

Profilo storico delle tonnare di Carloforte tra il XVI e il XX secolo **Historical profile of the Carloforte Tuna Fishery between the 16th and 20th centuries**

Nicolo CAPRIATA
Saphyrina, Carloforte

Ricevuto: 15.06.2018
Accettato: 17.12.2018
DOI: 10.19248/ammentu.338

Abstract

This short essay provides a historical background of the tuna fishing facilities in Sulcis, from their settlement from the 16th century onwards, to the big economic problems encountered in the 19th century, due to an exorbitant duty imposed on tuna products as compared to the same products imported from abroad, and to sea pollution coming from the mineral washing plants based on the coast, across the tuna passage routes. A brief explanation is also given on the economic and anthropological impact that the tuna fishing facilities had on the coastal towns and, in particular, on the community of Carloforte.

Keywords

Tuna fishery, tuna fisheries and fish packaging, tuna tariffs, sea pollution, parliamentary commission for tuna fisheries

Riassunto

Questo breve saggio offre un inquadramento storico delle tonnare del Sulcis, dal loro insediamento a partire dal XVI secolo fino ai grossi problemi economici dell'Ottocento dovuti, sia ad un esoso dazio sul tonno rispetto allo stesso prodotto proveniente dall'estero, sia all'inquinamento del mare causato dalle laverie di minerale situate nella costa, lungo il passaggio dei tonni. Viene altresì brevemente esposto l'impatto economico e antropologico che le tonnare hanno esercitato nelle popolazioni costiere e in particolare sulla comunità carlofortina.

Parole chiave

Tonnara, pesca del tonno e confezionamento del pescato, dazio sul tonno, inquinamento del mare, Commissione parlamentare per le tonnare

Ci sono interi popoli o piccole comunità che si identificano con un animale o con una pianta perché su questa o su quella hanno modellato la loro esistenza e sviluppato la loro cultura. Così per alcune civiltà la foca è stata alimento e vestiario, combustibile e materia prima per gli utensili, per altre genti l'albero di cocco ha avuto lo stesso valore e significato. Per Carloforte o, meglio, per tutti i carlofortini questa fonte di vita sulla quale hanno costruito la loro esistenza è stata certamente il mare e nel mare il tonno. Un rapporto che con questo pesce - che per i misteriosi itinerari della natura lambisce a primavera inoltrata le coste occidentali della Sardegna - non nasce con la fondazione di Carloforte ma ha origini più antiche. Gli antenati dei carlofortini che abitavano a Tabarca un isolotto, poco più di uno scoglio, di fronte alla costa tunisina, oltre che a dedicarsi alla pesca del corallo, praticavano fin dal XVII secolo la pesca del tonno nella tonnara di Sidi-Daoud¹⁸⁹, una delle più importanti del Nord-

¹⁸⁹ Sulla tonnara tunisina, cfr. SANDRO PELLEGRINI, *Le lettere di Aurelio Spinola governatore di Tabarca*, Stabilimento Tipografico Me.Ca, Recco 2004, pp. 53 e seguenti. Ma si veda anche quanto scritto (circa la

Africa. I due progetti che nel 1738 e nel 1741 rispettivamente, i genovesi-tabarchini Giacomo Rombi e Stefano Vallacca presentarono per evidenziare le potenzialità derivanti dalla colonizzazione dell'isola di San Pietro, insistono diffusamente sulle notevoli capacità degli isolani nella pesca del corallo (oltre che sui vantaggi economici del commercio con la vicina costa nordafricana)¹⁹⁰. Appare dunque evidente che la scelta del popolamento dell'isola sarda allora deserta da parte dei tabarchini fu determinata dalla presenza nelle vicinanze di ricchi banchi di corallo. E' anche intuibile, tuttavia, che un ulteriore incentivo venisse dalla presenza nelle sue adiacenze di tre pescose tonnare: Portoscuso, Portopaglia e Isola Piana. In una Sardegna in cui i pescatori locali esercitavano la loro attività quasi esclusivamente all'interno degli stagni costieri e le maestranze impiegate nelle tonnare venivano dall'esterno, l'arrivo dei nuovi coloni abili nella pesca in mare aperto e delle loro imbarcazioni, ne indirizzò immediatamente l'utilizzo nelle lucrose attività che si svolgevano nelle acque sulcitane e, per quello che più qui interessa, proprio nelle antiche tonnare.

