



Tognotti, Eugenia a cura di (2004) *Da Olbìa ad Olbia: 2500 anni di storia di una città mediterranea: atti del Convegno internazionale di studi*, 12-14 maggio 1994, Olbia, Italia. Sassari, EDES Editrice Democratica Sarda. V. 3, 238 p.: ill (Pubblicazione del Dipartimento di Storia dell'Università degli studi di Sassari, 27.3). ISBN 88-86002-87-4.

<http://eprints.uniss.it/6057/>

3

Da Olbia ad Olbia

Da Olbia ad Olbia

2500 anni di storia
di una città mediterranea

a cura di
Eugenia Tognotti

des

des

Da *Olbia* ad **Olbia**

*2500 anni di storia
di una città mediterranea*

Da *Olbià* ad Olbia

*2500 anni di storia
di una città mediterranea*

Atti del Convegno internazionale di Studi
Olbia, 12-14 Maggio 1994

a cura di
EUGENIA TOGNOTTI

edes

EDITRICE DEMOCRATICA SARDA



Volume pubblicato dalla Editrice E.DE.S.
in collaborazione con la Sinergest Olbia s.p.a.
e con il Comune di Olbia



Pubblicazione del Dipartimento di Storia
dell'Università degli Studi di Sassari
27.3
Prima edizione Chiarella 1996

ISBN 88-86002-87-4

© Copyright EDES
Editrice Democratica Sarda
Via Porcellana, 16 - 07100 Sassari
Tel. 079.231314

Stampa Tipografia T.A.S.
Via Predda Niedda 43/D - Tel. 079.262221 - Fax 079.260734
SASSARI

Anno 2004

Presentazione

“Terranova. Antica città della Sardegna, ora semplice borgo, nella provincia di Gallura, compresa nel mandamento della Maddalena, sotto il tribunale di prima cognizione di Tempio /.../ Siede sopra uno spargimento del suolo nell’intimo del porto che è ora denominato da questo paese, occupa un’area lunga circa metri 400, larga 350 e le abitazioni restano ancora comprese nella linea delle antiche mura che formavano nel medio evo il castello, detto di Terranova”.

Neppure un secolo e mezzo separa l’Olbia di oggi dalla descrizione storico-geografica che appare nell’incipit della “voce” Terranova scritta – come quasi tutte quelle relative alla Sardegna – dal padre Vittorio Angius per il monumentale Dizionario geografico storico statistico commerciale degli Stati di S.M. il Re di Sardegna curato dal Casalis: dell’antica florida città romana non restava che un minuscolo villaggio marittimo circoscritto all’area della città medievale e dipendente per i servizi burocratico-amministrativi e giudiziari dalla lontana Maddalena e da Tempio Pausania.

Niente potrebbe dare meglio di questa descrizione il senso della crescita demografica, economica e urbanistica di questa città, del suo espandersi fuori dalle antiche mura che racchiudevano una superficie di appena 1,4 ettari: oggi Olbia occupa una superficie di 467 ettari, superiore a quella del capoluogo di provincia, Sassari, e con i suoi 43.000 abitanti è la quarta città della Sardegna, importante polo portuale e aeroportuale e primo porto passeggeri in Italia.

È una storia lunga, segnata da splendori e da rovine, quella di Olbia, come dimostrano i contributi raccolti nei primi due volumi. Dalla lunga decadenza dell’età moderna – carestie ed epidemie si erano succedute continue ed implacabili, la fiscalità spagnola aveva tolto alla città ogni risorsa, le incursioni barbaresche avevano ammucchiato rovine sopra rovine, mentre la malaria aveva desolato la sua piana, invasa da paludi e acquitrini – Terranova uscì con estrema lentezza.

Nel primo Ottocento, nonostante il modesto progresso demografico e insediativo che aveva cominciato a profilarsi dalla fine del XVIII secolo, Terranova contava un migliaio di abitanti e l’Angius ne parla – lo abbiamo già visto – come di un borgo la cui esistenza suscitava persino meraviglia: “comeché molti disastri abbian afflitto questo popolo, non pertanto egli sussiste”.

Il porto, un tempo “il principale” della Gallura, era “ostruito dalle sabbie” tanto che “appena vi entravano i battelli”; il commercio, per man-

canza di strade, non si poteva fare che con i “giumentini”; l’acqua doveva essere attinta faticosamente dai pozzi, e non vi era cimitero, con grave contaminazione dell’aria. Gli abitanti “mancavano d’industria”, erano “amanti dell’ozio” e “un po’ libertini”.

La ripresa, che avrebbe modificato la struttura economica, la forma urbana e persino l’ambiente naturale e la stessa identità antropologica, prese decisamente l’avvio solo intorno agli anni Trenta di questo secolo.

A chi vi giungeva per la prima volta il centro – 8 mila abitanti – appariva “in notevole sviluppo”, stando alle non dubbie informazioni dell’autorevole guida del Touring Club del 1929. In effetti, Terranova Pausania cominciava allora ad uscire dal suo lunghissimo letargo. Mentre il Provveditorato alle Opere pubbliche aveva realizzato l’ampliamento del porto interno, mediante la costruzione di un pontile per l’attracco del postale e l’imbarco dei passeggeri; grandi opere di bonifica e di canalizzazione avevano risanato le grandi paludi di Salinedde e Corcò, le cui esalazioni si trovano segnalate in tutti i diari di viaggio e le corografie ottocentesche: “L’aria di Terranova sentesi insalubre nelle stagioni calde e l’olfatto è spesso offeso dalla puzza che emettono i fanghi neri dell’intimo seno a maestro-tramontana del paese”.

L’economia della città ruotava intorno al porto, che era il terzo della Sardegna (dopo Cagliari e Carloforte) per il traffico merci e ancora più importante per il movimento passeggeri.

La realizzazione della linea ferroviaria, i commerci di formaggi, bestiame, pesci e l’attività di alcuni caseifici e di impianti per la coltivazione di mitili, avevano messo in moto un processo di sviluppo urbano che si era tradotto in un discreto incremento demografico e in un adeguamento della morfologia urbana: la città si era allungata verso il quartiere antistante il porto, Biddanoa, e cominciava a spingersi fuori dalla vasta zona dell’antica necropoli punica e romana di S. Simplicio. Ad imprimere un nuovo dinamismo alla vita della città aveva contribuito anche l’iniziativa di accorti imprenditori forestieri (romani, tarantini, napoletani) che avevano investito i loro capitali nei settori della trasformazione del latte e nella coltivazione dei mitili.

La ristretta borghesia locale traeva, invece, la sua fonte di reddito dall’affitto dei pascoli della fertile piana a sud di Olbia, meta della transumanza invernale delle greggi dell’altopiano di Buddusò, da cui proveniva un gruppo abbastanza folto di pastori. Progressivamente questi renderanno definitivo l’insediamento ad Olbia con l’acquistare immobili e terre. Un processo che avrebbe finito per far assumere ad alcune famiglie di pastori ricchi un cospicuo peso economico e politico nella vita economica e sociale cittadina, condiviso con membri autorevoli delle “colonie” tarantine e napoletane, imparentate con vecchie famiglie della borghesia agraria, costretta a cedere ai nuovi arrivati il potere municipale.

La vita cittadina si svolgeva lungo l'arteria principale, il Corso Umberto e la piazza Regina Margherita intorno a cui gravitavano le agenzie di spedizione, gli esercizi commerciali, due alberghi e i modesti edifici pubblici, limitati, peraltro, alla scuola elementare, al municipio, alla pretura. Il centro burocratico e dei servizi era infatti l'antica capitale della Gallura, Tempio Pausania, a cui la presenza dei servizi amministrativi e giudiziari – il tribunale, l'ufficio delle imposte, le carceri – conferiva un'indiscussa leadership, che avrebbe conservato ancora per molti anni, anche se l'antico primato demografico era, in quegli anni Trenta, ormai perduto a vantaggio di Terranova.

Alla concentrazione di funzioni nel campo dell'amministrazione della giustizia, della scuola, della sanità era legata la presenza in quella città di una numerosa leva di professionisti e quadri della pubblica amministrazione: avvocati, magistrati, insegnanti, medici, farmacisti, funzionari pubblici, militari. Il ruolo di "città degli studi" alimentava, anzi, una corrente migratoria composta di giovani terranovesi che a Tempio compivano i primi studi: cominciava, infatti, solo allora a modificarsi la non brillante situazione del primo Ottocento quando la "scuola primaria (era) frequentata da pochi ragazzi i quali nulla profittavano per la negligenza e inettitudine del maestro" – tanto che "in tutto il paese le persone che sapevano leggere e scrivere non (erano) più di 30".

Sessant'anni sono davvero pochi – appena un soffio – in una storia lunga millenni. Ma è proprio in questi ultimi dodici lustri che è stato colmato ad Olbia (il nome che la città ha riacquisito nel 1939) un vuoto di secoli che riguardava scuole e strade, attrezzature civili e opere pubbliche. La realizzazione di questa armatura urbana iniziò alla fine del periodo bellico. Spalate le macerie, restaurata la Parrocchiale di San Paolo (1944), si passò a dotare la città della scuola media (1951), dell'istituto tecnico (1953), del ginnasio liceo (1956), dell'ospedale (1956), dell'istituto tecnico professionale per l'agricoltura (1957).

Il grande volo che modificò la base economica della città, l'organizzazione urbana e le sue funzioni, cominciò negli anni Sessanta con lo sviluppo turistico e gli interventi urbanistico-edilizi nelle coste a nord e a sud della città che ha accentuato il suo ruolo storico di "testa di ponte" tra la Sardegna e il continente (125 miglia da Civitavecchia), grazie anche al potenziamento dell'aeroporto (1974). Il fenomeno dell'inurbamento – che assume un rilievo del tutto particolare nella crescita urbana (tra il 1951 e il 1989 il numero degli abitanti è quasi triplicato) – non ha prodotto conflitti di sorta tra la comunità cittadina e l'esercito degli "immigrati": l'assenza di un codice "fisso" di comportamenti, valori e modi di vita, o meglio la compresenza di vari codici, si traduce in un'"apertura" nei confronti dei "forestieri" che rappresenta un elemento specifico dell'identità antropologica di Olbia.

Divenuta importante centro terziario di un vasto comprensorio che include Santa Teresa, Arzachena e Palau, la città costruita si è allargata a macchia d'olio in tutte le direzioni; mentre la realizzazione della sopraelevata e di una serie di svincoli stradali, che hanno trasformato l'organismo urbano, ha solo parzialmente risolto il problema dell'enorme mole di traffico che deve ancora scontrarsi con l'antico problema dei passaggi a livello, "una servitù" che, insieme alle cattive esalazioni dei canali, sembra dover sopravvivere ai grandiosi processi di trasformazione che hanno interessato, in questi ultimi decenni, la città.

Proprio l'esigenza di interpretare quei processi, di studiarne l'impatto sullo sviluppo urbano, identificando i nodi problematici più incalzanti, ha spinto l'organizzazione del Convegno internazionale di studi – Da Olbia ad Olbia. 2500 anni di storia di una città mediterranea da cui proviene la maggior parte dei contributi di questo volume sull'Età contemporanea.

La storia che essi delineano – con diversi approcci e scontrandosi con un imbarazzante vuoto di documentazione originale scritta e di testimonianze materiali di altro genere, nonché con la scarsità di monografie di base su una serie di temi e di periodi – è storia dell'evoluzione della città "costruita" nell'ultimo secolo e mezzo e degli elementi della storia economica, demografica, politica, sociale e culturale che vi sono confluiti – comprese le immagini che di essa ci sono state tramandate nel tempo.

