

**Antonello Mattone – Piero Sanna**

***Per una storia economica e civile della città di Alghero***

***in Alghero, la Catalogna, il Mediterraneo***

**Gallizzi, Sassari 1994**

3. La pesca del corallo. Lo stemma concesso nel 1355 da Pietro IV alla *universitas* algherese racchiude simbolicamente i due aspetti più significativi della dimensione civile ed economica della storia della città: i quattro pali rossi in campo oro dei re d'Aragona (simbolo della giurisdizione regia) richiamano il radicale ripopolamento catalano della seconda metà del XIV secolo; il cespo di corallo in campo azzurro ricorda la sua principale risorsa economica al momento della conquista, la pesca del prezioso «oro rosso» del Mediterraneo. Lo sfruttamento sistematico dei banchi corallini della costa nord-occidentale della Sardegna aveva preso avvio verso la metà del XIII secolo, quando i mercanti marsigliesi, estromessi dal commercio del sale a Cagliari ad opera dei pisani, spostarono i loro investimenti verso il corallo che cominciava a profilarsi come l'altra grande risorsa dei mari dell'isola. L'arco di tempo che va dalla seconda metà del Duecento alla prima metà del Quattrocento, al di là delle crisi politiche, economiche e demografiche che colpiscono l'isola, coincide con una fase di notevole sviluppo della pesca e del commercio del corallo di Alghero.

L'«oro rosso» era una delle merci più ricercate nei grandi scambi commerciali tra l'Europa e il Levante. Nel settembre del 1378 gli ambasciatori del duca d'Anjou di ritorno dalla missione compiuta a Oristano poterono osservare il gran numero di «coralline» marsigliesi impegnate a pescare nella rada di Porto Conte. Fra il 1380 e il 1415 le relazioni mercantili tra Marsiglia e Alghero raggiunsero la massima intensità. Nei primi decenni del XV secolo, infatti, alle fiere di Lione il corallo sardo, portatovi dai mercanti provenzali che lo acquistavano dai corallari al modesto prezzo di un fiorino per libbra, era assai richiesto come merce di scambio per i prodotti orientali. A partire dalla metà del secolo, l'accresciuto controllo politico-amministrativo (e doganale) aragonese e la progressiva penetrazione dei drappi di Fiandra e di Linguadoca, che alle fiere di Lione cominciavano a soppiantare il corallo nel ruolo d'intermediazione delle merci provenienti dal Levante, fecero rapidamente affievolire l'interesse dei mercanti marsigliesi per lo sfruttamento dei banchi corallini della Sardegna.

Ma furono soprattutto i mercanti catalani (che apparivano al tempo stesso armatori degli equipaggi corallini, fornitori di viveri e di attrezzi per la pesca e che potevano disporre di fidati rappresentanti ad Alghero) a conquistare, grazie anche al sostegno del consolato e alle franchigie di cui godevano nella *Barceloneta* sarda, una posizione di netta preminenza nella pesca e nel commercio del corallo sardo, riuscendo ben presto ad assicurarsi, attraverso quel tipico fenomeno d'«integrazione

verticale» che è stato efficacemente descritto da Claude Carrère, il pieno controllo dell'intero ciclo economico, dalla fase dell'acquisizione del prodotto grezzo a quella della vendita del prodotto lavorato.

Non a caso dal 1372 in poi i sovrani aragonesi concessero una serie di privilegi tesi a favorire la presenza e le attività economiche dei mercanti catalani ad Alghero. Essi, insieme ai *pobladors* della città sarda, vennero esentati dal pagamento del tributo, pari al 5% del valore del pescato, che erano tenuti a versare i pescatori liguri e provenzali. Un privilegio del 28 luglio del 1384 sanciva poi il ruolo centrale di Alghero nello sfruttamento dei banchi corallini sardi, disponendo che tutte le imbarcazioni impegnate nella pesca del corallo nelle coste occidentali dell'isola, da Capo Napoli (l'attuale Capo Pecora) all'isola dell'Asinara, dovessero stabilire la loro base operativa nel suo porto, dove parallelamente venivano concentrate le attività di sorveglianza, di controllo e di esazione dei tributi.