Il primo appalto della tonnara di Portoscuso risale al 1594: il mercante Stefano Satta y Guenza firmò un contratto decennale impegnandosi a cedere annualmente al Regio Patrimonio il 10% del pescato. Nel 1614 il viceré Don Carlos De Borja arrendò la stessa tonnara ai mercanti Francesco Antonio De Donna e Pietro Bonfant per altri dieci anni¹⁹¹. Tra gli anni venti e gli anni quaranta del Seicento, mentre si sviluppava la politica di Unión de Armas del conte-duca di Olivares, le tonnare sulcitane, come le altre più importanti della Sardegna, tutte appaltate e con una produttività in continuo aumento, furono oggetto di vari tentativi di vendita che portarono a numerose liti tra i vari affittuari che ne rivendicavano i diritti di prelazione¹⁹². Ma solo nel 1654 il sovrano spagnolo Filippo IV, per onorare parte dei debiti accumulati dalle casse dissestate del suo regno, ne cedette alcune ad un ricco uomo d'affari genovese appartenente alla nobile famiglia dei Vivaldi¹⁹³. Successivamente Portoscuso passò ai suoi eredi che nel 1672 vendettero al mercante Antonio Genoves (che in seguito all'acquisto di Portoscuso fu insignito del titolo di barone) e a Giovanni Rosso. Fra liti, concessioni, confische e passaggi ereditari, questa tonnara, che pure anche nel Settecento fu in Sardegna ai vertici della produttività¹⁹⁴, ai primi dell'Ottocento, a causa delle difficili vicende patrimoniali dei Genoves, fu incamerata dal Regio Fisco e con decreto del Re Vittorio Emanuele I tornò nel 1816 di proprietà degli eredi Vivaldi. Costoro la tennero fino al 1869 quando il duca Vittorio Vivaldi Pasqua la cedette per 600.000 lire al commerciante Pasquale Pastorino e da

subalternità del personale locale rispetto alla manodopera specializzata proveniente da Genova) da LUISA PICCINNO, *Un'impresa fra terra e mare. Giacomo Filippo Durazzo e soci a Tabarca (1719-1729)*, FrancoAngeli, Milano, 2008, pp. 77-83.

¹⁹⁰ Cfr. CARLINO SOLE, *Due memorie inedite sull'insediamento genovese di Tabarca*, in "Miscellanea di Storia Ligure", IV (1966), p. 269 ss.

¹⁹¹ Fondamentali dati sulle tonnare sarde tra fine Cinquecento e primo Seicento sono reperibili in varie collocazioni di ARCHIVIO DI STATO DI CAGLIARI (ASC), *Antico Archivio Regio*.

¹⁹² Per tutti si veda ARCHIVO CORONA DE ARAGÓN, *Consejo de Aragón*, leg. 1130, ff. 1-2; cfr. inoltre GIANFRANCO TORE, *Guerra, politica fiscale e guerra della pesca: il caso delle tonnare sarde (1620-1640)*.

¹⁹³ Si vedano notizie e riferimenti bibliografici in GIUSEPPE DONEDDU, *La pesca nelle acque del Tirreno (secoli XVII-XVIII)*, Edes, Sassari 2002, p. 164 ss.

¹⁹⁴ Per varie notizie sulla tonnara di Portoscuso e su quella di Portopaglia, cfr. ASC, *Segreteria di Stato II serie*, Voll. 1563-65.

lui ai suoi successori¹⁹⁵. Da questi passò al nipote Pietro Casaretto e quindi ai fratelli Masetti della Ligure Sarda SpA che sono gli ultimi eredi¹⁹⁶.

Anche il primo impianto della tonnara di Portopaglia, nei documenti spagnoli *Porto Palla*, risale allo stesso periodo¹⁹⁷: fu appaltata a Nicolao Pintor nel 1595 e rese quell'anno circa 2500 barili. Portopaglia fu tra le sei tonnare cedute dal re di Spagna nel 1654 al Vivaldi. Costui l'anno successivo la vendette a don Stefano Brunengo. Alla sua morte insorsero numerose liti tra gli eredi che si protrassero per lunghissimo tempo. Questa tonnara visse per molti versi vicende analoghe a quelle della vicina Portoscuso. Anch'essa altamente produttiva e contesa da ricchi e astuti uomini d'affari che presentarono ripetuti progetti per il suo acquisto, fu incamerata dallo Stato che profitò proprio dei contenziosi tra gli eredi Brunengo. Il suo riscatto avvenne con sentenza del Regio Patrimonio il 3 marzo 1803. Nel 1864, con una convenzione tra il Ministro delle Finanze ed i signori Giacomo Carpaneto e Giuseppe Ghillino, mercanti genovesi, la tonnara venne acquisita dagli stessi con diritto di pesca¹⁹⁸. Cent'anni dopo la Regione Sarda tolse la concessione alla Ipsa, una società genovese degli eredi Carpaneto, per affidarla ad una cooperativa costituita da 600 soci, la Co.To.Ri.Ca (Cooperativa Tonnarotti Riuniti Carloforte). La nuova gestione durò solo dieci anni. Nel 1974 la pratica della pesca fu sospesa e cinque anni dopo arrivò per la Cooperativa il fallimento.

