



Collana del Dipartimento di Storia
dell'Università degli Studi di Sassari



Università degli Studi di Sassari

CONSORZIO
UNO
PROMOZIONE STUDI UNIVERSITARI ORISTANO

Tharros Felix / 3



La collana di studi “Tharros Felix”, istituita dall’Università degli Studi di Sassari-Dipartimento di Storia e dal Consorzio Uno per la promozione degli studi universitari della sede gemmata di Oristano, prende il nome dalla iscrizione presente sullo scafo di una nave oneraria graffita su una parete della stanza 7 della *Domus Tiberiana: Tharros Felix et tu* (V. VÄÄNÄNEN, *Graffiti del Palatino. II. Domus Tiberiana*, a cura di P. Castrén, H. Lilius, Helsinki 1970, pp. 109-10 n. 2). La collana ospita monografie e contributi miscelanei sui beni culturali e, in particolare, sul patrimonio culturale sommerso mediterraneo.

Comitato scientifico

Azedine Beschaouch (UNESCO-Paris), Piero Alfredo Gianfrotta (Università della Tuscia), Julián González (Universidad de Sevilla), Olivier Jehasse (Université de Corte), Attilio Mastino (Università di Sassari), Marc Mayer (Universitat de Barcelona), Xavier Nieto (Centre d’Arqueologia Subaquàtica de Catalunya)

Direttore della collana

Raimondo Zucca (Università di Sassari)

*Per il servizio di cambio dei volumi della Collana:
Consorzio Uno per la promozione degli studi universitari
Chiostro del Carmine, Via Carmine, 09170 Oristano*

Fax: 0783 778006

e-mail: ufficio.tecnico@consorziouno.it

I lettori che desiderano
informazioni sui volumi
pubblicati dalla casa editrice
possono rivolgersi direttamente a:

Carocci editore

via Sardegna 50,
00187 Roma,
telefono 06 42 81 84 17,
fax 06 42 74 79 31

Visitateci sul nostro sito Internet:
<http://www.carocci.it>

Naves plenis velis euntes

A cura di Attilio Mastino,
Pier Giorgio Spanu, Raimondo Zucca



Carocci editore

In copertina: rielaborazione grafica da coppa attica a figure nere con i pirati Thyrranoi trasformati in delfini da Dionisos (fonte: Archivio *curriculum* di Archeologia subacquea dell'Università degli Studi di Sassari).

1^a edizione, maggio 2009
© copyright 2009 by
Carocci editore S.p.A., Roma

Realizzazione editoriale: Omnibook, Bari

Finito di stampare nel maggio 2009
dalla Litografia Varo (Pisa)

ISBN 978-88-430-4856-4

Riproduzione vietata ai sensi di legge
(art. 171 della legge 22 aprile 1941, n. 633)

Senza regolare autorizzazione,
è vietato riprodurre questo volume
anche parzialmente e con qualsiasi mezzo,
compresa la fotocopia, anche per uso interno
o didattico.

Porti e approdi dell'antica *Sulcis*

di *Piero Bartoloni*

La città di *Sulky*¹ deve la sua incredibile fortuna commerciale, che la portò già nell'VIII secolo a.C. a primeggiare sul Mediterraneo centrale e a sopravvivere a numerose sventure, non solo alla sua ubicazione in una regione ricca di risorse naturali, ma anche e soprattutto al suo eccellente porto, che le permise di intrattenere rapporti commerciali con tutti i principali centri rivieraschi di questo mare². Nel corso degli ultimi decenni, l'insediamento è stato oggetto di attenzione da parte di molti studiosi, tra i quali soprattutto Ferruccio Barreca³ e Sabatino Moscatti⁴, ma il suo porto e la zona costiera, tranne rarissimi casi⁵, non hanno mai destato lo stesso interesse.

L'isola di Sant'Antioco è la maggiore tra le due che compongono l'arcipelago del Sulcis (FIG. 8.1)⁶ ed è collocata all'estremo Sud-Ovest della Sardegna. Per quanto riguarda la navigazione, si tratta di una posizione particolarmente felice poiché è ubicata esattamente sulla linea di demarcazione che separa il Canale di Sardegna dal Mar di Sardegna. Con queste due definizioni le marinerie indicano rispettivamente il tratto di mare che dalla Sardegna meridionale giunge fino alla costa della Tunisia e quello che invece abbraccia la costa occidentale della Sardegna e verso ovest giunge in prossimità dell'arcipelago delle Baleari. Questa divisione tra Canale e Mar di Sardegna non è né casuale né fittizia o artificiale, ma si basa su differenze climatiche e meteorologiche ben precise. Infatti, come è noto a pescatori e diportisti della zona, spesso quando nella zona di Calasetta e nella laguna di Sant'Antioco, che geograficamente fanno parte del set-

1. Sul centro fenicio, punico e romano di *Sulky* cfr. R. ZUCCA, *Insulae Sardiniae et Corsicae. Le isole minori della Sardinia e della Corsica nell'antichità*, Roma 2003, pp. 200-74 e da ultimo P. BARTOLONI, *Il museo archeologico comunale "Ferruccio Barreca" di Sant'Antioco*, Sassari 2007, pp. 12-63. Ringrazio l'amico Enrico Pittoni, profondo conoscitore dell'isola di Sant'Antioco, che ha contribuito a questo lavoro con preziosi consigli.

2. P. BARTOLONI, *Per la cronologia dell'area urbana di Sulky*, «QuadCagliari», 21, 2004, pp. 51-5; ID., *Nuove testimonianze sui commerci sulcitani*, in *Mozià-XI*, Roma 2005, pp. 563-78; ID., *Nuovi dati sui Fenici e i Cartaginesi a Sulky*, in *L'Africa romana*, vol. XVII, in corso di stampa.

