

ATTI DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA
Nuova Serie – Vol. XLIII (CXVII) Fasc. I

Studi in memoria di Giorgio Costamagna

a cura di

DINO PUNCUH



GENOVA MMIII
NELLA SEDE DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA
PALAZZO DUCALE – PIAZZA MATTEOTTI, 5

La Marineria Capraiese nel XVIII secolo

Roberto Moresco

1. *Capraia tra Genova e Corsica*

L'isola di Capraia, posta al centro del Tirreno settentrionale tra la Corsica e la costa della Toscana, ha gravitato dal XV al XVIII secolo nell'orbita di Genova, prima tramite la signoria della famiglia De Mari, poi del Banco di S. Giorgio, ed infine come possedimento diretto della Repubblica facendo parte del « Regno di Corsica et Isola di Capraia »¹, sotto il comando del Governatore di Corsica, residente a Bastia, che la governava tramite un Commissario². La popolazione era organizzata in Comune e amministrata da tre Padri del Comune che venivano eletti annualmente dai capifamiglia. Dal 1562, anno della cessione dell'isola alla Repubblica da parte del Banco di S. Giorgio, fino alla fine del XVII secolo i rapporti con Genova venivano tenuti tramite il Governatore che poi ne riferiva al Magistrato di Corsica, anche se spesso i Capraiesi e lo stesso Commissario di Capraia si rivolgevano direttamente a Genova.

Gli abitanti dell'isola, secondo diverse fonti, erano circa 600-700 durante il XVI e XVII secolo³ e vivevano dei prodotti della pesca e delle magre risorse della terra – vino e pochi cereali – coltivata a piazzole principalmente dalle donne⁴. Dall'inizio del Settecento la popolazione ha un notevole au-

* Per i documenti dell'Archivio di Stato di Genova: Aut. n. 19/03 - Prot. 2330.V/9.03.

¹ Era questa la dizione usata nei documenti ufficiali della Repubblica, cfr. A.M. SALONE, *La "Corsica" di Gio. Bernardo Veneroso*, in *Studi in Memoria di T.O. De Negri*, III, Genova 1986, pp. 36-37.

² In Archivio di Stato di Genova (d'ora in poi ASG), *Corsica*, n. 1362, una delibera del 30 settembre 1621, approvata dal Minor e dal Maggior Consiglio sancisce che la nomina del Commissario di Capraia debba essere fatta dai Collegi e dal Minor Consiglio nominativamente.

³ Nel 1540 l'isola viene saccheggiata dal pirata Dragut e i suoi abitanti fatti prigionieri: diverse cronache parlano di 600-700 abitanti catturati, ma che successivamente verranno liberati da Giannettino Doria.

⁴ G. MAIOLI, *La descrizione della Corsica di Giovanni Antonio Magini*, in « Archivio Storico di Corsica », XVIII (1942), p. 289. Il Maioli riporta il testo di un manoscritto del Ma-

mento tanto da raggiungere, verso la metà del secolo, le 1.600-1.800 unità; tale incremento viene ora spiegato in questa sede⁵.

Una dettagliata analisi dei registri dei movimenti portuali della Corsica e delle polizze di carico del porto di Genova emesse dal Magistrato di Corsica, ha fornito una quantità abbastanza ampia di dati che permettono di affermare che la marineria capraiese svolse nel Settecento un ruolo significativo nei trasporti mercantili e militari nel Tirreno settentrionale: attività questa che giustifica, per il numero degli addetti, la crescita della popolazione dell'isola nel periodo 1721-1767.

Il notevole sviluppo della marineria capraiese è strettamente connesso alle vicende della "rivolta corsa" contro Genova⁶. I moti di rivolta in Corsica riducono considerevolmente la produzione locale e la marineria corsa, che aveva avuto un notevole sviluppo nel XVII secolo, subisce un sostanziale ridimensionamento⁷. L'analisi dei documenti indica che i problemi della Corsica avvantaggiano economicamente Capraia: sia la "stretta serrata" (cioè il blocco totale dell'isola) decretata da Genova nel 1734⁸, sia il venir meno della fiducia di Genova nei Corsi offrono ai Capraiesi l'opportunità di incrementare la loro attività nei trasporti marittimi tra la Corsica e il Continente, nel cabotaggio lungo la costa tirrenica e nel commercio diretto tra i vari porti. Nello stesso tempo, al fine di domare la rivolta, si avvicendano in

gini dove si dice: « Isola di Capraia / A questo Regno [Corsica] appartiene ancora l'Isola di Capraia lontana dalla Corsica quaranta miglia, e ne gira sessanta, vi tengono Genovesi un Commissario con una fortezza, e casa del traffico che si fa in quel luogo da Naviganti, i quali continuamente vi capitano con loro Navigli, produce gran copia di uccellami, conogli et altri salvaticini quivi gl'habitatori sono di poco, o niuno esercitio come la maggior parte de Corsi, si stanno otiosi a sedere, e le donne sono quelle che zappano e coltivano la terra, abbonda di vino bianco generoso, e buono in tutta perfetione ».

⁵ Per la storia di Capraia il testo più completo è quello di A. RIPARBELLI, *Aegilon. Storia dell'Isola di Capraia dalle origini ai giorni nostri*, Firenze 1973 (rist. anast., Pisa 1999); merita di essere citata per l'accuratezza delle fonti anche la storia di A. CIONINI, *L'Isola di Capraia. Impressioni di viaggio e cenni storici*, Pisa 1891.

⁶ M. VERGÉ-FRANCESCHI, *Histoire de Corse*, II, Paris 1996, pp. 359-363.

⁷ M. MARTINI, *Aspects de l'activité agricole et maritime de la Corse à l'époque de la navigation à voile*, in « Bulletin de la Société des Sciences Historique & Naturel de la Corse », LXXXVII (1967), fasc. 582.

⁸ M.P. ROTA, *L'apparato portuale della Corsica "genovese": una struttura in movimento*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXVIII/1 (1987), p. 321.

Corsica truppe genovesi, austriache e francesi⁹ che richiedono continui rifornimenti in gran parte provenienti da Genova e dal litorale tirrenico dell'Italia. I Padroni capraiesi approfittano di questa situazione sia sostituendosi parzialmente alla marineria corsa per il traffico commerciale da e per la Corsica, sia ottenendo da Genova numerosi contratti di trasporto commerciali e militari tra Genova e i vari presidi della Corsica, sia partecipando al trasporto di truppe da e per il continente. L'attività dei marinai capraiesi, valse loro il riconoscimento da parte di diverse fonti di essere tra i migliori marinai del Mediterraneo¹⁰.

I Capraiesi non partecipano ai moti indipendentisti corsi e mantengono fino al 1767 una piena fedeltà a Genova¹¹. Capraia diventa talvolta rifugio dei Bastiesi che fuggono i movimenti di rivolta ed alcuni di essi vi prendono anche dimora stabile¹². Dal 1761 i Capraiesi cominciano a preoccuparsi di

⁹ I movimenti di truppe sono documentati in dettaglio in H. YVIA-CROCE, *Quarante ans de gloire et de misère-La Révolution Corse (1729-1769)*, Ajaccio 1996 e A.D. MONTI, *La grande revolté des Corses contre Gênes 1729-1769*, Cervioni 1979.

¹⁰ G.M. MECATTI, *Guerra di Genova o sia diario della guerra d'Italia tra i Gallispan-Liguri e i Sard-Austriaci*, II, Napoli 1749, p. 87: « Il dì 4 [Dicembre 1747] si ebbe l'avviso, che tutto il Convojo partito da Tolone era arrivato in salvo dopo quarantacinque giorni di navigazione. Consisteva in due battaglioni del Reggimento Vigier Svizzero al servizio di Francia, e in alcune reclute del Reggimento Salis. Non ostante, che le Navi Inglesi incrociassero da per tutto, pure non riuscì loro di prendere nè meno un sol legno. Questo da alcuni si decantava come un prodigio, da altri si attribuiva alla sorte, e da parecchi, ancora alla bravura dei capraiesi, i quali conducevano questa gente in tante gondole fatte all'usanza del loro paese, e colle quali erano essi ben assuefatti a correre il mare, avendo i medesimi saputo e prendere il tempo della navigazione, e fermarsi quando era d'uopo, e quando la necessità lo richiedeva »; J. BOSWELL, *An Account of Corsica. The Journal of a tour of the Island, and Memoirs of Pasquale Paoli*, London 1769: « The men of Capraja are strong and robust. They all go to the sea, and are reckoned the hardiest and most expert sailors in that part of the world »; F.D. AYNÈS, *Nouveau Dictionnaire de la Géographie Moderne*, Paris 1816, p. 231: « Ses habitants [di Capraia] sont mis au nombre des meilleurs mariniers de toute la Méditerranée ».

¹¹ ASG, *Corsica*, n. 336, *Quadernetto della Gabella di Porto Cardo*. In questo registro della dogana di Bastia degli anni 1763-1765 i Padroni capraiesi vengono definiti "Genovesi", quasi a distinguerli nettamente dai Corsi.

¹² F. POMPONI, *Émeutes populaires en Corse: aux origines de l'insurrection contre la domination Genoïse (Décembre 1729-Juillet 1731)*, in « Annales du Midi », 107 (1972), dice che nel 1730 dei ricchi Bastiesi per sfuggire ai moti popolari si rifugiarono a Capraia; [G.F. DORIA], *Della storia di Genova negli anni 1745, 1746, 1747: Libri Tre*, Modena 1748, III, p. 375: « Riflettendo poi [il Commissario Generale di Bastia] alla scarsezza de' viveri prese la saggia de-

quanto avviene in Corsica e chiedono soccorso a Genova temendo di essere invasi ed occupati dai ribelli corsi e di perdere i vantaggi connessi alla fedeltà alla Repubblica¹³. Quando per i Genovesi la situazione in Corsica volge al peggio, anche la fedeltà capraiese vacilla¹⁴. All'inizio del 1767 Pasquale Paoli

terminazione di far passare molte Donne, Ragazzi, ed altre persone inutili nell'Isola di Capraia, ove non dimentico della naturale propensione del Governo in sollievo de' suoi Popoli, ordinò, che fosse in qualche modo alla povertà di costoro riparato con un giornale soccorso, che in danaro veniva contribuito a ciascheduno ».

¹³ La lettera del 15 aprile 1762 dei Padri del Comune, in ASG, *Corsica*, n. 427A, è una testimonianza ufficiale dei sentimenti dei Capraiesi verso la Repubblica: « La venuta del Capo Ingegnere e Tenente d'artiglieria in quest'isola da VS Ser.me spediti, a' fine di dover conoscere il bisognevole di questa Fortezza, e Torri per respingere il nemico qualora ne attentasse il sbarco in terra, si da vieppiù a' conoscere il Patrocinale amore che ne conservono verso di questo Loro Popolo, ed Isola: ma se le S.S. Loro Ser.me degnassero di dar credenza a' nostri bassi pareri, potrebbero risparmiarsi l'accrescimento di nuova Truppa, atteso che l'accrescirla riesscia d'aggravio all'Isola, e di dispendio al Pubblico Erario, essendo assai sufficiente la odierna per la totale difesa della nomata Fortezza e Torri in vista d'un Popolo sì Fedele e ben costante al Loro Sovrano: se poi dubitassero (il che non crediamo) di qualche accesso ostile ne Seni e Cale dell'Isola giudicaressimo essere più vevoli, e capaci gl'Huomini locali, come altre volte servirono, in quel numero e stipendio, che Loro giudicassero. Quanto debolmente, e per l'obbligo, che ne poniamo sotto li riflessi di VV.SS. Ser.me ai quali profond.te inchiniamo. / D.V.V. S.S. Ser.me / Capraia 15 Aprile 1762 / Dev.mi Umi.mi et Obe.mi Ser.ri e Sud.ti / Giuseppe Gaetano Chiama / Giacomo Bargone / (...) »; sui timori degli sbarchi dei corsi ha scritto anche N. CALVINI, *Timori di sbarchi corsi in Capraia (1761-1766)*, in « Archivio Storico di Corsica », XVII (1941), p. 386.

¹⁴ Un chiaro segno premonitore della sfiducia nella Repubblica ci viene dato da una lettera del Commissario di Capraia Francesco Doria che nel 1765 informa Genova che i Padroni capraiesi si sono rifiutati di noleggiare dieci delle loro gondole richieste dal Commissario Vicegerente di Bastia per utilizzarle nel trasporto di truppe e vettovaglie da inviare a Capraia e a Macinaggio. Cfr. ASG, *Corsica*, n. 427A, lettera dell'11 febbraio 1765 di Francesco Doria, Commissario di Capraia: « Ser.mi Sig.ri/ Sul fine dello scorso Gennaro ricevetti con spedizione fattami da Bastia lettera di quell'Ill.mo Sig. Com.rio Vicegerente, con la quale mi incaricava far passare con tutta prontezza in quel Porto almeno dieci di queste Gondole, e come da periodo di detta lettera che annessa ho l'onore trasmettere a VV.SS. Ser.me, per adempimento di detti ordini feci subito chiamare i Proni di dette Gondole, che per appunto in numero di dieci erano in questo Scalo, oltre altra con carico, che non cercai perchè munita di Bandiera Imperiale e loro ingiunsi procurare senza dilazione porsi alla Isola, ma niuno voleva portarsi in Bastia ancorche usassi ogni maniera, e destrezza in ingiurarli; visto poi il giorno successivo che continuavano nella loro pertinacia, temendo, che il ritardo potesse essere di pubblico pregiudicio, li feci richiamare, ma indarno a tal che fui costretto farne passare tre nelle carceri sia per la disubbidienza, che per il loro malo procedere, e trattare in pubblico Palazzo, e da sbirri, che non poco si affaticarono fu scossa la loro mercede per detta carcerazione, ed indi a poco rila-

concepisce e realizza un piano per impossessarsi di Capraia che viene infatti occupata nel maggio di quell'anno dopo un lungo assedio al forte dell'isola¹⁵. Con il trattato di Versailles del 15 maggio 1768 Genova cede definitivamente la Corsica alla Francia, mantenendo per sé la sola isola di Capraia¹⁶ sino all'arrivo di Napoleone¹⁷.

La cessione della Corsica alla Francia pone le premesse del rapido ridimensionamento della marineria capraiese che, anche se non provato da documenti di tipo doganale¹⁸, è senz'altro dimostrato dalla rapida diminuzione della popolazione dell'isola di Capraia nella prima parte del XIX secolo. I Francesi favoriscono infatti la marineria corsa e francese e spostano il centro dell'attività marittima e commerciale dell'isola dal porto di Bastia a quello di Ajaccio, più vicino alle coste francesi.

sciati per la promessa fattami di partire, ma me ne trovai pure deluso, allegandomi in appo: che non si volevano imbarcare li marinai e per intorirli feci mettere il cavo con cui si da la corda nella Talia, e spedij un sergente con soldati alla spiaggia perchè s'imbarcasse la gente, e dopo due giorni contro loro voglia per forza si posero alla vela. Arrivati in Bastia presento abbino fatti ricorsi di doglianze nante il predetto Ill.mo Sig. Vicegerente, e siccome so quanto sono destri questi locali in scrivere a loro capriccio cose erronee e insistenti, così prevedendo che simili, o altri ricorsi possano avanzare a VV.SS. Ser.me alle quali io posso esprimere la loro disubbedienza e poco rispetto usato non solo verso il pubblico Rappresentante, che gli altri ministri; per tanto stimo mio debito, far presente a VV.SS. Ser.me per quelli provvedimenti stimeranno, e prof.te mi inchino. / Di VV.SS. Ser.me / Capraia 22 Febbraro 1765 / Francesco Doria Com.o ».

¹⁵ L'assedio al Forte di Capraia ebbe una notevole risonanza in Europa in quanto chiaro segno di sfida di Pasquale Paoli alla potente Repubblica di Genova. Tra i contemporanei ne hanno parlato: J. BOSWELL, *An account of Corsica* cit., G. CAMBIAGI, *Istoria del Regno di Corsica*, IV, s.l. [Firenze] 1772, e GERMANES (ABBÉ DE) *Histoire de la Corse et de ses Révolutions*, III, Paris 1771-1776; F.R.J. POMMEREUL, *Histoire de la Corse*, Berne 1779. Una cronaca dell'avvenimento più recente, basata anche su documenti d'archivio, è quella di M.R. CECCONI, *La conquista corsa dell'Isola di Capraia (1767)*, in « Archivio Storico di Corsica », X (1934).

¹⁶ M. VERGÉ-FRANCESCHI, *Histoire de Corse* cit. Sulla base dell'Art. 6° del Trattato la Francia s'impegna a restituire l'isola alla Repubblica entro il 1771.

¹⁷ Di questi avvenimenti tra gli storici genovesi ne hanno parlato V. VITALE, *Breviario della Storia di Genova*, I, Genova 1955; T.O. DE NEGRI, *Storia di Genova*, Milano 1974. Tra le opere più recenti e aggiornate degli storici francesi si possono citare: R. CARATINI, *Histoire du Peuple Corse*, Paris 1995; M. VERGÉ-FRANCESCHI, *Histoire de Corse* cit.; P. ARRIGHI - F. POMPONI, *Histoire de la Corse*, Paris 2000.

¹⁸ Al momento non si sono trovati nell'Archivio di Stato di Genova registri di dogana o polizze di carico posteriori al 1767, che facciano riferimento ad imbarcazioni capraiesi.

