

MARIA PIA ROTA

**L'APPARATO PORTUALE DELLA CORSICA
« GENOVESE »: UNA STRUTTURA IN MOVIMENTO**

SOMMARIO: 1. Premessa - 2. Dagli albori al XIII secolo: il ruolo della geografia e della storia - 3. XIV-XV secolo: Genova e il nuovo assetto portuale - 4. XVI-XVII secolo: le principali direttrici di sviluppo - 5. XVIII secolo: da Genova alla Francia, l'inizio di una nuova trasformazione.

1. Premessa¹.

Pietro Cirneo, lo storico còrso vissuto nel XV secolo, delinea con queste parole le condizioni generali delle coste della Corsica nel '400: *... aditu facilem: habet enim non solum stationes et littora continua, in quibus facillime navigia subducuntur, sed etiam Portus optimos atque pulcherrimos*².

Prima però di verificare la veridicità di queste affermazioni e di scendere nei particolari dell'analisi diacronica dell'apparato portuale nella Corsica "genovese"³, sembra opportuno fare alcune premesse di ca-

¹ Questo lavoro, che costituisce un ampliamento e un approfondimento di una mia precedente nota relativa all'apparato portuale còrso in età colombiana (M. P. Rota, *L'assetto portuale della Corsica ai tempi di Colombo*, in *Atti IV Conv. Internazionale Studi Colombiani, Genova 1985*, Genova 1987, pp. 315-327), non ha certamente la pretesa di esaurire in poche pagine un argomento che si rivela sempre più complesso, man mano che proseguono le indagini. Così, partendo dal presupposto che il complesso degli scali isolani possa essere considerato una struttura in movimento, si è cercato soprattutto di evidenziarne alcuni momenti di stasi e altri di trasformazione, alla luce delle vicende politiche ed economiche che li hanno determinati.

² Petri Cynaei Historici Corsi, *De rebus corsicis libri quatuor*, Parisii 1834.

³ L'aggettivo "genovese" ha qui significato temporale, intendendo indicare la Corsica nel lungo periodo della dominazione della Repubblica sull'isola.

rattere generale, in parte valide anche oggi, ma riferibili soprattutto al passato.

Innanzitutto è da chiarire il significato da attribuire al termine "porto": è ovvio che esso ha assunto nel tempo significati differenti a seconda dell'evoluzione delle tecniche, di produzione e di organizzazione, delle comunità interessate, caricando così di valenze diverse un determinato sito. Poteva avvenire cioè che quelli che erano considerati "buoni porti" nel quadro di una determinata civiltà, diventassero del tutto trascurabili con l'evoluzione, o l'involuzione, dei fattori di cui si è detto, e viceversa "cattivi porti" per lo stesso motivo si trasformassero in importanti nodi di traffico.

Ma anche nell'ambito di una stessa civiltà, al termine "porto", potevano (e possono) corrispondere realtà differenti, dalla breve spiaggia a mala pena attrezzata per gli scambi tra comunità finitime, fino al porto - rifugio naturale o al porto - emporio al servizio delle grandi rotte internazionali.

In secondo luogo va considerato il fatto che i porti, quasi sempre, erano "figli" delle rotte, intese queste, come itinerari marittimi percorsi sistematicamente ed espressione di determinati rapporti fra comunità diverse: come potevano mutare le relazioni fra queste comunità, così potevano evolvere, in senso positivo o negativo, le rotte e con esse i porti⁴.

In questa luce i porti si possono ritenere una creazione, "dall'esterno", di comunità la cui economia si basava essenzialmente sulle intermediazioni commerciali ed aveva quindi la necessità di governare ampi spazi marittimi, di controllare punti - chiave per la navigazione, di costituire basi di appoggio, indipendentemente dall'instaurarsi o meno di relazioni con le popolazioni autoctone. In tal caso la loro importanza nei confronti del retroterra appariva limitata. Ma non mancarono porti che erano invece espressione degli interessi degli abitanti delle regioni retrostanti, in un regime di scambi complementari, e allora essi divennero fattore insostituibile nell'organizzazione di retroterra più o meno vasti.

⁴ A. Vallega, *Ecumene oceano*, Milano 1985, p. 9 e sgg.

A queste ultime considerazioni si riallacciano quelle relative al legame tra porti e insediamenti: a seconda della sua funzione un porto può aver dato vita a sedi più o meno estese e complesse, determinandone in buona parte, non solo l'impianto urbano, ma anche la struttura socio-economica della popolazione. È ovvio che la vita di questi insediamenti era legata a quella del porto, seguendone anche il declino, a meno che alla funzione portuale non se ne fossero affiancate altre, in grado di garantire la sopravvivenza della comunità.

Tutte queste considerazioni inducono a valutare gli spazi litoranei come strutture in movimento, con fasi più o meno lunghe di stasi e con momenti di trasformazione, capaci di indurre cambiamenti sostanziali, sia nel tessuto economico-sociale, sia nella rete delle relazioni esterne. La Corsica ne è un esempio significativo, anche se (ma forse proprio per questo) essa costituisce un caso paradossale: quello cioè di un'isola con un indice di marittimità tra i più elevati del Mediterraneo⁵, ma abitata in prevalenza da pastori ed agricoltori e quasi del tutto priva di interessi marittimi autoctoni. Cosicché l'organizzazione delle aree costiere dipese in massima parte da elementi esterni alle comunità isolane, a partire dai primi frequentatori dell'isola, Fenici, Greci, Cartaginesi, fino all'odierna massa di turisti che va condizionando pesantemente l'assetto della frangia litoranea.

2. *Dagli albori al XIII secolo: il ruolo della geografia e della storia.*

Da tempo immemorabile la Corsica con le sue risorse naturali (sale grandi linee almeno due fasi contrapposte: la prima di intensa vita marittima, la seconda di abbandono completo delle aree costiere e delle attività legate al mare.

Da tempo immemorabile la Corsica con le sue risorse naturali (sale, miele, legname, pece, e poi pesce e vino) era bene inserita nel movimento di scambi tra i paesi del Mediterraneo: i Focesi avevano fon-

⁵ B. Cori - C. Da Pozzo - G. Ridolfi, *Le relazioni della Corsica con il continente*, Pisa 1973-74, p. 77.

dato sulla costa orientale, lungo un'attiva rotta commerciale dall'Africa settentrionale all'Italia e alla Gallia, il porto - emporio di Aleria, destinato a diventare più tardi lo scalo più importante della Corsica romana, insieme alla "colonia" di Mariana, anch'essa situata sul lato orientale dell'isola.

Ambedue favorite da un sito privilegiato (Aleria alla foce del Tavignano e nei pressi dello stagno di Diana, Mariana alla foce del Golo, accanto allo stagno di Urbino) e in una posizione geografica eccellente perché permetteva di raggiungere senza fatica le regioni più interne, usufruendo nello stesso tempo dei vantaggi offerti dalla fertile piana alluvionale che le circondava, esse restarono in vita fino al crollo dell'impero romano⁶.

Tutta la costa del resto (specie quella orientale) visse, sotto la dominazione romana, un periodo di intenso popolamento: immigrati dall'Italia e da altri paesi mediterranei si univano e fondevano con i Corsi, nell'intenso sfruttamento delle aree pianeggianti che venivano coltivate a vite, ulivo e cereali⁷.

Le successive vicende dell'alto Medioevo, le scorrerie dei Vandali, dei Bizantini e, più tardi, dei Saraceni, l'impaludamento progressivo delle pianure costiere sia all'est che all'ovest, e soprattutto la morte del grande commercio mediterraneo che alimentava la vita economica isolana, costrinsero le popolazioni stanziate sulla costa a rifugiarsi all'interno dove, con il tempo, venne creandosi un particolare tipo di civiltà agro - silvo - pastorale dalla quale il mare era escluso⁸.

⁶ Le strutture insediative delle due città erano molto simili; Aleria, quella meglio conosciuta, sorgeva un poco all'interno rispetto alla foce del fiume, in posizione dominante. Essa poteva usufruire di due porti, quello mercantile alla foce del Tavignano, quello militare nel vicino stagno di Diana. Questo sdoppiamento facilitava la specializzazione funzionale dei due scali, offrendo nello stesso tempo una doppia opportunità alle navi che erano in pericolo. Sull'argomento si veda Y. Kolodny, *La géographie urbaine de la Corse*, Paris 1962, p. 30.

⁷ È la situazione rappresentata dalla cartografia tolemaica che riporta ben 13 città costiere di cui 10 nel settore orientale e nel Capo Corso.

⁸ Non è il caso qui di soffermarci sui noti motivi che spinsero i Corsi a diventare un popolo di montanari; basti constatare che, mentre in altre regioni come la Liguria, gli stessi eventi (porti e città portuali fondati dall'esterno) condus-

Soltanto nei due distretti situati alle opposte estremità dell'isola, rifieri precocemente la vocazione marittima: a Bonifacio, la cui posizione-chiave tra Sardegna, Corsica e la terraferma (rappresentata in quei secoli soprattutto da Pisa) ne determinò la funzione di porto militare e insieme di emporio, e nel Capo Corso, dove un rigido sistema feudale in mano a Genovesi potenziò la monocoltura della vite, favorendo l'instaurarsi di scambi regolari, soprattutto con la Liguria e con la Toscana, per barattare il "surplus" di vino con merci di varia natura, ma specialmente con i cereali che non potevano essere coltivati in quantità sufficiente nella dirupata e ventosa regione del Capo⁹.

