



D'Oriano, Rubens (2002) *Relitti di storia: lo scavo del porto di Olbia*. In: *L'Africa romana: atti del 14. Convegno di studio*, 7-10 dicembre 2000, Sassari, Italia. Roma, Carocci editore. V. 2, p. 1249-1262: ill. (Collana del Dipartimento di Storia dell'Università degli Studi di Sassari. N. S., 13.2; Pubblicazioni del Centro di studi interdisciplinari sulle Province romane dell'Università degli studi di Sassari, 13.2). ISBN 88-430-2429-9.

<http://eprints.uniss.it/6325/>

Rubens D'Oriano

Relitti di storia: lo scavo del porto di Olbia

Le ipotesi ricostruttive sono fatte per essere sostituite da visioni migliori, ma non possiamo accettare e riteniamo addirittura disdicevole rinunciare alle ricostruzioni, magari per la paura di cadere nel genere del romanzo storico [...].

Lo scopo dell'archeologo non è quello di fotografare le misere condizioni in cui ci è stato lasciato l'antico mondo ma quello di arrivare a un racconto, a una rappresentazione di esso [...].

L'idea globale che ci siamo fatti... può suscitare nuove idee da parte di spiriti critici, capaci di invalidare, confermare o migliorare l'immagine [...].

La ricostruzione rappresenta a nostro avviso un aspetto fondamentale della questione morale per quanto attiene il nostro campo di studi¹.

Lo scavo

Il primo luglio 1999, nell'ambito della quotidiana attività di controllo che la sede di Olbia della Soprintendenza Archeologica per le province di Sassari e Nuoro effettua nei cantieri pubblici e privati della città (FIG. 1), durante un sopralluogo nell'area di realizzazione del tunnel di raccordo tra il porto e la viabilità extraurbana (FIG. 2) si constatava la presenza di legni di imbarcazioni romane e materiali mobili coevi in corrispondenza di piccole trincee per lo smaltimento dell'acqua di falda. Si procedeva quindi all'arresto dei lavori, eseguiti dall'ANAS, in uno spazio di 120x20 m, nel quale i materiali di superficie indicavano presenze archeologiche.

Da allora sono state condotte tre campagne di scavo (agosto-settembre 1999; giugno-ottobre 2000; febbraio-dicembre 2001) che hanno via via interessato buona parte dell'intero tracciato del tunnel (380x20x4 m di profondità media) giungendo ovunque fino al vergine.

Il lavoro è stato diretto da chi scrive, con la collaborazione di E. Riccardi (archeologia navale), G. Pietra (contesti e materiali campagna 2001) e G. Pisanu (contesti e materiali campagne 1999-2000)², e si è con-

1. A. CARANDINI, *Dieci anni fra Palatium e Sacra via*, in A. CARANDINI, P. CARAFA (a cura di), *Palatium e Sacra via-1*, «Bollettino di Archeologia» 31-33, 1995 (2000), pp. 17 ss.

2. I rilievi e le restituzioni grafiche dei relitti sono state effettuate da V. Gavini, le

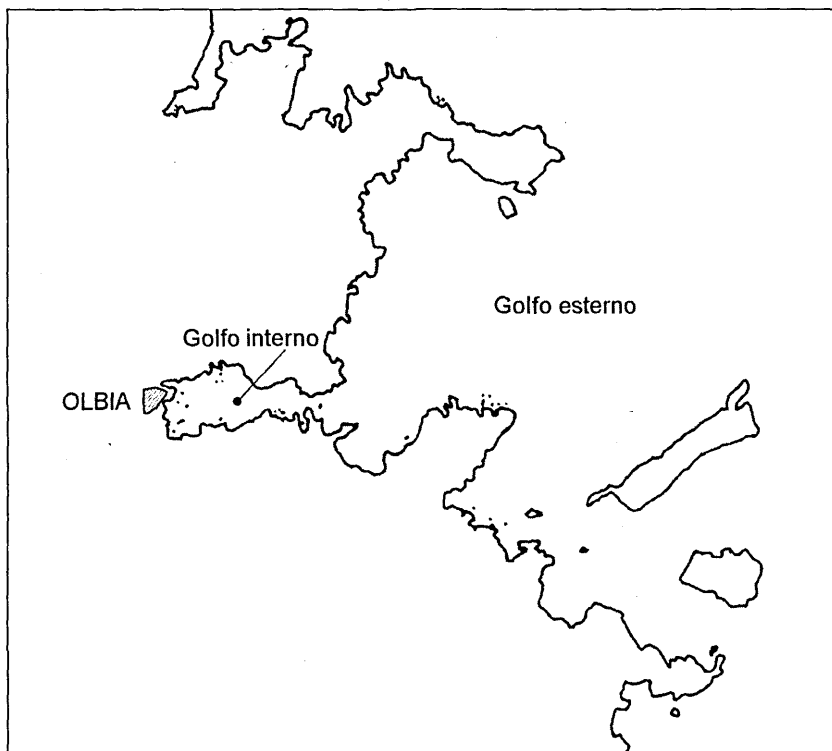


Fig. 1: Il golfo e la città antica di Olbia.

cluso il 20 dicembre 2001, con il rinvenimento di oltre 20 porzioni – tra molto grandi e molto piccole – di imbarcazioni antiche e la raccolta di una infinita quantità di materiale mobile (circa 600 cassette di materiale, pur drasticamente selezionato).

