



Mastino, Attilio (2000) *Pesca e navigazione in Sardegna nell'antichità*. In: *La pesca nel Mediterraneo occidentale, secoli 16.-18.: atti del Convegno di studi, 23-24 settembre 1994*, Bosa, Italia. Bari, Puglia Grafica Sud. p. 1-7. (Istituto di storia economica, Università di Bari, 7).

<http://eprints.uniss.it/3222/>

LA PESCA NEL MEDITERRANEO OCCIDENTALE (SECOLI XVI-XVIII)

a cura di GIUSEPPE DONEDDU e MAURIZIO GANGEMI

Saggi di

A. Di Vittorio (*Università di Bari*), G. Doneddu (*Università di Sassari*),
M. Gangemi (*Università di Bari*), E. Martin Corrales (*Università
Autonoma di Barcellona*), C. Martinez Shaw (*Università di Madrid*),
P. Massa (*Università di Genova*), A. Mastino (*Università di Sassari*),
G. Murgia (*Università di Cagliari*), L. Palermo (*Università di Roma*), C. Pillai
(*Archivio di Stato di Cagliari*), S. Pira (*Università di Cagliari*), F. Pomponi
(*Università di Nizza*), A. Rundine (*Sassari*), G. Tore (*Università di Cagliari*)



Puglia Grafica Sud - Bari

Pesca e navigazione in Sardegna nell'antichità

Ho il grande onore di portare a questo Convegno il saluto del Magnifico Rettore dell'Università di Sassari prof. Giovanni Palmieri, impegnato oggi a Roma per la Conferenza dei Rettori. Il prof. Palmieri, pregandomi di rappresentarlo, mi ha chiesto di riferire il suo interesse e l'interesse di tutto l'Ateneo per questa iniziativa della Cattedra di Storia Economica dell'Università di Sassari.

Debbo portare inoltre il saluto del Consiglio del Dipartimento di Storia e l'augurio di buon lavoro, che desidero estendere a tutti gli illustri ospiti italiani e stranieri, che hanno cortesemente accolto il nostro invito. Con il particolare ringraziamento all'amico Giuseppe Doneddu, che, oltre a coordinare sul piano scientifico questo incontro, ha curato tutta la parte organizzativa.

Mi consentirete, al di là dei saluti formali, di rilevare come la problematica di questo convegno presenti un grandissimo interesse anche per chi, come me, si occupa di Storia Antica. La pesca nel Mediterraneo è stata praticata ed in parte continua ad essere praticata con sistemi tradizionali, che hanno precedenti evidenti anche in età romana. La storia della pesca è una storia di lunga durata, che non può ignorare le condizioni ambientali, deve fare i conti con l'origine dei diversi sistemi di pesca e insieme deve registrare le lente innovazioni tecniche succedutesi nel tempo.

In tre occasioni Erodoto ricorda la Sardegna come "l'isola più grande del mondo": la notizia è da considerarsi ovviamente erronea se si calcola la superficie dell'isola, dato che l'isola più grande del Mediterraneo è in realtà la Sicilia. In passato, il presunto errore di Erodoto, variamente ripreso dagli scrittori antichi, era stato consi-

derato come una prova per dimostrare la scarsa conoscenza che dell'isola avevano i Greci, esclusi alla fine del VI secolo a.C. dalle rotte occidentali dalla vincente talassocrazia cartaginese all'indomani della battaglia navale combattuta nel Mare Sardo per il controllo di *Alalia*, della Corsica e della Sardegna. In realtà il calcolo di Erodoto è stato effettuato non in termini di superficie ma di sviluppo costiero delle diverse isole del Mediterraneo: il litorale della Sardegna è lungo circa 1.385 km. (oltre 4.000 stadi) ed è dunque nettamente superiore al perimetro costiero della Sicilia.

Se ne può dedurre dunque una buona conoscenza del litorale sardo già nel V secolo a.C. da parte dei marinai greci, che diedero alla Sardegna i nomi di Ἰχνοῦσσα e di Σανδαλιῶτις, in riferimento alla particolare forma cartografica, a loro evidentemente ben nota. Tuttavia c'è da presumere che le caratteristiche della costa e dei fondali, le correnti e l'andamento prevalente dei venti siano stati oggetto di successive esperienze durante la dominazione cartaginese e quindi, dopo la prima guerra punica, in età romana.

L'immagine che abbiamo della Sardegna antica è quella di una terra aperta sul mare, naturale punto di approdo per commercianti, marinai e pescatori. Gli scrittori greci e latini collocano esattamente la Sardegna nel Mediterraneo, in rapporto alla Corsica, alla penisola italiana, alla Sicilia, al Nord Africa, alla Spagna, al Golfo Ligure. Conosciamo le direzioni delle principali rotte, compresa quella transmediterranea che collegava *Karales* con le colonne d'Ercole e quindi con l'Atlantico da un lato e con la Siria dall'altro lato, toccando la Sicilia, la Laconia, Rodi, la Licia e Cipro.

