

# Trasporti marittimi nel Mediterraneo antico Atti Convegno su “La continuità territoriale della Sardegna: passeggeri e merci, low cost e turismo.

Attilio Mastino

Trasporti marittimi nel Mediterraneo antico  
Atti Convegno su “La continuità territoriale della Sardegna:  
passeggeri e merci, low cost e turismo”  
Sassari 28 novembre 2014



Cari amici,

ho accettato la sfida propostami da Michele Comenale di ribaltare e trasferire il tema del vostro incontro nel mondo antico, trattando il tema dei trasporti e dell'insularità della Sardegna, con i suoi svantaggi e la sua specifica identità, quella di una terra trans marina collocata al di là di un grande mare.

Erroneamente Franco Cassano ne *Il pensiero meridiano* considera

<<l'espressione latina *mare nostrum*, odiosa per il suo senso proprietario>> e sostiene che essa <<oggi può essere pronunciata solo se si accetta uno slittamento del suo significato. Il soggetto proprietario di quell'aggettivo non è, non deve essere, un popolo imperiale che si espande risucchiando l'altro al suo interno, ma il <<noi>> mediterraneo. Quell'espressione non sarà ingannevole solo se sarà detta con convinzione e contemporaneamente in più lingue>>.

In realtà l'espressione *Mare nostrum* non è originariamente romana, ma fu coniata in ambiente greco già con Platone, comunque molti secoli prima delle conquiste orientali di Roma, *par'emin thalasse*. Per Paolo Fedeli, questo è un chiaro esempio ancora una volta della mediazione effettuata dai Latini di fronte all'eredità culturale dei Greci. Del resto sappiamo che la geografia greca cresce a dismisura nel tempo e nello spazio, con le colonne d'Ercole innanzi tutto, che si spostano dalla Grande Sirte progressivamente in direzione dell'Oceano verso occidente e in direzione del Mar Nero verso oriente. Il punto di raccordo fra la tradizione greca e quella romana è unanimemente individuato in un passo del III libro delle Storie di Polibio, che fa giungere il Nostro Mare fino al Tanais, cioè fino al fiume Don che sbocca nel Mar d'Azov, presso la penisola di Taman. Sull'altro versante, il nostro mare comprendeva ormai anche il mare Sardo verso occidente.

Nell'antichità ad indicare gli estremi sono miticamente Eracle, che pone le sue colonne sull'Atlantico e Dioniso in direzione del mondo scitico fino all'India.

La Sardegna, l'isola dalle vene d'argento, fu l'unica vera isola collocata nel Mediterraneo occidentale, nel *Mare Sardum* in direzione delle colonne d'Ercole, utilizzata come piattaforma per i traffici marittimi mediterranei tra l'oriente (partendo dalla Siria) fino all'Occidente (a Gades), una rotta conosciuta da Posidonio e da Plinio che calcolava

2113 miglia da Myriandum a Karales e 1250 miglia da Karales a Gades oltre le colonne:

E' noto che in tre occasioni Erodoto ricorda la Sardegna come <<l'isola più grande del mondo>>: la notizia – ha messo in rilievo il Rowland – è da considerarsi ovviamente erronea se le dimensioni dell'isola, in rapporto alle altre isole del Mediterraneo, vanno calcolate in termini di superficie, dato che la Sardegna, con i suoi 23.812 km. quadrati viene superata dalla Sicilia, con 25.426 km. quadrati. Ma va rilevato che 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. ed è dunque nettamente superiore al perimetro costiero della Sicilia, che ha uno sviluppo di 1.039 km. Per Procopio il perimetro dell'isola poteva essere percorso solo in 20 giorni da un uomo a piedi, che marciasse svelto a 200 stadi al giorno. Prima della conquista romana doveva d'altra parte essere impossibile calcolare l'esatta superficie della Sardegna, dato che la presenza punica non oltrepassò il fiume Tirso e non riguardò la *Barbaria* montana.

Con questo mio intervento, decisamente extra-vagante volevo però dare il senso, il sapore, il gusto di una realtà storica, fondata su antiche osservazioni formulate dai marinai greci e fenici intorno alle coste dell'isola, sui fondali, sui venti, sulle correnti, sulle maree, sui porti, sulle rotte partendo dal Periplo di Scilace nel VI secolo a.C. : un'isola lontana da continenti, collocata fuori dal tempo e dallo spazio, *eudaimon*, felice così come *pamforos*, produttrice di straordinari prodotti, arricchita dal mito degli eroi greci arrivati a conquistarla, gli Iolei, i figli di Eracle e delle cinquanta Tespiadi.