Già i soli dati dimensionali ora citati chiariscono che non è possibile in questa sede fornire nulla di più che una panoramica complessiva degli aspetti maggiormente rilevanti sul piano storico, per di più trattando appena per sommi capi le evidenze archeologiche sui quali essi si fondano. Non sfugge a chi scrive l'irritualità di tale procedura, ma la rilevanza dei risultati e l'eco che lo scavo ha avuto anche presso gli studiosi impongono di fornire senza altro indugio almeno questa nota preliminare, rimandando le argomentazioni di dettaglio ad altre più opportune occasioni. È

foto da E. Grixoni e E. Trainito. Le figure 1-5 qui edite sono rielaborazioni al computer di G. Puggioni.



Fig. 2: L'area di scavo e l'abitato antico.

pur vero che a volte si abusa della prassi delle notizie preliminari, tanto demonizzate da non essere nemmeno chiamate più così – con falso pudore che qui, come si vede, è bandito – ma pareva senz'altro più scorretto lasciare che la sfera della ricerca continuasse ad attingere notizie solo dai mass media.

Lo spazio dello scavo corrisponde all'attuale lungomare di via Principe Umberto e via Genova, che corre parallelamente al lato orientale delle mura di cinta della città antica, a una distanza di circa 90 m, ed è in parte antistante all'inizio del corso Umberto che dovrebbe coincidere con il *decumanus maximus* dell'Olbia romana³ (FIGG. 2 e 3). Si tratta di uno spazio che certamente in antico era uno specchio d'acqua limitrofo

3. D. PANEDDA, *Olbia nel periodo punico e romano*, Roma 1953, p. 46.

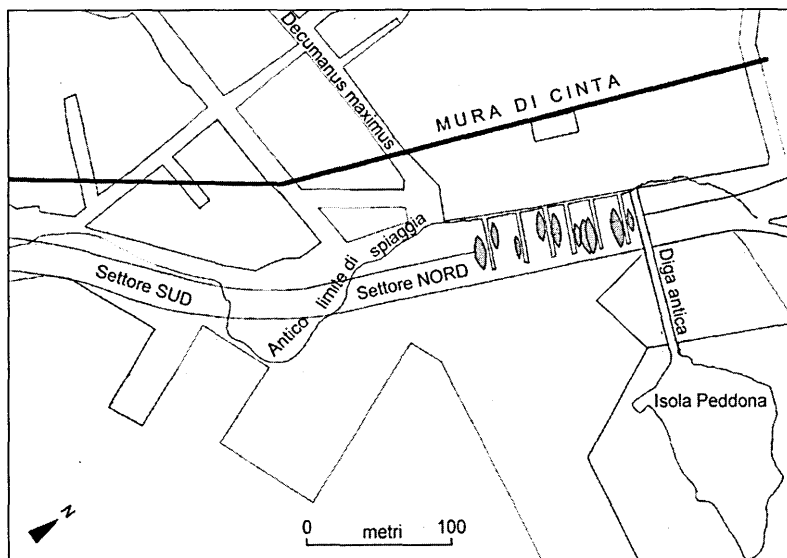


Fig. 3: Lo scavo.

alla linea di costa e utilizzato per attività portuale, come già suggeriva D. Panedda⁴, e come è avvalorato dai risultati dello scavo, che indicano addirittura in questa area il principale approdo della città antica almeno in età romana (cfr. *infra*), non a caso di fronte al *decumanus maximus*.

L'area non conserva, per buona parte, alcun tipo di stratigrafia archeologica di qualche attendibilità, come è comprensibile trattandosi di un fondale costituito da fango plastico per gran parte ossessivamente omogeneo e le cui dinamiche di tipo continentale e marino determinano, ancorché non particolarmente imponenti, periodici rimescolamenti di materiali di cronologia e origine molto diversa: oggetti gettati fuori bordo dalle navi perché deterioratisi durante il viaggio, perduti durante le operazioni di carico e scarico o comunque durante le soste in porto, rifiuti urbani, oggetti caduti in acqua dal lungomare per effetto di piogge torrenziali e simili.

Tuttavia le osservazioni sulla giacitura dei reperti concordano con l'interpretazione del movimento del fondale, in questa zona, fornita da specialisti del settore⁵. Il grafico (FIG. 4) descrive schematicamente la dinamica di movimento del fondale e dei materiali che esso contiene.

4. Ivi, pp. 60 s.

5. Si ringrazia vivamente il dott. Giovanni Tilocca, geologo, per la disponibilità a discutere, nelle sue frequenti visite allo scavo, le problematiche che qui si trattano. Anche alle sue preziose delucidazioni si deve lo schema esplicativo della FIG. 5.

