti, tutti caratterizzati da lunghe vicende giudiziarie: la costruzione del porto-canale turistico, in un'ansa a ridosso del promontorio di *Sa Sea*, immediatamente a monte della foce del Temo, la realizzazione della diga foranea e, tra il 2010 e il 2012, la demolizione della propaggine rocciosa nell'area del *Cabu d'Aspu*, nell'ambito della quale si ebbe la distruzione delle bitte litiche riconducibili all'età classica citate all'inizio di questo saggio.

La lente del dettaglio cronologico sugli ultimi centocinquant'anni mette in luce una fitta sovrapposizione di fenomeni che trasformano il porto di Bosa, spostandolo al di fuori della foce del fiume e imponendo una serie continua di aggiustamenti, in parte condizionati dalle dinamiche di accumulo e ridistribuzione delle sabbie. Questa documentazione restituisce un quadro fitto di conflitti, progetti e contro-progetti relativi alle funzioni portuali e agli usi dei diversi tratti del fiume e della spiaggia, che testimonia la persistenza, nel lungo periodo, di pratiche di negoziazione attorno alla portualità bosana. Le tracce materiali in negativo – come l'asportazione di *Cabu d'Aspu* – e quelle ancora presenti, come i resti del pennello di Levante realizzato nel Novecento per contrastare l'erosione del tratto di spiaggia a est di Bosa Marina, rendono tangibile questa storia di trasformazioni e modifiche continue.

Conclusioni

La storia del porto “fantasma” di Genova richiamata in apertura ha un epilogo triste. Oltre alla mancata valorizzazione e all’oblio forzato, negli anni a venire i blocchi numerati dei moli medievali subirono l’onta di un peregrinare tra container, depositi e discariche cittadine, in cui hanno trovato la loro attuale e poco gloriosa collocazione³⁹.

³⁹ La vicenda è ricostruita da Francesca Forleo in un articolo comparso sul quotidiano genovese Il Secolo XIX del 14 Agosto 2016: <https://www.ilsecoloxix.it/ge>

Il caso di Bosa conferma in modo ancora più netto questa dinamica: la portualità della città è stata qui, lungo l'intero arco cronologico considerato, innanzitutto un sistema portuale fluviale, articolato tra la foce del Temo, le banchine urbane e gli approdi sparsi nel basso corso del fiume. In un parallelo forse ardito, l'interramento volontario dell'estuario del Temo nel 1528 rappresenta un primo atto volontario di cancellazione del porto seguito da una lunga rimozione istituzionale, e qui come per la Genova di Mannoni risuonano le parole di denuncia di Ottorino Mastino: "In tanti secoli da allora non si è mai saputo quale fu l'autorità che dispose la distruzione dell'estuario del Temo. Ancora non sappiamo se furono autorità statali o comandi militari. Le autorità comunali di Bosa, in tanti anni, non hanno mai fatto un'inchiesta in proposito e non hanno mai sollecitato il rimborso del danno, giacché le autorità responsabili dovrebbero riparare i guasti e apportare i miglioramenti necessari per riportare Bosa a quel livello di importanza e di benessere del periodo precedente al 1528"⁴⁰.

E ancora, paradossalmente, anche una delle prime fasi portuali bosane, l'unica al momento nota nella sua materialità, ha subito un'obliterazione forzata ed è oggi viva soltanto nelle testimonianze orali e in documenti fotografici, dopo la distruzione delle bitte litiche ai piedi di *Sa Sea*, alla foce del Temo, durante i lavori di sbancamento e allargamento dell'estuario nei primi anni 2010. Come nel caso dei moli medievali di Genova, anche qui la comunità – attraverso l'ennesima progettualità tecnica e amministrativa finalizzata al miglioramento infrastrutturale – ha scelto di occultare non solo un frammento di porto storico, ma un elemento ancora pienamente attivo nel paesaggio costiero.

La lunga parentesi dell'età moderna e contemporanea mostra, in definitiva, come il porto di Bosa non vada inteso come un unico luogo fisico, ma come un insieme di luoghi e di dispositivi mate-

nova/2016/08/14/news/cosi-genova-abbandona-i-moli-di-colombo-1.32081594 (ultima consultazione 15 gennaio 2026). Una poco gloriosa dispersione di nobili resti in un ossario comune, se vogliamo.

⁴⁰ O. Mastino, *Bosa. Tra le antiche pietre*, Cagliari 2003.

riali e giuridici. Prima ancora che nella sua materialità, il “porto di Bosa” emerge dalle fonti come un’idea, un attributo funzionale che si frammenta e si diffonde in molte realtà spaziali: caricatori marittimi e fluviali, fondaci, magazzini, saline, scafe, moli effimeri e infrastrutture ferroviarie. La nozione di “porto fantasma” permette di tenere insieme queste molte vite e molte morti del sistema portuale bosano, mettendo a fuoco non solo ciò che è stato costruito, ma anche ciò che è stato deliberatamente oscurato, spostato, demolito. Il sistema portuale fluviale di Bosa si presenta così come un oggetto storico capace di attraversare più esistenze: vivo e redivivo, morto e sepolto, visibile, invisibile, rimosso e riaffiorante, in un continuo gioco di apparizioni e sparizioni che ancora oggi ne condiziona la percezione e il destino.

ENRICO BASSO

*Una portualità signorile: i porti della Sardegna
nord-occidentale nel Tardo Medioevo*

Una premessa necessaria: Bonifacio e il suo ruolo

Fin dal momento in cui Genova aveva iniziato a cercare di affermarsi quale potenza navale dominante nel Tirreno in competizione con Pisa, con la quale era entrata in aperto conflitto già dal 1118, la Corsica e la Sardegna, per la loro stessa posizione geografica che ne faceva naturalmente la “chiave” che avrebbe consentito a chi ne avesse assunto il controllo di dominare le principali rotte di navigazione fra la costa tirrenica dell’Italia centro-settentrionale e le destinazioni oltremarine, avevano costituito il primo e principale obiettivo della feroce lotta per la supremazia fra le due città tirreniche: se Pisa avesse prevalso, Genova sarebbe stata di fatto costretta in un angusto angolo¹, se invece, come poi avvenne, avesse avuto il sopravvento il comune ligure, la città sull’Arno avrebbe visto svanire, o ridursi fortemente, la fitta rete dei contatti commerciali costruita per collegarsi all’Africa settentrionale e, soprattutto, alle terre sarde soggette alla sua influenza politica ed economica².

¹ R.S. Lopez, *Storia delle colonie genovesi nel Mediterraneo*, Genova 1996² (ed. or. Bologna 1938), pp. 88-89; G. Petti Balbi, *Genova e Corsica nel Trecento*, Roma 1976, p. 5.

² G. Rossi Sabatini, *L’espansione di Pisa nel Mediterraneo fino alla Meloria*, Firenze 1935; D. Herlihy, *Pisa nel Duecento: vita economica e sociale d’una città italiana nel Medioevo*, Pisa 1973 (ed. or. *Pisa in the Early Renaissance: a Study of Urban Growth*, New Haven (Conn.) 1958); E. Cristiani, *Nobiltà e popolo nel comune di Pisa*, Napoli 1962; M. Tangheroni, *Politica, commercio, agricoltura a Pisa nel*

La lotta per assumere il controllo dei porti corsi e sardi e delle risorse delle due isole venne dunque combattuta senza esclusione di colpi, e nel quadro dell'attività dispiegata a questo scopo da entrambe le città un ruolo di particolare importanza venne indubbiamente giocato dalla rocca corsa di Bonifacio.

Posta all'estremo sud della Corsica e dotata di un ottimo porto naturale, oltreché di una posizione facilmente difendibile, Bonifacio era una “roccaforte marina” per eccellenza. Quasi isolata rispetto al resto del tessuto insediativo dell'isola, la città viveva essenzialmente in funzione del suo porto e delle sue attività; la sua posizione ne faceva il naturale punto di controllo di un'ampia area che si estende fra la Corsica meridionale, le coste settentrionali della Sardegna e la Penisola italiana e che ha il proprio centro in quel passaggio obbligato per la navigazione che è costituito dallo stretto delle Bocche.

Proprio le caratteristiche naturali del sito ne avevano fatto già nel XII secolo una perfetta base per l'attività corsara dei pisani, che da questa posizione potevano rafforzare il proprio controllo su entrambe le isole, e conseguentemente i genovesi avevano iniziato a progettare l'occupazione per poterla sfruttare a proprio vantaggio.

Nel corso delle ripetute fasi di ostilità fra le due città marittime durante la seconda metà del XII secolo, questo nido di pirati passò quindi più volte di mano (ufficialmente però sempre ad opera e per iniziativa di privati cittadini, senza che i due Comuni venissero ufficialmente coinvolti): distrutto nel 1187 ad opera del genovese Folco di Castello, dopo la tregua siglata fra Genova e Pisa nel 1188³ venne ricostruito da cittadini pisani che ne fecero ancora una volta la base di attacchi contro la navigazione mercantile genovese fino a quando, nel 1195, venne definitivamente occupato per iniziativa di tre membri dell'aristocrazia consolare genovese, che ne assunsero la signoria in nome del Comune⁴.

Trecento, Pisa 1973; C. Violante, *Economia, società, istituzioni a Pisa nel medioevo*, Roma-Bari 1980.

³ *I Libri Iurium della Repubblica di Genova*, II/4, ed. S. Dellacasa, Genova 1998, doc. 673.

⁴ Lopez, *Storia delle colonie* cit., pp. 135-136.

I genovesi provvidero da quel momento in poi a sviluppare questo prezioso possedimento per trasformarlo in un caposaldo delle loro ambizioni egemoniche nel Tirreno e a questo scopo ne promossero il popolamento da parte di immigrati di origine ligure, attratti dalle condizioni particolarmente favorevoli concesse dalla città-madre a questa vera e propria “colonia di popolamento”, che costituiva tanto dal punto di vista dell’amministrazione laica, quanto da quello ecclesiastico, un lembo di territorio comunale genovese paragonabile ai *loca immunia* delle Riviere e che della Liguria riprendeva anche le caratteristiche strutturali degli insediamenti⁵.

Il carattere particolare di Bonifacio, “isola nell’Isola”, tendenzialmente estranea al resto della Corsica dal punto di vista demografico e dotata di una funzione principalmente strategica, tanto da costituire una delle eccezioni alla teoria espressa da Peter Rietbergen che indica come assai rare le città portuali dove la funzione militare predominava su quella mercantile⁶, era determinato anche da alcune caratteristiche che la rendevano assai simile ad alcuni porti dell’Oltremare genovese dotati di funzioni similari.

⁵ Sullo sviluppo di Bonifacio (che fu posta ecclesiasticamente sotto la diretta giurisdizione dell’arcivescovo di Genova) dopo il 1195, cfr. V. Vitale, *Documenti sul castello di Bonifacio nel secolo XIII*, «Atti della Società Ligure di Storia Patria» (ASLi), 65 (1936); Id., *Nuovi documenti sul castello di Bonifacio nel secolo XIII*, «ASLi», 68 (1940); Id., *La vita economica del castello di Bonifacio nel secolo XIII*, in *Studi in onore di Gino Luzzatto*, 4 voll., Milano 1949-1950, I, pp. 129-151; J. Heers, *Un example de colonisation médiévale: Bonifacio au XIII^e siècle*, «Anuario de Estudios Medievales», I (1964), pp. 561-571; G. Sorgia, *Corsica, Genova e Aragona nel basso Medio Evo*, «Studi Sardi», XX (1966-1967), pp. 209-227; G. Petti Balbi, *Bonifacio all’inizio del Trecento*, «Studi Genuensi», IX (1972), pp. 21-34; P. Antonetti, *Histoire de la Corse*, Paris 1973, pp. 137-139; Petti Balbi, *Genova e Corsica cit.*, pp. 77-78; S. Origone, *Sardegna e Corsica nel secolo XIV*, in *Saggi e Documenti I*, Genova 1978 (Studi e Testi, 2), pp. 323-388; pp. 369-388; G. Petti Balbi, *Bonifacio au XIV^e siècle: suivie des Statuts de Bonifacio*, «Cahiers de Corse», 89 (1980); P. Stringa, *Genova e la Liguria nel Mediterraneo: insediamenti e culture urbane*, Genova 1982, pp. 139-148; J.A. Cancellieri, *Bonifacio au Moyen Âge. Entre Gênes, Corse, Sardaigne et Méditerranée*, Ajaccio 1997.

⁶ P. Rietbergen, *Porto e città o Città-Porto? Qualche riflessione generale sul problema del rapporto fra porto e contesto urbano*, in *I porti come impresa economica (secc. XII-I-XVIII)*, cur. S. Cavaciocchi, 2 voll., Firenze 1988, pp. 616-624.

Il porto bonifacino apparteneva infatti alla tipologia del “porto di catena”, poiché la sua imboccatura poteva essere efficacemente ostruita da un solido sbarramento, ed era protetto, oltreché dalle imponenti fortificazioni della rocca, proprio dalla sua stessa conformazione naturale, che si presenta nell’aspetto di un profondo fiordo dall’imboccatura relativamente stretta e difendibile. Queste caratteristiche, insieme alla profondità delle acque, lo rendevano un ottimo riparo anche per navi relativamente grandi, e soprattutto ne facilitavano la difesa dal mare, rendendo difficolto l’accesso a vascelli ostili.

Il porto e la rocca di Bonifacio divennero quindi il caposaldo principale non solo della dominazione genovese in Corsica, ma anche del controllo che i genovesi, da questa formidabile posizione, potevano esercitare su un’ampia parte della Sardegna settentrionale, dominata da un ramo del consortile genovese dei Doria, un rapporto, quest’ultimo, divenuto nel corso del tempo talmente stretto che Bonifacio si trovò a essere a tal punto integrata nell’economia del Nord Sardegna da essere considerata addirittura una città sarda⁷.

L’inespugnabilità di Bonifacio, che si dimostrò in grado di resistere a tutti i tentativi messi in atto dalla Corona d’Aragona, fece di questa base non solo il pomo della discordia fra Alfonso V d’Aragona e tutti i governi succedutisi a Genova nei primi decenni del ‘400⁸, ma soprattutto il punto centrale che sosteneva tutto il sistema di roccaforti e porti controllati dai Doria nel Logudoro.

Questo legame, che era evidente già nel XIV secolo, subì tuttavia una profonda trasformazione nel corso del XV: se infatti nel

⁷ Sul legame tra Bonifacio, sostanzialmente quasi estranea al commercio corso, e la Sardegna settentrionale, così forte che alla fine del XV secolo alcune “pratiche di mercatura” collocavano la roccaforte corsa sulle coste del Logudoro, cfr. Giorgio di Lorenzo Chiarini, *El libro di mercantantie et usanze de’ paesi*, ed. F. Borlandi, Torino 1936, p. 21. Sull’argomento, si veda A. Soddu, “*Homines de Bonifacio non possunt vivere non eunt ad partes Sardinie*”. *Traffici commerciali tra Corsica e Sardegna nel XIII secolo*, «Quaderni bolotanesi», 34 (2008), pp. 67-88.

⁸ S. Fossati Raiteri, *La Corsica tra Alfonso d’Aragona e Tommaso di Campofregoso (1415-1428)*, «Medioevo. Saggi e rassegne», 24 (1999), pp. 99-112.

corso del '300 e nei primi decenni del secolo seguente Bonifacio aveva potuto senz'altro essere identificata come il perno sul quale si reggeva tutta la rete delle posizioni di controllo genovesi nel Logudoro, e dunque come una sorta di retrovia strategica dei domini dei Doria, dopo il 1420 la relazione con la rocca di Castelgenovese, già privilegiata, subì un ulteriore accrescimento di importanza. Soprattutto, si produsse un vero e proprio "rovesciamento" della prospettiva politica con la quale le autorità genovesi guardavano a questo possesso: se prima era Bonifacio a sostenere Castelgenovese, adesso era quest'ultima a costituire quasi una difesa avanzata della città corsa, giustificando così il consistente sforzo militare e finanziario necessario per la difesa di una posizione che dal 1434 e fino alla sua caduta nel 1448 rimase ormai completamente isolata e dipendente in modo totale dagli approvvigionamenti via mare, come venne del resto rilevato, con brutale franchezza, nel corso di un Gran Consiglio tenutosi in Genova nell'agosto 1445 proprio per discutere dei problemi relativi alle piazzeforti della Corsica, allorquando uno degli intervenuti sottolineò il fatto che «[...] *Bonifacio e Calvi per le lor franchixe costan ogni ano unna branca de dinae a la borsa de lo Comun; costa ancora Castello zenoeize, lo qual non se goarda se non per respecto de Bonifacio [...]*»⁹.

Anche dopo la caduta delle ultime posizioni in Sardegna, comunque, l'importanza strategica di Bonifacio rimase immutata, come dimostrano i costanti interventi del Banco di San Giorgio, al quale dal 1453 al 1464 e quindi dal 1483 al 1562 venne affidato il governo della Corsica¹⁰, per rafforzare e ammodernare le difese

⁹ Archivio di Stato di Genova (ASGe), *Archivio Segreto*, 536, cc. 62v.-64r. Sull'argomento, cfr. E. Basso, *La rocca di Castelgenovese e il conflitto tra Genova e la Corona d'Aragona per il controllo del Tirreno nel XV secolo*, in *Castelsardo. Novecento anni di storia*, cur. A. Mattone - A. Soddu, Roma 2007, pp. 413-438: pp. 414-416.

¹⁰ Su questo periodo e sul governo del Banco nell'isola, cfr. C. Bornate, *La Corsica e il Banco di S. Giorgio*, «Archivio Storico di Corsica», 5 (1929), pp. 144-151; Id., *Genova e Corsica alla fine del Medioevo*, Milano 1940; R. Emmanuel, *Le Banque de Saint-Georges*, in *Histoire de la Corse*, cur. P. Arrighi - A. Olivesi, Toulouse 1971, pp. 194-201; F. Perasso, *Genova e la Corsica nella II^a metà del Quattrocento*, in *Genova, la Liguria e l'Oltremare tra Medioevo e Età Moderna*, I, cur. R. Belvederi,

della rocca e le strutture del porto che, nonostante la promozione dello sviluppo demografico e commerciale di altri centri portuali come Bastia e Ajaccio intrapresa a partire dagli ultimi decenni del XV secolo, continuava a costituire il pilastro principale del dominio genovese sull'isola¹¹, ma soprattutto, in un quadro che vedeva molti porti dell'isola divenire in quegli stessi anni le basi di una rinnovata e virulenta attività di pirati e corsari¹², rimaneva l'insostituibile *oculus marinus Ianue*, come era stato definito dall'annalista genovese Giovanni Stella¹³, attraverso il quale la Repubblica rinnovata e alleata degli *Austrias* era in grado di scrutare, e tentare di prevenire, le mosse dei suoi molti potenziali nemici (Corsi, Turchi, Francesi) attivi sulla turbolenta scena mediterranea del XVI secolo.

L'espansione genovese e la Sardegna settentrionale

Le specifiche funzioni militari, oltre allo stretto legame anche demografico con la madrepatria, consentirono dunque a Bonifacio di mantenere ancora nel corso dell'Età moderna un'importanza inalterata nel quadro della presenza genovese nel Mediterraneo occidentale.

Genova 1974, pp. 41-120; Ead., *Corsica genovese tra Medioevo e Età Moderna*, in *Genova, la Liguria e l'Oltremare tra Medioevo ed Età moderna. Studi e ricerche d'archivio*, II, cur. R. Belvederi, Genova 1976, pp. 207-291; Ead., *Il governo del Banco di San Giorgio in Corsica e le istruzioni per Cristoforo Cattaneo (1490)*, «Medioevo. Saggi e rassegne», 24 (1999), pp. 161-185; Ead., *Il primo governo del Banco di San Giorgio in Corsica*, «Serta antiqua et mediaevalia», nuova serie, 5 (2001), pp. 315-337; A. Franzini, *La Corse du XV^e siècle. Politique et société, 1433-1483*, Ajaccio 2005, pp. 339-478. Di particolare importanza, per gli avvenimenti del periodo 1453-1464, la narrazione del cronista coevo Giovanni della Grossa: *Chronique médiévale corse: Giovanni della Grossa*, ed. M. Giacomo-Marcellesi - A. Casanova, Ajaccio 1998, pp. 371-441.

¹¹ Su questi aspetti, cfr. E. Basso, *Castelli e fortificazioni nelle città portuali dell'area alto-tirrenica*, in *Castelli e fortezze nelle città e nei centri minori italiani (secoli XIII-XV)*, cur. F. Panero - G. Pinto, Cherasco 2009, pp. 119-159; pp. 153-159.

¹² E. Basso, *Insediamenti e commercio nel Mediterraneo bassomedievale. I mercanti genovesi dal Mar Nero all'Atlantico*, Torino 2008, pp. 144-158.

¹³ *Georgii et Iohannis Stellae Annales Genuenses*, ed. G. Petti Balbi, Bologna 1975 (RR.II.SS., XVII/2) (*Annales*), p. 345.

Tuttavia, per lungo tempo la motivazione principale del controllo della base corsa era stata strettamente connessa alle vicende della presenza genovese nella vicina Sardegna, e in particolare nel nord dell'isola.

Se però gli sforzi messi in atto fra il XII e il XV secolo per assumere e mantenere il controllo della Corsica erano stati connessi essenzialmente a motivazioni militari, la Sardegna, con i suoi porti e le sue preziose risorse, era stata invece uno dei fulcri dell'interesse delle classi di governo genovesi per le possibilità che si offrivano loro per intervenire nelle questioni interne dell'isola al fine di sfruttarle per i propri interessi economici e politici.

Da un punto di vista politico, e strategico-militare, la Sardegna, la quale, come si è detto, era stata insieme alla Corsica la causa principale della discordia che aveva provocato la progressiva dissoluzione di quell'antica alleanza pisano-genovese che aveva visto per lungo tempo le due città procedere di conserva nella lotta contro la potenza marittima islamica nel corso del secolo XI, costituì un'esperienza nuova e originale per l'espansionismo genovese, che proprio nell'isola sperimentò alcune forme di penetrazione che sarebbero state successivamente messe in atto in realtà assai più lontane da un punto di vista geografico, ma con tratti analoghi dal punto di vista sociale, come il mondo della *Romania* bizantino-genovese dell'Egeo.