Veramente questo convegno, al di là del titolo, tratta del trasporto marittimo ma anche del trasporto aereo: come non pensare ai nomi dati dai marinai greci alla Sardegna, *Ichnussa* e *Sandaliotis*, con riferimento alla forma cartografica

dell'isola, come se il punto di vista adottato dai geografi fosse già a volo d'uccello, magari sulle ali fatte da Dedalo, il padre di Icaro, il mitico architetto costruttore di nuraghi, arrivato dal labirinto di Minosse e da Creta fino alla Sicilia di Kokalos e chiamato in Sardegna da Iolao ? O come non pensare al mito dell'automa metallico alato Thalos, costruito dall'artefice inventore per eccellenza, Vulcano, che proteggeva l'isola dagli invasori volando con le sue ali sopra la Sardegna, che secondo lo Pseudo Aristotele era stata occupata prima di Aristeo solo da molti e grandi uccelli, *upo megalon ornéon émprósthén kai pollòn katechoménon*. Come non ricordare che un'isola circumsarda, l'isola di San Pietro, era nell'antichità conosciuta da Plinio e da Tolomeo come *Acciptrum insula – Hierakon nesos*, l'isola degli sparpieri o dei falchi ? Qui ancora nel XVIII secolo gli abitanti dell'isola usavano prendere i falconi dai nidi per allevarli e venderli sulle coste dell'Africa settentrionale.

Il tema dei molti e grandi uccelli che abitano i monti della Sardegna attraversa la letteratura sarda. Nella *Carta de Logu* di Eleonora di Arborea si afferma che *constituimus et ordinamus, qui alcunu homini non deppiat bogare astore nen falconi dae niu* e chi trovava un falco doveva consegnarlo al giudice. Questo non tanto per protezione dei falchi, ma per ribadire che questi animali appartenevano di diritto alla classe dirigente. E Giuseppe Pulina ha affermato che i rapaci rappresentano l'aristocrazia dell'aria.

Mi fermerei qui, non senza osservare però che del resto nel vostro convegno verranno discussi anche molti temi giuridici ed economici che hanno le loro radici e che risalgono nel mondo antico.

Resterei prudentemente ancorato al tema dei trasporti marittimi, affrontato recentemente da me, da Pier Giorgio Spanu e da Raimondo Zucca nel volume *Mare Sardum. Merci, mercati e scambi marittimi della Sardegna antica* edito da Carocci: le rotte tra l'Africa (Cartagine), l'Iberia

(Barcino, Carthago Nova, Gades), la Gallia (Marsiglia), la Corsica, l'Italia, i porti d'imbarco, i marinai, le associazioni delle genti di mare, i pescatori, le società di armatori, le compagnie, i *domini navium*, i *navicularii*, con una straordinaria combinazione di iniziative commerciali, marittime e di proprietà agraria di tipo latifondistico che emerge a esempio sulla costa di Cuglieri (il popolo dei *Eutichiani* collegato ora con l'ancora di *L. Fulvius Eutichianus*, analoga a quella rinvenuta presso l'Isola delle femmine in Sicilia).. E poi i naufragi (come il relitto di Spargi presso La Maddalena oppure quello di Aglientu), la sicurezza in mare durante il periodo di *mare clausum*, le responsabilità, le assicurazioni, i carichi, la capitaneria e i funzionari di porto, le dogane. Noi non sappiamo se i *portoria* che si riscuotevano in Sardegna per conto dell'erario senatorio o del fisco imperiale fossero analoghi ai *IV publica Africae*; sappiamo che esistevano esenzioni, come di recente, sulla *ripa* di Turris Libisonis, è dimostrato da una tabella *immunitatis* di una *Virgo vestalis maxima* nel III secolo d.C.