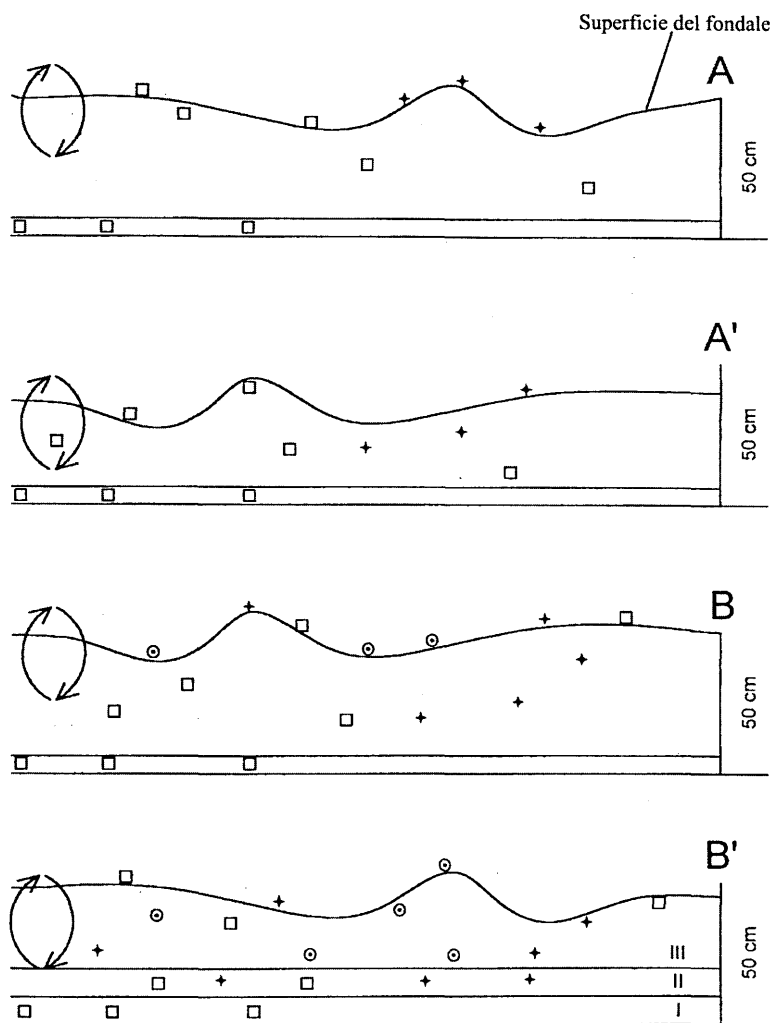


Fig. 4: Schema della dinamica dei reperti nel fondale.

In un momento A del tempo, quando già giacciono sotto e sulla superficie del fondale reperti X (quadratini), pervengono sulla superficie materiali Y (stelline). A questo punto la dinamica continentale/marina (piogge torrenziali ecc.) oltre ad apportare materiale solido (fango ecc.) rimescola il fondale, ma il fenomeno non può interessare, per motivi legati alla idrogeologia locale, una profondità superiore in genere ai 50 cm circa (FIG. 4 fase A). In seguito a ciò affiorano sulla superficie del fondale

alcuni reperti X (quadratini) che stavano sotto e vanno giù alcuni reperti Y (stelline) che giacevano sulla superficie, ma essi non possono oltrepassare i 50 cm circa di profondità (FIG. 4 fase A').

In un momento B del tempo, sulla superficie del fondale si sommano, a X e Y già presenti, anche reperti Z (cerchietti) (FIG. 4 fase B). I fenomeni continentali/marini apportano e rimescolano ancora e portano in superficie parte di X e Y, strappandoli da profondità non superiori ai 50 cm circa, e trascinano giù – sempre non oltre i 50 cm circa – parte dei reperti Z (FIG. 4 fase B').

Con l'andare dei secoli lo spessore di fanghi sulla roccia si incrementa per gli apporti da terra e in esso i reperti, come è stato facile osservare in scavo, si sovrappongono dal basso in alto secondo lo schema descritto: i più antichi (X) sono "passanti" in senso verticale, cioè si ritrovano sempre anche alle quote superiori, mentre quelli più recenti, in senso relativo (Y e Z), non oltrepassano certe profondità. Si potranno quindi distinguere, per quote, tre "tagli": I, con solo materiale X; II, con solo X e Y; III, con X-Y-Z (FIG. 4 fase B'), ognuno "datato" dai reperti più recenti⁶. Ciò consente di fornire indicazioni attendibili circa la cronologia dei numerosi relitti rinvenuti, datati appunto tenendo presenti i materiali più recenti ad essi strettamente adiacenti sopra, sotto, di lato.

Non è possibile approfondire ulteriormente in questa sede le svariate difficoltà archeologiche, di conservazione e di metodo di scavo che l'intervento ha comportato, ma si cercherà di fornire un'anticipazione, per quanto provvisoria essendo lo scavo appena concluso e i dati e i materiali in corso di elaborazione e studio, dei risultati complessivi sul piano della topografia e della storia della città.