3. F. BARRECA, *La civiltà fenicio-punica in Sardegna*, Sassari 1986.

4. S. MOSCATTI, *Italia punica*, Milano 1986, pp. 240-3.

5. G. SCHMIDT, *Antichi porti d'Italia*, «L'Universo», 45, 1965, pp. 239-42; P. MELONI, *La costa sulcitana in Tolomeo* (Geogr., III, 3, 3), in V. SANTONI (a cura di), *Carbonia e il Sulcis. Archeologia e territorio*, Oristano 1995, pp. 311-2; A. MASTINO, P. G. SPANU, R. ZUCCA, *Mare Sardum. Mercè, mercati e scambi marittimi della Sardegna antica*, Roma 2005, pp. 174-7.

6. Questa illustrazione, così come le altre che corredano il testo, è opera del Département de la Marine et des Colonies francese ed è tratta da una carta nautica levata nel 1842 e pubblicata nel 1845.

tore Mar di Sardegna, soffia un leggero maestrale, a Capo Sperone e nel Golfo di Palmas, che invece appartengono al settore del Canale di Sardegna, spira una debole brezza di scirocco. Ben si comprende dunque come le antiche marinerie fossero avvantaggiate da queste particolari caratteristiche meteorologiche e climatiche che rendevano il porto facilmente raggiungibile.

In epoca fenicia e punica, quindi nel I millennio a.C., la morfologia del territorio, soprattutto per quel che concerne le coste, era sensibilmente diversa da quella attuale. Innanzi tutto, nelle regioni attualmente palustri il mare entrava con maggiore ampiezza e profondità, mentre nei tratti rocciosi della costa la terra emergeva di circa 1,5 m rispetto all'attuale livello del mare⁷. Pertanto, ne deriva che nella zona dell'istmo alcune isolette erano inesistenti e gli spazi tra le antiche lingue di terra erano maggiori. Del resto, gran parte dell'attuale interro della laguna è dovuto alle rovinose alluvioni del Rio Palmas. Tuttavia, questa striscia di terra che unisce l'isola di Sant'Antioco alla Sardegna è presente fin dall'epoca preistorica, vista la presenza di capanne di raccoglitori di conchiglie di età neolitica e soprattutto di due menhir. In ogni caso, è probabile che la laguna di Sant'Antioco, almeno in età storica, non sia stata abbastanza profonda da permettere la navigazione di imbarcazioni più grandi di una semplice barca.

A chi giunge per la prima volta a Sant'Antioco percorrendo la strada che si snoda lungo l'istmo costeggiando le lagune salmastre non sfuggirà di certo la posizione ideale dell'abitato. Questo è disposto sul fianco orientale digradante di una linea di basse colline, che corrono parallele a rilievi appena più eminenti, e si affaccia su un braccio di mare apparentemente tranquillo, racchiuso com'è tra coste basse ma non distanti tra loro. Ma all'osservatore attento non sfuggirà che questo braccio di mare, noto con il nome di Laguna di Sant'Antioco, sul quale si affaccia l'abitato omonimo, è orientato con la bocca verso nord-nord-est. Questo orientamento è caratteristico dei venti dominanti in questa zona della Sardegna. Infatti, all'infuori di qualche colpo di greco, da nord-est, o di libeccio, da sud-ovest, chi gestisce la vita sul mare è il maestrale, che nascendo in Provenza, presso le foci del Rodano, percorre tutto il Mediterraneo dall'alto verso il basso e sferza le coste occidentali della Corsica e della Sardegna. Quando invece la bassa pressione si colloca nel cuore del Nord-Africa, inizia a soffiare lo scirocco da sud-est. Attualmente non è noto se vi fosse una via d'acqua navigabile e quale fosse il possibile collegamento tra il bacino meridionale e quello settentrionale, ma è possibile che esistesse un passaggio navigabile tra il Golfo di Palmas e la laguna. Il cosiddetto ponte romano, le cui sole arcate risalgono a quel periodo e transitabile fino al 1948, dimostra che vi era un'osmosi, ma non certo tale da permettere il passaggio di naviglio di stazza maggiore a quella di un "ciu"⁸, tipico piccolo natante locale.

L'istmo che attualmente collega Sant'Antioco alla Sardegna giunge circa a metà della costa orientale dell'isoletta e contribuisce a formare due bracci di ma-

7. J. BONETTO, A. R. GHIOTTO, A. ROPPA, *Le variazioni della linea di costa e l'assetto insediato nell'area del foro di Nora tra età fenicia e età romana*, in *L'Africa romana*, vol. XVII, cit.

8. Si tratta di un'imbarcazione a fondo piatto della lunghezza di 6-7 m e della larghezza inferiore ai 2, con prua e poppa assottigliate.

re abbastanza ampi. Dunque, a nord è collocata la laguna, mentre a sud si apre il Golfo di Palmas. Questo golfo è noto fin dall'antichità alle marinerie del mondo mediterraneo, poiché è sufficientemente ampio da consentire la manovra a una flotta di navi a vela e abbastanza protetto da impedire al vento di alzare pericolosamente il moto ondoso. Inoltre, l'insenatura ha un fondale di poseidonie che digrada in modo abbastanza costante, la cui profondità all'apertura meridionale non supera i 20 m e permette dunque un ancoraggio sicuro e non troppo profondo, condizione questa determinante fino all'entrata in uso dell'argano elettrico.

