

CONTRIBUTI VARI

CARMELANA NUVOLI

IL CONTRABBANDO IN SARDEGNA
NEL PRIMO TRENTENNIO DELL'OTTOCENTO

La preoccupazione per la diffusione del contrabbando aumentò in modo significativo in età moderna quando la capacità di controllare le attività economiche divenne la misura della forza e dell'efficienza degli Stati. La sottrazione di parte delle entrate erariali costituiva, una lesione degli interessi finanziari e una prova evidente di debolezza. L'esigenza di affermazione politica e militare determinò anche nel regno di Sardegna un indirizzo economico rivolto al potenziamento degli introiti fiscali. Per questo motivo la repressione dei traffici illegali diventò un obiettivo prioritario del governo sabaudo e le numerose disposizioni legislative adottate tra Sette e Ottocento ne sono una testimonianza.

Il concetto di contrabbando mutò nel tempo. Nel saggio pubblicato nel 1897 dal segretario dell'Intendenza di Finanza di Sassari si affermava che originariamente tale reato comprendeva esclusivamente la violazione del diritto spettante allo Stato sui dazi di confine. In seguito il termine venne utilizzato per designare anche la lesione di altri interessi finanziari statali quali i diritti di monopolio

sulla produzione e sulla vendita del sale e del tabacco e alcune tasse di fabbricazione ⁽¹⁾.

In questa sede si tratterà dei modi d'esercizio, delle cause, dei luoghi e dei protagonisti di una fattispecie ristretta, il contrabbando doganale marittimo, consumato all'ingresso delle dogane portuali o in altri punti della costa per economizzare i diritti di entrata e di uscita delle merci.

L'entità del commercio clandestino sardo sfugge a qualsiasi rilevazione statistica tanto generale che circoscritta per aree geografiche o per settori merceologici. La documentazione consultata non consente di ricostruirne la portata in termini quantitativi, né riguardo al valore economico, né al numero dei protagonisti coinvolti, né ai capitali impiegati e neppure in riferimento all'incidenza sul commercio legale ⁽²⁾. Per altri versi tuttavia il fenomeno è descritto con tale dovizia di particolari da permettere l'individuazione di alcuni modelli.

I criteri di valutazione a cui fare riferimento per ricavare una classificazione del contrabbando sono diversi: l'area di diffusione, la tipologia dei protagonisti coinvolti, la frequenza del ricorso, le modalità di svolgimento, la specializzazione o meno per gruppi merceologici, la rete organizzativa, la percezione del reato nella coscienza sociale ecc. Tenendo conto di queste e altre variabili, le categorie individuate comprendono una molteplicità di casi. Il contrabbando «semplice» consumato una tantum dai singoli per eco-

(1) I. SATTÀ, *Il reato di contrabbando doganale*, Sassari, 1897, p. 5.

(2) Un tentativo di valutazione del traffico clandestino di importazione è stato effettuato per lo Stato Pontificio della prima metà dell'Ottocento dal Galli. Fondando i suoi calcoli sulla stima del consumo pro-capite di alcuni importanti prodotti di importazione, lo valutò approssimativamente pari a circa la metà di quello assegnato dalle statistiche ufficiali alle importazioni legalmente sottoposte ad imposizione daziaria: F. BONELLI, *Il commercio estero dello Stato Pontificio nel secolo XIX*, in «Archivio Economico dell'Unificazione Italiana», serie I, v. XI (1961), fasc. II, pp. 16-17.

nomizzare il dazio; quello esercitato sistematicamente, per conto proprio o per commissione, da associazioni di contrabbandieri; quello praticato con la complicità degli impiegati doganali attraverso gli stessi canali del commercio legale; quello che si effettuava in punti del territorio costiero lontani dal controllo governativo; quello avente per oggetto le produzioni dell'entroterra; quello diffuso nei porti con hinterland demograficamente significativi e riguardante i generi d'importazione ecc. Inoltre, mentre in alcune zone il traffico di frodo assumeva la configurazione di una vera e propria rete parallela e organizzata dello scambio, in altre aveva carattere più episodico, dipendendo dal verificarsi o meno di una serie di circostanze che ne favorivano o scoraggiavano l'esercizio.

I tre modelli di commercio illegale individuati nell'isola non pretendono di avere carattere esaustivo e comprensivo di tutto il contrabbando sardo. Per un certo verso, tuttavia, possono considerarsi rappresentativi di realtà commerciali differenti. Il traffico clandestino sardo-corso, ad esempio, costituiva il prodotto originale e difficilmente esportabile di un sistema economico e sociale davvero singolare. L'economia agro-pastorale gallurese infatti trovava le ragioni della sua prosperità nel ricorso sistematico al furto e all'abigeato. In tale contesto il contrabbando rappresentava l'anello finale di un processo economico che trovava i suoi punti di forza nell'assenza di riferimenti alla legalità. Il contrabbando delle merci d'importazione e quello del grano invece, anche se si riferiscono rispettivamente al porto di Cagliari e di Oristano, non possono considerarsi esclusivi di quei luoghi specie per quanto riguarda le modalità di attuazione. Il commercio di frodo di Cagliari era tipico di tutti i mercati di sbocco interessati da un movimento di merci variegato e considerevole, mentre quello oristanese descrive molto bene il modello fraudolento caratteristico delle zone costiere dove si riversava il surplus produttivo dell'entroterra.

Il periodo di riferimento è il primo trentennio dell'Ottocento, un momento particolarmente difficile per l'isola sia dal punto di vista economico che politico.

Il deprimente scenario produttivo interno contrassegnato, almeno fino al 1824, da una forte diminuzione della produzione granaria e da un ciclo di cattivi raccolti e carestie⁽³⁾, si intrecciava con una situazione politica di forte incertezza. Fino alla convocazione del Congresso di Vienna, la Sardegna venne coinvolta e subì le conseguenze della guerra commerciale tra Francia e Inghilterra. La dichiarata neutralità non la mise al riparo da incidenti diplomatici e dall'applicazione di atti di ritorsione. Per gli atti di pirateria che gli inglesi, contravvenendo agli accordi internazionali, perpetravano contro le navi francesi nelle acque territoriali sarde, ad esempio, i Savoia erano obbligati al risarcimento dei danni⁽⁴⁾. Il ripetersi di questi episodi nel 1808 costrinse la Francia a decretare l'embargo nei confronti del Regno di Sardegna, acuendo la crisi politica ed economica dell'isola e rafforzandone l'isolamento commerciale.

Il ritorno della corte in Piemonte nel 1814 sollevò i sardi dal pesante onere del suo sostentamento mentre la Restaurazione ristabiliva gli equilibri politici europei pre-napoleonici.

Il nuovo assetto territoriale del regno sabauda, che comprendeva anche il Genovesato, apriva ai regnanti nuove prospettive economiche e politiche sul Mediterraneo. La possibilità di partecipare alle correnti di traffico gestite dai genovesi li persuase a dotarsi di strumenti legislativi idonei a sostenere le nuove responsabilità di

(3) Si vedano in proposito: M. LEPORI, G. SERRI, G. TORE, *Aspetti della produzione cerealicola in Sardegna (1770-1848)*, in «Archivio del movimento operaio e contadino autonomistico», nn. 11-13 (1980), p. 230 e F. CORRIDORE, *Storia documentata della popolazione di Sardegna (1479-1901)*, Torino, 1902, pp.54-57.

(4) Sull'argomento si veda: G. MURGIA, *Contrabbando e ordine pubblico in Gallura tra blocco continentale e neutralità del regno di Sardegna (1800-1814)*, in *Studi e ricerche in onore di Girolamo Sotgiu*, v. II, Cagliari, 1994, pp. 9-35.

potenza marittima. Nel 1815 fu istituito per la prima volta il Ministero della Marina ⁽⁵⁾ e l'anno successivo furono emanati i regolamenti sulla marina mercantile e sui porti, che stabilirono la suddivisione del territorio marittimo in circoscrizioni e le prerogative commerciali degli approdi costieri di tutto il regno ⁽⁶⁾.

L'annessione del Genovesato cambiò anche i termini del rapporto tra la casa regnante e la Sardegna in virtù dei numerosi interessi economici che i liguri vantavano nel settore marittimo e commerciale dell'isola. Grazie alla loro intermediazione la Sardegna diventava un mercato più vicino, più controllabile e più sfruttabile. Così, favoriti dalla politica di facilitazioni fiscali del decennio feliciano, costoro accrebbero in misura notevole il peso e il volume dei loro affari commerciali nell'economia locale.

Nonostante la definizione di una disciplina amministrativa marittima e portuale uniforme su tutti i domini sabaudi, dal punto di vista economico la Sardegna continuò ad essere considerata alla stregua di uno stato estero, tanto che venne elaborato un apposito regime doganale per disciplinarne i rapporti con la madrepatria e con le altre nazioni.

Il regolamento delle dogane del 1820, e le successive integrazioni ⁽⁷⁾, costituiscono il frutto dell'opera di razionalizzazione del sistema di riscossione isolano, basato sul principio di avocazione al Regio Patrimonio della totalità dei diritti (appaltati a soggetti pubblici e privati) e sulla fissazione di un'unica tariffa generale.

Non siamo in grado di stabilire in che misura il riordino dell'imposizione abbia influito sul contrabbando, scoraggiandone o

(5) In realtà la durata del ministero fu di soli quattro mesi. L'editto del 17 agosto 1815 attribuì le sue funzioni alla Segreteria di Guerra e Marina: U. MARCHESE, *Industria armatoriale ligure dal 1816 al 1859*, in «Archivio Economico dell'Unificazione Italiana», v. IV (1958), fasc. I, p. 2.

(6) ARCHIVIO DI STATO DI CAGLIARI (d'ora in poi ASC), *Atti Governativi e amministrativi* (d'ora in poi *Aga*), v. 13, docc. 932, 948.

(7) ASC, *Aga*, v. 15, docc. 1015, 1055, 1099, 1118, 1147, 1149, 1174.

rafforzandone l'esercizio. Un primo e documentato effetto della riforma fu il generale aumento dei dazi d'entrata e di uscita, che provocò l'immediata reazione dei commercianti e dei produttori. Molte loro richieste furono esaudite e i ribassi furono concessi specialmente sui prodotti sardi destinati alla Terraferma e su quelli della Terraferma sbarcati nell'isola ⁽⁸⁾. Sembra che i progressivi decrementi tariffari, talvolta superiori al 50% del valore iniziale, potessero costituire un motivo più che sufficiente a dissuadere dal ricorrere alla clandestinità perlomeno chi si occupava della commercializzazione delle merci favorite dalla revisione daziaria. In realtà, molto più frequentemente, la contemporanea adozione di disposizioni che obbligavano ad ottemperare a nuove procedure burocratiche annullavano i vantaggi stabiliti a livello tariffario. La normativa sull'esportazione delle pelli e del bestiame ⁽⁹⁾ e quella sull'importazione di tessuti, pelletterie e di piccoli manufatti ⁽¹⁰⁾ degli anni venti, ad esempio, resero talmente gravoso l'esercizio del commercio di questi articoli da rendere praticamente ininfluenza la simultanea riduzione dei dazi.