La municipalità di Alghero intervenne ripetutamente a regolare le attività del settore, difese i suoi privilegi nei Parlamenti del XVI e del XVII secolo e soprattutto esercitò pienamente la sua potestà normativa, come dimostrano le importanti *Ordinacions sobre l'art del pescar dels corals* che furono approvate da Ferdinando il Cattolico nel 1493.

Dal Duecento fino alla metà del Novecento la pesca del corallo è sempre stata una componente essenziale della vita economica e sociale di Alghero.

Essa, tuttavia, ha conosciuto momenti di alterna fortuna legati alle diverse congiunture dei mercati mediterranei ed europei, allo stato di sicurezza dei mari, alle politiche doganali e fiscali e in particolare — fattore spesso trascurato — al grado di esaurimento dei banchi corallini di più facile accesso e sfruttamento. Nell'estate del 1623, per esempio, il viceré Juan Vivas osservava che il numero delle barche coralline operanti nella costa tra Alghero e Bosa «era muy menor del que solia, a causa de que ha menguado el coral con averle pescado tantos años». I momenti di crisi si ripercuotevano sull'intera vita della città che risentiva immediatamente della drastica diminuzione sia delle entrate doganali sia della domanda di prodotti alimentari che solitamente erano acquistati dagli equipaggi delle imbarcazioni catalane, provenzali, liguri e, successivamente, napoletane.

Per molti secoli, infatti, anche ad Alghero la pesca del corallo si configurò, secondo la bella immagine coniata da Edoardo Grendi, come una grande «transumanza del mare». Per avere un'idea dell'entità di questa vasta migrazione stagionale che di anno in anno si rinnovava da Pasqua a settembre, basta ricordare che nel corso del XVIII secolo il porto di Alghero fece registrare un movimento annuale che variava da un minimo di 200 ad un massimo di 500 barche coralline. Considerando che ogni equipaggio era composto in media da 6-8 marinai, il numero complessivo degli addetti si collocava fra 1.500 e 3.000 uomini.

Le variazioni di questa consistente presenza stagionale erano inevitabilmente destinate ad incidere sulla vita economica e sociale della città: un rapporto quasi simbiotico legava infatti lo smercio della produzione agricola del territorio circostante al mutevole andamento della pesca del corallo. È un nesso che traspare chiaramente in un capitolo di corte presentato dalla città nel Parlamento del 1677-78 che denunciava i rovinosi effetti degli esosi tributi imposti dai ministri patrimoniali che avevano scoraggiato l'afflusso dei pescatori forestieri: «el unico arbitrio con que se sustentavan los moradores de dicha ciudad — sosteneva il rappresentante della municipalità Joseph Olives — era de lo que ganavan de las barcas coralinas que todos los años iban a pescar corales» nelle coste algheresi; essi vendevano infatti agli equipaggi delle coralline vino e vettovaglie, mentre «los pobres passavan sus cosas con fabricar el biscocho y viandas que dichas coralinas toman». Si trattava dunque d'un vasto «giro d'affari» che si ripercuoteva positivamente sull'intera economia locale, ma che si era interrotto non appena era venuta meno l'esenzione che consentiva ad ogni corallina di imbarcare «libremente» fino a undici quintali di formaggio, lana, semola e carni salate, pagando soltanto il tributo di due scudi.

È un aspetto ripreso anche da Joseph de Haro, un funzionario (protonotario) del Consiglio d'Aragona, che in una memoria del 1685 richiamava l'attenzione del sovrano sugli effetti dei pesanti tributi imposti sulla pesca del corallo che avevano allontanato i genovesi dalle coste sarde, con grave «daño a aquellos pueblos vecinos, a causa de haverles quitado la conveniencia de vender sus frutos». Più di 2.000 uomini imbarcati su 300 coralline, spiegava de Haro, frequentavano ogni anno, per oltre quattro mesi, i mari dell'isola. Grazie a questa presenza le popolazioni locali «traian texidos de lana para los que subministraban pan, vino, carne y legumbres, y por ultimo hacian cargaçon de quesos, pastas y otro generos propios de aquellos labradores». Il funzionario spagnolo non mancava infine di sottolineare la sostanziale estraneità della società sarda all'attività di sfruttamento dei banchi corallini («se ha de introducir la pesca por los naturales», proponeva) e al tempo stesso di prospettare i vantaggi che l'economia locale avrebbe potuto trarre da un impegno diretto nella pesca e nella commercializzazione del prodotto.