Il passaggio della Corsica dalla sfera di influenza di Pisa a quella di Genova, che si fa risalire in genere alla battaglia della Meloria¹⁰, fu graduale ma senza esclusione di colpi da ambo le parti: per le due Repubbliche marinare del resto la posta in gioco, cioè il controllo dell'isola tirrenica, era di importanza vitale. Infatti la posizione della Corsica che, con la vicina Sardegna, si trova al centro del Tirreno, ne esaltò da sempre il ruolo primario sia come punto di appoggio nella navigazione d'altura, sia come tappa nei complicati circuiti commerciali af-

sero a ben altri esiti in fatto di organizzazione degli spazi litoranei, in Corsica le attività marinare divennero, con l'eccezione del Capo, un fatto estraneo alla vita degli isolani. Non bisogna peraltro dimenticare che, per rimanere alla Liguria, ben diverso si rivelò nei secoli il potenziale economico dell'entroterra.

⁹ La bibliografia relativa a Bonifacio è troppo vasta e troppo nota per essere qui richiamata; sulle vicende relative al Capo Corso, interpretate in chiave geografica, si rimanda a B. Cori, *La penisola di Capo Corso*, «Pubbl. Ist. Geografia Univ. Pisa», XIII, 1966. Una serie di documenti conferma che fra XII e XIV secolo i porti del Capo erano impegnati in scambi di prodotti còrsi, vino e legna, soprattutto con Pisa, dalla quale acquistavano panni, utensili e cereali. Bonifacio invece rivendeva sulle coste isolate quello che aveva comperato in Sardegna e in altri porti della stessa Corsica (ad esempio ad Aiaccio da dove è testimoniata l'esportazione di pelli di capra). Si veda sull'argomento M. Martini, *Aspects de l'activité agricole et maritime de la Corse à la période de la navigation à la voile*, in «Bull. Soc. Sciences Historiques Nat. de la Corse», fasc. 577, 1965, p. 12 e sgg.

¹⁰ Ma si veda la diversa opinione di J. Cancellieri, *De la "Corse pisane" à la "Corse génoise". Remarques sur la portée structurelle insulaire de la bataille de la Meloria (1284)*, in «Atti Soc. Ligure Storia Patria», n.s., XXIV, 1984, pp. 569-583.

fidati alle rotte del cabotaggio internazionale ¹¹.

Si pensi poi alla sua importanza militare, come chiave della navigazione nell'alto Mediterraneo. Per la Repubblica di Genova in particolare, il controllo politico dell'isola assumeva un'importanza enorme; in un primo tempo, quando ancora le colonie dell'Oriente erano saldamente nelle mani della Dominante, perché assicurava la libera circolazione delle sue navi, altrimenti strette tra Pisani e Aragonesi; in un secondo tempo perché, perdute ormai le colonie d'Oriente che procuravano a Genova il fabbisogno alimentare di base, l'isola tirrenica rappresentava una fonte di approvvigionamento e nello stesso tempo un mercato su cui collocare le proprie merci ¹².

Le esigenze militari e commerciali di Genova determinarono lo sviluppo, in tempi diversi, di una serie di città costiere, Bonifacio, Calvi, Aiaccio, San Fiorenzo, Bastia, Portovecchio, che assunsero appunto la duplice funzione di città - fortezza e di porto - mercato. A questi insediamenti più importanti se ne affiancarono altri minori, nell'ambito di successivi piani di colonizzazione agricola della Corsica: essi, nonostante il loro carattere rurale, erano sempre situati in prossimità di qualche sito portuale o, per dirla con il Cancellieri, di qualche «marine aménagée» ¹³.

Nel guidare la scelta di siti portuali ebbe la sua importanza anche la morfologia costiera, così diversa sui vari versanti dell'isola: coste basse e alluvionali, interrotte da una serie di foci fluviali e orlate di stagni, quelle orientali tra la Solenzara e Bastia; coste alte, rocciose, estre-

¹¹ Per questo aspetto della navigazione mediterranea si vedano le suggestive pagine di Fernand Braudel (*La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris 1966, p. 94 e sgg.) che rendono in maniera tanto efficace l'idea di un "mare nostrum" in cui i rapporti tra le popolazioni costiere erano assai più intensi di quanto possano essere ai giorni nostri.

¹² Genova infatti mancava di un suo "hinterland" agricolo da cui rifornirsi di generi di prima necessità, poiché le due Riviere si erano orientate molto precocemente verso un'agricoltura specializzata e destinata all'esportazione, cosicché la classe politica cittadina era sempre proiettata alla ricerca di vecchie e nuove aree di rifornimento.

¹³ J. Cancellieri, *Formes rurales de la colonisation génoise en Corse au XIII^e siècle: un essai de typologie*, in «Mélanges de l'École française de Rome», t. 93, 1981, p. 104.

mamente frastagliate e spesso accompagnate da festoni di isolotti e scogli, le altre. Soltanto il Capo Corso, pur mantenendo la costa alta, presenta un profilo generale più lineare.

Tutti questi fattori, e cioè la posizione della Corsica in rapporto alla navigazione d'altura, al cabotaggio internazionale e a quello a scala locale, la sua funzione militare ed economica nei confronti di Genova, la morfologia costiera, determinarono l'aspetto dell'assetto portuale corso sotto la dominazione genovese. Esso aveva una caratteristica peculiare: si trattava nella grande maggioranza dei casi di approdi scelti e utilizzati non da Corsi ma da genti "esterne". Ne consegue che, per ricostruirne la fisionomia generale, non ci si può servire di fonti locali ma è necessario utilizzare documenti anch'essi "esterni", sia di tipo archivistico che di altra natura, come ad esempio i portolani.

Già da tempo è stata sottolineata l'importanza di questi strumenti nautici per la ricostruzione della geografia storica dei porti e degli insediamenti costieri¹⁴; tuttavia poiché, proprio per le loro specifiche funzioni, essi davano massimo risalto ad elementi morfologici, dedicando minore attenzione alle funzioni portuali e poiché, essendo destinati alla navigazione d'altura, tralasciavano gli elementi relativi al piccolo cabotaggio, bisogna, ove possibile, integrare le loro indicazioni con quelle desunte da altre fonti¹⁵.

¹⁴ M. Quaini, *Catalogna e Liguria nella cartografia nautica e nei portolani medievali*, in *Atti I Congr. Storico Liguria-Catalogna, Ventimiglia-Genova 1969*, Bordighera 1974, pp. 550-571.

¹⁵ Poiché per il primo periodo della dominazione genovese sull'isola, la documentazione archivistica nota è assai scarsa, per ricostruire le linee generali dell'assetto costiero corso fino agli inizi del secolo XVI, sono stati utilizzati alcuni portolani quattrocenteschi: il *Portolano Parma-Magliabechi*, il *Portolan Rizo* (editi ambedue da K. Kretschmer, *Die Italienischen Portolane des Mittelalters*, Hildesheim 1962 (rist. an.), rispettivamente alle pp. 268-358 e 420-552) e il *Portolano del mare veneziano Alvise Da Mosto* (pubblicato in *Le navigazioni atlantiche del veneziano Alvise Da Mosto*, a cura di T. Gasparrini Leporace, in «Il Nuovo Ramusio», V, Roma 1966). A questi portolani quattrocenteschi ne ho affiancato uno più antico, il *Compasso de Navegare*, risalente al XIII secolo (pubblicato da B.R. Motzo, *Il compasso da navigare*, Cagliari 1947) ed uno più recente, la *Carta di Navigare*, di Gerolamo Azurri (pubblicato a cura di O. Bazurro, Genova 1985) per avere due termini di confronto di epoche diverse. Mi sono poi servita di due

3. XIV - XV secolo: il nuovo assetto portuale.

Il consolidamento della presenza genovese nell'isola portò ad una più precisa definizione del nuovo assetto portuale. Per valutarne appieno le caratteristiche è necessario però sottolineare il difficile contesto politico ed economico di quei secoli.

Si è detto che per Genova il controllo della Corsica ebbe in un primo momento un valore puramente strategico; da qui la fondazione delle città - fortezza nei principali punti nevralgici. Tuttavia non mancò anche in questo periodo un interesse economico per le risorse isolane, testimoniato dai primi tentativi di colonizzazione agricola e da un certo sviluppo dei commerci. Ma le crescenti difficoltà interne ed esterne obbligarono Genova ad abbandonare il governo dell'isola (che diveniva sempre più problematico) alla Maona di Corsica.

All'azione certamente non illuminata, spesso anzi repressiva dei Genovesi, con le inevitabili conseguenze sull'economia isolana, si sovrapponevano le continue, sanguinose lotte intestine condotte dai signori locali dell'Oltremonti (Cinarchesi e Cortinchi soprattutto) che, unite ai duri gravami fiscali, contribuirono al generale impoverimento dell'isola.