Più recente è l'impianto della tonnara dell'Isola Piana che risale al 1698 per opera del mercante cagliaritano di origine genovese Giuseppe Cavassa. Nel 1711 il re di Spagna Filippo V insignì il nobile Don Francesco Pes del titolo di Marchese di Villamarina quale ricompensa per i servizi prestati al sovrano, con varie concessioni feudali tra cui quella dell'Isola Piana con diritto di calare la tonnara¹⁹⁹. Tale tonnara, anch'essa molto pescosa (circa 7000 tonni nelle migliori annate)²⁰⁰, attraverso le successioni ereditarie, rimase sempre di proprietà di questa famiglia originaria di Tempio. I Pes si trovarono spesso parte in causa in duri contenziosi con i Brunengo ed i Genovesi che li accusavano di disporre le reti in una posizione che impediva l'arrivo dei tonni a Portoscuso e a Portopaglia ubicate a breve distanza²⁰¹. Nel 1892, il Marchese don Emanuele la diede in affitto a tre mercanti genovesi. Ma dopo sei anni il figlio Don Salvatore Pes decise di esercitare la pesca senza intermediari. Senza badare a spese, rimodernò e potenziò gli impianti e lo stabilimento. La tonnara passò quindi ai suoi eredi fino al 1968 anno in cui l'Isola Piana venne venduta ad una società turistica e la tonnara venne rilevata dal Consorzio Tonnare che dopo alcuni anni fallì. Nel 1990 si costituì la "Carloforte Tonnare Piam" che calò la tonnara dell'Isola Piana la quale, assieme alla società "Su Pranu", ha dato vita negli anni scorsi alla "Consociazione Tonnare Sarde".

Delle quattro tonnare in cui operarono quasi esclusivamente i carlofortini la tonnara di Calavinagra fu quella insediata più recentemente ed anche la meno pescosa. Fu il Duca di San Pietro Don Bernardino Genoves a calarla per la prima volta nel 1744. Da questi passò al figlio Don Alberto cui venne confiscata per debiti nel 1772 dal Real

¹⁹⁵ FRANCESCO ANGOTZI, *L'industria delle tonnare in Sardegna*, Tipo-litografia L. Pongetti, Bologna 1901, p. 95.

¹⁹⁶ AA.VV., *Studio monografico sulla città di Carloforte*, Editrice Sarda Fossataro, Cagliari 1969.

¹⁹⁷ Questo toponimo, come altri simili presenti sulle coste sarde (Pallosu, Pelosa), deriva chiaramente dalla presenza della posidonia chiamata dai sardi paglia di mare.

¹⁹⁸ ANGOTZI, *L'industria delle tonnare*, cit., p.69

¹⁹⁹ ASC, *Segreteria di Stato, Il serie*, Vol. 1565.

²⁰⁰ Cfr., per tutti, le cifre del 1787 fornite da FRANCESCO CETTI, *Anfibi e pesci di Sardegna*, Piattoli, Sassari 1777, p. 189.

²⁰¹ AST, *Sardegna materie economiche*, 12, 1, 19.

Patrimonio²⁰². L'azienda di Stato la diede ripetutamente in appalto ma nel 1826 fu abbandonata per la scarsità del pescato. Fu riattivata nel 1860 dal commerciante genovese Giuseppe Cocco che la tenne per vent'anni. Nel 1900 la tonnara fu calata da una piccola società di carlofortini. L'ultimo anno in cui in questa tonnara venne esercitata la pesca fu il 1926.

Da aggiungere che per cinque anni, tra il 1775 e il 1780, venne insediata sulla costa sud-occidentale dell'isola di San Pietro la tonnara dello "Spalmatore", ubicata di fronte alla località "La Conca". Essa fu calata, previo canone annuo di 8000 scudi da pagare al Real Patrimonio, dal già ricordato Don Alberto Genoves figlio del primo Duca di San Pietro. I tonni pescati in cinque anni furono complessivamente meno di 900 e questo fu il motivo del suo abbandono²⁰³.

Con l'arrivo dei tabarchini ben presto le ciurme di queste tonnare, costituite principalmente da siciliani e liguri della terraferma, vennero sostituite dai nuovi coloni. Le provvisorie capanne che venivano costruite stagionalmente per il ricovero del personale e dei vari attrezzi lasciarono progressivamente il posto ad ampi edifici che per le tonnare di Portopaglia e Portoscuso furono edificati sulla costa nord-orientale dell'isola di San Pietro in località "La Punta"²⁰⁴. Per la tonnara dell'Isola Piana strutture stabili erano ubicate nell'isola omonima.