Allontanandosi progressivamente da quella “politica del fondaco” che veniva applicata con grande successo nell’Occidente mediterraneo, i genovesi affidarono infatti la loro penetrazione nella realtà politico-economica della Sardegna all’azione di “clan” dell’aristocrazia mercantile cittadina, alcuni membri dei quali strinsero relazioni di parentela con l’aristocrazia e le dinastie regnanti indigene, costituendo così a livello locale un “ambiente” adatto a favorire un’ulteriore e progressiva espansione degli interessi economici della madrepatria, che contemporaneamente otteneva dai Giudici concessioni tanto a favore degli enti ecclesiastici che dello stesso Comune, e allo stesso tempo andando a bilanciare in parte l’influenza, fino a quel momento esclusiva, esercitata dai pisani sulle dinastie giudicali¹⁴.

¹⁴ G. Pistarino, *Genova e la Sardegna nel secolo XII*, in *La Sardegna nel mondo mediterraneo. Atti del Primo Convegno Internazionale di Studi Geografico-storici*, (Sassari

L'area nella quale la politica genovese di penetrazione commerciale e sociale in Sardegna ebbe maggiore e più duraturo successo fu certamente il nord-ovest dell'isola, il territorio del vecchio Giudicato di Torres¹⁵.

Già nelle decadi a cavallo fra la fine del XII secolo e la metà del XIII una serie di accordi diplomatici aveva garantito la posizione dei genovesi in quest'area, i cui sovrani erano stati accolti come copartecipi nella *Compagna Communis* genovese¹⁶, e dopo il definitivo collasso della struttura statale logudorese, parallelamente al processo che portò i Doria ad assumere il diretto controllo di alcune delle aree strategicamente più importanti dello scomparso Giudicato, si innescò una successione di eventi culminata con l'imposizione, dopo la definitiva vittoria genovese nel secolare conflitto con Pisa, di un controllo di Genova sul comune di Sassari, previsto fin dagli accordi di pace con stipulati con la città dell'Arno nel 1288 e definitivamente sancito dal trattato del 1294¹⁷, che poneva la principale città logudorese in una situazione di dipendenza analoga a quella in cui si trovavano le città della Liguria, prefigurando un saldo controllo del Comune di Genova sullo scalo di Porto Torres, delle cui strutture portuali veniva esplicitamente previsto il ripristino e il potenziamento¹⁸, ma soprattutto, pur in un contesto di rafforzata presenza diretta

7-9 aprile 1978), cur. P. Brandis - M. Brigaglia, 2 voll., Sassari 1981, II, *Gli aspetti storici*, pp. 33-125; Id., *Genova e la Sardegna: due mondi a confronto*, in *La Storia dei Genovesi*, IV, Genova 1984, pp. 191-236.

¹⁵ Pistarino, *Genova e la Sardegna nel secolo XII* cit., p. 123.

¹⁶ *I Libri Iurium della Repubblica di Genova*, I/2, ed. D. Puncuh, Genova 1996, docc. 407-414.

¹⁷ *I Libri Iurium della Repubblica di Genova*, I/7, ed. E. Pallavicino, Genova 2001, docc. 1201-1209, 1219; S. Origone, *Dal trattato fra Genova e Sassari (1294) al trattato fra Bonifacio ed Alghero (1386)*, in *La Sardegna nel mondo mediterraneo* cit., II, pp. 261-275: pp. 263-264, 267-270; Stringa, *Genova e la Liguria* cit., pp. 243-244; A. Soddu, *La confederatio tra i comuni di Genova e Sassari (1294)*, in *Identità cittadine ed élites politiche e economiche in Sardegna tra XIII e XV secolo*, cur. G. Meloni - P.F. Simbula - A. Soddu, Sassari 2010, pp. 81-112.

¹⁸ Origone, *Dal trattato fra Genova e Sassari* cit., p. 267; A. Castellaccio, *Porto Torres. Da colonia romana a capitale di un regno*, Porto Torres 2010, pp. 142-143,

del Comune genovese nell'area, apriva ampi spazi operativi all'ulteriore espansione dell'influenza dei Doria.

I Doria nel Logudoro

L'ultimo scorso del XIII secolo e i primi decenni del secolo successivo costituirono infatti un momento di cruciale importanza non solo per l'affermazione e il definitivo consolidamento della presenza dei Doria nella Sardegna nord-occidentale, ma anche per la progressiva assunzione di un più distinguibile carattere "sardo" del ramo del consorzio maggiormente coinvolto nelle vicende isolane che, oltre a una gestione di tipo "politico" dei propri possedimenti¹⁹, si interessò sempre più a una loro effettiva organizzazione dal punto di vista demico ed economico.

A questo periodo risalgono presumibilmente, secondo quanto è possibile ricostruire sulla base dei documenti e della stessa memoria familiare, alcuni dei più importanti interventi messi in atto dal consorzio sul territorio, con la creazione non solo di una rete di castelli finalizzati al controllo e presidio, ma soprattutto di porti destinati a costituire il vitale raccordo con la grande rete commerciale della Madrepatria, nella quale i Doria mirarono costantemente a mantenere inseriti i loro possedimenti, che veniva proprio in quel periodo a strutturarsi in modo tale da rispondere alle esigenze di un'economia in crescita attraverso la definizione di una portualità della costa ligure destinata a specifiche funzioni e rapporti nel quadro di un complesso sistema di rotte tirreniche e mediterranee²⁰.

Sicuramente, le fondazioni di maggiore importanza tra quelle ascrivibili all'intervento dei Doria, proprio per l'apertura mediter-

153-154, 235, 238, 244-245; Soddu, *La confederatio* cit., pp. 99-100.

¹⁹ E. Basso, *Equilibri interni e internazionali: i Doria "sardi" e la politica mediterranea genovese*, in *Linguaggi e rappresentazioni del potere nella Sardegna medievale*, cur. A. Soddu, Roma 2020, pp. 173-186.

²⁰ E. Basso, *Navi, uomini e cantieri in Liguria fra Medioevo ed Età Moderna*, in *Attività produttive e sviluppi insediativi nell'Italia dei secoli XII-XV. Omaggio a Giuliano Pinto*, cur. E. Lusso, Cherasco 2014, pp. 245-268; P.F. Simbula, *I porti nello sviluppo economico della Sardegna medievale*, *ibidem*, pp. 269-305.

ranea che avrebbero dato al complesso dei loro possedimenti sardi, furono gli scali di Alghero e Castelgenovese, che assai significativamente compaiono con certezza nella documentazione in nostro possesso proprio a partire dall'ultimo quarto del XIII secolo (una datazione che, anche sulla base delle evidenze archeologiche, appare essere sempre più attendibile alla critica attuale per l'effettiva fondazione di questi porti genovesi in Sardegna, anche se la tradizione attestata dalla storiografia erudita stabilisce una data molto più remota, e cioè il 1102)²¹ e che rapidamente si affermarono come i principali punti di forza della presenza commerciale genovese nell'isola, come dimostrano gli sforzi per salvaguardarne la sicurezza e il controllo da parte di Genova costantemente messi in atto dai vari governi succedutisi nella città ligure nel corso di quel periodo politicamente tormentato che fu rappresentato dal XIV e XV secolo²².

I due insediamenti portuali, affiancati da scali minori, come *Porto Leone* (attestato nel 1281), sito sulla costa occidentale a sud di Alghero, costituivano gli sbocchi principali, a ovest e a nord, dei dominî della famiglia nel Logudoro, attraverso i quali le produzioni

²¹ La data tradizionale deriva dalle affermazioni dell'umanista sassarese Giovanini Francesco Fara (1543-1591): J.F. Farae, *Opera*, 3 voll., ed. E. Cadoni, Sassari 1992, I, pp. 176-178. Per un'analisi critica della tradizione alla luce delle più recenti acquisizioni storiografiche, rinvio ad A. Soddu, *La signoria dei Doria in Sardegna e l'origine di Castelgenovese*, in *Castelsardo* cit., pp. 235-267: pp. 237-241 e bibliografia ivi citata. Si vedano inoltre I. Principe, *Sassari. Alghero (Le città nella storia d'Italia)*, Roma-Bari 1983; F. Bertino, *Notizie e ipotesi su un borgo sardo-ligure del basso medioevo: l'Alghero dei Doria*, Alghero 1989, pp. 139-156; R. Brown, *Alghero prima dei catalani*, in *Alghero, la Catalogna, il Mediterraneo. Storia di una città e di una minoranza catalana in Italia (XIV-XX secolo)*, cur. A. Mattone - P. Sanna, Sassari 1994, pp. 49-58; G.G. Ortu, *La Sardegna dei Giudici*, Nuoro 2005, pp. 201-224; F.G.R. Campus, *Popolamento, incastellamento, poteri signorili in Sardegna nel Medioevo: il caso dell'Anglona*, in *Castelsardo* cit., pp. 125-174; Simbula, *I porti* cit., pp. 287-288.

²² Per un ampio quadro della situazione politica genovese, cfr. G. Petti Balbi, *Tra dogato e principato: il Tre e il Quattrocento*, in *Storia di Genova. Mediterraneo, Europa, Atlantico*, cur. D. Puncuh, Genova 2003, pp. 233-324.

locali venivano avviate verso i mercati liguri e giungevano le importazioni commerciali dal Continente e dalla Corsica²³.

Per quanto concerne la struttura urbana di Alghero durante il periodo di dominazione dei Doria - dalla sua fondazione (collocabile anteriormente al 1282) fino alla metà del secolo XIV - non disponiamo di notizie dirette, anche se i rilievi architettonici hanno consentito di ipotizzare che l'area di popolamento più antico sia stata, com'è logico, quella prospiciente il porto, dove sarebbe ancora leggibile la struttura di una *Ripa* sul modello ligure, al quale si sarebbe successivamente aggiunto un ampliamento organizzato per linee ortogonali e racchiuso in una cinta fortificata approssimativamente pentagonale (simile a quella che sarebbe stata realizzata a partire dal 1492 ad Ajaccio), interrotta da due porte²⁴.

Gli ampliamenti e gli interventi di epoca tardomedievale e moderna rendono tuttavia questa ricostruzione puramente ipotetica, anche se i dati desumibili dall'atto di dedizione al Comune di Genova, sottoscritto nel 1353 da 537 capifamiglia *in ecclesia Sancte Marie Virginis* (di fronte alla quale viene attestata la presenza di una piazza porticata), e dalla successiva inchiesta promossa dalla Corona d'Aragona nel 1364 consentono di ipotizzare una popolazione di circa 2.000 abitanti, compatibile con le dimensioni della città racchiusa nelle mura, il cui tracciato, descritto nel documento catalano, corrisponde a quanto ancora oggi rilevabile, anche tenendo conto dell'esistenza in tale area di numerosi appezzamenti non edificati (orti e giardini soprattutto, ma anche un'area utilizzata come darsena), la cui presenza è attestata nei documenti

²³ Su questi collegamenti cfr. *Documenti inediti sui traffici commerciali tra la Liguria e la Sardegna nel secolo XIII*, ed. N. Calvini - E. Putzulu - V. Zucchi, Padova 1957; F. Giunta, *L'importanza economica della Sardegna nel medioevo con particolare riferimento all'agricoltura*, in *Fra il passato e l'avvenire. Saggi storici sull'agricoltura sarda in onore di Antonio Segni*, Padova 1965, pp. 109-124; G. Meloni, *Contributo allo studio delle rotte e dei commerci mediterranei nel Basso Medioevo*, «Medioevo. Saggi e Rassegne», 3 (1977), pp. 117-130; A. Boscolo, *Sardegna, Pisa e Genova nel Medioevo*, Genova 1978; Pistarino, *Genova e la Sardegna: due mondi a confronto* cit.

²⁴ S. Rattu, *Bastioni e torri di Alghero, Sardegna*, Torino, 1951.

e che furono successivamente assorbiti dall'espansione del tessuto urbano²⁵.

L'insieme di questi elementi ci offre l'immagine di un centro insediativo notevolmente sviluppato e, insieme all'evidente collocazione strategica, rende credibile la cifra di 1.700 difensori indicata dagli "Annali" genovesi in occasione dell'assedio pisano del 1282, che causò gravi danni alle fortificazioni e alla città, obbligando i Doria a un esteso intervento di riedificazione²⁶; le dimensioni e l'importanza dell'insediamento²⁷ chiariscono contestualmente i motivi che spinsero il Comune di Genova ad accettare la signoria di Alghero nel 1353 nel vano tentativo di impedirne la conquista da parte di Pietro IV d'Aragona.

Tuttavia, la perdita di Alghero, e il ripopolamento dell'insediamento con coloni provenienti dalla Catalogna, voluto dal sovrano a partire dal 1354 per farne in tutto e per tutto una "città catalana" nell'isola²⁸, per quanto grave, non dovette essere considerata negli ambienti di governo genovesi altrettanto catastrofica di quanto avrebbe potuto esserlo quella dell'altra città portuale dei Doria, Castelgenovese, che proprio fra il 1353 e il 1355 conobbe una breve occupazione catalano-aragonese nel corso delle ostilità che coinvolgevano Genova da un lato e Venezia e l'Aragona dall'altro²⁹.

Nata presumibilmente nella seconda metà del XIII secolo (forse sul sito di precedenti insediamenti di età antica), la città-fortezza

²⁵ Bertino, *Notizie e ipotesi* cit., pp. 181-185.

²⁶ *Annali genovesi di Caffaro e de' suoi continuatori*, V, ed. C. Imperiale di Sant'Angelo, Roma 1929 (Fonti per la Storia d'Italia [Medio Evo], XIV *bis*), p. 34.

²⁷ Si tenga conto anche del notevole sviluppo delle attività connesse alla pesca del corallo; L. Balletto, *Pescatori di corallo marsigliesi in Sardegna nel XIII secolo*, in *Pesca e pescatori in Sardegna. Mestieri del mare e delle acque interne*, cur. G. Mondardini, Cinisello Balsamo 1997, pp. 35-39; Simbula, *I porti* cit., pp. 290-293.

²⁸ Si vedano a questo proposito gli interventi compresi in *Alghero, la Catalogna, il Mediterraneo* cit.

²⁹ A. Soddu - F.G.R. Campus - G. Floris, *Paesaggi costieri tra storia e archeologia nella Sardegna settentrionale. Le valli del Coghinas e del Rio Posada nel Medioevo*, in *Sa massarìa. Ecologia storica dei sistemi di lavoro contadino in Sardegna*, cur. G. Serreli - R.T. Melis - C. French - F. Sulias, 2 voll., Cagliari-Milano-Roma 2017, II, pp. 701-767: pp. 718-719.

dei Doria, con i suoi tre porti naturali di Frigianu e Mare Piccinu, a ovest, e Cala Austina, a est (ai quali si aggiungeva il *Mandracho del Socorro*, con funzioni prevalentemente militari, immediatamente adiacente alle mura settentrionali nell'area di Manganella)³⁰, costituiva come si è già evidenziato un punto chiave per il controllo della vasta area che dalle Bocche di Bonifacio si estendeva fino al Golfo dell'Asinara e allo stesso tempo era, come si vedrà, il punto di passaggio privilegiato per i commerci di importazione ed esportazione fra la Liguria, la Corsica e la Sardegna nord-occidentale, e in particolare la regione dell'Anglona³¹, e pertanto venne fatta oggetto di speciali attenzioni tanto da parte del Comune, quanto dai suoi signori sardo-genovesi.

Dominato dal castello dei Doria, posto nel punto culminante del tavoliere inclinato verso nord che occupa il piccolo promontorio sul quale sorge la città medievale, il centro urbano, per il quale è stata ipotizzata una popolazione di circa 400 abitanti nel XIV secolo³², era serrato da una cinta di mura con un perimetro di circa un chilometro, nella quale si aprivano due porte, una a nord, verso il mare, e l'altra a sud, nei pressi del castello, delle quali la seconda era sicuramente la principale, essendo quella attraverso la quale passavano tutti i collegamenti non solo verso l'entroterra, ma anche verso i tre porti sopra menzionati³³; all'interno, una maglia viaria adattata

³⁰ Campus, *Popolamento* cit., pp. 155-165; G.A. Bianco, *Castelsardo: la struttura urbanistica e le fortificazioni della città medievale e moderna*, in *Castelsardo* cit., pp. 657-682: pp. 657-661.

³¹ Simbula, *I porti* cit., pp. 288-290. La vitalità dei traffici e l'importanza del porto di Castelgenovese ancora pochi anni prima del passaggio in mano ai catalano-aragonesi sono testimoniati dalla legislazione portuale redatta nel 1435 per volontà dell'ultimo signore genovese della rocca, Nicoloso Doria, cfr. V. Piergiovanni, *Il diritto portuale di Castelgenovese: spunti di comparazione*, in *Castelsardo* cit., pp. 351-358; P.F. Simbula, *Gli statuti doganali di Castelgenovese (1435)*, *ibidem*, pp. 359-388.

³² C. Livi, *La popolazione della Sardegna nel periodo aragonese*, «Archivio Storico Sardo», 34 (1984), pp. 2-130: pp. 92-93, 97-98.

³³ S. Rattu, *Bastioni e torri di Castelsardo, Sardegna*, Torino 1953, pp. 13-17, 87-88, 98; Bianco, *Castelsardo* cit., pp. 661-671.

alle condizioni naturali del sito, con un sistema di scale e vicoli che superano il forte dislivello, presenta ancora oggi evidenti legami con la tradizione architettonica ligure³⁴, anche se il tessuto urbano, come nel caso di Alghero, risulta oggi certamente più denso di quello ricostruibile sulla base della documentazione medievale, come gli atti rogati fra il 1321 e il 1326 dal notaio Francesco Da Silva³⁵.

In questi documenti, che costituiscono una delle principali fonti di informazione sulla situazione dell'area a nostra disposizione, viene infatti menzionata la presenza di orti e di *terre vacue* (delle quali è però chiara la destinazione ad aree edificabili)³⁶ che ci presentano una fase di ancora “incompiuta” urbanizzazione del sito nei primi decenni del XIV secolo, dovuta presumibilmente sia alle difficoltà intervenute negli anni precedenti a causa di ripetuti episodi bellici, sia al fatto che, tanto in omaggio agli accordi stipulati dal consortile dei Doria con il Comune di Genova nel 1287³⁷ (che contenevano l'esplicito divieto di trasferire popolazione fra i territori del consortile e quelli del Comune di Sassari, divenuto “satellite” politico della metropoli ligure), quanto per una precisa politica di popolamento mirata a inserire nel territorio elementi - in genere artigiani - non sardi, e quindi maggiormente legati agli interessi dei dinasti sardo-liguri, che favoriva l'immigrazione dai possedimenti continentali dei Doria e soprattutto da Bonifacio, il popolamento della nuova fondazione era andato avanti a rilento.

Il “progetto” costruttivo di Castelgenovese, la cui maglia viaria originale, al contrario di quanto avvenuto ad Alghero, è rimasta sostanzialmente inalterata nell'area interna alle mura, consente, pur in assenza di sistematiche campagne di indagine archeologica, di individuare con sicurezza i segni di un marcato intervento dei fondatori nell'organizzazione degli spazi dell'insediamento demico secondo

³⁴ P. Brandis - M. Sechi, *Considerazioni geografiche sul centro storico di Castelsardo*, Sassari 1982, pp. 3, 28.

³⁵ E. Basso - A. Soddu, *Notai genovesi in Sardegna. Il cartulare di Francesco da Silva (1320-1326)*, Raleigh (NC) 2012.

³⁶ Campus, *Popolamento* cit., p. 156.

³⁷ *I Libri Iurium*, II/7, cit., docc. 1210-1214.

tipologie comuni ai coevi centri di nuova fondazione³⁸, con la presenza di una netta distinzione tra le aree destinate all'esercizio di attività produttive e quelle abitative, con la definizione all'interno di queste ultime degli spazi religiosi e di quelli laici, e infine con l'arroccamento di un “quartiere signorile” nella parte più alta della città, dove intorno al castello dovevano riunirsi le sedi delle principali attività comunitarie, dalla loggia all'abitazione del podestà, in stretta relazione con la chiesa principale³⁹; giustamente, Franco Campus ha individuato in una tale organizzazione una “espressione diretta del sistema di potere che la signoria emanava sul territorio”⁴⁰.

Un segno ancor più marcato del sistema di potere era rappresentato indubbiamente dai castelli che erano stati costruiti dal consor-

³⁸ *I borghi nuovi, secoli XII-XIV*, cur. R. Comba - A.A. Settia, Cuneo 1993; *Borghi nuovi e borghi franchi nel processo di costruzione dei distretti comunali nell'Italia centro-settentrionale (secoli XII-XIV)*, cur. R. Comba - F. Panero - G. Pinto, Cherasco - Cuneo 2002; F. Panero, *Villenove medievali nell'Italia nord-occidentale*, Torino 2004.

³⁹ Oltre ai noti esempi di Portovenere (1113), Chiavari (1178) e Bonifacio (1195), si potrebbe richiamare quale termine di confronto, per rimanere nell'ambito “ligure”, l'unico documentato “progetto insediativo” di matrice genovese di questo stesso periodo che ci sia pervenuto, e cioè il cosiddetto *Ordo de Caffa* del 1316, in base al quale fu effettuata la ricostruzione della principale colonia genovese del Mar Nero secondo linee che in buona parte concordano con quelle rilevabili nell'insediamento sardo, sia pure con una matrice nettamente “comunale”; *Imposicio Officij Gazarie*, ed. L. Sauli, in *Leges Municipales*, I, Torino 1838 (*Historiae Patriae Monumenta*, II), coll. 299-430; coll. 377-382; G. Forcheri, *Navi e navigazione a Genova nel Trecento. Il Liber Gazarie*, Bordighera 1974 (Collana storica dell'Oltremare ligure, IV), pp. 22-26; M. Balard, *La Romanie génoise (XII^e-début du XV^e siècle)*, «ASLi», nuova serie, 18 (1978), 2 voll., I, pp. 199-215; E. Basso, *Strutture insediative ed espansione commerciale. La rete portuale genovese nel bacino del Mediterraneo*, Cherasco 2011, pp. 129-131; Id., *Successi e fallimenti delle nuove fondazioni: il contesto ligure*, in *Fondare abitati in età medievale. Successi e fallimenti. Omaggio a Rinaldo Comba*, cur. F. Panero - G. Pinto - P. Pirillo, Firenze 2017 (Città e campagne medievali, 1), pp. 115-144; Id., *Una villanova in capo al mondo: rileggendo l'Ordo de Caffa (1316)*, in *La libertà della conoscenza. Studi per Franco Panero*, cur. E. Basso - E. Lusso - V. Moretti, Catania 2022 (Scaffale del Nuovo Millennio, 205), pp. 79-88.

⁴⁰ Campus, *Popolamento* cit., p. 157.

tile a controllo del territorio già dalla seconda metà del XIII secolo: una “cintura difensiva” che risulta già ben consolidata all’inizio del Trecento, quando viene sostanzialmente descritta nell’elenco dei luoghi che i Doria ebbero retrocessi in concessione feudale con mero e misto imperio secondo il *mos Cathalonie* da parte di Giacomo II in occasione dell’atto di sottomissione alla Corona d’Aragona effettuato a Valencia il 21 settembre 1308⁴¹.