Infine i prodotti, i minerali, il granito, la carne suina salata, i cavalli, l'olio, il vino, le salse di pesce, il grano, il vasellame. Le navi militari e le navi onerarie, i metodi di costruzione, i cantieri navali (i *navalia*) dove operavano i maestri d'ascia, le opere portuali come ancora a Turris Libisonis i moli a protezione dal vento di Aquilone, che sostanzialmente corrisponde al *Circius* che dal Golfo di Marsiglia conduceva verso la Sardegna e la foce del Tevere

I porti sardi risultano localizzati di preferenza su promontori (Karales, Tharros, Coracodes), alla foce di un fiume (Bosa, Turris Libisonis), presso stagni o lagune (Karales, Sulci, Othoca, Coracodes), presso 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. Allo sviluppo di Karales come scalo mediterraneo ha indubbiamente contribuito la favorevole situazione topografica, la presenza di un porto naturale sufficientemente protetto e, penso, la conformazione del golfo e degli stagni, che ricorda molto da vicino quella del golfo di Tunisi, chiuso ad occidente da Cartagine. A Turris 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 contro la Sardegna. La *ripa turritana*, ricordata in due distinte iscrizioni della colonia, era affidata a procuratori ed a potenti liberti imperiali, che si occupavano della riscossione dei diritti doganali (i *portoria*).



I *navicularii* Sardi, *Turritani* e *Karalitani* in particolare, erano rappresentati ad Ostia, dove operavano con una qualche continuità, d'intesa con altre organizzazioni marittime mediterranee. Nel Piazzale delle Corporazioni, accanto al teatro, si è ritrovato il mosaico che individua la *statio*, l'ufficio di rappresentanza o almeno il luogo di ritrovo dei *Navic(ularii) Turritani*, cioè degli appaltatori privati originari di Turris Libisonis. A poca distanza si trovava anche la *statio* dei *Navicul(arii) et Negotiantes Karalitani*. Nel primo mosaico, in bianco e nero, databile durante il regno di Settimio Severo, o comunque tra il 190 ed il 200, è raffigurata una nave a vele spiegate, con albero maestro ed albero di bompresso; la prua è obliqua; la poppa ricurva con i due timoni poppieri; nel secondo è disegnata una nave del tipo detto ponto, con rostro, con aplustre a voluta, alta poppa ricurva con cassero e transenna. La nave ai due lati è inquadrata da moggi cilindrici su tre pieducci senza anse, con fasciature bianche: un'ulteriore dimostrazione dunque, se ce ne fosse bisogno, di

un'attività collegata prevalentemente con l'annona e col trasporto del grano. Si tratta con tutta probabilità di società di trasporto marittimo o di armatori, originari della Sardegna, che avevano forti interessi commerciali nel porto di Roma. Analoga *statio* dovevano avere i *navicularii* di Olbia.

Qualche decennio prima della sistemazione e della riorganizzazione degli uffici dell'annona decisa da Settimio Severo, facilitata dalla costituzione della flotta frumentaria africana (*classis Africana Commodiana*) voluta o almeno ristrutturata appunto da Commodo, il 20 ottobre del 173, i *domini navium Afrarum universarum <item Sardorum>* (sic) avevano dedicato una statua nel vicino teatro di Ostia in onore di *M. Iulius M. f. Pal. Faustus*, duoviro nel porto di Roma, nella sua qualità di *patronus cor[p(oris)] curatorum navium marinar[um]*. Si discute sull'esistenza di un vero e proprio collegio di *domini navium* dell'Africa e della Sardegna: sembra probabile che si tratti, più che di una corporazione, di una temporanea associazione sotto una denominazione comune, dei *domini navium* di varie città dell'Africa e della Sardegna, tutti in contatto con l'amministrazione imperiale. L'iscrizione mi sembra che confermi da un lato che il prodotto che si trasportava dalla Sardegna ad Ostia era frumento (o comunque erano altri cereali), dato che il patrono del *cor[p(us)] curatorum navium marinar[um]* è espressamente un *mercator frumentarius*; non è naturalmente escluso che le navi potessero trasportare altri prodotti, come ad esempio minerali, granito della Gallura, cavalli vivi oppure carne suina, quest'ultima esportata anche come tributo (dopo Aureliano divennero regolari le distribuzioni alla plebe di Roma), quando non si preferiva in alternativa la pratica dell'*adaeratio* (facoltativa dopo il 324); in secondo luogo l'iscrizione sembra confermare che anche il grano africano arrivava ad Ostia *via Sardinia* e quindi che i legami tra l'Africa e la Sardegna, ampiamente noti per il periodo repubblicano, si sono intensificati in età imperiale. Emergono infine le caratteristiche di una ricchezza

fondata sulla combinazione del commercio marittimo e della proprietà agraria, in Sardegna come in Africa. Il ricordo di altri otto porti africani nei mosaici del Piazzale delle Corporazioni di Ostia, accanto ad un solo porto egiziano (Alessandria) e ad un porto della Narbonense (Narbo Martius) sottolinea ancora il ruolo della Sardegna come tramite nelle relazioni marittime tra l'Africa ed Ostia.