Appunto per queste sue caratteristiche favorevoli, il Golfo di Palmas (FIG. 8.2) fu teatro di eventi storici considerevoli e spesso determinanti, quali ad esempio la battaglia navale tra Cartaginesi e Romani nel corso della prima guerra punica⁹. Sulley infatti fece parte del teatro delle operazioni e in particolare di un importante scontro navale nel corso della stessa guerra. Da quanto ci è tramandato nella narrazione dello storico Zonara¹⁰, l'ammiraglio cartaginese Annibale, che aveva stanziato la sua flotta nel *Portus Sulcitanus*, verosimilmente il Golfo di Palmas, subì nel 258 a.C. una dura sconfitta in mare contro il console Gaio Sulpicio Patercolo. Il comportamento di Annibale, giudicato imbelles dai propri soldati per aver abbandonato gran parte della flotta in mano ai nemici ed essersi rifugiato in città, fu punito con la morte. Zonara, come anche il greco Polibio e il romano Livio, tramanda addirittura che l'ammiraglio fu crocefisso, mentre Orosio scrive che fu lapidato. La sconfitta cartaginese dovette costituire un avvenimento talmente inconsueto che il Senato romano concesse a Sulpicio Patercolo gli onori del trionfo il 6 ottobre del 258 a.C. Poco tempo dopo, comunque, la superiorità navale dei Cartaginesi prevalse allorché in un nuovo attacco all'isola entrò in azione il generale punico Annone, infliggendo una dura sconfitta alla flotta romana.

Oltre alla battaglia citata, di queste acque risultano poche e sommarie notizie¹¹. Infine, si ricordano lo sbarco dell'esercito aragonese nel XIV secolo e, verso la fine del secolo successivo, la sosta che Carlo V, imperatore di Spagna, fece durante il suo viaggio alla conquista di Tunisi. Infine, questo golfo, assieme a quello di Porto Conte presso Alghero, fu l'ancoraggio preferito dall'ammiraglio inglese Horatio Nelson, vincitore della flotta napoleonica ad Abukir e a Trafalgar. Rilievi finalizzati alla navigazione a scopo militare furono effettuati dalla Royal Navy nella zona tra il 1826 e il 1827¹² e, successivamente, dal Département de la Marine nel 1842 e pubblicati nel 1845 e nel 1846¹³.

In ogni caso, occorre distinguere tra porto e rada. Infatti, mentre la Laguna di Sant'Antioco ospitava un vero e proprio porto, il Golfo di Palmas invece era ed è classificabile come *summer anchorage*, cioè come ancoraggio estivo o di buon tempo e certamente non come porto, poiché il vento talvolta, pur non creando disagi e rischi per la navigazione, non permette un attracco. Un solo punto della laguna è protetto dal soffiare dei venti ed è l'unico tratto di mare in

9. A. MASTINO, *Storia della Sardegna antica*, Nuoro 2005, p. 64.

10. ZON. VIII, 12.

11. MASTINO, SPANU, ZUCCA, *Mare Sardum*, cit., pp. 175-6.

12. W. H. SMYTH, *Sketch of the Present State of the Island of Sardinia*, London 1828 (trad. it. *Relazione sull'isola di Sardegna*, Nuoro 1998).

13. Da queste carte sono tratte le illustrazioni di questo contributo.

cui era ed è oggi possibile ancorare senza timore le imbarcazioni: si tratta dell'insenatura sulla quale si affaccia l'abitato e nella quale ancora attualmente insiste il porto peschereccio e turistico. Che questo braccio di mare corrisponda all'antico porto ci è confermato indirettamente dalla posizione dell'abitato di età fenicia, punica e romana e direttamente dalla sua coincidenza con il luogo in cui converge il canale navigabile. Il primo insediamento romano, messo in atto subito dopo il 238 a.C., attualmente compreso tra le vie Eleonora d'Arborea a sud, Cristoforo Colombo a est e Benedetto Croce a nord, si affaccia proprio su questo specchio d'acqua. Tuttavia, le attività di dragaggio effettuate negli anni Ottanta lungo la costa tra l'istmo e l'attuale porto turistico e peschereccio apparentemente non hanno dato risultati né fornito notizie.

In questo caso, si tratta di un luogo sicuro ove avvicinare la nave alla costa in totale sicurezza e permetterne l'attracco e la sosta. Nel caso del Golfo di Palmas, invece, siamo di fronte a un ampio braccio di mare sufficientemente protetto, nelle cui acque le navi possono sostare alla fonda, ma non possono attraccare. Si tratta di due concetti totalmente differenti, ben noti ai naviganti, per i quali i porti costituiscono i punti di partenza e di arrivo ove caricare e scaricare in autonomia uomini e merci, mentre le rade sono soprattutto dei luoghi di sosta sicura durante le traversie. I portolani antichi e moderni si rivolgevano prevalentemente non ai naviganti locali, ma a quelli in transito e la loro funzione era appunto quella di suggerire i luoghi di sosta temporanea (rade, golfi, cale, baie e quant'altro) e non i porti veri e propri, che erano invece i luoghi di destinazione.

È tradizione che l'attuale canale che percorre da nord a sud la Laguna di Sant'Antioco sia opera dei Fenici, tanto che ne ha ricavato appunto l'appellativo di "canale fenicio". In realtà, quello che oggi viene indicato con tale nome è un canale moderno, scavato *ex novo* subito dopo la seconda guerra mondiale. Lungo il tragitto di questo canale sono l'isolotto di Sa Barra e quello di Punt' e Trettu. Mentre quest'ultimo è visibile nella cartografia ottocentesca (FIG. 8.3), quello di Sa Barra è di recente acquisizione poiché prodotto dell'azione di scarica della draga.

Il vero canale fenicio invece era un altro fossato che anticamente seguiva la linea di costa. Il motivo va ricercato nella modesta profondità della laguna, che impediva il transito e la navigazione a navi di stazza e pescaggio considerevoli, e nella conseguente necessità di far giungere in porto il suddetto naviglio attraverso un canale navigabile. Lo stesso canale, troppo stretto e tortuoso e dunque non di certo percorribile a vela, doveva essere tracciato lungo la linea di costa, al fine di aprire lungo la costa stessa una strada cosiddetta alzaia, adatta cioè al transito dei gioghi di buoi addetti al traino delle navi. Durante il traino, un marinaio, sistemato a prora, per mezzo di una lunga pertica teneva scostata la nave. Inutile dire che il suddetto canale esiste ed è ampiamente descritto dai pescatori professionisti e dilettanti. Tuttavia, a causa dell'innalzamento del livello del mare, valutabile dalla prima età fenicia a oggi in poco più di 1,5 m, questo canale corre ben distante dall'attuale linea costiera. Il luogo più microscopicamente evidente è in località Sa Barra, cioè nella zona antistante l'isolotto di cui sopra, che coincide con il luogo ove sono i ruderi della presunta chiesa di San-

ta Isandra¹⁴. La località, che un tempo era un saliente di terra emersa aggettante verso est, oggi è totalmente sommersa e l'antico canale pertanto risulta ben distante dall'attuale litorale (FIG. 8.4). La presenza di questo saliente contribuiva a rendere ulteriormente sicuro il porto di *Sulky*, poiché lo proteggeva da greco e da tramontana, gli unici venti che oggi creano qualche traversia ai natanti attraccati.