In tale circostanza, al di là delle due città portuali di cui si è detto precedentemente, nel complesso delle sei *curatorias* detenute dai Doria spiccano con una particolare evidenza, in ragione della loro importanza, i centri fortificati di Casteldoria e di Monteleone.

Questi due castelli si trovavano in un rapporto quasi simbiotico con i due centri portuali, di cui rappresentavano il principale affaccio verso l’interno dell’isola: Monteleone, oltre alle evidenti funzioni difensive e di coordinamento di un ampio territorio alle spalle di Alghero, in conseguenza delle spartizioni ereditarie determinate dalla scomparsa quasi contemporanea di Brancaleone I Doria e di suo

⁴¹ Un accordo preliminare era stato siglato a Genova nel giugno precedente; *Codice diplomatico delle relazioni fra la Liguria, la Toscana e la Lunigiana ai tempi di Dante (1265-1321)*, cur. A. Ferretto, «ASLi», 31/1-2 (1901-1903), II, pp. LXIV-LXVI; M. Tangheroni, *Medioevo Tirrenico. Sardegna, Toscana e Pisa*, Pisa 1992, p. 32; G. Nuti, *Doria Brancaleone*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, 41, Roma 1992, pp. 299-305: p. 302. L’atto di infeudazione, in base al quale i Doria erano impegnati a fornire a proprie spese al sovrano il servizio di cento cavalli armati per tre mesi ogni anno, è riportato in copia per esteso in Pietro Paolo Maria Oliva, *Ascendenza Paterna e Materna dell’Illustrissimo Signor Francesco Doria q. Brancaleone, curata e fedelmente in quarti descritta da Pietro Paolo Maria Oliva nell’anno MDCCXXXVI*, Biblioteca della Società Ligure di Storia Patria, manoscritto 348 (1736), cc. 158r./v. Si vedano inoltre: J. Zurita, *Anales de Aragón*, ed. A. Canellas López, Zaragoza 2003, Libro V, cap. 71; V. Salavert y Roca, *Cerdeña y la expansión mediterránea de la Corona de Aragón. 1297-1314*, 2 voll., Madrid 1956 (Escuela de Estudios Medievales, Estudios, 27-28), II, n. 280; D. Arru, *Monteleone Rocca Doria*, Sassari 1980, p. 18; Soddu, *La signoria dei Doria* cit., pp. 249-251; Id., *La Bassa Valle del Coghinas nel Medioevo*, in *Le origini storiche e culturali del territorio di Viddalba, Santa Maria Coghinas, Valledoria*, cur. A. Soddu - F.G.R. Campus, Sassari 2007, pp. 63-106: p. 76.

figlio Bernabò nel 1325⁴², che portarono a una temporanea suddivisione del patrimonio fondiario tra la generazione dei successori, venne a connotarsi a partire dalla metà degli anni '20 del XIV secolo come residenza principale del nuovo leader del consortile, Brancaleone II (il figlio di Bernabò che già da tempo il nonno aveva individuato come suo potenziale successore)⁴³, il che portò a un'evoluzione che ripeteva nella propria struttura le caratteristiche insediative già evidenziate per Castelgenovese, con la presenza di un *palatium* affiancato dalle residenze dei funzionari signorili e in diretto rapporto con la chiesa di S. Stefano che costituiva un nucleo nettamente distinto dal resto dell'abitato posto all'interno delle mura che dalla fine del XIII secolo avevano cinto la sommità del *Monte Tutar*; tale insediamento convogliava quindi verso il porto di Alghero, dove non a caso è rilevabile dai documenti l'esistenza nelle mura del borgo di una *Porta Montis Leonis*⁴⁴, le produzioni agrarie della zona circostante, in particolare cereali, formaggi e pellami, che trovavano ampia distribuzione nella rete commerciale genovese⁴⁵.

Un'ulteriore evoluzione della struttura insediativa di Monteleone dovette determinarsi dopo il passaggio di Alghero sotto il dominio catalano e la conseguente espulsione della popolazione di origine genovese dalla città portuale: ne sono indizio tanto il rafforzamento dei vari elementi della cinta fortificata (che risulta presidiata da

⁴² E. Basso, *Doria, Bernabò*, in *Dizionario Biografico dei Liguri*, VI, Genova 2007, pp. 521-527.

⁴³ E. Basso, *Doria, Brancaleone (II)*, in *Dizionario Biografico dei Liguri*, VI, cit., pp. 554-559; A. Soddu, *Incastellamento in Sardegna. L'esempio di Monteleone*, Raleigh (NC) 2013 (Quaderni di *Castra Sardiniae*, 1), doc. 16.

⁴⁴ Soddu, *Incastellamento* cit., pp. 52-54.

⁴⁵ R.S. Lopez, *Studi sull'economia genovese nel medioevo*, Torino 1936 (Documenti e Studi per la Storia del Commercio e del Diritto Commerciale Italiano, VIII), p. 98; L. Balleto, *Genova e la Sardegna nel secolo XIII*, in *Saggi e Documenti I* cit., pp. 59-261; pp. 181-197; Ead., *Studi e documenti su Genova e la Sardegna nel secolo XIII*, in *Saggi e Documenti II*, 2 voll., Genova 1981 (Studi e Testi, 3), II, pp. 7-246; E. Basso, *Circolazione e commercio dei prodotti caseari nel Mediterraneo (secc. XIII-XV)*, in *La civiltà del latte. Fonti, simboli e prodotti dal Tardoantico al Novecento*, cur. G. Archetti - A. Baronio, Brescia 2011, pp. 79-101: pp. 84-90.

un contingente di ben 200 uomini armati), quanto l'ampliamento rilevabile dalle indagini archeologiche degli spazi di edifici comuni, come la chiesa di S. Stefano, o di ambienti destinati a servizi essenziali come i silos granari, che parrebbero potersi interpretare come destinati a fronteggiare le esigenze determinate da un sensibile aumento della popolazione prodottosi in un arco di tempo relativamente ristretto⁴⁶.

Casteldoria, da parte sua, per quanto la sua struttura fosse ancora in evoluzione nei primi decenni del XIV secolo⁴⁷, giocava un ruolo fondamentale nel coordinamento di un'area produttiva strategicamente importante come la Bassa Valle del Coghinas, e per questo ebbe costantemente un ruolo di rilievo tanto nella politica territoriale impostata dai Doria, qualificandosi come un modello a sé stante nel quadro delle nuove fondazioni promosse dal consortile⁴⁸, quanto nelle relazioni intrecciate dai signori con gli altri poteri presenti nell'isola, tanto da essere in almeno due occasioni al centro di trattative matrimoniali che coinvolgevano la discendenza di Bran-

⁴⁶ A. Castellaccio, *Doria e Aragona: lettura e interpretazione di un'istruttoria giudiziaria (anno 1346)*, in *La Corona d'Aragona in Italia (secc. XIII-XVIII)- XIV Congresso di Storia della Corona d'Aragona, Sassari - Alghero 18-24 maggio 1990*, 5 voll., Sassari, 1993-1997, II/1 (1995), pp. 141-215; pp. 189-190; M. Demurtas - M. Milanese - L. Sanna, *La topografia dell'abitato*, in *Monteleone Rocca Doria. Il Parco Grazia Deledda, la storia, il paesaggio*, cur. M. Milanese, Sassari 2005, pp. 62-68; p. 67; Soddu, *Incastellamento* cit., p. 77.

⁴⁷ Sulla struttura del castello, che poteva ospitare una guarnigione di almeno 20-25 uomini, sappiamo che all'interno delle mura, dotate di un articolato sistema di accesso, nel 1361 si trovavano sicuramente una loggia, una cappella dedicata a S. Nicola e una *domus inferioris* (presumibilmente una parte del dongione) utilizzata come carcere; G. Meloni, *Casteldoria: processo per una resa*, «Archivio Storico Sardo», 35 (1986), pp. 101-114; pp. 108-109; Soddu - Campus - Floris, *Paesaggi costieri* cit., pp. 716-717.

⁴⁸ È stato rilevato come, rispetto ad altre fondazioni, venga in questo caso abbandonato lo schema palazzo-borgo in favore di una maggiore monumentalità militare rappresentata dal dongione pentagonale; Soddu - Campus - Floris, *Paesaggi costieri* cit., pp. 738-741. Sull'importanza economica dell'area, cfr. Simbula, *I porti* cit., pp. 273-274.

caleone⁴⁹, ma soprattutto da essere oggetto di specifici interventi del dinasta sardo-ligure mirati a consolidare la fedeltà dei suoi abitanti, o di una loro consistente quota, al consorzio attraverso la creazione di legami di comune interesse.

I porti logudoresi e lo sviluppo economico

Grazie all'abbondanza delle fonti documentarie disponibili in proposito, l'area dei possedimenti sardi dei Doria a proposito della quale è possibile effettuare una ricostruzione accurata anche della situazione economica è soprattutto quella dell'Anglona, e in particolare di Castelgenovese e delle zone limitrofe. L'economia del centro portuale anglonese nel XIV secolo presenta aspetti compositi, in quanto accanto alle tradizionali forme di sfruttamento agricolo della terra – che prevedono anche l'impiego di servi nelle grandi proprietà⁵⁰, come ad esempio quelle del monastero di Montecassino amministrate dal priore della chiesa di S. Nicola di Solio⁵¹ – è presente una forte influenza della tradizione commerciale ligure, che da lungo tempo tende ad instradare le produzioni agricole dell'isola verso la Liguria e l'Italia padana⁵².

⁴⁹ G. Petti Balbi, *Per la storia dei rapporti tra Genova ed Eleonora d'Arborea*, «Medioevo. Saggi e rassegne», 9 (1984), pp. 29-42; P.F. Simbula, *Casteldoria dote matrimoniale di Eleonora d'Arborea*, «Medioevo. Saggi e rassegne», 16 (1991), pp. 117-134; Th. Ganchou, *Doria, Violante*, in *Dizionario Biografico dei Liguri*, VII, Genova 2008, pp. 540-550.

⁵⁰ Sulla condizione dei servi sardi, si veda da ultimo F. Panero, *Schiavi servi e villani nell'Italia medievale*, Torino 1999 (Le Testimonianze del Passato, 11) (con ricca bibliografia sull'argomento).

⁵¹ Basso - Soddu, *Notai genovesi* cit., docc. 14-16, 51, 68, 90.

⁵² E. Basso, *L'affermarsi di un legame commerciale: Savona e la Sardegna all'inizio del XIV secolo*, in *Ianuensis non nascitur sed fit. Studi per Dino Puncuh*, cur. C. Bitossi - M. Calleri - A. Rovere, 3 voll., Genova 2019 (Quaderni della Società Ligure di Storia Patria, 7), I, pp. 183-204; Id., *Tra costa ligure e aree subalpine: merci e uomini in un'integrazione attraverso le montagne*, in *L'interscambio fra la costa e l'entroterra. Dinamiche economiche, strutture sociali e insediative (secoli XIV-XVI)*, cur. E. Basso, Catania 2024, pp. 7-41.

I rapporti spesso difficili con la vicina Sassari⁵³, la tensione sempre presente con gli Arborea⁵⁴ e la minaccia rappresentata dall'ancor forte presenza pisana nell'area gallurese⁵⁵ avevano comunque contribuito a creare una situazione problematica per i commerci, sui quali inoltre gravavano le incognite determinate dalla guerra civile in atto a Genova tra guelfi e ghibellini a partire dal 1317 e dall'incombente presenza della Corona d'Aragona⁵⁶, provocando una situazione di generale ristagno economico.

È stato messo in rilievo⁵⁷ come in effetti dall'esame degli atti del notaio Francesco da Silva risulti esiguo il numero dei mercanti liguri di origine genovese presenti in quel periodo a Castelgenovese, mentre, per ovvi motivi di "allineamento politico" con il governo ghibellino in esilio, insediatosi in Savona, sia più consistente la presenza di individui originari proprio della seconda città della Liguria e della Riviera di Ponente, aree verso le quali si indirizzano in prevalenza i viaggi commerciali oggetto di alcuni dei rogiti.

In termini assoluti, però, la località con la quale le relazioni appaiono più strette e frequenti, tanto dal punto di vista economico

⁵³ Sulle relazioni con Sassari: Tangheroni, *Medioevo tirrenico* cit., pp. 11-34; E. Basso, *Alla conquista di un regno: l'azione di Brancaleone Doria fra la Sardegna, Genova e l'Oltregiogo*, «Medioevo. Saggi e Rassegne», 20 (1996), pp. 133-158; pp. 152-154; Id., *La dominazione genovese a Sassari: le ragioni di un'assenza*, in *I 700 anni degli Statuti di Sassari. Dal Comune alla città regia*, cur. A. Mattone - P.F. Simbula, Milano 2019, pp. 279-300.

⁵⁴ Da tempo i Doria erano in competizione con i giudici di Arborea per il controllo delle posizioni strategiche costituite dai castelli di Goceano e Monteacuto: *Codice diplomatico* cit., II, pp. LXIV-LXVI; F.C. Casula, *Profilo storico della Sardegna catalano-aragonese*, «Medioevo. Saggi e rassegne», 7 (1982), pp. 9-130; pp. 11, 14-16, 21.

⁵⁵ I Pisani consideravano Brancaleone Doria uno dei loro più pericolosi avversari, ed i suoi possedimenti logudoresi erano considerati un'autentica "spina nel fianco": *Annales*, p. 107; *Codice diplomatico* cit., pp. C-CII.

⁵⁶ Sui rapporti dei Doria con la Corona d'Aragona in questi anni: Casula, *Profilo storico* cit., pp. 16-19; Basso, *Alla conquista* cit., pp. 142-145, 152-156 e bibliografia ivi citata; Id., *Genova, la Corona d'Aragona e la Sardegna: una svolta decisiva negli equilibri mediterranei*, «Rivista dell'Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea» (RiMe), 12/III n. s. (giugno 2023), pp. 219-242.

⁵⁷ Origone, *Sardegna e Corsica* cit., pp. 336-338.

quanto da quello demografico, è sicuramente la già ricordata Bonifacio. Molti dei residenti del castello di origine non sarda risultano infatti essere oriundi della Corsica, e nella maggior parte dei casi specificamente di Bonifacio: tale il caso, ad esempio, di un personaggio come Federico *de Campo* e di numerosi altri individui che portano il suo stesso cognome; al fianco di questi personaggi di notevole rilievo sociale compaiono in buon numero i componenti di quella che doveva costituire sicuramente una comunità assai attiva e compatta all'interno della società di Castelgenovese e che includeva, accanto ai residenti stabili, anche un certo numero di individui in viaggio per motivi di commercio, i quali mantenevano il centro dei propri interessi ancora in Corsica⁵⁸.

L'attività di navigazione commerciale, che costituì sicuramente un fattore di incremento dello sviluppo economico delle terre dei Doria quale è testimoniato dalle fonti, si era andata infatti concentrando già dai primi decenni del XIV secolo lungo alcune rotte ben consolidate⁵⁹. La prima era indubbiamente quella che legava Castelgenovese in maniera quasi simbiotica a Bonifacio, che come si è visto ne rappresentava sotto tutti gli aspetti il principale riferimento sotto l'aspetto politico, sociale e soprattutto economico, ma non meno importante divenne la rotta che metteva in collegamento il porto dell'Anglona, e in generale le terre logudoresi, con lo scalo di Savona, che proprio a partire dall'inizio del XIV secolo si andò affermando come il principale terminale dei collegamenti commerciali tra l'isola e il continente per quanto riguardava la rete dei collegamenti gestiti dagli operatori economici genovesi e liguri.

Indubbiamente, un ruolo fondamentale in questa affermazione venne giocato dal fatto che, dopo l'espulsione dei ghibellini da Genova nel 1317, il governo in esilio degli "estrinseci", nel quale i Doria, e soprattutto Brancaleone I, erano *magna pars*, scelse, come si è detto, la seconda città della Liguria quale propria sede, facendola divenire naturalmente il punto di riferimento per tutte le rotte

⁵⁸ Basso - Soddu, *Notai genovesi* cit., docc. 64, 73.

⁵⁹ Sulle direttive del commercio marittimo sardo, cfr. C. Zedda, *Commerci e strutture portuali nella Sardegna medievale*, «Quaderni medievali», 48 (1999), pp. 35-62.

commerciali che collegavano alla madrepatria gli insediamenti ol-tremarini, rimasti nella loro grande maggioranza schierati politicamente dalla parte dei fuoriusciti⁶⁰, con un ulteriore intensificazione per quanto riguardava proprio la Corsica e la Sardegna a partire dal 1321, in conseguenza del successo della missione condotta dal Doria in qualità di plenipotenziario dei ghibellini nelle due isole.

Nonostante la perdita del materiale notarile savonese anteriore al 1364, una chiara testimonianza sull'intensificarsi degli scambi tra Savona e la Sardegna ci è offerta dagli atti di alcuni dei notai genovesi che seguirono nell'esilio i capi del partito ghibellino sconfitto continuando la propria attività nella nuova sede, i cui cartolari sono attualmente conservati nell'Archivio di Stato di Genova⁶¹.

Questa fonte preziosissima, oltre a sfatare la convenzionale immagine degli esuli come un semplice gruppo di caporioni in disgrazia e di loro seguaci militari, per offrirci invece il quadro di un'intera società di fuoriusciti in tutte le sue complesse articolazioni dagli artigiani, ai mercanti, ai banchieri, ai nobili, ci fornisce una notevole quantità di indicazioni sull'attività di interscambio commerciale instauratasi fra lo scalo ligure e i porti dell'isola per gli anni compresi fra il 1323 e il 1328.

Non casualmente, fra i primi nomi che balzano agli occhi nella consultazione di queste carte ci sono quelli di alcuni esponenti del consorzio dei Doria, come Galeotto e Cassano, i figli di Bernabò ai quali nel 1325 era toccata la signoria su Alghero e Castelgenovese, mentre Brancaleone II, come si è visto, aveva concentrato i propri interessi su Monteleone. In un primo momento, l'azione dei due fratelli in riferimento alla Sardegna appare essersi sviluppata anco-

⁶⁰ G. Petti Balbi, *L'assedio di Genova degli anni 1317-1331: maligna et durans discordia inter gibellinos et guelfos de Ianua*, «Reti Medievali. Rivista», 8 (2007), pp. 1-25: p. 8.

⁶¹ ASGe, *Notai Antichi (NA)*, 161; 164-165; 174; 251; *Notai Ignoti (NI)*, busta 9, 100, fascicolo A. Non è stato purtroppo possibile, a causa delle sue precarie condizioni di conservazione, consultare il cartulare 216 del fondo *Notai Antichi*, che alle cc. 51r.-62v. e 85r.-96v. contiene due fascicoli di atti rogati a Savona fra il 16 aprile e il 30 luglio 1324.

ra per il tramite di rappresentanti, come ci dimostra il pagamento effettuato in Savona del corrispettivo della loro quota dei diritti su Alghero: tra il 28 e il 30 giugno 1326 i Doria ricevono in due separati versamenti ad opera di una catena di intermediari - tra i quali spicca la presenza di Giacomo Bontempo di Varazze, patrono di un legno spesso impegnato sulla rotta per la Sardegna - le 50 lire che erano state raccolte dal loro vicario nella città portuale, Giacomino di Maissana, che possiamo ipotizzare essere stato legato direttamente alla loro madre, Eleonora Fieschi, per la sua evidente provenienza dall'area di potere fliscana nell'entroterra della Riviera di Levante.

Galeotto e Cassano non erano del resto i soli membri del consorziale ad agire in Alghero tramite un rappresentante, come prova un atto del 3 giugno 1325 che attesta la consegna a Simona, vedova di Salado Doria, per il tramite di Giovannino Cairo e Giacomo *de Bonrepose* di Varazze, di 70 lire inviatele da Carlo de Zori, *majore de portu* di Alghero, che costituivano evidentemente la quota a lei spettante delle rendite della città⁶².

I contatti con l'isola non riguardavano però solo i membri del consorziale dominante, dato che i documenti ci testimoniano l'attività di numerosi operatori commerciali i quali, nella necessità di riorganizzare il proprio giro di affari dopo lo sconvolgimento conseguente all'esilio da Genova, si spostavano anche ripetutamente sulla rotta che collegava i porti logudoresi con Savona: tipico esempio quello di Oberto *de Podio* di Rapallo, figlio di un Enrico Lucchese, il quale sembra aver almeno in parte abbandonato la sua originaria professione di speziale per quella di mercante, apparentando come socio *itinerans* in alcuni contratti di accomandita. Nel primo di questi, il 7 giugno 1326, riceve infatti dal *taliator* Nicolino Gamondino di Alessandria un'accomandita di sei lire per la Sardegna⁶³; l'attività commerciale deve evidentemente essere risultata redditizia, se un paio di anni dopo, l'8 marzo 1328, ritroviamo il nostro personaggio nell'atto di ricevere da un suo antico collega, lo speziale Antonio Cappello, un'accomandita in spezie per un valore di 22 lire da por-

⁶² ASGe, *NA*, 164, cc. 130v.-131r.

⁶³ ASGe, *NA*, 165, c. 18v.

tare in Sardegna⁶⁴. Un'annotazione in calce alla minuta conferma che il contratto venne risolto con soddisfazione di entrambe le parti il 5 maggio successivo, al ritorno di Oberto dall'isola, e il buon risultato dovette indurre i due contraenti a proseguire in quella che si era rivelata una collaborazione fruttuosa, spingendo il Cappello ad affidare immediatamente al collega viaggiatore una nuova accomodata, questa volta di 70 lire, sempre per il mercato sardo⁶⁵. La natura delle merci non viene specificata in quest'ultimo atto, ma possiamo ipotizzare che si trattasse nuovamente di spezie, vista la specializzazione di entrambi i contraenti, e anche in questo caso il viaggio commerciale risultò un successo, sia pure in tempi più lunghi, forse per il protrarsi della permanenza di Oberto in Sardegna, in quanto la consueta annotazione in calce informa che la risoluzione degli obblighi fra i soci avvenne il 12 marzo 1329.

La regolarità dei collegamenti con l'isola è confermata anche dalla presenza di altri operatori commerciali impegnati a fare la spola tra i porti sardi e la costa ligure utilizzando in genere vascelli di dimensioni medio-piccole come i legni. La navigazione commerciale verso la Sardegna vedeva impegnati patroni di diversa provenienza ed estrazione sociale, cittadini e rivieraschi, nobili e popolari, in un movimento che, nonostante la situazione di difficoltà determinata dalla guerra civile avesse inciso pesantemente sull'operatività della classe mercantile⁶⁶, conferma come Savona si fosse affermata, anche per gli evidenti motivi politici sopra ricordati, quale "terminale" principale in Liguria dei traffici commerciali con l'isola. A dispetto delle pesanti conseguenze che il protrarsi del periodo di ostilità ebbe

⁶⁴ *Ibidem*, c. 104r.