Più che una politica tariffaria eccessiva, a spingere il commerciante verso la clandestinità era il disbrigo di lunghe e rigide operazioni burocratiche, che per giunta non erano in grado di garantire l'efficienza e l'efficacia dell'attività di scambio. Il contrabbando consentiva soprattutto di risparmiare tempo e conseguentemente

(8) I ribassi più significativi furono introdotti dalle carte Reali del 16 settembre 1824 e del 13 novembre 1826: *Ibidem*, docc. 1118, 1147.

(9) La normativa fu stabilita allo scopo di arginare il fenomeno dell'abigeato e garantire la legittimità del titolo di proprietà: ASC, *Segreteria di Stato e Guerra* (d'ora in poi SSG), serie II, v. 1505, Cagliari 2 febbraio 1822; v. 1506, *Istruzione per gli incaricati della spedizione dei bollettini pel bestiame e pelli che si estrarranno nei luoghi ove non risiedono i Ministri di Giustizia* e Cagliari 16 marzo 1824.

(10) L'articolo 21 stabiliva l'obbligo di bollatura e piombatura di questi articoli: ASC, *Aga*, v. 15, doc. 1015.

di accrescere la vantaggiosità dell'affare. Che la tassazione delle merci non ne costituisse la causa principale è dimostrato dal caso sardo-corso. In Gallura, infatti, i contrabbandieri versavano ai pastori che gestivano il commercio illegale una sorta di «tassa di frodo», pari a quella dovuta per legge all'erario ⁽¹¹⁾. Erano motivi diversi da quelli fiscali, dunque, a incoraggiarli verso un'attività così rischiosa. La snellezza e l'elasticità assicurate dall'organizzazione clandestina rappresentavano una contropartita più che vantaggiosa.

Che il contrabbando fosse «per sua natura pronto a seguire le proibizioni come l'ombra segue il corpo» ⁽¹²⁾ ben riassume la convinzione di quanti intravedevano nella politica vincolistica la causa principale della recrudescenza del fenomeno. Data l'impossibilità di provarne la veridicità col supporto di dati, la validità di tale affermazione poggia sulla testimonianza di coloro che, per motivi istituzionali o professionali, dovettero fare i conti col problema e proposero soluzioni per arginarlo.

In realtà, tra le cause denunciate dai contemporanei in primo luogo figuravano quelle legate alla difficoltà di vigilare su un territorio costiero vasto e ricco di insenature e alla mancanza di un'organizzazione di controllo efficiente, dotata di adeguate infrastrutture

(11) Così affermava nel 1779 il console francese Durant in una memoria sul contrabbando sardo-corso: «Il est pourtant vrai que ce commerce clandestin que les Bonifaciens font dans le côtes dépeuplées de la Galloure n'est pas tout à fait exempt d'impôts, car ils sont obligés de payer un droit aux pasteurs sardes qui ayant fixé leurs cabanes auprès de quelque cale ou port depeuplé s'en sont rendus les maîtres en toute souverainet. Ils ne permettent aucun embarquement à moins qu'ils ne soient payés d'un prétendu droit de traite appelé communement le droit de caleffes, qui est pour moins aussi fort que celui exige par le Roy»: C. SOLE, *Aspetti economici e politici del contrabbando tra la Sardegna e la Corsica nel XVIII secolo*, in «Studi Sardi», a. XIV (1957), p. 211. Di un «diritto solito esigersi in corrispettivo alle loro fatiche» da parte dei pastori galluresi riferisce anche A. BONGINO, *Relazione dei vari progetti sovra diverse materia che riflettono la Sardegna*, in *Il riformismo settecentesco*, a cura di L. BULFERETTI, Cagliari, 1966, p. 218.

(12) La frase di Carlo Cattaneo è riportata da B. CAZZI, *Il commercio*, Torino, 1975, p. 14.

(torri, armi, barche guardacoste) e di personale competente e fidato. Molto frequentemente perciò le disposizioni governative prevedevano, oltre all'inasprimento delle pene, anche quello delle procedure doganali. Per ovviare alla mancanza di personale, ad esempio, non tutti i porti e le spiagge isolani erano abilitati come «caricatori» di derrate e ancora meno erano quelli dove era consentito lo sdoganamento delle merci provenienti dal continente ⁽¹³⁾. In tal modo le esigenze statali per il controllo delle attività commerciali entravano inevitabilmente in contrasto con quelle del commercio. Accadeva infatti che, per evitare le spese di trasporto fino ai porti autorizzati - che in un'isola priva di strade incidavano in misura notevole sul costo finale del prodotto - i commercianti preferissero praticare il contrabbando nelle cale più vicine ai luoghi di produzione. Proprio i vincoli che avrebbero dovuto scoraggiarne il ricorso, paradossalmente diventavano la causa principale della recrudescenza del fenomeno clandestino.

Parte considerevole dell'attività di repressione era indirizzata inoltre a frenare il preoccupante problema della corruzione, di cui erano facile preda gli impiegati degli uffici doganali. La forte propensione che dimostravano nel farsi coinvolgere era la logica conseguenza del fatto che, prima del 1820, quasi tutti i membri della delegazione incaricata dell'ispezione delle imbarcazioni o non ricevevano alcuna indennità o erano retribuiti con compensi molto modesti. Ma anche dopo l'entrata in vigore del nuovo regolamento do-

(13) La riforma doganale del 1820 attribuì la qualifica di «caricatori» di derrate a Porto Torres, Alghero, Bosa, Oristano, Carloforte, Sant'Antioco, Cagliari, Muravera, Tortoli, Orosei, Siniscola, Terranova, La Maddalena, Longonsardo e Castelsardo. Solo Cagliari e Portotorres tuttavia godevano della prerogativa di «Principaltà», che attribuiva loro la possibilità di effettuare operazioni di sbarco e custodia delle merci straniere. Alghero, Bosa, Oristano, Sant'Antioco, Tortoli, Orosei e Terranova invece potevano sdoganare articoli d'importazione ma dovevano metterli subito sul mercato. Negli altri porti poi le operazioni di sbarco erano vietate o concesse limitatamente al fabbisogno della popolazione: ASC, *Aga*, v. 15, doc. 1015.

ganale, col quale si attribuì a tutto il personale di qualsiasi grado il diritto di ricevere uno stipendio ⁽¹⁴⁾, non venne meno la collusione con i contrabbandieri.

Il coinvolgimento di coloro che avrebbero dovuto combatterli era la caratteristica comune delle diverse tipologie dei traffici illegali. Ad eccezione del sistema corso-gallurese - che si serviva di strumenti e di canali differenti da quelli del commercio legale -, è difficile pensare che in dogane come quelle della Sardegna, in cui non si registravano, se non eccezionalmente, grossi movimenti commerciali, le attività di frodo potessero sfuggire al controllo dell'amministrazione doganale. Vi erano sicuramente i tempi e i modi di effettuare le verifiche, ma mancava la volontà di debellare un fenomeno che offriva molti vantaggi anche agli impiegati implicati.

Non a caso i giudizi che riguardavano il personale delle dogane erano molto negativi, e per alcune categorie addirittura pessimi. Quella verso cui si nutrivano i maggiori pregiudizi era il corpo dei Preposti, addetto alla sorveglianza delle sedi doganali e al pattugliamento delle coste. La loro complicità era considerata indispensabile per la riuscita della frode perché durante il giro di perlustrazione potevano avvistare i bastimenti dei contrabbandieri. Nel 1827 il Direttore delle Regie Gabelle esprimeva il proposito di sostituirli con Commissari alle Brigate con la «speranza – affermava – di poter avere con questo mezzo dei soggetti meritevoli di confidenza, soggetti di cui manco assolutamente in questo momento» ⁽¹⁵⁾.

Non era migliore d'altra parte la fama di chi sorvegliava i litorali dal mare. Le barche guardacoste erano «comandate da persone che né sapevano, né avevano zelo pel servizio», le cui «premure

(14) *Ibidem*.

(15) ARCHIVIO DI STATO DI TORINO SEZIONI RIUNITE (d'ora in poi ASTSR), *Sardegna*, 2° Elenco, mazzo 18, fasc. 81, *Copia di lettera scritta dal Direttore delle Regie Gabelle in Sardegna all'Ill.mo Signor Intendente Generale del Regno in data 15 febbraio 1827*.

erano dirette a mantenersi nella percezione della loro mercede». La situazione era ancora più grave se si considera che il pericolo di contrabbando proveniva proprio da questi marinai che, prima di essere assunti dall'amministrazione doganale, «si distinguevano in questo genere di raggio» (16).

Alle caratteristiche morali si deve aggiungere l'effettiva inadeguatezza dei mezzi messi a loro disposizione. Le barche dei guardacoste erano troppo piccole e leggere per avere qualche probabilità di successo con i contrabbandieri. Il personale di terra del «servizio attivo» era insufficiente a garantire una costante ed efficiente vigilanza sui circa 1.900 chilometri di coste (17). In queste condizioni era molto più facile che costoro, allettati dalle speranze di guadagno, venissero fagocitati all'interno del sistema economico degli «sfrosi», divenendo i punti di forza dello stesso.

La *Relazione* di Antonio Bongino, Intendente Generale durante il Ministero Bogino, individuava come zone interessate dal traffico clandestino la marina di Cagliari tra villa San Rocco e Pula, le spiagge di Teulada, l'isola di Sant'Antioco, l'Asinara, Capo Figari e i territori vicini a Terranova, le spiagge di Posada e Siniscola e alcune zone della Baronia di Orosei (18). La mappa settecentesca dei contrabbandi comprendeva inoltre le marine della Nurra e le coste di Arbus e Guspini (19), mentre una memoria del 1811 indicava Porto Conte, Capo Galera, Oristano e «più scandalosamente e nella

(16) *Ibidem*, mazzo 26, s.d.

(17) La difficoltà di stabilire il numero ottimale di Preposti da dislocare lungo le coste nasceva proprio dall'estensione delle medesime. Secondo l'Intendente Generale nemmeno con duemila uomini (ve ne erano circa duecento subito dopo l'entrata in vigore del regolamento doganale del 1820) sarebbero state sufficientemente garantite dai contrabbandieri: *Ibidem*.

(18) A. BONGINO, *Relazione* cit., p. 220.

(19) G. MURGIA, *Contrabbando e ordine pubblico* cit., p. 12.

massima parte» Cagliari come punti nevralgici del trafugamento di articoli di importazione ⁽²⁰⁾. È difficile stabilire in che misura questi luoghi continuarono ad essere sede delle attività di commercio clandestino nel periodo preso in esame, ma soprattutto dopo l'entrata in vigore delle riforma doganale. Il solo dato certo sembra essere il fatto che nessun cambiamento significativo interessò la zona del contrabbando isolano per eccellenza. Quasi tutta la documentazione settecentesca e del primo Ottocento infatti conferma le proporzioni allarmanti che il fenomeno ricopriva nelle coste dirimpetto alla Corsica, al punto da assumere una valenza del tutto particolare. Non sorprende perciò che la normativa contro il contrabbando emanata nel corso del XVIII secolo ⁽²¹⁾ vi facesse esplicito riferimento, considerandola come la manifestazione più originale e più difficile da debellare che assunse l'attività commerciale clandestina. Afferzioni come quelle che riferivano di un'attività esercitata «sfacciatamente e in quantità sterminata» ⁽²²⁾ non lasciano dubbi sull'entità del fenomeno e sull'impotenza del governo a porvi rimedio.