La sequenza storica

Per comodità espositiva si differenzierà lo spazio indagato in settori sud e nord (più correttamente sud-ovest e nord-est, ma si è preferito non modificare i nomi convenzionali usati nella documentazione di scavo), come definiti dalla presenza in antico di una lingua di terra, sporgente dalla linea di costa, che separava in due il fronte portuale urbano e presso la quale era ubicato nella prima età imperiale un cantiere navale (FIG. 3)⁷.

6. Questo sistema ha consentito di individuare anche, per esempio, le pendenze del fondale da terra verso mare, poi confermate dalle pendenze mostrate dalle differenze delle quote di giacitura delle estremità dei relitti.

7. Nella figura 3 non vengono visualizzati relitti rinvenuti nel settore sud (cfr. *infra* nota 15) perché si è data precedenza, ad elaborazione dei dati ancora in corso, a quelli del settore nord in quanto più rilevanti sul piano storico.

In sequenza cronologica, scarsi ma importantissimi sono i reperti relativi alla frequentazione arcaica del sito di Olbia, frequentazione che solo da poco è uscita dalle nebbie del mito nelle quali la confinavano le fonti letterarie⁸: non solo sono testimoniati materiali di fine VI secolo a.C. (una sorprendente testina in terracotta di stile ionico) ma addirittura di VIII e VII secolo a.C. (collo di brocchetta fenicia di provenienza orientale, frammento di anfora Bartoloni A1, ecc.).

La documentazione diventa massiccia tra fine IV-inizi III secolo a.C., in seguito alla fondazione urbana punica, e fino alle soglie dell'età imperiale vengono utilizzati entrambi i settori, nord e sud, del fronte portuale, forse con una certa predilezione per quello meridionale alla luce delle incidenze di attestazione dei materiali.

Nel I secolo d.C. sembra ancora preferito il settore meridionale, che fu quasi completamente abbandonato, assieme alla parte principale del cantiere navale ubicato presso la lingua di terra che separa i due settori nord e sud, dopo l'età neroniano-vespasiana in seguito a un "disastro" naturale per ora non meglio definibile (alluvione?), testimoniato dagli unici veri contesti di tutto lo scavo: uno spessore di fango non distinguibile dal resto dell'interro, ma contenente una enorme quantità di materiale esclusivamente di quella cronologia, compresi due relitti⁹ (uno dei quali presso il cantiere navale), e sparso su una vastissima superficie dal cantiere all'estremità sud-orientale dello scavo.

L'attività portuale si concentrò dal II secolo d.C. quasi esclusivamente nel settore settentrionale, chiuso a nord-est (forse proprio ora) da una lunga diga collegante la terraferma all'isola Peddona, visibile ancora un secolo fa¹⁰ (FIG. 3).

Nel V secolo d.C. si verificò un secondo disastro, che causò l'affondamento di almeno dieci navi onerarie, di dimensioni originarie variabili dai 15 ai 30 m, colate a picco alla stessa profondità in acqua bassa, parallele fra di loro e ortogonalmente alla vicina linea di costa e alle mura di cinta, quindi quando erano ormeggiate in porto, probabilmente lungo pontili lignei dei quali si rinvencono di tanto in tanto i resti (FIGG. 3 e 5)¹¹. Circa i carichi e le dotazioni di bordo, non è affatto facile dedurre se mate-

8. R. D'ORIANO, *Olbia e la Sardegna settentrionale*, in P. BERNARDINI, P. G. SPANU, R. ZUCCA (a cura di), *Mâche. La battaglia del Mare Sardonio. Studi e ricerche*, Cagliari 2001, pp. 205 ss.