⁶⁵ *Ibidem*, c. 136r.

⁶⁶ A conferma di questa situazione si possono richiamare le parole dell'anonimo autore della continuazione fino al 1332 della cronaca di Jacopo da Varagine, il quale afferma che *quasi omnes nobiles Ianue, qui per totum mundum in mercimoniis successebant, effecti sunt proditores et pirrate, capientes undique et quomodolibet; Jacopo da Varagine e la sua Cronaca di Genova dalle origini al MCCXCVII*, ed. G. Monleone, 3 voll., Roma 1941 (Fonti per la Storia d'Italia [Scrittori secolo XIII], 84-86), I, p. 482; Petti Balbi, *L'assedio di Genova* cit., p. 4.

inevitabilmente in questo periodo sul commercio a lungo raggio, la Sardegna (anche negli anni immediatamente successivi all'arrivo dei catalano-aragonesi) risulta infatti, insieme alla Sicilia e a Pera, come una delle più frequenti fra le poche destinazioni di operazioni commerciali oltremarine menzionate nella scarsa documentazione superstite riferita al secondo scalo per importanza della costa ligure.

I dati sopra esaminati diventano ancora più significativi se paragonati al movimento delle galee che troviamo impegnate nella navigazione in direzione della Sardegna in quello stesso periodo: innanzitutto tanto l'estrazione sociale, quanto la provenienza dei patroni cambiano radicalmente, con una netta prevalenza dell'aristocrazia genovese, in quanto, a parte Giovanni Cayto, esponente di una famiglia della ricca borghesia professionale di Varazze, tutti gli altri patroni di cui abbiamo menzione appartengono alle famiglie degli Squarciafico, dei Doria e dei Salvago, ma soprattutto il motivo della navigazione in direzione dell'isola appare nella maggioranza dei casi radicalmente differente.

Se infatti Raffaele Doria si recò in Sardegna nel 1326 per motivi di commercio, come prova un atto del 30 ottobre di quell'anno nel quale vediamo apparire il corazzaio Giorgio di Guglielmo *de Castelliono*, il quale riconosce di aver ricevuto dal padre un'accommadita in panni per un valore di ben 200 lire destinati all'isola, che deve raggiungere appunto a bordo della galea del nobile genovese⁶⁷, e anche il Cayto era impegnato in un normale viaggio commerciale, tanto che il 7 maggio 1327 accettò personalmente un'accommadita di 20 lire per la Sardegna, dalla quale risulta rientrato il 2 luglio successivo⁶⁸, le altre tre unità, di proprietà di Odoardo Squarciafico, Teramo Squarciafico e Paganino Doria, e Giannotto Doria *quondam Pelegri* e Febo Salvago, che compirono lo stesso viaggio nel 1327 sembrano essere state impegnate dal punto di vista militare. Lo indicherebbero le diserzioni di rematori e marinai renitenti (abbastanza inusuali in un viaggio commerciale su una distanza relativamente breve e sostanzialmente priva di scali intermedi) contro i quali i patroni pro-

⁶⁷ ASGe, *Notai Ignoti (N)*, 9.100, fasc. A, c. 2r.

⁶⁸ ASGe, *NA*, 174, cc. 166v.-167r.

cedono a rivalersi dal punto di vista pecuniaro, ma anche il fatto che l'anno dopo Paganino Doria sia stato nominato procuratore di un altro patrono, Ranuccio di Portovenere, che vantava dei crediti nei confronti del Comune (il governo ghibellino in esilio) per il servizio prestato nel 1327 con la galea di sua proprietà nella flotta *domini imperatoris*, cioè Ludovico IV, al servizio del quale in quello stesso 1328 erano pronte a partire le galee di Oberto Gattilusio, Dagnano de Mari e Antonio de Mari⁶⁹.

Queste informazioni sembrerebbero inserire pertanto l'attività delle galee nel quadro dello scontro fra i partigiani dell'Impero e gli Angioini per il controllo delle principali rotte di navigazione⁷⁰, mentre l'attività dei legni avrebbe invece sostenuto l'ancor vivace scambio commerciale con l'isola.

Si tratta di un'attività economica che, come nel caso dei patroni dei legni, coinvolge individui di varia provenienza e di differente estrazione sociale: oltre a quelli già citati in precedenza, vi sono "lombardi" come l'alessandrino Pietro Frascaria, che nel 1323 riceve in accomandita dal pavese Carlevarino *de Curreriis*, una consistente partita di fustagni del valore di 122 lire e 10 soldi⁷¹, o il più modesto *pancogolus* (rivenditore ambulante di pane) Guglielmo di Asti, che comunque nel 1326 affida un'accommadita di 10 lire a Donaino *de*

⁶⁹ ASGe, *NA*, 251, cc. 179r./v., 205r./v.; *NI*, 9.100, fasc. B, cc. 19r./v., 36r./v., 41r., 43r./v. Particolarmente interessante l'itinerario previsto per la galea del Gattilusio, in partenza il 12 aprile con soste previste a Pisa e Roma (forse per il trasporto del futuro antipapa Nicolò V, insediato il 12 maggio?) e che risulta già rientrata a Savona il 20 giugno.

⁷⁰ Sull'importanza del rapporto stabilitosi fra gli esuli ghibellini genovesi, il comune di Savona e Ludovico il Bavaro, che proprio nel 1328 fece insediare a Roma il suo antipapa, Nicolò V, subito riconosciuto dai suoi sostenitori savonesi come pontefice legittimo: Petti Balbi, *Tra dogato e principato* cit., pp. 237-238.

⁷¹ ASGe, *NA*, 161, c. 84r. Un altro membro della stessa famiglia di mercanti pavesi, Giovanni *de Curreriis*, il 25 novembre 1326 nomina suo procuratore il concittadino Salimbene *de Figaria*, incaricandolo di recuperare da Vesconte Doria le dodici once d'oro che gli doveva in forza di un atto rogato a Trapani; ASGe, *NA*, 165, c. 81r.

*Leono*⁷², lunigianesi, come il battilana Franceschino da Pontremoli e il suo concittadino, il maestro d'ascia Lorenzo, che nella primavera del 1327 a un mese di distanza l'uno dall'altro ricevono in accomandita rispettivamente 5 lire e 2 soldi e 5 lire e 4 soldi dallo stesso socio, il fabbro Leone di Vezzano, andando evidentemente a ricostituire nella nuova situazione una rete di antiche solidarietà locali⁷³, in modo simile a quanto fa, almeno in parte, il maestro d'ascia Tommasino di Manarola *filius Benvenuti*, che riceve nello stesso periodo due accomandite di valore quasi identico (24 e 25 lire) dal nobile genovese Manuele Spinola *quondam Roberti* e da un altro oriundo delle Cinque Terre, Antonio Bono di Monterosso⁷⁴, mentre invece si comporta almeno apparentemente in modo diverso un altro personaggio originario dell'estrema Riviera di Levante, Leonardo di Sambuceto *filius Iohannis*, che riceve 60 lire dal lanternaio Giovannino *de Tacio* e altre 10 da un Paganino Guasco che potrebbe essere alessandrino⁷⁵.

Non mancano ovviamente i savonesi e gli oriundi delle comunità del Ponente: tra i primi si evidenziano il patrono Nicolò di Simone Nigro, che il 7 maggio 1327 riconosce di aver ricevuto dal già citato Giovannino *de Tacio* (in questa occasione qualificato però come canapaio) un'accomandita di 43 lire e 8 soldi⁷⁶, probabilmente il lanaiolo Leonardo *de Rivata quondam Guiberti*, che il 19 giugno successivo riconosce insieme a sua moglie Preziosa di aver ricevuto un prestito da Verdina *de Deva*, impegnandosi a restituirlle 17 lire e 5 soldi entro tre mesi, o prima nel caso egli fosse rientrato prima dal viaggio in Sardegna che si apprestava a compiere sul legno di Lombardino Spinola⁷⁷, nonché il tessitore Nicolino Dentino *quondam Simonis*, che il 27 luglio riceve sempre dal *de Tacio* un'accomandita di

⁷² ASGe, NA, 165, c. 77v.

⁷³ ASGe, NA, 174, cc. 144v., 162r.

⁷⁴ *Ibidem*, cc. 164v.-165r., 168r./v.

⁷⁵ ASGe, NA, 251, cc. 180r./v., 206v.

⁷⁶ ASGe, NA, 174, c. 167v.

⁷⁷ ASGe, NA, 251, c. 172v.

13 lire e 3 soldi⁷⁸, e sicuramente Andreolo *de Facio*, che il 2 maggio 1328 riconosce di aver ricevuto dal suo concittadino Antonio Sacco un'accommadita di 26 lire e 12 soldi da impegnare in commerci in Sardegna o in Sicilia⁷⁹, mentre fra i secondi si possono menzionare Antonio Bellobruno di Varazze, che nel maggio 1327 entra in società con Galvano *de Acurso*⁸⁰, e Nicolò Donato di Sanremo, il quale, quasi a chiudere un cerchio, il 2 luglio dello stesso anno riceve in accommadita dal già citato Antonio Bono di Monterosso un carico di vino del valore di 18 lire e 10 soldi, presumibilmente il pregiato *razese*, o la vernaccia di Monterosso, da smerciare in Sardegna⁸¹.

Analizzando l'elenco di operatori che precede, si possono fare alcune considerazioni: la prima, assai evidente, è che non compaiono, se non incidentalmente, i "grandi nomi" della mercatura genovese o savonese generalmente collegati al commercio sardo dell'epoca (gli stessi Doria, o, per quanto riguarda Savona, i Testa o i Natono), ma una folla di personaggi "minori", o comunque meno noti, che però sembrano in grado di investire in questo flusso commerciale cifre abbastanza consistenti, come le 200 lire di Guglielmo *de Castilione* o le 122 di Carlevarino *de Curreriis*, a fianco dei quali compaiono poi personaggi dalle insospettabili disponibilità economiche, e va qui sottolineato come un ambulante come Guglielmo di Asti sia in grado di investire ben 10 lire in un'impresa commerciale che comunque

⁷⁸ *Ibidem*, c. 191v.

⁷⁹ ASGe, *NA*, 165, c. 133r.

⁸⁰ ASGe, *NA*, 174, c. 167r.

⁸¹ ASGe, *NA*, 251, c. 180r. il 5 settembre successivo, Antonio Bono di Monterosso nomina suo procuratore Antonio *de Vulparia*, incaricandolo di ricevere le 18 lire e 10 soldi dovutegli da Nicolò Donato di Sanremo; *ibidem*, c. 207v. Sui vini delle Cinque Terre e la loro fortuna commerciale: G. Airaldi, *Vini della Liguria nel secolo XV*, "Atti dell'Accademia Ligure di Scienze e Lettere", XXX (1973), pp. 410-412; L. Balletto, *Vini tipici della Liguria tra Medioevo ed Età Moderna*, in *Il vino nell'economia e nella società italiana medioevale e moderna*, Firenze 1989 (Rivista di Storia dell'Agricoltura, Quaderni, 1), pp. 109-128; E. Basso, *I Genovesi e il commercio del vino nel Tardo Medioevo*, in *La vite e il vino nella storia e nel diritto (secoli XI-XIX)*, cur. M. Da Passano - A. Mattone - F. Mele - P.F. Simbula, 2 voll., Roma 2000, I, pp. 439-452: pp. 442-443.

comporta dei rischi, ma soprattutto va evidenziata la notevole liquidità di cui dispone un personaggio come Giovanni, o Giovannino, *de Tacio*, variamente indicato come lanternaio o canapaio, il quale in tre distinte operazioni delle quali abbiamo notizia investe nel giro di pochi mesi più di 116 lire in commerci con la Sardegna.

Proprio quest'ultima osservazione conduce a un'ulteriore considerazione sulla “professionalità” di questi mercanti, la maggior parte dei quali dichiara nei documenti la propria appartenenza a ben precise categorie artigiane: *pancogoli*, lanternai e canapai, appunto, ma anche corazzai, speziali, maestri d'ascia, battilana, fabbri e così via; nessuno, o quasi, né tra i finanziatori, né tra gli operatori effettivi è un mercante professionista, quasi come se lo sconvolgimento causato dall'esilio avesse riportato indietro di più di un secolo le lancette dell'orologio dello sviluppo della mercatura, per tornare alle condizioni dell'età “eroica” del XII secolo, riaprendo, per così dire, le vie del mare a personaggi che sembravano ormai destinati a incardinarsi in differenti dimensioni economiche e sociali, ed è ulteriormente interessante evidenziare come nessuno di questi artigiani specializzati sembri considerare l'idea di trasferirsi stabilmente negli insediamenti portuali oltremare, come altri loro colleghi avevano invece fatto fino a pochi anni prima, un indizio, forse, della ridotta capacità di attrazione di immigrazione che in quel momento le terre logudoresi soggette al consortile dei Doria avevano agli occhi di persone che pure si trovavano davanti all'evidente necessità di ricostruire il proprio ruolo sociale e le proprie prospettive economiche in una situazione della quale, a quell'epoca, risultava impossibile prevedere esiti e durata⁸².

Prevedibile era invece evidentemente la durata dei viaggi commerciali, come dimostrano alcuni atti nei quali il ritorno di un legno da un viaggio in Sardegna viene assunto quale termine per il pagamento di un prestito⁸³: il fatto che in entrambi i casi documentati né il prestatore, né il debitore fossero, almeno apparentemente, implicati nella proprietà del legno e non sembrino nemmeno coinvol-

⁸² La pace definitiva tra guelfi e ghibellini sarebbe stata siglata a Napoli solo nel 1331; Petti Balbi, *Tra dogato e principato* cit., p. 237.

⁸³ ASGe, *NA*, 165, cc. 104v.-105r., 108r.

ti nell'attività mercantile esercitata dall'imbarcazione rende infatti difficile catalogarli sotto la categoria dei prestiti simulati, spesso utilizzati come forma di contratto di assicurazione marittima⁸⁴, e ci fa invece pensare a un'ulteriore conferma dell'importanza speciale della rotta commerciale stabilita con la Sardegna, dato che non risultano, in questa documentazione, altri casi analoghi collegati ad esempio a tratte commerciali con la Sicilia o l'Oriente.

Una traccia importante delle relazioni stabilite fra i centri sardi e la realtà determinatasi a Savona in questo scorso di tempo ci è infine offerta dai chiari riferimenti ai rapporti con Sassari e al permanere di quel complesso rapporto che da lungo tempo delineava le relazioni tra il consorzio sardo-ligure e l'oligarchia sassarese (secondo linee in parte autonome rispetto alla politica mediterranea perseguita dalle grandi potenze interessate al dominio della Sardegna) e che avrebbe continuato a influenzare i loro atteggiamenti ancora per più di un secolo, a dispetto degli interventi "esterni" di Genova o Barcellona, proprio grazie al permanere, nonostante qualsiasi forza contraria, di una intensa attività di interscambio commerciale tra l'isola e la costa ligure della quale noi possiamo tuttavia solo intuire l'ampiezza a causa della ricordata perdita della maggior parte della documentazione notarile savonese coeva.

Il permanere dell'importanza dell'attività commerciale, almeno per i territori dei Doria, risalta tuttavia con evidenza ancora dalla normativa degli Statuti doganali del porto di Castelgenovese del 1435⁸⁵: per quello che è possibile desumere dal tenore dei loro capitoli, il centro dell'attività amministrativa in questo settore era rappresentato dalla loggia, sede del *majore de portu* e dei suoi collaboratori (lo scrivano, il *pesadore* e l'*asortidore*), attraverso la quale doveva passare il flusso delle merci sia in entrata che in uscita per l'effettuazione delle operazioni di pesatura e *asortidura* (che comportavano il pagamento di una tassa fissa di 6 denari per lira del prezzo di vendita), nonché la marchiatura delle pelli, e il conseguente pagamento delle

⁸⁴ E. Bensa, *Il contratto di assicurazione nel Medio Evo. Studi e ricerche*, Genova 1884.

⁸⁵ Simbula, *Gli statuti doganali* cit.

relative gabelle, differenziate fra i *citadinos*, che pagavano 12 denari per lira sul prezzo di vendita, e i *foridanos*, che invece ne pagavano 13; esenzioni erano previste per i cittadini che introducevano in città prodotti agricoli o vino per consumo domestico⁸⁶.

Particolare rilievo sembrano avere in questo periodo le esportazioni di bestiame, tanto vivo quanto già macellato (destinato al rifornimento delle navi, o forse allo smercio su mercati prossimi come quello di Bonifacio), ma soprattutto l'attività di interscambio con il territorio, per quanto ridotto di ampiezza rispetto a epoche precedenti, che continuava a trovare in Castelgenovese il proprio naturale sbocco commerciale.

In questo settore, la normativa appare non solo favorire fiscalmente, com'è logico, le attività dei residenti rispetto a quelle degli stranieri, che pure potevano liberamente commerciare con le comunità dell'entroterra, ma anche cercare di limitare i passaggi di merci attraverso i dominî doriani che non fossero indirizzati preventivamente al mercato di Castelgenovese, applicando quella che sembra quasi una replica in scala ridotta e in ambiente terrestre dello *strazetum* (una tassa che colpiva i trasporti di merci effettuati a bordo di navi genovesi anche se queste non passavano per il porto di Genova)⁸⁷.

Il sistema portuale costruito dai Doria sulle coste nord-occidentali della Sardegna, anche se ormai ridotto nella sua estensione, dimostrava in tal modo di aver mantenuto non solo una propria vitalità ed efficienza in rapporto al territorio ancora soggetto alla signoria dei signori sardo-liguri, ma anche un ruolo preciso nel complesso della rete commerciale genovese a dispetto dell'evoluzione negativa degli eventi politici generali che, nell'acuirsi del conflitto fra Genova e la Corona d'Aragona, contribuivano a delineare una situazione di crescente difficoltà, connotata da una progressiva divaricazione fra gli interessi del consorzio e quelli del gruppo di operatori economici che mantenevano uno specifico interesse alle relazioni commerciali con la Sardegna.

⁸⁶ Ivi, p. 374.

⁸⁷ *Les Douanes de Gênes, 1376-1377*, ed. J. Day, 2 voll., Paris 1963, I, pp. V-VI.

Lo scioglimento definitivo dei molti nodi posti da questo complesso intreccio tra politica ed economia, nel quale un vasto insieme di interessi al tempo stesso confliggenti e intersecantisi spingeva ogni protagonista a muoversi in modo estremamente ambiguo e talvolta apparentemente contraddittorio, sarebbe stato raggiunto solo nel corso degli anni successivi, quando la caduta di Monteleone (1436) e la resa di Castelgenovese (1448), dissolvendo gli ultimi resti del patrimonio fondiario dei Doria, avrebbero messo fine all'autonoma presenza del consortile nel panorama politico isolano e, grazie anche alla crisi parallela della spinta espansionistica catalano-aragonese, avrebbero rimosso definitivamente ogni ostacolo alla conclusione di quei pragmatici accordi commerciali che le oligarchie mercantili di Genova e Sassari da tempo attendevano per poter tornare finalmente a promuovere i loro reciproci interessi nel quadro di un nuovo sistema di equilibri politici generali del Mediterraneo occidentale⁸⁸.

⁸⁸ Basso, *Insediamenti* cit., pp. 96-102; Id., *La rocca di Castelgenovese* cit., pp. 424-438; Simbula, *I porti* cit., pp. 303-305.

GIOVANNI SERRELI - ANTONIO COCCO

*Porti minori del Regno di Sardegna alla fine del Cinquecento.
Alcuni casi studio: Carbonara e Teulada¹*

Introduzione

In piena corrispondenza con il grande impulso alle conoscenze geo-cartografiche manifestatosi nel corso del XVI secolo – anche come conseguenza dello scontro mediterraneo fra la Monarchia ispanica e l’Impero Ottomano nonché dell’emergenza della guerra di corsa e dalla pirateria barbaresca, che imponevano la predisposizione di piani di difesa costiera e la costruzione di articolati sistemi di avvistamento² – anche nel Regno di Sardegna si assiste a un brulicare di rappresentazioni cartografiche e architettoniche, di rapporti, relazioni e descrizioni del e sul suo territorio³.

¹ Questo contributo è stato concepito da Giovanni Serreli, a cui si devono i primi cinque paragrafi. L’ultimo paragrafo è di Antonio Cocco e Giovanni Serreli.

² Si vedano i saggi contenuti in «*Contra Moros y Turcos*». Politiche e sistemi di difesa degli Stati mediterranei della Corona di Spagna in Età Moderna. Atti del Convegno Internazionale di Studi (Villasimius-Baunei, 20-24 settembre 2005), cur. B. Anatra, M. G. Mele, G. Murgia, G. Serreli, Cagliari 2008, 2 voll. (Collana Europa e Mediterraneo. Storia e immagini di una comunità internazionale, 17).

³ Per la Monarchia ispanica si veda *Draughtsman engineers serving the spanish monarchy in the sixteenth to eighteenth centuries*, cur. A. Cámará Muñoz, Madrid 2016. Sul Regno di Sardegna I. Zedda Macciò, *Cartografie e difesa nella Sardegna del Cinquecento. Pratiche geografiche, carte segrete e immagini pubbliche*, in «*Contra Moros y Turcos*» cit., vol. II, pp. 633-684 e S. Nocco, *Il sistema difensivo costiero della Sardegna meridionale nella cartografia dei secoli XVI-XVII*, in *Defensive architecture of the Mediterranean*, vol. 11, cur. J. Navarro Palazón, L. J. García-Pulido, Granada 2020, pp. 697-704.

Non dev'essere sottovalutato lo strettissimo legame esistente fra le necessità di modernizzazione degli apparati militari e la riorganizzazione burocratica e centralizzatrice dello Stato con la conseguente esigenza di conoscere il territorio per meglio governarlo, difenderlo e migliorarne le produzioni e i commerci, con logico vantaggio anche per l'erario statale⁴.