1. Un caso particolare: il contrabbando sardo-corso

Il frequente e ingente traffico che i galluresi intrattenevano con i bonifacini fu motivo di forte preoccupazione per il governo sabauda fin dall'inizio del Settecento. La vicinanza con la Corsica, l'orografia e la particolarità delle coste costituivano le condizioni

(20) ARCHIVIO DI STATO DI TORINO (d'ora in poi AST), *Sardegna, Economico*, (d'ora in poi SE) cat. 8°, Cagliari 13 febbraio 1811.

(21) L'editto regio del 1767, ad esempio, fu promulgato con l'obiettivo principale di arginare il contrabbando corso-gallurese. Sulla normativa sabauda contro il contrabbando si veda A. ARGOLAS, A. MATTONE, *Ordinamenti portuali e territorio costiero di una comunità della Sardegna moderna*, in *Da Olbia ad Olbia*, a cura di G. MELONI e P. F. SIMBULA, v. II, Sassari, 1996, pp. 146-155.

(22) S. PIRA, *La Gallura nel Settecento: una repubblica montanara tra contrabbando e banditismo*, in *Studi in onore di Girolamo Sotgiu*, v. II, Cagliari, 1994, p. 103.

naturali ideali per il contrabbando, che non aveva niente dell'improvvisazione e dell'occasionalità riscontrate in altre aree isolate. In Gallura il suo esercizio avveniva in base a precise norme consuetudinarie radicatesi nel tempo, che le conferivano il carattere di una vera e propria organizzazione commerciale parallela a quella legale.

La distanza di appena 12 chilometri dalle coste corse aveva favorito i contatti fra le due isole creando, oltre a quelle affinità linguistico-culturali che ancora oggi è possibile riscontrare ⁽²³⁾, dei veri e propri legami economici. La zona costiera vicina a Bonifacio costituiva lo sbocco più immediato per la produzione agro-pastorale delle campagne galluresi, dalle quali veniva sottratta clandestinamente attraverso una fitta rete di complicità che coinvolgeva produttori, incettatori, patroni e, talvolta, autorità amministrative dell'una e dell'altra parte. Come rinunciare ai vantaggi di un mercato di consumo facilmente raggiungibile e alla sicurezza offerta dalle spopolate coste galluresi, frastagliate, ricche di cale e sprovviste di un sistema di controllo adeguato?

Qualche anno prima della sua morte Pietro Francesco Maria Magnon, l'ufficiale regio incaricato della colonizzazione di Santa Teresa ⁽²⁴⁾, scriveva: «non è sorprendente, che fra tante cale, trovino

(23) È plausibile, anche se difficilmente documentabile, che «nell'entroterra posto immediatamente a ridosso delle due fasce costiere che si fronteggiano a vista d'occhio, e segnatamente in quello sardo, sia avvenuto un lento ma ininterrotto processo di compenetrazione etnica, mediante il flusso e il riflusso ora in un senso ora nell'altro, a volte solo temporaneo e a volte definitivo, di singole persone o di intere famiglie, mosse da necessità economiche o spinte da esigenze di sicurezza. Tali spostamenti [...] si possono seguire via via con maggiore precisione fin dai primi decenni del XVIII secolo, da quando cioè, con il popolamento in forma stabile delle isolette dell'arcipelago (allora chiamate Isole Intermedie) il fenomeno attirò l'attenzione dei governanti e assunse un significato non solamente economico, ma anche politico e militare»: C. SOLE, *Politica, economia e società in Sardegna nell'età moderna*, Cagliari, 1978, pp. 95-96.

(24) P. AMAT DI SAN FILIPPO, *Delle colonie in Sardegna specialmente di quelle stabilite sotto il governo sabauda (1788-1824) e della convenienza di promuovere la colonizzazione come principale strumento di rifiorimento economico dell'isola*, Cagliari, 1867, p. 27.

li frodatori, il modo di caricare nonostante tutta la vigilanza dei Regi legni, per la facilità di rinvenire i generi nei selvosi nascondigli dei pastori, soli abitanti di quegli immensi deserti, mentre il Canale non avendo che appena otto miglia di larghezza da Santa Teresa a Bonifacio, sebbene alquanto si allarghi a levante, e a ponente, lascia di somministrare tutta l'agevolezza d' eseguire un caricamento in una notte, e di portarlo in Corsica prima del giorno» (25).

Ad attribuire i caratteri che facevano del contrabbando gallurese una tradizione difficile da debellare concorrevano una complessità di fattori che nel corso degli anni erano stati gli artefici del suo radicamento nel sistema economico dell'estremità nord-orientale della Sardegna. Il favore degli elementi naturali infatti, sebbene avesse costituito, almeno originariamente, la componente indispensabile dell'avvio dei contatti tra le due isole, non giustificava la frequenza con cui i contrabbandieri praticavano un'attività così pericolosa, punita molto severamente dalla legislazione sabauda. Le imbarcazioni sorprese con merci di frodo a bordo erano soggette al sequestro, alla confisca del carico e all'arresto di tutto l'equipaggio (26). A correre i rischi maggiori erano i corsi che si muovevano da un'isola all'altra sulle loro piccole imbarcazioni, leggere e veloci, facilmente occultabili tra gli anfratti costieri e abbastanza agili da sfuggire all'inseguimento delle barche guardacoste (27). Proprio perché praticavano un traffico di modeste

(25) AST, SE, cat. 8°, *Pubblica Memoria sulli contrabbandi nella Gallura*, s. d.

(26) Le disposizioni sanzionatorie del contrabbando sono riportate nell'*Editto di S. M. prescrivente diverse provvidenze a riparo de' contrabbandi d'ogni genere, che si commettono nel regno, con altre riguardanti la pesca de' coralli, e le furtive vendite de' medesimi del 1 febbraio 1767*: P. SANNA LECCA, *Editti e Pregoni emanati pel Regno di Sardegna sotto il governo dei Reali di Savoia fino al 1774*, v. I, Cagliari, 1775, pp. 223-231.

(27) Soprattutto per i bonifacini, «provveduti di 29 in 30 gondole, ed altri piccioli bastimenti», il traffico clandestino con i galluresi costituiva la principale, se non l'unica, attività economica: A. BONGINO, *Relazione cit.*, p. 218.

dimensioni, l'applicazione di sanzioni così pesanti era in grado di compromettere definitivamente la loro attività.

Se la gravosità delle pene non era sufficiente a farli desistere, quali altre ragioni potevano spingerli ad affrontare situazioni così pericolose? Innanzitutto il bisogno di derrate che, a causa della «generale sterilità della Corsica», legava il corso al sardo ⁽²⁸⁾. La necessità, dunque, era stata la molla iniziale che aveva spinto i bonifacini alla ricerca di grano, bestiame, pelli e formaggio. In seguito i rapporti di amicizia e di affari stretti con i produttori e i commercianti galluresi avevano rafforzato la loro dipendenza dall'economia sarda.

I vincoli creatisi tra le due popolazioni avevano dato vita ad una sorta di organizzazione commerciale che trovava motivi di consolidamento nell'osservanza, assicurata da entrambe le parti, delle regole del gioco. Il sistema aveva una tale diffusione e un tale radicamento che difficilmente i corsi vi si sarebbero potuti sottrarre senza perdere definitivamente la possibilità di avere i prodotti di cui necessitavano. L'apparato commerciale messo in atto dai pastori, che agivano nella totale impunità forti del controllo che esercitavano sul territorio, era capillare, in grado perciò di manovrare la quasi totalità dei traffici con la Corsica. Secondo il capitano Magnon, inoltre, se anche lo avessero voluto i contrabbandieri bonifacini non avrebbero potuto rompere i meccanismi del traffico illegale, perché i debiti contratti con i pastori per esercitare la loro attività li costringevano a sottostare a qualsiasi arbitrio ⁽²⁹⁾.

Il coinvolgimento dei corsi, dunque, non si può spiegare neppure con la sola vantaggiosità economica. Per un verso il bisogno dei prodotti locali, per l'altro i ricatti economici dei pastori, per un altro ancora i sinceri rapporti di amicizia e di complicità che li lega-

(28) AST, SE, cat. 8°, *Pubblica Memoria sulli contrabbandi cit.*

(29) *Ibidem*, Santa Teresa 7 agosto 1811.

vano alla popolazione gallurese ⁽³⁰⁾ e infine, ma non meno importanti, i vantaggi offerti da un'organizzazione commerciale efficiente e sbrigativa, costituivano, tutti insieme, gli elementi che difficilmente avrebbero potuto indurli a cambiare abitudini.

Stabilire se fossero più i sardi o più i corsi a conseguire benefici da questo sistema organizzato della frode non è un'impresa semplice. Di certo entrambi ne traevano giovamento, ma differenti erano i rapporti di forza che le parti potevano mettere in gioco. Non sembrano esserci dubbi infatti riguardo alla circostanza che i galluresi potevano vantare una bilancia commerciale in attivo con la Corsica e che il contrabbando tra le due isole non avesse carattere compensativo ⁽³¹⁾. Nonostante l'impossibilità di quantificarne l'entità non c'è motivo di ritenere che la composizione del traffico clandestino fosse diversa da quella del commercio legale. Tra il 1828 e il 1829, ad esempio, dal porto di Longonsardo partirono ben 81 imbarcazioni cariche verso la Corsica, ma dalle sue coste ne arrivarono appena 7. Durante tutto il decennio feliciano il 72% delle imbarcazioni dirette da Longonsardo verso la Corsica trasportarono capi vivi; le restanti formaggio, pelli, lardo e grano, mentre le poche provenienti da porti corsi sbarcarono tavole, castagne e terraglia ⁽³²⁾.

Inoltre, anche se per i pastori lo smercio clandestino in Corsica rappresentava una delle migliori opportunità per massimizzare i

(30) In virtù della solidarietà che spesso lega tra loro i complici di atti illegali, tra marinai corsi e pastori galluresi si stabilirono dei rapporti di profonda amicizia. Per la grande distanza che solitamente divideva le capanne dei pastori dagli insediamenti rurali dotati di chiese, accadeva spesso che in occasione di festività religiose o di celebrazione di sacramenti, i pastori decidessero di recarsi a Bonifacio con le loro famiglie. Ospiti nelle case dei marinai, assolvevano agli obblighi imposti dai riti religiosi o facevano battezzare i loro figli: A. ASOLE, *Le operazioni di contrabbando nella Gallura del secolo XVIII*, in «Quaderni bolotanesi», 16 (1990), pp. 354-355.