9. Non visualizzati nella figura 3.

10. PANEDDA, *Olbia nel periodo punico e romano*, cit., p. 126 e tav. fuori testo.

11. Nelle figure 3 e 5 le sagome dei pontili sono rese in modo schematico del tutto indicativo.

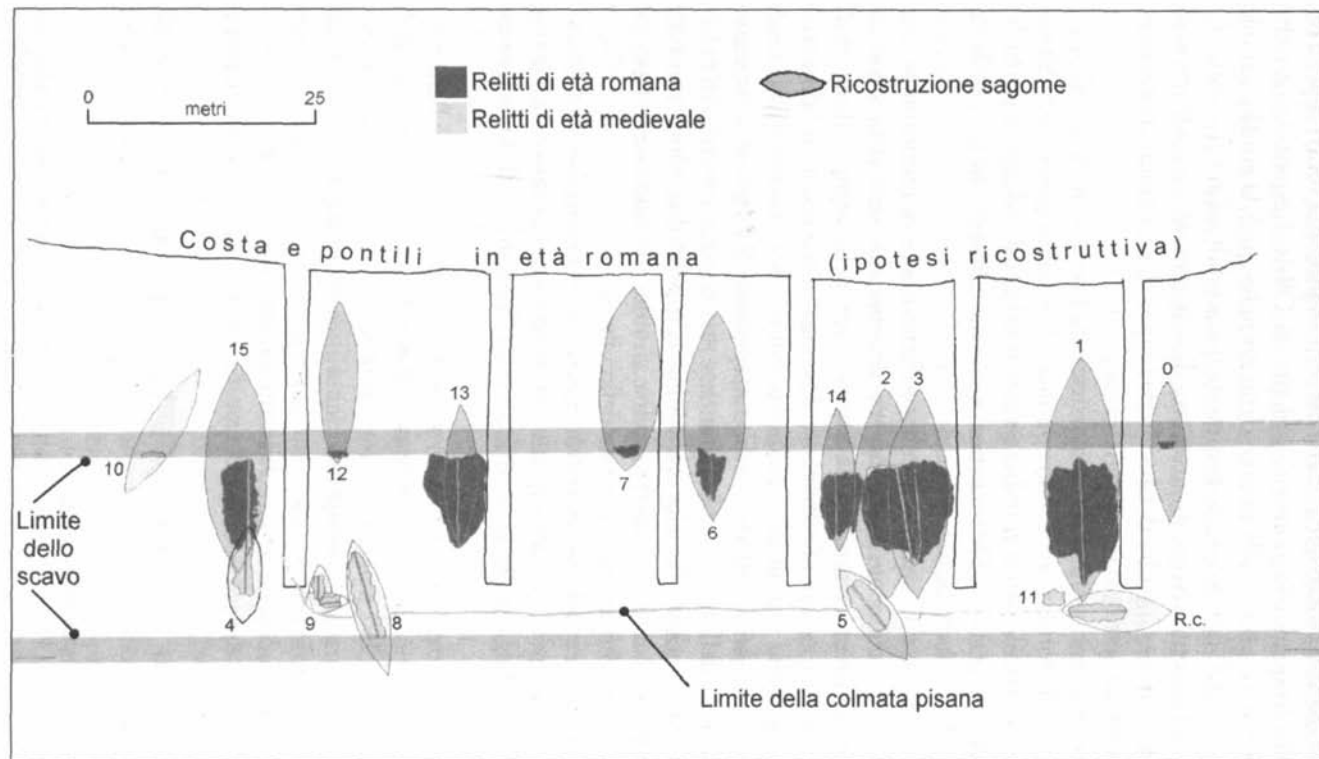


Fig. 5: I relitti del settore nord.

riali, ancorché di v secolo d.C. e aderenti ai legni, siano o no pertinenti al carico, poiché, data la dinamica del fondale e dei reperti che esso contiene come sopra riassunta, a contatto con gli scafi si trova anche – per esempio – ceramica a vernice nera. In un paio di casi, forti concentrazioni di *spatheia* e piatti di sigillata africana D, rinvenuti sulle ordinate quasi senza “inquinamenti”, fanno sospettare fortemente la pertinenza al carico delle imbarcazioni, ma la certezza che si richiede a una evidenza archeologica non può esserci. D’altro canto le navi possono essere state affondate dopo lo scarico delle merci, o recare merce che non si conserva nel tempo o essere state depredate dopo il disastro. Tra le poche eccezioni di oggetti certamente presenti a bordo, quali monete raccolte tra fasciame e ordinate (cfr. *infra*), paradossalmente si segnalano svariati frammenti di una o più statue di bronzo – almeno una a grandezza naturale – che l’elevato pregio stilistico e tecnologico colloca non dopo la prima età imperiale. Facevano parte con certezza del carico del relitto n. 1 – evidentemente quali frantumi da rifusione e non recuperati in antico perché magari subito coperti dal fango – in quanto rinvenuti tutti a contatto o quasi dello scafo e del tutto assenti nel resto dello scavo.

La cronologia dell’affondamento, da dettagliare dopo lo studio sistematico dei reperti, è tuttavia suggerita, come sopra argomentato, dal materiale più recente (sigillata africana D forme Hayes 61, 67, lucerne forme Atlante VIII, sigillata grigia forma Rigoir 3, *spatheia*, anfore Keay XXV B-D-E ecc.) rinvenuto a contatto con i legni, cioè sopra, sotto, lateralmente. Si tratta in vari casi di forme già attestate nel IV secolo d.C., ma è possibile escludere la parte bassa della forbice cronologica grazie a due *termini post quos* degli ultimi anni del IV secolo d.C.

Il primo è rappresentato da monete rinvenute tra fasciame e ordinate, quindi a bordo al momento del disastro, come per esempio – in attesa del restauro di quelle ora illeggibili e comunque moduli tipici di v secolo – una coniazione di Teodosio I di 396 d.C. e dunque certamente circolante nel v secolo d.C.¹².