Anche quando, più tardi, il governo dell'isola fu affidato al Banco di San Giorgio (1453 - 1552), la cui politica mirava da un lato a potenziare le città, dall'altro a rilanciare la colonizzazione agricola, specie nella frangia costiera, gli sforzi per migliorare le condizioni dell'economia si scontrarono con le difficoltà dovute alle continue guerre interne ed esterne, accentuate dall'ininterrotta attività della pirateria che ostacolava i commerci.

descrizioni dell'isola, quella già citata di Pietro Cirneo e quella composta da Agostino Giustiniani nel 1529 (A. Giustiniani, *Dialogo nominato Corsica*, a cura di M. De Caraffa, in «Bull. Soc. Sciences Historiques Nat. de la Corse», XXI, 1882). Quest'ultima opera presenta una particolarità interessante: alcuni brani inseriti nel testo rivelano lo stile inconfondibile dei portolani (ad esempio l'A. usa in questi punti la seconda persona singolare del presente indicativo, la terminologia è quella in uso nei documenti nautici...) tanto che, estrapolando e collegando fra loro tali brani, ci si trova di fronte ad un portolano vero e proprio, relativo a tutto il periplo isolano e molto ricco di notizie.

Dunque il lasso di tempo compreso tra la fine del XIII secolo e la metà del XVI fu, per la Corsica, un periodo di ristagno del commercio e di generale involuzione dell'economia, specie nelle più tormentate regioni dell'Oltremonti.

Questa differenza tra le condizioni di vita un poco più floride della "Terra di Comune" e quelle, più arretrate, della "Terra di Signori", si rifletteva, come si vedrà, anche sull'armatura portuale.

Una regione fitta di approdi di dimensioni ridotte era, come si è visto, il Capo Corso dove una serie di molteplici fattori aveva accentuato la propensione degli abitanti verso la vita marittima, creando una classe di "padroni" di barche che erano anche proprietari terrieri, esperitissimi navigatori e commercianti. Con i loro gozzi, tartane o gondole, essi percorrevano le coste isolane rifornendosi di grano e di altri cereali, che poi venivano redistribuiti nell'isola stessa o convogliati verso Genova¹⁶. Ma la voce più importante per l'esportazione capocorsina rimaneva sempre il vino, sia di produzione locale che acquistato in altre regioni dell'isola.

Sulla costa settentrionale della penisola il "porto" di Centuri¹⁷ « che fasse buoni vini », come segnala un portolano veneto, la « statio

¹⁶ I distretti cerealicoli, individuati mediante i rispettivi punti di imbarco, erano sparsi un po' ovunque: Aleria, Favone, San Pellegrino sul versante orientale; l'area alle spalle dei golfi di Valinco e di Aiaccio su quello occidentale; la Balagna fertile, gli Agriati, il Nebbio su quello settentrionale.

¹⁷ Nei portolani, come nelle carte nautiche, il termine "porto" veniva in genere riservato ad approdi di una certa importanza nell'ambito della grande navigazione mediterranea: poteva trattarsi di porti naturali (in Corsica ad esempio Santa Amanza o Portovecchio), ma vi si poteva trovare anche qualche riparo artificiale; in questo caso l'appellativo era « porto fatto de forza » o « fatto per arte », come nel caso, sempre in Corsica, di Macinaggio. Se si trattava invece di attracchi di minore importanza, ripari naturali della costa o ancoraggi a ridosso di qualche isola o promontorio, veniva usata tutta una gamma di vocaboli, dal generico "statio" o "stanza" ai più tecnici "surgitoio" e "afferratoio". Buona « stanza per navigli piccoli » era ad esempio l'Isola dell'Oro (l'odierna Île Rousse), mentre le isole Piccovagge (oggi Cerbicale) erano « buoni afferratoio per tutti i tempi ». Le spiagge, le foci dei corsi d'acqua, tanto importanti per il rifornimento idrico, venivano indicate con il termine "plagia", "amnis", "lena": la « lena di Lerea » (Aleria), la

per legni piccoli » a ridosso delle isole Finocchiarola, il porto di S. Maria della Chiappella « dovè gli è porto de barche », lo « scalo di Herbalunga » erano gli approdi più importanti. Ma nella parte terminale del Capo, da Centuri a Macinaggio, le « più e più cale » segnalate da Giustiniani « tutte sono ottimo et conveniente hospitio de li Corsari, li quali, vi stanno, non solamente le settimane, ma li compiuti mesi, andando e venendo ad ogni loro piacere ».

Quella della pirateria era una piaga ormai presente su tutte le coste dell'isola: lo Heers sostiene che nel secolo XV essa costituiva addirittura l'attività economica più fiorente della Corsica¹⁸. Questa terra, povera ma al centro del commercio tirrenico italiano e spagnolo, era, con la vicina Sardegna, un vero e proprio covo di pirati, nobili còrsi ma anche genovesi, che utilizzavano come quartier generale porti naturali come Portovecchio, ma anche le stesse città genovesi come Bonifacio¹⁹. Ad essi si aggiunsero i Barbareschi ed i Turchi che facevano base nei porti còrsi per poi indirizzare le loro razzie anche verso i paesi dell'interno.

Alla radice occidentale di Capo Corso, l'ampio golfo di San Fiorenzo offriva un vero e proprio sistema di scali integrati: ad est del borgo di San Fiorenzo (nel quale era consigliabile rifornirsi di acqua "bona", ma che era considerato ancoraggio poco riparato dai venti e difficile da raggiungere per la presenza di secche) si trovava l'approdo di Occhinese « in ogni bontà per vasselli piccoli », poi l'ansa di Fornali « stanza bona . . . capace di Galee e Galeoni » e infine, in corrispondenza della punta della Mortella, « lo porto delle navi grosse ».

Proseguendo verso occidente si incontrava soltanto una serie di pic-

« piagia di Jottani con uno piccolo rivo ». Se la foce del corso d'acqua, per le sue dimensioni, poteva assumere la funzione di porto-canale, questo veniva sempre specificato.

¹⁸ J. Heers, *Gènes au XV siècle. Activité économique et problèmes sociaux*, Paris 1961, p. 303 e sgg.

¹⁹ Ai tempi della guerra tra Genova e Pisa, Bonifacio era stata un grande centro di organizzazione delle attività corsare. Cadute le motivazioni belliche, i corsari si trasformarono in pirati e in questa veste li vediamo, ancora nel '400, infestare i mari e i litorali rivaleggiando in abilità e crudeltà con Provenzali, Liguri, Toscani, Sardi, e naturalmente Barbareschi e Turchi.

cole "piagge" fino al porto dell'Isola dell'Oro, quindi il porto minore di S. Ambrogio e infine Calvi, « bono porto chiamato dai marinai porto di S. Maria di Calvi »²⁰. Si trattava, come è noto, di uno dei capisaldi della presenza genovese nell'isola, ottimo per la sua posizione in rapporto alle rotte a lungo raggio²¹, oltre che per la posizione strategica e per l'ampia baia in grado di ospitare una numerosa flotta. Queste funzioni militari e la sua fedeltà a Genova, che aveva fruttato agli abitanti una serie di privilegi in campo economico, avevano dato impulso anche al settore commerciale, tanto che Calvi fu ben presto in grado di disturbare Bonifacio nel suo ruolo di porto-emporio, con funzione di importatore di prodotti genovesi da redistribuire in Corsica e, viceversa, di esportatore di prodotti isolani. Sembra addirittura accertato che Genova, nelle vesti di arbitro tra le due città a lei ugualmente legate, avesse tracciato, verso la metà del XIV secolo, una sorta di confine che tagliava l'isola in due parti all'altezza delle isole Sanguinarie, per delimitare le reciproche sfere di influenza²².

È certo comunque che su Calvi era convogliato il flusso dei prodotti agricoli della Balagna fertile, il cui porto naturale sarebbe stato l'Isola dell'Oro²³ e che, all'inizio del XV secolo, essa aveva l'esclusiva

²⁰ A questo proposito è interessante notare come i due portolani veneti, il *Portolan Rizo* e il *Portolano del mare*, riportino lo stesso errore, sdoppiando l'approdo di Calvi in quelli di Calvi e di Santa Maria di Calvi, distanti l'uno dall'altro ben 15 miglia.

²¹ Per il XV secolo è testimoniata, tra le altre, la vitalità della rotta che univa Calvi con il Maghreb, connessa probabilmente anche con il mercato degli schiavi. Sull'argomento si rimanda a G.G. Musso, *Per la storia del notariato genovese in Corsica. Note archivistiche introduttive. Antologia d'inediti d'Archivio*, a cura di T. Rattini, in *Genova, la Liguria e l'Oltremare tra Medioevo ed età moderna*, Genova 1961, pp. 61-67.

²² G. Petti Balbi, *Genova e Corsica nel Trecento*, Roma 1976, p. 84.

²³ In questa regione vi erano molti possedimenti genovesi e liguri i cui prodotti venivano regolarmente convogliati ai proprietari. La loro esportazione è testimoniata fin dal secolo XII: si veda in proposito G. Pistarino, *Le carte del monastero di San Venerio del Tino relative alla Corsica (1080-1500)*, Torino 1944; L. Balletto, *Tra la Corsica e Portovenere*, in *Genova, Mediterraneo, Mar Nero*, Genova 1976, pp. 61-67.

del commercio del grano che vi affluiva dalle aree circostanti²⁴. Altrettanto importante era l'esportazione dell'olio sia verso Genova, sia verso altre località isolate come Aiaccio.