Un nuovo frammento dell'*edictum de praetiis* promulgato da Diocleziano e dagli altri tetrarchi nel 301, scoperto ad Afrodisia di Caria nel 1961, con la copia latina di Aezani di Frigia scoperta nel 1971, consente ora di accertare che all'inizio del IV secolo erano calmierate le tariffe di almeno quattro itinerari marittimi principali con partenza dalla Sardegna, uno dei quali era indirizzato verso Roma; gli altri tre toccavano rispettivamente Genova, la Gallia e l'Africa. A parte erano calcolate le tariffe, alquanto più modeste, per il trasporto delle merci per conto del fisco imperiale, sugli stessi itinerari.

La rotta frumentaria tra la Sardegna ed Ostia fu particolarmente frequentata a partire dall'età di Costantino: abbiamo notizia delle disastrose conseguenze, per la plebe di Roma, dei ripetuti attacchi dei Vandali di Genserico, che causarono gravi incertezze nella navigazione, già prima dell'occupazione dell'isola e del sacco di Roma del 455.

Si è già detto dell'organizzazione del commercio marittimo, con la 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. Occorre poi distinguere nettamente due livelli di trasporti: quelli effettuati per conto del fisco imperiale (con tariffe estremamente ridotte) e quelli invece effettuati nell'ambito dell'iniziativa privata dei singoli imprenditori, che spesso rischiavano anche il naufragio,



navigando durante la stagione invernale (*mare clausum*), pur di incrementare il guadagno.

Sappiamo che nel 369 gravi ammende erano previste per il *gubernator* ed il *magister navis* che trasportassero a bordo della nave i *metallari aurileguli*, fuggitivi dalle miniere imperiali verso la Sardegna, in occasione forse di una straordinaria quanto sfortunata corsa all'oro.

Conosciamo alcuni funzionari addetti alla soprintendenza dei porti sardi ed alla riscossione dei diritti doganali sulle merci in transito (i *portoria*): la capitaneria era retta ad esempio da un anonimo appartenente all'ordine equestre, ricordato a Turris Libisonis in una dedica pubblica, con la qualifica di [*proc(urator)*] *ripae Turr(itanae)*; l'iscrizione che lo menziona è stata rinvenuta presso la Dogana di Porto Torres, nel bacino dell'antico porto romano, sistemato in età severiana, di cui restano poche tracce. Si tratterebbe di un funzionario addetto al controllo dei traffici marittimi, alla riscossione dei dazi ed alla custodia delle merci in transito. La stessa carica è ora attestata anche in un'iscrizione recentemente pubblicata da G. Sotgiu e proveniente dall'ipogeo di Tanca di Borgona: in questo caso però non si tratta di un cavaliere ma di un liberto imperiale: *T. Aelius Aug(usti) l(ibertus) Victor*, marito di una *Flavia Amoebe*, che viene riferito alla seconda metà del II secolo.

Viceversa non si posseggono informazioni sull'attività dei funzionari del porto nelle altre città della Sardegna ed in particolare a Karales: va infatti escluso che il [- - -] *L(uci) f(ilius) Quir. Rufus*, quattuorviro quinquennale nella capitale sarda, abbia ricoperto la carica di *proc(urator) Caes(aris) Hadriani ad ripam* nel porto di Karales; l'iscrizione ci ha conservato infatti una carriera equestre che in parte è stata svolta fuori dall'isola.

Le ultime scoperte archeologiche hanno messo in evidenza la vitalità del culto degli dei che proteggevano la navigazione,

come l'Iside di Turrus Libisonis rappresentata come una dea che tiene in mano la fiaccola del faro di Alessandria collegata alla stella Sirio; oppure le Ninfe di Porto Conte o di Capo Caccia venerate nella grotta dell'Isola Foradada, l'Ermete di Capo Marrargiu e dell'isola Tavolara, l'Ercole di Olbia (che si aggiunge a quello di Posada), la statua in marmo che rappresenta Ercole nella Turrus Libisonis dell'età giulio-claudia, un culto collegato all'Isola d'Ercole, l'Asinara (interpretata come l'alluce del piede destro di Ichnussa), i tanti luoghi della Sardegna che collegano l'arrivo di Eracle e dei suoi figli con il culto del Sardus Pater giunto secondo il mito dal Nord Africa.