Se oggi vede la luce questo volume, dobbiamo ringraziare la sensibilità di istituzioni, enti ed associazioni (Regione Sarda, Comune di Olbia, Rotary Club, Sinergest) nonché la tempestività con cui hanno risposto all'appello gli autori.

Grazie a loro il segnale lanciato poco più di due anni fa ad Olbia ha avuto un riscontro in questa prima raccolta di studi sulla cui scia ci si augura possano venire altri apporti capaci non solo e non tanto di colmare un vuoto storiografico, ma di accrescere coscienza storica e intelligenza critica in chi ha la responsabilità di programmare e di decidere il futuro della città.

Eugenia Tognotti

3. OLBIA IN ETÀ CONTEMPORANEA

I. L'economia, la società, la vita amministrativa

Lando Bortolotti

Per una storia delle piccole città. Il caso di Olbia

Perché studiare l'origine e i successivi sviluppi – antichi e recenti – di una città?

Sulla storia ha scritto di recente il medievista George Duby: “Perché, in che modo siamo cambiati? Quali sono gli elementi del passato che ci possono infondere fiducia?” e più avanti: “Occuparsi di storia significa anche, in effetti, rassicurarsi”¹. Vi è quindi anzitutto una questione di identità, tanto più palese nelle città, dove il *civic pride*². l'orgoglio civico, è un elemento che troviamo in ogni opera. Ma vi è un altro motivo, che assume peso tanto maggiore quanto più vicini sono gli eventi che studiamo. La storia contemporanea è la storia dei processi tuttora aperti che sono nati con la rivoluzione industriale, l'illuminismo, la rivoluzione francese; e in qualche caso più di recente, fino alla metà di questo secolo (quando si apre la questione della crescita esponenziale dei consumi e dell'inquinamento, ed entra in crisi l'idea della possibilità di uno sviluppo senza limiti). E per affrontare un problema, dobbiamo sapere come, quando, perché è sorto; come si è modificato nel tempo, quale inquadramento teorico ha avuto; quali tentativi sono stati fatti per risolverlo e come hanno retroagito su di esso. In altri termini, dobbiamo farne la storia.

Il mio compito è di trattare della storia delle piccole città: con riferimenti ad Olbia, per quanto è possibile da parte di chi ha a disposizione una grande biblioteca, ma non le fonti archivistiche specifiche. Parlerò quindi dei possibili approcci e dei problemi della storia urbana, tralasciando i metodi e le procedure, per i quali rimando a un mio manualetto³.

Parto da una domanda che a prima vista può sembrare banale e passibile di una risposta sbrigativa: cosa è una città? Storici, geografi, sociologi hanno proposto decine di definizioni: ma essenzialmente si può dire che una città è un luogo di scambi e di comunicazione delle informazioni. Alcu-

¹ Intervista a “l'Unità” del 5 aprile 1994.

² Vedi ASA BRIGGS, *Città vittoriane*, cap. IV, *Leeds, uno studio sull'orgoglio municipale*, in A.B., *L'Inghilterra vittoriana*, Roma, Ed. Riuniti, 1978.

³ L. BORTOLOTTI, *Storia, città e territorio*, Milano, Angeli, 1993. Vedi anche P. CAMMAROSANO, *Monteriggioni. Storia architettura paesaggio*, Milano, Electa, 1983, capitolo *Atlante per la storia locale*.

ni storici americani hanno giustamente posto l'accento sulla *informazione*, come funzione essenziale delle città, proiettando così verso il passato un problema di oggi⁴. Nello stesso tempo la città è il luogo del potere, esercitato in un intorno più o meno ampio, nelle forme più varie. Una definizione del genere aiuta a rispondere ad una delle domande fondamentali della storia urbana: perché un agglomerato di popolazione si è formato in un determinato luogo. Veniamo ad Olbia: la conformazione del golfo e la posizione geografica ne fanno il migliore porto naturale sulla costa orientale sarda, ed anche il più vicino al continente. Per di più si trova allo sbocco di uno dei grandi (e pochi) corridoi naturali, facilmente percorribili, della Sardegna, un'ampia valle che dà accesso al Logudoro e di qui a Sassari, e verso sud – attraverso gli altopiani di Campeda ed Abbasanta – ai Campidani e a Cagliari. Quello significa che Olbia si trova in un luogo predestinato allo sviluppo di una città. È questo dato geografico (ma anche storico: i momenti di crescita della città sono quelli nei quali il rapporto con la penisola è più stretto: epoca romana, epoca pisana, e dalla formazione del Regno d'Italia in poi) che accomuna Olbia all'antica Olbia, e naturalmente alla città di fondazione medievale, Terranova⁵.

Veniamo agli aspetti propriamente storici. Il problema è del perché e del come dell'affermarsi di un "semplice borgo"⁶ fino a diventare città, nella regione italiana che per motivi che risalgono (questi sì) fino all'antichità e che si rinforzano nel medioevo, è particolarmente povera di città rispetto allo standard italiano⁷.

Qui occorre tornare sulla definizione di "città". Una città è una creazione artificiale, un manufatto quanto mai complesso, fatto di strade, di case, di grandi edifici e di grandi spazi aperti aventi funzioni particolari, di reti di servizi: un "sistema di sistemi", più che un sistema. Ma è anche fatta di persone, di cittadini, dalla popolazione. I romani distinguevano fra "urbs" (la città costruita) e "civitas" (la cittadinanza, talora, come nella Britannia, la tribù). La definizione è data con la massima sintenticità da Isidoro di Siviglia, nella sua opera sulle etimologie: la civitas "è la moltitudine degli

⁴ P.M. HOHENBERG, L.H. LEES, *La città europea dal medioevo ad oggi*, Bari, Laterza, 1978.

⁵ Terranova è notoriamente un tipico nome medievale, che indica una "terra" (insediamento) di nuova fondazione. In Italia vi sono otto capoluoghi di comune con questo nome.

⁶ Per V. Angius Terranova "già citata" è ora "semplice borgo". Vedi V. ANGIUS in *Dizionario geografico storico-statistico-commerciale degli stati di S.M. il Re di Sardegna*, a cura di G. Casalis, vol. XX, Torino 1850, ad vocem.

⁷ In nessuna regione italiana poteva accadere (come in Sardegna prima della costituzione della provincia di Nuoro) che un comune distasse più di 200 km dal capoluogo provinciale (come Dorgali da Cagliari).

uomini raccolti insieme dal vincolo della società [...] la 'urbs' sono le mura stesse, mentre si designa 'civitas' non le pietre, ma gli abitanti"⁸. La popolazione – la civitas – ha della propria città una certa immagine; e si riconosce generalmente in alcuni simboli (edifici, chiese, piazze, cinte murarie); o anche in caratteristiche naturali, come il Golfo di Napoli col Vesuvio e magari il pino marittimo in primo piano⁹.

Olbia, con i lunghi periodi di decadenza e quelli relativamente brevi di prosperità, ha come simbolo soltanto la chiesa di S. Simplicio, e per il periodo recente le grandi scuole comunali dell'inizio del secolo.

Una città, per essere tale, deve avere un suo territorio; cioè deve fornire servizi ad un'area più vasta di quella di un singolo comune, e nello stesso tempo deve governare questo territorio per una serie di funzioni della vita politico-amministrativa e sociale. Serve l'area circostante con i suoi commercianti, grossisti, depositi, rappresentanti, venditori di beni di consumo non quotidiano; col mercato del lavoro (attraendo pendolari e immigrati stabili dai dintorni), con la formazione culturale (le scuole di ordine superiore a quelle dell'obbligo); con l'elaborazione e distribuzione di informazioni e notizie: le radio e le Tv locali, i giornali e le redazioni locali dei giornali oggi, ma nei secoli passati anche le stazioni di posta delle diligenze, le osterie, le botteghe dei barbieri-cerusici potevano avere questa funzione. Tradizionalmente le città sono state la dimora dei proprietari delle campagne circostanti, quanto meno nell'Europa mediterranea. Dice Carlo Cattaneo, delle città padane della prima metà dell'800: "Sono il soggiorno de' facoltosi colle loro casse e le loro amministrazioni, il punto medio de' loro poteri, la sede dei loro palazzi, il luogo delle loro consuetudini..."¹⁰. Inoltre la città amministra il territorio per una serie di funzioni: l'ordine pubblico, la giustizia, la sanità pubblica, l'assistenza sociale, l'istruzione ecc. Nel tempo può accadere che una città veda accresciuto o ridotto l'ambito della sua influenza. Il territorio non è stabilito una volta per tutte. Come luogo nel quale si concentrano le attività e si determina una elevata specializzazione, la città produce ricchezza con le attività produttive, con i servizi, coi commerci; ma anche con la proprietà fondiaria, che raggiunge i massimi valori unitari nei centri urbani. E infine, ogni città è in qualche misura centro di elaborazione politica, perché i gruppi di potere e di pres-

⁸ Vedi *Isidori hispaniensi Episcopi etymologiarum sive originum libri XX*, tomus II, lib. XV, 2 (*De aedificiis publicis*), Oxford, 1911.

⁹ M.A. FUSCO, *Il "luogo comune" paesaggistico nelle immagini di massa*, *Annali della Storia d'Italia*, vol. V, a cura di C. De Seta, Torino, Einaudi, 1982.

¹⁰ *Sul progetto di una strada di ferro da Milano a Venezia*, in *Scritti economici*, Firenze, Le Monnier, 1956, pp. 116-117.

sione locali formulano e cercano di mettere in atto le loro politiche, e di influenzare, se ne hanno la capacità, le politiche dello Stato.

È chiaro che possiamo studiare una città partendo da una qualsiasi di queste funzioni. Ad ogni aspetto corrisponde un diverso approccio. Si è discusso se sia possibile pervenire ad un approccio totalizzante, che consideri ogni aspetto della vita urbana: un'impresa quasi impossibile. Il più notevole tentativo di una storia esaustiva è stato effettuato da uno storico francese, che ha descritto in più di mille pagine cento anni di storia di una piccola città, Caen¹¹.

Vediamo alcuni di questi aspetti. Un approccio demografico considererà la crescita della popolazione, in ogni suo aspetto e naturalmente in rapporto con ogni altra manifestazione della vita urbana. Questo è del massimo interesse nel caso di Olbia, che nel corso del suo recente, velocissimo sviluppo ha assorbito popolazioni di origine e provenienza diverse, come ha messo in evidenza il contributo di Eugenia Tognotti.

Un approccio economico considererà le conseguenze in loco delle politiche condotte ai livelli superiori, l'eventuale apporto locale a queste politiche (ai livelli provinciale, regionale e nazionale) e naturalmente le politiche condotte dalle amministrazioni locali. Un approccio edilizio – o edilizio-urbanistico – riguarderà la realizzazione della città costruita (la 'urbs') e non potrà non tener conto delle politiche che stanno dietro le realizzazioni: nel caso di Olbia anche questo sviluppo (come quello della popolazione, che è stato senza paragone in Italia, salvo forse qualche luogo di nuova fondazione in aree bonificate) è stato straordinario.