I mari che bagnavano l'isola – considerati i più profondi e pescosi del Mediterraneo – sono variamente distinti dalle fonti, che comunque a partire da Eratostene (III secolo a.C.) individuano tre settori principali: il *Mare Sardum*, ad Occidente fino all'Hispania ed alle Colonne d'Ercole; il *Mare Tyrrhenum* ad Oriente ed a Settentrione, dalla Liguria alla Sicilia; il *Mare Africum* a meridione, fino a Cartagine. All'interno di questa classificazione, sono poi individuati il Mare Balearico, Iberico, Corso, Ligure, Gallico, Siculo, Numidico.

Le condizioni favorevoli per la navigazione lungo le coste dell'isola erano rappresentate nell'antichità (ed in parte ancora oggi) dalla relativa facilità di trovare degli approdi sicuri, grazie alla presenza di isole, di numerosi promontori, di fiumi navigabili e con la

foce facilmente accessibile, di ampi golfi ridossati dal mare in burrasca e di stagni e lagune, separati dal mare solo da una stretta striscia di sabbia (tale è il caso dei porti di *Karales* e di *Othoca*).

Attualmente lo stato del mare e di conseguenza la navigazione lungo le coste della Sardegna sono influenzati da venti, da maree e da correnti che agiscono in maniera differente attorno all'isola. Molto genericamente può rilevarsi l'esistenza di una corrente marina di superficie di intensità modesta, che è diretta in senso orario attorno all'isola, in particolare in direzione da Sud a Nord lungo la costa occidentale, cioè in senso opposto ai venti dominanti, cosa che agevola la navigazione, per quanto esistano sensibili condizionamenti legati a situazioni locali ed alle condizioni meteorologiche.

Il sistema dei venti in Sardegna è abbastanza costante e non corrisponde in nessun modo con le indicazioni delle fonti classiche, che parlano di venti stagionali, con periodicità di tre mesi, tra le Baleari e la Sardegna; i venti prevalenti provengono dal IV quadrante: maestrale, nell'antichità *Circius*; ma anche venti da sud (scirocco o austro): nelle fonti classiche, *Notus* ed *Africus*. Più irregolare e fortemente condizionata dall'orografia e da situazioni locali è la costa orientale, con alternanza di venti dai diversi quadranti: la navigazione di cabotaggio sotto costa è al riparo dal maestrale, ma è viceversa resa pericolosa per la natura dei litorali in alcuni punti quasi inaccessibili e per la variabilità dei venti collegata alle condizioni meteorologiche ed al rilievo specie all'altezza dei monti di Baunei, che alcuni vogliono identificare con i *Montes Insani* al largo dei quali negli anni finali della seconda guerra punica si verificò la tempesta che danneggiò gravemente le 50 nuove quinquiremi del console Ti. Claudio Nerone. Si spiega perciò l'assenza di grandi infrastrutture portuali lungo la costa orientale sarda in età romana, se si prescinde da *Olbia*.

Un luogo temibile per i naviganti sono ancora le Bocche di Bonifacio, l'antico *Fretum Gallicum*, cioè il canale tra la Sardegna e la Corsica, con venti prevalentemente da NW e con pericoli rappresentati dalla presenza di scogli, isolotti ed isole dall'Asinara (*Herculis Insula*) fino a Capo Figari a Nord di *Olbia* (*Columbarium promontorium*): al largo di *Ad Pulvinos* si localizza nel V secolo d.C. il naufragio della nave del *navicularius Secundinianus*, di origine sarda, che aveva perso il carico di grano e la nave, oltre che tutti i marinai (tranne uno): l'armatore aveva deciso di spedire le navi a

causa delle gravissime necessità dell'annona – *vi publica urgente* – per soddisfare la pressante richiesta di frumento sardo nella capitale. Ad un antico naufragio sembra far riferimento anche il nesonimo *Phitonis insula*, forse Caprera, che secondo Paola Ruggeri potrebbe testimoniare una presenza della mariniera siracusana nello stretto di *Taphros (Fossa)* già nel V secolo a.C., chiuso a N dal *Portus Siracusanus* (Bonifacio?) ed a S da Longone (Santa Teresa di Gallura); alla stessa area culturale potrebbero riferirsi i nesonimi *Heras Lutra* ('i bagni di Era') ed *Hermaea insula* (Tavolara).