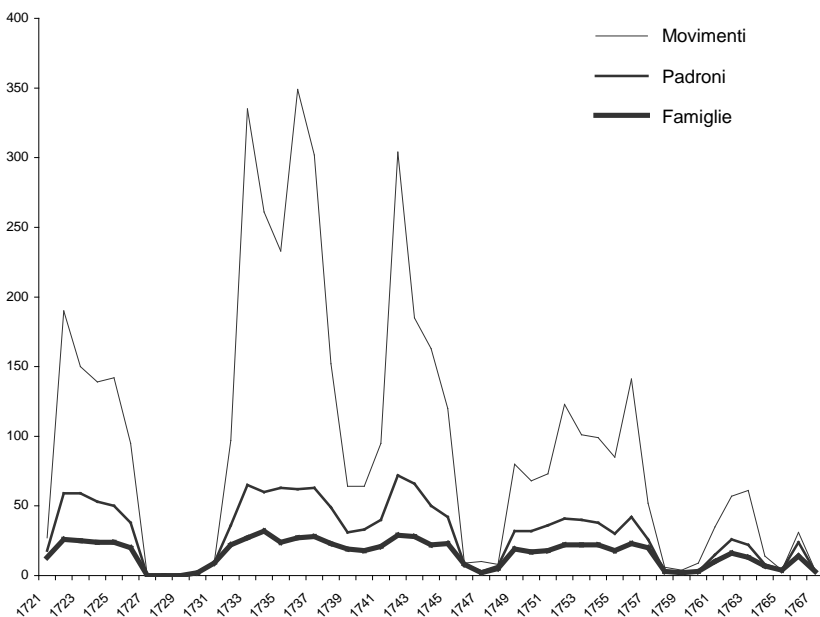
2. Le fonti

La maggior parte delle fonti, sulle quali è basato questo studio, sono conservate nel Fondo Corsica dell'Archivio di Stato di Genova.

Numerose filze contengono registri di dogana dei porti di Bastia, Calvi e Bonifacio per la Corsica e polizze di carico del porto di Genova: i registri variano per il contenuto e il tipo di registrazione a seconda del porto e del periodo. Si è ritenuto utile dare in Appendice un riepilogo di quanto esaminato anche per facilitare il lavoro di quanti volessero estendere lo studio ai commerci e trasporti nell'alto Tirreno nel periodo considerato. Purtroppo due filze (la 1344 e la 1348), elencate nelle Pandette del Fondo Corsica come contenenti gabelle, risultano mancanti e ciò è senz'altro causa di una certa discontinuità nei dati raccolti.

Si è tentato anche un sondaggio nell'Archivio di Stato di Livorno ma non si sono trovati dati riguardanti la movimentazione di piccole imbarcazioni, almeno per il Settecento.

Figura 1 - *Movimenti delle gondole capraiesi*



Nei registri esaminati si sono repertorate oltre quattromila cinquecento registrazioni¹⁹ (Fig. 1) che hanno permesso di raccogliere una notevole mole d'informazioni: l'elemento chiave è stata la qualifica di "capraiese" o "di Capraia" data ai Padroni e da essa si sono derivati date, nomi dei Padroni, nomi delle imbarcazioni, merci trasportate e loro valore doganale, porti di partenza e destinazione, rotte, noli e tasse.

3. *La gondola*

La gondola è un tipo di imbarcazione largamente usato nella Repubblica di Genova per i trasporti di cabotaggio lungo le Riviere, ma dai dati dei registri doganali del Fondo Corsica è chiaro che questo tipo di imbarcazione ebbe un notevole impiego anche nei trasporti tra la Corsica, il Continente (Dominio e Toscana) e la Sardegna²⁰.

La gondola è l'imbarcazione tipica dei Capraiesi e dai documenti esaminati risulta essere il solo tipo d'imbarcazione da loro utilizzata²¹: la loro flotta raggiunse nel periodo considerato almeno 60/70 unità, numero dedotto dal numero di padroni attivi negli anni 1734-1737 e 1742-1744. Due documenti confermano questi dati: il primo è una relazione del Brigadiere Flobert a seguito di una sua visita nell'isola nel 1756 dove afferma che « tutti li uomini dedicati alla marina fanno il loro commercio con 34 barche più grandi, 22 mezzane, 10 piccole. le grandi portano 300 cantari, le mezzane 100, le piccole servono per pescare »²²; il secondo è una petizione dei Ca-

¹⁹ Talvolta si è impiegato in alternativa al termine registrazione anche il termine movimento in quanto a ciascuna registrazione corrisponde almeno un movimento di arrivo o partenza delle imbarcazioni.

²⁰ C. DE NEGRI, *La gondola dei liguri*, Genova 1961 (Quaderni della Associazione Ligure di Archeologia e Storia Navale); F. SERAFINI, *Vele nella leggenda*, Milano 1979, pp. 33-34; P. LODIGIANI, *Barche Tradizionali Italiane di mare e di acque interne*, Cernobbio 1994, pp. 183-184; L. GATTI, *Navi e cantieri della Repubblica di Genova (secoli XVI-XVIII)*, Genova 1999, pp. 227-230.

²¹ Talvolta, ma in casi rari, l'imbarcazione è definita "liuto".

²² ASG, *Corsica*, n. 427, lettera del 19 maggio 1756. La lettera è anche interessante per la breve descrizione dell'isola, della sua posizione strategica e per le attività dei suoi abitanti: « Serenissimi Signori / havendo mi portato i venti sul fine del giorno tredici al porticino di Caprara, ho stimato che no sarebbe cosa dispiacevole a VV. SS. Ser.me mettere a profitto quella occasione di visitare il forte colle tre torri accessorie di cotesta isola come le sue parti interiori, ed altri accessi maritimi, per prenderne una sufficiente cognizione, e farla presente a VV. SS.

praiesi al Re di Sardegna nel 1815 dove si afferma che i Capraiesi hanno perduto a causa delle guerre circa cinquanta navigli (essi si riferiscono qui a tutte le vicende che sono iniziate per l'isola dopo la presa di possesso dei ribelli corsi nel 1767 e che videro l'isola occupata successivamente da Corsi, Francesi, Inglesi, ancora Francesi, per essere infine assegnata al Regno di Sardegna con il trattato di Vienna del 1815)²³.

Per meglio valutare l'importanza della flotta capraiese è utile fare il confronto con quella della Riviera di Ponente (tutti i porti da Savona a Porto Maurizio) che comprende tutte le imbarcazioni di portata inferiore

Ser.me. la isola di Caprara tiene 5 miglia da levante a ponente, 8 dal norte al mezzogiorno e 15 di circuito. la sua situazione quasi in mezzo della Corsica e dell'isola di Elba è vantaggiosa alla Corsica, a cui potrebbe servire come di antemurale al meno di vedetta col mezzo di un ciabeco armato per osservare ed impedire la navigazione e commercio di contrabande e diserzioni tanto favorite da ribelli e così utili a loro come dannose al Ser.mo Servizio. la isola tutto un scoglio montuoso ed asperissimo no tiene ne puo tener altre abitazioni di quelle che si trovano sottoposte al forte. si compongono di 400 fuochi, che fanno 2400 anime. la maggior parte è di donne che prendono al suo carico tutti i lavori del poco di campo che hanno, e della casa, essendo le più laboriose che io creda essere nel mondo. tutti li uomini dedicati alla marina fanno il loro commercio con 34 barche più grandi, 22 mezzane, 10 piccole. le grandi portano 300 cantari, le mezzane 100, le piccole servono per pescare. a forza di lavoro non lasciano di raccogliere 2000 mine di orzo e 2000 bote di vino. benchè distinta dalle mie incumbenze non ho creduto indifferente a VV. SS. Ser.me questa piccola descrizione di un paese del quale io stimerei si potrebbe cavare non mediocre utilità, per l'assoluto dominio di questo tratto di mare, e costa orientale di questo Regno, armando a poco costo tre ciabecchi con 20 soldati, e quattro piccoli pezzi di cannone, l'uno sempre pronto in Caprara e li altri due in questa capitale alla intiera disposizione di cotesto Ecc.mo Sig.re Comisario. rimetto a VV. SS. Ser.me le note aggiunte dello stato dell'artiglieria di Caprara, e torri adjacenti come anche delli lavori che ho stimato più indispensabili no per migliorarle si bene perchè non peggiorandosi col tempo, venisse ad esiggere spese assai più gravi. passato il giorno catordici in quella ricognizione ed esame, son partito ed arrivato il quindici in cotesta Capitale (...). / Bastia Maggio 19.1756 / Humilissimo Servitore/ Flobert ». Sul Flobert ed il suo ruolo nel Corpo degli Ingegneri della Repubblica v. P. PESCARMONA, *Note e documenti sul Corpo degli Ingegneri Militari a Genova alla metà del Settecento*, in *Studi in memoria di T.O. De Negri* cit., III, p. 107 e sgg.

²³ Archivio di Stato di Torino (d'ora in poi AST), *Livelli:Paesi/Paesi per C.* Sedi documenti relativi alla presa di possesso dell'isola di Capraia, alla sua amministrazione, e alla sua difesa. 1815-1816, Petizione del 27 novembre 1815: «Sire / (...) Cinquanta circa dei nostri navigli sono quasi tutti rimasti preda del nemico, li nostri capitali subirono la stessa sorte, la coscrizione marittima tolse la nostra gioventù, metà degli abitanti sono stati costretti di allontanarsi per andar a' mendicare la loro sussistenza presso lo straniero, la nostra posizione in somma divenne così infelice, che mosse il cessato Governo ad esentarci dalla coscrizione di terra, e da tutta contribuzione (...)».

alle 50 tonnellate negli anni 1746-1747²⁴: il numero di gondole capraiesi è pari al 25% circa e la loro portata complessiva²⁵ è pari al 17% circa delle imbarcazioni rivierasche; limitando il confronto alle sole gondole²⁶ appare che quelle capraiesi hanno una portata unitaria superiore e quindi sono più adatte ad una navigazione d'altura, quale quella tra Genova e Corsica.

Per quanto riguarda la portata delle gondole capraiesi è documentato che essa poteva raggiungere le 14,3 t (300 cantara) di materiale edile²⁷, 13,7 t (288 cantara) di farina/grano²⁸, 12,4 ton (260 cantara) di catrame²⁹, 9 ton (149 barili) di olio³⁰: alcuni esempi delle merci trasportate e della portata delle gondole sono riportate nella Tab. 1³¹. Sulla base della portata si può stimare, anche se al momento mancano dati documentali, che le gondole avessero una lunghezza di 9-12 metri.

Tabella 1 - *Portata gondole capraiesi*

Data	Padrone	Nome gondola	Porto di carico	Merce	Portata t
30/12/1745	Giacomo Bargone	S. Antonio	Genova	Grano	11,8
5/05/1749	Domenico Oliveri	S. Antonio	Genova	Farina	13,7
5/01/1752	Gio. Bargone	S. Antonio	Genova	Farina	12,6
14/07/1755	Stefano Princivalle	S. Giuseppe	Genova	Materiale Edile	14,3
15/04/1761	Domenico Agostini	S. Giuseppe	Genova	Farina e biscotto	12,2
1/05/1762	Paduano Chiama	—	Calvi	Busso	10,0
18/11/1762	Giuseppe Sabadini	—	Calvi	Catrame	12,4
30/07/1763	Antonio Sesino	—	Calvi	Olio	8,9

²⁴ C. DE NEGRI, *Una statistica navale ligure del sec. XVIII*, Genova 1957 (Quaderni della Associazione Ligure di Archeologia e Storia Navale).

²⁵ Sulla base dei dati del Flobert nella cit. relazione del 19 maggio 1756 (v. nota 22) si è assunta per le gondole capraiesi una portata media di 220 cantari (10,5 t).

²⁶ In C. DE NEGRI, *Una statistica navale ligure* cit., la portata media delle gondole rivierasche è di 166 cantara (7,9 t).

²⁷ ASG, *Corsica*, n. 1481, 14 luglio 1755.

²⁸ *Ibidem*, n. 1352, 5 maggio 1749.

²⁹ *Ibidem*, n. 1342, *Libro delle spedizioni delle merci ... della Doana di Calvi*, 18 novembre 1762.

³⁰ *Ibidem*, 12 luglio 1763.

³¹ Questi dati, almeno per le gondole di Capraia alzano notevolmente le stime date dal DE NEGRI, *La gondola dei liguri* cit., pp. 5-6.

Per quanto riguarda lo stivaggio delle merci sappiamo che l'olio veniva trasportato in fusti o fustini: Padron Geronimo Sesino trasporta 149 barili d'olio in 11 fusti, con una capacità per fusto di 898 litri³²; anche il catrame veniva trasportato in fusti ma di minor capacità: Padron Stefano Chiama ne trasporta 220 cantara in 36 fusti³³; i pesci salati o marinati venivano trasportati in "barilloni" e barili³⁴; grano, farina, orzo venivano trasportati in sacchi³⁵.

Le merci trasportate sono le più varie e la loro tipologia cambia a seconda della destinazione/provenienza della gondola, dei committenti, ed anche della stagione.

Gli equipaggi, sempre per le gondole capraiesi, sono costituiti da sei marinai più il Padrone, anche se in alcuni casi l'equipaggio è formato dal Padrone e cinque marinai: evidentemente si avevano tre coppie di vogatori³⁶.

Dell'impiego della vela non si hanno testimonianze dirette ma in un disegno relativo all'Isola Rossa (Corsica) del 1737³⁷ abbiamo la dimostrazione chiara che le gondole dei Corsi (che non dovevano sostanzialmente differire da quelle capraiesi) erano dotate sia di remi che di una vela probabilmente aurica³⁸; nel 1741 Padron Oliviero in transito a Bastia dichiara di avere nel suo carico anche una pezza e mezza di canapetta per fare la vela alla sua gondola³⁹. Due disegni di Capraia, uno relativo al porto dell'isola del 1692

³² ASG, *Corsica*, n. 1342, *Libro delle spedizioni delle merci*, 12 luglio 1763.

³³ *Ibidem*, 23 maggio 1762.

³⁴ *Ibidem*, n. 1351, *Libro secondo delle denuncie che si andevanno accettando nella Dogana di porto Cardo*.

³⁵ *Ibidem*, n. 1352. I sacchi inviati nei vari porti del Regno dal Magistrato di Corsica venivano rinviiati vuoti a Genova ed il Magistrato ne teneva una accurata contabilità.

³⁶ *Ibidem*, n. 1347, *Libro secondo della gabella delle castagne*.

³⁷ A.M. SALONE - F. AMALBERTI, *Corsica immagine e cartografia*, Genova 1992, p. 193, scheda 421.

³⁸ Che la vela sia di tipo aurico si può dedurre dalle due immagini qui riportate. Il De Negri, *La gondola dei liguri* cit., p. 7, dice che talvolta le gondole utilizzavano una piccola vela a tarchia, ma probabilmente si riferisce alla gondola del XIX secolo o a quelle della Riviera ligure.

³⁹ ASG, *Corsica*, n. 1347, *Libro primo ancoraggi*, 9 ottobre 1741: « Pron Giuseppe Olivero di Capraia gionto da Genova e Livorno, denuncia havere sopra di sua Gondola una pezza e mezza canapetta che dice essere per fare la vela alla sua gondola, e non altro per transito ».

(Fig. 8) ⁴⁰ e l'altro relativo ad un dettaglio della Fortezza del 1766 ⁴¹, ci danno probabilmente una rappresentazione di gondole anche se in modo meno chiaro del disegno dell'Isola Rossa.

Analizzando in dettaglio due particolari del disegno dell'Isola Rossa, quelli relativi alla « Gondola di Padron Testone che fugge » (Fig. 2) e alla « Gondola rovesciata di Padron Bartolomei » (Fig. 3), che danno una raffigurazione schematica ma piuttosto realistica delle due gondole, si può notare che esse avevano una prua slanciata ed una poppa arrotondata e rialzata, nonché quattro coppie di vogatori.



Figura 2 - Gondola di Padron Testone



Figura 3 - Gondola di Padron Bartolomei

Nel periodo della guerra di successione austriaca (1746-1747), secondo quanto riportato dal Mecatti, le gondole capraiesi svolsero un ruolo importante nell'approvvigionare Genova assediata con farina e viveri e nel trasporto di truppe francesi da Riviera francese (Tolone e Monaco) e dalla Corsica a Genova: notizie queste confermate da due documenti dell'ASG ⁴².

⁴⁰ A.M. SALONE - F. AMALBERTI, *Corsica* cit., p. 158, scheda 328.

⁴¹ *Ibidem*, p. 160, scheda 332.

⁴² Nell'istanza dell'8 ottobre 1747, a firma di Stefano Emanuele Morgana, in ASG, *Corsica*, n. 674, per la costruzione della nuova parrocchiale, si dice che la votazione della pubblica assemblea dei capifamiglia, tenuta nello stesso giorno, venne interrotta dallo sparo del cannone che richiamava alle gondole per trasportare le truppe di Francia. Questa notizia trova conferma in G.M. MECATTI, *Guerra di Genova* cit., II, p. 31: « Il dì 10 [Ottobre1747] venne avviso, come un battaglione del reggimento di Briè, era arrivato a Capraja sopra diverse gondole di quell'isola, e perciò si aspettava a Genova la di lui venuta quanto prima, seppure non andava a sbarcare alla Spezie ».