Anche i funzionari sabaudi avvertirono i risvolti negativi della profonda frattura che separava la società locale dalla pesca del corallo. «Niuno può disconvenire che il corallo è un tesoro di cotesti mari — scriveva il ministro Bogino al viceré il 6 marzo 1761 —, di cui non sanno valersi i regnicoli, e serve solo ad arricchire i Napoletani, e Genovesi, i quali partono dalle loro case per cogliere nell'indolenza dei Nazionali tutto il vantaggio della pesca...». Ma negli anni immediatamente successivi lo stesso ministro dovette registrare il fallimento dei suoi ambiziosi progetti, sia di quello teso a far decollare una «Compagnia reale» per la pesca e per il commercio del corallo, con capitali sottoscritti da «regnicoli» sardi, sia di quello volto a favorire, con la

concessione dei terreni incolti della Nurra, l'insediamento definitivo di colonie di corallari napoletani che avrebbero dovuto trasmettere il mestiere agli abitanti di Alghero. E negli anni Ottanta del Settecento — come emerge dal contributo di Giuseppe Doneddu pubblicato in questo volume — resterà sulla carta il progetto elaborato dal mercante francese Jean Pareti di fondare un villaggio di pescatori corallini nella Nurra di Sassari, che sarà respinto dalla stessa municipalità.

Certamente nella storia di Alghero figurano molti casi (particolarmente frequenti a partire dal Settecento) di corallari e mercanti napoletani e genovesi che scelsero di stabilirsi definitivamente nella città catalana e che si integrarono nella società locale. Alcuni intrapresero in loco attività armatoriali e di commercio all'ingrosso. Tuttavia la pesca del corallo non è mai diventata una delle principali attività della popolazione algherese. Essa, anzi, è sempre rimasta nelle mani di armatori, capitani ed equipaggi forestieri che in gran numero hanno continuato ad affluire ad Alghero fino agli anni Ottanta del Novecento. E, del resto, solo nella seconda metà di questo secolo, ed essenzialmente in rapporto alla crescita del movimento turistico, si è assistito ad un relativo sviluppo dei settori dell'artigianato e del commercio locale del corallo.

4. *Il porto e i traffici marittimi.* Nella storia di Alghero la pesca del corallo è sempre stata solo una componente, sebbene la più caratterizzante, di un'economia locale essenzialmente fondata sull'agricoltura, sul commercio e sull'artigianato. Per quanto relativamente «esterna» alla società locale, la pesca del corallo ha spesso agito tuttavia come una sorta di volano degli scambi e come moltiplicatore delle relazioni marittime che di tempo in tempo hanno legato Alghero ad alcuni importanti centri mercantili e finanziari del Mediterraneo.

Se si osserva nel lungo periodo la parabola dell'integrazione del porto di Alghero nei circuiti del commercio mediterraneo si può facilmente constatare che i momenti di maggiore intensità dei suoi traffici marittimi si collocano tra la seconda metà del XIV e la prima metà del XVI secolo, cioè in un periodo in cui l'«oro rosso», imponendosi come primaria merce di scambio di un ampio sistema di relazioni mercantili, finì per assicurare alla città catalana una posizione di particolare rilievo tra gli scali sardi.

Schematicamente, e forse con molta approssimazione, la storia del traffico portuale di Alghero può essere suddivisa in tre grandi fasi. La prima, assai articolata, ma caratterizzata da un trend complessivamente in ascesa, si apre con l'inserimento di Alghero nel sistema dei traffici di Marsiglia e di Barcellona, tocca il suo apogeo con lo sviluppo del grande commercio quattrocentesco promosso dai mercanti catalani e proietta i suoi effetti fin quasi alla metà del XVI secolo. La seconda, che si estende dalla metà del XVI alla fine del XVII secolo, è invece contrassegnata da un trend in progressivo declino che, nonostante gli effetti stabilizzanti della pesca del corallo, risente seppure in ritardo, della crisi dell'economia mercantile barcellonese, sconta i

disastri delle pestilenze e della politica di guerra e, in un quadro di ulteriore emarginazione della Sardegna dal commercio mediterraneo, mette a nudo l'estrema fragilità dei legami che intercorrono tra Alghero e l'entroterra agricolo dell'isola. La terza, infine, sancisce il definitivo declino dell'integrazione di Alghero nel commercio mediterraneo e segna l'irreversibile declassamento della città catalana a porto di pesca e di piccolo cabotaggio.