L'acquata, operazione fondamentale che caratterizzava un porto degno di questo nome, era garantita da alcune sorgenti. Infatti, a circa 6 m di profondità scorreva e scorre ancora oggi una falda d'acqua dolce perenne, che attualmente sgorga sotto il livello del mare in prossimità del porticciolo turistico e alimentava l'unica fonte di approvvigionamento idrico cittadino. In quella che attualmente prende il nome di piazza Italia si trova una depressione con scale di accesso che viene comunemente denominata Fonte romana o *Is Solus*. In realtà si tratta di una testa di acquedotto o di una falda sorgiva captata le cui origini sono molto antiche, forse addirittura precedenti alla conquista romana della Sardegna. La quota nella quale attualmente si apre la fontana, a 3 m di profondità rispetto all'attuale livello della piazza, rappresenta dunque l'antico piano di calpestio praticabile in età punica e romana. A nessuno sfuggirà l'importanza di una fonte pubblica già disponibile in età così antica. Occorre infatti ricordare l'importanza dell'acqua dolce per l'antica marineria e occorre anche notare che l'antico porto era praticamente adiacente alla succitata Fonte romana. Tuttavia, l'aspetto attuale dell'impianto idrico nulla ha di romano né di antico, poiché si tratta di un rimaneggiamento eseguito nella prima metà del secolo scorso.

Un'ulteriore sorgente, chiamata *Su Piri de Santu Francisco*, era ubicata in una località denominata piazzale San Francesco. Che il luogo fosse connesso con la marineria è confermato dalla vicinanza di questa sorgiva con il luogo attualmente occupato dalla chiesa di San Pietro. Con il termine nell'area antiochense *piri* veniva e viene comunemente indicata una vena o uno stagno, che costituiscono, comunque, una riserva d'acqua. Il toponimo compare anche al diminutivo nell'area della necropoli punica a est del castello sabauda di *Su Pisu*: infatti quel particolare settore della necropoli viene indicato con il nome di *Is Pirixeddus*, toponimo che vuole ricordare i tafoni trachitici che per gran parte dell'anno conservavano l'acqua. Una di queste cavità è ancora oggi visibile nel settore settentrionale dell'area del *tofet*.

Nell'isola è presente un ulteriore buon ancoraggio, che ha dato origine all'abitato di Calasetta (FIG. 8.5). I documenti storici dell'isola tramandano che un primo tentativo di fondare un agglomerato urbano ove oggi sorge Calasetta fu effettuato non prima del 1774, subito prima della fondazione di Carloforte nell'isola di San Pietro¹⁵. Non si hanno notizie certe di una fondazione precedente ascrivibile a età fenicia o romana, ma la presenza di un porticciolo, per di più protetto da una piccola isola, oggi captata, permette di ritenere che sul luogo esistesse un fondaco di età ben più antica, forse fenicia, se non addirittura precedente. L'ipotesi nasce dalla collocazione topografica, che risulta affrontata a

14. Il toponimo viene pronunciato come tale, ma esistono altre versioni, quali *Isandara* o *Lisandra*, o, addirittura, al maschile, *Lisandru*: cfr. ZUCCA, *Insulae Sardiniae et Corsicae*, cit., pp. 212-4.

15. Ivi, pp. 279-87.

quella dell'insediamento di Inosim¹⁶ e separata da un canale non più ampio di 3 miglia. Si aggiunga che non è peregrina l'ipotesi che l'isoletta succitata, denominata Isolotto dei Francesi, che fungeva da antemurale del porticciolo, costituisse un nido di pirati micenei, al pari delle isole Rossa e Tuerredda, ubicate lungo la costa sulcitana¹⁷.

Dopo il porto di *Sulky* e l'ancoraggio di Calasetta, l'approdo più importante era quello di Maladroxia (FIG. 8.6), ubicato a sud dell'abitato, lungo la costa orientale dell'isola, caratterizzata in questo settore dalla presenza di una falda di durissima dolomia¹⁸. Il porticciolo era controllato fin dall'età protostorica dal nuraghe S'Ega Marteddu, torre polilobata che sorge sui rilievi immanenti sul settore nord-occidentale dell'ancoraggio¹⁹. Nella parte meridionale dell'insenatura di Maladroxia sbocca ancora oggi un fiumiciattolo che era fondamentale per l'antica navigazione, poiché era il punto più meridionale della Sardegna ove fosse possibile effettuare l'acquata. Ulteriore approvvigionamento d'acqua era possibile in un pozzo situato presso la spiaggia al centro dell'insenatura. All'estremo limite settentrionale della cala sgorga invece una sorgente sottomarina di acqua termale, sfruttata in età romana con un piccolo impianto balneare, oggi scomparso. Inoltre, la lingua sabbiosa sommersa al centro della cala avrà forse permesso di fare carena con sufficiente tranquillità.