La sua superficie – calcolata sulla tavoletta in scala 1/25.000 dell'Istituto Geografico Militare aggiornata al 1896 – era di circa 6,2 ettari per la città murata più alcune espansioni lineari lungo le principali strade extraurbane. Dal 1849 al 1994, come mette in evidenza il saggio di Elena Cenami, la superficie edificata è passata da 2,45 ettari a 467. Un approccio sociale, o meglio sociologico, affronterà l'articolazione della società urbana (e nell'intervento di E. Tognotti vi sono vari dati e suggerimenti in questo senso). Di particolare interesse, per una città che aspira a diventare capoluogo di una nuova provincia, in una regione che ha 4 capoluoghi contro i 9 della poco più grande Sicilia, gli 8 del Piemonte, di pochissimo più esteso della Sardegna, e gli 11 della Lombardia (più piccola, anche se di poco) un approccio che faccia perno sulle funzioni territoriali della città. Il territorio di Olbia tende ad ampliarsi. Vediamolo in due diversi momenti, utilizzando come fonte di informazione sulla situazione al 1875 il "Calendario generale

¹¹ J.C. PERROT, *Genèse d'une ville moderne. Caen au XVIII siècle*, Paris-La Haye, Mouton, 1975.

del Regno d'Italia" e per il 1886 l'"Annuario generale d'Italia"¹². Nel 1875 le funzioni sovracomunali di Olbia erano ancora minime, anche se – come vedremo più oltre – già agivano alcuni fattori della sua ripresa. Vi si trovavano un ufficio di dogana, un ufficio telegrafico (da 5 anni), un delegato di Pubblica sicurezza; ma la cittadina dipendeva da Tempio (capoluogo di circondario o sottoprefettura, una ripartizione minore abolita nel 1926 per le piccole città, nel '27 per tutte), per il catasto, il dipartimento forestale, il comizio agrario (un organismo ufficiale degli agricoltori, istituito col RD 3452 uel 1866), l'ispettorato scolastico circondariale, e per il ginnasio (mentre altre scuole superiori si trovavano solo a Sassari). La pretura era alla Maddalena. Ancora nel 1896 molti negozi di beni di consumo non quotidiano erano presenti solo a Tempio: orefici, orologiai, mobiliari, armaioli, sarti, negozianti di tessuti. È una situazione che durerà a lungo: ancora nel 1900, come vediamo dall'"Annuario generale del Regno", gli olbiesi dovevano recarsi a Tempio per i libri, i tipografi, i cartolai, i chincaglieri.

Una prima espansione dell'area olbiese si verifica con l'istituzione della pretura (L. 8.7.1883, n. 1459). Ad essa vengono assegnati – col RD 11.9.1883, n. 1589 – anche territori staccati dai comuni di Tempio e Nuchis (e dai mandamenti giudiziari di Maddalena, Tempio e Calangianus).

Quale è invece la situazione attuale? A Olbia oggi si trovano la pretura, il comando di compagnia dei carabinieri, il Commissariato di P.S., l'Ufficio di Leva marittima, l'Ufficio di Sanità marittima (e per la sanità Olbia è porto di prima classe)¹³, l'Unità sanitaria e ospedaliera locale (comprendente 10 comuni), l'Ufficio distaccato dell'Ispettorato provinciale dell'agricoltura, il consorzio del Nucleo industriale, il distretto telefonico (che si estende da Monti a sud fino a S. Teresa di Gallura a nord)¹⁴. In breve, Olbia invade gli antichi circondari di Ozieri, Tempio e S. Teresa. Sottolineo queste situazioni perché per la storia della città e del territorio è decisivo sapere "chi comanda dove", cioè dove risiede chi ha un qualche potere di decisione in un determinato campo, quanto è ampio questo potere, quanto si estende il territorio (cioè, fin dove arriva la giurisdizione dell'ufficio o ente considerato), e come si è modificato nel tempo.

Anche se è improbabile che si trovi qualcuno in grado di dominare i

¹² *Calendario generale del Regno d'Italia*, per cura del Ministero dell'Interno, Roma, 1876; *Annuario generale del Regno d'Italia*, Genova-Roma-Milano, 1886.

¹³ Nel 1966 era di terza classe, mentre S. Teresa era di seconda. Vedi DL 3391/1966.

¹⁴ Per non parlare dei servizi privati, primo fra tutti l'aeroporto, ma anche la Confesercenti, l'Unione commercianti, i sindacati, due radiotrasmittenti, due canali televisivi, e le sedi centrali della più importante impresa di trasporti fra la Sardegna e il continente, la Nieddu SPA, che ha 14 depositi in varie città del continente e 2 in Sardegna, oltre alla sede nella zona industriale di Olbia; la Sardegna navigazione SPA, la Transarda ecc.

molti diversi aspetti della realtà urbana nei loro sviluppi attraverso il tempo, non si deve dimenticare che tutti gli aspetti della realtà sono legati fra loro più o meno direttamente. Ad esempio: lo sviluppo economico comporterà una crescita demografica, che a sua volta richiede l'estensione dell'abitato con i problemi politico-amministrativi e tecnici connessi, e più serrati rapporti col governo centrale; lo sviluppo edilizio può rendere necessaria la creazione – o il rafforzamento – di simboli urbani (di edifici o spazi che in qualche modo rappresentino la città e le sue funzioni), cioè di palazzi, chiese, castelli, conventi... o nell'era attuale di banche, ipermercati, sedi di grandi società ecc.

Nel nostro paese le città recenti sono decisamente poche: alcune città di bonifica, come Arborea e Latina, e le un po' più vecchie Cecina e Avezzano; le "città delle vacanze" (in molti casi create ex novo, in qualche caso paesi diventati città), e alcuni abitati trasformati da paesi a città per scelte politico-militari (La Maddalena, La Spezia). Olbia ha precedenti remoti, nell'antichità classica; ma con forti discontinuità (su questo sono d'accordo con quanto affermato nella preconferenza da F. Cesare Casula). Quindi è una città in qualche modo nuova, i cui problemi attuali (il ruolo della città nella regione e il connesso problema di una identità cittadina; la questione di un ordinato sviluppo edilizio, di una riorganizzazione dei collegamenti e della circolazione, dei servizi e delle attrezzature, delle attività produttive) nascono dalla storia recente, da quella che convenzionalmente si chiama storia contemporanea. Si tratta, come ho detto all'inizio, di quei processi storici non conclusi nei quali siamo tuttora immersi, processi nati dall'epoca illuminista in poi. Vediamone alcuni: la crescita esponenziale della popolazione, il suo spostarsi dalla campagna alla città, la crescita dimensionale degli abitati urbani, la più recente terziarizzazione (la crescita del settore dei servizi a scapito degli altri settori produttivi), e soprattutto l'affermarsi della "società di massa", che essenzialmente significa l'accesso delle grandi masse ai beni di consumo, alla istruzione, alle cure sanitarie, alla mobilità (fisica e sociale), ai consumi, ed in qualche misura al potere, attraverso la democrazia; tutte cose che da privilegio di pochi diventano diritto di tutti (almeno in linea di tendenza). È quello che i sociologi definiscono "modernizzazione"; e la storia recente di Olbia è tutta dentro questa fase.

Gli eventi di ogni singolo insediamento grande o piccolo subiscono l'influenza di questi trends storici. Si tratta però di vedere come si manifestano nel caso concreto; e se per qualche aspetto vi è una controtendenza occorrerà scoprirne i motivi nei caratteri specifici del luogo: nella storia può essere più significativa una irregolarità che un andamento "normale".

Torniamo alle piccole città. Molte di esse hanno in Italia una storia culturale importantissima (pensiamo ad es. a Urbino e Mantova). Le particolarità della storia sarda non hanno consentito fenomeni di questo tipo; e tutta-

via le piccole capitali distrettuali (come Tempio Pausania) hanno avuto, almeno nei tempi recenti, un minimo di attività e quindi di storia culturale. A Tempio vi era il tribunale e la diocesi, e questo significa la presenza di persone colte, di scuole, di biblioteche, talora di giornali e (quanto meno fra la fine dell'800 e l'inizio del '900) di un'intensa vita associativa¹⁵. Nulla di simile a Olbia, il cui patrimonio storico edilizio è del tutto modesto (si riduce a un paio di chiese). Olbia in altre parole manca di storia e tradizione culturale fino agli ultimi decenni dell' '800, quando Pietro Tamponi (i cui scritti sono stati ripetutamente citati dagli antichisti nel primo giorno del convegno) è ispettore onorario degli scavi e monumenti. All'inizio del nuovo secolo vi è poi il fiorire di iniziative ricordato da Girolamo Sotgiu.

Lo sviluppo culturale viene, in genere, più tardi di quello economico (la civetta che canta alla fine della notte, secondo i greci), e dipende anche, in certa misura, da scelte del gruppo dirigente della città, come dimostra il recentissimo caso di Prato, divenuta in pochi anni da "città fabbrica" a luogo nel quale si elabora cultura.

Lo sviluppo di Olbia, in ogni senso, è connesso a decisioni politiche assunte al livello nazionale. Vediamo le principali:

- Nel 1862, con la legge 729, viene decisa la costruzione di una rete di strade nazionali sarde, fra le quali la Terranova-Alghero (per Ozieri e Oschiri) e la Terranova-Sassari per Tempio.
- Dal 1863 i trattati commerciali con la Francia facilitano l'esportazione di bestiame ed altri prodotti sardi.
- Nel 1867 Olbia viene collegata alla rete telegrafica sarda, che già univa Cagliari e Sassari a La Spezia attraverso Longosardo e la Corsica, mediante il cavo posato nel luglio 1854 dalla "Guttaperca Company", cui era subentrata la Glass Eliot & C.¹⁶
- Nel 1870 Roma viene liberata e diventa capitale, iniziando una fortissima ascesa demografica. Una parte delle derrate alimentari (gli animali vivi, in particolare agnelli, e i formaggi) viene inviata a Roma attraverso il porto di Terranova.
- Nel 1881 arriva a Olbia la ferrovia, assicurando il collegamento con Cagliari e Sassari, al quale si aggiunge nel 1888 quello a scartamento ridotto - 95

¹⁵ Nel 1917 troviamo a Tempio due giornali, "La Lotta" (socialriformista) e "Gallura Rossa" (socialista).

¹⁶ In seguito le due compagnie si fonderanno nella Telegraph Construction and Maintenance Co., che ha realizzato gran parte dei cavi transoceanici. Vedi E. JOANA, *Cavi telegrafici sottomarini*, Milano, Hoepli, 1896. Dopo l'Unità ma prima della fine dello Stato della Chiesa viene realizzato un collegamento fra la Sardegna e la Sicilia fra Trapani e Marsala. Vedi L. 1050 del 1862, di approvazione della convenzione.

cm. – con Tempio e Monti, e di conseguenza dall'anno successivo viene istituita una corsa giornaliera di piroscafi con Civitavecchia¹⁷.

– Nel 1883 viene istituita, con la legge già ricordata, la pretura.