Dalle relazioni presentate al convegno, in particolare da quella di Marco Tangheroni, emergono nuovi elementi di conoscenza della storia del commercio algherese nel XIV e nel XV secolo. In effetti il disegno catalano di fare di Alghero il grande centro di intermediazione commerciale della Sardegna settentrionale fallì sul nascere, nella seconda metà del Trecento, quando, nel quadro dell'«economia di guerra», la «colonia» catalana, anziché esportatrice, divenne importatrice di prodotti agricoli e per lunghi periodi, tagliata fuori perfino dal suo immediato retroterra, fu quasi «un'isola nell'isola».

Ma la fortuna di Alghero, oltre che alla «centralità» del corallo nel sistema degli scambi dell'epoca, è legata alla sua favorevole collocazione politico-geografica, valorizzata dalle rotte catalane verso il sud della penisola italiana e verso il Mediterraneo orientale. Di qui anche la singolarità della posizione economica di Alghero che trova il suo punto di forza (ma anche il suo punto debole), più che nel rapporto col mercato sardo, nelle comunicazioni marittime con Barcellona e più in generale, all'esterno dell'isola, nella dipendenza dal sistema commerciale catalano-aragonese. Nel XV secolo il porto di Alghero fungeva da primo scalo nella diagonale insulare che metteva a contatto la produzione manifatturiera di Barcellona con i grandi empori del commercio delle spezie del Mediterraneo orientale. Attraverso la «rotta delle isole», che collegava le coste iberiche alle Baleari, alla Sardegna, alla Sicilia e al Regno di Napoli, il ceto mercantile barcellonese si assicurava infatti il controllo strategico del Mediterraneo occidentale e l'accesso al vastissimo mercato del Levante. Fu appunto grazie al corallo che il porto di Alghero, come risulta dalle assicurazioni marittime stipulate a Barcellona tra il 1428 e il 1493, si aggiudicò — per frequenza di collegamenti con la capitale catalana — il primo posto fra gli scali sardi (con 186 presenze) e il secondo posto, dopo Palermo e prima di Napoli e di Rodi, tra quelli di tutto il Mediterraneo. Ma quello tra Alghero e Barcellona era un traffico essenzialmente «bipolare», prevalentemente realizzato attraverso imbarcazioni di piccola stazza che non a caso erano funzionali alla pesca e all'esportazione del corallo e al tempo stesso alimentavano un costante flusso d'importazione di manufatti vari che venivano venduti nel mercato locale. Probabilmente, però, a differenza di Cagliari, Alghero non fu mai un grande porto di sbocco dei prodotti tipici dell'esportazione isolana: i carichi di grano, formaggi, cuoi e pelli tesero sempre a prediligere l'imbarco negli scali più vicini alle aree della grande produzione agricola e pastorale. Non a caso, per tutto il XV secolo, le imbarcazioni

provenienti da Alghero furono assenti nel movimento portuale di Valencia, mentre furono costanti, seppure in misura relativamente modesta, gli arrivi di carichi di grano provenienti da Cagliari. Resta comunque ancora da studiare il problema degli scambi commerciali tra Alghero e gli altri porti spagnoli, francesi e italiani. Le *ordinacions* municipali del 26 dicembre 1526 sull'ufficio del mostazaffo (l'*amostassen* aveva il compito di vigilare sui mercati, sui pesi e sulle misure, e di sovrintendere all'approvvigionamento annonario) aprono uno spiraglio della vita commerciale di Alghero e delle sue relazioni con i porti mediterranei e con le ville dell'entroterra agricolo. Fra le merci importate dai mercanti forestieri vengono segnalati soprattutto drappi, tessuti di lana, di cotone, di Fiandra, tele, broccati, velluti, sete, spezie e pesce salato.