Sulla costa occidentale i venti predominanti spingono le navi sottocosta: i punti più pericolosi sono rappresentati dal Capo Caccia (all'ingresso dell'antico Porto delle Ninfe segnato dalla *Nymphaea insula*), dal Capo Mannu con l'isola di Maldiventre e lo scoglio di Su Catalanu all'ingresso dei Porti di *Koracodes* e di *Tharros*. In qualche rara occasione lo scirocco spinge le navi verso le Baleari, come accadde durante la guerra annibalica alla flotta di Asdrubale il Calvo, respinta da una *foeda tempestas*, tanto che furono danneggiate non solo le velature, ma anche gli scafi: le stesse navi, partite dalle Baleari, dopo aver sbarcato le truppe forse nel porto di *Tharros*, alla vigilia dello scontro di Cornus tra il ribelle Ampsicora ed i Romani, furono affrontate da T. Otacilio Crasso e poi disperse dalla burrasca.

Si comprende la ragione per la quale la navigazione a vela era limitata ad alcune stagioni dell'anno, almeno quando c'era la necessità di effettuare lunghe traversate: nel dicembre 57 a.C. Cicerone, scrivendo al fratello rimasto ad *Olbia*, parla di *clausum mare*.

I porti sardi risultano localizzati di preferenza su promontori (*Karales*, *Tharros*, *Koracodes*), alla foce di un fiume (*Bosa*, *Turrus Libisonis*), presso stagni o lagune (*Karales*, *Sulci*, *Othoca*, *Koracodes*), presso isole, isolotti o scogli (*Bosa*, *Sulci*), infine all'interno di vasti golfi riparati dalle montagne (*Olbia*). A *Karales* già in età repubblicana funzionavano dei cantieri nautici per la riparazione delle navi, ma anche *horrea*, magazzini per l'ammasso delle merci in transito, oltre che sicuramente uffici della capitaneria. A *Turrus* sono stati identificati gli *horrea* del II-III secolo, riferiti all'*emporium* portuale; essi furono poi distrutti alla metà del V secolo in coincidenza con la costruzione della nuova cinta muraria, edificata frettolosamente in vista del secondo attacco dei Vandali. La *ripa turritana* era affidata a procuratori ed a liberti imperiali, che si occupavano della riscossione dei diritti doganali (i *portoria*).

A proposito dell'organizzazione del commercio marittimo, esisteva una netta ripartizione di funzioni e di responsabilità, anche sul piano giuridico, oltre che di privilegi, tra *domini navium*, *navicularii* e *nautae*; è noto che una delle fonti di ricchezza è rappresentata in età imperiale da una combinazione di iniziative commerciali marittime e di proprietà agraria di tipo latifondistico. Per la Sardegna non sono attestate corporazioni di appaltatori di trasporto marittimo, anche se l'attestazione ad *Ostia* di un gruppo di *domini navium* di origine sarda in età antonina ha fatto ipotizzare l'esistenza di un'associazione, in qualche modo collegata con altre analoghe organizzazioni africane di proprietari di navi. Conosciamo ugualmente ad *Ostia* all'inizio dell'età severiana dei *navicularii* e dei *negotiantes* originari di *Turris*, di *Karales*, forse anche di Olbia. Numerosissimi sono i marinai di origine sarda imbarcati sulle flotte da guerra romane, che avevano sede a Ravenna ed a Miseno.

Le merci e le produzioni trasportate in Sardegna erano le più varie: olio, vino, conserve e salsa di pesce, frutta, vasellame vario; venivano esportati a Roma ed in altre province cavalli apprezzati e di ottima qualità, il granito della Gallura (sulle così dette *naves lapidariae*), il grano che doveva essere stivato per il trasporto marittimo senza speciali contenitori. Dalla Sardegna dovevano essere trasportati anche minerali e lingotti di piombo.

Le notizie delle fonti letterarie sulla pesca in Sardegna in età romana sono abbastanza numerose: Strabone, che visitò l'isola in età augustea, cita la frequentazione delle coste sarde da parte di branchi di tonni. Tonnare sono ricordate in età medioevale e moderna nella costa occidentale a Stintino, Bosa, Columbargia, Santa Caterina di Pittinnuri, Tharros e Carloforte.

Solino inoltre menziona gli *stagna pisculentissima* dell'isola, gli stagni ricchissimi di pesci, probabilmente nel Sinis e nell'Oristanese. Nella vicina Corsica, secondo Seneca, i fiumi erano eccezionalmente pescosi. Giovenale del resto cita le triglie della Corsica ed Avieno le ostriche. Analoga doveva essere la situazione della pesca in Sardegna.