⁴ A livello generale, per la “centralizzazione” dei poteri si veda il classico M. Weber, *Sociologia del potere*, in *Economia e società*, IV, Milano 1961, pp. 82-83 (ed. or. *Wirtschaft und Gesellschaft*, Tübingen 1922). Sul nesso fra la modernizzazione delle strutture militari e difensive e l’adeguamento dell’apparato amministrativo nel cosiddetto “Stato moderno”, si vedano: M. Roberts, *The Military Revolution 1560-1660. An Inaugural Lecture Delivered Before the Queen’s University of Belfast*, Belfast 1956; J. R. Hale, *Guerra e società nell’Europa del Rinascimento (1450-1620)*, Roma - Bari 1987, pp. 41 e ss.; F. Cardini, *Quell’antica festa crudele. Guerra e cultura della guerra dall’età feudale alla grande Rivoluzione*, Firenze 1982, pp. 97 e ss.; C. M. Cipolla, *Vele e cannoni*, Bologna 1983, pp. 79 e ss.; G. Parker, *La rivoluzione militare. Le innovazioni militari e il sorgere dell’Occidente*, Bologna 1990, pp. 18 e ss. Su questo nesso nella Monarchia ispanica in particolare si vedano J. Vicens Vives, *La struttura amministrativa nei secoli XVI e XVII*, in *Lo Stato moderno*, I, *Dal Medioevo all’età moderna*, cur. E. Rotelli, P. Schiera, Bologna 1971, pp. 221-246, qui p. 227 (ed. or. in *XIe Congrès International des Sciences Historiques*, Stockholm, 21-28 août 1960, *Reports IV: Histoire moderne*, Stockholm 1960, pp. 1-24); J. A. Maravall, *Estado moderno y mentalidad social. Siglos XV a XVII*, Madrid 1972, vol. II, pp. 511 e ss.; I. A. A. Thompson, *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias. 1560-1620*, Barcelona 1981, pp. 50-84; da ultimo si vedano M. C. Giannini, *Per difesa comune. Fisco, clero e comunità nello Stato di Milano (1535-1659)*, vol. I, *Dalle guerre d’Italia alla pax hispanica (1535-1592)*, Viterbo 2017; M. M. Rabà, *Mobilizzare risorse per la guerra*, in *Guerre ed eserciti nell’età moderna*, cur. P. Bianchi, P. Del Negro, Bologna 2018, pp. 211-238; Id., *Consenso, controllo e coercizione militare in uno stato di emergenza permanente. Lombardia e Piemonte nelle Guerre d’Italia*, in *Il filo sottile dell’emergenza: controllo, restrizioni e consenso*, cur. I. Fusco, G. Sabatini, «RiMe. Rivista dell’Istituto di Storia dell’Europa Mediterranea», 9/III n. s. (2021), pp. 17-61; Id., *Technological Innovation and Search for Consensus: the Italian Wars (1521-1559)*, «Dimensioni e problemi della ricerca storica», 2 (2022), pp. 99-122. Per gli Stati della penisola italiana si veda il quadro generale dato da M. Verga, *Stabilità e tranquillità. Le istituzioni politiche nell’Italia del Cinquecento*, in *Storia degli antichi stati italiani*, cur. G. Greco, M. Rosa, Roma - Bari 2013, pp. 3-35. In altri contesti territoriali e

In questo contesto si inserisce un'articolata relazione sul Regno sardo, ancora inedita, redatta nell'ultimo quarto del Cinquecento e ricca di notizie sui porti maggiori e minori della Sardegna in quello scorso di secolo.

Una Relatione inedita sui feudi e le coste del Regno di Sardegna e il suo autore

Tra la fine del 1581 e la prima metà del 1582 un certo Giovan Battista de Lecca compì una visita di tutti i feudi del Regno di Sardegna e dell'intero perimetro delle sue coste; redasse, quindi, una relazione in volgare italiano della quale ci è giunta, allo stato attuale delle nostre conoscenze, solo una copia autenticata il 14 luglio 1582 dal notaio Fernando Sabater nella cancelleria cagliaritana della Luogotenenza regia.

Infatti, si tratta di una relazione ufficiale, commissionata dal sovrano attraverso il viceré di Sardegna e il suo Consiglio, intitolata *De Sardinia. Relatione de tutti li territorii, et Costa Maritima et luochi nominati cargatori, et ordine dato et trattato per me don Giovan Batista de Lecca col Ill.mo viceré et Consiglio di questo Regno, con le Pramatiche et conforme à Sicilia, l'anno 1581 et 1582*. Non si conosce se e dove l'originale sia stato conservato; è possibile ipotizzare che esso sia stato inviato dallo stesso autore o, più verosimilmente, dall'ufficio della luogotenenza che ne fece una copia, al *Consejo de Aragón* in quanto un *Memorial* del dicembre 1589 che quest'organo supremo inviò al viceré di Sardegna Miguel de Moncada y Bou (1578-1584 e 1586-1590), ne accoglieva vari spunti e ne richiamava alcune proposte.

La Relazione è concettualmente ben ordinata e articolata, forse secondo le richieste del committente; contiene il resoconto della ricognizione di tutti i territori del Regno, feudo per feudo, per consigliare le colture più adatte a ogni tipologia di terreno, e di tutte le coste al fine di suggerire l'articolazione delle difese e proporre una

cronologici può essere utile la lettura di S. Levati, *La «buona azienda negli eserciti prepara la vittoria... e genera economia». Appalti, commissari e appaltatori nell'Italia napoleonica*, Soveria Mannelli (CZ) 2010.

riorganizzazione dei porti autorizzati alla commercializzazione (*porti caricatori*) del grano e degli altri prodotti agropastorali (*vittovaglie*). Essa si divide, perciò, in tre parti nettamente distinte fra di loro⁵.

La prima parte è intitolata *Territorio* e in questa Giovan Battista de Lecca descrive i territori del Regno divisi in feudi. La seconda è intitolata *Costa di Mare* e, naturalmente, tratta dei litorali e dei porti del Regno; in sostanza è una relazione semiautonoma sui porti caricatori, come dice lo stesso autore nella prima parte rimandando a questa sezione: «di che farò mensione in la relatione di cargatori»⁶.

Nelle prime due parti l'Autore propone tutta una serie di migliorie per incentivare le produzioni, soprattutto – ma non solo – quelle cerealicole, per impiantare nuove colture, per stimolare e incrementare l'esportazione dei prodotti, per garantire la sicurezza del Regno e per

⁵ L'inedita relazione, che si compone di 90 cc. (recto/verso), è conservata presso l'Archivio Storico del Comune di Cagliari (ASCCa), Sezione Antica (SA), Fondo Ms., fuori inventario. La schedatura archivistica di Mariangela Rapetti è in ASMSA. *Atlante digitale per la Storia Marittima della SARdegna* (<https://storia.dh.unica.it/risorse/s/asmsa/item/7898>, consultata il 2 luglio 2024). Questo documento, già menzionato, fra gli altri, da E. Beccu, *Tra cronaca e storia. Le vicende del patrimonio boschivo della Sardegna*, Sassari 2000, pp. 21-22 e da A. Mattone, *Castellaragonese. Una città fortezza nel Mediterraneo moderno (XVI-XVIII secolo)*, in *Castelsardo. Novocento anni di storia*, cur. A. Mattone, A. Soddu, Roma 2007, pp. 459-539, qui pp. 477-478, è attualmente in fase di edizione da parte dello scrivente che ne ha già trattato in G. Serreli, *La difesa del Regno di Sardegna: un problema aperto prima della battaglia di Lepanto*, in *Una memoria divisa? La Battaglia di Lepanto nel 450° anniversario (1571-2021)*, cur. A. Caligiuri, G. Capriotti, M. Ciotti, «Proposte e ricerche. Economia e società nella storia dell'Italia centrale», 86, anno XLIV (2021), pp. 93-106, qui pp. 104-105, e in Id., *La lunga pianificazione del sistema di difesa costiera del Regno di Sardegna*, in *Defensive Architecture of the Mediterranean*, vol. 13, cur. M. G. Bevilacqua, D. Ulivieri, Pisa 2023, pp. 271-278. Il Memorial del 1589 è in Archivo de la Corona de Aragón (ACA), *Real Cancillería*, reg. 4339, cc. 137-143v.

⁶ ASCCa, SA, Fondo Ms., fuori inventario, c. 6. Sui porti caricatori si veda A. Argiolas - A. Mattone, *Ordinamenti portuali e territorio costiero di una comunità della Sardegna moderna. Terranova (Olbia) in Gallura nei secoli XV-XVIII*, in *Da Olbia ad Olbia 2500 anni di storia di una città mediterranea. Atti del Convegno internazionale di Studi (Olbia, 12-14 maggio 1994)*, cur. G. Meloni, P. F. Simbula, Sassari 1996, vol. II, pp. 127-251, qui pp. 177 e ss.

promuovere il ripopolamento dei territori. La terza parte, invece, contiene l'elenco riassuntivo dei porti caricatori individuati e argomentati nella seconda sezione, un piccolo glossario sulle varietà cerealicole proposte abbinate alla qualità delle terre di ogni feudo, una *Relación summaria* in castigliano, una sintesi generale delle indicazioni date nella relazione nonché la copia di alcune prammatiche sull'agricoltura, l'allevamento e la macellazione emanate nel Regno di Sicilia dal viceré Marcantonio Colonna, che avrebbero potute essere utili per l'emana-zione dei provvedimenti necessari nel Regno di Sardegna⁷.

Si può affermare con certezza che tra il 1581 e il 1582 Giovan Battista de Lecca abbia realmente visitato i principali luoghi descritti, come afferma nella *Relación summaria*: «... digo que soy ydo y è visto todo el Reyno, marina y montaña ...»⁸. Non sappiamo, invece, se ebbe modo di consultare altri trattati o, per quanto riguarda la creazione di un sistema di avvistamento costiero, la relazione del capitano Marco Antonio Camós, di un decennio precedente e alla quale si farà accenno sotto.

Questa *Relatione*, una vera e propria opera descrittiva del paesaggio agricolo e boschivo sardo e dei suoi problemi, delle sue coste in gran parte spopolate e dei commerci sullo scorcio del XVI secolo, si inserisce infatti in quella serie di rapporti, relazioni, studi, progetti e opere, ufficiali e non, prodotte in quei decenni. Ma, in maniera ancora più stringente, può essere accostata alle *Relaciones topográficas de los pueblos*, un'indagine geografica, demografica ed economica ordinata dal sovrano Filippo II per la Castiglia nel 1575 e consegnata nel 1578⁹.

⁷ Nella copia autenticata, la prima parte è contenuta fra le cc. 1 e 30; la seconda fra le cc. 30 e 66v. L'elenco riassuntivo dei porti caricatori è alle cc. 66v-67; il piccolo glossario alla c. 67v ma si vedano anche le cc. 75v-76; il sollecito al luogotenente sardo per ottenere l'ufficio di maestro portolano alle cc. 68-68v; una *Relación summaria y orden porque se hagan los estrados conforme a Sicilia* alle cc. 69-76; gli atti e le disposizioni vigenti nel Regno di Sicilia alle cc. 76-89v; l'autentica del notaio regio alle cc. 89v-90.

⁸ ASCCa, SA, Fondo Ms., fuori inventario, c. 69. Per alcune aree, difficilmente raggiungibili o esposte al pericolo, l'Autore prestò fede a quanto riferito dagli anziani dei villaggi visitati.

⁹ Su questa relazione si vedano N. Salomon, *La vida rural castellana en tiempos de*

Ma chi era l'Autore della *Relatione* presa qui in esame? Nel titolo si nomina don Giovan Batista de Lecca ma è bene chiarire che nella stessa opera il suo cognome compare anche nella forma de Lega o de Llega, mentre nel complesso della documentazione reperita sul nostro si trovano anche le forme de Leca o de Lecha, oltre che Colonna de Leca come dirò sotto; in questo contributo è stata utilizzata principalmente la forma italiana che ricorre nel titolo, aggiornata, cioè Giovan Battista de Lecca. Lui stesso si appellava «don Giovan Batista de Lecca» e «don Juan Bautista de Lega»¹⁰: l'utilizzo del titolo onorifico “don” anche nel Regno di Sicilia – dal quale nella seconda metà del 1581 il nostro venne inviato in quello di Sardegna per volere di Filippo II – era concesso a nobili, notabili, persone di riguardo in genere, come possidenti, ecclesiastici, militari, funzionari, ufficiali locali e professionisti¹¹. Originario della Corsica, «insulae Corsicae oriundus»¹², molto probabilmente era parente del canonico della Cattedrale di Siviglia e arcidiacono di Carmona Mateo Vázquez de Leca, dal 1573 segretario particolare e fidatissimo consigliere di Filippo II¹³.

Felipe II, Barcelona 1973 e *Los pueblos de Ciudad Real en las “Relaciones topográficas” de Felipe II*, ed. F. J. Campos y Fernández Sevilla, 2 tomi, Alicante - Madrid, 2010.

¹⁰ ASCCa, SA, Fondo Ms., fuori inventario, rispettivamente terzo foglio, recto, non numerato, e c. 68. Anche Filippo II nelle sue comunicazioni lo appellava “don”: si fa riferimento, ad esempio, ad ACA, *Real Cancillería*, reg. 4337, c. 183 e a tutti i documenti che lo riguardano citati in questo lavoro.

¹¹ Sull'argomento e sulla compravendita e “inflazione degli onori” si veda F. D'Avenia, *Il mercato degli onori: i titoli di don nella Sicilia spagnola*, «Mediterranea. Ricerche Storiche», 7 (2006), pp. 267-288.

¹² ACA, *Real Cancillería*, reg. 4341, c. 181. Sulla famiglia corsa de Leca o de Lecca si veda il documentato saggio di L. Arrighi, *La maison Leca de Corse: le pouvoir d'un nom dans l'Espagne du Siècle d'Or*, «e-Spania», 34 (2019), liberamente consultabile al link <http://journals.openedition.org/e-spania/32586>, consultato il 5 ottobre 2025.

¹³ Su Mateo Vázquez de Leca si vedano J. Hazañas y la Rúa, *Vazquez de Leca, 1573-1649*, Sevilla 1918; *Correspondencia privada de Felipe II con su secretario Mateo Vázquez 1567-1591*, ed. C. Riba García, Madrid 1959; A. W. Lovett, *Philip II and Mateo Vázquez de Leca: the Government of Spain (1572-1592)*, Genève 1977.

Negli anni '70 del Cinquecento Giovan Battista de Lecca è attestato con la qualifica di capitano nel Regno di Sicilia, a Palermo, latore di un'informativa sui movimenti della flotta ottomana, presente a Madrid per conferire con il sovrano e in rapporti confidenziali con il segretario Mateo Vázquez de Leca¹⁴.

Sappiamo che nel Regno di Sicilia forse si occupò in qualche modo dell'*arbitrio frumentario*, cioè del governo del complesso sistema di produzione, stoccaggio e commercializzazione dei cereali; nella *Relatione*, inoltre, il de Lecca lascia intendere di aver avuto esperienze anche riguardo ai porti caricatori¹⁵:

... fue embiado del visorrey de Sicilia a este Reyno por introduzir el arbitrio formentario y officio de maestro portolano ...¹⁶.

Non deve sorprendere la permeabilità tra la carriera militare e quella amministrativa, in considerazione dell'inscindibile legame tra

¹⁴ F. J. Campos y Fernández de Sevilla, *Felipe II íntimo. El rey y el trabajo personal vistos a través de su correspondencia*, «Cuadernos de investigación histórica», 26 (2009), pp. 21-58, qui p. 35.

¹⁵ Nel Regno di Sicilia il maestro portulano sovrintendeva l'attività dei porti caricatori; questo ufficio si occupava «di gestire i permessi di esportazione del grano (tratte) concessi dal governo e di controllare il sistema statale dei porti specializzati in questo commercio (caricatori)» (A. Blando, *I porti del grano siciliano nel XVIII secolo*, «Mélanges de l'École française de Rome - Italie et Méditerranée», 120/2 (2008), pp. 521-540, qui pp. 521-522). Non ho rinvenuto nessuna traccia del de Lecca nei registri del maestro portulano del Regno di Sicilia dove, fra gli anni '70 e '80 del Cinquecento, la carica *in capite* fu affidata senza soluzione di continuità a Ottavio del Bosco mentre quella di viceportulano in qualche porto caricatore demaniale o feudale sarebbe stata incompatibile con lo status di don Giovan Battista de Lecca in quanto decisamente inferiore al suo rango; grazie alla cortesia e competenza degli archivisti della Sala Catena dell'Archivio di Stato di Palermo (ASP), ho avuto modo di consultare i registri 20-24 del fondo Maestro Portulano, pertinenti al periodo fra il 1575 e la fine di ottobre del 1581, anno i cui il de Lecca era già in Sardegna. Invece, nei porti del Regno di Sardegna vi erano ufficiali minori (portolani o doganieri), dipendenti dal procuratore reale; i permessi di esportazione erano detti *sacas*.

¹⁶ ASCCa, SA, Fondo Ms., fuori inventario, c. 68.

la creazione delle strutture del cosiddetto Stato moderno e le problematiche relative alla modernizzazione degli apparati bellici, al quale si è accennato sopra¹⁷.

Alla luce della lettura della sua *Relatione*, con cognizione di causa si può affermare che nella mente dell'Autore e, forse, anche in quella del sovrano, l'incarico relativo all'*arbitrio frumentario* e l'ufficio di maestro portulano fossero naturalmente correlati: il de Lecca in più luoghi di quest'opera sostenne con convinzione che per incentivare il popolamento delle aree disabitate e migliorare le produzioni agricole sarebbe stato necessario istituire nuovi porti caricatori e ottimizzarne l'efficienza; ciò, a sua volta, avrebbe favorito il ripopolamento e di conseguenza giovato al Fisco regio. Si veda, ad esempio, la sua proposta per l'istituzione di un porto caricatori nel Golfo di Teulada, a sud ovest di Cagliari, uno dei due casi studio qui presi in esame:

Taulata di Sua Maestà da tramontana nel fondo del Golfo sei miglie dil sopradetto [monte di Caniello], ha stancia per ogni sorte di vaxelli capace per molti et buon territorii secondo da alcuni marinari so informato al qualo luoco concorreranno le vitovaglie di quelli terreni et de li salti Santa Agata e Pixina et altri convicini per il qual lo nomino cargatore. Et son di parere che no ci bastino frequentar quelli paesi et marine se non si habitano Teulata come antiquamente era, qualsivoglia modo quanto prima gli è bisogno una buona torre et tanto più il luoco dispopulato, circa XXV miglia a la più propinca habitatione; et al Cabo Camillo a Taulata per esser luochi aspri si potranno far guardia di huomini a piedi¹⁸.

Considerato tutto ciò, è verosimile che Giovan Battista de Lecca fosse in qualche modo competente sia nel settore agricolo che in quello portuale. Infatti, Filippo II il 12 agosto 1579 aveva chiesto al viceré di Sicilia Marcantonio Colonna di inviare nel Regno di Sardegna una persona adeguata per introdurvi l'*arbitrio frumentario* sul modello di quello siciliano, sebbene in quest'ordine non si

¹⁷ Oltre ai lavori indicati nella nota 4, si veda anche R. Puddu, *Il soldato gentiluomo*, Bologna 1982, da p. 117, con la bibliografia ivi citata.

¹⁸ ASCCa, SA, Fondo Ms., fuori inventario, c. 33.

facesse alcun riferimento alla necessità di una pregressa esperienza nel campo dei porti caricatori¹⁹. Comunque sia, il 1º ottobre 1581 il sovrano ordinava al viceré siciliano di inviare don Giovan Battista de Lecca nel Regno sardo per introdurvi, appunto, l'*arbitrio frumentario*, senza alcun esplicito cenno alla questione dei porti o all'ufficio specifico²⁰.

Lo stesso de Lecca, nel sollecito (*Orden*) al luogotenente sardo Miguel de Moncada, però, rivendicava di essere stato inviato in Sardegna con gli incarichi di maestro portolano e per «introduzir y assentar la sementera y arbitrio frumentario», cioè per introdurre, organizzare, aumentare e governare la produzione e la commercializzazione dei cereali; in questo suo sollecito sosteneva che il Moncada – al quale aveva scritto anche precedentemente con la stessa richiesta, a suo dire documentata – gli avesse negato l'ufficio di maestro portulano:

Il.lustrissimo señor,

don Juan Bautista de Lega dize que por orden de Su Magestad fue embiado del visorrey de Sicilia a este Reyno por introduzir el arbitrio formentario y officio de maestro portolano como lo es en Sicilia y allegado que fue este mes de agosto passado entre las otras cosas pertenientes a los dichos negocios se offrecio y procura que Vuestra Señoria Il.lustrissima le diesse el possesso del officio de maestro portulano por assentarle en las partes en donde mas le parescería a preposito por el Reyno pues Su Magestad es servido que el dicho officio sea en este Reyno y a Vuestra Señoria Il.lustrissima no parecio darme el dicho possesso aunque yo viniesse nombrado en ello como escrivio el visorrey de Sicilia a Vuestra Señoria Il.lustrissima. Haviendo scrito a los 12 del mes de agosto

¹⁹ La richiesta è in AGS, *Consejo de Italia, Secretarías Provinciales*, legajo 801, c. 388v.

²⁰ AGS, *Consejo de Italia, Secretarías Provinciales*, legajo 802, c. 127. Si noti che il Regno di Sicilia e quello di Sardegna appartenevano a due *Consejos* diversi, sebbene circa un decennio prima Filippo II avesse per un momento valutato la possibilità di staccare il Regno sardo dal *Consejo de Aragón* e aggregarlo a quello *de Italia* (F. Manconi, 'De no poderse desmembrar la Corona de Aragón': Sardegna e Paesi catalani, un vincolo lungo quattro secoli, «Archivio sardo. Rivista di studi storici e sociali», n.s., 1 (1999), pp. 43-65, qui pp. 58 e ss.).

con la confiança qual tenia y tengo en que Vuestra Señoria Il.lustrissima lo huviere hecho conforme eran los ordenes de Siçilia a Su Magestad que en el interim que viniesse la sazon de poder caminar por el Reyno asentaria el dicho offiçio y despues me iria por el Reyno dando las ordenes neçessarias al albitrio formentario la qual Carta Su Magestad me ha hecho merçed mandar responderme en una Carta de los diez y ocho de deziembre en la qual aprueba lo que por la mia le avisava y manda que ponga adelante los dichos negoçios y no se ha hecho porque a Vuestra Señoria Il.lustrissima no ha parescido que se haya effectuado. En virtud de la sobredicha Carta de Su Magestad torno a supplicar a Vuestra Señoria Il.lustrissima que me de el possesso del dicho offiçio de maestro portolano por poder proveer lo que en ello por beneficio del Real Patrimonio y conformar con la orden de Su Magestad assi como se haze en Siçilia de que traygo la orden y stabilimientos del dicho offiçio y delos officiales que debaxo d'este offiçio han de estar y pues he hallado el Reyno bueno para el albitrio del trigo y dando nos aca prissa a encaminar esta negociaçion conforme al desseo de Su Magestad segun las ordenes que yo en este punto antes de dos annos se extrahera trigo y en este medio se embiara a Su Magestad la nomina de los officiales como en Siçilia y venra todo hecho a su tiempo y de aqui adelante se guardara que no se saque del Reyno virtuallas algunas con las diligencias que se acrecentara con este offiçio²¹.