I porti della costa occidentale, per la povertà dell'entroterra, avevano soprattutto una funzione di appoggio alla navigazione d'alto mare: accanto a quelli più noti come Galeria, Girolata o Porto, una serie di scali minori (ricordati solo in qualche fonte) come Sia, Sagona, Porto Provenzale, Porto Pollo, si alternava a "piagge" e a ridossi, importanti questi soprattutto perché al riparo dalle libecciate (Porticcio e l'Isola). Solo il porto di Aiaccio, che proprio sul finire del XV secolo venne provvisto dai Genovesi di un piccolo molo, assumeva una certa importanza come redistributore in seconda battuta dei prodotti genovesi importati da Bonifacio, verso i mercati dell'interno.

Un discorso a parte merita Porto Erese o Elice, la cui identificazione è ancora controversa: si tratta probabilmente di una cala a ridosso della punta di Campomoro, nel golfo di Valinco, in una posizione particolarmente vantaggiosa perché in grado di offrire protezione dal libeccio, ma nemmeno la toponomastica ne conserva la traccia. Si tratta tuttavia di uno degli scali più antichi e più frequentati perché è segnato nei portolani e nelle carte nautiche più remote.

Nel breve tratto di costa meridionale ben tre erano i porti importanti per la navigazione a lungo raggio: Figati, Bonifacio, Capo dello Sperone. Ma la costa, pur di difficile accesso per la presenza di moltissimi scogli e secche, offriva anche scali minori, come Tizzano e Roccapina, che erano al servizio di un retroterra povero, quello dell'area di Sartene, ma non privo di iniziative economiche (vi si coltivava soprattutto grano). È proprio in questa zona che si registrarono i primi tentativi documentati di colonizzazione agricola genovese: pur risalendo al XIII secolo, essi dovevano aver lasciato traccia anche a due secoli di distanza, tanto più che alcune aree, come il distretto alle spalle del gol-

²⁴ Il grano corso era utilizzato dalla Repubblica soprattutto in tempo di carestia perché era reputato inferiore rispetto a quello di Sicilia, di Provenza o di Lombardia.

fo di Roccapina e quello attorno al golfo di Figari potevano vantare una continuità di popolamento documentabile fin dal Neolitico²⁵.

Mentre l'approdo di Roccapina è segnalato solo dal Giustiniani, il golfo di Figari, riparo sicuro ma difficile da raggiungere per la presenza di secche e scogli all'imboccatura, è ricordato come « buon porto a tutti i tempi » ma in cui « gli è pericoloso intrare di notte »²⁶.

Ma nessuno dei porti incontrati fino ad ora, agli inizi del '400, eguagliava per importanza quello di Bonifacio, anche se, proprio in questo periodo, cominciava il suo lento declino. Bonifacio infatti, per la sua fedeltà a Genova, aveva usufruito da sempre di particolari franchigie ed agevolazioni nelle relazioni commerciali con la Dominante, fungendo da vero e proprio emporio nei confronti di buona parte degli altri porti isolani. Inoltre la sua vicinanza alle coste sarde aveva stimolato una fiorente corrente di interscambi: dalla Sardegna si importavano formaggi, suini e ovini che, dopo una sosta a Bonifacio allo scopo di poter usufruire di agevolazioni daziarie, venivano convogliati a Genova o servivano ad alimentare la produzione locale di carni salate (destinate anch'esse in gran parte all'esportazione); da Bonifacio partivano per la Sardegna soprattutto tessuti, anche pregiati²⁷.

Alla fine del XIV secolo però, con l'avvento della signoria francese a Genova, i Bonifacini e i Calvesi persero gran parte di quelle agevolazioni che avevano fatto la loro fortuna. Questo fatto, oltre ad incidere sul volume dei traffici dei due porti, ebbe come conseguenza il calo dell'interesse per il mercato genovese e, contemporaneamente, un aumento dei traffici con quello pisano.

²⁵ Sulla colonizzazione genovese del *castrum de Cauria* (fra Tizzano e Roccapina) e del *castrum de Sapaladona* (Figari) si rimanda ancora a J. Cancellieri, *Formes...* cit. Per quanto concerne l'antichità del popolamento nella zona si veda C. Delano Smith, *Western Mediterranean Europe. A Historical Geography of Italy, Spain and Southern France since the Neolithic*, London 1969, p. 353 e sgg.

²⁶ Nel tratto di costa compreso tra Bonifacio e Aiaccio il *Portolan Rizo* e il *Portolano del mare* segnano due porti che non è stato possibile identificare: il « Chavo de Sergi con bon porto » e il « porto de Bise ». La descrizione di quest'ultimo potrebbe far pensare al porto di Figari, che essi non nominano, ma non se ne ha nessuna conferma né dagli elementi nautici, né dalla toponomastica.

²⁷ G.G. Musso, *op. cit.*

Il tratto di costa compreso tra Bonifacio e Portovecchio è uno dei più ricchi di buoni approdi naturali: al Capo Sperone, a Santa Amanza i porti avevano in particolare la funzione di rifugio e di appoggio per le navi. Gli insediamenti, anche di tipo difensivo, erano qui quasi del tutto assenti, mentre invece è segnalata la presenza di saline.

Scali minori, prima di raggiungere « lo nobile e eccellente Portovecchio », erano Porto Nuovo, Santa Giulia, le isole Cerbicale.

La descrizione di Portovecchio, per le dimensioni rilevanti del golfo, per le caratteristiche di sicurezza dei suoi approdi, forse anche per la singolare bellezza del sito, occupa in tutte le fonti consultate uno spazio assai più ampio di quello dedicato agli altri approdi dell'isola (con l'eccezione di Bonifacio). Ci è quindi pervenuta sul suo conto una gran quantità di elementi descrittivi relativi alla morfologia, sottomarina e costiera, che dovevano servire ai naviganti per riconoscere il porto dal mare e permettere quindi di evitare le insidie che ne ostacolavano l'accesso. Anche Portovecchio aveva, nel XV secolo, una prevalente funzione di porto - rifugio, rifugio anzi fin troppo sicuro se, come riferisce il Giustiniani: « stanno in questo porto, si magno et nobile ... vascelli di corsari infedeli, li quali vi dimorano ad ogni lor piacere, et de indi discorrono l'isola, vinti o trenta miglia infra la terra, facendo gravissimi danni ». Soltanto a partire dal secolo successivo, quando, nell'ambito dell'ambizioso progetto di colonizzazione agricola di alcune aree dell'isola, iniziata, come si è già detto, dal Banco di San Giorgio, Portovecchio assunse il ruolo di centro organizzatore dell'intero distretto costiero sud - occidentale. Le sue funzioni portuali si fecero più complesse, anche perché il primitivo, modestissimo insediamento di tipo rurale andava trasformandosi in una nuova città - fortezza, del tipo di quelle già individuate, pur se di proporzioni e di importanza minori²⁸.

Portovecchio, con il "surgitoio" di San Cipriano, ove si poteva trovare acqua dolce « a pie' d'un fico ») chiude la serie dei buoni ap-

²⁸ Sull'argomento si rimanda alla bibliografia contenuta in M.P. Rota, *Inse-
diamenti genovesi e corsi nella Corsica del Cinquecento*, in *Atti Conv. Interna-
zionale Studi Storici*, « *Rapporti Genova, Mediterraneo, Atlantico in età moderna* »,
Genova 1982, Genova 1983.

prodi. Su tutta la costa orientale i portolani non riportano indicazioni se non per qualche attracco di minore importanza: Favone « porto di navilli piccoli », la « lena di Lereia », e infine la « Bastia di Porto Char-do », alla radice orientale di Capo Corso. Ma la navigazione di piccolo e medio cabotaggio si basava invece su una serie di approdi che sfruttavano la foce dei numerosi corsi d'acqua che sfociano nel Tirreno dalla Banda di Dentro: erano i porti - canali della Solenzara, di Fiumorbo, del Tavignano, dell'Alistro, dell'Alesani, del Golo.

Un discorso a parte meritano gli stagni costieri: quello di Urbino, quello di Diana « stazione per piccoli legnetti » e infine lo stagno di Biguglia nel quale « non possono intrare, salvo piccoli legnetti », ma che era sede di un'intensa attività peschereccia. I prodotti caratteristici di questi stagni, ostriche, botareghe, pesci, prendevano l'avvio per mare verso il porto di Bastia da dove venivano poi convogliati ai mercati di Genova e soprattutto di Roma.

Il caso di Bastia è particolarmente interessante: questo scalo, spesso ignorato dai portolani quattrocenteschi perché privo di un buon riparo naturale, proprio in questo secolo andava invece assumendo una sempre maggiore importanza economica, a detrimento di Bonifacio e Calvi (che dal canto loro erano state private dei privilegi daziari), soprattutto in virtù della sua vicinanza alla terraferma. Per questa ragione essa fu scelta come sede del governatore del Banco di San Giorgio, con tutte le conseguenze economiche che ne potevano derivare.