Come si è già avuto modo di notare altrove²⁰, il toponimo, Maladroxia, è praticamente un calco dell'antico nome fenicio, che doveva essere *Malat Rosb* (MLT RŠ), letteralmente "Rifugio del Capo (Sperone)", cioè l'approdo sicuro più vicino al fondamentale punto che segna la divisione del Canale di Sardegna dal Mar di Sardegna²¹. D'altra parte, il termine fenicio *Malat* è lo stesso che ha dato origine al nome dell'isola di Malta, che, per la sua posizione in mezzo al Mediterraneo, costituiva un rifugio per eccellenza²².

Inoltre, questo approdo era fondamentale anche perché dava accesso all'unica valle coltivabile della parte meridionale dell'isola, la valle di Cannai, e al-

16. Si tratta dell'attuale isola di San Pietro, antica Inosim, il cui significato è esplicitato dal toponimo latino e greco: *ivi*, pp. 275-6.

17. P. BARTOLONI, S. F. BONDÌ, S. MOSCATI, *La penetrazione fenicia e punica in Sardegna. Trent'anni dopo*, Roma 1997, p. 40.

18. R. PRACCHI, *Contributo allo studio dell'insediamento umano in Sardegna. La Sardegna sud-occidentale*, Cagliari 1960, pp. 15-6.

19. V. MARRAS, *Emergenze archeologiche extraurbane di età preistorica nel territorio del Comune di Sant'Antioco*, «QuadCagliari», 13, 1996, pp. 88-9.

20. BARTOLONI, *Il museo archeologico comunale*, cit., pp. 12-63.

21. ID., *La navigazione nel golfo di Oristano*, in AA.VV., *Emporikòs Kólpos. Il golfo degli empori*, Oristano 2005, pp. 9-13.

22. P. BARTOLONI, *L'età fenicia (VIII-VI secolo a.C.)*, in P. BARTOLONI, P. BERNARDINI, *I Fenici, i Cartaginesi e il mondo indigeno di Sardegna tra l'VIII e il III secolo a.C.*, «Sardinia, Corsica et Baleares Antiquae», 2, 2004, pp. 57-64; M. SZNICER, *Carthage et les anciens Maltais*, in AA.VV., *Carthage et les Autochtones de son empire au temps de Zama. Actes du Colloque International, Siliana-Tunis, 10-13 mars 2004*, in corso di stampa. L'ipotesi onomastica di una derivazione del nesonimo Malta dal greco *melas* è del tutto eziologica, solo apparentemente omofonica, non ha il minimo fondamento glottologico e, da ultimo, non trova il minimo riscontro geomorfologico. Infatti, come è ben noto a chi lo ha frequentato, l'arcipelago maltese è totalmente formato da zoccoli di roccia calcarea bianco-giallastra e la terra (*mélaina*, nera?) era talmente carente che, nel Settecento, era addirittura oggetto di commercio e veniva trasportata con navi provenienti dalla vicina Sicilia.

l'insenatura di Portu 'e su Trigu²³, il cui nome deriva dal vocabolo sardo campidanese *trigu* (grano), dominata dal grande nuraghe polilobato di Grutti Acqua. La valle, circondata di basse colline, in età nuragica, oltre che dai complessi di Grutti Acqua e di S'Ega Marteddu, a dimostrazione del suo interesse, era potentemente difesa e circondata da altri dodici nuraghi, cioè un numero più che considerevole di torri.

A sud di Maladroxia si apre la spiaggia di Co' 'e Coaddus, aperta a est-sud-est e protetta da sud dal promontorio di Turri, sormontato da una torre spagnola. La spiaggia non fornisce ormeggio sicuro, ma offre un ancoraggio temporaneo in caso di traversie dai quadranti settentrionali. Tutta la costa tra Capo Sperone e Maladroxia nel dicembre del 1793 fu oggetto di reiterati tentativi di sbarco da parte della flotta francese al comando dell'ammiraglio Truguet. Le operazioni furono effettuate con il concorso di alcune barche cannoniere, i cui relitti emergono talvolta dalle sabbie dei fondali prossimi alla costa. Due cannoni appartenenti forse a imbarcazioni di questo tipo furono recuperati rispettivamente nel 1981²⁴, in prossimità di Capo Sperone, a sud-ovest della località di Turri, e nel 1982, nella zona di Is Pruinis²⁵, a nord di Maladroxia²⁶. Il cannone rinvenuto a Turri attualmente è ospitato all'interno del Forte Su Pisu²⁷, alla sommità dell'abitato, mentre l'altro giace divorato dalla ruggine alle pendici occidentali dello stesso edificio. Il presumibile munizionamento di quest'arma da fuoco, costituito da palle di ferro ormai in frammenti, è accatastato sul retro dell'edificio che fino ai primi anni Ottanta era adibito ad Antiquarium²⁸.

Malgrado il nome, non è un porto la località denominata Portu Sciusciau, il cui significato è "decaduto", "disfatto", "non più in uso". Si tratta di un'insenatura che si incunea nella costa alta e precipite ed è aperta a libeccio (FIG. 8.2), con tutte le conseguenze del caso. L'insenatura può costituire un ricovero di fortuna per una piccola imbarcazione durante le traversie da nord-ovest. Tuttavia, il fondo dell'insenatura è costituito da crolli rocciosi e non consente un ancoraggio sicuro. Per di più, nel retroterra non esistono centri abitati di riferimento e l'unico luogo abbastanza vicino è il semaforo che sorge a quota 176 m su un'altura alle spalle di Capo Sperone e che è più facilmente raggiungibile per altre vie.

23. Il nome sottenderebbe l'originaria esistenza di un porto, ma in realtà si tratta di una insenatura stretta e con rive precipiti, che non garantisce nessuna sicurezza. Del resto, anche lungo la costa orientale del Golfo di Palmas esiste un'ulteriore insenatura omonima, che presenta le stesse caratteristiche morfologiche.

24. Il cannone, del tipo lungo e di piccolo calibro, cosiddetto da caccia, fu rinvenuto da un pescatore, tal Caredda, e apparteneva a un supposto "galeone", probabilmente una barca cannoniera, recentemente riemerso dalle sabbie del fondale e controllato nell'aprile del 2008 dal Nucleo sommozzatori di Cagliari dell'arma dei carabinieri.