Anton Giuseppe Bargone in una sua supplica del 6 maggio 1751, in ASG, *Corsica*, n. 674, afferma: « (...) in tempo poi che la Ser.ma Dominante veniva assediata dalle armi Imperiali per terra e per marina da Bastimenti Inglesi non mancò fra d.o Bargone, e suoi Fratelli mandare da

Dando quindi credito a quanto riportato dal Mecatti nel suo dettagliato diario della guerra, possiamo anche prendere per buona la sua affermazione che le gondole capraiesi in quei frangenti erano in grado di trasportare fino a 60 soldati ciascuna: « Arrivarono a Genova per via di terra [5 giugno 1747] trecento Uomini, che la sera avanti cinque Barche Capraiesi avevano sbarcato a Portofino »⁴³.

I Capraiesi acquistavano probabilmente le loro gondole in Corsica⁴⁴, anche se il Boswell, nel suo diario, steso durante il soggiorno a Capraia nel 1765, afferma che « (...) gli Uomini [di Capraia] andavano per mare, e commerciavano in posti differenti, generalmente dovevano comprare le loro imbarcazioni, ma talvolta le fabbricavano qui (...) »⁴⁵. Se veramente i Capraiesi erano in grado di costruire le loro gondole, il legname doveva senz'altro provenire dalla Corsica, in quanto il manto forestale dell'isola di Capraia, già a quei tempi, doveva essere ormai degradato a macchia mediterranea.

Per quanto riguarda il valore delle gondole sappiamo da un atto notarile rogato a Porto Cardo che il 29 novembre 1742 un Biaggini, residente a Capraia, permuta la sua gondola che vale 300 Lire con quella del Padrone Patrimonio di Bastia che vale 500 Lire pagando la differenza⁴⁶.

Le gondole avevano un nome: di santi quali *S. Antonio di Padova* (al quale era dedicata la chiesa del Convento dei Francescani e per il quale i Ca-

otto sue gondole chi a far trasporto di carni chi a portar grani, e altri a far trasporti di farine per (...) del Publico non badando il risigo che i medemi corevono in passare in mezzo di detti bastim.ti Inglesi sotto cannonate e pure niente loro temevono come il tutto e ben noto alle loro SSig.rie SSer.me. Il trasporto poi delle Truppe Francese da Monaco a Genova il tutto operato da Capraiesi in servizio della Ser.ma Rep.ca non occorre a nararle che sono ben note al Ser.mo Principe (...) ».

⁴³ G.M. MECATTI, *Guerra di Genova* cit., I, p. 290.

⁴⁴ In Corsica già nel XVII secolo si era sviluppata una fiorente industria cantieristica che sfruttava l'abbondante legno di castagno, v. M. VERGÈ-FRANCESCHI, *Histoire de Corse* cit., I, pp. 231-233.

⁴⁵ J. BOSWELL, *Private Papers of James Boswell from Malahide Castle-Prepared for the press by G. Scott and F.A. Pottle*, s.l. 1930: « the Men all go to the sea, and engage in trade from different places. In general they have to buy their ships, but sometimes make them here [Capraia] ».

⁴⁶ M. MARTINI, *Aspects de l'activité agricole* cit., p. 18.

praiesi avevano una particolare devozione⁴⁷), *S. Nicolò* (patrono della parrocchiale), *S. Leonardo* (titolare di uno degli oratori dell'isola), *S. Giuseppe*, *S. Fortunato*, *S. Domenico* e della Madonna quali *Immacolata Concezione*, *Nostra Signora della Pietà*, *Nostra Signora del Rosario* e *Spirito Santo*⁴⁸.

4. Le Famiglie, i Padroni, le loro attività

L'intensa attività di trasporto e commercio svolta dai Padroni capraiesi, in aggiunta alla loro tradizionale attività di pesca, senz'altro giustifica la crescita della popolazione dell'isola nel periodo considerato ed essa è anche strettamente legata agli eventi che in quel periodo movimentano la situazione politica della parte settentrionale del Tirreno. La Tab. 2, anche se basata su fonti non omogenee, indica chiaramente la graduale crescita della popolazione a partire dalla seconda metà del XVI secolo per raggiungere un massimo durante il XVIII secolo, a cui segue un rapido decremento nel corso della prima metà del XIX secolo. È utile confrontare la popolazione di Capraia nella seconda metà del Settecento con quella delle principali città della Corsica derivate da un censimento del 1741: a Bastia 1.200 fuochi e 5.400 abitanti, ad Ajaccio 4.000 abitanti, a Bonifacio 500 fuochi e 2.050 abitanti, a Calvi 240 fuochi e 1.060 abitanti⁴⁹.

Abbiamo dati che indicano che l'incremento della popolazione non è dovuto soltanto ad uno sviluppo della popolazione locale ma anche ad un'immigrazione di Capocorsini, attratti nell'isola non solo per la tranquillità di cui essa godeva ma anche perché così potevano ottenere quella patente di "capraiese" che definiva una sicura fedeltà alla Repubblica e che facilitava l'acquisizione di trasporti con il Dominio, in modo particolare quelli richiesti dal Magistrato di Corsica.

⁴⁷ A. RIPARBELLI, *L' iconografia di Sant'Antonio in Capraia Isola*, in « Il Santo », LVI/3-6, (1975).

⁴⁸ I nomi delle gondole provengono dalle polizze di carico del porto di Genova in ASG, *Corsica*, nn. 1352 e 1481.

⁴⁹ P. STRINGA, *Genova e la Liguria nel Mediterraneo, insediamenti e culture urbane*, Genova 1982.

Tabella 2 - *Popolazione di Capraia*

Anno	Fuochi	Abitanti	Anno	Fuochi	Abitanti
1540		600/700 ⁵⁰	1750	>400 ⁵⁴	
1599	50 ⁵¹		1790	400 ⁵⁵	1.800
1624		350 ⁵²	1816		1.000 ⁵⁶
1650		600 ⁵³	1828		900 ⁵⁷
1671	150 ⁵¹	800	1858		646 ⁵⁸
1702	200 ⁵⁴				

⁵⁰ L.A. MURATORI, *Annali d'Italia*, XIV, Milano 1820, p. 475, parlando della caccia data da Giannettino Doria al corsaro Dragut dice: « (...) Trovò egli avere il corsaro furiosamente dato il sacco a Capraia, menato più di seicento anime in schiavitù, (...) ». S. MÜNSTER, *Cosmographia Universalis*, Basilea, s.d., descrivendo l'Isola di Capraia afferma (trad. dal tedesco): « (...) Nel 1540, il turco Dragut assediò la città che si trova su quest'isola, la invase e la saccheggiò; prese prigionieri i 700 abitanti (...) ».

⁵¹ ASG, *Corsica*, n. 625, lettera dei Padri del Comune del 29 settembre 1671: « (...) dove in quel tempo [1599] si trovava la Com.tà di Capraia da cinquanta fuochi circa, hora per gratia de Iddio in questo di hoggi si trova essere centocinquanta fuochi che nel n° sono ottocento anime (...) ».

⁵² *Ibidem*, n. 553, lettera del Commisario Alessandro Scorza del 4 luglio 1624: « (...) perche se venisse meno la provigione[di grano], che si facesse per due mesi in certi tempi dell'anno, e non si potesse navigare si metteria a perdere 350 anime in circa, che qui si trovano isolate (...) ».

⁵³ *Ibidem*, n. 1310, *Relatione della qualità e stato delle fortezze del Regno e del fiume Tavignano in Aleria per condurlo all'anguillaggio. Del magnifico Gio. Bernardo Veneroso* [Governatore del Regno di Corsica nel 1650], c. 70: « Dell'Isola di Capraia / In quest'Isola vi saranno da anime 600 fra quali 200 da combattere. Vi è un piccolo Porto naturale capace di vascelli di C.ra 1000 di portata. Essa produce vino a sufficienza per il suo bisogno, e poco grano servendosene per il resto in Corsica ».

⁵⁴ *Ibidem*, n. 674, supplica dei Padri del Comune per la costruzione della nuova parrocchia del 5 aprile 1750: « (...) la quale [Cappella del Forte], per esser'angusta per un Popolo di circa dugento fuochi, l'Anno 1702, (...). Ora che detto Popolo ritrovasi di quattrocento, e più fuochi (...) ».

⁵⁵ [Anonimo], *Relazione della Capraia nel 1790*, Genova, Fratelli Ferrando, s.d., p. 16.

⁵⁶ G. CASALIS, *Dizionario Geografico Storico-Statistico-Commerciale degli Stati di S.M. il Re di Sardegna*, III, Torino 1836, p. 452 alla voce Capraia dice: « Popolazione 1000 ».

⁵⁷ AST, *Corte, Conventi soppressi*, m. 480: lett. del cardinale Carlo Vittorio Ferrero della Marmora sullo stato del convento di Capraia del 6 novembre 1828: « Novecento in circa, metà di quelli che già erano, sono al presente gli abitanti dell'Isola, quali si pascono di pesci, e di orzo, che le donne portando, dal piano in alto, ceste di terra nei vani delle rupi, vi seminano, raccolgono, e macinano a braccia per farne pane ».

⁵⁸ *L'Italia sotto l'aspetto fisico, Militare, Storico, Letterario, Artistico e Statistico*, I, Milano 1869, p. 372 alla voce Capraia Isola: « La sua popolazione nel 1858 era di 646 abitanti (268 maschi e 378 femmine). Secondo l'ultimo censimento (1862) contava 684 abitanti (336 maschi e 348 femmine) ».

Tra i probabili immigrati dalla Corsica possiamo includere i Paoli e i De Franceschi⁵⁹.

Sulla base dei cognomi dei Padroni si sono individuati nel periodo considerato 23 gruppi famigliari che rappresentano l'88% del totale delle registrazioni⁶⁰: solo alcuni di questi sono presenti in tutto il periodo ed appartengono ai gruppi che partecipano anche alla vita pubblica del paese come Padri del Comune, appaltatori di gabelle, capi delle torri, procuratori di sanità.

Tabella 3 - *Principali gruppi famigliari*

Gruppo famigliare	N° Totale registrazioni	% del Totale	N° massimo Padroni	Anno	Periodo registrazioni
Agostini	176	3,9%	4	1736	1722-1767
Bargone	410	9,0%	9 ⁶¹	1743	1721-1766
Biagini	397	8,7%	5	1742	1721-1757
Cascinelli	54	1,2%	2	1735	1722-1757
Chiama	244	5,4%	7	1723	1721-1766
Cuneo	352	7,7%	7	1737	1721-1766
Ferrando	60	1,3%	3	1734	1722-1763
Gallettini	86	1,9%	4	1733	1722-1766
Gregory	88	1,9%	2	1723	1722-1764
Lamberti	113	2,5%	5	1743	1721-1762
Morgana	130	2,9%	5	1735	1722-1762
Oliveri	581	12,8%	7	1738	1722-1766
Paoli	65	1,4%	2	1733	1725-1757
Princivalle	137	3,0%	3	1733	1722-1765
Sabadini	325	7,2%	6	1735	1721-1766
Sarzana	127	2,8%	3	1733	1721-1762
Sesino	99	2,2%	3	1722	1722-1764
Simon Giovanni	48	1,1%	3	1725	1724-1766
Sobrero	199	4,4%	4	1738	1722-1767
Solaro	159	3,5%	4	1722	1721-1766
Sussone	149	3,3%	8	1723	1721-1766
Altri	544	12,0%			
TOTALE	4.543				

⁵⁹ Sono cognomi di famiglie capocorsine che si ritrovano nei registri analizzati ed anche in M. MARTINI, *Aspects de l'activité agricole* cit.

⁶⁰ Si sono in realtà individuati 59 cognomi diversi.

⁶¹ Questo numero trova conferma nella supplica di Anton Giuseppe Bargone cit. alla nota 42.

Nella Tab. 3 abbiamo riportato l'elenco dei suddetti gruppi famigliari con una indicazione della loro partecipazione alle attività di trasporto, quali il numero di registrazioni repertorate, la loro percentuale sul totale, il numero massimo di padroni che compaiono contemporaneamente in un anno per ciascun gruppo familiare, e l'estensione del periodo delle registrazioni.

Se consideriamo gli anni 1734-1737 e 1742-1744 dove si registra un numero massimo di oltre 60 Padroni e basandoci su un equipaggio per ciascuna gondola di 6/7 persone, incluso il Padrone, abbiamo che la popolazione attiva maschile dedicata alle attività di trasporto, commercio e pesca si può fare risalire a 400/500 effettivi il che rappresenta tra il 22% e il 31% della popolazione di circa 1.600/1.800 persone.

La notevole flotta capraiese doveva dare anche lavoro indiretto per la riparazione e forse la costruzione delle stesse gondole.

Le attività del trasporto e del commercio, aggiuntesi alla tradizionale attività della pesca e alle magre risorse dell'agricoltura (vite, grano e orzo)⁶², dell'allevamento contingentato di bovini e caprini⁶³, di una piccola industria

⁶² Della coltivazione della vite e della buona qualità del vino che vi si produce, anche se prodotto in quantità limitata, troviamo accenni in: G. MAIOLI, *La descrizione della Corsica* cit., p. 289 [anno 1612-1618]; ASG, *Corsica*, n. 1310, *Relatione della qualità* cit., v. nota 54; ASG, *Corsica*, n. 625, una lettera del 8 agosto 1669 dei Padri del Comune dice: « (...) atteso la poca e scarsa annata che ci habbiamo auto, onde consiste tutto il vino di questa Isola in barrilli 893 e zuche nove [706 ettolitri] (...) »; mentre nella [Anonimo], *Relazione della Capraia* cit., p. 18, si parla di una potenzialità di produzione di vino di 2.000 barili [1.580 ettolitri]. La produzione di grano e orzo deve essere stata sempre scarsa e in numerosi documenti risultano importazioni di cereali spesso forniti dalla Repubblica come sussidio, specialmente nelle annate di scarso raccolto.

⁶³ La natura rocciosa dell'isola, con poco terreno coltivabile, deve aver sempre creato dei contrasti tra l'allevamento del bestiame e l'agricoltura. Ci sembra utile, per dare un quadro di queste problematiche, riportare una supplica dei Padri del Comune del 29 settembre 1671 in ASG, *Corsica*, n. 625: « Ser.mi SS.ri (...) / Sino dell' 1599 fu supplicato dalla Comunità di Capraia a VV.SS Ser.me sotto benigna correzione la quantità de bestiami che potevano pascolare in questa Isola dove per tale domanda VV.SS Ser.me decretorno che si potessero tenere quattro vacine a' fuoco con di più cinquecento capre accio che tutti potessero godere del pascolo - Dove in quel tempo si trovava la Com.tà di Capraia da cinquanta fuochi circa, hora per gratia de Iddio in questo di hoggi si trova essere centocinquanta fuochi che nel n° sono ottocento anime e perchè alla regola del decreto tutti vorebbero tenere quattro vacine a fuoco oltre le cinquecento capre senza di più di quelle che tengano ocupatamente. Per tanto si vede che la sopra abondanza de bestiami in cosi poca Isola che tenendo quattro vacine a fuoco bisognerebbe si ne fossero cinquecento oltre il moltiplico delle capre, è perchè l'Isola è abondevole di

di vasellame⁶⁴, attività queste ultime svolte principalmente dalle donne, devono avere portato nell'isola un discreto grado di benessere che ha consentito al paese di svilupparsi raggiungendo la sua massima espansione.

Fino alla prima metà del Seicento la maggior parte dei Capraiesi viveva nel Forte o in casupole costruite nelle sue vicinanze per esser protetti dalle scorribande dei pirati barbareschi. A partire dalla seconda metà del Seicento la popolazione si trasferisce fuori del Forte e dà inizio alla formazione del paese⁶⁵: nel Settecento poi le famiglie più benestanti (Bargone, Morgana,

persone intendono di coltivare quelli pochi tereni in tanta vigna et altre semente accio che con quella pocha pescha si abbino a mantenere. Si vede da bestiami desdugono le vigne et altre coltivazione si è pensato per bene darne parte a VV.SS Ser.me se così parendole amodernare detto decreto da diminuire detto bestiame tanto di capre quanto di vacine-havendone anche noi partecipato al nostro Sig. Comm.rio, che anche esso per carità ne dia parte a VV.SS Ser.me che evidentemente vede e sente li danni che seguono come anche quelli particolari che tenessero li bestiami caprini non debbono tenere vacine accio che tutti habbino a sentire del bene e del male. - Giorni furno si scrisse a VV.SS Ser.me che li bestiami caprini se bene non li fu compreso le bestie vacine fu stracorso per dimenticanza, non dovessero andare nelli lochi sementali per anni tre fu per gratia di VV.SS Ser.me risposo sia così parendole a VV.SS Ser.me che tutti quelli che con due bestie volessero entrare in detti lochi a pascolare dovessero pagare un tanto alla Comunità perchè essendo così povera sarà in compagnia di qualche altra cosa supplire a qualche spesa. Al tutto li rimettiamo alla benignità di VV.SS Ser.me accio che queste povere persone possono seguitare li suoi travagli. Inchinandoci (...) le facciamo hum.ma riverenza e dal Cielo le preghiamo (...) stato. / Capraia li 29 7bre 1671 / Di VV.SS Ser.me / obb.mi sudditi / Stefano Compiano, Agostino Sabadino e Lorenzo Olivieri P.P. del Comune di Capraia ».