Con il popolamento di San Pietro una parte degli abitanti, dunque, oltre alla tradizionale pesca del corallo si dedicò anche a quella del tonno. Il lavoro nelle tonnare che impegnava i nuovi coloni in una attività stagionale che non durava più di tre mesi e lasciava loro il tempo per il resto dell'anno di votarsi ad altri mestieri, era uno sbocco naturale ma soprattutto una fonte di buoni e sicuri guadagni. Fin dai primi anni della colonizzazione a Carloforte un numero estremamente modesto di matrimoni si celebrava nei mesi compresi tra aprile e giugno proprio perché gli uomini erano impegnati nella pesca del tonno; viceversa nei mesi di luglio e di agosto era concentrato il maggior numero di nozze: gli uomini, oltre ad essere liberi dall'impegno stagionale, avevano in tasca anche qualche soldo in più²⁰⁵. Le tonnare furono subito (e rimasero per oltre due secoli) un saldo punto di riferimento economico per i carlofortini che durante il mese di aprile tralasciavano le altre occupazioni per recarsi alla pesca. Nel 1807, per citare un esempio, il capitano di fanteria Luigi Ferrari incaricato di controllare i lavori per la costruzione delle mura che circondavano il centro abitato per difenderlo dagli assalti provenienti dal mare, si lamentava con la Segreteria di Stato per l'esodo dei carolini verso le tonnare e il conseguente abbandono dei lavori per le fortificazioni²⁰⁶.

Se si prende come punto di riferimento la ciurma della tonnara di Calavinagra che nel 1826 era composta da 104 persone, compresi due scrivani, un chirurgo ed un cappellano²⁰⁷, si può stimare che le quattro tonnare ubicate nella Sardegna sud-occidentale occupavano mediamente più di 400 uomini. E tale situazione occupazionale, nonostante le evidenti oscillazioni nella quantità del pescato

²⁰² ASC, *Segreteria di Stato, Il serie*, Vol. 1565.

²⁰³ ASC, *Segreteria di Stato, Il serie*, Vol. 1565.

²⁰⁴ In effetti la tonnara di Portoscuso possedeva già dei caseggiati nel villaggio omonimo, in località "Su Pranu", ma con l'ingaggio della ciurma costituita dai nuovi coloni fu necessario costruirne di nuovi sull'isola di San Pietro.

²⁰⁵ ROSARIO RIVANO, *Ricerche demografiche su Carloforte dal 1738 alla fine del 1700*, Tesi di Laurea, Magistero Università di Cagliari A.A. 1972-1973, p. 56.

²⁰⁶ GIORGIO PUDDU, *Gli apprestamenti difensivi nell'isola di San Pietro agli inizi del secolo XIX*, Stef, Cagliari 1987, p. 20.

²⁰⁷ ASC, *Segreteria di Stato, Il serie*, Vol. 1565.

verificatesi in alcune stagioni di pesca²⁰⁸, rimase abbastanza stabile anche intorno alla metà dell'Ottocento.

In quegli anni, anzi, si assiste ad un rilancio dell'attività con cambi di proprietà e di gestione e con innovazioni tecnologiche. Nel 1860 il commerciante genovese Giuseppe Cocco riattiva la tonnara di Calavinagra che era stata abbandonata alla fine del 1826 per la scarsità del pescato (erano state eseguite 4 mattanze e catturati solamente 496 tonni). Cambiano poi proprietà sia la tonnara di Portopaglia che dal Ministero delle Finanze fu venduta nel 1863 ai commercianti Giacomo Carpaneto e Giuseppe Ghilino, sia quella di Portoscuso che fu ceduta nel 1869 per 600.000 lire dal Duca Vittorio Vivaldi Pasqua al genovese Pasquale Pastorino, come precedentemente accennato²⁰⁹. Queste nuove gestioni, come spesso avviene nei momenti di cambiamento, portarono aria fresca e la voglia di rinnovamento. Intorno al 1868, fu adottato il metodo del francese Nicolò Appert²¹⁰ che consisteva nello sterilizzare le sostanze alimentari entro recipienti ermeticamente chiusi per poterle conservare a lungo. A Carloforte il tonno pescato nei nostri mari fu così confezionato in scatole di latta che venivano sigillate da stagnini, successivamente da macchine agraffettrici, negli stabilimenti precedentemente costruiti in località "La Punta" ed ora dotati di batterie di caldaie a vapore dove veniva completato il procedimento innovativo. Tale procedimento eliminò la necessità per gran parte del prodotto di essere smerciato in tempi molto brevi e agevolò la sua diffusione in mercati più lontani con un tornaconto economico non indifferente. In questo periodo, nelle tonnare furono introdotti anche i rimorchiatori a vapore per il traino del barcaresco sveltendo così le operazioni a mare da compiersi prima e dopo la mattanza.

La pesca in quegli anni, almeno fino al 1890, fu quasi sempre copiosa: nel 1878 furono catturati dalle quattro tonnare in attività 25574 tonni che, se si eccettuano le lontane ed eccezionali annate del 1785 (36582) e 1786 (42500)²¹¹ risulta, tra quelle documentate, la quantità più elevata di tonni pescati in una stagione. Fa sicuramente eccezione a quelle annate per la maggior parte abbondanti il 1858, anno in cui la stagione si concluse anticipatamente per un fortunale abbattutosi in quei mari nella notte tra il 25 e il 26 maggio, durante il quale andarono perdute le reti delle tonnare di Portopaglia (che perse anche il barcaresco²¹²) e di Portoscuso²¹³. I pesci catturati furono solamente 3956.