Nel XVI secolo, dopo la fine del grande traffico catalano col Levante, il ripiegamento dell'economia marittima barcellonese nel più ristretto ambito del Mediterraneo occidentale si ripercosse con notevole ritardo sulle attività commerciali di Alghero. Sebbene Barcellona fosse ormai destinata a perdere la sua preminenza mercantile anche in quest'area più circoscritta a favore della penetrazione genovese, nel breve periodo l'onda lunga del rapporto «bipolare» tra Alghero e la capitale catalana si proiettò fin quasi alla metà del Cinquecento. In questo secolo tuttavia i mercanti catalani impegnati nei traffici tra Alghero e la Catalogna apparivano nettamente sulla difensiva e ormai arroccati nella riproposizione degli antichi privilegi.

Tra la fine del Cinquecento e i primi decenni del Seicento il capitale mercantile genovese, che da tempo era subentrato a quello catalano nei centri nevralgici del sistema finanziario della monarchia di Spagna e si era già appropriato dello sfruttamento dei banchi corallini dei mari meridionali dell'isola, si avviava ad estendere il suo controllo anche sulla pesca del corallo nelle coste di Alghero. E trattato sui contratti per la pesca, del corallo di fra' Alberto da Grazzano, pubblicato a Finale Ligure nel 1629, illustrato da Vito Piergiovanni in questo volume, è una significativa espressione del complesso intreccio di interessi economici e sociali che ruotavano intorno al finanziamento delle attività armatoriali ed alla commercializzazione del prezioso prodotto. Nel Parlamento del 1602 il rappresentante della città richiama l'attenzione del sovrano sulla rarefazione dei traffici con la madrepatria catalana, sostenendo che nel porto di Alghero non approdavano più «los vaxeles de Barcelona, y serse perdut lo comerci per raho de tants drets que sol falta posarne sobre la aygua que beven».

Già dalla fine del Cinquecento — come emerge dal quadro tracciato da Bruno Anatra in questo volume — Porto Torres, lo scalo della città di Sassari, riusciva ad incanalare quote crescenti dei prodotti agro-pastorali esportati dal Capo del Logudoro e insidiava ormai, anche per effetto della crescente presenza mercantile genovese nell'isola, la posizione privilegiata del porto di Alghero tutelata dalle vecchie franchigie concesse dai re aragonesi. Nel Parlamento del 1631 la municipalità

algherese lamentava lo stato di crisi in cui versava la città che continuava a risentirei gravi effetti dello spopolamento causato dalla peste del 1582 e insieme subiva le conseguenze del riconoscimento regio dello scalo sassarese come porto commerciale «de que ha resultat que tot lo negoci y comerci, tant de España com de Francia e Italia se es retirat al dit Port de Torres». Lo spostamento dei traffici verso la città rivale aveva fatto crollare, secondo il sindaco Pere Guió, i diritti della dogane algheresi che, nel periodo di maggior impulso dei traffici, superavano il valore di 50.000 lire sarde, ma che ora non raggiungevano la cifra complessiva di 12.000 lire.

Nel Parlamento del 1677, dopo la profonda ferita aperta dalla peste del 1652, il rappresentante della città denunciava l'emarginazione del porto di Alghero dal movimento commerciale del nord dell'isola: «la total destrucion de dicha ciudad — affermava il procuratore Joseph Olives — ha sido el haver abierto puerto en Porto Torres». Ma la «destrucion» dell'economia algherese, che veniva esclusivamente imputata alla «sleale» politica di favore attuata dalla Corona verso il vicino porto turritano, era in realtà l'inevitabile risultato dell'ormai definitiva ridislocazione geografica dei traffici marittimi e degli interessi commerciali sull'asse settentrionale verso gli scali provenzali e liguri, a scapito delle tradizionali rotte che tagliavano orizzontalmente verso la Spagna l'estremo quadro occidentale del Mediterraneo. Così alla fine del Seicento, quando nell'economia catalana si manifestano i primi segni della grande inversione di tendenza che si affermerà pienamente nel XVIII secolo, l'attività portuale di Alghero è ormai tagliata fuori da questo nuovo processo di sviluppo. Le caratteristiche della ripresa economica catalana, imperniata — come emerge dal contributo di Carlos Martinez Shaw — soprattutto sul versante atlantico e sulla redistribuzione dei prodotti d'oltreoceano, non è in grado di stimolare il risveglio del commercio algherese con la madrepatria catalana. Con l'evoluzione del trasporto marittimo le infrastrutture portuali di Alghero diventano, inoltre, sempre più inadeguate: i fondali sono ostruiti da gondole coralline sommerse; la darsena è troppo piccola e, come si legge in un portolano del 1705, «vi fa gran vento Maestrale». Insomma lo scalo algherese può ospitare soltanto le barche coralline e le flottiglie da pesca. Le navi più grosse gettano l'ancora nella rada di Porto Conte, a una decina di miglia dalla città, dove le merci vengono trasbordate a terra con scialuppe, caricate su carri o muli e portate in città passando per l'antico ponte semidiroccato che consentiva l'attraversamento dello stagno del Calich.