25. La località è stata teatro di ulteriori ritrovamenti subacquei, tra i quali una nave romana della prima età imperiale: cfr. ZUCCA, *Insulae Sardiniae et Corsicae*, cit., p. 223.

26. Il cannone apparteneva verosimilmente a un'ulteriore barca cannoniera, della lunghezza di 18 m, probabilmente insabbiata e abbandonata durante il tentativo di sbarco del 1793, e fu rinvenuto e recuperato da Michel Cassien, professore di Fisica in un liceo francese, coadiuvato da un'équipe della quale faceva parte Ignazio Mannai.

27. BARTOLONI, *Il Museo archeologico comunale*, cit., pp. 33-6.

28. Ivi, pp. 7-8.

Risalendo la costa occidentale verso nord si incontrano in successione tre insenature. La prima, più meridionale, è denominata Portu 'e su Trigu già citato più sopra, mentre la successiva insenatura è chiamata Cala Sapone o Saboni (FIG. 8.2), toponimo di origine non chiara. Vista l'assonanza, per pura ipotesi si potrebbe ritenere che il nome derivi dal termine *Safon*, epitetto di una divinità maschile tra l'altro venerata a Tiro, che probabilmente indicava il Baal residente nei monti del Libano e quindi a nord rispetto alla città fenicia²⁹. Tuttavia, se ciò linguisticamente non è assolutamente certo, occorre considerare che, per di più, la località di Cala Sapone è ubicata a sud-ovest dell'antica *Sulky*. Resta la considerazione che la cala era sede della principale tonnara dell'isola e che era già frequentata *ab antiquo*, in età calcolitica, come dimostra la presenza di due *domus de janas*³⁰, e nella successiva età nuragica, vista la presenza del nuraghe polilobato Gianni Efisi³¹.

Questa tonnara, assieme a quella di Spiaggia Grande, della quale si tratterà in seguito, costituisce un ulteriore non trascurabile indizio della presenza fenicia. Infatti, si è potuto notare che le tonnare, ufficialmente in attività tra il XVII e il XIX secolo d.C., ma ormai quasi tutte in disuso, in realtà erano state realizzate almeno nella prima età fenicia e oggi nascondono le pur labili vestigia di antichi insediamenti³². Le tonnare in esercizio in Sardegna nel corso del tempo sono state ben ventiquattro³³ e tra queste nove sono ubicate nel circondario dell'arcipelago sulcitano³⁴.

Anche in questa sede desidero porre l'accento sull'importanza economica del tonno in ambiente fenicio e punico e ritengo che gli impianti per la pesca del tonno, al pari dei porti naturali, abbiano concorso a condizionare la scelta dei luoghi per le fondazioni delle nuove città fenicie. È anche possibile che le tonnare siano entrate in funzione in età precoloniale e che abbiano costituito una base alimentare di primaria importanza per l'espansione commerciale verso l'Occidente³⁵.

Infatti, a ben vedere, tutti gli impianti di pesca del tonno noti sorgono in prossimità di insediamenti anche precoloniali, quali ad esempio quelli dell'Argentiera o di Capo Marrargiu, o nell'area urbana delle stesse città fenicie, alle quali hanno dato probabile origine, quali quelli di Portoscuso e di *Tharros*, oppure nelle immediate vicinanze di agglomerati urbani, al cui sviluppo economi-

29. P. XELLA, *Baal Hammon. Recherches sur l'identité et l'histoire d'un dieu phénico-punique*, Roma 1991, pp. 155-64.

30. Da una di queste due sepolture ipogee provengono probabilmente sei lame di pugnale in rame, donate da un anonimo collezionista e attualmente conservate nel Museo archeologico di Sant'Antioco.

31. MARRAS, *Emergenze archeologiche extraurbane*, cit., pp. 89-90.

32. P. BARTOLONI, *Le più antiche rotte del Mediterraneo*, «Civiltà del Mediterraneo», 2, 1991, pp. 9-15.

33. AA.Vv., *Flumentorgiu (Port 'e Prama). Storia di una tonnara*, Oristano 1989.

34. Si tratta degli stabilimenti di Punta Menga, Cala Sapone, Punta Negra, Spalmatore, Cala Vinagra, Isola Piana, Portoscuso, Porto Paglia e Cala Domestica.

35. In definitiva, il tonno, con la sua pesca stagionale – in Sardegna il fulcro è dalla metà di maggio alla metà di luglio –, può avere svolto il ruolo e avuto la stessa funzione che ebbero i cereali nel ben noto periplo del continente africano organizzato dal faraone Necaio (HDT. IV, 42).

co hanno fortemente contribuito, quali quelli di *Sulky* o Inosim. Non è un caso, infatti, che negli strati di età fenicia dell'area archeologica del cosiddetto Croniario siano state rinvenute quantità considerevoli di lische di esemplari immaturi di *Thunnus thynnus* (tonno rosso o tonno di corsa).

Proseguendo nell'analisi delle coste antiochensi occorre segnalare che la terza e ultima insenatura della costa occidentale dell'isola è costituita da Cala Lunga. Come suggerisce il toponimo, si tratta letteralmente di una sorta di fiordo imbutiforme esposto a ovest, dovuto all'azione millenaria di una fiumara. Pertanto la cala ha un fondo sabbioso poco profondo e le strette pareti ne sconsigliano l'ancoraggio anche temporaneo.

Risalendo la costa occidentale, alta e precipite, si giunge fino al promontorio denominato Punta Nera o Punta Maggiore, che segna l'inizio della costa settentrionale dell'isola, in prossimità dello scoglio dal nome sintomatico e minaccioso di Mangiabarche.