(31) In proposito si veda C. SOLE, *Aspetti economici e politici del contrabbando tra la Sardegna e la Corsica nel XVIII secolo*, in «Studi sardi», a. XIV (1957), pp. 192-194.

profitti della loro attività, non costituiva tuttavia l'unica possibilità di sbocco della produzione agro-pastorale, che trovava acquirenti di rilievo anche nei mercati continentali. Per la Corsica meridionale invece privarsi dei prodotti sardi significava mettere a repentaglio la sopravvivenza di un'intera comunità. È molto probabile perciò che quanto riportato dallo stesso Magnon a proposito dell'impossibilità dei corsi di sottrarsi ai meccanismi del commercio parallelo, corrispondesse alla realtà dei fatti. Il potere contrattuale dei pastori galluresi era di gran lunga superiore a quello degli interlocutori perché faceva leva su una maggiore possibilità di scelta. Poteva accadere tuttavia che circostanze esterne intervenissero a modificare i rapporti di forza. Durante il blocco continentale, ad esempio, l'embargo imposto dalla Francia al Regno di Sardegna sottrasse alla produzione agro-pastorale della Gallura i mercati di sbocco continentali e fece della Corsica la destinazione obbligata⁽³³⁾. È difficile pensare che questo fatto non abbia contribuito a ridimensionare il potere di contrattazione rispetto ai commercianti corsi.

Il complesso delle motivazioni che alimentavano il contrabbando aveva persuaso i funzionari regi ad interrogarsi sul modo di convincere chi vi ricorreva a optare per le strutture legali, consapevoli tuttavia che l'estrema competitività delle procedure clandestine consentiva ai produttori e agli acquirenti un notevole risparmio di tempo. I pastori detti «punteri»⁽³⁴⁾, infatti, quando venivano a sapere di partite da esportare, accendevano dei fuochi segnaletici. Nel corso della stessa notte i bonifacini erano in grado di effettuare il carico e di ripartire⁽³⁵⁾.

(32) ASC, *SSG*, serie II, vv. 1197-1200.

(33) G. MURGIA, *Contrabbando e ordine pubblico* cit., pp. 26-29.

(34) Così li definisce il Bongino per il fatto di esercitare i loro traffici sulle «punte» dei litorali: A. BONGINO, *Relazione* cit., p. 218.

(35) AST, *SE*, cat. 8°, Santa Teresa 7 agosto 1811.

Non si può dire che la stessa celerità ed efficienza caratterizzasse il commercio che passava attraverso la dogana. I commercianti che decidevano di ricorrere alle vie legali non mancavano di sottolineare l'onerosità delle prescrizioni a loro carico. L'Agenzia Patrimoniale, nella quale dovevano eseguire le operazioni doganali, non si trovava come sarebbe stato ovvio sulla costa ma a Tempio, da dove occorreva «dieci ore, per recarsi a Santa Teresa, quasi sette da Vignola, cinque dall'Isola Rossa, otto almeno da Arzachena e Cugnana». Il capitano Magnon sottolineava quanto fosse «gravoso al negozio nazionale il dovere un patrone di bastimento, un passeggiere, un negoziante, fare il viaggio di Tempio con gravi spese, coi pericoli delle critiche stagioni, e dei malviventi», o l'attendere nel porto d'attracco l'arrivo degli agenti patrimoniali dei quali pagava anche le spese di viaggio ⁽³⁶⁾.

La risposta a questo tipo di difficoltà fu il trasferimento dell'Agenzia Patrimoniale a Santa Teresa. La colonia, nonostante fosse stata fondata come baluardo all'attività di frodo tra le due isole ⁽³⁷⁾, in realtà era priva di mezzi che le permettessero di esercitare questo ruolo. L'idea di farne il punto d'imbarco dei prodotti dell'allevamento fu un primo passo in questa direzione, ma non bastava a distogliere i commercianti dal contrabbando. Anche dopo la riforma del 1820, con la quale la colonia divenne l'unico ufficio doganale della Gallura abilitato all'esportazione, i traffici fraudolenti continuarono ad effettuarsi dalle numerose cale, spesso con la complicità degli impiegati gabellieri e del comandante del porto ⁽³⁸⁾.

L'istituzione di un ufficio doganale lungo le coste d'altronde non poteva dare risposta alle contraddizioni economiche e sociali

(36) *Ibidem*, *Pubblica Memoria sugli contrabbandi* cit.

(37) P. AMAT DI SAN FILIPPO, *Delle colonie in Sardegna* cit., pp. 26-29.

(38) Tra tutti i documenti si veda in particolare: ASC, SSG, serie II, v. 1505, Cagliari 5 febbraio 1822.

che alimentavano il contrabbando gallurese. Si consideri in proposito che alcune misure legislative coeve spingevano paradossalmente ancor più verso la clandestinità i pastori e i commercianti dei prodotti dell'allevamento. Per arginare la piaga dell'abigeato, infatti, si era proceduto all'inasprimento della normativa sull'esportazione del bestiame e delle pelli. Oltre alle regole che gli allevatori dovevano rispettare per poter vantare un legittimo diritto di proprietà sugli animali ⁽³⁹⁾, il 22 ottobre del 1822 fu stabilita anche la prassi per ottenere il permesso d'imbarco ⁽⁴⁰⁾. Tutti i commercianti intenzionati ad esportare capi vivi o carni dovevano presentare agli agenti doganali un certificato, il «testimoniale», rilasciato dal Delegato di Giustizia della Curia più vicina, attestante che le bestie erano state acquistate secondo le modalità previste dalla legge. Il documento,

(39) Queste erano le condizioni che gli allevatori erano obbligati ad osservare nell'acquisto e nella vendita di tutti i capi: «quella di dovere ogni proprietario anche d'un solo capo di esso essere munito di una carta comprovante di averlo acquistato in modo conforme alle leggi, comunemente appellato bollettino [...]. Uno, proprietario di tale quantità di bestiame che possa far razza, a luogo del bollettino dev'essere munito di una carta, comunemente detta dominio dalla quale si stralciano i bollettini di quei capi di bestiame individuali che aliena. Quelli che acquista una quantità di bestiame tale che possa formare un gregge si recherà alla Curia locale col medesimo, e coi bollettini dei rispettivi capi, e dimanda di poterlo ridurre tutto ad un solo segno, e ad un solo marchio, che deve all'atto spiegare, e dichiara che d'allora in poi vorrà usare quel segno, e quel marchio in tutto il bestiame, che nascerà dal suo. La Curia gliene accorda il permesso e gli spedisce il testimoniale nelle forme solite che costituisce la carta suddivisata detta dominio». Ciascun proprietario a maggio, per il bestiame minuto, e ad ottobre, per quello grosso, doveva segnare le orecchie di ogni bestia giovane con un taglio, lo stesso indicato nell'atto di dominio. Il marchio a fuoco in una o più parti del corpo invece veniva apposto solo su alcune specie. L'acquisto di nuovi capi avveniva pubblicamente nella Curia che provvedeva al rilascio del «testimoniale» dell'acquisto, il bollettino. Tale certificato doveva contenere la data della compravendita, i nomi dell'acquirente e dell'alienante e tutte le indicazioni relative all'animale, quali il colore, la taglia, la descrizione del segno sulle orecchie ed eventualmente del marchio a fuoco. Tutti coloro che fossero stati trovati senza un legittimo titolo di proprietà, o in possesso di bestie diverse da quelle indicate nei bollettini, venivano accusati di furto e come tali sottoposti al sequestro degli armenti: *Ibidem*, v. 1506, *Istruzioni per gli incaricati* cit. e Cagliari 16 marzo 1824

(40) *Ibidem*, v. 1505, Cagliari 22 ottobre 1822.

che garantiva la legittimità della compravendita, doveva riportare le caratteristiche principali degli animali - il colore o alcuni segni particolari - per evitare che, dopo il controllo effettuato dalla Curia, potessero essere sostituiti con altri rubati ⁽⁴¹⁾. Il primo novembre dello stesso anno le medesime norme furono estese anche ai commercianti di pelli ⁽⁴²⁾.

L'osservanza delle prescrizioni non faceva che rendere più oneroso il ricorso alle vie legali. «I pastori della Gallura – si affermava in una memoria del 1823 –, i quali vivendo dispersi in una vastissima campagna in cui la pastorizia è l'arte primaria, [...], non avendo per altro verso, che una sola Curia cui sono soggetti in Tempio, che dista più ore di strada da tutti i punti del litorale, si lagnano a ragione, che tante volte anche volendo, non sono in grado di osservare quelle formalità senza gravissimo dispendio» ⁽⁴³⁾. Il fatto di disporre di una sola Curia per attestare la legittimità della proprietà e di un solo porto autorizzato all'imbarco, costringeva i proprietari, gli spedizionieri e i commercianti a spostare i capi prima a Tempio e poi a Santa Teresa, con perdite gravissime dovute alle morie lungo il tragitto e alle difficoltà di condurre branchi di animali, per la maggior parte indomiti, attraverso la regione ⁽⁴⁴⁾.

La rigidità dell'organizzazione spinse nello stesso anno il Sotto Ispettore delle Gabelle a sostenere la richiesta di alcuni pastori che rivendicavano il diritto di verificare la liceità del titolo di proprietà nello stesso luogo ove il bestiame doveva essere imbarcato, nonché di caricare i prodotti anche da altri approdi ⁽⁴⁵⁾.

(41) *Ibidem*.

(42) *Ibidem*, v. 1506, *Istruzioni per gli incaricati* cit. e Cagliari 16 marzo 1824.

(43) *Ibidem*, v. 1505, Cagliari 3 settembre 1823.

(44) *Ibidem*, La Maddalena 20 giugno 1823.

(45) Per dimostrare che il ricorso al contrabbando era da attribuire esclusivamente alla gravosità della normativa sull'esportazione, il pastore Bichitto si era impegnato al

Il problema divenne oggetto di discussione fino a quando, il 16 marzo 1824, furono sancite le *Istruzioni per gli incaricati della spedizione dei Bollettini pel bestiame e pelli che si estrarranno nei luoghi ove non risiedono i Ministri di Giustizia* ⁽⁴⁶⁾. Le competenze accordate a questa categoria di dipendenti doganali si limitavano ai casi in cui l'esportazione riguardasse prodotti dell'allevamento della sola Gallura che non fossero già muniti del «testimoniale» della Curia e il cui caricamento dovesse effettuarsi nei centri costieri non presenziati dai Ministri di Giustizia ⁽⁴⁷⁾.