Il ravvivato movimento del porto¹⁸ accresceva il numero e la forza economica di armatori, assicuratori, agenti marittimi, rappresentanti di paesi esteri¹⁹. Il servizio marittimo per Olbia è assicurato dalla società di Raffaele Rubattino, che nel 1881 si fonde con quella di Vincenzo Florio nella "Navigazione Generale Italiana". E a Olbia i rappresentanti della Società sono – è da stabilire se fin dall'inizio o più tardi – i fratelli Tamponi, che in questo modo entrano in un "giro" di importanza nazionale. I Tamponi nel 1900 sono anche rappresentanti della "Italia Assicurazioni Marittime" e "Liguria Assicurazioni Trasporti", costituite a Genova rispettivamente nel 1872 e 1883, e fra loro collegate²⁰. È una famiglia – o un gruppo di famiglie? – che ha giocato nella città ruoli importanti da oltre un secolo, come del resto altre famiglie, ad es. i Sardo e i Piro, "locali" i primi, "forestieri" i secondi. Nel "Calendario generale del Regno d'Italia" del 1886 vi è un Tamponi (il dott. Efisio) nel Consiglio sanitario circondariale di Tempio, ed è indicato come sindaco di Terranova Tamponi Giovanni Maria fu Martino. Sembra che questo sia un errore (o si trattava di un sindaco pro tempore?), ma nella storia anche gli errori possono essere significativi. Dall'"Annuario generale d'Italia" del 1886 risulta un Battista Tamponi, agente consolare della Gran Bretagna, con un Gerolamo Tamponi per vice; il primo – che è anche esercente di industrie marittime (armatore?) – proba-

¹⁷ Il riordinamento dei servizi marittimi per la Sardegna viene decretato con la legge 847 del 1882, "Pel riordinamento dei servizi marittimi della Sardegna", che stabilisce fra l'altro una corsa settimanale fra Cagliari e Terranova, da prolungare a Golfo Aranci non appena vi arrivi la ferrovia, e una corsa al giorno fra Civitavecchia e Terranova, che risulta così meglio collegata al continente di Cagliari (che aveva una corsa alla settimana rispettivamente con Palermo, Napoli e Livorno).

¹⁸ Questo sviluppo ebbe luogo nonostante la scarsa profondità del porto, che fece deviare a Golfo Aranci, dal 1881 al 1919, il traffico passeggeri. Dalla L. 14.5.1882 n. 792, "che approva la concessione di una ferrovia da Terranova a Golfo degli Aranci" firmata il 3.7.1881, vediamo che grazie a questa concessione (che obbligava la Società delle Strade ferrate sarde a costruire un molo con fondale di 6 metri) lo Stato si liberò dal compito – e dalla spesa – della realizzazione a Olbia di un molo di pari funzionalità.

¹⁹ Questi risiedevano a Olbia da tempo. Nell'Inchiesta agraria si dice, a proposito della produzione dell'olio: "Sono molt'anni che trovandosi a Terranova un console inglese, si estraeva dalle bacche di lentisco; ma trasmutatosi collo medesimo impiego a Cagliari, si abbandonò l'idea". Vedi *Atti della Giunta per l'inchiesta agraria*, vol. XIV, fasc. 1, Roma, 1885, *Relazione del Commissario Francesco Salaris*, p. 365.

²⁰ Vedi "Annuario generale d'Italia", anni 1900 e 1915, voce *Terranova Pausania*, e "Annuario Bacigalupi", Genova-Milano, 1903, voci *Società di navigazione e Società assicuratrici*.

bilmente è la stessa persona del farmacista B. Tamponi. La professione di farmacista era tipica dei notabili dei piccoli centri. Nel 1900 troviamo i Fratelli Tamponi agenti della Navigazione Generale d'Italia, e sempre agenti consolari della Gran Bretagna. Nel 1915 si aggiunge, come armatore, Antonio Tamponi; Battista è agente consolare della Francia e della Spagna, mentre Pietro Sardo è, oltre che agente marittimo, anche rappresentante dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni da poco creato. Ma si potrebbe continuare, ad es. con Webber Tamponi, agente marittimo nel 1927²¹.

La crescita economica attira popolazione, dall'isola e dal continente. Olbia contribuisce in modo determinante allo "scivolamento" della popolazione verso la pianura e la costa, come si vede dall'analisi condotta da D. Angioni, G. Puggioni e G. Serri; ma la sua crescita è anche una crescita dell'estensione del comune, con l'annessione di frazioni dei comuni vicini. Il contrario accade a Tempio, che nel 1861 è uno dei più grandi comuni d'Italia (903 kmq contro i 246 di Olbia) e che perde una serie di frazioni via via costituite in comuni, riducendosi a 329 kmq, mentre Olbia arriva fino a 413 kmq, ridotti poi a circa 389 col distacco di Golfo Aranci, costituito in comune nel 1979.

La popolazione di Olbia, che nel 1861 era di meno di 1/4 di quella di Tempio (il 23%), nel 1991 è il 261%, nonostante la perdita di quasi 2.000 abitanti passati al nuovo comune di Golfo Aranci²².

Ho già accennato all'accresciuto peso politico-amministrativo di Olbia, con l'istituzione nel 1883 della pretura: un fatto significativo, perché la riorganizzazione generale delle preture del Regno avvenne con legge del 1891, mentre Terranova fu oggetto di un provvedimento specifico, emanato 9 anni prima, a sottolineare l'urgenza dall'innovazione. Verosimilmente contarono le pressioni esercitate dal deputato Niccolò Ferracciu, di Calangianus, della sinistra parlamentare, che era stato per pochi mesi ministro della Marina con Depretis ed era evidentemente a giorno dei problemi dei porti. Egli aveva presentato un progetto di legge nel 1882, e dalla relazione che lo accompagna apprendiamo che dal 1863 in poi il comune aveva per ben 12 volte sollecitato il provvedimento.

Vi è quindi una spinta del gruppo dei notabili cittadini, da ricostruire

²¹ Si deve notare che il gruppo dei notabili, quanto meno la parte di esso di origine locale, risale ad un'epoca abbastanza remota: alcuni nomi (Lupacciuoli, Putzu...) compaiono già nel sec. XVIII, come risulta da alcune comunicazioni presentate al Convegno.

²² Il maggior dinamismo di Terranova è evidente anche dall'esame dei bilanci comunali di previsione. Nel 1912 le entrate effettive di Tempio sono 2,4 volte quelle di Terranova, ma quest'ultima supera Tempio, sia pure di poco, per le spese in opere pubbliche. Vedi Ministero di Agricoltura, industria e commercio, Divis. gen. della Statistica e del lavoro, *Bilanci comunali 1912*.

nei dettagli. Altra questione, il porto. Il 24 maggio 1879 il ministro dei Lavori pubblici Baccarini presenta un disegno di legge, "Spese straordinarie per opere marittime in alcuni dei principali porti del Regno". Il progetto viene ripresentato l'anno successivo, nella nuova legislatura (XIV). Nella prima formulazione non è previsto alcuno stanziamento per Terranova, mentre c'è una grossa somma per Porto Torres; nella successiva, 11 mesi dopo, è invece previsto un modesto stanziamento, che sparisce nella legge del 1880, per riapparire in una legge dell'anno successivo (L. 333 del 1881, che prevede per Olbia la costruzione di approdi e segnalazioni notturne). Si tratta allora, anche per questa vicenda, di passare dalla cronaca alla storia; di interpretare i fatti, con i loro motivi che affondano nelle idee, negli interessi, nelle spinte dei gruppi nazionali e locali. È possibile che le informazioni in proposito siano deducibili da un attento studio degli atti parlamentari, dalla corrispondenza del ministro, dalla stampa (non necessariamente quella locale) dell'epoca²³. Anche la istituzione della pretura è un fatto di cronaca e basta, finché non sia collocato nel contesto generale (anche nazionale) e spiegato nella sua genesi. Occorre sapere chi ha fatto pressioni, chi ha deciso, in base a quali esigenze asserite o reali ecc. Ciò vale per tutte le innovazioni politico-amministrative verificatesi attraverso il tempo²⁴.

Le decisioni vengono prese a vari livelli, nazionale, provinciale, comunale; ed anche regionale, a partire dalla costituzione della Regione Sarda con la L. cost. n. 3 del 1948 e dall'emanazione delle norme di attuazione nel 1949 e nel 1950. Nel caso di Olbia però si sono avute decisioni ad un livello in qualche modo sovranazionale, o meglio multinazionale, con l'intervento dell'Aga Khan nella Costa Smeralda, la costruzione dell'aeroporto ecc.

Ho così accennato ai principali problemi della storia recente delle piccole città, e implicitamente ai principali approcci. Nel nostro paese, quelli più frequentemente praticati sono: a) politico-amministrativo; b) economico

²³ Vedi *Raccolta degli atti stampati per ordine della Camera*, XIII legislatura, vol. V, doc. 119, *Spese straordinarie per opere marittime in alcuni dei principali porti del Regno*, presentato il 24.5.1879, e *Id.*, XIV legislatura, docum. 80, *Costruzione di nuove opere straordinarie stradali e idrauliche nel decennio 1881-1890*. Vedi in particolare p. 66 e sgg., *Porti di terza classe*. I porti di terza classe della provincia di Sassari erano (oltre Terranova) La Maddalena, Castelsardo, Alghero, Orosei, Siniscola, Corallo, S. Teresa. La legge sulle opere straordinarie è la 5538 del 25.7.1880. Dalle relazioni apprendiamo fra l'altro che il Genio civile di Genova aveva redatto, fino al 1872, un progetto di miglioramento del porto, fatto proprio anche dalla Commissione parlamentare permanente.

²⁴ Nel 1926 gli uffici installati a Olbia sono: l'Ufficio postale di prima classe, l'Ufficio doganale di 2° ordine e 2° classe, la Delegazione di spiaggia, la Pretura, la Tenenza dei carabinieri. Più tardi verranno l'Ufficio del registro, abolito nel 1972 (legge 644) insieme a centinaia di altri, e varie scuole superiori. Su queste ultime vedi D. PANEDDA, *Olbia attraverso i secoli*, Cagliari, 1959, p. 133.

(lo sviluppo industriale e commerciale della città); c) edilizio-urbanistico, sulle modalità dello sviluppo fisico della città: ma dietro il fatto fisico c'è la cultura tecnica e figurativa dell'epoca; d) demografico e demografico-sociale; e) infine, un approccio "territoriale": i rapporti cioè fra la città e il suo territorio. Gli studi sociologici in genere hanno riguardato non singoli centri, ma categorie di centri (ad es. le grandi città). Inutile sottolineare quanto sarebbe utile quest'ultimo tipo di approccio per una città come Olbia, dove in diverse aree si sono insediate popolazioni di cultura diversa (sia per la provenienza geografica che per quella sociale). La scelta di un approccio o di un altro – o di una combinazione fra più indirizzi (ad es., i riflessi urbanistici dello sviluppo economico, o di quello demografico) – dipende dalle competenze e dalle preferenze dello studioso, e in qualche misura anche dalla disponibilità ed accessibilità della documentazione.

Operata la scelta dell'approccio, cosa deve fare lo storico (o l'aspirante storico) della città? Ogni studioso esperto ha un suo metodo; ma chi inizia perderà meno tempo e farà meno fatica affidandosi ad una "procedura", ad un programma di lavoro già collaudato. Propongo qui uno schema, derivandolo in parte dal mio manualetto citato nella nota 3.

L'aspirante autore di una storia cittadina ha certamente fin dall'inizio una sua idea, per quanto approssimativa, di come sono andate le cose; cioè parte da una *prima ipotesi di lavoro* (che deve mettere per iscritto, pronto però a modificarla se l'esame delle informazioni che via via acquisisce la contraddice). Questo è il primo nucleo di quel complesso ragionamento che forma un saggio storico, e serve anche a cominciare ad inquadrare gli obiettivi della ricerca (la "tesi" che si vuole svolgere). Fissare gli obiettivi e quindi i limiti della ricerca serve anche ad evitare di disperdersi in ricerche troppo vaste e non mirate.

Delimitato provvisoriamente il campo, occorre *acquisire tutte le informazioni* reperibili da qualsiasi fonte (vedi più oltre). A tal fine occorre *costruire una bibliografia*, ampia quanto è possibile, sull'argomento, con i titoli dei libri e degli articoli di rivista e di giornale; e identificare nei vari archivi i materiali che possono servire. Si passa quindi alla lettura sistematica degli scritti, cominciando da quelli di argomento più generale e di più vecchia pubblicazione; e all'esame dei documenti di archivio. Questo lavoro presumibilmente ci farà scoprire altre pubblicazioni e altri documenti sfuggiti al primo vaglio. Sulle letture occorre *prendere appunti*, estratti, fotocopie su tutto quello che sembra utile: ciò va fatto in modo tale da distinguere in modo inequivocabile fra le citazioni letterali, le nostre parafrasi di ciò che altri ha scritto, le nostre osservazioni.