L’altro *terminus post quem* è il ben noto passo di Claudio Claudiano: *Pars adit antiqua ductos Carthagine Sulcos / partem litoreo complectitur Olbia muro* (*De bello gildonico*, XV, 518-9), ove si parla della flotta da guerra imperiale inviata contro Gildone nel 397 d.C. che, giunta di fronte alle coste sarde, si divide e, mentre parte si dirige verso Sulci, «l’altra parte la accoglie/abbraccia Olbia col suo muro litoraneo», evidentemente un porto almeno in parte costruito. Ancora nel 2001, molti di coloro i

12. Si ringrazia l’amico Francesco Guido, sempre insostituibile e disponibile riferimento “numismatico”.

quali hanno commentato il passo tenendo presente la topografia della città sono stati sviati proprio dall'evidenza che in parte il tracciato delle mura urbliche doveva essere lambito dalle onde, intendendo quindi che «Olbia è circondata da mura (di cinta) litoranee». E l'aver scorporato l'esametro da quello precedente, al quale invece è gemellato dalla forte ripresa *Pars/partem*, non ha consentito di cogliere che una tale lettura non dava senso rispetto a *Pars adit antiqua ductos Carthagine Sulcos*: «Parte (della flotta) si dirige verso Sulci, fondata dall'antica Cartagine, Olbia è circondata da mura litoranee». C'è stato addirittura chi ha voluto vedere in *litoreo* un'allusione alla lingua di sabbia che doveva separare le mura dal mare: «Da una striscia di sabbia Olbia è abbracciata». Bene invece legge E. Olechowska: «Une partie de la flotte parvient à Sulci, fondation de l'antique Carthage, l'autre s'abrite derrière la digue d'Olbia»¹³, certo più attenta al contesto e alle caratteristiche sintattico-grammaticali-semantiche del testo: *complectitur* deponente transitivo regge l'accusativo *partem* (della flotta). Ai fini della riflessione topografica è maggiormente utile una lettura più pedissequa della bella espressione della filologa slava: «l'altra parte [della flotta] la accoglie/abbraccia Olbia col suo muro lungo il mare»; per *litoreo muro* non può che intendersi un porto almeno in parte in muratura e non certo le mura di cinta che, dato il percorso sì in parte litoraneo ma “chiuso” (un poligono irregolare: FIG. 2), non possono certo *complecti* alcuna imbarcazione. È probabile che il poeta alessandrino stia invece parlando proprio del sistema costituito dalla diga di connessione tra la terraferma e l'isola Peddona, un possibile molo a cui erano agganciati i pontili d'ormeggio dei nostri relitti (per un porto tanto attivo da secoli, il più importante della Sardegna di fronte a Ostia, non è impossibile pensare a moli in pietra, anche se per prudenza nelle figure qui edite si è tracciata una linea di spiaggia¹⁴), e dalla lingua di terra tra i settori nord e sud, da cui poteva dipartirsi un'altra diga (FIG. 3).

L'ipotesi poggia sulle seguenti considerazioni. Anzitutto questo doveva essere allora forse l'unico porto urbano, per quanto ora noto¹⁵, o co-

13. CLAUDIANO, *De bello gildonico* XIV, 519, Roma Aeterna X, Leiden 1978, p. III (testo e traduzione di E. Olechowska).

14. Come si evince dalla figura 5, lo scavo ha messo in luce solo parte dei relitti; ciò che resta di essi e dei pontili e l'eventuale molo o spiaggia di approdo sono sepolti al di là dell'area di scavo, sotto l'attuale via Principe Umberto.

15. Anche nella parte più meridionale del settore sud erano presenti frammenti di 3 relitti, anch'essi di V secolo d.C. Tuttavia i parametri di questa attestazione (dimensioni dei frammenti e loro posizione casuale, superficie interessata dai reperti mobili, quantità di questi ultimi ecc.) ne mostrano la scarsa consistenza, facendo sospettare un fenomeno assolutamente marginale e non certo un ormeggio – che sarebbe comunque di rango del

munque il principale, considerando sia la posizione davanti al *decumanus maximus*, sia un'opera come l'imponente diga appena citata, sia i relitti rinvenuti, sia la sua ripresa in età medievale anche a costo di gravose opere di bonifica, come si vedrà in seguito¹⁶. Inoltre è interessante l'uso da parte di Claudiano del verbo *complecti* "cingere, abbracciare"; il sistema sopra descritto forma un bacino racchiuso, su tre lati, il quale ben può dirsi che "abbraccia" una flotta.

Se l'ipotesi è corretta, quando nel 397 d.C. questo bacino ospitò parte della flotta da guerra dell'Impero, il disastro non poteva essere ancora avvenuto, poiché i nostri relitti, affondati in basso fondo, ostruirono lo specchio d'acqua impedendone l'utilizzo per numerose navi di dimensioni medio-grandi.

Stabilita così la cronologia dell'affondamento, vanno individuate le cause.