Tali disposizioni, che avrebbero dovuto favorire il riavvicinamento alle vie legali, restarono per la maggior parte inosservate. Ancora nel 1831 il Delegato Consultore della Gallura confermò che le regole che disciplinavano la gran parte delle operazioni di vendita e di esportazione erano ancora quelle della clandestinità. I negozianti continuavano ad acquistare nelle campagne prodotti di incerta provenienza, che poi erano costretti a contrabbandare a causa della difficoltà di ottenere il permesso d'imbarco. Negli ultimi anni del decennio feliciano, ad esempio, dubitandosi della legittimità di alcune compravendite di pelli di capra, a numerosi commercianti era stato negato il rilascio dei certificati, provocando il ristagno di uno dei rami più attivi del commercio locale ⁽⁴⁸⁾.

pieno rispetto della legge qualora fosse stato permesso di imbarcare il bestiame anche dalle cale di Vignola e di Monti Russu. A garanzia di questa promessa avrebbe versato a Tempio una cauzione di circa 1.000 scudi per risarcire l'amministrazione doganale delle eventuali esportazioni illegali. L'allevatore proponeva di «mettere una piccola brigata anche in casa sua se non si vuole piazzare nella vicina torre [quella di Vignola], rispondendo in tutto per essa, e che presentandosi una barca per estrarre alcuni capi di bestiame, dopo essere verificata dal servizio attivo, il proprietario si porterebbe in Longon Sardo per prendere le necessarie spedizioni, e pagarne i dritti spettanti alle Gabelle per poi passare direttamente in Corsica»: *Ibidem*.

(46) *Ibidem*, v. 1506, Cagliari 16 marzo 1824.

(47) *Ibidem*, Cagliari 19 settembre 1823.

(48) *Ibidem*, v. 1509, Tempio 8 febbraio 1831.

I funzionari regi erano consapevoli che l'esatta osservanza della legge contribuisse «a frapporre ostacoli alle grandi contrattazioni». Sembrava infatti che solo la persistenza dell'abigeato e del contrabbando (assunti a normali meccanismi di funzionamento) fossero in grado di assicurare l'efficienza del mercato del bestiame e delle pelli. Gli interventi del governo erano percepiti come corpi estranei capaci solo di compromettere la riuscita degli affari. Il problema del traffico clandestino gallurese era il suo forte radicamento nella regione, dove costituiva la risposta più naturale ed efficace alle esigenze commerciali. Era sul sostrato economico e culturale che occorreva operare perché potesse registrarsi qualche progresso.

Una delle prime difficoltà con la quale occorreva misurarsi era il clima di diffusa illegalità nel quale operava la gran parte dei pastori, che avevano elaborato le proprie regole di vita in secoli d'isolamento. Intorno a costoro erano nate numerose leggende che sottolineavano l'efferatezza degli omicidi compiuti nella campagne e l'innato senso d'insubordinazione a ogni autorità costituita. In realtà essi conducevano la propria esistenza facendo riferimento a modelli economici e culturali del mondo pastorale, e tra questi il contrabbando costituiva un anello importantissimo della loro sopravvivenza. Così affermava il Delegato Consultore della regione: «Il pastore di Gallura, generalmente parlando, non si accontenta della sola custodia dei bestiami alle sue cure affidati, ma rinvestendosi della qualifica di proprietario suole fare dei medesimi uso proprio: egli vende le pelli, ed i cuoi, egli contratta i formaggi, egli smercia il bestiame di scarto, quand'anche non giunge ad appropriarsi dello stazzo, e favorito qual'è, sia dalla lontananza delle popolazioni, sia dalla vicinanza dei litorali, sia dai maneggi dei negozianti il tutto eseguisce impunemente, sebbene il faccia e senza l'intervento della Curia, e ad insaputa del vero padrone. Si estendesse al suo solo bestiame una tale contravvenzione; ma ciò che più conta, si è che animato dalla facilità dello smercio, lo stesso pratica nelle altrui greggie, ed ar-

menti, e da queste dolose contrattazioni gli omicidi e le vendette di sangue ben sovente ne seguitano»⁽⁴⁹⁾.

All'interno di questo ritratto non convince l'idea che i pastori potessero praticare il furto ed il contrabbando all'insaputa dei proprietari. Anche se le condizioni previste dai contratti di affidamento del bestiame erano talmente gravose da giustificare il ricorso a forme illegali di compensazione economica, che consentissero al pastore di sottrarsi alla trappola dell'indebitamento col *comunargio mayor* (il proprietario dei capi affidati)⁽⁵⁰⁾, quest'ultimo doveva esercitare sull'attività dei propri uomini un controllo più rigido di quello che la memoria del funzionario lasci supporre. È più probabile che il mercato di contrabbando con la Corsica vedesse muoversi nell'ombra, come protagonisti principali, proprio i grossi allevatori.

Una conferma a tale ipotesi viene dall'esame di un manoscritto custodito nella Biblioteca Universitaria di Cagliari, databile tra il 1719 e il 1738, che riporta con estrema precisione i nomi di coloro che animavano il contrabbando sardo-corso⁽⁵¹⁾. L'elenco, che include personaggi del calibro del marchese di Villamarina, dimostra il pieno coinvolgimento dei maggiori allevatori e proprietari terrieri galluresi, che senza esporsi in prima persona, ma attraverso l'intermediazione di pastori fidati, gestivano le operazioni di scambio con i commercianti bonifacini. Non sorprende perciò che il pregone

(49) *Ibidem*, Tempio 8 febbraio 1831. A questo proposito il Codice Feliciano stabilì che solo il proprietario potesse vendere il proprio bestiame, non potendo delegare questo compito ad alcuno dei suoi pastori: A. PINO BRANCA, *La politica economica del governo sabaudo in Sardegna (1773-1848)*, Padova, 1928, p. 85.

(50) Sui contratti di affidamento di bestiame della Gallura si veda G. MELE, *Da pastori a signori. Ricchezza e prestigio sociale nella Gallura del Settecento*, Sassari, 1994, pp. 93-103.

(51) L'opera è stata esaminata da A. ASOLE, *Le operazioni di contrabbando* cit., pp. 372-374.

emanato nel 1737 stabilisse la responsabilità dei padroni per i reati commessi dai loro servitori e dai pastori nel caso non li avessero consegnati alla giustizia ⁽⁵²⁾.

Le condizioni di vita di un buon numero di pastori dovevano essere più simili a quelle descritte agli inizi del secolo XIX dal comandante Magnon. L'ufficiale regio spostò il punto d'osservazione sulla responsabilità che «molte penne, così feconde in progetti, come scarse di locali cognizioni e troppo interessate a mascherare il vero» ⁽⁵³⁾, avrebbero avuto nella divulgazione di false notizie sui pastori. La fama di ricchezza che li accompagnava, ad esempio, aveva fatto in modo che nella ripartizione dei tributi gli fosse accollata la quota più alta del Donativo, con la conseguenza di spingerli ancora di più verso l'attività di frodo, la sola in grado di garantire entrate sufficienti a coprire le richieste del fisco. La gran parte di essi, in realtà, conduceva una vita di stenti a causa delle vessazioni del *comunargio mayor* e solo per pochi la fama di feroci e sanguinari banditi poteva dirsi veramente meritata. Il pastore non era necessariamente un malvivente, come ritenevano in molti, e andava distinto dai «tanti ladri, e discoli di cui abbonda ogni popolato, ed anche da tanti banditi ed oziosi vaganti nelle pastoresche terre» ⁽⁵⁴⁾. Erano piuttosto i pregiudizi che avevano contribuito a fare di questa categoria la classe sociale sulla quale scaricare gli oneri fiscali e le responsabilità del contrabbando.

Nonostante le diverse opinioni sulla vita dei pastori galluresi, il loro legame con il banditismo non può essere negato. Nella relazione del vicerè Des Hayes questa connessione viene individuata proprio nell'esercizio del contrabbando. Il villaggio di Aggius veni-

(52) S. PIRA, *La Gallura nel Settecento* cit., pp. 98-99.

(53) AST, SE, cat. 8°, *Pubblica Memoria sulli contrabbandi* cit.

(54) *Ibidem*.

va descritto come un covo di banditi-contrabbandieri irriducibili e spietati ⁽⁵⁵⁾, contro i quali nulla avevano potuto neppure le misure di inaudita severità approntate dal governo per stroncarne l'attività. Asseriva in proposito il comandante Magnon: «Negli anni precorsi una spedizione di settanta, e più uomini per tanti mesi alla Trinità sopra l'Isola Rossa, non produsse che la perdita di bravi soldati uccisi dai feroci Aggesi, senza giungere a frenare i contrabbandi del solo famoso Pietro Addis Mamia, abbenché s'incendiasse il di lui stazzo, e si rovinasse il bestiame. Non ebbe miglior effetto la spedizione del fu Sig.r Cav.r Pandini, ed in questi giorni stessi, è rimasto del pari infruttuoso il giro del Sig.r Commissario Generale di Gallura, che all'indomani del di lui passaggio alla stessa Trinità, a dispetto dei di lui precedenti fiscali, e minacce si fecero in quelle stesse spiagge due imbarcazioni di lardo, e di grano» ⁽⁵⁶⁾. Non era raro inoltre il ricorso all'incendio sistematico delle capanne che tuttavia venivano prontamente ricostruite ⁽⁵⁷⁾.

Il caso di Aggius, proprio perché vedeva coinvolto un intero villaggio, costituiva la manifestazione più clamorosa di un sistema illegale che tuttavia, in forme diverse, riguardava tutta la Gallura. La recrudescenza delle misure repressive era impotente contro un fenomeno diffuso capillarmente; tanto radicato perché accettato dall'intera comunità territoriale. I banditi-contrabbandieri erano protetti dagli abitanti dei villaggi, non tanto per paura di ritorsioni, ma perché la loro attività era in grado di garantire anche la sopravvivenza di tutti ⁽⁵⁸⁾.

(55) F. LODDO CANEPA, *Relazione della visita del viceré Des Hayes in Sardegna (1770)*, in «Archivio Storico sardo», v. XXV (1957), fasc. 1-2, pp. 250-251.

(56) AST, SE, cat. 8°, *Pubblica memoria sulli contrabbandi* cit.

(57) G. MURGIA, *Il contrabbando tra la Sardegna e la Corsica nel XVIII secolo*, in «Etudes corses», XVI (1988), nn. 30-31, pp. 249-250.

(58) Sull'argomento si veda S. PIRA, *La Gallura nel settecento* cit., pp. 92-93.

Gli interventi di carattere repressivo potevano «bensì punire alcuni pochi fraudatori, ma non rimedia[va]no alla furia de' contrabbandi, pel motivo, che l'interesse del momento [era] sempre il primo stimolo del volgo, e che le località [erano] tali, che da[vano] oltre l'allettamento del guadagno, una massima possibilità di riuscita» (59). Questa convinzione era alla base del progetto di lotta al contrabbando formulato dal comandante Magnon. La sua presenza in Sardegna d'altronde rappresentava una risposta diversa da quella repressiva data al problema del traffico illegale. La colonizzazione delle coste, infatti, rientrava tra le iniziative che, attraverso il ripopolamento, perseguivano l'obiettivo di un maggiore controllo del territorio e di promozione di attività economiche.

Nella *Memoria sulli contrabbandi* egli proponeva la modifica del sistema impositivo, che avrebbe dovuto contemplare modalità di riscossione più eque per i pastori; il miglioramento dell'attività giudiziaria; una rigorosa vigilanza da parte delle autorità annonarie sulla produzione granaria; una maggiore efficienza e competenza del personale impiegato presso le dogane; il rafforzamento e la razionalizzazione del sistema amministrativo e di controllo.