Da questo documento si desume che, probabilmente, egli arrivò in Sardegna nel mese di agosto del 1581, prima dell'ordine del re del 1º di ottobre, e che intanto rimaneva in attesa della stagione propizia per poter percorrere le campagne e le coste dell'isola – sicuramente dopo l'estate a causa del pericolo della malaria veicolata dalle zanzare – e impartire le disposizioni necessarie a far decollare l'*arbitrio frumentario* che, secondo la sua ottimistica previsione, avrebbe garantito una quantità sufficiente di prodotto esportabile nel giro di appena due anni²².

²¹ ASCCa, SA, Fondo Ms., fuori inventario, cc. 68-68v.

²² Purtroppo, non ho rinvenuto negli archivi cagliaritani la copia di cancelleria della sua carta di nomina e neppure il suo giuramento, al quale sarebbe stato obbligato; questi documenti ci avrebbero chiarito con precisione di quali compiti

Comunque siano andate le vicende relative al suo incarico, è evidente che con questa operazione Filippo II intendeva introdurre nel Regno di Sardegna le buone pratiche agricole che avevano consentito di implementare notevolmente la produzione cerealicola in quello di Sicilia, godendo della favorevole generale congiuntura mediterranea che si era mantenuta per i primi tre quarti del Cinquecento²³; all'utilità di ispirarsi al virtuoso modello siciliano il re pensava già da qualche anno, se non dalla sua prima prammatica sul grano, almeno dagli inizi degli anni Settanta del XVI secolo, come è dimostrato da una sua comunicazione all'arcivescovo di Sassari e visitatore generale del Regno Miguel Ibáñes del 9 giugno 1574; dopo varie raccomandazioni per migliorare lo sfruttamento di alcuni beni demaniali, il sovrano scriveva:

... Havemos visto el expediente que os parece convenir para que los d.esse Reyno se animen y appliquen mas alas cosas dela agricultura, lo qual tratareis con el visorey, regente y doctores dela real Audiencia y officiales patrimoniales y resolvido que lo ayais entre vosotros juntamente con otros cabos que d.está platica nos ha scripto el visorey, nos dareis todos aviso de.lo que os pareciere mas convenir para el beneficio d.esse Reyno, de manera que d.está vez se pueda poner en esto dela agricultura tan firme assiento que no sea menester tratar mas, con lo qual no dexareis de ver si lo que se usa en el nuestro Reyno de Sicilia en las tratas quadrará y convendrá para ay [nel Regno di Sardegna, cioè], como se lo havemos scripto al visorey otra vez, y scrivid nos sobre todo muy largo ...²⁴.

Questa carta del re all'arcivescovo visitatore, oltre a dimostrare la puntuale attenzione del *rey papelero* per ogni aspetto dei singoli

e uffici fosse stato incaricato Giovan Battista de Lecca; alla luce delle vicende successive possiamo ipotizzare che si sia trattato di una sorta di *damnatio memoriae* su di lui e sulla sua opera, perché questa avrebbe toccato interessi consolidati dei baroni e delle élite sarde.

²³ Sull'articolato sistema annonario siciliano e sulla crescita produttiva nei primi tre quarti del XVI secolo si veda O. Cancila, *Baroni e popolo nella Sicilia del grano*, Palermo 1983, pp. 25-59.

²⁴ ACA, *Real Cancillería*, reg. 4354, cc. 29v-30.

Stati che era chiamato a governare, seppur indirettamente, fornisce un’ulteriore dimostrazione di quanto ponderasse le sue decisioni: per rilanciare la produzione e l’esportazione del grano anche nel Regno di Sardegna, incentivando gli abitanti a dedicarsi con maggior solerzia all’agricoltura, pensò di impiantarvi il modello dell’*arbitrio frumentario* siciliano che in quel momento stava dando ottimi risultati. Per questo motivo si confrontò dapprima con gli ufficiali *in capite* del luogo, cioè il viceré e visitatore, sollecitando decisioni collegiali nell’ambito del Consiglio regio; successivamente, dopo altre verosimili interlocuzioni, si rivolse al viceré di Sicilia affinché fosse inviato nel Regno sardo un esperto di quella filiera. Infine, commissionò all’esperto una relazione ben remunerata e istituì la magistratura frumentaria dando avvio all’operazione.

In realtà, non è ben chiaro perché il sovrano prese la decisione di inviare un funzionario competente nell’efficiente organizzazione cerealicola e commerciale siciliana, proprio intorno al 1580, quando in Sicilia erano già evidenti, dall’epidemia di peste del 1575/1576, i segnali di una stagnazione e crisi nel sistema produttivo²⁵. D’altro canto, però, anche l’isola sarda aveva estrema necessità di migliorare quantità e qualità della sua produzione frumentaria; infatti, la situazione era già critica a causa dei ricorrenti periodi di siccità che avevano causato il bisogno frequente di dover importare grano da altre aree. Per il Regno di Sardegna, infatti, dopo un trend di leggera crescita nella prima metà del XVI secolo, si alternarono alcuni drammatici momenti di carestia che fecero sentire i loro nefasti effetti soprattutto sulla popolazione rurale, come avvenne tra il 1540-1543 e intorno al 1570, quando la città di Cagliari, capitale del Regno, dovette comperare grano in Provenza, in Aragona e in Catalogna²⁶. Di certo, la realtà della Sardegna, spesso in difficoltà di sostentamento, spinse Filippo II a prendere questi provvedimenti, ma la motivazione più importante la dobbiamo trovare nel complessivo e articolato progetto di riforma del sovrano.

²⁵ Cancila, *Baroni e popolo* cit., pp. 61-70.

²⁶ G. Murgia, *Siccità, carestie e uso comunitario dell’acqua nella Sardegna di antico regime*, in *La memoria dell’acqua*, cur. A. Pellettieri, Lagonegro 2016 (Collana MenSALe, Documenta et Monumenta, 5), pp. 153-170, qui pp. 160-161.

Comunque sia, il de Lecca non esercitò effettivamente mai l'incarico di maestro portolano nel Regno di Sardegna, nonostante nella *Relatione* dichiari di istituire (*nomini*), grazie ai poteri conferitigli, ben 18 porti caricatori²⁷. Però, neppure nell'ordine che Filippo II mandò il 29 marzo del 1584 al reggente la Tesoreria generale di Sardegna affinché liquidasse a don Giovan Battista de Lecca il compenso dovutogli di cinquecento ducati d'oro, come *ayuda de costa* e per avviare prontamente il suo ufficio, si fece riferimento al potere di nominare porti caricatori ma solo al suo incarico di «introduzir y assentar la sementera y arbitrio frumentario»²⁸.

L'ordine del re, tra l'altro, era perentorio e da eseguire nel più breve tempo possibile («pagueis realmente y con effecto al dicho Joan Baptista de Leca») affinché, dopo la relazione conoscitiva e propositiva, potesse essere avviata l'attività di organizzazione dell'*arbitrio frumentario* e messo in pratica quanto previsto nella *Relatione* degli anni precedenti. Si potrebbe già ipotizzare il palese ostruzionismo degli ufficiali regi e, nascostamente, del ceto baronale sardo – che mirava a mantenere mani libere nel commercio e nell'esportazione dei cereali prodotti nei loro feudi, cosa che avveniva spesso illegalmente – alla creazione di un Ufficio di maestro portolano in Sardegna. Le stesse ragioni e dinamiche avevano verosimilmente ostacolato il pagamento delle spettanze dovute al *mayor* del porto di Oristano, voluto anni prima da Filippo II, tanto che lo stesso sovrano nel 1560 si vide costretto a intervenire con decisione sul maestro razionale sardo per sbloccare la situazione²⁹.

Gli ostacoli all'espletamento dell'*arbitrio frumentario* e all'istituzione di nuovi porti caricatori si manifestarono certamente fin dal

²⁷ Si vedano, ad esempio, i seguenti passi: «... non havendo altro cargatore vicino, mi ha parso aproposito far che detta Scala sia cargatore e per tal lo nomino, dove gli è bisogno una torre che tenga artiglieria ...» oppure «... non havendo in quelli contorni cargatore donde potere in tal caso imbarcar lor vittovaglie di necessità conviene nominarli cargatore come ci lo nomino et sarà comodità per li albitranti ...» (ASCCa, SA, Fondo Ms., fuori inventario, rispettivamente c. 61 e c. 65).

²⁸ ACA, *Real Cancillería*, reg. 4337, cc. 183-183v.

²⁹ ACA, *Real Cancillería*, reg. 4346, c. 36v.

principio dell'azione dell'esperto. Oltre all'opposizione del viceré all'ufficio di maestro portulano, già l'anno successivo alla consegna della *Relatione*, don Joan Baptista de Leca dovette chiedere a Filippo II un intervento sul suo luogotenente per risolvere presso la Reale Udienza il contenzioso che aveva con il maestro razionale di Sardegna: il sovrano, scrivendo il 15 luglio 1583 al viceré, riferiva di aver saputo dal de Lecca che le greggi del maestro razionale (detenute contravvenendo a una specifica Prammatica), insieme a quelle di altri soggetti, avevano danneggiato l'esperimento di semina di grano e orzo in un terreno regolarmente detenuto presso Cagliari, con il quale si sarebbe dovuta verificare la convenienza di avviare l'*arbitrio frumentario* sul modello siciliano e mettere in opera quanto proposto nella *Relatione*³⁰.

L'Autore della relazione qui presa in esame, nel 1588 era ancora impelagato in cause giudiziarie dovute al suo incarico, certamente imputabili al ceto baronale sardo che sfruttava qualsiasi occasione per ostacolarne l'attività, in quanto mal tollerava la regolamentazione della produzione e del commercio dei cereali, volendo conservare intatti i secolari privilegi acquisiti; infatti, il 7 settembre 1587 il nostro inviò una supplica al sovrano che il 9 febbraio dell'anno successivo ordinava perentoriamente al viceré e al reggente la reale Cancelleria di inviargli con urgenza gli atti del processo intentato dal governatore del Capo di Sassari e Logudoro contro «don Joannes Baptista Colona de Lecca»³¹.

Per quanto finora conosciamo, per la prima volta in questo documento al cognome de Lecca viene preposto quello Colona (o Colonna). Possiamo legare l'acquisizione del cognome, riferito all'antica nobile famiglia romana dei Colonna, alla scalata sociale di Matteo Vázquez de Leca, come abbiamo visto suo parente e in quel momento, dal 1573, segretario particolare di Filippo II; di umili origini, il segretario nacque nel 1544 dalla corsa Isabella de Lucciani di Coggia

³⁰ ACA, *Real Cancillería*, reg. 4387, cc. 120v-121. L'esperimento, in assenza del de Lecca, fu affidato al suo collaboratore «capitan Joan Drago, persona que tiene experientia con la agricultura».

³¹ ACA, *Real Cancillería*, reg. 4341, cc. 80v-81v.

moglie di Santo Ambrogino de Lecca; era nato in cattività ad Algeri, prigioniero dei barbareschi con la madre e la sorella maggiore Maria. Vennero riscattati dalla forte e coesa comunità corsa che si era riunita a Siviglia e la madre fu chiamata a lavorare come domestica a casa del canonico Diego Vázquez de Alderete a Siviglia; qui il canonico si prese cura del piccolo Matteo, gli offrì una solida educazione e istruzione e gli permise di utilizzare il suo cognome. Nel 1565 Matteo Vázquez de Leca divenne segretario del cardinale Diego de Espinosa, vescovo di Sigüenza, inquisitore e presidente del *Consejo de Castilla*. Da questa importante posizione, sapendosi destreggiare abilmente fra le mutevoli fazioni a Corte, continuò a scalare le gerarchie sociali, conquistò la fiducia del *rey Prudente* e ne divenne segretario privato e principale consigliere. In questo modo, però, si attirò le inimicizie degli altri segretari reali che si videro scavalcati; in particolare quella di Antonio Pérez e della sua cerchia che, a partire dal 1578, intrapresero una sotterranea campagna di diffamazione che faceva perno sulle umili origini del nuovo segretario in un contesto nel quale la *limpieza de sangre* era una condizione quasi imprescindibile per surgere a posizioni di rilievo³².

All'apice del suo potere, opponendosi al "partito" di Antonio Pérez, nel 1577 il segretario appoggiò la nomina di Marco Antonio Colonna per l'ambita carica vicereale in Sicilia e, tre anni dopo, nonostante i numerosi nemici e competitori, ne favorì la riconferma per un ulteriore triennio. Questo legame clientelare si trasformò in rapporto di parentela quando – dopo un'indagine genealogica condotta dalla Reale Udienza andalusa e dall'Inquisizione di Sardegna che faceva ascendere la parentela al cavaliere Ugo Colonna, inviato nell'816 in Corsica da papa Stefano IV³³ – il potente segretario del sovrano spinse il Colonna a riconoscere i de Leca corsi come ramo cadetto dell'antica casa

³² Si vedano L. Arrighi, *La maison Leca de Corse* cit. e *Communautés et mobilités en Méditerranée (fin XVe-milieu XVIIIe siècle)*, dir. S. Lloret - T. Allain - L. Arrighi - S. Bremaud - F. Brizay - A. Brogini - L. Fé Canto - D. Mano - A. Mézin - O. Moreau - A. Struillou, Paris 2022, pp. 140-148 e 320-321.

³³ Si veda: R. Musso, *Leca, Rinuccio da*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, 64, Roma 2005, p. 265.

nobiliare romana, con un reciproco beneficio per entrambe i potenti personaggi: Mateo Vázquez de Leca acquistava quel blasone nobiliare utile per cercare di coronare il sogno di raggiungere il titolo di cardinale, mentre il viceré consolidava il legame con il potente segretario personale del re³⁴. Il cognome Colonna evidentemente venne esteso a tutta la famiglia, considerando anche la forte coesione degli esuli corsi stabilitisi in varie città del Mediterraneo, soprattutto a Siviglia e a Roma, i quali poterono sempre contare sul sostegno di Mateo Vázquez de Leca fino alla sua morte, avvenuta nel 1591.

Il 9 novembre 1589 *don Joannes Baptista Colona et de Lecca* richiese e ottenne la nazionalità sarda; infatti, considerati i suoi servigi resi prima in Sicilia e poi in Sardegna, Filippo II gli concesse il privilegio sovrano della «*naturalesa para el Reyno de Cerdeña*»³⁵; probabilmente con questo beneficio il de Lecca sperava di poter ottenere più distesi rapporti con le élite locali. Però, sebbene avesse ottenuto la *naturalesa sarda*, malgrado la parentela con il potente segretario regio e nonostante l'importanza data da Filippo II alla buona amministrazione del Regno di Sardegna e al successo dell'*arbitrio frumentario*, Giovan Battista Colonna de Lecca continuò a essere costantemente ostacolato nella sua attività e il sovrano fu spesso costretto a intervenire per tutelarlo dall'antagonismo degli ufficiali sardi. Il 13 settembre del 1590, su richiesta del de Lecca, il sovrano chiese al reggente la reale Cancelleria di accelerare l'iter della causa che il nostro affrontava contro il governatore della Baronia di Oliva e contro la Contea di Quirra per alcune terre nel cagliaritano, dove evidentemente stava sperimentando l'*arbitrio frumentario*³⁶.

³⁴ Su questa vicenda si veda benissimo N. Bazzano, *Marco Antonio Colonna*, Roma 2003, pp. 195 e segg., soprattutto pp. 274-277 e 311, in cui l'ascesa del segretario e il suo appoggio al viceré sono inquadrati nelle più vaste e articolate dinamiche di potere; a causa delle stesse consuete e volubili manovre a Corte, però, quest'alleanza non durò a lungo e già al principio degli anni Ottanta del Cinquecento Mateo Vázquez Colonna de Leca non trovò più conveniente proteggere l'ormai compromesso Marco Antonio Colonna.

³⁵ ACA, *Real Cancillería*, reg. 4341, cc. 181-183v.

³⁶ ACA, *Real Cancillería*, reg. 4342, cc. 140-140v.

Ancora il 6 marzo del 1591 Filippo raccomandava don Juan Baptista de Lecca al nuovo viceré Gaston de Moncada (1590-1595)³⁷; questo significa che il sovrano credeva ancora nella buona riuscita dell'*arbitrio frumentario* nel Regno sardo nonché nell'esperta e virtuosa azione dello specialista che dieci anni prima aveva incaricato.

Il 5 maggio di quello stesso anno, però, morì a Madrid Mateo Vázquez e, probabilmente, il de Lecca si ritrovò senza più protezioni a Corte; così il 21 luglio il sovrano prendeva atto che nel Regno di Sardegna non era più necessaria l'opera dell'esperto come gli aveva riferito il viceré³⁸. Era la vittoria del ceto baronale e delle sue rendite di posizione fondate sulla sedimentazione secolare di antichi privilegi e spesso basate su traffici illegali. Avevano alla fine prevalso anche le vecchie consuetudini agricole radicate fra i sardi, antiquate e improduttive.

Qualche anno dopo il *nobilis don Juan Baptista Colona de Lecca* fu costretto a recarsi addirittura a Corte per segnalare la sua estrema difficoltà a causa del ritardo nei pagamenti dovuti per l'attività svolta; il sovrano fu ancora indotto a sollecitare al viceré, con due ordini del 1595 e del 1596, di far pagare senza nessun impedimento i 400 ducati annui per l'attività portata avanti fino a quel momento e l'*ayuda de costa* di 2 mila lire sarde, come disposto dalla provvisione reale del 12 febbraio 1591³⁹.

Non conosciamo come sia andata a finire la vicenda, se abbia lasciato l'isola, di cui ormai era *natural*, né quando e dove il de Lecca sia morto. Dalle fonti qui richiamate, però, traspaiono tutte le difficoltà che dovette affrontare nello svolgimento dell'incarico per impiantare l'*arbitrio frumentario* sul modello siciliano anche nel Regno di Sardegna, con strascichi che si trascinarono ancora per anni; incarico che, dalla *Relatione* del 1581-1582 fino almeno al 1591, portò avanti con tenacia e convinzione, proponendo una serie di innovazioni, alcune

³⁷ ACA, *Real Cancillería*, reg. 4339, c. 158v. e reg. 4340, cc. 192-192v.

³⁸ AHN, *Consejos*, Libro 2554 (*Sardiniae Regestum Secretum primum*), c. 16; ringrazio la collega Maria Grazia Rosaria Mele che mi ha segnalato il documento.

³⁹ ACA, *Real Cancillería*, reg. 4390, cc. 13v-13v bis (del 30 maggio 1595) e cc. 57-58 (del 18 gennaio 1596).

delle quali sono state applicate soltanto secoli dopo. Altrettanto chiaramente emerge il subdolo contrasto che il ceto baronale e gli ufficiali regi opposero al suo lavoro; infatti, questi non avrebbero mai accettato di buon grado dei limiti e dei controlli al loro potere e alle loro attività, spesso illecite, che un'ordinata organizzazione della produzione, dello stoccaggio e della commercializzazione dei cereali avrebbero garantito. In questo modo l'istituzione di ben diciotto porti caricatori da lui proposta non venne mai realizzata e quella che sarebbe stata una “rivoluzione mercantilistica” nella filiera produttiva e commerciale del Regno sardo rimase solo sulla carta, nelle proposte di un esperto e, forse, nelle intenzioni del *rey Prudente*.

La Relatione come strumento per la pianificazione delle riforme

Questa relazione è importante non solo per il suo inedito contenuto e per le innovative proposte in essa argomentate ma anche e soprattutto, dal punto di vista costituzionale, nella formazione del cosiddetto “Stato moderno”, perché fu uno degli essenziali strumenti di conoscenza dei territori e pianificazione delle riforme che Filippo II (1556-1598), già dai primi anni del suo lungo regno, cercò di realizzare nei vari Stati della sua vasta Monarchia e nel Regno di Sardegna per quanto riguarda l'oggetto di questo contributo. Riforme che, come scritto in altre sedi, erano ritenute ormai improcrastinabili al fine di ripristinare la *preeminencia real* e di depotenziare i particolarismi negli Stati che era stato chiamato a governare, omettendone la struttura burocratica, anche alla luce dei vari pericoli a cui questi erano esposti a causa dei numerosi fronti bellici aperti da Carlo I, V imperatore, suo padre e predecessore. *El rey Prudente* riteneva necessario migliorare e implementare l'apparato amministrativo centrale e quello dei singoli Stati anche al fine di rendere possibile la mobilitazione ideologica di tutti i ceti contro il nemico comune, l'Impero Ottomano, e di reperire le risorse indispensabili per garantire maggiore efficienza nella difesa degli stessi⁴⁰.

⁴⁰ G. Serreli, *Para que se acaben las obras de la fortificación. Dal Parlamento anticipato alla riorganizzazione del Regno di Sardegna (1558-1573)*, in *El Mediterráneo: socie-*

Si trattò di un vero e proprio piano articolato, chiaro nella mente del sovrano e solo in parte realizzato, che fu preceduto e accompagnato da una serie di progetti, studi, descrizioni cartografiche e relazioni ufficiali su fortificazioni, coste, insediamenti, produzioni agricole e commerci, commissionate direttamente dal sovrano o dai suoi luogotenenti con lo scopo di avere ben chiaro il contesto sul quale intervenire e le misure da applicare a livello centrale e, soprattutto, nei singoli Stati della Monarchia.

Facevano parte di queste eterogenee fonti informative le periodiche relazioni dei viceré mediante le quali veniva aggiornata regolarmente la Corte (in quanto capitani generali, erano tenuti a perlustrare periodicamente il territorio amministrato e a darne notizia al sovrano)⁴¹; i progetti – e la cartografia a questi spesso collegate – sull'adeguamento delle fortificazioni delle città regie affidati ad architetti italiani di fama internazionale (nel Regno di Sardegna operarono il cremonese Rocco Cappelino e i fratelli ticinesi Paleari Fratino)⁴²; oppure le numerose opere corografiche e storiche di carattere erudito compilate per molti Stati della Monarchia⁴³.

dades y conflictos, edd. J.J. Bravo Caro, L. Roldán Paz, P. Ybáñez Worboys, Madrid 2020, pp. 187-207; Id., *Territori e Costa di Mare del Regno di Sardegna alla fine del Cinquecento*, in *La terra e il mare. Signori, feudi e porti nel Mezzogiorno medievale e moderno*, cur. P. Sardina, Palermo 2025 (Collana culturesocietà 17), pp. 218-222.