⁶⁴ [Anonimo], *Relazione della Capraia* cit., p. 20.

⁶⁵ ASG, *Corsica*, n. 625, la seguente lettera del 20 ottobre 1671 dà chiaramente un'idea di quanto stava avvenendo: « Ser.mi SS.ri e Proni miei Colen.mi / Il Popolo di Capraia era solito abitare nel Presidio di VV SS Ser.me, hora pare venghi quasi affatto abbandonato con haver buttato giù le case e portano la materia fori del presidio e ne fabricano fori case dove fra breve non gli resterà abitazione de soldati, e perche fine è qualche d'uno vorebbono continuare a abitare in presidio in particolare il qui supplicante dove novamente ha fabricato stanze in presidio vengono da confini spontestate a segno tale causerà danno a cui abita di venire abasso ogni cosa, dove con maggior spesa fanno casamenti fori, che con pocha spesa si potrebbe restaurare queste che sono in presidio, che venendo una scorreria de corsali come già altri tempi e stato, non è ripparo in Presidio di salvarsi, con di piu che levato che saa tutte le case in Presidio gli resterà in mezzo una rocchia eminente con mala mostra. / Pertanto si supplica a VV SS Ser.me accio gli prendino quelli espediente come meglio pareranno. / Sperando da VV SS Ser.me provisione, inchinandosi Hum.e le fa hum.a riverenza. / Capraia li 20 8bre, 1671 / D VV. SS. Ser.me / Obb.mo suddito / Simone Cunnio ».

Principalle, Gallettini, Chiama) costruiscono case di notevoli dimensioni. L'antica parrocchiale di S. Nicolò, che era nel Forte ed era stata ampliata una prima volta nel 1671⁶⁶ e una seconda volta nel 1702⁶⁷, non è più sufficiente ad accogliere la popolazione per le principali funzioni religiose e quindi nel 1747 i Capraiesi chiedono a Genova di costruire nel paese una nuova parrocchiale, sempre dedicata a S. Nicolò, che verrà realizzata nel 1758-1760 dagli stessi Capraiesi tramite autotassazione dei capifamiglia e con contributo della Repubblica che concede 7.000 Lire e cede per quattro anni l'introito della gabella sui pesci salati⁶⁸.

L'attività marittima generava sostanzialmente tre fonti di guadagno: il nolo pagato dai diversi committenti per il trasporto delle loro merci, il commercio in proprio tra i diversi porti, e la pesca.

Non si sono trovati dati sui noli che i padroni capraiesi percepivano per il trasporto delle merci per conto terzi: dalle registrazioni nei diversi porti risulta che essi godevano di rapporti continui, anche se non esclusivi con determinati agenti o commercianti locali. I Capraiesi sembrano spostarsi continuamente da un porto all'altro alla ricerca di committenti, molte volte accettando anche di effettuare trasporti poco redditizi, pur di mantenere buoni rapporti con i potenziali clienti o anche semplicemente per avere una fonte di guadagno, anche se ridotta. Essi dovevano aver intessuto delle ottime relazioni commerciali con i mercanti della Riviera Ligure di Levante (Sestri Levante, Camogli) che avevano i loro magazzini in Calvi e Bastia, gestiti da fattori ed impresari⁶⁹, e dove, come vedremo più avanti, alcuni di essi avevano anche preso residenza: questi si servivano delle gondole capraiesi sia per le spedizioni dal Continente alla Corsica ma anche per quelle dalla Corsica al Continente.

⁶⁶ ASG, *Corsica*, n. 625: il 16 ottobre 1671 i Padri del Comune chiedono di ampliare la chiesa della Fortezza secondo il disegno del Capo d'Opera Gio Batta Costanzo.

⁶⁷ V. nota 57.

⁶⁸ N. CALVINI, *La Costruzione della Chiesa Parrocchiale di Capraia*, in « Bollettino Storico Livornese », V (1941). Il progetto della nuova chiesa fu affidato all'ingegnere Domenico Policardi, capitano del Corpo degli Ingegneri della Repubblica, come da sua relazione del 21 agosto 1758, in ASG, *Corsica*, n. 427.

⁶⁹ F. POMPONI, *Émeutes populaires en Corse* cit.

Tabella 4 - *Noli unitari pagati dal Magistrato di Corsica per partenze da Genova. Anno 1752*

Padrone	Merce	Destinazione	Soldi per cantara	Cantara	Nolo totale Soldi
Antonio Sardi	Farina	Bastia	8	69	552
Giuseppe Oliveri	Farina	Bastia	8	50	400
Padoano Chiama	Farina	Ajaccio	10	35	350
Bartolomeo Grimaldi	Farina	Ajaccio	11	254	2.764
Gio. Bargone	Farina	Bonifacio	12	264	3.168
Giovanni Lamberti	Farina	Bonifacio	12	119	1.428
Padoano Chiama	Farina	Calvi	10	200	2.000
Domenico Agostini	Farina	Capraia	8	21	168

I Padroni capraiesi avevano un rapporto preferenziale con il Magistrato di Corsica che li retribuiva con tre tipi di noli: il noleggio mensile, il nolo unitario basato sul peso, e il nolo forfetario.

Del primo tipo di noleggio abbiamo una testimonianza in diverse lettere del 1733⁷⁰ dove si dice che i Padroni Leonardo Bargone, Domenico Princivalle e Giuseppe Sabatino erano “salariati a mese”.

Per il secondo tipo di noleggio i dati provengono dalle polizze di carico di Genova ed alcuni esempi relativi all’anno 1752 sono riportati nella Tab. 4: da essa si rileva che il nolo unitario varia in funzione della distanza da Genova.

Sempre dalle polizze di carico di Genova abbiamo i dati per il tipo di noleggio forfetario (Tab. 5): per carichi che possiamo assumere completi, il nolo totale percepito non sembra differire sostanzialmente da quello di tipo unitario; è però interessante notare come i noli per Bastia tendano ad aumentare sensibilmente in corrispondenza dell’accentuarsi della rivolta corsa.

Oltre al trasporto di merci, le gondole dei Padroni capraiesi venivano utilizzate per il trasporto urgente di posta e talvolta di persone, quali i commercianti che accompagnavano il loro carico.

⁷⁰ ASG, *Corsica*, n. 417: lettere del 4, 19, 25 maggio 1733: sono lettere relative ai problemi sorti con l’organizzazione del ritiro delle truppe austriache dalla Corsica.

Tabella 5 - *Noli forfeitari pagati dal Magistrato di Corsica per partenze da Genova*

Anno	Padrone	Merce	Destinazione	Nolo totale Soldi
1736	Paolo Biaggini	Armi	Bastia	1.600
1755	Francesco Sabbadini	Materiale edile	Capraia	1.600
1756	Gaspere Federici	Armi	Bastia	2.000
1761	Domenico Agostini	Farina e biscotto	Bastia	2.000
1762	Stefano Solaro	Mattoni	Bastia	2.000
1762	Andrea Cuneo	Mattoni e armi	Bastia	2.600
1766	Domenico Cuneo	Armi, materiale edile, truppa	Capraia	1.600
1766	Gio Lucca Sobrero	Farina e materiali edili	Capraia e Bonifacio	2.800

L'attività commerciale non è espressamente documentata, ma nei registri di dogana abbiamo frequenti casi dove la gabella o la tratta viene pagata direttamente dal Padrone capraiese. Abbiamo infatti merci prodotte in Corsica che vengono trasportate per conto proprio quali: castagne, pesce fresco, marinato o salato, fave, limoni da Bastia per la Terraferma; limoni e pesce fresco da Bastia per Livorno; legname da Calvi per la Sardegna; legname da Bastia e dal golfo di Porto per Genova; olio, ceci, vino, grano da Calvi, Bastia e Capo Corso per Capraia; olio, vino, grano e orzo tra i porti della stessa Corsica. Importante è anche il commercio di derrate varie dal Continente e dalla Sardegna: bestiame dalla Sardegna per Bastia; grano, aringhe, salacche⁷¹, baccalà e merci varie da Livorno per Bastia; grano e bestiame dai porti della Maremma per Bastia; salacche, grano, riso, da Genova per Bastia. A questi commerci dobbiamo aggiungere, anche se in modo non continuativo, la vendita in Corsica di alcune derrate capraiesi quali vaccine, vino e orzo negli anni in cui la produzione locale era eccedente rispetto al fabbisogno. È interessante notare che oltre ai prodotti dell'agricoltura un notevole contributo alle esportazioni dalla Corsica viene dato dai prodotti della pesca effettuata nello stagno costiero di Biguglia (o stagno di Ciurlino) di proprietà demaniale ma gestito da affittuari: da esso provengono anguille e ostriche. I Capraiesi non partecipavano direttamente alla pesca nello stagno ma acquistavano dai pescatori o dall'affittuario il pesce che poi rivendevano a Genova e a Livorno.

⁷¹ Sardine, che venivano conservate come le aringhe.

Decisamente il porto di Livorno ha una notevole e preponderante importanza per il commercio dei capraiesi sia come piazza d'acquisto che di rivendita: purtroppo mancano dati esaurienti sui traffici con Livorno⁷², ma essi dovevano essere intensi in quanto vi si era stabilita una grossa colonia di Corsi che vi svolgevano attività mercantili e quindi favorivano gli scambi con la Corsica.

Tabella 6 - *Movimenti in conto proprio a Bastia 1732-1737*

Movimenti	N°	% Totale	Valore carico in Lire
Importazioni	332	89,2%	
Grano	128	34,4%	300-1.100
Orzo	36	9,7%	200-500
Riso	4	1,1%	100-300
Bestiame	11	3,0%	200-400
Varie ⁷³	153	41,1%	20-400
Esportazioni	40	10,8%	
Castagne	4	1,1%	220-660
Pesce	27	7,3%	20-240
Limoni	6	1,6%	20-30
Varie	3	0,8%	50-200
Totale	372		

Il porto di Livorno copre il 37% dei traffici di destinazione e provenienza, per i quali sono riportati i dati, contro il 16% di quelli relativi a Genova e Riviere.

Per poter esercitare l'attività commerciale i Capraiesi avevano bisogno di capitali che l'attività della pesca prima e quella dei trasporti poi devono aver permesso di accumulare. I dati più interessanti provengono dalle registrazioni del porto di Bastia nel periodo 1732-1737⁷⁴, relative alla gabella

⁷² Nei registri, Livorno appare soltanto come porto di partenza e destinazione. Mancano in modo particolare dati sui trasporti di cabotaggio lungo la costa tirrenica svolti dai Capraiesi per conto dei commercianti livornesi.

⁷³ Nelle varie sono comprese una miriade di voci merceologiche quali tessuti, prodotti agricoli e della pesca, manufatti metallici ecc.

⁷⁴ ASG, *Corsica*, n. 1345, nove registri della dogana di Porto Cardo che coprono il periodo dal 23 agosto 1732 al 9 febbraio 1737.

delle merci, che ci forniscono un quadro significativo sui capitali che i Padroni capraiesi erano in grado di disporre (Tab. 6).

Per quanto riguarda il porto di Calvi possiamo notare che i commerci in proprio sono generalmente di piccola entità tra le 50 e le 200 Lire (abbiamo un solo caso in cui si raggiungono le 830 Lire); mentre se guardiamo al tipo di merce si tratta sempre di prodotti di scarso valore che, dalla loro tipologia, potevano anche derivare dal commercio tra i porti o scali della stessa Corsica: non dobbiamo dimenticare che le gondole non necessariamente avevano bisogno di un porto per il carico e lo scarico delle merci e che anche una spiaggia o una cala poteva servire alla bisogna.

Fino ai primi anni del Settecento la pesca deve essere stata la maggior fonte di sostentamento per l'isola non solo come derrata alimentare da utilizzare sul posto ma anche come mezzo di guadagno tramite la vendita in continente del pescato sia fresco che salato o marinato⁷⁵. La Capraia, con le isole di Corsica, Elba e Gorgona, faceva parte del quadrilatero ricco di pesce

⁷⁵ Dell'importanza dell'industria della pesca nell'economia dell'isola in questo periodo si ha una testimonianza in una richiesta al Magistrato da parte dei Padri del Comune del 1705 in ASG, *Corsica*, n. 617: « Ill.mi Sig.ri e Proni nri Col.mi/ La più generale e proficua Industria che habbia quest'Isola, quale è esercitata da tutta la med.a Comm.tà, e da dove ricava quasi tutto il suo mantenimento si è la pesca dell'anchiue dell'estate, che si come grazia a Dio, si va augumentando il Populo, e non ha altra migliore, così ancora conviene augumentar le Gondole, e le reti per d.a pesca e però vero, che essendo molto angusta la spiaggia di questo Porto, a segno tale, che resta incapace per stender e sciugare dette reti, il che si fa giornalmente, non si può a manio distenderne la maggior parte in montagna, et in luoghi sassosi, e scoscesi non solo in grave incommodo, e travaglio delle persone, ma con gravissimo danno delle med.e reti, che sono composte di fili molto sottili, e delicati, che perciò si pagano a prezzo molto rigoroso. Per questo fatta riflessione al danno considerabile, che ne siegue, ed al forzoso riparo, che vi abbisogna, come alla necessità d'andar'accrescendo annualmente di d.i ordigni per il med.o mantenimento, e consultatone la pratica con l'Ill.mo Sig. Com.io siamo venuti costretti di rappresentarlo, come facciamo a VV.SS.Ser.me, esponendole, che si come alcuni particolari hanno de siti piani intorno alla d.a spiaggia, che sarebbero a proposito, commodi, e vantaggiosi, parte de quali stanno incolti, parte contengono giunchi, et anche parte son vignati, così si compiacessero VV.SS.Ser.me d'ordinare che dovessero venderli alla med.a Comm.tà per il sud.o effetto, e a quel prezzo che fossero stimati da pubblici estimatori; tanto più, che per il med.o effetto ne ridonderebbe alla med.a vantaggio molto più considerabile di quello ne godono i proprij possessori, il che, come cosa che tende a maggior utile di questo luogo, sperando profondamente se l'inchiniamo. / Di VV.SS.Ser.me / Capraia li 7 Xbre 1705 / Devotis.mi Humil.mi e Fedelis.mi sudditi/ Stefano Gregorij, Giuseppe Chiama, et Antonio q. Andrea P.P. del Comm.e ».

azzurro che veniva pescato principalmente nel periodo aprile-settembre. In questo periodo i Capraiesi si dedicavano principalmente alla pesca di acciughe, sardine e zeri⁷⁶. Le acciughe fresche e salate erano soggette a tassazione e nel caso del salato il sale doveva essere acquistato ad un prezzo di monopolio dettato dal Magistrato di Corsica. Per evitare la tassazione e procacciarsi il sale ad un prezzo inferiore i Capraiesi devono essersi dedicati al contrabbando, salando il pescato direttamente sulle gondole con sale acquistato da fonti non ufficiali e rivendendo la maggior parte del pescato a Livorno, che facendo parte del Ducato di Toscana, permetteva loro di evitare i controlli del Commissario di Capraia⁷⁷ e dei funzionari del Magistrato in

⁷⁶ Zerro, pesce azzurro simile alla sardina, che si pesca nel Tirreno.

⁷⁷ ASG, *Corsica*, n. 625, ricorso dei Padri del Comune del 15 novembre 1669: in questo ricorso contro le imposizioni del Commissario di Capraia risulta chiaramente quanta attenzione le autorità ponevano a contrastare le false denunce dei Capraiesi sulle quantità di pesce pescato: « Ser.mi Sig.ri / Gli huomini di Capraia per mezzo dei loro P.P. del Comm.ne espongono a VV SS Ser.me restare agratiati delle seguenti [...] e ordini fatti dal moderno Sig. Com.rio e' perciò ricoreno alla Rettissima giustizia di VV SS Ser.me supp.la restar servita d'opportun rimedio che meglio stimeranno conveiente alle loro necessità. / Primo - perche il Sig.Com.rio habbi fatto ordine a tutti li pescatori che sotto pena di Lire venticinque vadino giornalte a manifestare con loro giura.to da S. Sig.ria tutta quella quantità di pesci, che havevanno pescato cosa non piu vista ne esitata in detta Isola a' memoria di viventi oltre l'esser di molto detrimeto a detti poveri pescatori, i quali pescaranno tutto il giorno e veneranno la sera alla marina bagnati che non hanno tempo di ritornare alle loro case, e ritornare il secondo giorno alla pesca. / (...) / Capraia li 15 9be 1669/ Di VV SS Ser.me / Devotissimi Servitori e suditi / obblgatissimi Damiano De Gregorio Gio Dom.o Sabadino Andrea Cunio P.P. del Comm.ne ».