Così, sul finire del secolo, Bastia era riuscita, insieme ad Aiaccio, a sottrarre a Bonifacio la funzione di porto-emporio più importante dell'isola: qui giungeva buona parte delle merci che i Genovesi volevano smerciare in Corsica, in modo particolare il sale (tanto importante per il processo di conservazione delle carni) che vi veniva convogliato direttamente dalla Provenza o da Ibiza. Qui affluivano dall'interno i prodotti corsi destinati all'esportazione: vini in primo luogo, poi grano, carni salate, cera, miele ed anche quel "prodotto" che costituì per centinaia d'anni la voce più importante dell'esportazione isolana verso il continente: mi riferisco all'emigrazione. Una voce, questa, difficile da quantificare, ma imponente: Corsi in veste di mercanti nelle principali città di Liguria e di Toscana, Corsi che seguivano le vie delle colonie genovesi d'Oriente, Corsi che andavano a popolare le campagne dell'Italia centrale tirrenica e infine Corsi arruolati in tutti gli

eserciti della penisola²⁹. Di questa emigrazione il tardo '400 costituì l'apogeo e senza dubbio, anche se non si conosce documentazione in proposito, il porto di Bastia, per la vicinanza al continente, veniva scelto di preferenza per l'imbarco.

Per questo complesso di motivi Bastia ancora ignorata, come si è detto, dai portolani quattrocenteschi perché priva di un buon porto, sul finire del '500 poteva essere definita dall'Azurri « la principal città di Corsica », non tanto in virtù del sito portuale, che restava modesto, quanto a causa della sua posizione in rapporto alla terraferma, e anche a un vasto retroterra.

4. XVI - XVII secolo: le principali direttrici di sviluppo.

L'analisi compiuta nel paragrafo precedente ha evidenziato un'armatura portuale nel complesso debole, formata da molti scali naturali, magari protetti da opere militari, ma disabitati o quasi, ai quali si alternavano i porti delle città - fortezza che, nel corso di questi primi secoli, registrarono un ribaltamento di posizioni: dall'assoluta supremazia di Bonifacio, condivisa poi con Calvi, alla graduale affermazione di Aiacio e soprattutto di Bastia.

La cura e la manutenzione dei piccoli scali era affidata esclusivamente agli abitanti, poiché Genova si interessava soltanto della protezione e della gestione degli scali delle città genovesi e di quelli che costituivano base di appoggio per la navigazione d'altura³⁰. Del resto la modestia del volume dei traffici non avrebbe giustificato ingenti spese per la costruzione di moli o di altre opere portuali, quando erano sufficienti i piccoli "schifi" in dotazione ai velieri di stazza maggiore, per il trasbordo delle merci.

²⁹ Sulla consistenza, le cause e le caratteristiche del fenomeno si veda J. Cancellieri, *Directions de la recherche sur la démographie de la Corse médiévale (XII-XV siècles)*, Napoli 1984, pp. 402-433.

³⁰ Già alla fine del XIV secolo gli Statuti di Capo Corso riflettono la preoccupazione di mantenere sgombri gli scali dai grossi massi e dalla sabbia, per evitarne l'interramento.

In questo quadro piuttosto povero emergeva soltanto la regione del Capo, con una sua ben delineata fisionomia di piccoli ma attivissimi scali, governata da una dinamica schiera di "padroni" di imbarcazioni piccole e medie, in grado di incidere notevolmente sull'organizzazione della regione retrostante.

Questa situazione viene messa in evidenza dai risultati di uno studio, compiuto dal Rondeau, su documenti doganali relativi ai traffici isolani tra il 1621 e il 1627³¹.

Nella classifica redatta in base al movimento delle merci, gli scali pina, che erano al servizio di un retroterra povero, quello dell'area di lani, si ponevano tutti fra le prime posizioni concentrando in sé ben l'84 % del traffico marittimo³². Tra i porti genovesi, solo Aiaccio, al terzo posto, rivestiva una notevole importanza, mentre Bonifacio era al tredicesimo, distaccando di molto Calvi e Portovecchio³³.

Ma da questo studio emerge con un certo vigore anche il ruolo dei modesti scali, disseminati lungo le coste dell'isola e privi di grandi attrezzature che, pur in forma episodica, mantenevano il collegamento sia con i paesi dell'interno, sia con i porti capocorsini e "genovesi", i quali fungevano da collettori dei prodotti corsi e, soprattutto i secondi, da redistributori di quelli di importazione.

Gli scambi fra i porti isolani avevano una buona consistenza: il vino del Capo Corso (di Nonza, Brando, Canari in primo luogo) era

³¹ A. Rondeau, *Le trafic des ports corses au début du XVII^e siècle*, in *Actes XXXI Congr. Féder. Histor. Languedoc*, pp. 167-188.

³² Fra gli scali del Capo si sono compresi anche quelli di San Fiorenzo e di Bastia che, alla radice del promontorio, potevano essere considerati parte della regione. Tanto più che molti armatori del Capo si appoggiavano soprattutto a Bastia che aveva funzioni amministrative multiple ed anche uno specchio d'acqua un poco più ampio. Tuttavia sia Bastia che San Fiorenzo non occupavano posti di rilievo nella graduatoria del volume dei traffici.

³³ Nella valutazione dei dati bisogna però tener presente che alcune importanti categorie, ad esempio le istituzioni pubbliche, erano esentate dal pagamento del dazio. Questo naturalmente può falsare, e di molto, i dati dei traffici relativi soprattutto ai porti genovesi che ospitavano grosse guarnigioni, come Bonifacio o Calvi, ma anche ad approdi più modesti che imbarcavano merci per conto di enti pubblici (ad esempio non compare l'esportazione di legname commissionato dal Magistrato dell'Arsenale per i cantieri genovesi).

convogliato verso le città isolate, Calvi e Bonifacio soprattutto, che erano prive di un loro retroterra agricolo, poi Aiaccio, Portovecchio e, in minor misura, Bastia. Nel commercio del grano i porti esportatori erano Aiaccio e Algaiola (che si era affiancata a Calvi come sbocco al mare della Balagna fertile), i quali fungevano da collettori per vaste aree rurali; poi, ma con valori molto più modesti, erano presenti anche porti del sud, come Tizzano (che convogliava i grani del Sarteneo) o gli scali del golfo di Valinco, collettori delle valli del Taravo e del Rizzanese. Gli importatori erano prevalentemente capocorsini che riesportavano poi gran parte della merce a Genova e nelle Riviere.

Dai porti della Balagna partiva la quasi totalità dell'olio diretto in Corsica, soprattutto a Bonifacio, ad Aiaccio ed ai porti del Capo.

Gli scambi con l'esterno, soprattutto con Genova e Savona, ma anche con la vicina isola di Capraia, consistevano in vini, tutti in partenza da scali del Capo Corso, mentre i cereali, oltre che da quest'area, partivano anche da Aiaccio e da Algaiola: è un caso raro in cui due regioni produttrici partecipavano direttamente anche alla fase di commercializzazione.

Da Bastia infine partivano cera, castagne, legname, foglie di mirto, pesce.

Un calcolo sul volume complessivo dei traffici evidenzia una netta prevalenza delle esportazioni (3.545.547 litri) sulle importazioni (1.030.943 litri). Ma in alcuni casi il rapporto era invertito: innanzitutto nei porti del Capo Corso più attivi nella redistribuzione delle merci e cioè quelli della parte più settentrionale della penisola (ma la differenza tra le due voci non era molto marcata); poi nelle città di Calvi, Portovecchio e soprattutto Bonifacio (che dichiarava 5.858 litri di merci esportate contro gli 84.894 litri di quelle importate); infine in una serie di scali minori come Aleria, Porto, Furiani, probabilmente perché vi erano sorti abitati di una certa consistenza, connessi ai vari tentativi di messa a coltura delle aree costiere.

Un'ultima interessante osservazione riguarda la proprietà delle imbarcazioni: i "padroni" erano, per il 93,3 %, della regione del Capo. La concentrazione di capitali era dunque più forte di quella commerciale.

L'analisi dell'andamento del traffico portuale può dare un'idea di quella che doveva essere la fisionomia economica della Corsica agli inizi

del XVII secolo. La prima e più ovvia constatazione è la vocazione vinicola della parte più settentrionale del Capo, dove la vite era associata a una policoltura di sussistenza a base familiare, che doveva essere integrata da importazioni di cereali.

Appena più a sud, ma ancora nel promontorio, l'economia agricola si faceva più diversificata: ma il ruolo ricoperto dalla vite era ancora importante, cosicché si rendeva necessaria l'importazione di olio, legname e castagne dal Nebbio e dalla vicina Balagna.

Nell'area settentrionale ed occidentale si distinguevano ancora la Balagna, produttrice soprattutto di olio e la regione cerealicola di Aiaccio. Altri distretti cerealicoli di minore importanza si trovavano nell'area di Sartene e alle spalle del golfo di Valinco.

Il restante territorio sembra fosse, per usare l'espressione del Rondeau, « un immense terrain de parcours pour les chèvres et les moutons »³⁴, il cui allevamento, assieme a quello dei suini, costituiva la base economica principale delle comunità dell'interno. Eventuali eccedenze alimentari (carni, formaggi) venivano condotte alla più vicina "marina" per essere scambiate con altri prodotti.