Nel poema *Alexandra* Licofrone menziona una Σαρδωνική ἔλλωψ, un anonimo pesce che frequentava le acque della Sardegna, identificato dallo scoliasta Tzetzes con il τρυγών o *pastinaca marina*, una razza fornita sulla coda di un velenosissimo aculeo. Nelle acque antistanti il Κορακώδης λιμὴν, nella costa occidentale a Nord di

Tharros (oggi Capo Mannu), si pescava forse il pesce corvo, la *corvina nigra*. Si discute infine sulla presenza nelle acque sarde del κριὸς θαλάττιος o ariete di mare, un cetaceo predatore, pericoloso anche per l'uomo, di enormi dimensioni, ben conosciuto dalle fonti, che lo associano anche ai delfini: le notizie fornite da Eliano, riferite al braccio di mare tra la Sardegna e la Corsica, hanno consentito a Maria Antonietta Porcu di identificarlo con il cetaceo *orca gladiator*.

Dunque mi pare che il luogo comune della chiusura della Sardegna ai traffici marittimi vada sfatato: fu solo a partire dall'età delle scorrerie arabe che questo rapporto dei Sardi con il mare in parte si interruppe, per riprendere alla fine dell'età giudicale, soprattutto per impulso delle repubbliche marinare di Pisa e di Genova.

Si deve specialmente all'indagine archeologica sottomarina la possibilità di localizzare un gran numero di relitti di navi romane, spinte dal mare in burrasca contro scogli, promontori, spiagge non ridossate dal vento, lungo le coste della Sardegna. Per restare alla costa occidentale, le recentissime esplorazioni subacquee hanno fornito una preziosa testimonianza sulla storia del *municium civium Romanorum* di Bosa: nella baia di Turas è stata ritrovata nel 1993 un'ancora in piombo del I-II secolo d.C. con caduceo e tridente e con il nome del *navicularius* (cioè dell'appaltatore di trasporti marittimi) *Lucius Fulvius Euti(chianus)*, già conosciuto da un'altra ancora conservata al Museo Nazionale di Palermo, ritrovata nel 1980, nella vicina località di Isola delle Femmine. Il cognome riporta forse agli *Eutyichiani* (o *Euthiciani*) dei cippi di confine ritrovati a Sud di Bosa, che attestano l'esistenza di un vasto latifondo confinante nel I secolo d.C. con i *Giddilitani* e con altre terre di proprietà delle *Numisiae* occupate dagli *Uddadaddar*, dai *[M]uthon* e dai *[---]rarri Numisiarum*. Secondo Antonietta Boninu "non è escluso che ci sia rimasta la traccia di uno sfruttamento agricolo su base latifondistica, con un'organizzazione marittima per il trasferimento dei prodotti verso Roma dalla Sicilia e dalla Sardegna".

Tolomeo colloca la città di Βόσσα tra le città interne della Sardegna sullo stesso parallelo ed un po' più ad oriente dell' "Ἐρμαίων ἄκρον, l'attuale Capo Marrargiu, il promontorio che prendeva il nome dal dio dei commerci e della navigazione Mercurio; l'*Hermaeum promontorium* per il Fara è il promontorio più occidentale della Sardegna (*promontorium Hermaeum a Ptolomaeo, Marrargium vulgo dic-*

tum, quod adnavigantibus ex Hispania primum omnium apparet); le Τέμου ποταμοῦ ἐκβολαί, le foci del fiume Temo sono collocate a Sud-ovest di Bosa; più all'interno sono invece Μακόψισα (Macomer) ed i Μαινόμενα ὄρη (i *Montes Insani*, identificati con la catena Montiferru-Marghine-Goceano e soprattutto con il Gennargentu).

Questo è dunque un tratto di costa perfettamente conosciuto in età imperiale, percorso da battelli impegnati nella pesca, nei traffici commerciali e forse nella pirateria. Gli ultimi scavi archeologici hanno dimostrato che la raccolta del preziosissimo corallo locale, sacro ad Afrodite, era praticata in età romana, ben prima dell'arrivo delle coralline ponzesi e napoletane in età medioevale.

Spero mi vorrete perdonare questa lunga divagazione storica: ma come vedete l'incontro di oggi ha stimolato in me interessi e curiosità antichi*.

* Il presente intervento mantiene volutamente il carattere discorsivo, legato all'occasione di saluto in cui fu svolto. Per un approfondimento, vd. A. MASTINO, *Le fonti letterarie ed epigrafiche*, in A. MASTINO, R. ZUCCA, *La Sardegna nelle rotte mediterranee in età romana*, "PACT, Journal of the European Study Group on Physical, Chemical, Mathematical and Biological Techniques Applied to Archaeology", 27, 2, 1990 (1996); *Le commerce maritime des Romains, Actes du symposium organisé à Barcelone, mai 1988, à la Mémoire de N. Lamboglia*, Edités par T. HACKENS et M. MIRO, pp. 99-122.