È interessante sottolineare come l'ufficiale avesse intuito che il contrabbando costituiva un fenomeno complesso. Come tale, prima di qualsiasi intervento di carattere repressivo, richiedeva un progetto di riforma che fosse in grado di creare un nuovo ordine economico e sociale, all'interno del quale anche il traffico clandestino, perdendo progressivamente il requisito della vantaggiosità e dell'impunità, avrebbe cessato di essere per chi vi ricorreva la via più naturale del commercio.

Ma forse fu il tentativo ambizioso e rivoluzionario di cambiare gli equilibri tradizionali della società gallurese che, paradoss-

(59) AST, SE, cat. 8°, *Pubblica memoria sulli contrabbandi* cit.

salmente, lo portarono a morire nel 1814 per mano di un pastore. L'opera di riabilitazione e di difesa che aveva fatto di questa categoria non era bastato a metterlo al riparo dall'ostilità che i pastori nutrivano nei confronti di ogni rappresentante dell'autorità, bollato come nemico perché istituzionalmente obbligato a combattere quelle regole della società agro-pastorale che garantivano la loro sopravvivenza ⁽⁶⁰⁾.

2. Cagliari: il contrabbando dei generi d'importazione

Oltre al contrabbando corso-gallurese, che l'insieme di circostanze difficilmente ripetibili in altre aree rendeva unico nel suo genere, si svilupparono anche altre tipologie, più simili nelle modalità di svolgimento a quelle praticate in altri paesi ⁽⁶¹⁾.

Le notizie sull'attività dei contrabbandieri in litorali diversi da quelli galluresi sono troppo frammentarie per permettere una ricostruzione esauriente dei luoghi e dei modi d'esercizio, ma sono abbastanza indicative perlomeno riguardo a Cagliari.

A parte il contrabbando di «sussistenza», esercitato diffusamente dalle piccole imbarcazioni adibite al trasporto dei prodotti locali da un punto all'altro della costa meridionale, l'attività clandestina del primo porto dell'isola riguardava in gran parte il commercio d'importazione. Cagliari era lo scalo più autorevole per i manufatti del continente, quello che offriva il mercato di consumo più ampio e che ospitava il maggior numero di imbarcazioni.

La capitale formava col suo entroterra fertile e pianeggiante,

(60) Sulla morte di Francesco Maria Magnon si vedano: S. PIRA, *La Gallura nel settecento* cit., pp. 104-105 e G. MURGIA, *Contrabbando e ordine pubblico* cit., pp. 33-36.

(61) Si vedano ad esempio F. BONELLI, *Il commercio dello Stato Pontificio* cit., pp. 15 e segg., e F. BENIGNO, *Le esportazioni del porto di Trapani nel Settecento (1674-1800)*, Catania, 1982, pp. 34-38.

punteggiato da grossi villaggi agricoli, un mercato di sbocco ampio e appetibile, più di quanto non lo fosse l'hinterland di Portotorres, il secondo scalo più importante dell'isola. Sebbene nel corso del regno feliciano avesse registrato un notevole incremento delle quote d'importazione e del movimento marittimo, il porto turritano era ben lontano dal poter competere con Cagliari. Quest'ultima, oltre a vantare un passato di relativa floridezza che in alcuni momenti l'aveva inserita attivamente nel circuito degli scambi non solo mediterranei (si pensi al commercio del sale), disponeva di un porto che per dimensioni e attrezzature era in grado di accogliere fino a 30 bastimenti per volta. La darsena, pur non essendo molto ampia, aveva un fondale abbastanza profondo da consentire alle navi di accostarsi al molo e procedere direttamente allo sbarco e all'imbarco delle merci. Inoltre, la rada prospiciente la città era «ottima, sicura, riparata da tutti i venti» e capace di ospitare convogli di 60-80 unità ⁽⁶²⁾.

Nel 1825 le entrate doganali sui diritti d'importazione di Cagliari assommarono a più del doppio di quelle di Portotorres. Enormi poi erano le differenze nella composizione della bilancia commerciale dei due scali. Le quote d'importazione relative a merci di lusso come il caffè, lo zucchero, il pepe, la carta, i cappellini da signora, i tessuti di cotone stampati, le sete ecc., nel porto della costa settentrionale rappresentavano mediamente appena il 20% delle quantità introdotte contemporaneamente nella capitale. Il divario, seppure minore, esisteva anche per i prodotti di più largo consumo come i tessuti di cotone ordinario, quelli di lana, le tele di lino e di canapa, le berrete di lana ecc. La varietà degli articoli sbarcati a Cagliari non era paragonabile in realtà a quella di nessun altro dei porti isolani ⁽⁶³⁾.

(62) F. D'AUSTRIA D'ESTE, *Descrizione della Sardegna (1812)*, a cura di G. BARDANZELLU, Roma, 1934, pp. 153-154.

(63) ASC, *Intendenza Generale* (d'ora in poi IG), vv. 2478-2482, 2488-2489.

Oltre alla diversità qualitativa e quantitativa dei flussi d'importazione, notevole era la disparità anche nella composizione del traffico marittimo. Se nel periodo feliciano l'83% delle imbarcazioni approdate a Portotorres aveva una capacità compresa tra 1 e 60 tonnellate, a Cagliari il 32% apparteneva a classi di stazza oscillanti tra le 31 e le 100 tonnellate e ben il 47% tra le 101 e le 200. Nel 1828 il solo tonnellaggio dei «legni» arrivati nella capitale (47.894 tonnellate) era di poco inferiore a quello delle imbarcazioni che nello stesso anno entrarono a Portotorres, Oristano, Carloforte, Terranova, Longonsardo e La Maddalena (48.578) ⁽⁶⁴⁾.

In sostanza Cagliari possedeva le condizioni ideali per essere il migliore mercato di consumo dell'isola, il luogo dove era possibile trovare ogni tipo di merce, anche di contrabbando.

Un riscontro immediato a tale affermazione si trova in una memoria del 1811 nella quale si denunciava il flusso continuo nella capitale di «viandanti» di Sassari e di altre città, che vi giungevano con l'obiettivo di caricare merci per i propri negozi. Il relatore del documento, Carlo Corona, si chiedeva come potesse rivelarsi conveniente un'operazione che implicava dispendio di tempo e l'intrapresa di un viaggio non certo breve. I prezzi delle mercanzie estere infatti erano gli stessi sia che venissero sbarcate a Cagliari che negli altri scali commerciali. Il fenomeno era doppiamente inspiegabile poi, se si considerava che i diritti d'entrata riscossi nel porto della costa meridionale erano addirittura maggiori di quelli previsti nelle altre piazze. Il mistero era presto risolto. Poiché i viandanti riuscivano a vendere le mercanzie che avevano acquistate nella capitale a prezzi più bassi di quelli praticati nei mercati delle rispettive città «era incontrastabile, come ben si sa, ed anche pubblico, che i viandanti compravano in Cagliari a contrabbando» ⁽⁶⁵⁾.

(64) ASC, SSG, serie II, vv. 1197-1200.

(65) AST, SE, cat. 8°, Cagliari 13 febbraio 1811.

Il porto era particolarmente adatto al traffico occulto perché una parte di esso comunicava direttamente con la città attraverso un gruppo di case ⁽⁶⁶⁾. Il punto era ritenuto il luogo più propizio per lo svolgimento delle pratiche illegali ⁽⁶⁷⁾ e come tale venne sottoposto, dopo l'entrata in vigore della riforma doganale, a una rigorosa sorveglianza ⁽⁶⁸⁾. Questo elemento tuttavia era abbastanza marginale per la riuscita del contrabbando; ben altra era la struttura portante del traffico clandestino.

La legislazione doganale stabiliva che, una volta entrato nel porto, il comandante o il patrono del bastimento dovesse presentare il «manifesto» di carico, un certificato con l'indicazione degli articoli che dovevano essere sbarcati. Una delegazione composta dai ministri patrimoniali effettuava la prima «visita» all'interno dell'imbarcazione per constatare la veridicità del documento. Una seconda ispezione veniva eseguita prima che ripartisse per verificare che nel frattempo nessun articolo fosse stato caricato di contrabbando.

Il reato si realizzava proprio attraverso il raggirio di tali formalità. Si presentava un «manifesto» nel quale veniva appositamente omessa la registrazione delle merci che si intendevano scaricare clandestinamente prima della «visita» patrimoniale. La probabilità di successo era assicurata dalla consuetudine, oramai diffusa tra i comandanti e i patroni, di esibire il «manifesto» anche due giorni dopo il loro attracco ⁽⁶⁹⁾, un tempo più che sufficiente per effettuare lo sbarco.

(66) ASC, SSG, serie II, vol. 1508, Cagliari 4 aprile 1828.

(67) *Ibidem*, Cagliari 17 marzo 1828.

(68) Nel 1828, ad esempio, a causa dei conflitti di competenza tra la sentinella della dogana ed i militari addetti alla guardia del molo, era sorta una disputa tra l'Intendente Generale ed il Generale delle Armi dalla quale emerge chiaramente l'importanza di quel luogo per il commercio clandestino: *Ibidem*, Cagliari 17 marzo 1828, Cagliari 18 marzo 1828, Cagliari 19 marzo 1828, Cagliari 20 marzo 1828, Cagliari 31 marzo 1828, Cagliari 4 aprile 1828.

(69) AST, SE, cat. 8°, Cagliari 13 febbraio 1811.

Ma questo non era l'unico sistema. Il raggio diventava ancora meno rischioso se era possibile contare sulla complicità dei membri della delegazione patrimoniale. In questo caso la «visita» effettuata da costoro diventava lo strumento principale dell'attività di frodo, della quale la memoria del 1811 riporta, con una buona dose di sarcasmo, la procedura d'attuazione. L'accordo veniva sancito davanti a una tavola imbandita, «ben ricca di dolci di diverse qualità, di vini squisiti forestieri, e di buoni rosoli», intorno alla quale i ministri patrimoniali, allettati dalla promessa di adeguati compensi fatta dal capitano, dal patrone e dal proprietario delle mercanzie, promettevano di eseguire controlli non troppo scrupolosi durante le ispezioni ⁽⁷⁰⁾.