Certamente una maggiore abbondanza di documenti permetterebbe di completare questo quadro, senza dubbio più ricco di quanto non risulti, gettando una qualche luce ad esempio sull'importanza e sul ruolo ricoperto dalle rimesse degli emigrati; o sul commercio del legname che coinvolgeva, in maggiore o minore misura, tutti i porti isolani.

Che la Corsica fosse paese esportatore di legname per gli usi più diversi era cosa nota fin dall'antichità. Questa voce è presente anche nei primi scambi commerciali con Pisa e con la Toscana; costituisce un elemento importante degli scambi tra le comunità isolane; arricchisce fin dai primi tempi dell'occupazione genovese le correnti di traffico verso Genova e le Riviere.

Ma lo sfruttamento delle foreste della Corsica secondo un piano prestabilito (che del resto trova il suo riscontro nel tentativo di valorizzazione agricola dell'isola intrapreso dalla Repubblica di Genova nel XVII secolo)³⁵, e finalizzato soprattutto a rifornire i cantieri na-

³⁴ A. Rondeau, *op. cit.*, p. 172.

³⁵ Si veda sull'argomento F. Ettori, *La mise en valeur agricole de la Corse au*

vali della Repubblica, data soltanto dalla fine del secolo XVI, e si realizzerà in tempi differenti a seconda delle aree geografiche³⁶.

Poiché il problema più difficile era il trasporto del legname al mare per l'imbarco, vennero sfruttate in primo luogo le foreste più accessibili e cioè quelle dell'area del Fiumorbo (alte valli dell'Abatesco, del Fiumorbo, del Ghisoni), la foresta di Stella (nella regione del Nebbio), quella della Montagna di Cagna (sulla costa meridionale alle spalle di Figari) e l'area boschiva del nord-ovest isolano (foreste di Aitone e di Lonca, di Lucca e di Bonasa, di Filosorma, di Tartagine...). Sulla costa, in corrispondenza di queste aree, nacquero, o meglio si rinvigirono attrezzature portuali, specie dove l'afflusso di legname era maggiore e dove la morfologia costiera lo permetteva. Sul versante orientale ad esempio, nonostante il notevole afflusso di legna, la conformazione della costa permetteva di utilizzare soltanto i porti-canale alle foci dei corsi d'acqua, o le spiagge alle quali potevano accedere solo i piccoli "schifi" capocorsini per i carichi meno ingombranti, da trasbordare poi sui velieri ancorati al largo.

Sul versante nord-occidentale invece, il commercio di legname determinò non solo un potenziamento e una diversificazione delle funzioni dei porti già esistenti, ma anche la rinascita di un porto, quello di Sagona, da tempo quasi abbandonato.

Il naturale sbocco al mare delle principali aree forestali erano i porti di Galeria (foreste di Lucca e Filosorma) e più a sud quello di Porto (foreste di Lonca e di Aitone). Si trattava, come si è detto, di porti-rifugio per il commercio a lungo raggio, dotati precocemente dalla Repubblica di Genova di un sistema di torri di controllo per la difesa dai corsari. Le brevi pianure alluvionali nel basso corso dei torrenti Fango e Porto (che sfociano rispettivamente a Galeria e a Porto),

XVII siècle, in « Etudes corses », n. 15-16; F. Pomponi, *La politique agraire de la République de Gênes en Corse (1570-1730)*, in *Atti Conv. Internazionale Studi Storici*, « Rapporti... », cit. ».

³⁶ Quando furono inviate squadre di esperti, per valutare la consistenza e la qualità del legname corso, in vista di una sua utilizzazione. Sull'argomento rimando a M. P. Rota, *Caratteristiche e variazioni del manto forestale corso in età moderna*, in corso di stampa.

furono coinvolte anche nei tentativi di lottizzazione rurale intrapresi dal Banco di San Giorgio; così, addossati alle opere di difesa, si trovavano anche insediamenti rurali, peraltro molto modesti soprattutto per la discontinuità del popolamento. Ma i documenti seicenteschi parlano anche di "magazzeni per tavole", collegati invece al traffico di legname. Così questi porti - rifugio affiancarono alla primitiva funzione difensiva, anche quella commerciale.

Una vicenda più complessa è quella del porto di Sagona, nel golfo omonimo immediatamente più a sud di quello di Porto. Questo centro, di fondazione romana, che nel VI secolo era stato addirittura sede vescovile, fu abbandonato del tutto a causa delle scorrerie saracene, in favore della retrostante area di Vico: nel XV secolo esso era ancora definito *portum . . . qui est inhabitatus*³⁷, ma alla fine del secolo successivo, quando già l'afflusso di legname aveva vivificato i porti più settentrionali, il portolano dell'Azurri non lo nomina neppure.

La sua fortuna derivò direttamente dalle difficoltà incontrate dai boscaioli per avviare il legname della foresta di Aitone, la più ricca dell'area nord - occidentale, al suo sbocco al mare e cioè a Porto³⁸. Dopo varie vicissitudini, prove e progetti, l'ostacolo fu aggirato costruendo una strada interna che, con un percorso abbastanza lungo ma agevole, attraverso il passo della Forcella, metteva in comunicazione il bacino del torrente Porto con quello del torrente Sagone, scendendo al mare in corrispondenza dello scalo omonimo.

La strada fu ultimata soltanto dopo il 1667 (ed è per questo che la foresta di Aitone, celebre per la bellezza dei suoi alberi, fu nel complesso assai meno sfruttata di quelle contigue), ma l'afflusso di legname concorse a ridare vita al modestissimo scalo di Sagone. Si costruirono magazzini - deposito, baracche per i boscaioli, si completò il sistema di

³⁷ *Itinéraire d'Anselme Adorno en Terre Sainte (1470-71)*, a cura di J. Heers e G. De Groer, Paris 1978, p. 58.

³⁸ Tanto che il primo dei relatori sullo stato dei boschi della Corsica, il Salinero, scrisse che « i bellissimi Arzi, Abetti e faggi del bosco di Aitona non è possibile far la strada per condurli » (A.S.G., *Corsica*, f. 979, *GioBatta Salinero e Braggio Isnardo mandati a rivedere li boschi dell'Isola di Corsica . . .*); sempre nel fondo *Corsica* uno schizzo riporta il percorso che avrebbe dovuto congiungere Aitone con Porto, definendolo « Strada . . . dichiarata impossibile ».

difesa del golfo, ma già nei primi anni del secolo successivo, per il precipitare della situazione politica, il commercio fu abbandonato e con esso il porto di Sagone.

Esso conobbe una effimera rinascita alla metà del XVIII secolo quando Pasquale Paoli, nel tentativo di dare indipendenza politica all'isola, sia dalla Repubblica di Genova che dalla Francia, riuscì a mantenere in efficienza alcuni porti della costa occidentale, tra cui quello di Sagone, ma la sua fortuna durò quanto quella del Paoli.

In conclusione, il commercio del legname per il rifornimento degli arsenali liguri, oltre a incrementare il traffico di alcuni dei porti tradizionali che potevano fungere da collettori e redistributori (come Calvi, dove affluiva per fluitazione buona parte del legname in partenza da Galeria, o Bastia che, insieme a San Fiorenzo, accoglieva il rovere del bosco di Stella per inoltrarlo a Genova), si concentrò in alcune aree specifiche: nel tratto della costa orientale compreso tra la foce del Fiumorbo e quella della Solenzara, e nella costa nord-occidentale dove Galeria, Porto e in minor misura Sagone, conobbero un lungo periodo di sviluppo dei traffici portuali con un certo riflesso anche sulle attrezzature a terra.

Il XVII secolo fu, nel suo complesso, un periodo positivo nelle relazioni tra la Corsica e Genova, e questo ebbe dei riflessi sull'economia. Certamente i miglioramenti del settore agricolo non furono buoni come si era sperato: il progetto di trasformare la Corsica nel "granaio" della Repubblica era ben lungi dall'essersi realizzato. Una serie di annate di cattivi raccolti aveva al contrario costretto Genova a rifornire l'isola, allo stremo delle forze, con grano siciliano. I "padroni" capocorsini dovevano spesso andare a cercare i cereali in Maremma e a Livorno, per rivenderli in Corsica, e furono rare le annate in cui fu concessa la licenza per l'esportazione di questo prodotto dall'isola³⁹.

Tuttavia un'indagine del Martini basata sulle richieste di licenza di esportazione, relative agli anni dal 1688 al 1697, mostra che non tutte le annate furono negative. In questo periodo infatti la media annua del grano messo in commercio superò del 37 % quella del periodo

³⁹ Le licenze di esportazione potevano essere concesse solo qualora il grano fosse stato in eccedenza rispetto al fabbisogno alimentare dell'isola.

1621-27. I rapporti fra porti esportatori e importatori erano però sempre gli stessi: si esportava da Aleria, da Calvi, dalla Balagna e soprattutto da Aiaccio, mentre il grano era importato dai porti del Capo Corso (che, tranne il quantitativo per il fabbisogno locale, esportavano poi le eccedenze in terraferma) e da quello di Bonifacio, che doveva invece soddisfare la richiesta dei suoi abitanti⁴⁰. Anche altri prodotti come olio⁴¹, vino e castagne erano una voce importante dell'esportazione isolana di fine secolo.