Raccolte e ordinate le informazioni, occorre *rileggere gli appunti* e procedere ad una ulteriore specificazione dell'ipotesi di lavoro, meglio se già nella forma di indice. In altre parole, occorre cominciare a *identificare la*

struttura del saggio, una struttura che potrà essere precisata e affinata nelle fasi successive, via via che il disegno complessivo si fa più chiaro.

La rilettura deve essere *critica*, volta ad identificare le incongruenze, contraddizioni, lacune, e a scoprirne i motivi. Questi stanno non solo negli interessi materiali, che possono indurre ad alterare certi fatti, a inventare, a nascondere parti di verità, ma anche – e più – nelle mentalità, nella fedeltà a determinati ideali, in parametri culturali propri dell'epoca e/o della classe di appartenenza. Per questo motivo risultano in genere più obbiettivi – ad. es., per la ricostruzione delle situazioni sociali – i documenti indiretti, quelli prodotti per scopi diversi dal fare storia: per imporre tasse, per arruolare soldati, per definire eredità ecc., rispetto a quelli prodotti con l'intenzione di tramandare la memoria dei fatti, come le cronache e i diari. L'esame sistematico del materiale raccolto serve anche a identificare quei "luoghi comuni" sulla storia di una città, messi in circolazione da qualche esperto o presunto tale, e poi ripresi da tutti gli autori successivi, senza controllarne l'origine e l'attendibilità.

Una fatica ben spesa è quella di estrarre dal materiale raccolto le informazioni relative ai vari temi sviluppati – ad es. la crescita fisica della città, o le vicende demografiche, o quelle dell'industria, o della politica urbanistica ecc. – e ordinarle cronologicamente. Avremo così tante cronologie quanti sono gli aspetti che interessano, e ci potremo fare una prima idea di come evolve nel tempo un determinato fenomeno. Ovviamente questo lavoro è facilitato dall'uso del computer, mediante un programma di scrittura o meglio di schedatura.

È in questa fase del lavoro che occorre fissare la *periodizzazione* della nostra storia; cioè dividere in segmenti temporali il tempo storico che ci interessa, seguendo i cambiamenti di qualità, le "svolte" dei fenomeni considerati. Questo ovviamente comporta una ulteriore specificazione del nostro indice; che a questo punto avrà raggiunto (o quasi) la sua forma definitiva. È consigliabile studiarsi qualche indice ben fatto di una trattazione non troppo diversa da quella che vogliamo portare a compimento. A questo punto non rimane che procedere alla *stesura* della nostra storia, seguendo la traccia data dall'indice, meglio se esteso fino ad indicare in modo sommario, nel giusto ordine, gli argomenti da svolgere.

Vediamo la questione delle fonti: è possibile dare qualche indicazione generale, appropriata per il caso di Olbia, mentre per i problemi più generali rimando al già citato *Storia, città e territorio*. La storia si fa sui documenti conservati negli archivi (statali, comunali ecc.). Per le politiche locali, la fonte fondamentale è costituita dagli atti del comune e da quelli della provincia: fra i più importanti, le delibere delle varie autorità (per quelle comunali e provinciali i verbali delle discussioni fanno parte integrante delle delibere) e la corrispondenza del Sindaco e del Preside della Provincia; ma

un esame a tappeto degli atti (cioè dei materiali che accompagnano le delibere, prodotti dai vari uffici o da chi ha rapporti col comune) può essere prezioso²⁵.

Per le politiche a livello statale, occorre esplorare gli Atti parlamentari: non solo le discussioni in aula, ma le proposte delle varie commissioni, i progetti di legge con le rispettive relazioni, le interpellanze, le interrogazioni, le inchieste parlamentari, i documenti pubblicati dai due rami del parlamento.

Anche i giornali – in quanto espressione di interessi di gruppi di potere nazionale e/o locali – sono una fonte primaria. Nelle piccole città possono non esserci, ma probabilmente vi saranno notizie o anche cronache locali nei giornali della provincia rispettiva²⁶. Ovviamente occorrerà tener conto dell'orientamento politico del giornale e dei suoi collaboratori. Nell'Archivio di Stato (nel nostro caso a Sassari) e talora anche in archivi e biblioteche possono trovarsi dei "fondi" (complessi di documenti) consegnati da deputati, senatori e personaggi che comunque hanno avuto parte nella vita locale.

Per l'economia – oltre alle relazioni mensili della Camera di commercio – si rimanda ai citati Annuari Generali (e a quello della Sardegna del 1927); agli atti del Tribunale da cui dipende il comune, fondo "Cancelleria commerciale"; alla documentazione reperibile nei comuni (discussioni del Consiglio, ruoli imposte, corrispondenza del Sindaco ecc.); ai censimenti industriali e commerciali (dal 1927 in poi, ma con precedenti per la sola industria alla fine dell' '800 e al 1911); alla gigantesca raccolta del "Bollettino dell'Unione italiana fra le società per azioni" (dal 1883 in poi, e per gli anni precedenti, alle *Leggi e decreti del Regno d'Italia*, parte supplementare).

Per gli aspetti sociali, rimando ancora agli Annuari (in quello sardo del 1927 sono indicati per nome e per attività circa 350 olbiesi, una quota non trascurabile del totale); ancora, agli atti del comune (e qui rinvio al saggio di Mariotti citato in nota 25), agli atti del tribunale (*Relazioni statistiche del Tribunale civile e correzionale*) e i discorsi ufficiali sulla amministrazione della giustizia); ai resoconti letterari (talora poco attendibili come *Nei Morlacchi – Viaggio in Sardegna* di Elio Vittorini, pubblicato a Firenze nel 1931, dove la visione di Olbia è quanto meno mitica); naturalmente al Casellario politico dell'Archivio di Stato per le informazioni riservate di

²⁵ Vedi l'uso che ne ha fatto S. MARIOTTI in *L'urbanizzazione della campagna. Il caso di Campi Bisenzio dal 1865 al 1945*, Milano, Angeli, 1993.

²⁶ A Sassari vengono pubblicati giornali almeno dal 1848: "La Sardegna" per pochi mesi, cui fanno seguito "L'Imparziale" nel 1857, "L'Epoca" nel 1858-59. Può darsi che si trovi qualcosa di utilizzabile anche in giornali di Cagliari, come "L'eco dei comuni della Sardegna" (1856-'61). Dopo l'Unità si inizia (credo) con "La Gazzetta di Cagliari" del 1871.

prefetti e vice-prefetti sulle persone più in vista. Su ciò che vi può essere di utile ai nostri scopi negli Archivi di Stato rimando comunque agli atti del convegno.

Sull'urbanistica, l'assetto territoriale, il paesaggio agrario – un complesso di problemi mal separabili da quelli della storia sociale, in una città nella quale i gruppi di varia provenienza geografica e talora sociale (i contadini e i pastori ricordati da E. Tognotti) si sono incrociati e sovrapposti, e talora semplicemente contrapposti nelle varie aree dell'espansione urbana – rinvio ancora una volta alle fonti comunali, compresi i documenti prodotti dall'Ufficio tecnico; ai giornali, alle guide turistiche e commerciali, ai catasti in senso proprio e al così detto Catasto Agrario del 1929 dell'ISTAT, e dal 1951 in poi ai Censimenti dell'agricoltura, nonché alle carte topografiche²⁷. Assetto sociale e assetto territoriale si incrociano in quella particolarità della storia sarda, che è la sopravvivenza della proprietà collettiva ben dentro il XIX secolo, quando viene forzosamente soppressa per decisione del governo. La memoria di questo evento è impressa nel territorio, con gli infiniti muretti a secco che dividono in appezzamenti terreni spesso poverissimi. Una operazione così violenta non può non aver lasciato strascichi "sociali", se non altro nella diffidenza verso il "continente", aggravata dal fatto che le aree peggiori dal punto di vista igienico della Sardegna – quelle malariche – erano utilizzate dal governo per inviarvi, per punizione, gli impiegati colpevoli di qualche malefatta²⁸.

Nella storia del territorio hanno grande significato i collegamenti (strade, ferrovie, linee marittime ed aeree) e le comunicazioni (telegrafo, telefono, radio ecc.). La Sardegna era ancora alla fine del secolo scorso poverissima di strade locali, tanto è vero che la lunghezza delle strade nazionali era il triplo di quella delle provinciali, al contrario di quello che si verificava nel resto del paese. Per una città come Olbia, divenuta la principale testa di ponte per le comunicazioni col continente, e in grado ormai di estendere progressivamente la sua influenza nei territori circostanti, i collegamenti vicini e lontani hanno il massimo rilievo. Dal titolo di un opuscolo deduciamo che nel 1908 c'erano due treni al giorno per Sassari, e che si richiedeva

²⁷ In particolare, quella in scala 1/100.000 del Corpo di Stato Maggiore del 1849, dove Terranova ha ancora la forma rettangolare di una città medievale di fondazione (bastia); le prime dell'IGM al 50.000, poi in questo secolo al 25.000 (disgraziatamente ferme per la nostra area al 1958). Molto interessante quella rilevata nel 1896 e con ricognizioni parziali al 1931, nella quale si rileva una cospicua espansione lungo la strada statale 143, fino a Casa Dante e S. Simplicio.

²⁸ Lo stesso accadeva anche in precedenza, su una scala isolana. ANGIUS (*Op. cit.*, p. 857) riporta: "Ora i terranovesi sono senza vicario, avendolo espulso come uomo scandalosamente interessato. Il vescovo mandò in seguito un altro prete che era stato scacciato da Luras, ma essi non vollero, e dopo sei ore fu fatto ripartire".

una terza corsa²⁹. I collegamenti col continente (una corsa al giorno dal 1882, vedi nota 17) possono esser ricostruiti dagli orari conservati nella sezione “Gruppi” della Biblioteca nazionale centrale di Firenze. Riguardo ai collegamenti con l’area circostante, la loro vicenda è per intero da ricostruire. Ricordo solo che nel 1908 era in discussione la costruzione di una carrozzabile per Palau³⁰. Sul paesaggio delle aree circostanti la città possono dare informazioni anche i decreti che elencano (e delimitano) le aree malariche³¹.

Per terminare, una indicazione operativa e una proposta. Al fine di ricostruire la storia recente di Olbia – e questo è indispensabile, come ha ricordato M. Brigaglia al preconvengo: Olbia non può aspirare al titolo di città e tanto meno ad una sua provincia se non è in grado di gestire le sue memorie – si deve affrontare un lavoro preliminare di raccolta di dati, non difficile ma pesante. Si tratta anzitutto di ricostruire l’elenco di tutte le imprese, ditte, negozi dal 1886 almeno (cioè da quando inizia la pubblicazione dell’“Annuario generale d’Italia”), identificando le famiglie più notevoli, i professionisti, i consiglieri comunali e gli altri notabili locali. Più agevole risulterà costruire l’elenco dei consiglieri provinciali, dall’inizio del Regno in poi, identificando fra di essi gli olbiesi, e ricostruendo la loro attività professionale e politica. Negli Atti parlamentari si dovrebbe reperire tutto ciò che riguarda, direttamente o indirettamente, Olbia ed il suo territorio. In particolare occorre ricostruire l’operato a favore di Olbia dei parlamentari sardi (o anche non sardi, se ve ne sono). Fra i sardi ricordo Giacomo Pala, di Luras, dell’estrema sinistra, che è stato deputato per ben cinque legislature (dalla XX alla XXIV) ed ha bombardato la Camera con le sue interrogazioni e progetti di legge. Ad esempio, nel 1905 fece una prima interrogazione sul prolungamento dei servizi marittimi da Golfo Aranci a Olbia il 25 gennaio, e una seconda il 3 febbraio, riprendendo un suo progetto di legge

²⁹ R. ACCARDO, *Sui trasporti ferroviari marittimi col continente e sulla terza coppia di treni Golfo Aranci-Iglesias-Sassari*, Cagliari, 1908.