Doppiato il promontorio sul quale sorge l'antica tonnara, si apre la vasta insenatura cosiddetta di Spiaggia Grande, totalmente inadatta all'ancoraggio poiché molto esposta, eccezion fatta per il braccio di mare antistante gli edifici della tonnara, ridossato unicamente dal maestrale. Segue la cosiddetta Spiaggia delle Saline, antico golfo parzialmente interrato con un settore lagunare anche anticamente utilizzato come salina e come approdo verso l'isola di San Pietro, come si evince dalla presenza dei due soli nuraghi collocati nella parte settentrionale dell'isola di Sant'Antioco. Si tratta delle torri erette rispettivamente sul Bricco delle Piane e, più distante, sul Bricco Scarperino, che, nell'approccio dal mare, appaiono allineate all'ancoraggio.

Ultima insenatura è quella che si apre verso nord, affiancata a ovest del rilievo che accoglie l'abitato di Calasetta e che attualmente viene denominata Spiaggia Sottotorre o Spiaggia Piccola. Come è evidente, la cala non offre nessuna protezione e nessuna sicurezza. Doppiata Calasetta e il suo porto, la costa dell'isola prosegue verso est e verso il porto di *Sulky* tutta contornata da bassi fondali che impediscono qualsiasi approccio anche a natanti di modeste dimensioni.

Dal panorama esposto si evince come l'insediamento sulcitano si ponesse al centro delle rotte mediterranee e come la sua economia, legata soprattutto al mare e attiva e prospera per tutto il I millennio a.C. e per almeno la metà del millennio successivo, l'abbia aiutata a superare le peggiori traversie e i più duri eventi³⁶.

36. P. BARTOLONI, *Da Sulky a Sulci*, in F. CENERINI, P. RUGGERI (a cura di), *Epigrafia romana in Sardegna. Atti del I Convegno di studio (Sant'Antioco, 14-15 luglio 2007)*, Roma 2008, pp. 15-32.

FIGURA 8.1

L'arcipelago del Sulcis nel 1845 (archivio grafico dell'autore)

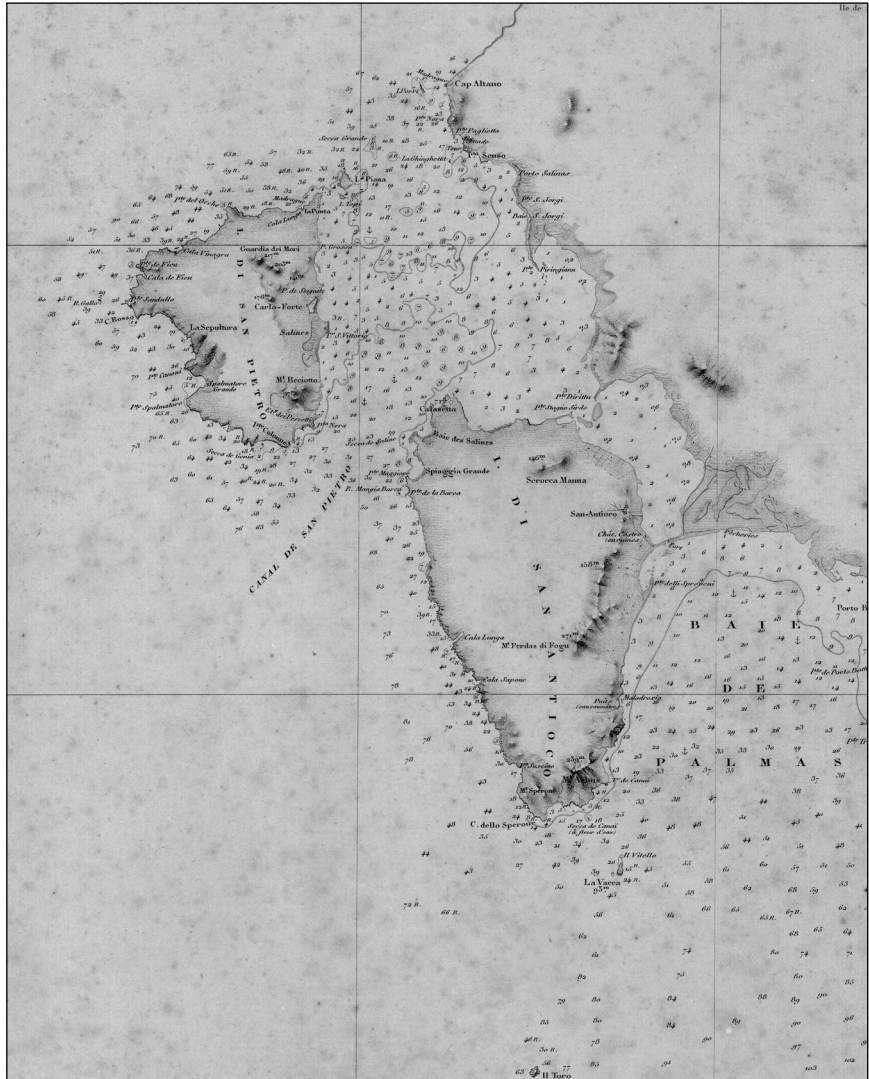


FIGURA 8.2
L'isola di Sant'Antioco nel 1845 (archivio grafico dell'autore)