A turbare tuttavia lo svolgimento normale di quelle stagioni di pesca sopraggiunsero due situazioni diverse tra loro ma entrambe rilevanti e con risvolti di portata nazionale.

Il primo serio ostacolo all'abituale andamento della pesca del tonno si ebbe nel 1880, quando le tonnare (e non solo quelle carlofortine) subirono una crisi economica per

²⁰⁸ Si vedano, per tutti, i dati per gli anni 1823-25 e 1829-38 proposti da ANTONIO DELLA MARMORA, *Voyage en Sardaigne*, Paris-Turin, 1839, t. I, pp. 448-49. Per un esame analitico del pescato in alcuni anni della prima metà dell'Ottocento cfr. inoltre ASC, *Segreteria di Stato II serie*, Vol. 1567.

²⁰⁹ Per queste e le altre notizie sulle maggiori tonnare in età contemporanea cfr. il già citato ANGOTZI, p. 83 ss.

²¹⁰ ANGOTZI, *L'industria delle tonnare in Sardegna*, cit., p. 59.

²¹¹ ARCHIVES HISTORIQUES DE LA GUERRE, Paris (Vincennes), *Documenti statistici*. A titolo di curiosità si riportano i dati delle relative tonnare. Nel 1785 la tonnara di Portoscuso catturò 13.200 tonni, Portopaglia 9100, Isola Piana 5300, Calavinagra 8962. Nel 1786 nella tonnara di Portoscuso furono eseguite 18 mattanze e pescati 14500 tonni, all'Isola Piana 20 mattanze e 12000 tonni, Calavinagra 21 con 7000 e Portopaglia 13 mattanze con 9700 tonni.

²¹² Il barcaresco è l'insieme delle imbarcazioni con varie dimensioni e compiti diversi in dotazione di una tonnara.

²¹³ Brogliaccio della tonnara di Portoscuso.

l'importazione del tonno proveniente dalla Spagna e dal Portogallo. Da quasi due anni il tonno imbarilato e inscatolato nella penisola iberica aveva conquistato il mercato italiano perché economicamente più vantaggioso. Lo stesso governo italiano aveva agevolato tale situazione ponendo sul tonno iberico una tariffa daziaria di dieci lire per quintale di prodotto, mentre su quello nazionale per la stessa quantità di merce gravava un dazio di cento lire²¹⁴. Un balzello esagerato, che impediva qualsiasi leale concorrenza e che avvantaggiava un manipolo di imprenditori italiani i quali avevano spostato i loro affari nella penisola iberica (Parodi, Rahola-Ansaldo, Costa) appoggiati da alcuni parlamentari e dallo stesso Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio. In questa condizione, nei depositi di Genova e Livorno, rimanevano invendute migliaia di casse di tonno inscatolato e i concessionari della pesca ogni anno minacciavano di non calare più le tonnare. La situazione ovviamente andava a ripercuotersi negativamente sia sui proprietari delle tonnare italiane, sia su quanti vi lavoravano in posizione subordinata.

Fu così che nell'agosto del 1880 il Consiglio Comunale di Carloforte discusse, avallandola e facendola propria, una petizione di oltre 200 tonnarotti nella quale si chiedeva «di mettere un argine ad una tale gravosa concorrenza» altrimenti si sarebbero private «un gran numero di famiglie del necessario sostentamento e l'erario nazionale dei ragguardevoli fitti che riscuote dai proprietari delle tonnare per il diritto di pesca»²¹⁵.

L'istanza, nella quale si chiedeva di aumentare il dazio sui prodotti di importazione, inviata dal Comune e promossa dai tonnarotti isolani, interessava complessivamente 5000 lavoratori del settore, occupati nelle 24 tonnare allora in esercizio nel nostro paese.

Ma la risposta del Ministro, che addusse arzigogolati ragionamenti, fu negativa: «L'argomento diede occasione al Governo di istituire delle indagini per appurare sino a qual punto i temuti danni fossero veri. Il risultato di tali indagini ha chiarito che le apprensioni non hanno sinora bastevole fondamento poiché l'importazione di tonno dei detti due paesi non ha recato fin qui seria perturbazione alla produzione nazionale»²¹⁶.

Per nulla scoraggiato e tanto meno intimorito dalle sfavorevoli osservazioni ministeriali, il Consiglio Comunale inviò quasi subito (novembre 1880) una nuova petizione, questa volta con rilievi e riscontri più dettagliati e precisi, pregando lo stesso ministro di «esaminarle minutamente, ponderarle e prenderle in considerazione se le reputa basate sull'equità e sulla giustizia»²¹⁷.