³⁰ Da “Le strade”, n. 6, 1908 (*Per la viabilità della Sardegna*) sappiamo che i giornali sardi davano ampio spazio alla richiesta della costruzione della strada Terranova-Arzachena-Palau sul tracciato allora percorribile solo a cavallo o a piedi, strada che fra l’altro avrebbe reso inutile “la costosissima corsa giornaliera del piroscalo fra Golfo Aranci e La Maddalena” che si voleva istituire, in alternativa alla realizzazione della strada. Dalle pubblicazioni del Ministero dei Lavori pubblici, Ufficio speciale delle ferrovie, Statistica tranvie e automobili, si possono ricostruire i primi collegamenti con le aree vicine tramite linee automobilistiche. La Sardegna, intorno al 1922, aveva più chilometri di linee pubbliche di ogni altra regione, secondo S. FIDELI, *In auto nell’isola dei sardi* (“L’Auto italiana”, 1922, fasc. 24-25). Nell’articolo si chiedono anche (per le ferrovie) rettifiche alla tortuosa Terranova-Cagliari; una nuova linea costiera per Orosei, e il proseguimento della Terranova-Palau a Tempio e Sassari.

³¹ Ad es. il RD 19.3.1903 n. 237, nel definire i limiti dell’area malarica, dà una chiara idea di quello che doveva essere allora l’aspetto della campagna olbiese.

del giugno 1904³². Occorre poi identificare tutti i giornali e giornaletti pubblicati, sia pure per tempi brevissimi, a Sassari, a Tempio, a Olbia se ve ne sono stati, e ricavarne ogni possibile informazione; e identificare presso archivi pubblici e privati eventuali epistolari ed altri documenti degli uomini politici ed imprenditori più importanti. Questo lavoro di raccolta, e se è possibile di pubblicazione, di informazioni e materiali documentari è preliminare ad ogni seria ricerca storica.

Vengo alla proposta. Il Rotary Club di Olbia, che sta svolgendo un ruolo importante nella promozione di una cultura ed un orgoglio cittadino, potrebbe spingersi più avanti su questa strada, contribuendo appunto alla ricostruzione sistematica dell'attività economica, e dei gruppi di potere nella città. Ciò potrebbe realizzarsi mediante l'istituzione di un premio – annuale o biennale – per una tesi di storia contemporanea su Olbia, oppure contribuendo alla pubblicazione di una ricerca storica, o premiando un libro pubblicato sull'argomento. O anche, potrebbe contribuire in qualche modo al riordino e alla sistemazione in luogo adatto dell'archivio storico comunale. Potrebbe anche premere su alcuni influenti cittadini, in qualche caso, credo, suoi associati, perché mettano a disposizione di un archivio storico cittadino riordinato come si deve i documenti (relativi alle precedenti generazioni) di cui sono in possesso, e che forse oggi sono restii a cedere per una giustificata sfiducia in una corretta conservazione e uso di questi materiali; una riluttanza che può essere superata con una severa regolamentazione del tipo di quella in vigore negli archivi di Stato³³, oppure trasferendo i documenti all'Archivio di Stato competente, quello di Sassari, dove certa-

³² Tutta la questione venne allora “congelata” affidandola alla Commissione per lo studio dei porti del Regno da poco formata. Vedi *Atti del Parlamento, Camera, sess. 1904-5, Discussioni*, vol. 1, pp. 571 e 811. L'attività di Pala è preceduta di molti anni da quella di Pasquale Umana, un medico che alla Camera sedette al centro-sinistra. Il 30 maggio 1879 egli illustrava alla Camera una sua proposta, “Classificazione del porto di Terranova tra quelli di prima classe”, ricordando le ingenti spese sostenute per il porto da Comune e Provincia. Vedi *Atti del Parlamento, Raccolta degli atti stampati per ordine della Camera, Legislazione XIII, sess. 1878-80, vol. VIII, stamp. 231*.

³³ Sommarariamente, i documenti – per volontà di chi li cede – potrebbero esser resi accessibili ai soli studiosi, e su richiesta documentata, che indichi gli obbiettivi della ricerca. Si potrebbe limitare l'accesso ai soli studenti, ricercatori e docenti universitari; o addirittura ai soli laureandi e docenti universitari, dottorandi e ricercatori. Secondo la legislazione sugli Archivi di Stato, i documenti che riguardano persone sono accessibili solo 70 anni dopo la morte, salvo espressa deroga dei donatori; quelli di società e istituzioni dopo 40 anni dalla chiusura degli affari cui fanno riferimento. Le eventuali pubblicazioni, tesi ecc. devono essere consegnate in copia all'Archivio. Ponendo questa ed altre eventuali limitazioni, pare possibile convincere chi detiene dei “pezzi” della storia locale a liberarsi dei documenti – corrispondenze, contratti, relazioni ecc. – che spesso ingombrano inutilmente le abitazioni. Chi vuole affrontare questi problemi deve tener conto del fatto che il cittadino non addetto ai lavori in genere sottovaluta l'importanza dei vecchi scritti, registri ecc. che possiede, non essendo in grado di immaginare l'utilità che possono avere per gli storici.

mente sono già depositati archivi di famiglie che in passato hanno svolto un ruolo importante nella provincia. In proposito faccio notare che nessuna altra istituzione conserva i documenti meglio degli Archivi di Stato, appositamente costituiti. Infine le istituzioni cittadine più valide e autorevoli potrebbero contribuire alla ricostruzione della documentazione di base per la storia cittadina alla quale ho accennato più sopra, cioè gli elenchi delle persone, delle attività produttive e commerciali, e le liste dei rappresentanti comunali, provinciali e distrettuali.

Girolamo Sotgiu

Sviluppo sociale e lotta politica ad Olbia
dall'età giolittiana al fascismo

Dico subito che la mia esposizione solo molto parzialmente potrà svolgere il tema, in verità troppo ambizioso, che è stato annunciato nel programma.

E questo sia perché debbo restare entro limiti ragionevoli di tempo, sia soprattutto perché il materiale raccolto e gli attuali studi sull'argomento non consentono una trattazione esauriente.

Mi limiterò, perciò, ad indicare alcuni punti che penso debbano essere posti al centro dei necessari futuri approfondimenti, sottolineando della storia di Olbia (Terranova), negli anni presi in esame, quei momenti che hanno assunto un significato quasi emblematico, e gli elementi culturali, politici, economici, che ne hanno caratterizzato lo sviluppo.

All'inizio del periodo giolittiano la Sardegna, e Terranova non faceva eccezione, usciva da una tremenda crisi dovuta essenzialmente, ma non solo, alla politica doganale che aveva paralizzato il commercio con la Francia, soprattutto quello del bestiame che costituiva una delle più importanti risorse dell'isola. La crisi venne progressivamente superata nel corso di un processo di rilancio dell'economia che vide impegnato tutto il paese, e che per la Sardegna ha avuto come elementi caratterizzanti: un rilancio delle attività minerarie, una ripresa dell'industria sugheriera, una modernizzazione di settori importanti della sua agricoltura: la cerealicoltura, la viticoltura, e in misura ancora maggiore la pastorizia e la lavorazione del latte.

Tutto questo si accompagnava – e per certi aspetti ne era la conseguenza – a mutamenti profondi sul piano politico e culturale.

Erano stati sconfitti i tentativi di limitazione delle libertà costituzionali compiuti dalle forze autoritarie di estrema destra alla fine dell'Ottocento; si era aperto un periodo, appunto con Giolitti, di arricchimento democratico della vita dello Stato; concezioni nuove si venivano affermando con la divulgazione di ideali radicali e socialisti e il progressivo abbandono da parte dei cattolici di atteggiamenti che li avevano sino ad allora collocati in una posizione di rifiuto dello Stato liberale.

Terranova ha partecipato in modo certamente non passivo a questi mutamenti.

All'inizio del secolo non aveva perduto la sua tradizionale funzione di

emporio commerciale che è stata sempre una sua caratteristica, ma era tuttavia una cittadina nella quale la rendita fondiaria aveva un peso determinante, con una popolazione ancora largamente legata a interessi agrari e una classe dirigente che derivava la sua autorità e il suo potere dal possesso della terra.

Nel 1901 la popolazione complessiva, secondo i dati del censimento di quell'anno, era di 4.348 abitanti. Dalla superficie agraria del comune di 34.436 ettari più di un terzo della sua popolazione, complessivamente 1.532 unità, ricavava la parte fondamentale del suo sostentamento. Quattordici proprietari possedevano complessivamente poco meno di due terzi (9.749 ha.) della superficie complessiva del territorio. Due proprietari ne possedevano ciascuno più di mille ettari.

Questa proprietà terriera è legata a nomi di famiglie che hanno avuto un peso nella vita della città: dai Tamponi ai Lupacciolu, ai Vincentelli, ai Bardanzellu per citarne solo alcuni.

Le attività portuali, e di riflesso quelle commerciali, avevano un peso, senza dubbio ancora importante, malgrado la crisi che si era determinata dopo il trasferimento a Golfo Aranci negli anni Ottanta dell'Ottocento dell'approdo del piroscafo che collegava l'isola al continente; ma questo peso era assai inferiore a quello che si ebbe in seguito.

Nel 1901 nel porto di Terranova, per fare un esempio, vennero sbarcate solo 18.243 tonnellate di merci e vi scesero 1.910 passeggeri, e in quello di Golfo Aranci (allora frazione di Olbia e per certi aspetti di Olbia antagonista) 2.225 tonnellate di merci e 31.320 passeggeri.

Tuttavia proprio la ripresa di alcuni settori produttivi, in particolare la nascita di una industria casearia moderna, stimolarono la collocazione nella città di depositi per la conservazione e commercializzazione del formaggio; e produttori provenienti dal continente, i Piro, i Colonna, i Pappalardo, ecc., cominciarono sia ad intrecciare rapporti che divennero col tempo più solidi con la classe dirigente locale, sia ad esercitare un ruolo importante nello sviluppo cittadino.

Certamente questi pochi dati non consentono di avere un quadro esauriente della situazione e non ci offrono tutti gli elementi che possono consentire di ricostruire i vari passaggi che hanno portato a quelle trasformazioni profonde e radicali che rendono oggi Olbia la città della Sardegna che sembra aperta alle prospettive più ampie di sviluppo.

Penso che per aver una maggiore consapevolezza della complessità di questi processi di trasformazione, e anche delle resistenze che hanno incontrato, sarà necessario studiare più a fondo la funzione che ha esercitato allora la rendita fondiaria nel determinare anche complessi fenomeni di sviluppo distorto che richiamano per certi aspetti fenomeni presenti anche oggi, per esempio, nell'utilizzazione del territorio; ma sarà necessario anche rico-

struire le scelte operate dalla sua classe dirigente nella ricerca di alleanze politiche esterne, con gli inevitabili condizionamenti nella politica locale.