In una *ria* così profonda, quasi uno stagno, come il golfo interno di Olbia, uno dei più riparati del Mediterraneo, non è possibile pensare a un evento meteorologico tanto distruttivo da causare una simile catastrofe, anche perché le posizioni dei relitti in tal caso risulterebbero casuali e non ordinate e, comunque, ci si dovrebbe domandare come mai sia accaduto solo una volta in tanti secoli di storia del porto (il disastro d'età neroniano-vespasiana del settore sud non pare comunque essere stato così imponente e sarebbe in ogni caso un antecedente troppo sporadico: in otto secoli di storia del porto solo due volte?).

Sembra quindi più logico pensare a una causa antropica, stanti anche varie tracce di bruciatura osservabili su alcuni dei legni vicini alla linea di galleggiamento delle imbarcazioni nonché su frammenti di statua di bronzo trasportati dal relitto n. 1, e questa causa antropica dovette essere motivo di profonda crisi per l'intera città, dal momento che in seguito non fu ripristinata la funzionalità, compromessa dai relitti affondati in

tutto secondario – e l'ipotesi più probabile è che si tratti di porzioni, spinte qui dal mare, delle navi affondate nel settore nord; anche a motivo di questa scarsa rilevanza esse non vengono visualizzate nella figura 3.

16. È pur vero che l'insenatura settentrionale del litorale urbano reca il toponimo Porto Romano; tuttavia, quand'anche l'informazione che esso tramanda fosse del tutto attendibile (metà dell'insenatura doveva invece essere inagibile in antico: R. D'ORIANO, *Nuovi dati sulla viabilità romana nell'agro di Olbia*, in *L'Africa romana* XII, pp. 806 ss.), nulla assicura che vi si svolgesse attività portuale anche nel tardo Impero. Sembra argomento forte, a favore dell'unicità del nostro "settore settentrionale" quale scalo urbano tra la tarda antichità e il Medioevo, il fatto che per il suo ripristino nel XIII-XIV secolo si dovette procedere a una bonifica tanto impegnativa da lasciare memoria fino al Settecento (cfr. *infra*), che si sarebbe certo evitata se fossero esistiti nelle vicinanze approdi alternativi adeguati.

acqua bassa, di ciò che era fin dalla fondazione la stessa ragione di vita della città: il porto. Da qui a indicare nelle scorrerie dei Vandali contro Corsica, Toscana, Sardegna, Sicilia, Campania, Roma stessa, il contesto storico dell'affondamento dei relitti e del collasso della città, che non significa certo però la sua totale scomparsa (cfr. *infra*), il passo è breve. Del resto già Panedda attribuiva a scorrerie vandaliche un quadro di indizi di "trauma" della vita urbana, anche se forse non tutti cogenti se esaminati alla luce della odierna metodologia¹⁷.

Naturalmente non si può chiedere a uno scavo archeologico di chiarire dettagli contingenti da sceneggiatura cinematografica. Obiettare che gli aggressori dovessero essere interessati più all'impossessamento che all'affondamento delle navi non pare cogente: possono essere state fatte colare a picco dai difensori proprio per non farle cadere preda del nemico, oppure la loro perdita può essere stata accidentale, dato che quanto accade durante uno scontro armato non è certo "controllabile" in toto da parte di alcuno. Altrettanto accademico sarebbe ragionare sul perché, ipotizzando un attacco dal mare, le navi non siano sfuggite per la stessa via: si può replicare che la particolare conformazione del golfo interno ed esterno di Olbia, una vera e propria trappola "a bottiglia" (FIG. 1), trasformerebbe una tale fuga in un suicidio. Va infatti supposto che gli aggressori abbiano sfruttato vento di scirocco o levante, che consente di arrivare velocemente all'ingresso del golfo interno con navi da guerra e che, al contrario, si oppone a chi vi esce e per di più con navi onerarie. Contando poi che lo spazio di manovra per 10 navi che si muovono contemporaneamente è ristrettissimo nello specchio d'acqua in cui erano ancorate, anche un avvistamento e un riconoscimento precoce della flotta nemica non garantiscono affatto a navi da carico di uscire dalla trappola naturale del golfo interno in tempo utile da allontanarsi, da sopraggiungenti più rapide navi da guerra, tanto da essere al sicuro. Più logico tentare una difesa nel porto.

E del resto nulla vieta che gli attaccanti possano essere arrivati, magari nottetempo, via terra, dopo uno sbarco in altri scali del territorio come il Golfo di Cugnana, Porto San Paolo ecc. E via ipotizzando...

Viceversa, il dato fattuale del non avere posto rimedio (con la rimozione dei relitti – pur affondati in un facile basso fondale – o con una colmata di bonifica) all'ostruzione dell'unico specchio d'acqua portuale urbano allora in uso, col conseguente languire di un porto – e quindi dell'area urbana che da esso ha sempre tratto vita – tanto attivo da molti secoli, sembra un argomento forte per indiziare non certo la sparizione

17. PANEDDA, *Olbia nel periodo punico e romano*, cit., pp. 18 ss.

ma almeno il tracollo della città intera come corpo sociale, amministrativo, economico, organizzativo in grado di procedere all'opera.