La preoccupazione del Magistrato di Corsica che i Padroni capraiesi, pescando nelle acque lontane dall'isola, si sottraessero o quantomeno cercassero di evitare il pagamento della gabella sul pescato si ritrova, anche più tardi, in diverse lettere inviate al Commissario di Capraia in ASG, *Corsica*, n. 481: « Mco / Avendo ripassato per mezzo dell' Ill.mo Nrō Diputato ciò ci segnate nella vostra de 6. corrente n° 17 nella prima parte in cui ci richiedete la norma di regolarvi nella scossione della Gabella de pesci salati, scabecio, e morta, et ancoraggi di cotesta Isola, restando terminata la condotta di cotesti Anton Dom.co, e Gio Leonardo Bargoni fino de 31. luglio caduto, vi significhiamo a risposta che abbiate essigere l'introito di detta gabella et ancoraggi per conto della Camera Nrā, come avrā fatto la Vrā attenzione dal p.mo del corrente mese d'Agosto, in cui restò invenduta, con regolarne la scossione da tutti indistintamente secondo gl'ordini, et adebitarvene con distinzione al Libro di vostra Massaria per rendercene conto al vostro ritorno, accertendovi che li Patroni, che hanno pescato ne mari della Toscana, o altrove e passati immediatamente a Livorno a farne vendita di pesci salati, col sale da Voi, o venduto secondo gl'ordini, o loro dato a credenza sono niente meno tenuti al detto pagamento, come quelli, che havessero estratto, o estraessero in avvenire alici o altre pe-

Corsica e a Genova. Dai dati che ci sono pervenuti possiamo notare che il pescato dichiarato a Capraia decresce dalle 114 t/anno nel periodo 1720-1725 alle 22,7 t/anno nel periodo 1736-1743: un tale calo può solamente essere giustificato dal fatto che i Capraiesi avevano gradualmente sostituito la loro attività di pesca con i trasporti e il commercio⁷⁸.

sce salato o reso scabecio, o morta da cotesta Isola sopra di che è nostra mente che invigiliate con tutta la premura. Vogliamo credere che a quest'ora vi sarà pervenuta per via della Bastia l'altra Nrā del p.mo corrente n° 13.; vi imponiamo per tanto a rimetterci prontamente le liste che in essa vi habbiamo richiesto cio è della quantità di sale da voi venduto, o accreditato si in l'estate passata come della corrente, un' anno distinto dall'altro, co' la specificazione de Patroni e quantità del sale loro venduto, o accreditato per Nrā regola.(...) / Gen.a 17 Agosto 1725 ».

« M.co / Prōn Anton Matteo Compiano q. Andrea di cotesta Isola è arrivato in questo porto col carico di Barili 40. pesce scabescio, estratto da cotesta Isola senza le spedizione, da cui consti aver pagato la solita gabella a vre mani, dovuta alla Camera Nrā, per conto di cui si esigge, restando invenduta; ad istanza del Sindico Nrō, coerentemente a i nri ordini è seguito il sequestro di d.i barili 40. pesce scabecio, soggetto alla confisca, per non aver pagata la solita gabella costi al tempo dell'estrazione, ma avendo il Prōne fatta la dovuta promessa di presentare la (...) sequestrata, o sia pagare il loro valore fino alla somā di L 400 m.ta fuor banco, come di pagare la solita gabella, e data qui idonea si porta di così osservare, ve lo segniamo perchè al ritorno costi di d.o Prōne Compiano, possiate obbligarlo senza pregiudizio delle ragg.ni competenti al d.o Nrō Sindico rispetto alla confisca, al pagamento del solito diritto per la gabella, con darvene debito al libro di Massaria, ed inviarne l'estratto; vi avertiamo però a non permettere che sieguano estrazioni di merci, o pesci soggetti, che prima non consti del pagam.to della gabella dovuta, con consegnare a Proni la dovuta spedizione di d.o pagamento per essentarli dal pericolo di confisca, e dalle vessazioni, in cui incontrerebbero senza fallo, senza presentare d.o ricapito. Gen.a 30. Gen.o 1726/ (...) ».

« M.co / Dalla vrā del 16 corrente n° 24 vediamo quanto ci avisate circa la denuncia fattavi p.ma di partire da Prōn Anton Matteo Compiano dei barili 40. scabecci, per quali al suo ritorno ve ne ha pagato il dritto, spettante alla Cam.ra nrā, senza distinguerci la somma; vi diciamo a risposta, che in coerenza degl'ordini dativi, siate tenuto, e dovete scuodere d.o dritto dovuto alla Cam.ra nrā al tempo, et avanti l'estrazione da ogn'uno indistintamente; con fare a chi estraerà, il ricapito del pagamento; distinguendo il genere, e somma pagata, con addebitarvene al libro di Massaria, sevendovi, che il Mag.to nrō starā in attenzione, per venire in cognizione, se si ritrovassero facilitā accertate, anco rispetto a bastimenti si portassero in Livorno, e Roma; per il che siete in obbligo di star con vigilanza, ed attenzione al riparo de pregiudicii camrali. Gen.a 22 febr.o 1726 ».

⁷⁸ Nella [Anonimo], *Relazione di Capraia* cit., p. 25 si dice a questo proposito: Egli è vero che i pescatori di quest'ultima nazione [i Napoletani] han per così dire supplantato anche nella prossimità dell'Isola stessa i pescatori Capraiesi i quali meno destri o non così bene forniti degli opportuni arnesi non hanno saputo sostenere nemmeno la concorrenza. Questi se ne lagnano forse con una certa ragione, tuttavia oltre la difficoltà di togliere il possesso a

Probabilmente la pesca veniva esercitata in gruppo: il 27 maggio 1726 sette gondole capraiesi approdano a Porto Cardo⁷⁹ con un totale di 42 barilloni e 6 barili di pesce (2750 kg di acciughe salate e 550 kg di sardine) e il 16 ottobre 1766 sette gondole approdano a Capraia⁸⁰ con un totale di 21 barilloni di acciughe⁸¹.

Un altro tipo di pesca, che però doveva essere più redditizia, è quello delle aragoste che venivano poi vendute a Genova specialmente nei mesi invernali e attorno alle feste di Natale e Pasqua come risulta da uno dei registri del porto di Genova⁸².

Una prova dell'alternanza tra l'attività di trasporto e commercio e quella della pesca è dato dall'andamento stagionale dei movimenti delle gondole: analizzando gli ancoraggi a Porto Cardo di tutte le imbarcazioni che attraccano in quel porto negli anni 1732-1738 (Fig. 4) si nota che essi sono minimi nel periodo invernale per poi crescere per raggiungere il massimo nei mesi estivi, in funzione quindi delle condizioni del mare, mentre un andamento completamente diverso si ha per le gondole capraiesi che risultano molto più presenti nei mesi invernali con un decremento notevole nei mesi maggio-settembre più favorevoli alla pesca del pesce azzurro.

Lo stesso andamento si riscontra nella curva media basata su tutti i movimenti dei Capraiesi nel periodo analizzato (Fig. 5).

chi ne gode presentemente sarebbe difficile il decidere se questo partito fosse vantaggioso ai Capraiesi istessi, poichè egli è meglio che si occupino del commercio più lucroso che della pesca spesso incerta e sempre poco proficua.

⁷⁹ ASG, *Corsica*, n. 1351, *Libro secondo delle denuncie* cit.

⁸⁰ *Ibidem*, n. 427A, nota di gabelle allegata alla lettera del Commissario Bernardo Ottorno del 13 gennaio 1767.

⁸¹ Archivio di Stato di Livorno, *Sanità*, filza 81: la lettera n. 282 del castellano di Gorgona al Granduca di Toscana dà una idea di quanto fossero ambite le zone pescose e delle rivalità tra i pescatori provenienti da zone diverse: « (...)mo Sig.re (...) / sono con questa mia fare sapere, a VS (...), oggi sono venuti alcuni bastimenti dalla Capraia pescatori delle acciughe, e perche ne dubito si potessero far bazzare con questi sono qua, di non farli perdere pratica, et questi nostri si trovano molto scontenti. Il dubio che hanno di perdere pratica nè da a (...) la notizia accio che piglino quelle misure più proprie perche in mare non posso vedere quello posino fare staro attendo, risposta per sapere come mi devo contenere, mentre per non piu tediarla resto con baciarli aff.e la mano. / Gorgona li 6 luglio 1721 / Dev et Ubb.mo Ser.re / Fer.do Moretti ».

⁸² ASG, *Corsica*, n. 1347, *Denuncie D'Armi*.

Confrontando le polizze di carico del porto di Genova con altri registri si rileva che a ciascun viaggio in partenza da Genova per conto del Magistrato di Corsica corrisponde un trasporto in arrivo, generalmente di merce non pregiata ma che dava la possibilità di ottimizzare il guadagno ed evitare viaggi a vuoto.

Figura 4 - *Ancoraggi Porto Cardo 1732-1738*

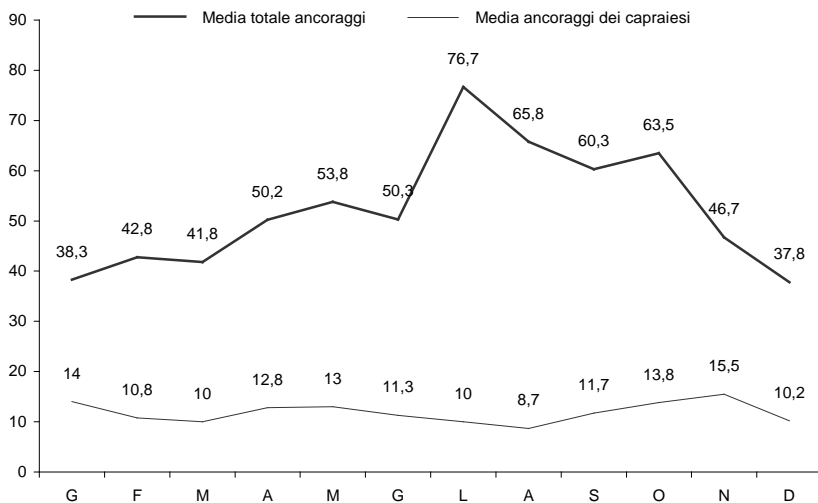
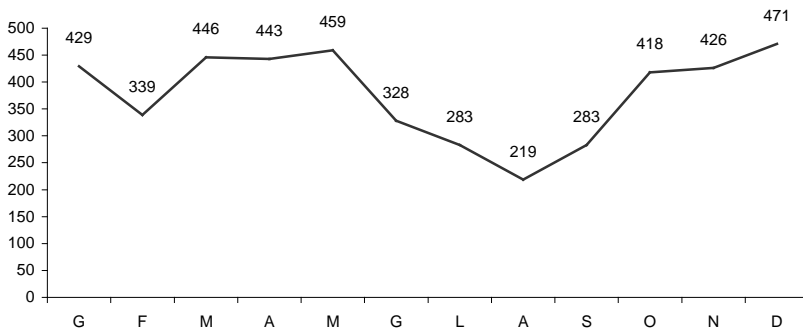


Figura 5 - *Andamento stagionale dei movimenti delle gondole capraiesi (1721-1767)*



Come nella pesca, anche nei trasporti i Padroni capraiesi tendono a muoversi da un porto all'altro in coppia e diverse volte in gruppo: sono frequenti i casi in cui diverse gondole capraiesi, non necessariamente dello stesso gruppo familiare, sono presenti in un porto nello stesso giorno: a parte la necessità di muoversi in convoglio per i trasporti militari già citati, ciò è attribuibile anche alla necessità di esercitare tra di loro un mutuo soccorso in caso di traversie legate allo stato del mare e alle scorrerie dei pirati barbareschi che infestavano le acque da loro frequentate.

Il lato oscuro delle attività marittime dei Padroni capraiesi è appunto quello delle perdite umane e di naviglio che la marineria capraiese subì in relazione alle difficili condizioni ambientali in cui doveva operare. Sappiamo che nel 1790 « La popolazione dell'Isola consiste in circa mille ottocento anime divise in quattrocento fuochi o famiglie, di cui cento sono di vedove rimaste prive de' mariti per li accidenti troppo frequenti della navigazione »⁸³ e questa affermazione può dare una chiara indicazione di quanto pericolosa fosse la loro attività⁸⁴.

Un altro dato interessante sui Padroni capraiesi è il loro livello di analfabetismo che possiamo ricavare dalle polizze di carico del porto di Genova: meno della metà era in grado di firmare e il rimanente o appone una croce o dichiara di non sapere scrivere e si fa rappresentare da un collega o da un funzionario del Magistrato di Corsica.

⁸³ [Anonimo], *Relazione della Capraia nel 1790* cit., pp. 16-17.

⁸⁴ ASG, *Corsica*, n. 427, la lettera del 13 agosto 1761 del Commissario di Capraia dà un chiaro esempio della pericolosità della navigazione a causa delle scorrerie dei barbareschi: « Ser.mi Sig.ri / Dà parenti di un certo Pron Agostini, che sin del 1758 fu predata dà Galleotta barbaresca distante circa due miglia dall'isola della Gorgona, si tenta ricorrere a VV.SS. Ser.me perche venghi scritto al M.co Console Imperiale in Tunesi sicuro di ottenere esso, e li suoi marinari il rilascio dà detta schiavitù per essere stata dichiarata mala presa come fatta poco distante da d.a Gorgona, e così contro le Convenzioni - Imperiali e quello Beij; sono pregato di scrivere, come faccio, à VV.SS. Ser.me con loro esporre sussistere essere seguita da presa nel sito di sopra divisato (...) / Capraia 13 Ag.o 1761 / Devotis.mo Ubb.mo/ Leandro Lomellino ». A partire dal 1760, con la creazione in Corsica di una marineria da corsa da parte di Pasquale Paoli, nuove difficoltà alla navigazione si aggiunsero a quelle già esistenti, v. A.M. GRAZIANI, *La Marine Corse du temps de Pascal Paoli*, Cervoni 1997.

5. *Le rotte e i porti*

Le gondole capraiesi operavano su diversi porti per il trasporto delle merci e questo in funzione della committenza e della disponibilità di merci da trasportare in proprio o per conto terzi.

Le rotte principali (Fig. 6) seguite dalle gondole capraiesi sono:

- da Bastia, risalendo la costa orientale della Corsica fino alla Giraglia, a Genova e Riviere (la distanza dalla Giraglia, estremo Nord della Corsica, a Genova è di 86 miglia marine)
- da Bastia a Capraia (28 miglia)
- da Bastia a Livorno (63 miglia) per discendere lungo la costa tirrenica fino in Maremma (Elba, Follonica, Scarlino, Grosseto, Montalto, Corneto di Maremma)⁸⁵, a Roma, Terracina e a Napoli
- da Calvi a Genova e Riviere, Sardegna (Gallura), Livorno, Roma, Capraia
- da Genova a Capraia (88 miglia), alla Corsica (Girolata, S. Fiorenzo, Algaiola, Calvi, Ajaccio, Portovecchio, Bonifacio), Livorno, Maremma (Piombino), Sardegna

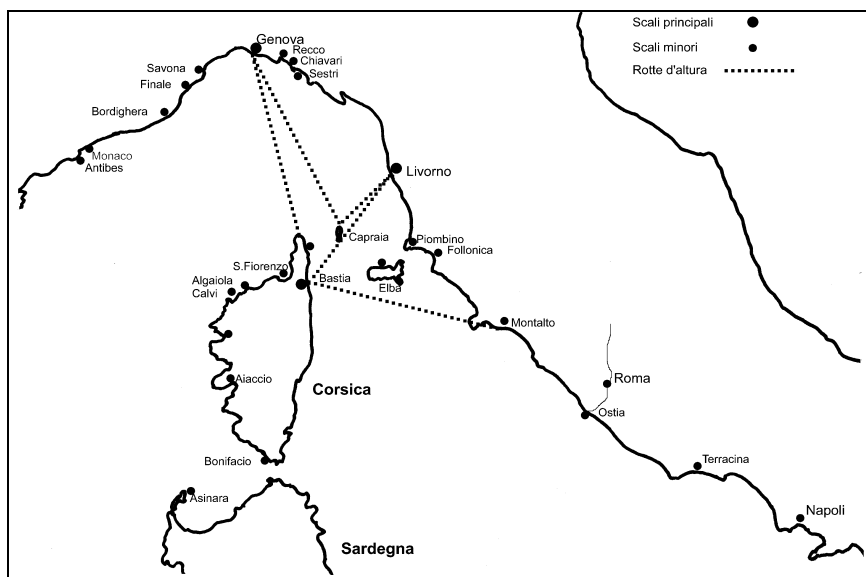
Non sempre i viaggi sono diretti: abbiamo casi in cui si segue la rotta Genova-Livorno-Bastia ed altri in cui si segue la rotta Genova-Corsica-Capraia.

Ai viaggi lungo le rotte principali dobbiamo anche aggiungere i viaggi di piccolo cabotaggio tra i porti minori della Corsica (da Bastia verso Nord: Macinaggio, e poi scendendo lungo la costa occidentale della Corsica verso Algaiola, Calvi, Golfo di Porto, Ajaccio, Bonifacio, Sardegna (Asinara); e da Bastia verso Sud lungo la costa orientale verso Palo, Urbino e Bonifacio) e tra i porti della Riviere ligure e francese (Antibes, Bordighera, Finale, Savona, Voltri, Recco, Rapallo, Portofino, Chiavari, Sestri Levante, Portovenere, Bocche di Magra).

Il trasporto via mare di derrate alimentari tra le varie località costiere della Corsica era dovuto anche al fatto che la parte interna dell'isola era in mano ai ribelli, il che rendeva difficili le comunicazioni terrestri.

⁸⁵ Probabilmente i trasporti tra gli scali della Maremma e Bastia erano diretti.