Nell'istanza erano confutate apertamente tutte le tesi del Ministro con dati, conti e nuove osservazioni. Veniva sostenuto che «non fermando con legali provvedimenti la concorrenza estera», gli esercenti delle tonnare per le enormi perdite subite sarebbero stati costretti loro malgrado a licenziare e a diminuire le paghe alle ciurme e agli impiegati che in Italia ammontavano «a 6000 e in Carloforte a 600». E inoltre veniva asserito che si sarebbe potuta riscontrare anche la fine della pesca con l'abbandono delle tonnare da parte dei gestori come «oggi si verifica per la tonnara di Calavinagra per la quale il Demanio ha visto andar deserti gli incanti per gli affitti

²¹⁴ Il dibattito parlamentare che si sviluppa intorno a questa vicenda per oltre un decennio è accuratamente esaminato da MAURIZIO GANGEMI, *Il tonno tra i seggi. Tariffe, dazi e concorrenza estera nel dibattito della Camera dei deputati a fine Ottocento*, in «Ammentu. Bollettino Storico e Archivistico del Mediterraneo e delle Americhe», VII, n. 11, luglio-dicembre 2017, pp. 61-85.

²¹⁵ ARCHIVIO STORICO DEL COMUNE DI CARLOFORTE, *Atti del Consiglio e della Giunta*, anno 1880.

²¹⁶ *Ibidem*.

²¹⁷ *Ibidem*.

o per quelle del Capo Peloso, Calasetta e San Maurizio che già furono abbandonate dai gestori».

Ma a queste pressanti e motivate richieste che, come ricordato, interessavano non solo Carloforte ma l'intera industria della tonnare in Italia, il Governo non diede minimamente ascolto. E anche negli anni successivi i tonnarotti vissero nell'incertezza, non sapendo se le tonnare avrebbero continuato la loro attività. Nel 1883, quando l'importazione del tonno iberico superava ormai i 20000 quintali, la tensione tra i tonnarotti divenne ancora maggiore. Venuti a sapere dagli stessi gestori che forse in quella stagione le tonnare di Portoscuso e di Portopaglia non sarebbero state calate si recarono in massa in Comune per reclamare. La protesta fu pacifica ma serpeggiava tra la gente un forte nervosismo. Fu per l'occasione inviata una nuova petizione al Ministero a seguito di una ulteriore delibera del Consiglio Comunale nella quale dopo aver ribadito che le «popolazioni vivono di pane e non di teorie [il riferimento era al dibattito tra liberisti e protezionisti che imperversava in Parlamento, cui aveva fatto riferimento lo stesso Ministro per giustificare la posizione del Governo] e che il primo pensiero di un provvido e saggio governo dev'essere quello di procurare lavoro» ci si rivolgeva «alle autorità preposte alla tutela dell'ordine pubblico perché s'industriano a trovare il mezzo più acconcio per scongiurare la crisi economica che minaccia questo Comune»²¹⁸. Era questo un segnale di quanto nervosismo e scontento corresse in quei giorni. Questa volta il Governo pressato anche dalle istanze dei numerosi consigli dei comuni cui facevano capo tutte le altre tonnare italiane, dalle interpellanze parlamentari e dalla pubblicazione di una caterva di libelli sull'argomento, preferì astutamente guadagnare tempo costituendo il 26 luglio del 1883 una commissione parlamentare sulle tonnare. Le reti anche quell'anno furono calate e i malumori e le rabbie dei tonnarotti cessarono.

Si andò avanti così tra incertezze e speranze per alcuni anni quando nel 1887 la questione riesplse ancora più viva e più forte. Nuovamente il Consiglio Comunale, con la stagione di pesca da poco iniziata, si fece portavoce del malcontento che serpeggiava tra le ciurme e i proprietari delle tonnare ed inviò al Governo una nuova istanza scongiurandolo in nome dell'avvenire economico dei suoi amministrati di venire in aiuto delle tonnare nazionali stabilendo per mezzo di apposita legge un diritto di £. 100 per ogni quintale di tonno che verrà importato in Italia dalle tonnare estere, senza che la seria perturbazione legale che oggi anima questo paese assuma proporzioni allarmanti che potrebbero suscitare sinistri propositi compromettendo l'ordine pubblico²¹⁹.

Dal tono della petizione appare evidente che a Carloforte la questione era sempre vissuta con preoccupazione e inquietudine. L'allora ministro competente rispose al Comune a stretto giro di posta comunicando che il problema era all'esame della Commissione Reale per le Tonnare. Negli stessi giorni giunsero in Municipio la conferma dell'interessamento da parte del combattivo deputato Pais-Serra che seguiva da anni la questione e le assicurazioni del presidente della stessa Commissione per le Tonnare on. Boselli il quale avrebbe «tenuto certamente presente le condizioni speciali di cotesta popolazione».

In realtà la vicenda delle tariffe daziarie era strettamente legata al trattato commerciale tra Italia e Spagna che scadeva nel 1892 ed in particolare quella riguardante il tonno era stata oggetto di un ulteriore accordo segreto tra i due paesi.

²¹⁸ ARCHIVIO STORICO DEL COMUNE DI CARLOFORTE, *Atti del Consiglio e della Giunta*, anno 1883.

²¹⁹ Ivi, *Atti del Consiglio e della Giunta*, anno 1887.