5. XVIII secolo: da Genova alla Francia, l'inizio di una nuova trasformazione.

Il rinnovarsi di annate di carestia nei primi anni del secolo XVIII (è tristemente famosa quella del 1702), i ripetuti tentativi di insurrezione della popolazione corsa⁴², gli interventi delle potenze straniere in un ingarbugliato gioco di interessi, indebolirono la struttura economica isolana. Così, quando nel 1734, Genova decretò la "stretta serrata" (e cioè il blocco totale dell'isola), la situazione divenne immediatamente critica per l'assenza di scorte alimentari, specie nelle città-fortezza dove era più difficile sopperire alla mancanza di generi di importazione con le pur magre risorse dell'agricoltura e della pastorizia, come avveniva invece all'interno.

Alcuni documenti risalenti a quei decenni e relativi al traffico portuale di Bastia - Porto Cardo, di Calvi e di Bonifacio⁴³, pur se incom-

⁴⁰ M. Martini, *op. cit.*, n. 580, 1966, p. 39.

⁴¹ Il porto di Bastia ad esempio, che nel secolo XVI era importatore d'olio, alla fine del XVII era divenuto esportatore; ciò significa che l'olivicoltura, dalla Balagna, si era allargata alle regioni vicine. È uno dei risultati della politica di valorizzazione agricola dell'isola che aveva i suoi punti di forza nell'obbligo fatto agli abitanti di piantare alberi domestici.

⁴² Sui rapporti fra le carestie e i moti insurrezionali si veda F. Pomponi, *Émeutes populaires en Corse aux origines de l'insurrection contre la domination génoise*, in « Annales du Midi », n. 107, 1972.

⁴³ Si tratta di alcuni piccoli registri conservati nell'Archivio di Stato di Genova e precisamente nel fondo *Corsica*, f. 1349, *Gabelle per ancoraggi ed altro per la*

pleti e non del tutto omogenei, possono contribuire a dare un'idea dell'ordine gerarchico dei porti e, nel caso di Calvi per il quale la documentazione è più ricca, delle funzioni portuali complessive, anche se essa si riferisce proprio agli anni della "stretta serrata" e quindi i valori sono senza dubbio alterati rispetto a quelli normali.

A Bastia, ad esempio, alle 650 imbarcazioni che pagarono l'imposta per la sosta nel 1733, si contrappongono le 510 e le 466 del 1734 e 1735, mentre nel 1737 esse raggiungeranno le 725 unità.

Si trattava in genere di barche capocorsine o di Capraia; abbastanza numerose anche quelle rivierasche, soprattutto della Riviera di Levante (Santa Margherita, Rapallo, Zoagli, Recco . . .) e le tartane provenzali. Dal Napoletano arrivavano feluche, spesso in flottiglie numerose, per la pesca del corallo⁴⁴: probabilmente esse proseguivano poi per i golfi di Porto e di Aiaccio dove erano le riserve più ricche.

L'andamento stagionale medio registra un calo nei mesi invernali e punte massime in luglio e agosto: ad esempio nel febbraio del 1733 attraccarono 23 imbarcazioni del Capo Corso, 12 di Capraia, 5 napoletane, 2 della Riviera Ligure; nel luglio dello stesso anno le barche del Capo Corso furono 46, 12 quelle della Riviera e di Genova, 7 di Capraia, 1 di Napoli. Queste cifre indicano che il traffico era ancora saldamente nelle mani dei Capocorsini, i quali però, utilizzando imbarcazioni di piccolo tonnello, preferivano viaggiare nella buona stagione.

La documentazione relativa al porto di Calvi è più interessante perché spesso vengono specificate, oltre alla provenienza, anche la destinazione delle imbarcazioni e il loro carico. Colpisce innanzitutto la modestia del movimento portuale rispetto a quello di Bastia: nel secondo semestre del 1734 sostarono a Calvi 61 imbarcazioni contro le 291 giunte a Bastia nello stesso periodo; nel 1735 esse furono 238 e a Bastia 466; nei primi tre mesi del 1736 ne giunsero solo 26 contro le 85 di Bastia.

Corsica 1732-1743 (Libro primo ancoraggi Porto Cardo, 1732-33; Libro secondo ancoraggio Porto Cardo, 1734-38; Libro degli ancoraggi di Calvi del Not. Lorenzo Borlasca (1734-36); Ricevute ancoraggi dell'ill.mo Commissario di Bonifacio, 1745-48.

⁴⁴ Le gabelle sulla pesca del corallo erano tra le più alte e Genova certamente non vi avrebbe rinunciato, nemmeno in occasione della « stretta serrata ».

L'analisi della destinazione delle imbarcazioni evidenzia chiaramente la funzione di Calvi quale porto di transito dalla terraferma alla Sardegna e viceversa. Nel 1735 ad esempio, le imbarcazioni in transito da e per la Sardegna, furono ben 164, con carichi vari, ma soprattutto "formagli", tonno, pelli e legname sardi per il continente.

Le imbarcazioni con destinazione Calvi furono invece 47: tra di esse stupisce l'alto numero di tartane provenzali cariche di vino⁴⁵. Del resto, agli inizi del XVIII secolo si era rinvigorito un certo scambio tra i porti còrsi e quelli francesi, tanto che negli scali più importanti furono dislocati agenti consolari di Francia.

Tra le merci importate spiccano ancora "stovigliami" provenienti da Savona o da Albisola, e generi alimentari di prima necessità come pasta, farina o biscotto, a sottolineare la grave penuria di viveri e la necessità di importarne, almeno per la guarnigione.

Nel 1734 tra le navi in partenza da Calvi se ne registrano ben 10 cariche di olio per Genova; le altre trasportavano legna e anche corallo. Il crollo totale delle esportazioni (solo quattro partenze) si registrò nell'anno successivo: evidentemente era il contraccolpo economico del blocco.

Le ultime indicazioni sono relative al traffico del porto di Bonifacio: sono le più incomplete ma se ne può ugualmente dedurre la decadenza di questo scalo che registrò, negli anni 1746 e 1747 (gli unici con i dati completi) appena 40 e 31 presenze. La linea di tendenza, già delineatasi all'inizio del XVI secolo, si era affermata al di là di ogni previsione: alla metà del XVIII secolo il porto di Bonifacio era attivo solo in quanto la città era sede di una guarnigione genovese⁴⁶.

⁴⁵ Questo potrebbe far pensare ad una crisi nella produzione vinicola, non improbabile in tempo di guerra. Ma già un forte calo della produzione del Capo Corso si era registrato alla metà del secolo precedente, in concomitanza con una serie di burrasche e grandinate; il Kolodny sostiene che a Calvi il calo della produzione era già in atto all'inizio del XVII secolo.

⁴⁶ Lo conferma anche l'andamento dei totali della popolazione: gli abitanti che, nel 1420 erano circa 8000, scesero a 5000 cento anni più tardi, mentre alla metà del secolo XVII essi non raggiungevano i 2000 (compresa la guarnigione); nel secolo successivo si registrò invece un aumento di 500 unità, ma la cifra, secondo il Kolodny, non è del tutto attendibile.

Ce ne dà conferma del resto un'altra serie di registri, questa volta relativi a navi in partenza dal porto di Genova negli anni 1732-34 e 1754-55⁴⁷. Si tratta di bollette di carico che regitavano la merce in partenza per la Corsica: vi compare esclusivamente materiale bellico e per la sopravvivenza delle truppe (dal panno per le divise ai medicinali e ai viveri). Il carico era del resto destinato ai porti che ospitavano una guarnigione consistente: Calvi, Bonifacio e Aiaccio nel primo periodo considerato, San Fiorenzo, Calvi, Aiaccio, Bastia e soprattutto Bonifacio nel secondo. Così le ultime indicazioni sui porti della Corsica genovese si riallacciano alle prime: i porti con il maggior volume di traffici erano quelli che avevano la maggiore importanza strategica, assolvendo così fino all'ultimo atto alla funzione di capisaldi della presenza della Repubblica nell'isola.

Certamente, negli stessi anni, gli scambi tra porti isolani e tra questi e la terraferma erano ancora attivi, ma le difficoltà erano moltissime: si parla addirittura di un crollo della marineria del Capo Corso, dove i "padroni" furono costretti a vendere le loro imbarcazioni per pagare i debiti⁴⁸.

L'analisi del sistema portuale isolano nel lungo periodo della dominazione genovese, pur nella sua frammentarietà, evidenzia alcuni fenomeni, deducibili soprattutto dalla proiezione sul territorio delle funzioni dei singoli scali.

Se nel secolo XIII il *Compasso da navigare* segnala soltanto un porto a cui corrispondeva un insediamento di tipo urbano, e cioè Bonifacio, cinque secoli più tardi il *Plan Terrier*⁴⁹ ne segnala almeno otto, anche se per alcuni il termine "città", alla luce dei dati sullo sviluppo urbano e sulla struttura professionale della popolazione attiva, sembra francamente esagerato. Si trattava di Bastia, di Aiaccio, di Bo-

⁴⁷ A.S.G., *Corsica*, f. 1481, *Bollette di carico dei Bastimenti per il Regno di Corsica*. Esse erano indirizzate quasi tutte al Commissario ordinario delle varie città-fortezza.