Figura 6 - Scali e rotte frequentati dai Padroni capraiesi



Non abbiamo dati precisi sui tempi di percorrenza delle varie rotte, ma si può ipotizzare che la velocità della gondola fosse di 4-5 miglia all'ora durante la navigazione a remi per raggiungere le 8-10 miglia con navigazione a vela.

Un caso tipico, che bene illustra la rapidità dei movimenti delle gondole, è quello di Simone Biaggini nel febbraio 1734⁸⁶: il 13 parte da Bastia per Livorno con un carico di 7.000 ostriche fresche per conto di Salvatore Viale di Bastia, il 14 ritorna da Livorno a Bastia con merci varie per conto di Ubaldo Battestini di Brando e lo stesso giorno parte per Genova con 800 ostriche sempre per conto del Viale, infine il 16 rientra a Bastia da Livorno (evidentemente dopo aver scaricato a Genova si è spostato a Livorno) con una “pezza di tela d’olmo” per conto di Francesco Fioravante di Brando.

Per la loro rapidità negli spostamenti, le gondole capraiesi venivano talvolta usate anche per il solo trasporto di posta tra Genova e la Corsica.

⁸⁶ ASG, *Corsica*, n. 1345.

I porti di Bastia, Genova e Livorno, non solo per i movimenti registrati ma anche per l'importanza delle merci trasportate, rappresentano gli approdi maggiormente frequentati dai Capraiesi mentre Calvi e Bonifacio svolgono un ruolo minore.

Genova e Livorno sono ben noti come punto di smistamento delle merci e degli scambi commerciali, mentre Bastia deve la sua importanza nei movimenti portuali al fatto di essere sede del Governatore di Corsica e del più consistente presidio di truppe sia genovesi che francesi, nonché la città con il maggior numero di abitanti della Corsica.

La presenza dei Capraiesi nel porto di Calvi è registrata solo a partire dal 1737 anche se si hanno registri che iniziano nel 1734. Sembrerebbe che i Capraiesi abbiano indirizzato fino a quell'anno la loro attività solo sui porti della costa orientale della Corsica e in modo preponderante su quello di Bastia e solo successivamente, probabilmente alla ricerca di nuovi sbocchi commerciali o in sostituzione di imbarcazioni locali, abbiano spostato parte della loro attività anche sui porti della costa occidentale.

Un dato significativo che emerge dall'analisi delle tasse doganali applicate nei vari porti della Corsica è la differenza che si riscontra tra di esse anche per partite analoghe⁸⁷. Lo stesso vale per la gabella dell'ancoraggio, per la quale abbiamo dati per quattro porti del Regno (v. Tab. 7): si può notare che le differenze per lo stesso tipo d'imbarcazione sono notevoli.

Non si è ritrovato nessun registro di dogana relativo al porto di Ajaccio: esso appare solamente come porto di destinazione dei rifornimenti inviati dal Magistrato di Corsica per la locale guarnigione e per alcuni trasporti di merci in partenza da Calvi.

I registri dei porti di Bastia e di Calvi hanno permesso di ricavare il valore doganale⁸⁸ di diverse merci trasportate dai Padroni capraiesi sia in uscita che in entrata (Tab. 7 e 8).

La tipologia delle merci in uscita rappresenta quanto viene prodotto dalle due zone in cui è divisa la Corsica: la zona orientale, con centro Bastia, esporta prodotti della pesca, castagne, vino (di cui però i Padroni corsi sembrano mantenere il monopolio del trasporto), mentre la zona occidentale

⁸⁷ F. POMPONI, *Émeutes populaires en Corse* cit., indica questa disparità di trattamento come una delle cause di lagnanza dei Corsi verso la Repubblica.

⁸⁸ È il valore su cui si paga la tassa; talvolta nei registri è indicato come valore di estimo.

esporta legname, olio, grano. La tipologia delle merci in entrata nei due porti è simile anche se per il porto di Bastia le merci hanno una maggiore varietà con presenza di manufatti di alto valore commerciale, quali i tessuti ed oggetti di lusso.

Tabella 7 - *Valore doganale merci in uscita*

Merci	Valore	Bastia ⁸⁹	Calvi ⁹⁰
Ostriche al migliaio	L	35-45	
Pesce fresco di ciurlino	L/rubbo	2-2.10	
Anguille fresche	L/100 libbre	9.10	
Boghe e zeri	L/rubbo	1.10	
Acciughe salate	L/barillone	25-26	
Pesce marinato	L/barile	8-9	
Bottarega	s/libbra	1	
Castagne	L/cantaro	16	
Miele	s/libbra	2	
Limoni al migliaio	L	6	
Grano	L/mina		16
Ceci	L/bacino		3
Mandorle	L/bacino		3
Prosciutto, salumi	s/libbra		6
Salame	s/libbra		9
Scarnuccio ⁹¹	L/cantaro		6-7
Cera rossa	L/rubbo		30
Olio chiaro	L/barile		30-32
Olio lampante	L/barile		32-35
Catrame	L/cantaro		4
Tavole da 12 palmi	L/dozzina		12
Tavolette da 10 palmi	L/dozzina		4.16-5
Cocchieri di brugo ⁹²	s/dozzina		2

⁸⁹ Da registrazioni del periodo 1732-1737.

⁹⁰ Da registrazioni del periodo 1761-1763.

⁹¹ Residuo della lavorazione delle pelli.

⁹² Ciochi d'erica.

Tabella 8 - *Valore doganale merci in entrata*

Merci	Valore	Bastia ⁹³	Calvi ⁹⁴
Riso	L/cantaro	11-12	11-12
Grano	L/stara	12-14	16
Pasta	L/rubbo	1.15	2.10
Pasta fine	L/rubbo	3.10-4	4
Zucchero	s/libbra	7-8	
Burro	L/cantaro	40	
Formaggio sardo	L/cantaro	12	
Formaggio di Bonifacio	L/cantaro	8	
Formaggio romano	L/cantaro	30	
Lardo sardo	L/cantaro	20	
Aringhe nere	L/botte	20-40	
Aringhe	L/botte		15-24
Salacche	L/botte	30-50	15-30
Baccalà	L/rubbo	2.15-3.5	2.10
Sardine	L/barillone	10.10	
Sapone	L/cantaro	20	
Acquavite	L/cantaro	12.10	
Tabacco in foglie	L/100 libbre	21.5	
Taffetà nero	s/palmo	10	
Taffetà cremisi e violetto	s/palmo	14	

Sulla base dei dati raccolti nel Fondo Corsica cercheremo ora di dare un quadro delle attività dei porti principali sopracitati con particolare attenzione a quella svolta negli stessi dai Capraiesi.

Bastia (Porto Cardo)

Le registrazioni riguardanti il porto di Bastia sono quelle più numerose (65%) sia per i movimenti in entrata che per quelli in uscita. Generalmente nei registri il porto di Bastia viene chiamato Porto Cardo: è questa una ansa naturale circondata da abitazioni e magazzini di commercianti che nella seconda metà del XVII secolo fu dotata di un molo⁹⁵. Il porto di Bastia si

⁹³ Da registrazioni del periodo 1732-1737.

⁹⁴ Da registrazioni del periodo 1737-1739.

⁹⁵ A.M. SALONE - F. AMALBERTI, *Corsica* cit.

afferma nel XVIII secolo come il porto più importante della Corsica⁹⁶; per i Capraiesi esso è la principale base della loro attività di trasporto e commercio, anche perché strategicamente vicino alla loro isola.

Data l'importanza del porto e delle movimentazioni, la dogana di Bastia (Porto Cardo), specialmente per il periodo 1732-1745 mostra un buon grado di organizzazione ed efficienza: a capo della dogana vi è un Governatore (Gaetano Rigo) con i suoi Cancellieri. La giurisdizione della dogana di Bastia include anche i più piccoli scali di S. Fiorenzo, Luri, Rogliano, Macinaggio, Palo e Urbino.

Il Governatore di dogana opera per conto della Camera di Genova e trattiene per sé, come retribuzione dei suoi servizi, il 5% delle somme riscosse.

Le registrazioni effettuate a Porto Cardo, sia per le merci in entrata che per quelle in uscita, coprono il periodo 1721-1765 e riguardano⁹⁷:

- la gabella d'ancoraggio, basata sul tipo di imbarcazione

Tabella 9 - *Gabella ancoraggio*

Imbarcazione	Bastia	Bonifacio	Calvi	Capraia
Gondola	s 8	L 1.4		
Schifo	s 8			
Tarchia	s 8			
Guzzo	s 8			
Feluca	s 8	L 4	L 2.4	
Liuto	s 16	L 2.2		
Latina	s 16			
Leudo	s 16			
Bregantino	s 16	L 2.2	L 2	
Gondolone	s 16			
Goletta	L 2.10			
Pinco	L 3.4	L 4.4	L 3	
Martega	L 3.4			
Barca	L 3.4		L 4.4	
Tartana			L 3	L 1.4
Bastimenti Di Alassio				L 2-2.10
Tartane Francesi				L 2

⁹⁶ M.P. ROTA, *L'apparato portuale della Corsica* cit.

⁹⁷ V. in Appendice, l'elenco dei registri di Porto Cardo.

– la gabella dello «scoperto delle tre torri»⁹⁸ (Giraglia, Finocchiarola, Agnello), imposta a tutte le imbarcazioni in arrivo a Bastia dai porti non isolani e a quelle in partenza per la Terraferma; essa è basata sul tipo di imbarcazione secondo la seguente tabella⁹⁹:

barca, tartana	L	4.40
bregantino e vascelli di due vele	L	1.10
filucche, e vascelli d'una vela	L	1.50
nave	L	20

- la tratta sulle castagne esportate, di una Lira per mina
- la tratta sulle tavolette da 10 palmi, di soldi 10 sulle esportazioni verso il Dominio e una Lira per le altre destinazioni
- la tratta sul grano per destinazione il Dominio, di una Lira per mina
- la gabella dello scuto a botte, di Lire 4 per botte¹⁰⁰
- la gabella sulle merci in entrata ed uscita, basata sull'estimo delle stesse e pari al 7% del valore stimato¹⁰¹.

La gabella d'ancoraggio e quella sullo scoperto delle torri venivano pagate dal proprietario delle imbarcazioni mentre le altre erano a carico del proprietario delle merci.

Le registrazioni dei transiti riportano solamente il tipo di merce trasportata e non il loro valore.

Per quanto riguarda le merci trasportate dalle gondole capraiesi in uscita da Bastia e le loro destinazioni abbiamo i seguenti dati:

⁹⁸ La costruzione e il mantenimento delle torri litoranee per l'avvistamento e la difesa dai pirati barbareschi, non solo nella Repubblica di Genova ma anche in altri stati italiani, venivano pagati tramite una gabella applicata ai navigli che, transitando nel tratto di mare antistante, ne godevano il beneficio. (R. PANETTA, *Pirati e Corsari turchi e barbareschi nel "Mare Nostrum"*, Milano 2001, p. 251).

⁹⁹ ASG, *Corsica*, n. 245, allegato alla lettera dell'8 ottobre 1699.

¹⁰⁰ Negli anni 1738-1739 veniva anche applicata una tassa di soldi 18 per la licenza di esportazione del vino, mentre la tassa dello scuto a botte era ridotta alla metà per il vino a destinazione di Capraia per uso e consumo nell'isola, v. ASG, *Corsica*, n. 1342, *Libro Quinto del Scuto a Botte*.

¹⁰¹ Per un breve periodo nel 1733 la tassa su alcuni prodotti commestibili (riso, acquavite, grano, lardo, pasta, burro) la tassa fu ridotta al 3,5%.

- Terraferma¹⁰²: limoni, ostriche, castagne fresche e secche, farina di castagne, pesce fresco e marinato
- Sardegna: merci varie¹⁰³
- Roma: pesce marinato
- Palo e Urbino: vaccine
- Livorno: limoni, ostriche fresche e marinate, pesce fresco e marinato, merci varie
- Capraia: vino, olio, grano, orzo
- Porti della Corsica (Bonifacio, Palo e Urbino): merci varie, materiale edile, vaccine

Per le merci in entrata sempre trasportate dalle gondole capraiesi e la loro provenienza abbiamo il seguente quadro:

- Bordighera: merci varie
- Terraferma: vaccine, stovigliame
- Terracina: grano
- Sestri Levante: pasta, riso
- Sardegna: lana, bovini, formaggi, malvasia
- Roma: lana e merci varie
- Napoli: piatti di Napoli
- Montalto: grano
- Marsiglia: merci varie
- Maremma: grano
- Livorno: pesci, tela, aringhe, grano, merci varie
- Genova: materiale edile, grano, riso, farina, merci varie
- Capraia: pesci salati, grano, orzo, aglio, merci varie
- Porti della Corsica (Valinco, Solenzara, Sisco, Olmeto, Luri, Capocorso, Calvi, Bonifacio,
- Balagna, Algaiola, Ajaccio): vino, grano, orzo, olio, bestiame.

¹⁰² Con il termine Terraferma si intendono le destinazioni di Genova e delle Riviere Liguri.

¹⁰³ La lista delle merci elencate nei registri della ASG, *Corsica*, n. 1345, copre un gran numero di prodotti sia commestibili che di consumo.

Dalla gabella delle merci degli anni 1732-1737 risulta che dei trasporti fatti dai Padroni capraiesi quelli fatti esclusivamente per conto proprio sono quasi uguali a quelli fatti per conto dei commercianti. La maggior parte dei trasporti in conto proprio in entrata sono relativi alle importazioni di grano, orzo e riso da Maremma, Livorno e Genova mentre tra i trasporti in uscita si hanno carichi di pesce, castagne e limoni.

Nei trasporti per conto terzi la merce sovente appartiene a diverse persone che possono essere o Corsi o residenti dei porti di arrivo o partenza delle gondole. Nel porto di Bastia utilizzano le gondole capraiesi sia i numerosi commercianti locali (tra i più attivi Salvatore Viale di Bastia) sia i commercianti o agenti di Sestri Levante (Battista Musso, Girolamo Balero, Domenico Ferrari, Antonio Marcante, Benedetto Gandolfi, Stefano Rollero, Giovanni Milanta, Simone Bertola, Domenico Nicolini, Gregorio Conte residente a Bastia, Giovanni Maro, Domenico Maro residente a Bastia, Antonio Rigo residente a Bastia), di Chiavari (Nicolò Fontana Rosa), di Camogli (Bernardo Rosaguti residente a Bastia) e di Napoli (Domenico Fortunato e Francesco Izzo).

Il valore totale delle merci trasportate logicamente varia in funzione della merce stessa, ma abbiamo registrazioni in cui il valore del carico raggiunge le 6.000-10.000 Lire quando effettuato per conto terzi¹⁰⁴, mentre il valore dei carichi per conto proprio si mantiene sotto le 1.000 Lire¹⁰⁵.

Analizzando le statistiche degli ancoraggi per il periodo 1732-1738, si riscontra che la percentuale delle gondole capraiesi sul totale delle imbarcazioni registrate varia tra il 25 e il 37 % nel periodo novembre-aprile, mentre decresce nel periodo maggio-ottobre con un minimo intorno al 13 % nei mesi di luglio e agosto. Anche se le fonti diminuiscono dopo il 1745, la percentuale dei movimenti dei Capraiesi sul totale subì un aumento nella seconda metà del settecento, quando si assiste ad una crisi della marineria corsa e particolarmente di quella dei Padroni capocorsini¹⁰⁶.

Nel trasporto delle castagne, tipica produzione dell'area gravitante su Bastia, forse perché poco redditizio, la presenza delle gondole capraiesi è

¹⁰⁴ I valori più alti si hanno quando vengono trasportati manufatti tessili specialmente da Genova.

¹⁰⁵ Vedere a questo proposito quanto già detto nel capitolo 1 (pp. 517-521).

¹⁰⁶ M. MARTINI, *Aspects de l'activité agricole* cit.

molto scarsa nel periodo 1735-1741 e sale mediamente al 10% del totale dei trasporti nel periodo 1741-1745.

Bonifacio

Nell'unico registro conservato del porto di Bonifacio (gabella ancoraggio)¹⁰⁷, che copre il periodo 1745-1748, si ha la presenza di due soli capraiesi: il porto di Bonifacio era utilizzato quasi esclusivamente come porto di transito nei traffici per la Sardegna e come arrivo delle spedizioni di rifornimento della guarnigione da parte del Magistrato di Corsica oltre a piccoli commerci con gli altri porti della Corsica. La gabella dell'ancoraggio è in funzione del tipo d'imbarcazione.

Calvi

Le registrazioni nel porto di Calvi rappresentano il 6 % del totale. Nel periodo 1761-1763¹⁰⁸ 30 padroni Capraiesi partecipano ai trasporti in partenza dal porto: in alcuni casi sono solo trasporti di piccole partite di olio destinate a Capraia per uso familiare durante viaggi di ritorno a casa, dopo aver sbarcato in Calvi altre merci.

La dogana di Calvi ha sotto la sua giurisdizione anche gli scali di Algaiola e Isola Rossa (dove sono presenti degli incaricati alla riscossione delle tasse e gabelle) e Porto, per il quale la tassazione veniva riscossa direttamente a Calvi.

A Calvi due Deputati gestivano la dogana: uno per le merci in entrata ed uno per le merci in uscita. Essi ricevevano come compenso il 5% delle somme riscosse che dopo la deduzione di detto compenso venivano versate al Commissario (di guerra in quel tempo).