⁴¹ Serreli, *La lunga pianificazione* cit., pp. 271-278.

⁴² In generale si rimanda a *El dibujante ingeniero al servicio de la monarquía hispánica. Siglos XVI-XVIII*, cur. A. Cámara Muñoz, Madrid 2016. Sugli architetti che operano nel Regno sardo si vedano S. Nocco, *I progetti per le fortificazioni nella Sardegna moderna*, «RiMe. Rivista dell'Istituto di storia dell'Europa Mediterranea», 2 (2009), pp. 131-141; Id., *Rappresentazioni, percezioni e narrazioni in un quartiere in trasformazione. Marina (Cagliari) tra progetti di fortificazioni, "guasti" e ricostruzioni (secc. XVI-XVII)*, in *Città tra mare e laguna: da Santa Gilla a Cagliari*, cur. R. Martorelli, G. Serreli, M. G. R. Mele, S. Nocco, Cagliari 2023, pp. 183-202; A. Pirinu, *Il disegno dei baluardi cinquecenteschi nell'opera dei Fratelli Paleari Fratino. Le piazzeforti della Sardegna*, Sesto Fiorentino (FI) 2013; Id., *Forma e progetto della piazzaforte di Cagliari nel periodo 1552-1578. L'arrivo degli specialisti Rocco Capellino e i Paleari Fratino*, in *Identità e frontiere. Politica, economia e società nel Mediterraneo (sec. XIV-XVIII)*, cur. L. J. Guia Marín, M. G. R. Mele, G. Tore, Milano 2015, pp. 200-217.

⁴³ Si possono citare, a solo titolo di esempio, per il Regno di Sicilia: T. Fazello, *De*

Di straordinaria importanza per l'argomento qui trattato, però, sono soprattutto le descrizioni dei litorali dei vari Stati, redatte spesso da famosi architetti e finalizzate alla realizzazione dei sistemi costieri di difesa⁴⁴. Con gli stessi obiettivi, per il Regno di Sardegna si conosce la *Relaciòn de todas las costas maritimas de lo Reyno de Cerdèna, y de los lugares a donde se devén hazer las torres y atalayas necessarias para el descubrimi o y fortificacion d.el ...*, redatta dal capitano Marco Antonio Cam s y Reques ns (1544-1606) dopo aver circumnavigato l'isola in senso orario, su incarico del vicer  Juan Coloma (1570-1577), risalente al 1572 e aggiornata nel 1574 con una mappa⁴⁵; si

rebus Siculis decades duae, nunc primum in lucem editae, Palermo 1558 e Id., *Le due deche dell'istoria di Sicilia*, Venezia 1573. Per il Regno di Napoli: A. di Costanzo, *Historia del Regno di Napoli ...*, Napoli 1582 e S. Mazzella, *Descrittione del Regno di Napoli*, Napoli 1586. Per la Sardegna si possono ricordare S. Arquer, *Sardiniae brevis historia et descriptio*, in *Cosmographia Universalis*, ed. S. Münster, Basilea 1550, II, pp. 242-250 (trad. it. in *Sei libri della cosmografia universale*, Basilea 1558, II, pp. 272-282) e il *De rebus Sardois* e la *Chorographia Sardiniae* di Giovanni Francesco Fara, manoscritte alla fine del Cinquecento e pubblicate parecchi secoli pi  tardi (si rimanda alla puntuale edizione di E. Cadoni, *Ioannis Francisci Farae. Opera*, Sassari 1992).

⁴⁴ Sempre come esempio, si citano qui le pi  famose; per il Regno di Sicilia l'opera dell'architetto senese Tiburzio Spannocchi (1543-1606), giunto in Sicilia al seguito del vicer  Colonna, intitolata *Descripc n de las marinas de todo el Reino de Sicilia*, redatta nel 1593 (si rimanda all'edizione di C. Polto, *La Sicilia di Tiburzio Spannocchi: una cartografia per la conoscenza e il dominio del territorio nel secolo XVI*, Firenze 2001 e a A. C mara, *Un reino en la mirada de un ingeniero. Tiburzio Spannocchi en Sicilia*, Palermo 2018) e le descrizioni in gran parte inedite dell'architetto fiorentino Camillo Camilliani (si veda *L'opera di Camillo Camilliani*, cur. M. Scarlata, Roma 1993); per il Regno delle isole Canarie si ricorda l'opera dell'architetto cremonese Leonardo Torriani. *Descripc n e Historia del Reino de las Islas Canarias, antes Afortunadas, con el parecer de sus fortificaciones*, ed. A. Cioranescu, Santa Cruz de Tenerife 1999 (ed. or. 1959).

⁴⁵ Quest'opera venne pubblicata ormai pi  di sessant'anni fa: *Un inedito rapporto cinquecentesco sulla difesa costiera della Sardegna di Marco Antonio Camos*, ed. E. Pillosu, «Nuovo Bollettino Bibliografico sardo», 21-25, aa. IV-V (1959-1960); meriterebbe un'attenta revisione e una nuova edizione, anche alla luce delle recenti acquisizioni storiografiche e cartografiche, come proposto in M. G. R. Mele - L. Serra - G. Serreli, *Coast View: sulla rotta di Marco Antonio Camos*, «RiMe. Rivista

tratta di «una minuziosa descrizione dei luoghi, degli approdi, degli stagni e dei corsi d'acqua, dei punti su cui costruire le torri di difesa o le vedette, della produzione agricola e dell'allevamento delle regioni costiere, con ipotesi realistiche sulle risorse umane e finanziarie da impiegare nella titanica impresa»⁴⁶.

Rispetto alla *Relaciòn del Camos*, che aveva finalità essenzialmente militari connesse alla difesa costiera del Regno, all'individuazione dei siti dove costruire le singole torri del sistema statico di avvistamento e alla previsione delle spese e dei materiali necessari, risulta ben più articolata la relazione inedita di don Giovan Battista de Lecca, redatta, come detto, dieci anni dopo, tra il 1581 e il 1582, e base preliminare per lo svolgimento dei suoi incarichi di maestro portolano – a quanto consta mai effettivamente esercitato – e di «introduzir y assentar la sementera y arbitrio frumentario».

Porti e coste nella Relatione di Giovan Battista de Lecca

Nelle prime trenta carte della *Relatione*, come già detto, viene sommariamente descritto ciò che l'Autore vede personalmente o di cui viene a conoscenza dai pratici dei luoghi nel suo percorso all'interno dell'isola fra il 1581 e il 1582, cioè il territorio di ciascuno dei feudi sardi – detti «Incontrade» (*Encontradas*) o, italianizzato, «Incontrate» – e delle vaste terre spopolate, dette «salto» perché prive di villaggi⁴⁷. Dopo averne descritto i confini, l'orografia, l'idrografia, la

dell'Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea», 14 (2015), pp. 205-215. È datato 1574 circa un disegno del Regno e isola di Sardegna conservato presso l'Archivo General de Simancas (AGS), *Mapas, Planos y Dibujos*, XIII - 127, ritrovato e attribuito a Marco Antonio Camós da I. Zedda Macciò, *Insularità e rappresentazione dello spazio costiero. Frontiere del Regnum Sardiniae nell'Età moderna*, in *Amate Sponde. Le rappresentazioni dei paesaggi costieri mediterranei*, cur. S. Conti, Gaeta 2007, pp. 313-355.

⁴⁶ A. Mattone, *Il Regno di Sardegna e il Mediterraneo nell'età di Filippo II. Difesa del territorio e accentramento statale*, in *Filippo II e il Mediterraneo*, cur. L. Lotti e R. Villari, Roma - Bari 2003, pp. 147-264, qui p. 147.

⁴⁷ In questo senso è appropriato l'accostamento alle *Relaciones topográficas de los pueblos* della Castiglia, del 1575, richiamate sopra.

salubrità (o evidenziato l'insalubrità) e le poche produzioni in essere, per ciascuno dei territori propone il migliore utilizzo dei beni demaniali (come le peschiere o le saline), le varietà di grano più adatte a ogni tipologia di territorio (*formento forte, rugele, tuselle, segale, orzo*)⁴⁸ ma anche l'impianto di colture innovative (come il riso, la canna da zucchero o il gelso) e l'utilizzo di tecnologie più adeguate. In sostanza si tratta di una fotografia dell'esistente, talvolta sfocata e superficiale, ma anche di una precisa previsione delle migliorie che avrebbero dovuto essere attuate per rivitalizzare i territori e le produzioni, in vista di un incremento delle esportazioni.

L'impressione immediata che si ricava già dalla prima lettura di questa sezione (ma, come si vedrà infra, anche dalla parte dedicata alla «Costa di mare») è quella di un'isola e un Regno sottopolpopolato e della presenza di vaste lande disabitate, caratterizzate dalla massiccia diffusione di boschi e macchia mediterranea. Il crollo della popolazione sarda traeva origine dalla crisi demografica del drammatico Trecento da cui l'isola non si è mai ripresa e che ridusse notevolmente il numero degli abitanti e scardinò l'insediamento sparso a favore della concentrazione della popolazione superstite nelle città e in nuclei abitati accentuati più consistenti ma molto distanti fra loro⁴⁹.

In questa sede è d'uopo che mi soffermi sulla seconda parte, quella dedicata ai litorali e ai porti del Regno di Sardegna; è intitolata *Costa di mare* e appare essere quella più interessante, anche perché la descrizione delle aree costiere e delle marine è sicuramente più meticolosa e precisa rispetto alla parte in cui il de Lecca ha trattato i territori feudali dell'interno⁵⁰.

⁴⁸ ASCCa, SA, Fondo Ms., fuori inventario, c. 67v.

⁴⁹ Si vedano G. Serreli, *Continuity and catastrophes in the evolution of settlement in Late Antique and Medieval Sardinia*, «RiMe. Rivista dell'Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea», n.s., 3 (2018), pp. 5-38, e Id., *La crisi demografica tardomedievale tra storia e interpretazione: il paradigma sardo*, in *Narrare la crisi. 3. Storia e storiografia in Italia fra tardo medioevo ed età contemporanea*, cur. N. Bazzano, S. Tognetti, Roma 2024, pp. 55-80 con la bibliografia ivi richiamata.

⁵⁰ ASCCa, SA, Fondo Ms., fuori inventario, cc. 30-66v.

In pratica si tratta di una relazione finalizzata all'individuazione dei porti caricatori più idonei e utili, come egli stesso dice, con l'obiettivo del miglioramento delle produzioni e dei commerci del Regno di Sardegna, sull'esempio di quello di Sicilia. Anche in questo caso – come per la descrizione dei feudi nella prima sezione e come nella *Relaciòn* del capitano Marco Antonio Camos, alla quale si è fatto cenno sopra – le coste dell'isola sono percorse in senso orario, sempre avendo come punto di partenza e di arrivo la capitale Cagliari. A differenza della *Relaciòn* del Camos che circumnavigò l'isola con un piccolo battello, però, nel nostro caso le coste vennero visitate dalla terraferma, anche per l'esigenza di valutare le potenzialità produttive del retroterra.

Per ogni segmento di costa preso in esame Giovan Battista de Lecca – seguendo un cliché pressoché uguale – talvolta segnala il feudatario, indica la distanza dal punto di riferimento precedente, ne analizza la morfologia, descrive con precisione l'esistenza di porti, *stancie*, cale, ripari o isolotti, propone le difese o le ronde di guardia più idonee, annota le capacità produttive e le risorse da sfruttare, e indica la distanza dagli abitati, quelli esistenti (pochissimi) o quelli del passato per i quali eventualmente propone il ripopolamento. Valga a titolo di esempio la descrizione del porto di Carbonara, che vedremo sotto, o quella della costa alla foce del fiume Sarrabus, presso l'attuale Porto Corallo, poco a nord di Carbonara:

Piaggia et bocca de la Fiumara di Sarrabus da mezzo giorno dil Cabo Monte Rubio dui miglie in circa ha bisogno di torra con artiglieria perché tenendo Sarrabus gli territori di loro Incontrada et di quella che era di villa di Quirra et di villa Manna, dove solevano essere molte ville, si che hanno gran territorio quasi tutto pianura et formentario per il qual si può far quantità di vittovaglie et ancora della Incontrada di Gerrey alcun poco, mi ha parso conveniente nominarli un cargatore et così ci lo dissegno et nomino. Per tanto ditta torre, ultra che assicura le ville di quella Incontrada et territori, possa guardarli vaxelli che traficaranno a detto cargatore et scala⁵¹.

⁵¹ ASCCa, SA, Fondo Ms., fuori inventario, cc. 63-63v.

Come si può vedere dall'esempio portato sopra, allo stesso modo della prima sezione, anche per la descrizione del litorale, l'Autore non si limitò solo a descrivere le coste ma, in base alle possibilità produttive e commerciali del retroterra, prospettò soluzioni per migliorare le attività e, soprattutto, la commercializzazione delle «vittovaglie», in base alla sua esperienza siciliana e all'incarico di introdurre e organizzare l'*arbitrio frumentario*. Sebbene non vi sia traccia di un suo incarico come maestro portolano, come già detto, in questa seconda sezione egli indicò e *nominò* ben diciotto porti caricatori, che sarebbero dovuti essere abilitati alle esportazioni e dotati di dogana; erano equamente distribuiti: cinque li propose nella costa meridionale, quattro in quella occidentale, altrettanti nell'anfrattuosa costa settentrionale e gallurese e, partendo da Terranova, cinque in quella orientale, anch'essa in parte accidentata. Il de Lecca riteneva, infatti, che l'apertura di nuovi e più numerosi porti caricatori, soprattutto (ma non solo) in aree demaniale, avrebbe facilitato l'esportazione dei prodotti locali dell'agricoltura e dell'allevamento e, quindi, avrebbe incentivato le produzioni; ciò avrebbe reso possibile, nel contempo, il ripopolamento delle vaste terre disabitate, soprattutto nelle aree costiere, che in tal modo sarebbero diventate più sicure. In sostanza il nostro Autore rovescia il paradigma classico, purtroppo talvolta abusato anche dalla storiografia contemporanea, secondo il quale lo spopolamento costiero sia stato causato dall'insicurezza e dalle incursioni di corsari e pirati barbareschi; pensava, invece, che proprio lo spopolamento costiero favoriva le razzie provenienti dal mare e che un territorio popolato e coltivato sarebbe stato più sicuro, magari con l'ausilio di torri di avvistamento.

Il problema per il quale Giovan Battista de Lecca proponeva una soluzione con l'istituzione di nuovi porti caricatori, era annoso e affondava le sue radici nel soffocante regime feudale instaurato dagli aragonesi contemporaneamente alla realizzazione del Regno di 'Sardegna e Corsica' nel 1324, con il quale i conquistatori avevano ridotto l'apertura commerciale sperimentata in epoca giudicale e pisana⁵²; avevano, infatti, limitato le esportazioni autorizzate ai soli

⁵² Sui commerci in età basso medievale si vedano *Commercio, finanza e guerra nella Sardegna tardomedievale*, cur. O. Schena, S. Tognetti, Roma 2017; S. Tognetti, *La*

porti di Cagliari e Alghero (soprattutto dopo la sostituzione etnica del 1354), ai quali, successivamente vennero aggiunti quelli di poche altre città regie. Questo sistema per certi versi non era affatto sgradito ai baroni i quali potevano in tal modo esercitare gli scarsi commerci necessari in regime monopolistico, controllare le produzioni e magari, nonostante i continui divieti, esportare illegalmente i prodotti, soprattutto cerealicoli, considerata l'assenza di dogane e porti autorizzati nelle estese e spopolate coste sarde⁵³. Basti pensare che, intorno alla metà del Cinquecento nel Regno di Sardegna erano autorizzati soltanto sei porti caricatori – cinque città regie (Cagliari, Oristano, Bosa, Alghero e Sassari) e un solo porto feudale (Orosei), l'unico sulla costa tirrenica – pur avendo un perimetro costiero di quasi 1900 km, più lungo anche di quello del Regno di Sicilia (1650 km circa) che, invece, contava su oltre trenta porti caricatori, quasi tutti feudali ed equamente distribuiti. Ma il secolare problema dell'esiguità di porti caricatori non venne risolto neppure con i ponderati suggerimenti contenuti nella *Relatione* e ciò che proponeva Giovan Battista de Lecca restò per lungo tempo lettera morta.

In questa sede mi soffermo sui due casi di porti citati dal de Lecca che potremmo definire minori: quello di Teulada, nella parte sud occidentale dell'isola, e quello di Carbonara (attuale Villasimius), nella costa sud orientale. Si tratta di due aree e due insediamenti popolati fin dall'antichità, con documentata attività portuale fino a tutto il Trecento, quando ambedue i territori costieri – come gran parte di quelli dell'intera isola, a parte le città regie – subirono un drastico spopolamento; benché frequentati da sporadici agricoltori e pastori,

Sardegna e le reti mercantili del Mediterraneo nel basso Medioevo, in *Per i Settecento anni del Regno di Sardegna. Una nuova società: un lungo processo di integrazione*, cur. M. Fuertes Broseta, L. J. Guia Marín, M. G. R. Mele, G. Serreli, «RiMe. Rivista dell'Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea», n.s., 13/2 (2023), pp. 311-335; Id., *La globalizzazione mediterranea: l'influenza pisano-genovese e catalana*, in *Il tempo dei Giudicati. La Sardegna dal X al XV secolo*, cur. S. Cisci, R. Martorelli, G. Serreli, Nuoro 2023, pp. 146-153.

⁵³ Si veda A. Argiolas - A. Mattone, *Ordinamenti portuali e territorio costiero* cit., pp. 176-187.

i villaggi medievali che vi insistevano vennero abbandonati e non ebbero più personalità giuridica⁵⁴. Le due aree furono successivamente oggetto di ripopolamento, Teulada nei primi anni del Seicento⁵⁵ e Carbonara (odierna Villasimius) a metà dell'Ottocento⁵⁶. Attualmente ambedue i comuni sono divenuti rinomate località balneari e ospitano due attrezzati porti turistici, come illustrato sotto.

I casi di Carbonara e Teulada

Palme, Monte Vacuo et altri terreni di don Rayner. À terreni buoni per ogni sorte di simenta, bonissime aque; era villa per tempo et bona aria. Secondo intendo, gli sono ogliastrii quantità et di grandessa competente et per bestiame.

Salto di Teuiae [Teulada] et Monte Vacuo; era di Francesco Roxio, oggi di Sua Maestà. Confina con Santa Agata et da la parte di levante con li terreni di Malfatano et altri salti dil Conte di Quirra et di don Rayner. À territorii, secondo so informato de la gente di Villa d'Iglesies et Villa Massarja, formentarii netti et per sboscar et quantità dove si farebbono formenti assay d'ogni sorte et ogliastri in quantità; et per tempo era villa principale per la commodità di la stantia dil mare et per bestiami assay. Paese sano et montuoso⁵⁷.

Al momento della *Relatione* il vasto territorio del Sulcis, della costa sud occidentale, era suddiviso in varie Incontrade; era parecchio boscoso, con diffusa macchia mediterranea e numerosi olivastri, aveva tanti corsi d'acqua e aria sana, ma era del tutto spopolato e poco

⁵⁴ C. Livi, *Villaggi e popolazione in Sardegna nei secoli XI-XX*, Sassari 2014, rispettivamente p. 238 e pp. 221-222.

⁵⁵ G. Murgia, *Teulada, dalla conquista aragonese del Regnum Sardiniae al dominio spagnolo (secoli XIV-XVII)*, in *Teulada. Storia e società. Nel 400° anniversario della fondazione (1624-2024)*, cur. S. Loi e G. Murgia, Dolianova 2024, pp. 21-132, qui pp. 48 e ss.

⁵⁶ F. C. Casula, *Villasimius*, in *Dizionario Storico Sardo*, Sassari 2001, p. 1894.

⁵⁷ ASCCa, SA, Fondo Ms., fuori inventario, c. 4v. Sui maggiori feudatari di questo territorio alla fine del Cinquecento si veda F. Floris, *Feudi e feudatari in Sardegna*, Cagliari 1996, vol. I, p. 324 e vol. II, p. 547 e p. 619.

coltivato, nonostante fosse adatto a varie tipologie di coltivazione e a vari tipi di frumento; gli abitati più vicini alle coste, infestate da pirati e corsari, erano la città regia di Villa di Chiesa (l'attuale Iglesias) e i centri di Villamassargia, Domusnovas e Siliqua, distanti decine di miglia dal litorale⁵⁸. Il de Lecca proponeva quindi il ripopolamento degli antichi villaggi medievali; nello specifico, per quanto riguarda il territorio di Teulada, l'autore faceva riferimento a un grande abitato del passato, fiorente grazie al porto, situato nell'accogliente e protetto golfo omonimo; forse si riferiva all'abitato attestato nell'antichità presso Capo Malfatano oppure, più probabilmente, all'abitato tardoantico e medievale noto dalle fonti come *Teulata* o *Budella*, sorto più all'interno⁵⁹. L'Autore era consapevole che questi villaggi nel passato avevano prosperato grazie a un entroterra ricco, capace di ospitare il pascolo di una grande quantità di bestiame; un ulteriore vantaggio era dato dal fatto che, essendo in parte montuoso, il territorio prospiciente la costa e il porto non erano soggetti ai disagi causati dalla malaria. Sarebbe stato opportuno, quindi, ripopolare quel territorio in modo che fosse dato nuovo impulso alle produzioni agricole e dell'allevamento che si sarebbero potute esportare da un nuovo porto caricatori.

Nel lungo tratto di costa che vedeva al centro il territorio di Teulada, che andava dall'antica città romana di Nora, a est fino alla spiaggia di Porto Pino a ovest, l'Autore proponeva la costruzione di ben cinque torri di avvistamento e, per i tratti scoperti dove insistevano varie cale difficili da controllare, ronde di guardia a piedi e, nei luoghi accessibili, a cavallo. Ma, come in altre parti della *Relatione*, il de Lecca ribadiva che le sole torri di avvistamento non sarebbero state utili senza il ripopolamento del territorio e senza l'istituzione di nuovi porti caricatori. Infatti, in parallelo alla proposta di costruzione delle torri costiere – a Chia, a Capo di Cane (Capo Spartivento), nel Golfo di Teulada, a Capo Teulada e a Porto Pino – e di ripopolamento dei villaggi antichi e medievali, il de Lecca *nominava* (cioè,

⁵⁸ Tutti i feudi spopolati del Sulcis sono descritti in ASCCa, SA, Fondo Ms., fuori inventario, cc. 2-7; le coste alle cc. 31v-34v.