Nel Parlamento del 1698 il giurato in capo don Francisco Delarca sostiene che «el puerto de aquella ciudad està totalmente intractable i se halla sin muelle alguno por los temporales i borrascas tan continuadas»: un «motivo bastante — secondo il *conseller en cap* di Alghero — para cessar totalmente el comercio, unico medio para la restauracion de aquella ciudad».

La situazione di relativa emarginazione del movimento commerciale sardo permane anche nel Settecento, quando i porti di Cagliari, Porto Torres e Oristano primeggiano fra i diversi scali isolani

nell'esportazione di cereali, formaggi, cuoi e pellami. L'avvocato Antonio Bongino, futuro intendente generale del Regno, nel suo ampio memoriale sui problemi dell'isola steso a Torino nel 1758 per incarico del ministro Bogino, annota che ad Alghero il commercio è «molto languidamente esercitato». E del resto basta scorrere il nutrito elenco dei funzionari preposti al controllo del movimento portuale per comprendere l'entità dei pesi burocratico-fiscali che continuavano a gravare sui traffici marittimi. La trafila delle autorizzazioni e dei balzelli a cui erano sottoposte le merci che transitavano nello scalo algherese prevedeva l'intervento del suddelegato dell'Intendenza e dello scrivano, del sostituto fiscale patrimoniale, della guardia, del pesatore e del misuratore reale, della guardia minore e dell'alguazile del mare.

Nel XVIII secolo si era già concluso quel processo di ricambio interno al ceto mercantile locale che aveva visto la progressiva sostituzione dei mercanti di origine catalana con «negozianti» liguri e napoletani: «pochissimi sono li discendenti di quei nuovi coloni d'Algher — si legge in un documento del 1782 —, né alcuno ve n'ha che si sappia commerciante, essendo tutti forestieri, o figli di forestieri, per la maggior parte Genovesi, e Napoletani». Alcuni di essi, come i Fresco, si sono trasferiti ad Alghero da diverse generazioni e dispongono di ingenti capitali accumulati con operazioni speculative sull'approvvigionamento annonario, con prestiti a interesse e con appalti della riscossione di tributi e imposte. Grazie ai numerosi corrispondenti con cui sono in contatto nelle principali piazze commerciali di Terraferma, essi esercitano un controllo oligopolistico delle transazioni a medio e a lungo raggio: dai «più forti mercadanti [...] dipende tutto il commercio» della città «ed una considerevole porzione di quello del Regno, venendo dai loro fondaci somministrate a credito le merci anche agli altri bottegari d'Algher, ed alla maggior parte dei merciarì, che vanno vendendo per le ville e fiere della Sardegna, volgarmente detti *bituleri*».