Il tutto in un periodo caotico dominato dalla crisi dei rapporti commerciali con la Francia e dal capovolgimento delle alleanze²²⁰. Solo nel 1893, dopo un progressivo deterioramento delle relazioni commerciali e diplomatiche tra Italia e Spagna, si giunse così all'abolizione del trattato commerciale ed al mancato rinnovo del patto segreto che riguardava espressamente il dazio sul tonno. Ma ormai nel decennio precedente, approfittando delle condizioni favorevoli prima ricordate, questa fondamentale branca della pesca ma soprattutto la relativa industria conserviera aveva avuto modo di svilupparsi notevolmente nella penisola iberica costituendo una temibile concorrenza per l'imprenditoria italiana del settore fino ad allora dominante.

Nell'ultimo decennio del secolo un altro grave problema si presentò nell'orizzonte delle tonnare sulcitane. Nel 1890, la società francese *Malfidano*, concessionaria di miniere di calamina, realizzò sulla spiaggia di Buggerru un impianto di lavaggio del minerale che venne affiancato ad una piccola laveria costruita dieci anni prima e acquistata in quell'occasione dalla stessa *Malfidano*. Con il nuovo opificio fornito di potenti pompe si prelevava l'acqua marina che veniva versata sul minerale e rispedita in mare con il suo carico di detriti e di fango in dispersione²²¹. L'impianto, per l'epoca, era abbastanza grande e in grado di scaricare 12000 litri al minuto che, considerando dieci ore lavorative, equivaleva ad un volume di 7200 metri cubi d'acqua che quotidianamente si riversava in mare. Una massa enorme che inevitabilmente andò via via intorbidando le acque a nord e a sud della laveria. L'inquinamento finì con l'interessare progressivamente l'area marina in cui erano installate le tonnare di Portopaglia e di Portoscuso, con grave nocimento sugli esiti della pesca. Così i proprietari delle due tonnare nel 1892 citarono in giudizio non solo la società mineraria responsabile dell'alterazione delle acque ma anche lo Stato perché aveva autorizzato l'installazione della laveria in quella località.

Le acque della laveria convogliate in mare vengono ad inquinare le acque del mare - si legge nella citazione - ed a formare per lungo tratto in mare una specie di barriera che intercetta il corso dei tonni diretti alle tonnare di Portopaglia e Portoscuso; questo fatto (che già ha spiegato effetti negli scarsi risultati delle ultime pesche e che maggiori certo ne produrrà in avvenire) è lesivo dei diritti dei proprietari delle tonnare (...) ed il fatto stesso è produttivo di una doppia responsabilità e cioè 1° a carico della Società delle Miniere perché l'uso del proprio diritto cessa di essere legittimo, ogniqualvolta si venga con esso a impingere nel diritto altrui; 2° a carico dell'Amministrazione dello Stato la quale dovendo garantire ai concessionari il pacifico possesso nella giurisdizione delle rispettive tonnare e garantirli da qualunque impedimento al godimento delle stesse, non poteva fare una concessione alla società delle Miniere, appunto per l'impianto di laverie di minerali che come è noto inquinano le acque per un lungo tratto di mare²²².

La causa iniziò nel 1892, ma tra perizie e contro perizie, tra riesami e rinvii ad altre Corti, si concluse in prima istanza solamente nel 1915.

La sentenza emessa dal Tribunale di Cagliari fu favorevole ai concessionari delle tonnare in quanto condannò «in solido lo Stato e la Società delle Miniere al risarcimento dei danni patiti e patenti pel deviamiento dei tonni, nominando tre

²²⁰ Cfr. GANGEMI, *Il tonno tra i seggi*, cit.

²²¹ CORRADO PARONA, *Tonnare e Miniere in Sardegna*, Pelagi & C., Genova 1915, p. 9.

²²² ERNESTO DELPINO, *Conclusionale nella causa vertente tra Carlo Pastorino i fratelli Carpaneto ed eredi Ghilino contro la società delle miniere Malfidano e l'amministrazione delle Finanze e della Marina dello Stato*, Tipografia Beretta e Molinari, Genova 1893, pp. 4-5.

periti per la liquidazione di tali danni; condanna poi lo Stato e la Società mineraria a rifondere ai proprietari di Porto Paglia le spese tutte del lungo giudizio». Tuttavia nel 1917 la Corte d'Appello di Bologna, dove il contenzioso era approdato dopo il ricorso delle parti soccombenti, ribaltò totalmente la precedente sentenza questa volta in danno dei proprietari delle tonnare²²³.

Venticinque anni per una decisione (a distanza di più di un secolo poco o nulla è cambiato) durante i quali la pesca era diventata sempre più magra: spesso i tonni catturati in una stagione non superavano il migliaio (i minimi toccati in quel periodo dalla tonnara di Portopaglia si ebbero nel 1893 con appena 319 tonni pescati e 418 nel 1895) e dopo una spesa giudiziaria notevole, che costò ai Carpaneto oltre 100.000 lire²²⁴ e la sospensione del calato per diverse annate (1900-2 e 1908-9).