L'attività dei due Deputati sembra cessare il 30 luglio 1763; infatti il registro termina con questa dichiarazione « (...) pagate al Sig. Cristofaro Boggiano Commissario di guerra in conformità degli ordini dell'Ecc.mo Mag.to di Corsica partecipatoci da quest'Ill.mo Sig. Antonio Maria Rainero Com.o Giusdicente con lettera e servono per saldo della nostr'esigenza ora cessata ».

¹⁰⁷ ASG, Corsica, n. 1349, *Ricevute dell'Ill.mo Comiss.o di Bonifacio Gio Cesare Mambilla*.

¹⁰⁸ *Ibidem*, n. 1342, *Libro delle spedizioni delle merci*.

Nel porto di Calvi si applicano le seguenti tariffe doganali che vengono pagate dal padrone delle merci:

- tratta sull’olio (sia lampante che chiaro) in uscita, pari a L.1.13.4/barile
- gabella sulle merci in uscita, del 2,5%, che si applica sul loro valore doganale (l’olio spedito all’interno del Regno di Corsica, quindi anche Capraia, è in regime di esenzione)
- gabella dell’ancoraggio in funzione del tipo d’imbarcazione.

Nel periodo 1761-1763 il 31% medio dei movimenti in partenza dal porto (su un totale di 400, includendo le galere della Repubblica che fanno rifornimenti di viveri) è di imbarcazioni capraiesi, con una percentuale in aumento dal 23% (1761) al 39% (1763).

Le destinazioni delle gondole capraiesi sono: Capraia (olio), Sardegna (legname), Genova e Dominio (olio).

Legname, pece e catrame venivano caricati generalmente nel Golfo di Porto.

Le principali merci esportate sono: olio (chiaro e lampante), cera rossa, legname in tavole, ciocchi d’erica, catrame, ma non mancano generi alimentari quali grano, legumi, mandorle, limoni, prosciutti, salami, pellame e scarti della lavorazione delle pelli. È interessante notare il valore raggiunto dai singoli carichi di merci in partenza:

olio	Lire	4768
cera rossa	Lire	2310
catrame	Lire	1270
tavole	Lire	475

I trasporti, a parte quelli fatti in proprio e in piccola quantità, per uso familiare con destinazione Capraia, vengono generalmente effettuati per conto terzi: i padroni locali, Giuseppe e Benedetto Gugli, Bernardo e Agostino Maro, Giacomo Podestà, Francesco de Cosmi per olio e cera, Filippo Filippi per legname, pece e catrame, spiccano su tutti gli altri per il quantitativo di merci esportate. I Gugli e i Maro quasi sicuramente sono commercianti della Riviera residenti a Calvi e perciò nel registro non viene indicata la loro provenienza.

Per quanto riguarda le entrate di merci nel porto abbiamo dati per il periodo 1737-1739: anche in questo caso il traffico commerciale è preva-

lentamente in mano ai mercanti di Sestri Levante con Luciano e Gio Batta Musso, Giuseppe Gugli, Nicola Stagnaro, Luca e Tommaso Federici, Domenico Balero, Antonio Maso, mentre compaiono pochi locali quali Cosmo de Cosmi e Giacomo Vincenti.

Capraia

Le registrazioni nel porto di Capraia sono molto scarse e pari allo 0,5% del totale.

Il porto di Capraia è sempre stato un porto rifugio per le imbarcazioni che navigavano nell'alto Tirreno: rifugio dal mare in tempesta, punto di sosta e anche porto protetto dalle scorribande e dagli attacchi dei barbareschi. La fortezza e le tre torri di avvistamento erette dal Banco di S. Giorgio e dalla Repubblica servivano molte volte a dissuadere i barbareschi ad attaccare le piccole imbarcazioni, come evidenziato da diverse testimonianze rintracciabili nel Fondo Corsica.

La Capraia ha un porto naturale in fondo al suo golfo principale situato nella zona Nord dell'isola, riparato da quasi tutti i venti eccetto quelli di Nord-Nord-Est. Fino alla fine del Seicento una barriera di scogli proteggeva la spiaggia, ma già agli inizi del Settecento diversi progetti inviati a Genova chiedono di realizzare un molo che offra una maggiore protezione. L'opera non verrà mai realizzata sotto la Repubblica, sempre perché Genova lesinava i soldi. Il molo restò, anche se rinforzato, quello iniziale costituito da due tronconi intervallati da una bocca centrale per il passaggio delle imbarcazioni e per il deflusso delle acque. Talvolta opere di rinforzo costituite da cassoni (cascie) in muratura venivano realizzate da privati capraiesi¹⁰⁹. Due disegni

¹⁰⁹ ASG, *Corsica*, n. 634. Tra il 1681 e il 1692 Antonio Barbasso, Agostino Sabadino e Antonio Morgana, per ottenere il « Capato della Torre del Porto », promettono a più riprese di essere disposti ad allungare il molo di 16 o 25 palmi. Da testimonianze allegate ad una delle lettere risulta che il solo Sabatino abbia realizzato l'allungamento nel 1688: « 1692 2 Genaro in Can.ria di Capraia / È comparso da me Can.re infrascritto Grimaldo Gallettini di detto loco quale con suo giuramento toccata (...) fà fede qualmente il Prôn Agostino Sabadino hà fatto fabricare a sue proprie spese, sin dall'anno 1688, un pezzo di lavoro sopra il molo in questo porto lungo palmi ventisei, largo otto, et alto quatro circa con due colonne, et hà fatto toccare palmi venticinque circa e ciò lo so per essere stato io presente a travagliare a giornata, assieme con li muratori, che esso Prôn Agostino portò dalla Bastia, che tanto. / Carlo Stagano Can.re / 1692 3 Genaro in Can.ria di Capraia / Estratto in tutto copia dell'originale che si conserva infilato nel mio fogliazzo / Carlo Stagano Can.re ».

(Fig. 7 e 8) del 1692, allegati ad una lettera del Governatore Giovanni Prato¹¹⁰ inviata a Genova, forniscono una chiara immagine della situazione del porto e di quanto i Capraiesi pensavano si dovesse realizzare: essi ritenevano che fosse necessario costruire un molo di 160 palmi (circa 40 metri) adatto all'attracco dei bastimenti di maggiore portata. La richiesta dei Capraiesi venne confermata nel 1698 in una relazione del Maestro Matteo Vaccaro inviato a Capraia dal Governatore Raffaele Domenici da Passano¹¹¹. Ancora

¹¹⁰ ASG, *Corsica*, filza 634, lettera del 25 febbraio 1692: « Ser.mi SS.ri / Per eseguire gli ordini di VV.SS. Ser.me de 18 Xbre sopra le istanze d'Antonio Morgana di Capraia, che per più governi desidera gli sia conferto il Capato di quella Torre del porto, con obbligarsi a ristore quel molo a sue proprie spese; l'ho fatto rioscere per mezzo di quel Comm.rio, il quale ne due disegni, che mi ha trasmessi in carta, e che mando qui alligati à VV.SS. Ser.me, mi ha distinto lo stato in cui presentemente si ritrova, da quello, in quale sarebbe bisognevole che fosse ridotto, secondo il giudizio de periti, che asseriscono esservi necessarie lire ottocento in più per ridurlo alla perfettione del disegno, che è quanto posso riferire in risposta à VV.SS. Serme, affinché possano fondare le loro prudent.me relationi à Ser.mi Colleggi, ò compiacere, ò rifiutare il progetto, e le faccio profondissima riverenza. / Per VV.SS. Ser.me/ Bastia li 25 Febr.ro 1692 / Gio: Prato ».

¹¹¹ ASG, *Corsica*, n. 638, lettera del 28 marzo 1695: « Ill.mo et Ecc.mo/ Ho esseguito benchè debolmente i comandi di V.E. con essermi portato nell'Isola di Caprara per la revisione di quel Molo. Ho riosciuto pertanto occular.te lo stesso, che se bene dà nome di Mole, non è composto d'altra materia che di due secchi di terrapieno ammassato dal mare, e poi accresciuto con pietre dall'industria di quei abitanti, quali secchi sono distanti uno dall'altro, palmi 90. circa, essendovi nel mezzo una bocca di mare, qual bocca così aperta, non dà giovamento alcuno, anzi pregiudicio à quel Porto, et à vascelli in occasione di tempesta, essendovi una cascia composta di due secchi, una di palmi 12, et l'altra di 16. circa, onde si potrebbe l'istessa bocca terrapienare, in conformità di detti due secchi, con demolire l'altra cascia, che resta al di fuori d' uno dei due secchi, perchè non serve che à pregiudicare i vascelli, mentre in tempi di tempesta e di mare grosso si dibatte in detta cascia, e facendo gran risacca di mare, viene poscia à metter in iscompiglio i vascelli, che per avventura si ritrovano in suddetto Porto refugiat. Sud.a bocca pregiudiciale resta nel mezzo, vi è però la naturale del Porto, che resta da un' lato dalla parte della Fortezza, per dove hanno l'estrada comoda i vascelli, e sicome giovemento di detto Porto, hò detto, che si potrebbe la bocca di mezzo terrapienare, e asseccare, (...) il pregiudicio, così stimerei necessario aprirne altra verso tramontana, vicino alla Montagna delle Barbici, ad effetto, che il mare avesse il suo flusso, (...) e non potesse riempirsi il Porto d'arena, ò altre monditie, ed in tal modo si conserverebbe netto con buon fondo, e riuscirebbe di maggior utilità a vascelli, per la commodità de quali restano erette in uno di detti secchi il più vicino all'entrata nel Porto, quattro colonne di pietra ordinaria. Al fondo di detto Porto, incominciando dall'entrata in esso fino a 200. palmi inanzi, sarà capace di bregantini, tartane, e barche ordinarie di portata fino a mine sette in (...), poiche altri vascelli di maggior portata, darebbero in secco, quali palmi 200. di fondo, s'intendono in lunghezza, poi-

nel 1722 il Governatore Nicolò Durazzo ritornò sull'argomento inviando a Genova un nuovo disegno con un preventivo che lui stesso giudicava eccessivo¹¹². La spiaggia protetta dal molo doveva senz'altro consentire alle gondole capraiesi di essere tirate a terra e quivi eventualmente essere riparate. A ridosso della spiaggia vi erano dei magazzini dove venivano salate le acciughe anche se il magazzino del sale era nella Fortezza e veniva gestito direttamente dal Commissario e dal suo Cancelliere o Fameglio.

Sul movimento nel porto di Capraia ci sono rimaste poche testimonianze: sappiamo che nel 1736 pagarono la gabella d'ancoraggio imbarcazioni della Riviera Ligure, tartane francesi e feluche napoletane, mentre nel 1766, da maggio ad ottobre, 15 imbarcazioni di Marciana (Elba), Santa Margherita, Portofino e Rapallo pagarono l'ancoraggio.

Una *Relazione de i redditi, e spese della Capraja*¹¹³ non datata né firmata, ma sicuramente stesa negli anni 1771-1773, quando la Repubblica cerca di riorganizzare la sua presenza nell'isola dopo il Trattato di Versailles del 1768, ci fornisce dei chiari elementi per definire il sistema di tassazione nel porto di Capraia.

Si applicavano infatti le seguenti tasse:

che in larghezza non passerà palmi cento circa; sicche passando avanti in detto Porto, tanto in lunghezza, che in larghezza si va incontro al secco e non resta capace sol che di bastimenti piccoli, come vascelletti, gondole, e simili. / (...) / Aggiungendo à V.E. che per terrapienare la bocca pregiudicevole del suddetto Porto et aprirne altra verso le Barbici per beneficio del medesimo, vi sarà necessaria la spesa di circa lire duemila, compresa però quella che porterebbe seco il demolimento della Cascia, che resta al di fuori, che più hò segnato in detta mia relatione. / Bastia 28. Marzo 1695 / Maestro della Camera Ecc.ma / Matteo Vaccaro ».

¹¹² ASG, *Corsica*, n. 430, lettera del 24 luglio 1722: « Ser.mi Sig.ri/ Ritornato il mio mutatore dalla Capraia ove portossi per la ricognizione della spesa necessaria per l'accomodo di quella pubblica abitazione, e per la nuova fabrica per l'accennato mole, mi ha presentato il disegno di questo, e la nota delle spese per l'uno e per l'altro. Rispetto a quella casa, considerata da me indispensabile tanto più per essere di non grande rimarco, ho dato l'ordine perchè sij riparata, ma circa quella per d.to mole, che il maestro mi dice dovrebbe ascendere ale Lire 25. in 30. milla, l'ho giudicata esorbitante, e da non potersi fare nelle angustie de tempi presenti. Ho voluto però farne parte a VV.SS. Ser.me con accluderne il d.o disegno, colle altre note presentatemi per la casa dal d.o Mae.o per attendere le loro accertate deliber.ni./Nel m.re con tutti ossequi m'inchino. / Di VV.SS. Ser.me / Bastia li 24 Lug.o 1722 / Hum.o Ser.e / Nicolò Durazzo Gov.re ».

¹¹³ ASG, *Corsica*, n. 430.

– «Cabella de pesci, o’ sia alici salate, e scabeccio»¹¹⁴: questa gabella era di soldi 10 per barile e Lire 2 per barilone e aveva dato i seguenti gettiti medi annui:

1720-1725	Lire	3.000	pari a 114	tonnellate di pesce
1725-1730	Lire	1.057	pari a 40,2	tonnellate di pesce
1731-1735	Lire	711	pari a 27,0	tonnellate di pesce
1736-1743	Lire	597	pari a 22,7	tonnellate di pesce

– «Cabella dell’ancoraggio»: anche a Capraia la gabella è regolata in funzione della portata dei bastimenti. Naturalmente i capraiesi ne sono esenti.

– «Gabella di Grano»¹¹⁵: si pagava 16 soldi per stara di grano importato

Il sale veniva venduto alla popolazione dal Magistrato di Corsica, che lo acquistava dall’Ufficio del Sale di Genova, a Lire 13.8 la mina, ma 60 mine per anno, come sussidio alla popolazione, venivano vendute ai Padri del Comune a Lire 4.16 per mina¹¹⁶.

Sappiamo sempre dalla stessa *Relazione* che nel Seicento esisteva una tassa su la «Pesca del corallo» che negli anni 1664-1666 aveva fruttato per 51 bastimenti, capraiesi e forestieri, Lire 2.040 pari a 10 scudi di Lire 4 per bastimento; di questa tassa non si sono trovate altre testimonianze per il Settecento, probabilmente in quanto le acque dell’isola avevano cessato di essere proficue per quel tipo di pesca. Sempre sulla fine del XVII secolo esisteva nelle acque di Capraia almeno una tonnara di proprietà dei fratelli Moretti di Livorno, che però produceva poco¹¹⁷.

¹¹⁴ Pesce marinato.

¹¹⁵ Non è citata nella *Relazione* ma la troviamo applicata nel 1766 in un resoconto della tassazione allegato a una lettera del commissario Bernardo Ottone del 13 gennaio 1767 in ASG, *Corsica*, n. 427A.

¹¹⁶ ASG, *Corsica*, n. 336. Il 26 ottobre 1766 i Padri del Comune rilasciano la seguente confessione: «1766. 26 8bre / Noi sottoscritti Padri del Commune facciamo piena, et indubitata fede qualmente l’Ill.mo Dom.co Centurione già Com.rio della presente Isola hà somministrato le solite cinque mine mensuali del Sale principiando il mese di Luglio per tutto il corrente ottobre. In fede che sarà la presente firmata di nostra propria mano e dell’infra nostro Can.re / Carlo Giu.pe Connio Can.re / Gio Batta Bargone, Francesco Solaro, Filippo Bargone per non sapere scrivere fa una croce».

¹¹⁷ M. MARTINI, *Aspects de l’activité agricole et maritime de la Corse à l’époque de la navigation à voile*, in «Bulletin de la Société des Sciences Historique & Naturel de la Corse», LXXXVI (1966), fasc. 580, p. 41.

Nel 1698, a protezione dei Capocorsini in transito e dei pescatori capraiesi dalle scorribande dei barbareschi, venne costruita dalla Repubblica la torre delle Barbici sulla punta Nord dell'isola prospiciente il Capocorso. Si parlò a lungo di istituire una tassa per lo scoperto di detta torre, onde risarcire la spesa sostenuta e per mantenervi un corpo di guardia, ma sia per l'opposizione dei Capocorsini e forse dei Capraiesi, non risulta sia mai stata applicata¹¹⁸.

La Repubblica cercava sempre di appaltare a dei locali la riscossione delle suddette gabelle, ma molte volte l'asta andava deserta ed allora la loro riscossione rientrava nei compiti del Commissario e del suo Cancelliere o di Capraiesi deputati del Magistrato di Corsica che ricevevano un compenso pari al 5% delle somme riscosse¹¹⁹.

Genova

Le registrazioni del porto di Genova coprono il 28% del totale. Esse fanno parte di tre tipi di documenti diversi, che, anche se in alcuni casi non indicato specificatamente¹²⁰, dovevano essere redatti negli uffici del Magistrato di Corsica: da essi si deduce che il Magistrato non solo provvedeva ai rifornimenti delle varie piazze del Regno ma aveva anche giurisdizione sui movimenti da e per la Corsica e Capraia, specialmente quando essi erano effettuati da abitanti del Regno stesso. Nel porto di Genova doveva esistere, anche se non ne abbiamo trovato una chiara identificazione, uno scalo riservato ai traffici da e per la Corsica dove il Magistrato di Corsica

¹¹⁸ Numerose lettere relative alla costruzione della torre e alla tassa, scritte tra il 1697 e il 1700, sono in ASG, *Corsica*, n. 245.