Quello che si può dire tuttavia, pur nella incompletezza degli studi e delle ricerche, è che anche a Terranova le forze sociali e culturali nuove che si sono venute affermando nel periodo giolittiano a livello nazionale in uno scontro assai duro con le forze sociali dominanti, sono state capaci di far emergere orientamenti intorno ai quali la città ha potuto poi crescere e svilupparsi.

Infatti Olbia e la Gallura, se si vuol fare un riferimento geografico più ampio per comprendere fenomeni che investivano tutta l'isola, con l'Iglesiente e il Guspinese, con Cagliari, Sassari e Nuoro, furono le zone nelle quali più dura e vivace fu la battaglia tra il vecchio e il nuovo, tra le forze sociali e politiche tradizionali, responsabili dell'arretratezza complessiva della società isolana e quelle che, stimolate dall'espansione capitalistica nazionale che aveva investito anche la Sardegna e dalle idee socialiste, radicali e laiche, misero in discussione quel sistema di potere che era la causa determinante del sottosviluppo.

La Gallura, nel primo decennio del secolo, partecipò infatti al decollo dell'economia nazionale e allo sviluppo generale della Sardegna con un suo specifico apporto.

A Tempio e Calangianus fiorirono le attività collegate alla lavorazione del sughero; a La Maddalena, oltre ai lavori per la base militare, divenne intensa l'attività nella cave di granito che producevano per il mercato nazionale e internazionale; a Terranova merito della nuova cultura e delle nuove forze sociali che si affacciavano alla ribalta fu quello di riproporre a livello di massa la funzione commerciale della città e perciò la questione portuale come questione centrale per consentirle di diventare lo sbocco naturale di un hinterland destinato a superare la tradizionale emarginazione: su questa base si svilupparono nella città non solo piccole iniziative industriali (fabbricazione della calce, lavorazione dei turaccioli e dei cascami di sughero, impianto della mitilicoltura, ecc.) ma iniziative per un suo ammodernamento come l'introduzione della energia elettrica e la costruzione della rete telefonica.

In questo contesto lo scontro politico e sociale era tra le forze che puntavano su questo sviluppo ma che erano tagliate fuori da ogni sede decisionale e i gruppi tradizionali di potere che ispiravano la loro azione a una visione immobilistica dei problemi, legata essenzialmente agli interessi della grande proprietà terriera. Da un lato c'era la massa dei lavoratori: portuali, carriolanti, contadini, spedizionieri, commercianti, piccoli imprenditori che si muovevano guidati dalla Camera del Lavoro, dalla sezione socialista, da gruppi laici radicali e repubblicani che avevano come referente politico il deputato radicale di Luras Pietro Pala; dall'altra parte il gruppo

dei maggiorenti che faceva capo, politicamente, ai grandi orchestratori della politica regionale, potenti anche a livello nazionale, in primo luogo l'onorevole Cocco Ortu, e, con lui, gli onorevoli Sanjust e Cao Pinna.

La questione in gioco era, nella sostanza, l'avvenire stesso di Terranova. Condurre la campagna per la valorizzazione del porto, ammodernandone le strutture per riportare l'approdo del postale da Golfo Aranci ad Olbia, significava aprire quelle possibilità di sviluppo che di fatto si sono poi avute.

Gli interessi che venivano coinvolti non erano soltanto terranovesi, perché gruppi potenti della borghesia regionale e sassarese collegati e protetti appunto da Cocco Ortu puntavano per il Nord dell'isola su uno sviluppo portuale concentrato a Porto Torres e quindi vedevano con scarso entusiasmo l'ipotesi dello sviluppo di una attività portuale a Terranova, destinata, con attrezzature portuali efficienti, a diventare il principale punto di raccordo tra l'isola e il continente. C'era in questa concezione la scarsa fiducia in una ipotesi di sviluppo complessivo, quale si è avuto nei decenni successivi, che avrebbe consentito la contemporanea crescita di tre realtà portuali come sono oggi quelle di Cagliari, di Olbia e di Porto Torres; c'era cioè un modo grezzo e tradizionale di vedere le cose della Sardegna, come terra destinata inesorabilmente alla arretratezza.

Ma erano in gioco contemporaneamente altri notevoli interessi legati alla gestione privata del sistema ferroviario e ai sussidi chilometrici per il suo esercizio; ai contributi statali per le linee di navigazione: e certamente non ultimi, gli interessi di coloro che potevano considerarsi i proprietari pressoché assoluti dei terreni nella frazione di Golfo Aranci.

C'era un complesso intreccio di politica e affari non diverso da quello che con tangentopoli abbiamo ora imparato a ben conoscere, che faceva scrivere allora a Mario Berlinguer, giovane e combattivo radicale: "la battaglia per Golfo Aranci è ormai il rifugio tipico di tutte le forme di brigantaggio politico ed economico che avvelenano l'isola nostra".

Ma il discorso va portato anche su un altro terreno, di importanza certo non minore.

Se lo scontro avveniva tra due ipotesi di sviluppo economico legate l'una in larghissima misura alla conservazione della tradizionale economia agro-pastorale e l'altra invece a uno sviluppo dei traffici che avrebbe inevitabilmente portato a una trasformazione di tutto il sistema produttivo, e quindi a quello sviluppo al quale oggi assistiamo; se lo scontro politico e sociale avveniva su questo terreno, in realtà le resistenze dei ceti padronali erano fortemente dipendenti anche dalla preoccupazione per le trasformazioni sociali che si sarebbero realizzate e che con l'affermarsi di una nuova concezione dell'organizzazione della società avrebbero minacciato posizioni di potere secolarmente consolidate.

So bene che la parola socialismo è oggi scarsamente spendibile; ma ai tempi di Nerone lo era certamente la parola cristianesimo; così come dopo il congresso di Vienna lo era la parola liberalismo. Ma poiché esprimono concezioni del vivere umano non destinate al tramonto queste parole non hanno certo perso, ancor oggi, la loro validità. Sta solo agli uomini spenderle in modo giusto. Ed è per questo che se vogliamo dare un significato più profondo alla ricostruzione della storia della nostra città dobbiamo ricordare il lavoro compiuto da quei gruppi laici e socialisti che si riunivano a Sassari nel primo decennio del secolo, intorno al settimanale "La Via", del quale uno dei fondatori, degli animatori più intelligenti e combattivi era proprio un nostro concittadino, Lucio Secchi, uomo di grande vivacità intellettuale e di interessi molteplici; è necessario ricordare l'azione svolta dall'associazione tempiese "Giordano Bruno" della quale animatore era il farmacista Claudio De Martis che riuscì a far confluire a Tempio nel 1907, in un Congresso nazionale del libero pensiero, i maggiori esponenti dell'intellettualità laica e progressista italiana; così come è necessario ricordare l'azione di denuncia delle condizioni di sfruttamento dei lavoratori della Gallura svolta da intellettuali e studiosi di grande valore come Silla Lissia; l'azione di organizzazione e di lotta svolta dalla lega degli scalpellini de La Maddalena, dalla lega dei turacciolai di Tempio e dalla Camera del Lavoro di Olbia; ricordare i principali protagonisti e organizzatori ad Olbia di questo movimento; tra gli altri l'avvocato Antonio Sotgiu e Alessandro Nanni: uomo il primo di alto livello culturale e di profonda umanità, tanto da essere chiamato l'avvocato dei poveri; uomo di grande coraggio e di vita avventurosa il secondo; animatori e dirigenti, sia l'uno che l'altro, della Camera del lavoro e della sezione socialista: sindaci della città in epoche diverse, e primi propagatori di quell'idea socialista che ha svolto una funzione così importante nel rinnovamento della società olbiese.

A testimonianza dell'azione per l'innalzamento culturale svolta da questo movimento voglio citare un solo dato, che a me sembra significativo. Olbia, con una scelta per allora inusuale, fu dotata proprio in quegli anni di un caseggiato scolastico per le scuole elementari, che per la sua ampiezza e modernità rappresentava nella Sardegna di quei tempi una eccezione. In quegli anni nell'isola le scuole elementari nella gran parte dei casi non disponevano infatti di edifici propri, ed erano installate generalmente in locali scarsamente agibili; la media di affollamento degli alunni era di 60 per aula.

Bisogna anche ricordare che in una situazione generale nella quale ancora nel 1921, secondo i dati del censimento, a Sassari gli abitanti di età superiore ai sei anni che sapevano leggere erano 66 su 100 (c'era cioè una media di analfabeti del 34%), a Olbia c'era un livello di analfabetismo di poco superiore: il 36%; inferiore a quello di Tempio, che era del 44%. In

Gallura solo a La Maddalena e a S. Teresa l'indice di analfabetismo era minore: il 16 e il 21%. Per avere un quadro più significativo vale la pena ricordare che a Nuchis l'analfabetismo era ancora del 75%.

Che in questo clima rinnovato di fervore sociale, di risveglio culturale e di iniziativa politica, la città abbia mosso i primi passi del suo sviluppo, è confermato da molti indici, dei quali, per brevità di spazio, si può ricordare il più rappresentativo, e cioè la crescita della popolazione passata dai 4.384 abitanti del 1901, ai quasi 6.000 (5.884) del 1911, incremento percentuale superiore a quello medio dell'isola.

Non è possibile, per necessità di tempo, ma anche per insufficienza di ricerche e documentazione, seguire i vari momenti di questo sviluppo.

Può essere utile tuttavia aver presenti due aspetti che testimoniano gli orientamenti diffusi: l'aperto dissenso nel 1915, come risulta dalle carte di polizia, nei confronti dell'entrata in guerra, che si manifestò anche con tentativi di sabotaggio della partenza per il fronte dei giovani richiamati alle armi; e nell'azione di mobilitazione popolare per la soluzione della questione portuale, che a guerra conclusa riesplse con vigore ancora maggiore rispetto al passato, giungendo nel 1920 al risultato desiderato.

Eugenia Tognotti in un articolo che, come quelli che è solita scrivere, è rigoroso ed acuto, ha, sia pure succintamente, ricostruito il momento essenziale di questa mobilitazione popolare: lo sradicamento da parte di una folla enorme e inferocita di un tratto dei binari della Olbia-Golfo Aranci per bloccare il traffico ferroviario e perciò la possibilità di approdo a Golfo Aranci, e la manifestazione del 24 dicembre 1919, in piazza Regina Margherita, della popolazione intera, "dietro la rossa bandiera della Camera del Lavoro", come scrisse la "Nuova Sardegna", durante la quale parlarono tra gli altri l'avv. Antonio Sotgiu, il farmacista Claudio De Martis, Lucio Secchi allora segretario del Comune, ricordando che la vittoria era il risultato della lotta unitaria della popolazione laboriosa di Olbia.

Non so se questa data possa essere considerata il momento più esaltante di una lotta durata tanti decenni. Credo però che abbia ragione la Tognotti quando parla di una data periodizzante: a distanza di poco più di un mese, infatti, il 29 gennaio 1920 l'approdo del postale dal contingente ritornò in quella che era stata la sua sede naturale sino a quando nel 1883 era stato portato a termine il tratto di ferrovia che univa Terranova a Golfo Aranci.

Il 1920 può considerarsi perciò, per la città di Olbia, un anno periodizzante nel senso che si aprì in quell'anno una pagina nuova della sua storia.

E anche in questo caso possono bastare pochissime cifre per confermarlo: le merci sbarcate nel porto che, come già si è detto, erano state nel 1901 di appena 18.223 tonnellate, già nel 1928 avevano toccato le 83.328 tonnellate. Nello stesso periodo il numero dei passeggeri sbarcati era passato dai 1.910 del 1901 a 182.443. La popolazione che ancora nel 1911 era di

5.843 abitanti ebbe un incremento sempre più rapido: nel 1931 era quasi raddoppiata e sfiorava già i 10.000 abitanti.