A parte queste valutazioni e le conseguenze negative sulla pesca occorre sottolineare che la causa promossa dai concessionari delle tonnare anche se non fu la prima vertenza in cui fu sollevata quella che oggi chiamiamo la questione ambientale²²⁵, aprì un importante capitolo nella storia della giurisprudenza italiana e un appassionante dibattito cui parteciparono in veste di periti alcuni tra i maggiori esperti in materia del tempo. Fu anche un episodio emblematico che evidenziò l'antagonismo tra due tra le maggiori attività produttive dell'isola: quella antica ma in quel periodo ancora solida e "ecologicamente" compatibile delle tonnare e quella mineraria, rilanciata di recente con ingenti capitali e nuove tecnologie, in fase di tumultuoso sviluppo ma devastante per l'ambiente circostante

Tralasciando le vicende novecentesche delle tonnare, non particolarmente interessanti se si escludono quelle più recenti inerenti le proteste per lo scarico a mare dei fanghi rossi dell'Eurallumina e l'analisi dei motivi che hanno portato negli ultimi decenni al loro declino non si può, in conclusione, non spendere due parole sull'impatto economico ed antropologico che la pesca del tonno ha avuto sulla società carlofortina.

Pochi sono riusciti come gli isolani a carpire i segreti comportamenti di questo pesce che per i misteriosi itinerari della natura ha scelto a primavera inoltrata di scorrere in grandi banchi lambendo le coste dell'isola di San Pietro e quelle ad essa vicine. Pochi meglio di loro in quanto ad abilità e destrezza sono riusciti ad intrappolare il tonno nell'ingegnosa complessità della tonnara per ucciderlo nella corrida del mare. La storia non ci riporta un solo incidente grave durante la mattanza, nonostante il roteare dei raffi e il batter disperato delle code nell'agonia. In verità un incidente, e purtroppo con conseguenze mortali, accadde nel giugno del 1914. La causa però non fu l'imperizia dei tonnarotti ma le bizze del tempo: un fulmine si abbatté sul *rais* Giuseppe Luxoro che morì sul colpo mentre stava dirigendo la mattanza. Pochi inoltre come i carlofortini hanno saputo sfruttare tutte le parti di questo pesce. Ogni sua parte si mangia e ogni sua parte è stata resa, con procedimenti semplici e antichi, gustosa e prelibata. Così è per il cuore o le uova salate o il *musciame* tagliati a fette per l'insalata. E così è ancora per il *belu* (stomaco) liofilizzato con sale e sole. E le parti che non possono essere consumate, una volta opportunamente lavorate, davano olio e i residui un fertilissimo e biologico concime, il *bagali*.

²²³ G. MAZZARELLI, *Conflitto tra tonnare e miniere in Sardegna*, in «Rivista di Pesca e Idrobiologia», XI, n. 4, (1917).

²²⁴ GIUSEPPE CONTE, *Addio amico tonno*, Edizione della Torre, Cagliari 1985, p. 63.

²²⁵ Una ricca documentazione archivistica e letteraria mostra come da secoli enti statali e privati combattono con leggi e contenziosi di vario tipo una guerra sempre più difficile per la salvaguardia del mondo marino contro i moltissimi interessi predatori che ne mettono in pericolo la stessa sopravvivenza.

Quando un animale assume ruoli così ampi e rilevanti in una comunità incide conseguentemente nei comportamenti e nelle manifestazioni più spontanee, nella vita di tutti i giorni, nelle minuzie come nelle scelte che contano. Influisce nel linguaggio o meglio nel parlare comune che si arricchisce, attraverso le esperienze maturate, di nuovi e saggi, oltre che coloriti, modi di dire. È facile nella parlata comune dei carlofortini sentire locuzioni chiaramente derivate dalla pesca del tonno: il tema della tonnara è stato forse quello in cui la fantasia popolare si è maggiormente e genuinamente sbizzarrita. Anche le nozze, come già s'è detto, almeno fino XIX secolo, erano regolate dalle primaverili migrazioni dei pesci.

La mattanza aveva sempre esercitato negli uomini un fascino arcano e inafferrabile per quei suoi riti misti tra il pagano ed il cristiano, per quel suo essere araba e mediterranea insieme, per quel suo furore di morte, per quella sua brama di vita. Ora non è più esattamente così. Da qualche decennio qualcosa (o molto) è cambiato: i tonni non vengono più “uncinati”, ora vengono “incocciati” per le branchie e issati a bordo con un bigo. O addirittura ingabbiati in fondo al mare per portarli all’ingrasso. Sono i tempi che cambiano ed anche le nuove filosofie e le nuove esigenze di mercato. E così un patrimonio di gestualità, di bravura e maestria, acquisito con fatica e sacrificio nel tempo dalle generazioni passate si va estinguendo. Rimane però, conservato per le progenie future, un bagaglio di storie, di costumi e di tradizioni, che per il loro valore non potrà non essere duraturo.