¹¹⁹ Sempre in ASG, *Corsica*, n. 1342, *Relazione* cit., si dice che Antonio Domenico Bargone ebbe l'appalto per la gabella dei pesci dal 1720 al 1725 e Domenico Saladino [Sabatino] lo ebbe dal 1731 al 1736 mentre i Fratelli Bargone erano deputati del Magistrato di Corsica nel 1736 per la riscossione dell'ancoraggio. Una relazione sulla riscossione delle gabelle, non datata ma del 1748, in ASG, *Corsica*, n. 674 si dice «Tutte le sud.e partite [Gabella dei pesci salati, Scabecio, Morta, et Ancoraggi] introitate da detti Fratelli Bargononi ascendono a L 5887.2 le quali ripartite per anni 12 e giorni 22 decorsi da 29 Giugno 1736 a tutti li 20 Luglio 1748 rivengono un'anno per l'altro ad aver corrisposto annue L 488.4.4 e dovendosi dedurre dalle sudette L. 5887.2 L 480.7 state accreditate alli predetti Fratelli Bargononi per loro ricompensa in ragione di 5 per 100 oltre l'annua pigione di L 15 della stanza, che serve per uso della Gabella e L 6 per spesa de libri, restano nette L. 5406.15, le quali ripartite per sud.o tempo vengono a rimanere l 448.7.8 annue d'introito netto ».

¹²⁰ Trattasi di due registri in ASG, *Corsica*, n. 1347, dal titolo *Denuncie d'armi*.

teneva sotto controllo i movimenti delle imbarcazioni e delle merci trasportate ¹²¹.

La prima serie di dati è costituita da polizze di carico ¹²² che riguardano le spedizioni effettuate dal Magistrato per rifornire le varie piazzeforti del Regno con vettovaglie, armi, materiale edile per il rinforzo delle strutture difensive e truppa ¹²³: le spedizioni sono dirette ad Ajaccio, Bastia, Algaiola, Bonifacio, Calvi, S. Fiorenzo, e Capraia.

La seconda serie di dati, che copre il periodo 1748-1757, è quella proveniente da un registro che riporta arrivi e partenze di imbarcazioni con il nome del padrone e succinta descrizione delle merci in arrivo.

Questi sono i porti di provenienza e i relativi carichi:

- Sardegna: savine (sardine?) ¹²⁴, farina, grano
- Recco
- Capraia: olio, savine
- Portovecchio: legname
- Calvi: pece, catrame, olio, truppa
- Bonifacio: truppa
- Bastia: truppa, legname
- Algaiola: olio
- Ajaccio: legname
- Girolata: savine
- Maremma: grano

mentre i porti di destinazione, per i quali generalmente non sono indicati i carichi ad eccezione del trasporto di posta, sono Voltri, Savona, Anti-

¹²¹ ASG, *Corsica*, n. 336. Una nota di pagamento del 3 febbraio 1766 in effetti dice: « Si paghino da Agostino Lanzola Sotto Cancelliere dell'Ecc.mo Mag.to di Corsica, che fa le veci di Cassiere a Francesco Borzone – Agente al Ponte Spinola per il Mag.to di Sanità Lire venti m.ta f.i b.co per sua strenna Natalizia, e ricognizione in dare quotidianamente la nota, ò sia venuta de bastimenti in Genova procedenti dalla Corsica per il caduto anno 1765. (...) ».

¹²² ASG, *Corsica*, nn. 1352 e 1481.

¹²³ Trasporti di soldati tra Genova e i presidi di Corsica.

¹²⁴ Nei vari dizionari dialettali liguri non si è trovata una parola simile: dal contesto si è assunto che si trattasse di “sardine”.

bes, Finale, Sestri Levante, Recco, Rapallo, Livorno, Maremma, Calvi, Bastia, Bonifacio, Sardegna, Capraia.

È notevole l'arrivo di carichi di pesce che segue evidentemente un andamento stagionale e per i quali manca generalmente la provenienza:

- ostriche nel periodo da novembre a marzo
- aragoste da dicembre a giugno
- savine lungo tutto l'anno
- acciughe, zeri e pesce scabeccio.

Oltre al pesce le principali merci importate sono grano, legname, mirto, bestiame, formaggi, olio e catrame. Da questo registro appare che solo la "murta"¹²⁵ venisse tassata all'arrivo a Genova.

La terza serie di dati che copre il periodo 1722-1726 riguarda la denuncia delle armi che i Padroni delle imbarcazioni dovevano fare prima della partenza per il Regno di Corsica: da essa risulta che i Capraiesi generalmente viaggiavano senza alcuna arma di difesa, al contrario degli altri padroni che facevano lo stesso tragitto.

¹²⁵ Murta o morta: mirto che veniva utilizzato nella concia - N. CALVINI, *Nuovo glossario dialettale ligure*, Genova 1984.

Appendice

1. Elenco analitico delle fonti

Si riporta qui di seguito un elenco dei Registri di Dogana che si trovano presso l'Archivio di Stato di Genova nel Fondo Corsica divisi in base ai porti dove sono avvenute le registrazioni.

Bastia - Porto Cardo

- n. 336: un registro per gli anni 1763-1765
- n. 1342: un registro per gli anni 1721-1727 ed uno per gli anni 1738-1739
- n. 1343: un registro per l'anno 1726
- n. 1345: nove registri per gli anni 1732-1738
- n. 1347: cinque registri per gli anni 1739-1745
- n. 1349: tre registri per gli anni 1732-1745
- n. 1351: un registro per gli anni 1725-1726

Bonifacio

- n. 1349: un registro per gli anni 1745-1748

Calvi

- n. 1342: un registro per gli anni 1761-1763
- n. 1346: un registro per l'anno 1753
- n. 1347: un registro per gli anni 1739-1741
- n. 1349: un registro per gli anni 1734-1736
- n. 1351: un registro per gli anni 1735-1739

Capraia

- n. 427A: due note di gabelle dell'anno 1766

Genova

- n. 1347: un registro per gli anni 1722-1726 ed uno per gli anni 1748-1757
- n. 1352: polizze di carico per gli anni 1735-1753
- n. 1481: polizze di carico per gli anni 1730-1768

2. Unità di misura

Le unità di misura utilizzate in questo studio sono tratte da G. GIACCHERO, *Storia Economica del Settecento Genovese*, Genova 1951, p. 383 e sono state integrate con alcune unità di misura specifiche del Regno di Corsica trovate nelle fonti utilizzate.

Misure lineari

Palmo di m 0,248

Misure di capacità

Mina per gli aridi di litri 116,5318

Mina di castagne pari a due stara ¹²⁶

Mina di grano pari a 90,895 kg

Mina di sale pari a rubbi 8 e libbre 3 pari a 143,487 kg. ¹²⁷

Barile da vino di l 79,016

Barile da olio di l 65,48

Barile di pesce pari a 60 libbre o 19 kg ¹²⁸

Barillone di pesce pari a 4 barili

Bacino di materie secche pari a 7,397 l. ¹²⁹

Misure di peso

Cantara di kg 47,649, di 6 rubbi

Rubbo di 25 libbre

Libbra di grammi 316,75

Monete ¹³⁰

Scudo o scuto pari a Lire 4

Lira di 20 soldi

Soldo di 12 denari

¹²⁶ Nel Regno di Corsica si usa con castagne e grano. Il valore è stato dedotto dai registri di dogana.

¹²⁷ C. ERRICO - M. MONTANELLI, *Gorgona. Storia dell'Isola dal XVI al XIX Secolo*, Pisa 2000, p. 53.

¹²⁸ In ASG, *Corsica*, n. 430, *Relazione de redditi* cit.

¹²⁹ R. CARATINI, *Histoire* cit., p. 193.

¹³⁰ Nel testo per rappresentare i valori si è usata la grafia del tempo: L 10.10.8 sta per Lire 10, soldi 10, denari 8.

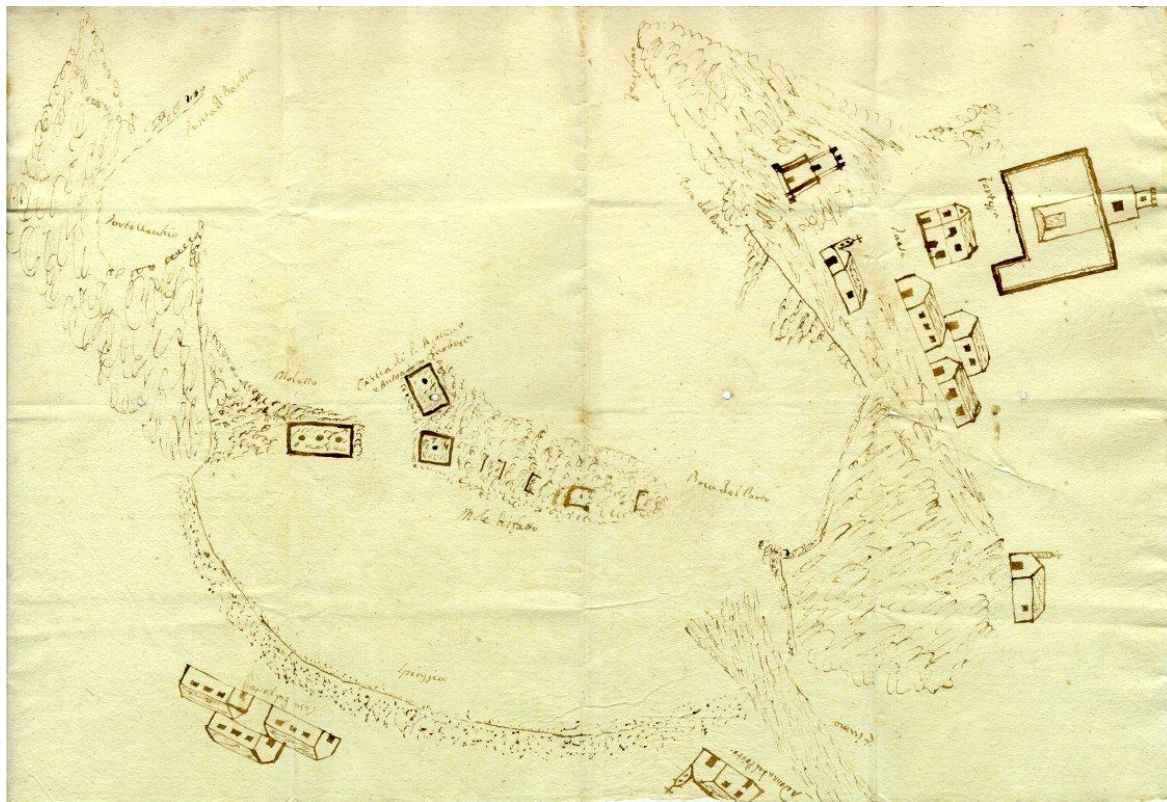


Figura 7 - Stato presente del porto di Capraia - 1692 (ASG, *Corsica*, n. 634)

INDICE

GIORGIO COSTAMAGNA

<i>Dino Puncub</i> , L'uomo, lo studioso, il collega, l'amico	pag. 11
<i>Antonino Mastruzzo</i> , Tecnica dello scrivere e comunicazione dello scritto: il paleografo	» 27
<i>Luisa Zagni</i> , Le scritture tachigrafiche e segrete	» 43
<i>Maria Franca Baroni</i> , Tra Notaio e Comune: il diplomatista	» 59
<i>Danilo Veneruso</i> , L'archivista	» 71
Bibliografia di Giorgio Costamagna	» 89

STUDI IN MEMORIA

<i>Mario Amelotti</i> , Curiali e notai a Rieti tra Goti e Bizantini	» 101
<i>Laura Balletto</i> , Religione e potere politico negli insediamenti genovesi del Vicino Oriente	» 107
<i>Ottavio Banti</i> , A proposito dell'uso dei compendi e di alcuni segni tachigrafici nella scrittura epigrafica dei secoli VII-XII in Italia. Qualche annotazione	» 117
<i>Giorgio Barbaria - Fausta Franchini Guelfi</i> , I Bocciardo a Ortovero	» 127
<i>Elena Bellomo</i> , Tra Bizantini e Normanni. I Genovesi in oltremare agli esordi del XII secolo	» 143
<i>Carlo Bitossi</i> , Posta da Genova. Una corrispondenza del marchese Lorenzo Imperiale nel 1746-1747	» 167
<i>Marco Bologna</i> , Una villa Sauli in Carignano e l'Opera degli Esercizi spirituali	» 201
<i>Marta Calleri</i> , Su una presunta cambiale genovese del 1207. Errore o falsificazione?	» 217

† <i>Maria Cannataro</i> , Una compravandita di documenti nella Bari normanna	pag. 223
<i>Mario Capasso</i> , Per la storia della papirologia Ercolanese. IX: il marchese di Sade tra i papiri ercolanesi	» 239
<i>Fulvio Cervini</i> , Scrittura come scultura. Le scelte di un lapicida del Quattrocento sulle Alpi Marittime	» 249
<i>Riccardo Dellepiane - Paolo Giacomone Piana</i> , La preparazione militare della Repubblica di Genova per la guerra del 1625	» 269
<i>Armando Di Raimondo</i> , Nuovi documenti sullo scultore Domenico da Bissonne	» 305
<i>Corinna Drago</i> , Un'inedita <i>cartula</i> barese del secolo XI dell'archivio del capitolo metropolitano di Bari	» 319
<i>Giuseppe Felloni</i> , Organizzazione portuale, navigazione e traffici a Genova: un sondaggio tra le fonti per l'età moderna	» 337
<i>Gian Giacomo Fissore, Iacobus Sarrachus notarius et scopolanus Astensis ecclesie</i> : i chierici notai nella documentazione capitolare e vescovile ad Asti fra XIII e XIV secolo	» 365
<i>Maria Rosa Formentin</i> , Un codice farnesiano restaurato due volte	» 415
<i>Donatella Frioli</i> , Un 'cimitero su libro': il repertorio di sepolture del convento francescano di Rimini	» 425
<i>Silvano Gaviglio</i> , Un sigillo agiografico tortonese: note di sfragistica vescovile tra X e XII secolo	» 455
<i>Ada Grossi</i> , L'alleanza del 1273 tra Carlo d'Angiò e i Della Torre di Milano: un documento sconosciuto	» 483
<i>Sandra Macchiavello - Rodolfo Savelli</i> , Tra Genova e Angioini: a proposito di un frammento statutario ventimigliese della prima metà del Trecento	» 525
<i>Roberto Moresco</i> , La Marineria Capraiese nel XVIII secolo	» 579
<i>Maria Rosa Moretti</i> , Musicisti per le incoronazioni dogali di primo Settecento a Genova	» 629

<i>Giovanni Muto</i> , La presenza dei Genovesi nei domini spagnoli in Italia	pag. 659
<i>Giovanna Nicolaj</i> , Un documento e un personaggio: Guglielmo Durante	» 673
<i>Angelo Nicolini</i> , <i>Apodixie</i> di scribi genovesi in Inghilterra nel Quattrocento	» 679
<i>Antonio Olivieri</i> , Per la storia dei notai chierici: il caso del Piemonte	» 701
<i>Giuseppe Oreste</i> , Guglielmo da Sori e il suo cartolare	» 739
<i>Giovanna Petti Balbi</i> , Le cerimonie genovesi per le visite degli Sforza	» 775
<i>Vito Piergiovanni</i> , Notariato e rivoluzione commerciale: l'esempio di Rolandino	» 791
<i>Marco Pozza</i> , Gli usi cronologici nei più antichi documenti veneziani (secc. IX-XI)	» 801
<i>Ausilia Roccatagliata</i> , Gli archivi periferici del Dominio genovese in età moderna	» 849
<i>Annalisa Rossi</i> , Il Vat. Ottob. 3313: un'edizione sinottica di Virgilio e Ovidio e la sua storia (secc. XI-XV)	» 881
<i>Antonella Rovere</i> , Cancelleria e documentazione a Genova (1262-1311)	» 909
<i>Eleonora Salomone</i> , Pagine di storia ligure nell'opera di Orosio	» 943
<i>Anna Salone</i> , <i>Nuptialia</i> . Saggio bibliografico di pubblicazioni per nozze conservate in biblioteche di Genova	» 973
<i>Lorenzo Sinisi</i> , Un frammento di formulario notarile genovese del Trecento	» 1027
<i>Giovanni Battista Varnier</i> , La figura di Tommaso Reggio (1818-1901) alla luce della ricerca storica	» 1047
<i>Luisa Zagni</i> , <i>Carta, breve</i> , libello nella documentazione milanese dei secoli XI e XII	» 1073
<i>Stefano Zamponi</i> , <i>Finis scripturae</i> : l'Ercole senofontio di Felice Feliciano	» 1093



Associazione all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

Direttore responsabile: *Dino Puncub*, Presidente della Società
Editing: *Fausto Amalberti*

Autorizzazione del Tribunale di Genova N. 610 in data 19 Luglio 1963
Stamperia Editoria Brigati Glauco - via Isocorte, 15 - 16164 Genova-Pontedecimo