⁴⁸ M. Martini, *op. cit.*, n. 582, p. 17. Queste affermazioni sono però smentite dalle cifre relative al porto di Bastia, riportate in precedenza. Probabilmente la crisi fu più tarda.

⁴⁹ Monumentale catasto fatto compilare dalle autorità francesi tra il 1771 e il 1794 (Arch. Dép. Corse, *Terrier Général de Corse*, 17 voll. + 38 carte).

nifacio, di Calvi, di Portovecchio, di San Fiorenzo, dell'Isle Rousse⁵⁰ e dell'Algaiola. Sotto il profilo demografico queste "città" portuali differivano moltissimo: Bastia contava 8.033 abitanti, Aiaccio 4.710, Bonifacio 3.064, Calvi 1.151, Portovecchio 1.065, San Fiorenzo 350, L'Isle Rousse 237 e Algaiola 164. Come si vede le ultime tre erano poco più che modesti villaggi, mentre su tutte le altre spiccava Bastia con quasi il 50% di abitanti in più rispetto ad Aiaccio.

Le attrezzature portuali di tutti questi scali erano estremamente modeste: un molo (costruito peraltro solo alla fine del XVII secolo) riparava l'ansa portuale di Porto Cardo a Bastia, ma i fondali erano bassi e l'accesso limitato anche dalla modestia dello specchio d'acqua. Ad Aiaccio, in posizione naturalmente protetta da tutti i venti, escluso il libeccio, un minuscolo molo costituiva un riparo molto aleatorio contro questo vento. A Bonifacio, nonostante la sua lunga tradizione marinara, il porto, naturalmente ben protetto, ospitava, oltre a fondachi e magazzini, solo un modesto arsenale, mentre a Portovecchio, anch'esso ottimo porto naturale, mancava qualsiasi attrezzatura per l'attracco e le navi gettavano l'ancora in mezzo al golfo.

Più marcato fu il riflesso delle funzioni portuali sulla topografia urbana: poiché le città genovesi erano costituite in genere da una cittadella in posizione dominante e da un borgo addossato alle mura, la presenza di uno scalo portuale favorì, quasi ovunque, la nascita di un quartiere della "marina", costituito da una o più file di case lungo il mare, dalla struttura architettonica molto semplice, con la funzione di residenza per marinai, pescatori stranieri, gente del contado che non aveva diritto ad essere ospitata nella città.

La dicotomia tra città alta e borgo della "marina" è particolarmente evidente a Bonifacio, dove l'insediamento sulla "ripa" era già ben sviluppato alla fine del XV secolo, e diviso in due tronconi convergenti verso la salita al castello. Queste vie che collegavano la "marina" alla città, col tempo diventeranno importanti assi commerciali attorno ai quali si coagulerà il quartiere degli affari⁵¹.

⁵⁰ Il porto dell'Isle Rousse, come è noto, era stato fondato da Pasquale Paoli sulla costa della Balagna fertile, per stroncare i traffici della « genovese » Calvi.

⁵¹ Su questo argomento e su altri relativi alla geografia urbana, si veda an-

A Calvi la divisione tra la città alta e il borgo di Santa Maria, sulla riva del mare, ha un'altra storia: la "marina" infatti corrisponde al primitivo insediamento ed era quindi più antica della cittadella genovese. Distrutta nel XV secolo, essa fu prontamente ricostruita e cinta da mura difensive, data la sua importanza commerciale, quale sede di scambio dei prodotti balagnini⁵².

A Bastia il quartiere del porto, sviluppatosi attorno alla piccola insenatura del Porto Cardo nel XIV secolo, corrispondeva alla parte più antica del nucleo urbano, la Terra Vecchia, contrapposta alla città murata, la Terra Nuova, sorta dopo quasi un secolo. Lo specchio d'acqua era circondato da una prima fila di case, molto sviluppate in altezza su modello ligure, dietro alle quali si ammassava un intero quartiere che gravitava sul porto.

La storia di San Fiorenzo è caratterizzata da un alternarsi di momenti di particolare vigore con altri di quasi totale abbandono: essi si possono leggere nel tessuto urbano, che comprende una "marina" sviluppatasi nel XV secolo al servizio di un traffico commerciale sostenuto, occupando una piccola penisola ai piedi della fortezza. Dopo un lungo periodo di crisi, la crescita demografica del XVIII secolo si tradurrà in una sopraelevazione degli edifici della "marina" che assumerà così, vista dal mare, l'aspetto di un'altra piccola fortezza.

Fra gli scali minori, come quelli del Capo⁵³, solo Macinaggio, per un particolare evento storico, rivela nell'impianto urbano, l'importanza della funzione portuale. Fino alla metà del XVI secolo infatti, la parte più protetta dell'approdo era circondata solo da alcune case, da magazzini e da una torre di guardia, mentre l'abitato vero e proprio si coagulava attorno al castello feudale in posizione arretrata e dominante. Quando gli antichi feudatari, per essersi alleati con Sampiero Corso, furono duramente puniti dai Genovesi con la distruzione del castello, gli abitanti furono costretti a scendere verso il basso, accrescendo

cora il Kolodny, *op. cit.*, p. 91 e sgg. Poteva capitare che la « marina » rappresentasse anche una sede naturale per la popolazione in crescita, che le mura cittadine non erano più in grado di contenere, come avvenne a Calvi.

⁵² P. Stringa, *Genova e la Liguria nel Mediterraneo*, Genova 1982.

⁵³ Minori non per volume di traffici, ma per lo sviluppo dell'abitato.

così le strutture edilizie già esistenti: la "marina", divenuta l'insediamento principale, assunse la forma di un asse viario parallelo al mare, sul quale si affacciavano edifici commerciali, case di abitazione e opere di difesa, secondo uno schema molto frequente anche sulla Riviera Ligure⁵⁴.

Ad Erbalunga invece, altra "marina" del Capo, distrutta dai Francesi a metà del XVI secolo e poi ricostruita, nel tessuto urbano, più che la funzione portuale, è leggibile quella difensiva, con le case costruite a picco sul mare a formare una sorta di muraglia. Negli altri scali capocorsini, tutti al servizio di centri in posizione arretrata, la "marina" era costituita semplicemente da una torre per la difesa e da pochi edifici con funzione di magazzini.

La composizione della popolazione attiva concedeva invece ben poco alle attività connesse alla presenza di un porto, dimostrando ancora una volta che gli interessi per la vita marittima, erano in genere prerogativa di genti venute dal continente.

Secondo le indicazioni del *Plan Terrier*, al termine del XVIII secolo a San Fiorenzo viveva solo un piccolo nucleo di pescatori, mentre nella vicina Isle Rousse, ai pescatori si aggiungeva qualche mercante. A Portovecchio addirittura la popolazione era composta per la maggior parte da pastori transumanti che abitavano la città solo in inverno, quando le greggi scendevano ai pascoli delle aree costiere, e per il resto da agricoltori (del resto, proprio a Portovecchio, mancava il borgo della "marina"!). Anche Bonifacio presentava un'altissima percentuale di addetti all'agricoltura⁵⁵, mentre invece ad Aiaccio assumeva una notevole importanza la pesca del corallo, per la quale si utilizzava una flottiglia di 120 imbarcazioni. Soltanto a Bastia « la majeure partie des habitants s'occupent à la marine, à la pêche et au commerce du cabotage »⁵⁶.

⁵⁴ P. Stringa, *op. cit.*

⁵⁵ Proprio perché privo di territori fertili alle spalle, il cittadino di Bonifacio doveva industriarsi per sfruttare al massimo le terre attorno e nella città. Così a Bonifacio erano numerosissimi gli orti, i frutteti e anche vigne e oliveti, tutte colture di pregio, nell'impossibilità di coltivare grano e altri prodotti che richiedevano spazi più ampi.

⁵⁶ *Terrier Général de la Corse*, vol. III, p. 167.

Ancora una volta viene sottolineata così la preminenza del porto di Bastia, che si ricollega del resto a quella della città. Il suo ruolo trainante dipese essenzialmente dalla posizione geografica. Mentre infatti Bonifacio, Calvi, Portovecchio, San Fiorenzo, occupavano punti strategici importanti per la sorveglianza del mare ma, specialmente le prime due, erano isolate dalle comunità dell'entroterra, Bastia, e in certa misura Aiaccio, avevano ottime possibilità di penetrazione verso l'interno: Aiaccio, situata allo sbocco della valle della Gravona che, attraverso il colle di Vizzavona, rappresentava la più facile via di comunicazione tra Oltremonti e Cismonti; Bastia, a stretto contatto con le regioni più ricche e attive della Corsica e di fronte alla costa italiana, poteva riallacciarsi, attraverso la valle del Golo, alla depressione centrale e a Corte.

Il passaggio dell'isola alla Francia ribalterà invece il ruolo delle due città: con lo spostamento dell'asse principale delle relazioni esterne dal litorale ligure e da quello toscano alla Francia mediterranea, si accentuerà l'importanza di Aiaccio (alla quale sarà poi affidato il ruolo di capitale, in sostituzione di Bastia, troppo compromessa con Genova) e dei porti della costa occidentale. Si metterà in moto così un nuovo processo di trasformazione dell'intera rete portuale isolana, ulteriormente accentuato dalla recente vocazione turistica della Corsica.