L'asse portante dei loro affari — e il motivo per cui hanno «abbandonato chi Genova, chi Napoli e le loro case» — è comunque il controllo diretto del corallo e il rifornimento delle barche coralline. «Il maggior numero di tali legni corallari — riferisce l'autore di una relazione del 1785 — suole contrattare il prodotto della sua pesca con diversi Negozianti della città di Alghero, i quali mandano il corallo per loro conto a Livorno. A più de' contratti anticipatamente co' pescatori del corallo per averlo a un prezzo positivo; al di cui effetto anticipano ad essi il denaro necessario per questa pesca, a un cambio marittimo che oltrepassa i limiti dell'usura». Un esempio significativo, che emerge anche dai dati pubblicati nel contributo di Giuseppe Doneddu, è quello del mercante Serafino De Candia, residente ad Alghero ma originario di Torre del Greco, a cui fanno capo, a metà Settecento, la maggior parte degli equipaggi corallini che provengono dal Napoletano e dalla Liguria e che s'impegnano a consegnargli il pescato destinato ai corrispondenti di Terraferma. La piena integrazione del De Candia nella società locale sarà sancita dalla concessione nel 1779 del titolo di

cavalierato e di nobiltà. Nella prima metà dell'Ottocento il movimento portuale di Alghero assume proporzioni sempre più modeste. L'interscambio commerciale è caratterizzato, sul versante delle esportazioni, dai tradizionali carichi di corallo e di prodotti della pastorizia e della cerealicoltura a cui però si aggiungono, ormai stabilmente, vino, olii e pesci salati, mentre, sul versante delle importazioni, accanto alle stoffe, agli articoli di abbigliamento e ai manufatti d'uso quotidiano acquistano specifico rilievo i nuovi prodotti «coloniali» come il caffè, lo zucchero, il cacao.

Il volume di questo interscambio è comunque nettamente inferiore a quello che ormai s'indirizza sullo scalo turritano: se ad Alghero approdano annualmente circa 40-50 bastimenti, a Porto Torres nel decennio 1824-1833 fanno scalo in media ogni anno circa 200 bastimenti. Si è ormai innescato un meccanismo irreversibile che condanna il porto di Alghero ad un traffico marittimo essenzialmente determinato dalla pesca e dal piccolo cabotaggio. Nel 1873, secondo i dati del movimento delle imbarcazioni per tonnellaggio e numero di approdi, il porto di Alghero è definitivamente scivolato, insieme a Oristano, Castelsardo e Bosa, agli ultimi posti della graduatoria dei porti sardi.

Oggi le attività turistiche e la navigazione da diporto hanno rivitalizzato l'antico porticciolo di Alghero, mentre la presenza del vicino aeroporto di Fertilia, aperto nel 1935-38, sembra riproporre, in seguito al notevole impulso del traffico aereo degli ultimi decenni, la città catalana come importante crocevia di comunicazione e di trasporti. Alghero è stato uno dei centri della Sardegna in cui sono maturate le prime esperienze di attività turistiche. Fin dal 1863 venne costruito uno stabilimento balneare, grazie ai finanziamenti dei comuni di Sassari e di Alghero. Dal luglio del 1890 un treno straordinario assicurava i collegamenti tra le due città durante «la stagione dei bagni». In origine l'usanza della balneazione e della «villeggiatura» al mare furono fenomeni elitari. Ma già nei primi decenni del Novecento le spiagge di Alghero attiravano, oltre alle famiglie sassaresi, anche quelle dei paesi più vicini. «Ma chi non ti celebrerà, o Alghero — si legge in un gustoso libretto del 1924 —, per la tua spiaggia arenosa di Calabona, che durante la stagione estiva offre refrigerio a centinaia di bagnanti venuti da Putifigari, da Ittiri, da Tiesi e da Torralba?».

Il vero sviluppo del turismo algherese risale però al secondo dopoguerra. Nel 1954 l'agenzia britannica Horizon Holidays iniziò a vendere il «prodotto Sardegna» indirizzando ad Alghero i primi voli charter di turisti inglesi e facendo della città catalana il centro più importante del turismo internazionale nell'isola. Iniziarono a sorgere i grandi alberghi (El Faro a Porto Conte nel 1956, il Grand Hotel ESIT sul lungomare di Alghero nel 1958, l'Hotel dei Pini nel 1960 a Fertilia – Le Bombarde) e nel giro di pochi anni si posero le premesse del boom turistico dei decenni successivi. Nel 1962 la disponibilità di posti letto ad Alghero superò quella di Cagliari e ancor oggi la città catalana detiene la più grossa concentrazione di alberghi dell'isola.

***(pagg. 751-764)***