⁵⁹ Livi, *Villaggi e popolazione* cit., p. 239 con le attestazioni archivistiche elencate alle note 68-69 a p. 241.

proponeva o, meglio, istituiva) dei nuovi porti caricatori per commercializzare le maggiori produzioni che prevedeva per quell'area, soprattutto se fossero state seguite le sue istruzioni: ripopolamento, disboscamenti e coltivazioni di frumento della specie più adatta ai vari tipi di suolo.

Per tutto il Sulcis il de Lecca *nominò* ben quattro porti caricatori, su diciotto totali in tutta l'isola: a Chia, nel porto di Malfatano, nel Golfo di Teulada e a Sant'Antioco; essi avrebbero dovuto garantire lo sbocco commerciale per le produzioni agricole del territorio e, quindi, un incentivo per i nuovi coloni e maggiori introiti per le finanze regie⁶⁰. Nessuno di questi venne autorizzato ufficialmente anzi, con la Prammatica filippina del 1598, i sette porti caricatori esistenti in tutto il Regno vennero ulteriormente ridotti a quattro⁶¹.

Anche le altre proposte contenute in questa straordinaria relazione vennero seguite solo in piccola parte; per quanto riguarda questo caso di studio, solo il villaggio medievale Teulada, alla fine del Cinquecento abbandonato, venne rifondato nel 1624, ormai oltre 400 anni fa, dall'imprenditore Pietro Porta. Si rese perciò necessario edificare ulteriori due torri rispetto a quelle previste dal de Lecca; oltre a quelle di Chia, di Capo Malfatano, del Budello, di Capo Teulada (Porto Scudo) e di Porto Pino (Genna de Franu), vennero costruite anche quelle di Piscinnì e di Cala Piombo, a conferma che un territorio spopolato aveva maggiore necessità di essere difeso⁶². Questi ultimi due presidi di avvistamento erano legati all'avvio di nuove peschiere.

Considerata l'azione che Pietro Porta intraprese e portò avanti in tutto il Sulcis tra la fine del Cinquecento e i primi del Seicento, sia dal punto di vista insediativo – rifondando Teulada – che da quello

⁶⁰ Mi sia qui consentito rimandare a G. Serreli, *Il territorio di Teulada e il sud ovest della Sardegna nella Relatione de tutti li territori, et Costa Maritima et luochi nominati cargatori ...*, in *Teulada. Storia e società* cit., pp. 133-152.

⁶¹ La copia di registro di questa prammatica è in ACA, *Real Cancillería*, reg. 4345, cc. 36v-42v; venne, come solito, pubblicata a stampa: *Pragmatica real sobre el arbitrio frumentario del Reyno de Cerdeña*, Caller 1602.

⁶² Sulle singole torri costiere qui citate si veda M. Rassu, *Sentinelle del mare. Le torri della difesa costiera della Sardegna*, Dolianova 2005, *ad vocem*.

imprenditoriale, è verosimile che all'atto di prendere possesso della concessione feudale e pensare al suo ripopolamento e rilancio economico, l'imprenditore e feudatario genovese avesse avuto modo di prendere visione delle relazioni commissionate nella seconda metà del Cinquecento: quella di Marco Antonio Camos e, soprattutto, quella di Giovanni Battista de Lecca o almeno il Memoriale del *Consejo de Aragon* a essa ispirato.

Recentemente il porticciolo di Teulada, a qualche chilometro dall'abitato, ha ripreso una certa vitalità sia dal punto di vista turistico che imprenditoriale: varie sono le attività legate alla pesca e, recentemente, alla pesca-turismo. Un aspetto della riqualificazione di questa realtà potrebbe essere legato alla sua valorizzazione storico-culturale che diventerebbe un valore aggiunto nella promozione di quel territorio, come vedremo nell'ultimo paragrafo.

Passando alla costa sud orientale, sull'altro versante del Golfo degli Angeli proprio nello strategico punto di passaggio tra la costa orientale e quella meridionale, Giovan Battista de Lecca presta particolare attenzione al territorio e al porto di Capo Carbonara:

Carbonara villa spopulata dil conte di Quirra; confina con le dette et con Quarto et altre, con il mare di dua parte. À terreni assay per formento, rugele et segale, orgio; terreni arenosi et per bestiami di ogni sorte. Arbitri di ogliastris gran quantità; et volendo cultivar chela Incontrada convenne popularsi, altramente non si basta per essere l'un capo pericoloso di corsali et tener l'isula de la Serpentayra vicina et altra stancia. Per tutto tempo aqua corrente, loco sano.

Il Salto di Solani, dil detto conte; confina con il sopradetto et con Il Vergeretto. À terreni buon petzo per seminar rugele et segale et oglistri assay et luoco per arbitri di cera; confina con il mare, pericoloso per corsari.

Il Vergeretto antiquamente villa; confina con il medesimo et con il mar et territorio di Quarto. À terreni buoni per seminar ogni sorte di formento et più per rugele, un bon petzo di terre di grandeza; aqua currente bellissima in quantità et commodo per abiverar l'una parte et l'altra di detto luoco; et tutto il paese di seminar è piano tutto torniato di montagne donde si fariano giardini bonissimi, dove starebbe bene habitatione. Et l'aria buona; et arbori di ogliastris in quantità.

...

Capo e Monte de l'isula de li Asini di mezzo giorno di Montesolo a sei miglie ha bisogno di torra che guarderà la stantia di quel luoco che dicen isula però sta attaccata con la terra ferma et sta a fronte l'Isula Serpentaria et tenne riparo per corsari. Dita torre corresponderà con le sopraditte et con Cabo di Carbonara da mezzo giorno et assicurará il territorio di Carbonara havendosi di cultivar et le guardie de la parte di tramontana di quella marina ha da essere a pie' per luoghi aspri, verso Carbonayra può essere a cavallo per esser piaggia netta.

L'Isula Serpentara lontano de la Punta di Cabo del Isula de gli Asini de tre in quattro miglie in circa si ha stantia.

Cargatore di Carbonara

Capo di Carbonara da mezzo giorno dil monte già ditto dil conte di Quirra ha bisogno d'una torre bona sopra al monte dove è già dessignata la quale scopre tutta quella parte già ditta et da ponente tutta attorno fino a Capo di Boj et tenendo artiglieria come è bisogno può guardar il canale et l'isulotto che è su la Punta et è piano ditto isulotto et si vede di Cagliari; la ditta torre e molto più lontane per poter far segni secondo sarà il bisogno. Gli territori di Carbonara già ho ditto che sono buoni competente quantità et per esser lontano dal popolato passa trenta miglie è pericoloso di corsari non bastarebbe le torre già dette et altre che se ne facesseno per custodir gli albitri per la qual ragione mi par necessario che sia habitata come antiquamente lo era per esser luoghi sani et buona acqua et paese largo per bestiame et tanto per gli formenti et vittovaglie di detti territori come quelli che porranno concorrere dil territorio Solana confinante con Carbonara et dil Vergereto confinante con Solana; non havendo in quelli contorni cargatore donde potere in tal caso imbarcar lor vittovaglie di necessità conviene nominarli cargatore come ci lo nomino et sarà comodità per li albitranti. Et la torre dove stavano li corallatorj è bisogno tenerli gente et rimediarla poiché sta su la punta e mare dil principal porto e stantia di quel cavo senza di la qual in tempo di notte non gli sarebbe sicuro nixiun vascello.

Cabo de Boi dil conte di Quirra a cinque miglia di la guardia di Carbonayre da ponente ha bisogno di torre di guardia tanto per corrispondere con quella costa come per guardia dil camino che va di Cagliari a Carbonayre dove da una parte a l'altra dal dito Cavo potrebbeno di notte ponere inboscasta li corsari.

Cala Gianne Mara dil conte di Quirra a ponente di Capo di Boy circa quattro miglie ha bisogno di torre di guardia sopra il Monte Finugo di dove guarda et scuopre detta cala et si vede con le guardie da levante et

da ponente fina a Cagliari et assicura quel passo et territorio di Solana di dove si va et viene di Carbonara a Cagliari.

Cabo Gianni gisso dil conte di Quirra da ponente del sopradetto circa miglie tre ha bisogno di torra di guardia per custodir il detto passo e il territorio sopradetto e quel di Vergeretto.

Piaggia di Vergeretto a un miglio et mezzo da ponente dil sopradetto dil conte di Quirra haverebbe bisogno d'una altra meglio torre la quale farebbe gli sopradetti effetti et tanto più che il Vergeretto è luoco bonissimo et d'una bellissima acqua currente dove gli corsari in tutta quella costa non ponno far acqua se non là proprio.

Cavo di Cala Sarryna dil conte di Quirra a due miglie in circa dil Vergeretto da ponente ha bisogno d'una torre piccola per guardar quella Cala e la ditta strada da Carbonara fina a la torre da ponente di Cala Sarryna due miglie detta Noragianno. In tra una torre et l'altra in tempo di sospetto la guardia vuol essere di homini a pie' per luoghi aspri⁶³.

In particolare, il principale porto di Carbonara viene *nominato* cariatore – il diciottesimo e ultimo della serie nella *Relatione* – per via della sua posizione strategica e della notevole quantità di prodotti dell'agricoltura e dell'allevamento che vi sarebbero potuti confluire; infatti, proprio per tali motivi, questo territorio era stato intensamente abitato nell'antichità e fino al Medioevo con una fitta rete di piccoli insediamenti; di conseguenza gli approdi per la navigazione di piccolo cabotaggio in questo tratto di costa erano numerosi, testimoniati anche dalla ricorrenza di toponimi riferibili a realtà portuali⁶⁴.

Si sarebbero, però, dovute costruire delle torri – da armare adeguatamente, almeno con «mascoli per far segni al contorno»⁶⁵ – al-

⁶³ Il territorio e le coste del vertice sud orientale dell'isola e Regno di Sardegna sono descritte e analizzate in ASCCa, SA, Fondo Ms., fuori inventario, rispettivamente alle cc. 27-27v e cc. 64-66.

⁶⁴ Si vedano G. Serreli, *L'insediamento nel calaritano fra il Regno di Càlari e le prime infedazioni del Regno di Sardegna e Corsica*, «Paraulas», 27, 29, 30 (2007-2008); Id., *The Epigraph of San Saturnino in Solanas (Cagliari, Sardinia)*, in *Identities in touch between East and West: 11th to 21st Century*, cur. L. Gallinari, H. Abdelnaby, Bern 2022, pp. 111-130; Livi, *Villaggi e popolazione* cit., pp. 221-222.

⁶⁵ ASCCa, SA, Fondo Ms., fuori inventario, c. 67v.

cune già designate, per permettere la comunicazione costiera tra la costa orientale e il Golfo degli Angeli che si apriva proprio con Capo Carbonara e al centro del quale si affacciava Cagliari, la capitale del Regno. Andava, cioè, aggirato in sicurezza il vertice sud est dell'isola.

Inoltre, il de Lecca suggeriva di ripristinare la vecchia «torre dove stavano li corallatori», che in altra sede ho identificato con il nucleo centrale di Fortezza Vecchia, attualmente esistente, perché vigilava sul porto principale⁶⁶. Il porto di Carbonara, infatti, permetteva il riparo anche di grosse imbarcazioni in qualsiasi condizione di mare, e per questo ebbe un ruolo chiave fin dall'antichità e, soprattutto, nel Medioevo, pur esistendo nei dintorni una serie di scali minori di cabotaggio⁶⁷.

Se per quanto riguarda la rifondazione secentesca di Teulada è verosimile che le proposte di Giovan Battista de Lecca siano state tenute in considerazione dall'imprenditore ligure Pietro Porta, i suggerimenti dati per Carbonara e per la costa sud orientale non vennero mai messi in pratica; il territorio sud orientale – nonostante le potenzialità produttive – rimase spopolato fino alla seconda metà dell'Ottocento (frequentato solo da sporadici contadini e allevatori) quando venne rifondata Carbonara che successivamente prese il nome di Villasimius; gli altri centri minori nello stesso tratto di costa si sono sviluppati a partire dall'ultimo quarto del secolo scorso anche per attrazione turistica, quando tutta la costa sud orientale ha ripreso vitalità con la valorizzazione legata alle vacanze balneari. Pure in questo caso il porto di Carbonara, oggi vivace porticciolo turistico, potrebbe essere ulteriormente valorizzato promuovendo anche

⁶⁶ Si vedano G. Serreli, *...fabricar en su continente torres y bastiones... I problemi dell'organizzazione difensiva nel Regno di Sardegna nella prima metà del XVI secolo*, in *Contra Moros y Turcos*, cit., vol. I, pp. 209-218, e Id., *Le opere di difesa delle attività produttive nel Regno di Sardegna nel XVI secolo. Il caso di Capo Carbonara*, «RiMe. Rivista dell'Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea», 1 (2008), pp. 121-131.

⁶⁷ Tale snodo fu da sempre strategico per il controllo della parte meridionale dell'isola, come si evince anche dalla pace tra Pisa e Genova siglata nel 1288; si veda P. Tola, *Codex Diplomaticus Sardiniae*, tomo I, Torino 1868 (ristampa anastatica a cura di F.C. Casula, Sassari 1984), doc. CXXVII, pp. 419-436.

la sua storia e i suoi beni culturali con gli strumenti offerti dalle più moderne tecnologie: la stessa Fortezza Vecchia con la sua storia plurisecolare potrebbe diventare *hub e genius loci* che guida il turista a immergersi nella storia e nelle tradizioni del luogo.

Alcune considerazioni relative alla valorizzazione turistico-culturale dei porti di Marina di Villasimius e Marina di Teulada

La Sardegna conta un considerevole numero di porti turistici. Secondo una recente analisi, i porti turistici sono 103 a livello regionale; a tale numero sono da sommarsi gli approdi, che per questioni relative agli impatti socio-economici sul territorio di tali infrastrutture, non sono stati considerati⁶⁸.

I porti turistici sardi sono dislocati geograficamente su due grandi aree più importanti e rappresentative: la costa settentrionale, che va da Alghero a Olbia, ricoprendo tutti i porti della famosa Costa Smeralda, e quella meridionale, da Villasimius a Sant'Antioco, ricoprendo l'area di Cagliari, sulla quale si sofferma il presente contributo.

In linea generale, per struttura, organizzazione e servizi, i porti turistici sardi rappresentano un amalgama eterogenea. Alcuni, soprattutto quelli presenti nelle più rinomate località balneari, garantiscono standard organizzativi e qualità di servizi di eccellenza e possono competere senza sfigurare con i più importanti porti turistici internazionali. Altri, invece, si rivolgono ad un segmento di clientela meno esigente, sono gestiti da piccole realtà organizzative, perlopiù private, che garantiscono i servizi essenziali. Tutti, comunque, rappresentano una infrastruttura importante per l'economia locale, sia quella più strettamente legata al turismo sia quella connessa a settori di supporto, quali cantieristica e rimessaggio, per esempio, che sono meno inclini alla stagionalizzazione e si caratterizzano per operare in tutti i periodi dell'anno.

⁶⁸ L'analisi è stata portata avanti da Antonio Cocco nell'ambito del presente Progetto *Recovering and representing the identity of minor ports in Southern Italy (peninsular and islands) between the Middle Ages and the Modern Age for the inclusion and sustainable development of coastal areas* (CUP B53D23031250001).

Per quanto riguarda i casi studio presi qui in esame, il porto di Marina di Villasimius si trova nei pressi del centro abitato di Villasimius tra lo stesso agglomerato urbano, lo Stagno di Notteri e il promontorio di Capo Carbonara. Questo approdo e il suo retroterra conservano gli evidenti segni e la testimonianza di un importante passato, con la presenza della Fortezza Vecchia (risalente al XVI sec., forse su strutture precedenti); infatti, fin dalla preistoria questo territorio e le sue cale furono strategiche per la navigazione e fin dal medioevo e dalla prima età moderna proprio questo scalo assunse una notevole importanza tanto da essere vigilato da un sistema di apprestamenti difensivi⁶⁹. Attualmente questo è da considerarsi uno dei porti turistici più importanti della costa meridionale della Sardegna, composto da una diga di sopraflutto, sviluppata in tre bracci, e da una diga di sottoflutto a nord; vede la presenza di due pontili fissi e sette banchine galleggianti, per un totale di natanti ospitabili pari a 800.

Il Porto di Marina di Teulada si trova a poca distanza dalle spiagge di Portu S'Arena, Portu Tramatzu e Tuerredda e dista circa 8 km dal centro abitato. Anche questo tratto di costa con i suoi accoglienti porti ha una storia che affonda le sue radici nell'epoca antica; dopo il periodo di abbandono durante i secoli del basso medioevo, riacquistò notevole importanza a partire dai ripopolamenti e dalla costruzione del sistema di difesa costiera al principio del XVII secolo, che favorirono l'impianto di numerose imprese legate al mare⁷⁰. Attualmente il porto è composto da una diga di sopraflutto su due bracci, a sud e da una diga di sottoflutto, per un totale di natanti ospitabili pari a 250.

allo stato attuale entrambi i porti sono gestiti da operatori privati.

Il ruolo dei porti turistici, anche di questi presi in esame, relativamente allo sviluppo dell'economia locale dei territori costieri è innegabile. Innanzitutto, il turista nautico è un turista che ha come motivazioni l'evasione della routine, il riposo, l'isolamento, il desi-

⁶⁹ Si vedano G. Serreli, ...*fabricar en su continente torres y bastiones...* cit., vol. I, pp. 209-218, e Id., *Le opere di difesa delle attività produttive* cit., pp. 121-131, con la bibliografia ivi citata.

⁷⁰ *Teulada. Storia e società*, cit.

derio di conoscere luoghi e persone⁷¹ ed è quindi attratto da tutto ciò che si distingue dalla sua quotidianità, dai paesaggi di pregio agli aspetti più intrinseci dell'identità e dalla storia dei luoghi e delle persone che visita. Data la necessità di avere a disposizione un'imbarcazione più o meno grande e di servizi che presuppongono l'utilizzo di infrastrutture dedicate, generalmente questo turista ha una buona capacità di spesa sia relativamente ai servizi presenti in porto sia una volta sceso a terra.

Il turista nautico, nelle sue motivazioni e aspirazioni durante il viaggio, non si discosta quindi dai desideri del turista marino-balneare tout court, che richiede servizi sempre più improntati alla sostenibilità, in particolare ambientale, e che vuole visitare dei luoghi autentici e con spiccata identità e profondità storica⁷².

In questo senso il recupero delle informazioni storiche circa l'identità dei porti e la loro sistematizzazione in contenuti promozionali, divulgativi e analitici permette di operare su svariati fronti operativi:

- la creazione di contenuti ed elaborati, perlopiù digitali, volti alla comunicazione e promozione dei luoghi/destinazioni in modo da creare interesse circa quella particolare località;
- la creazione di contenuti storici scientificamente curati ma con un linguaggio divulgativo e accattivante, fruibili negli stessi luoghi cui si riferiscono, al fine di creare una esperienza per lo più autentica, coinvolgente e originale, possibilmente con allestimenti multimediali immersivi e interattivi;
- la messa a disposizione di tali informazioni, scientificamente rigorose, ai decisori privati e pubblici, in modo che essi possano utilizzarle nella definizione delle decisioni di investimento pubbliche e private rilevanti per il tessuto economico locale, nella definizione di

⁷¹ C. Benevolo, *Turismo Nautico, una sfida per il “Destination Management”*, «Rivista di Scienze del Turismo - Ambiente Cultura Diritto Economia», 3 (2010), pp. 105-129.

⁷² G. Del Chiappa - S. Usai - A. Cocco - M. Atzeni, *Sustainable Tourism Development and Climate Change: A Supply-Side perspective*, «Journal of Tourism, Heritage& Services Marketing», 2, vol. 4 (2018), pp. 3-9.

piani e strategie di sviluppo e non da ultimo, perché tale informazioni siano messe a disposizione, gratuitamente, alla popolazione tutta, in modo tale che la conoscenza dei fatti ed elementi storici rilevanti divenga patrimonio di tutta la comunità locale.

Ma come è possibile rendere accessibili queste informazioni in maniera attraente e godibile per tutte le tipologie di fruitori? Affinché l'immenso patrimonio materiale e immateriale di queste realtà sia reso accessibile al grande pubblico è possibile, se non necessario, ricorrere alle moderne tecnologie innovative, capaci di offrire al visitatore un'immersione completa nella storia, raccontata in maniera coinvolgente. Possono essere utili, in questa prospettiva, le varie esperienze maturate dal CNR-ISEM: nell'ambito di questo Istituto e con la guida e collaborazione del suo personale sono stati realizzati alcuni percorsi didattici e museali di valorizzazione storica, animati dalla filosofia comune di far parlare in prima persona oggetti, monumenti e personaggi storici, offrendo ai visitatori di tutte le età un'esperienza immersiva e interattiva⁷³.

⁷³ In generale si vedano M. G. Mele - G. Serreli - F. Casu - O. Merone, *Torri Multimediali. La torre come interfaccia*, in *Open Space della Ricerca*, Roma 2007, p. 24; lid., *La torre come interfaccia*, in *Primavera italiana. Italia in Giappone. Tecnologie dell'Informazione e della comunicazione culturale*, Roma 2007, pp. 81-82; G. Serreli, *Centro di documentazione e comunicazione sul castello di Marmilla. Laboratorio didattico permanente*, in *Patrimonio Culturale e Ricerca Scientifica dalla domanda storica all'offerta tecnologica*, cur. L. Cessari, A. L. D'Agata, Roma 2008, p. 47. Il CNR-ISEM è stato ideatore e artefice, oppure ha collaborato alla realizzazione dei seguenti progetti: il MudA a Las Plassas (*MudA Museo Multimediale del Regno di Arborèa. Catalogo*, cur. G. Serreli, Las Plassas 2016; G. Serreli, *Il MudA (Las Plassas, Sardegna) per valorizzare e trasmettere il Medioevo arborense. Pregi e criticità*, in *Teaching and valuing the History of Sardinia. Reflexions, Experiences and Best Practices*, cur. E. Martí Sentáñes, Cagliari 2017, pp. 223-241; Id., *Il castello di Marmilla (Las Plassas, Sardegna) e il Museo MudA: una proficua esperienza di valorizzazione e le sue criticità*, in *Defensive Architecture of the Mediterranean*, vol. 16, cur. G. Islami, D. Veizaj, Tirana 2024, pp. 289-296); la Torre multimediale di Chia a Domusde Maria (<https://www.youtube.com/watch?v=0pTyJXJgP4E>); il Museo "Turcus & Morus" di Gonnostramatza (<https://www.turcusemorus.it/>).

Finito di stampare nel mese di gennaio 2026
presso le Officine Tipografiche Aiello & Provenzano
Bagheria (Palermo)