(70) Così la memoria: «Vanno a bordo i Ministri Patrimoniali, ed appena vi arrivano, per la buona armonia che passa tra questi ed il capitano, il patrone di bastimento, il sovracarico od il proprietario delle mercanzie, i medesimi si fanno una premura di preparare una tavola ben ricca di dolci di diverse qualità, di vini squisiti forestieri, e di buoni rosoli. Si siedono tutti, si fanno a vicenda lunghi complimenti, e si principia il ragionamento sulle notizie che corrono in Terraferma, indi si da da tutti principio a mangiare e a bere. In mezzo a questo splendido invito uno dei famosi Capi della visita, che nelle Suddelegazioni Patrimoniali è il primo per l'ordinario il Guardia Minore, che per lo più è illetterato, dice: «Giovanni fate la visita, e fatela bene sapete!». Questo Giovanni accorto e che va a bordo suggerito, e col piano formato è uno delle Guardie delle porte – in quanto a Cagliari- e un Basso Ministro Patrimoniale in tutti gli altri luoghi del Regno. Dette Guardie di Cagliari e li suddetti Bassi Ministri, come ben si sa, sono tutti venali perché non godono i primi che di tenuissimo stipendio di reali due ciascuno al giorno, e i secondi niente affatto. Sono inoltre di bassa condizione e di pochissima educazione, capaci tutti in conseguenza per qualunque tradimento. Va Giovanni a fare la formalità, che oggi si chiama visita patrimoniale, ed accompagnato dalla maggior parte dell'equipaggio s'introduce dappertutto, guarda con arte per un pezzo per consumare il tempo che è necessario, e fugge l'occhio da quei siti dove crede che vi può essere qualche cosa introdotta a contrabbando. Indi esclama: «Cosa serve! Va tutto bene». Appena questo iniquo ministro ha pronunciato tali parole ecco che se gli avvanza per lo più il nostromo e gli dimanda: «Fumate?» «Sicuro che fumo» risponde «ma, caro amico, ho la disgrazia di avere un tabacco molto indegno». Replica il nostromo: «Fate il piacere di accettare questi pochi mazzi di sigari, – che aveva nel frattempo già preparati- spero che li troverete di buona qualità ed al ritorno di questo viaggio, a Dio piacendo, sarete un poco meglio servito». Giovanni dimostrandosi risentito si fa per un pezzo pregare e finalmente in atto di sdegno li riceve, li nasconde bene in stacca, e gli dispiace internamente che non ne abbia avuto maggiore quantità. Indi beve due o tre tazze di buon vino del paese, tutte di seguito – mentre un marinaio all'atto delle

Il ricorso (separatamente o congiuntamente) all'occultamento delle merci, alla presentazione di false certificazioni e alla corruzione costituiva il perno di tutto il sistema d'importazione clandestino, che si serviva degli stessi canali del commercio legale.

Le reazioni del governo feliciano non tardarono a manifestarsi. L'Editto Regio del 18 maggio 1820 stabilì all'art. 5 che il «manifesto» dovesse essere esibito alle autorità doganali entro dodici ore dall'entrata in porto. Pene molto severe furono confermate tanto per i patroni e i comandanti che avessero redatto un documento falso, che si fossero rifiutati di ricevere la delegazione patrimoniale e di mostrare la certificazione di bordo, quanto per il personale delle dogane che si fosse reso complice, in qualsiasi modo, dei contrabbandieri (71). Inoltre, poiché le merci più frequentemente oggetto di contrabbando erano quelle di poco volume ma di grande valore, come

formalità sta sempre pronto colla bottiglia in mano- e fa un brindisi. «Viva il negozio», risponde l'equipaggio tutto allegro, «viva il negozio perché ingrandisce, ed arricchisce i Regni!» [...] I Primi Ministri Patrimoniali frattanto rimangono sul luogo per perfezionare la loro operazione e per poter aver qualche buona libra di buon tabacco rapè che, ben custodito in scarsella, lo portano in casa. Giovanni finalmente si presenta altra volta a loro per fare la relazione e dice: «La visita è fatta, va tutto bene». «Dunque» dicono «possiamo andare a terra». [...] Dopo tanti complimenti che si fanno l'un con l'altro, si portano tutti a terra, senza che per l'ordinario ve ne rimanga fisso almeno uno a bordo [...] per dar così maggior luogo a fare i contrabbandi. Finito il caricamento si fa la seconda visita nella stessa, stessissima conformità. Anzi in questa favorevole circostanza il Ministro Patrimoniale più ardito dà al Capitano una fattura, e molte volte di peso, per effettuare la commissione in questo suo viaggio. Il Capitano, non di meno, vi compisce con molta soddisfazione, da al ritorno la commissione perfettamente fatta, ed anche abbondante, e malgrado il Ministro Patrimoniale commissionista offra per apparenza il suo valore, il Capitano si resiste costantemente e non accetta per niun verso il denaro. Lo teme, abbenchè se ne rida di nascosto, perché già sa che nel nuovo caricamento questo Ministro Patrimoniale si porterà al suo bordo per fare le due visite, e in questa circostanza, tutto pieno di riconoscenza per tanti benefizi che ha ricevuto dal Capitano, gli usa tutti i riguardi possibili. [...] Belle visite patrimoniali!»: *Ibidem*, Cagliari 13 febbraio 1811 (per una maggiore comprensione del testo è stato necessario intervenire sulla punteggiatura).

(71) ASC, Aga, vol. 15, doc. 1015.

la seta e in genere tutte le stoffe ⁽⁷²⁾, l'articolo 21 introdusse l'obbligo della bollatura o della piombatura dei tessuti, delle pelletterie e di altri piccoli manufatti da effettuarsi nella stessa dogana dove venivano sbarcati. A questa formalità dovevano sottoporsi entro tre mesi anche le mercanzie che fossero state acquistate prima dell'entrata in vigore del Regolamento del 1820 ⁽⁷³⁾. L'ostilità manifestata dai commercianti di stoffe e di pelletterie non era da attribuirsi esclusivamente ai ritardi con cui veniva eseguita l'operazione o al danneggiamento che subivano le merci, ma al venire meno della possibilità di immettere sul mercato gli articoli di frodo insieme a quelli importati legalmente. Per questo motivo ancora dopo diversi anni dalla sua istituzione molti negozianti si rifiutavano di sottoporre i prodotti alla bollatura ⁽⁷⁴⁾. Tutto questo fa pensare a un'attività clandestina praticata dai medesimi personaggi che per una parte delle loro transazioni si servivano invece delle vie legali, e che attraverso il ricorso alla frode trovavano il modo di garantirsi un guadagno ulteriore.

Ma le proposte per arginare il fenomeno furono anche di carattere tariffario. Nel 1827, ad esempio, l'Intendente Generale chiedeva che venisse drasticamente diminuito il dazio d'entrata degli orologi e delle orerie, oggetti che per le loro ridotte dimensioni potevano facilmente eludere i controlli ⁽⁷⁵⁾.

(72) AST, *SE*, cat. 8°, Cagliari 13 febbraio 1811. A Cagliari, ad esempio, il 21 agosto 1821, durante la verifica del contenuto dei colli scaricati nel magazzino della dogana, furono rinvenuti all'interno di alcune casse dei doppi fondi contenenti indiane e altre stoffe che non figuravano nel «manifesto» presentato dai proprietari: ASC, *SSG*, serie II, vol. 1505, Cagliari 23 agosto 1821.

(73) ASC, *Aga*, vol. 15, doc. 1015.

(74) ASC, *SSG*, serie II, vol. 1505, Cagliari 23 aprile 1823, Cagliari 28 aprile 1823; vol. 1508, fasc. 31; ASTSR, *Sardegna*, 2° Elenco, mazzo 26, Cagliari 11 ottobre 1828; mazzo 18, Torino 7 gennaio 1829.

(75) Affermava l'Intendente Generale che le tariffe stabilite per questi oggetti dovevano essere ridotte al punto «che non possano lasciare alcuna speculazione tra il peri-

Come il trafugamento dei generi dell'allevamento costituiva in Gallura il modello tipico di contrabbando prodotto da quel contesto economico e sociale, allo stesso modo il commercio illegale di beni provenienti da «fuori regno» poteva considerarsi specifico dell'area cagliaritano. Questo non significa che non fosse praticato anche in altre piazze isolane, ma soltanto che in queste non aveva le stesse dimensioni e la stessa importanza che assumeva nella capitale. E anche se non era l'unica forma di commercio clandestino esercitato a Cagliari – notevole doveva essere quello di derrate alimentari dell'entroterra –, ne costituiva di certo la tipologia peculiare. Quella che meglio di tutte le altre è in grado di rappresentare le caratteristiche dell'unico porto sardo in grado di partecipare in misura considerevole alle correnti di scambio del Mediterraneo.

3. Oristano: il contrabbando del grano

Lo studio della cause intentate contro Giovanni Angelo Enna e Giovanni Battista Corrias di Oristano, ha consentito di ricostruire i meccanismi attraverso i quali si esercitava un'altra forma di contrabbando, legata in questo caso all'esportazione su vasta scala dei prodotti locali (76).

Il grano costituiva l'oggetto principale di questo genere di commercio illegale, la derrata intorno alla quale ruotavano gli interessi contrapposti di un molteplicità di soggetti pubblici e privati.

colo che emerge dallo sfroso, in confronto dei diritti cui vanno sottoposti»: ASTSR, *Sardegna*, 2° Elenco, mazzo 18, Cagliari 7 luglio 1827. La proposta fu accolta il 15 settembre dello stesso anno dal Ministro delle Finanze: *Ibidem*, *Copia di lettera scritta all'Intendente Generale di Sardegna dal Ministero delle Finanze il 15 settembre 1827*.

(76) Su questi episodi si veda: C. NUVOLI, *Il movimento commerciale nel porto di Oristano durante il Regno di Carlo Felice*, in *Giudicato d'Arborea e Marchesato di Oristano: proiezioni mediterranee e aspetti di storia locale*, Atti del 1° Convegno Internazionale di Studi (Oristano, 5-8 dicembre 1997), a cura di G. MELE, v. II, Oristano, 2000, pp. 853-857.

Nelle società d'antico regime esso era «la più grande preoccupazione delle città, degli Stati, dei mercanti e degli uomini per i quali vivere è «mangiare pane»» (77).

In particolare modo per la Sardegna la cerealicoltura non era una tra le tante attività agricole, ma l'attività agricola per eccellenza, la sola dalla quale la popolazione traeva le basi del suo sostentamento e i mercanti le possibilità di profitto (78). Nonostante i limiti rappresentati dalla forte instabilità produttiva, era il prodotto leader delle esportazioni, quello che nella bilancia commerciale faceva registrare il valore di gran lunga più alto. Durante il decennio feliciano, ad esempio, la percentuale d'incidenza del diritto del cereale sul complesso degli introiti doganali di sortita, si attestò mediamente al 24% fino al 1825 e al 53% dopo quella data (79).

Considerata la sua importanza non sorprende che quasi tutte le attenzioni governative ruotassero intorno alla regolamentazione di questo settore, per garantire da una parte il «diritto al grano» della popolazione e dall'altra la crescita delle entrate riscosse sui diritti d'esportazione. La farraginosità delle regole che disciplinavano il mercato granario, dalla fase della produzione a quella della vendita, era unanimemente ritenuta come la causa principale del contrabbando. Il rispetto delle formalità infatti allungava a dismisura i tempi impedendo ai commercianti di essere presenti sul mercato quando la domanda era ancora sostenuta e i prezzi alti.

Tanto per i contrabbandieri come per le autorità le preoccupazioni iniziavano nel momento in cui le loro azioni compromettevano in modo significativo il diritto, oramai radicato nella coscienza

(77) F. BRAUDEL, *Civiltà materiale, economia e capitalismo. Le strutture del quotidiano (sec. XV-XVIII)*, Torino, 1993, p. 117.