Nei secoli dell'alto Medioevo il ruolo e la rilevanza di Olbia furono nettamente minori rispetto all'età romana, e sono proprio i reperti dello scavo del porto – come, assieme a lucerne e sigillate africane di VI e VII secolo d.C., un importante vaso di *Forum Weare* – a testimoniare attività commerciali ininterrotte e ancora vive ma certo non paragonabili al passato, pur se importanti per ulteriormente sostenere la revisione critica dell'ipotesi dell'abbandono del sito urbano a favore di un centro più interno¹⁸.

Solo verso il XIII-XIV secolo – data suggerita dalle ceramiche e tuttavia da precisare nella fase del loro studio dettagliato – si procedette a colmare l'area del settore nord altrimenti inutilizzabile a fini di attività portuali adeguate, poiché ancora ingombra, più che dei relitti, del fango che la presenza di questi aveva trattenuto elevando la quota del fondale. Una colmata di pietre (anche molte colonne e blocchi da costruzione romani, che dovevano costellare l'immediato panorama periurbano dell'abitato medievale, addensato nella parte centrale della un tempo più estesa città romana), ghiaia e pali bonificò il sito, ottenendo così un avanzamento della linea di costa per attingere livelli di fondale sgombri e quindi sufficienti per navi di un certo pescaggio. Furono utilizzate allo scopo, secondo un uso ben noto fin dall'antichità, anche sei imbarcazioni dell'epoca già in abbandono al momento del loro affondamento, per costituire punti di tenuta della colmata. Esse infatti sono disposte lungo quello che pare il margine della gettata (FIG. 5)¹⁹: particolarmente indicativo il relitto n. 9 spezzato in due tronconi posti ad angolo retto e bordati da pali²⁰. Nell'attesa dello studio della tecnica costruttiva delle imbarcazioni e delle ceramiche ad esse associabili, non si esclude che uno dei sei relitti, denominato RC, possa essere un affondamento precedente alla colmata stessa, come paiono suggerire ceramiche di XI secolo rinvenute esclusivamente a contatto e nelle immediate vicinanze di esso.

Questa iniziativa di bonifica è probabilmente da ascrivere all'impulso dato da Pisa alle relazioni transmarine di questa zona della Sardegna, nell'ambito dei noti rapporti di potere con il Giudicato di Gallura del

18. Sul problema della fase altomedievale di Olbia cfr. M. PISANU, *Olbia tra V e X sec.*, in A. MASTINO, P. RUGGERI (a cura di), *Da "Olbia" ad Olbia, Atti del convegno di studi, Olbia 12-14 maggio 1994*, Sassari 1996, pp. 495 ss.

19. Nella figura 5 è evidenziato il margine della colmata verso il mare, essendo i bordi laterali più difficili da delimitare a causa dell'erosione marina.

20. Cfr. il contributo di E. RICCARDI, *I relitti del porto di Olbia*, in questi Atti alle pp. 1263-74.

quale l'antica Olbia romana, col nome prima di Civita poi di Terranova, era la capitale. Infatti, non solo sono abbondanti anche in questo scavo le coeve ceramiche di ambito produttivo e commerciale pisano e toscano in genere, ma soprattutto si può riferire molto direttamente alle vicende di questa porzione del golfo la notizia dell'anonimo – ma autorevole in quanto giudice della Reale Udienza in Sardegna – compilatore settecentesco della *Veridica relazione del Regno di Sardegna* ecc., secondo il quale l'allora Terranova, cioè Olbia, «era colonia de' Romani con un gran porto dalla parte di levante che fu riempito dalli Pisani»²¹. Evidentemente l'impegnativa opera aveva lasciato viva traccia nelle memorie locali.

Lo scavo ha infine restituito anche documentazione della successiva attività portuale, fino almeno al XVII secolo, che attende anch'essa l'esame degli specialisti del settore.

Il fortunato rinvenimento, quindi, oltre ad avere restituito materiali – dai relitti medesimi alle ceramiche, dalle lucerne alle monete ecc. – di grande importanza sul versante della tecnologia navale²², della ricostruzione dei contatti commerciali della Sardegna nord-orientale ecc.²³, della topografia urbana e portuale di Olbia, fa direttamente luce su due dei momenti topici della storia della città e dell'isola intera: la fine dell'età romana e la ripresa in età giudicale.

21. A. ARGIOLOS, A. MATTONE, *Ordinamenti portuali e territorio costiero di una comunità della Sardegna moderna. Terranova (Olbia) in Gallura nei secoli XV-XVIII*, in MASTINO, RUGGERI (a cura di), *Da "Olbia" ad Olbia*, cit., vol. II (a cura di G. MELONI, P. F. SIMBULA), p. 127.

22. Cfr. il già citato contributo di E. RICCARDI.

23. Cfr. i primi cenni nei contributi di G. PISANU, *Materiale di fase punica dallo scavo del porto di Olbia*, e A. SANCIU, *Lucerne con bolli di fabbrica dal porto di Olbia*, in questi Atti, rispettivamente alle pp. 1275-80 e 1281-1300.