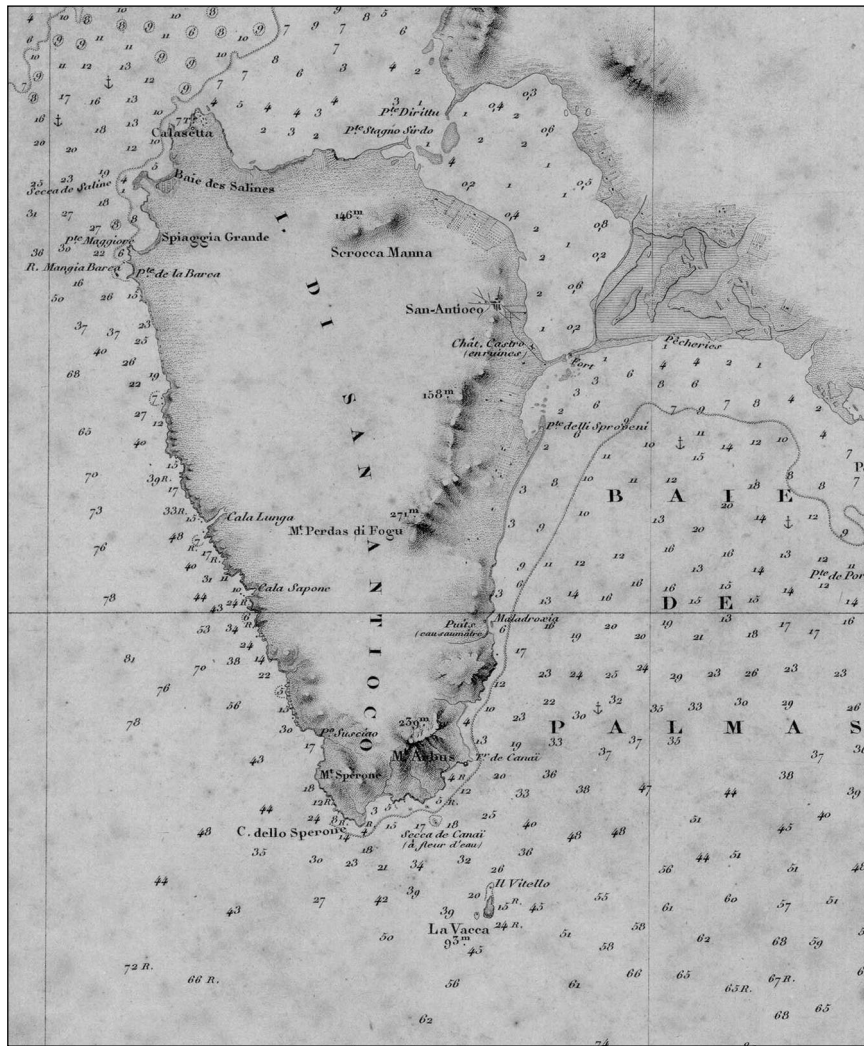


FIGURA 8.3

La laguna di Sant'Antioco nel 1845 (archivio grafico dell'autore)



FIGURA 8.4
La laguna di Sant'Antioco nel 1844 (archivio grafico dell'autore)

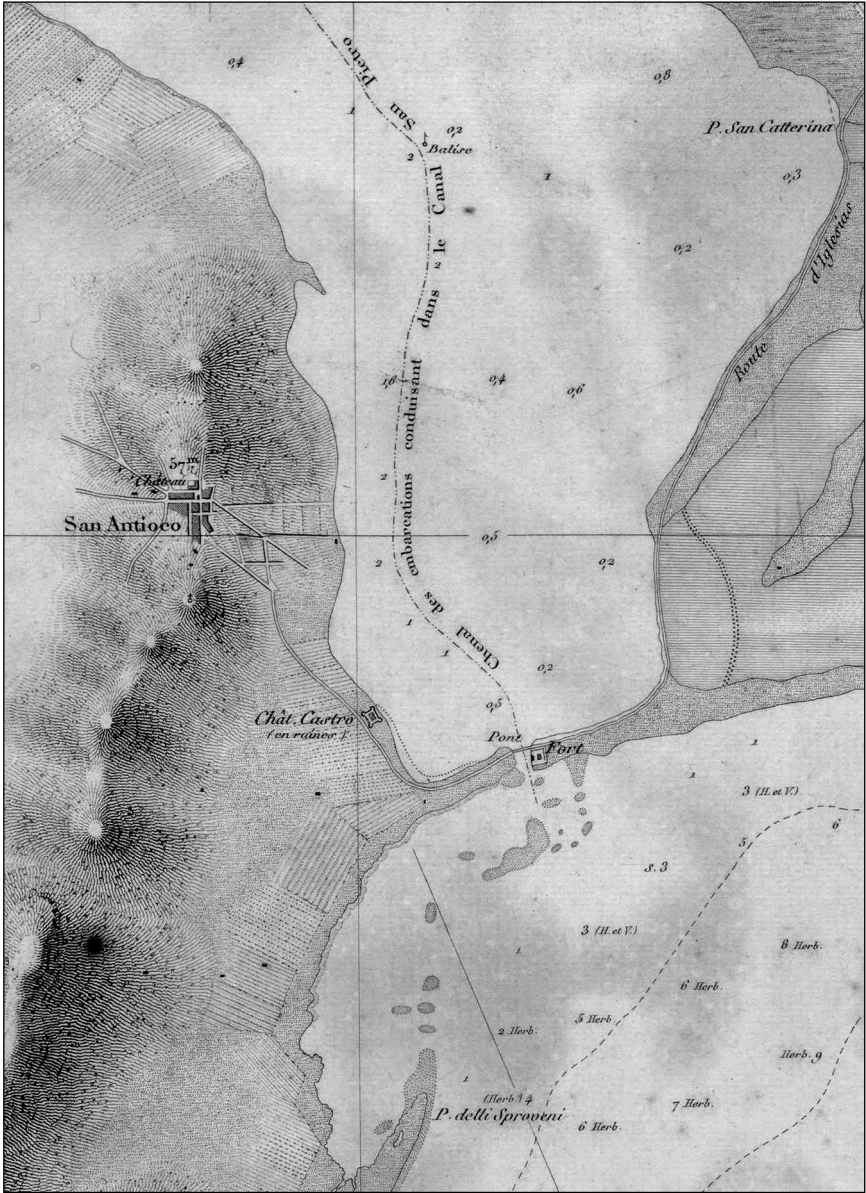


FIGURA 8.5
Calasetta nel 1844 (archivio grafico dell'autore)



FIGURA 8.6
Capo Sperone nel 1844 (archivio grafico dell'autore)