(78) Si veda in proposito G. DONEDDU, *Ceti privilegiati e proprietà fondiaria nella Sardegna del secolo XVIII*, Milano, 1990, p. 331.

(79) ASC, IG, vv. 2454-2519.

popolare, alla sussistenza granaria. Quando questo veniva leso, la rabbia della popolazione si riversava contro coloro che ne erano ritenuti i responsabili, indifferentemente dal fatto che avessero agito in modo legale o illegale ⁽⁸⁰⁾. I tumulti frumentari esplosi ad Alghero nel 1821, ad esempio, costituirono un chiaro esempio di rivendicazione del «diritto al grano» contro una speculazione commerciale che, seppur praticata nel rispetto delle norme, non poteva essere tollerata dagli abitanti della città, perché lesiva di quella «economia morale» che doveva essere assicurata dalla politica annonaria ⁽⁸¹⁾. Allo stesso modo, la minaccia rappresentata per gli abitanti dei villaggi intorno ad Oristano dalle speculazioni granarie clandestine effettuate da Giovanni Angelo Enna, nel 1817 consentì al Tribunale del Regio Patrimonio di provare la colpevolezza del nobiluomo. Le operazioni di accaparramento della produzione si erano spinte a tal punto da costringere la popolazione a denunciarne apertamente il traffico. La penuria di cereali e l'aumento vertiginoso dei prezzi avevano spezzato l'omertà intorno alla lucrosa attività che il facoltoso incettatore realizzava a spese dei villaggi, trasgredendo le regole che ne garantivano la normalità alimentare ⁽⁸²⁾.

I contrabbandieri non potevano ignorare i rischi ai quali la loro attività li sottoponeva. Considerata l'importanza della disponibilità della derrata per il mantenimento dell'ordine pubblico, se non volevano andare incontro al fallimento delle loro imprese non dovevano oltrepassare i limiti tollerati dalla coscienza sociale.

(80) Sulle diverse tipologie delle sommosse del pane in Europa si veda: C. TILLY, *Approvvigionamento alimentare e ordine pubblico nell'Europa moderna*, in *La formazione degli stati nazionali nell'Europa occidentale*, a cura di C. TILLY, Bologna, 1984, pp. 231-235.

(81) Sull'episodio si veda F. MANCONI, *Il grano del re. Uomini e sussistenze nella Sardegna d'antico regime*, Sassari, 1992, pp. 159-231.

(82) Si veda in proposito la testimonianza di Salvatore Manunza: ASC, *Regio Demanio* (d'ora in poi RD), *Cause criminali e contravvenzionali*, b. 25, n. 966, doc. 24 giugno 1817.

Proprio per il genere di merce trattato, ingombrante e difficilmente occultabile, il contrabbando del grano richiedeva il coinvolgimento di numerosi soggetti. Nella rete di complicità era compresa una schiera di innumerevoli personaggi. Le testimonianze raccolte dal Tribunale del Regio Patrimonio nel corso delle indagini relative al caso di Giovanni Angelo Enna e di Giovanni Battista Corrias, riguardavano un numero davvero considerevole di persone, tutte in qualche modo implicate nell'affare. I piccoli produttori che fornivano il grano, i cavalcanti e i «carradori» ingaggiati per il trasporto notturno verso il porto, coloro che nascondevano il grano nelle loro case fino al momento dell'imbarco, gli impiegati delle Suddelazioni Patrimoniali che omettevano di eseguire i controlli, i patroni che si accollavano il rischio del trasporto, i componenti dell'equipaggio che (solitamente di notte) effettuavano il carico sul bastimento, tutti gli intermediari che avevano il compito di sovrintendere alle diverse fasi, ecc. Accanto a costoro, che erano coinvolti direttamente, ruotavano alcuni personaggi minori che, o perché legati da rapporti familiari o di amicizia, o perché vicini di casa, venivano in qualche modo a conoscenza del traffico, quando non ne diventavano i testimoni oculari.

Ma il vero e unico beneficiario era il grosso speculatore. Senza mai esporsi in prima persona costui aveva la certezza di garantirsi buoni guadagni e l'impunità. Proprio per il grado di mobilitazione richiesto per la buona riuscita dell'affare, doveva anche disporre di mezzi sufficienti per imporre il silenzio a tutti coloro che in qualche modo vi partecipavano. Giovanni Angelo Enna risponde perfettamente a questo ritratto. Egli compariva nei documenti doganali come uno dei più importanti incettatori di grano e di formaggio dell'oristanese. Nel 1817 gestiva la riscossione delle rendite della Mitra di Oristano, dell'Arcipretura e del canonicato di Solanas. Nel corso del decennio feliciano si aggiudicò l'appalto delle peschiere ed il suo nome era compreso nella lista dei «matricolati» di prima

classe della città⁽⁸³⁾. L'influenza esercitata sulla vita economica e sociale si manifestò proprio quando venne accusato di aver contrabbandato circa 1.000 starelli di grano. La Giunta Patrimoniale del Tribunale infatti incontrò notevoli difficoltà a raccogliere prove testimoniali contro di lui, sostenuto e protetto dall'omertà della popolazione e dalla compiacenza del personale impiegato presso gli uffici doganali⁽⁸⁴⁾. Il controllo sociale passava attraverso l'esercizio del credito, mediante il quale gestiva e manovrava gran parte dell'economia agricola dell'oristanese. Quando il 18 giugno del 1817 il Tribunale sequestrò i libri contabili, il ricco commerciante lamentò il fatto di non poter più riscuotere gli anticipi concessi agli agricoltori e ai pastori che giornalmente gli portavano in pagamento grano e formaggio⁽⁸⁵⁾.

Per il Tribunale sarebbe stato molto difficile, dunque, emettere il verdetto di colpevolezza a suo carico se il collaudato sistema di controllo sociale non fosse venuto meno a causa dell'errore di spingere la speculazione fino ad intaccare le quote di produzione granaria che garantivano la sopravvivenza dei villaggi.

Il sospetto che dietro l'episodio di contrabbando potesse esserci il facoltoso oristanese divenne una certezza quando gli abitanti dei borghi iniziarono a non nascondere più l'accaduto e la Giunta Patrimoniale venne a conoscenza di altre circostanze che finirono per fugare qualsiasi dubbio. La prima di queste era che Vincenzo Pili, il pastore di Cabras sul quale il potente uomo d'affari non esitò

(83) *Ibidem*, b. 26, n. 973, Cagliari 24 giugno 1824 e ASC, SSG, serie II, vv. 324-325.

(84) Le minacce di sanzioni e le ingiunzioni del Tribunale non convinsero le persone informate dei fatti a deporre. Essi mostrarono invece un tale «impegno di nascondere la verità, che non poté più dubitarsi, che le medesime fossero già state prevenute per parte di don Gio. Angelo Enna»: AST, SE, cat. 8°, Cagliari 23 giugno 1817.

(85) ASC, RD, *Cause criminali e contravvenzionali*, b. 26, n. 973, Cagliari 24 giugno 1817.

a far ricadere la responsabilità del reato, non possedeva né grani, né attività in proprio e da più di trent'anni svolgeva esclusivamente le funzioni di agente, di incettatore, di uomo di fiducia e di magazzinoiere dello stesso Enna. Considerate le condizioni economiche, era assai improbabile che il Pili avesse agito nel suo esclusivo interesse. La conferma intervenne successivamente, quando le deposizioni di alcuni testimoni (tra le quali anche quella della moglie del pastore) riferirono delle minacce fatte dal nobiluomo alla famiglia del collaboratore; nonché il tentativo di comprarne il silenzio con la promessa di mantenere i congiunti a sue spese durante la carcerazione comminata dal Tribunale ⁽⁸⁶⁾.

La seconda circostanza era che tra Giovanni Angelo Enna e Francesco Fontana, sulla cui imbarcazione fu caricato il grano, esisteva un'amicizia di vecchia data che si spingeva fino al punto che ogni qualvolta il patrone genovese arrivava ad Oristano veniva ospitato nella casa del commerciante ⁽⁸⁷⁾. Infine a compromettere ulteriormente la posizione di quest'ultimo giunse il sequestro dei libri contabili, nei quali vennero riscontrate manomissioni, strappi e cancellature proprio in corrispondenza delle pagine relative al commercio del grano ⁽⁸⁸⁾.

Le prove raccolte contro di lui si riferivano al caso verificatosi durante la notte del 15 marzo 1817, ma diversi erano gli indizi a suo carico anche per altri numerosi episodi di esportazione fraudolenta di grano registratisi ad Oristano e che avevano come «protagonisti apparenti» uomini senza mezzi finanziari, che mai avrebbero potuto risarcire il Regio Patrimonio. Il fatto ci induce a ritenere

(86) *Ibidem*, b. 25, n. 966, docc. 10 giugno 1817, 11 giugno 1817, 14 giugno 1817, 15 luglio 1817, b. 26, n. 973, v. 1, doc. 26 giugno 1817.

(87) *Ibidem*, b. 25, n. 966, doc. 14 giugno 1817.

(88) *Ibidem*, b. 26, n. 973, v. 3, «Atti di sequestro dei libri e scritture di negozio del nobile don Giovanni Angelo Enna Borro...».

che il nobiluomo fosse in realtà l'artefice di grossa parte dei contrabbandi di cereali che si svolgevano sulle coste dell'Oristanese.

L'intricata vicenda di Giovanni Angelo Enna è importante perché consente di definire le caratteristiche peculiari di quella tipologia di contrabbando tipica delle aree produttive che necessitavano di mercati dove collocare il surplus. Il traffico clandestino di derrate non si poneva in termini di alternativa rispetto al commercio legale. Era concepito come una sorta di attività compensativa o sussidiaria praticata dagli stessi protagonisti che comparivano nei documenti doganali come proprietari e commercianti. Tanto Giovanni Angelo Enna come Giovanni Battista Corrias tra il 1819 e il 1825 pagarono infatti dei diritti di sacca per l'esportazione di grano, in percentuali che per il primo oscillavano tra il 2,5 e il 100% e per il secondo tra il 2,2 e il 24% del frumento esitato via mare da Oristano ⁽⁸⁹⁾.

Anche se non disponiamo di dati che lo confermino, è molto probabile tuttavia che la politica granaria del periodo feliciano abbia costretto sempre meno speculatori a ricorrere al contrabbando. Le facilitazioni introdotte per promuovere l'esportazione di questo genere, tra le quali il notevolissimo ribasso dei diritti di sortita ⁽⁹⁰⁾, allentarono a tal punto i meccanismi di controllo annonari che il cereale «usciva» dall'isola senza alcuna restrizione e pagando un dazio del tutto irrilevante. Che senso aveva dunque per i commercianti mantenere in vita un costoso e rischioso sistema di complicità, quando le vie legali potevano offrire risultati ben più appaganti?

(89) ASC, SSG, serie II, v. 324.

(90) Nel corso del decennio feliciano il dazio di sortita del grano passò da 3,60 lire al quintale ad appena 50 centesimi.