Ma, e giungo così all'ultima parte della relazione, non coglieremmo appieno il significato di quanto allora è accaduto in questa città se lo isolassimo e lo vedessimo soltanto come l'espressione di un rivendicazionismo locale.

In verità lo scontro tra conservazione e progresso, tra vecchio che non vuole morire e nuovo che prepotentemente si affaccia e si impone, era un aspetto di quel movimento più vasto che negli anni del dopoguerra si era battuto – disgraziatamente senza successo – per cambiare il volto dell'Italia, e che qui in Sardegna ha dato vita a quel movimento impetuoso che poneva al centro delle sue rivendicazioni la conquista di una capacità di autogoverno che consentisse di liberare l'isola dalla subordinazione secolare alla quale era sottoposta.

Questa aspirazione a una maggiore libertà, a una maggiore giustizia sociale, alla costruzione di un regime di piena democrazia sappiamo che si scontrò contro le forze potenti della grande proprietà agraria e della grande industria che sostenendo e finanziando il fascismo riuscirono a stroncare ogni resistenza popolare e ad affermare un regime che fu responsabile delle tragiche vicende che portarono l'Italia al disastro.

La Sardegna non si sottrasse a queste vicende, malgrado l'accanita resistenza che si sono avute a livello locale, così come non poté sottrarsi Olbia.

Ma le difficoltà del fascismo a penetrare nell'isola sono documentate dalla resistenza accanita, che si tradusse spesso in fatti di sangue, che si manifestò in modo più incisivo nelle zone operaie, e particolarmente nell'Iglesiente e in Gallura, ma soprattutto nel fatto che il suo consolidamento poté realizzarsi solo dopo che Mussolini ebbe preso il potere e i fascisti isolani poterono perciò disporre dell'appoggio più aperto del governo e dell'apparato dello Stato, dalle prefetture alla polizia.

Il caso di Olbia sottolinea la sostanziale estraneità della popolazione alle nuove concezioni del fascismo: i fascisti locali non avevano la forza e l'appoggio della popolazione per potersi imporre, e, caso unico in tutta l'isola, per affermare la loro supremazia ebbero bisogno di ricorrere all'aiuto dei fascisti del continente.

La conquista fascista di Terranova merita anche per questo motivo di essere ricordata: e possiamo farlo anche perché sull'avvenimento presso l'Archivio Centrale dello Stato di Roma esiste tra gli altri documenti una minuziosa relazione del prefetto indirizzata al Ministro degli interni.

L'esposizione del prefetto tende a minimizzare i fatti, ma non ne nasconde però la reale portata e la gravità, e conferma la scarsa consistenza del fascismo locale e il suo distacco dalla popolazione.

Già nell'aprile del 1922 sia a Cagliari che a Sassari si era sparsa la voce

di una spedizione di fascisti continentali a sostegno di quelli sardi, tanto che fra tutti i partiti antifascisti (solo i popolari si dichiararono estranei all'iniziativa) si era costituito un Comitato di difesa che, in verità, si limitò a protestare presso il prefetto senza prendere altre iniziative. L'ipotesi di una spedizione punitiva, respinta con sdegno dai fascisti, prese corpo invece nel dicembre del 1922.

“Invitati dai fascisti di Terranova per l'inaugurazione del gagliardetto – scrive il prefetto – ne convennero colà, la mattina del 3 andante, anche 118, tra cui 25 Nazionalisti, da Civitavecchia, i quali scesero a terra armati di moschetto e di rivoltelle, “lasciate una o due mitragliatrici a bordo del Piro-scafo ‘Tocra’ che li aveva trasportati”.

Dopo aver aggredito e bastonato, appena scesi a terra, “certo Cervo Mario, noto Gigi, sovversivo del paese” perché “trovato in possesso di un distintivo comunista che ostentava con una certa petulanza e di una tessera della Camera del lavoro” e “perché parente del noto avv. Sotgiu”, i fascisti di Civitavecchia si misero “per disposizione statutaria fascista alle dipendenze del fascio locale” e “diressero il corteo fascista alla Camera del lavoro, dove aveva sede l'ufficio dell'Avvocato, asportando come trofeo, tra le altre cose, una busta di pelle dell'avvocato contenente documenti”. Voglio aggiungere che Mario Cervo dirigeva con Simone Campesi una associazione di ex combattenti di orientamento socialista.

Compiuta questa prima prodezza i fascisti si divisero in squadre e, capitanati dai caporioni locali, “si misero a compiere gesta punitive”, mentre la popolazione terrorizzata serrava porte e finestre nel tentativo di evitare rappresaglie. “Giunta una squadra dall'avv. Sotgiu – continua la relazione – ed invitandolo ad aprire l'uscio egli non solo non obbedì, ma affacciatosi alla finestra si diede ad ingiuriare i fascisti minacciandoli – dicesi – anche con una rivoltella. Sfondato l'uscio col calcio del fucile, i fascisti penetrati nella casa, condussero l'avv. Sotgiu nella sede del fascio e colà gli fecero bere olio di ricino; poi lo accompagnarono in piazza, lo fecero salire su un pilastro e gridare ‘viva l'Italia’”, cosa che l'Avvocato fu costretto a fare, aggiungendo a quel grido parole significative: “Ma le idee non si cacano”.

Mentre si consumava questa prima vendetta, un'altra squadra si avviava verso la casa di un altro esponente socialista, Alessandro Nanni, con l'intento di purgarlo, senza tuttavia riuscirvi perché il Nanni era riuscito a fuggire. Un'altra squadra ancora si recò al porto vecchio per far desistere dal lavoro, in ossequio alla manifestazione fascista, i portuali intenti a scaricare un piroscafo e per purgare chi li comandava; un'altra si recò “in una farmacia dove trovavasi certo Atzara, custode di tre bandiere rosse che non voleva consegnare” e che fu bastonato. Altre due squadre assalirono la casa del presidente dell'Associazione combattenti che riuscì a fuggire; altra ancora quella del veterinario dott. Police, ed essendo il dottore assente ne

devastarono la casa ricercando la bandiera dei Quattro Mori. Questo avveniva al canto di queste strofe: "Con la barba di Nanni farem gli spazzolini / per lucidar le scarpe a Benito Mussolini / e l'avvocato Sotgiu gridava a più non posso / pietà, pietà fascisti me la son fatta addosso".

Compiute queste ed altre prodezze i fascisti si imbarcarono, mentre "la popolazione era rimasta asserragliata nelle case, fino alla loro partenza". Il prefetto afferma che la maggior parte della popolazione aveva stigmatizzato quanto era accaduto anche perché i fascisti di Terranova avevano approfittato dell'aiuto che era venuto loro da Civitavecchia per portare a termine più di una vendetta personale.

In sostanza il fascismo si scontrava contro una realtà che gli era ostile, e, per imporre l'ordine nuovo vaticinato da Mussolini, aveva bisogno dell'aiuto esterno e di utilizzare il terrore come mezzo di convincimento.

Ho voluto citare questo episodio, che fu il primo atto di un susseguirsi di violenze nei confronti di coloro che non rinunciarono anche durante gli anni della dittatura a lottare per la libertà e per la democrazia, non solo come testimonianza significativa della realtà olbiese all'avvento del fascismo, ma anche perché, in un momento come l'attuale nel quale ministri di vocazione fascista siedono sui banchi di governo, può aiutarci a comprendere che non è sufficiente indossare un abito a doppio petto per poter cancellare quella che è la realtà sostanziale del fascismo.

A ordinare la spedizione punitiva che ho ricordato furono proprio coloro che potevano considerarsi i signori in doppio petto di allora; uomini che dal fascismo videro riconfermato e accresciuto il loro potere, e che infatti alla caduta del fascismo avevano posizioni importanti nella città e nella provincia.

Sia pure in un clima diverso Olbia continuò a crescere anche negli anni del fascismo. Si erano messe in movimento, infatti, forze reali che non potevano essere stroncate perché operavano per accrescere il benessere della città e che solo la guerra poté fermare negli anni bui che anche la Sardegna dovette attraversare.

DOCUMENTI

R. Prefettura di Sassari
843-Gab.

Sassari, XII/1922

On. Ministero dell'Interno
 Direzione Generale P.S.
 ROMA

OGGETTO: Terranova – Incidenti.

Invitati dai fascisti di Terranova per l'inaugurazione del gagliardetto, ne convennero colà, la mattina del 3 andante, anche 118, tra cui 25 Nazionalisti, da Civitavecchia i quali, armati di moschetto e rivoltella e lasciate una o due mitragliatrici a bordo del Piroscalo "Tocra" che li aveva trasportati, appena scesi a terra ed incontratisi con i compagni di Terranova, saputo e visto che sulla banchina trovavasi certo Cervo Mario – noto Gigi – sovversivo del paese e parente del noto social-comunista Avv. Sotgiu, lo affrontarono; e poiché costui fu trovato in possesso di un distintivo comunista che ostentava con una certa petulanza e di una tessera della Camera di Lavoro, nonché di una rivoltella e, dicesi, anche di un pugnale, fu percosso.

Quindi, i fascisti continentali, messi, per disposizione statutaria fascista, alle dipendenze del Direttorio del Fascio locale, che assume la direzione di ogni movimento, si diressero verso la città.

A capo dei fascisti di Terranova, eravi l'assessore comunale Giovanni Rojk anima di tutto l'accaduto, i figli, il consigliere comunale Menetti Peppino, l'assessore Lupacciolo Martino e fratello, certo Miuccio Farina ed altri, i quali diressero il corteo fascista alla Camera del Lavoro dove aveva sede l'Ufficio dell'Avv. Antonio Sotgiu, esponente principale del partito social-comunista di Terranova, e colà giunti, devastarono tanto la Camera del Lavoro che l'Ufficio dell'Avvocato, asportando come trofeo, tra le altre cose, una busta di pelle da avvocato contenente documenti. Quindi, divisi in squadre capitanate da fascisti locali, si recarono a compiere gesta punitive. Giunta una squadra dall'Avv. Sotgiu ed invitatolo ad aprir l'uscio, egli non solo non obbedì, ma affacciatosi alla finestra si dette ad ingiuriare i fascisti minacciandoli – dicesi – anche con una rivoltella.

Sfondato l'uscio col calcio dei fucili, i fascisti penetrarono nella casa, condussero l'Avv. Sotgiu nella sede del fascio e colà gli fecero bere olio di ricino; poi l'accompagnarono in piazza, lo fecero salire sopra un pilastro e gridare "viva l'Italia" indi lo fotografarono e lo riaccompagnarono a casa a braccetto senza ulteriori violenze. Contemporaneamente un'altra squadra si recava nella casa del sovversivo Nanni Alessandro per purgarlo: ma chi dice per pietà della moglie inferma; chi per avere il Nanni fatta professione di fede patria rinunciando al socialismo; chi infine perché riconosciuto da fascisti ex comunisti da C. Vecchia suoi amici, sta di fatto

che fu lasciato libero senza purga. Un'altra squadra purgò, ma con dose limitatissima, certo Pasquale Sotgiu nipote dell'Avv. Sotgiu, pure sovversivo; e poiché un'altra squadra aveva saputo che nel porto vecchio dove è ancora il piroscalo "Marsala" carico di materiale ferroviario, gli scaricatori lavoravano, pur essendo, oltretutto domenica, giorno di cerimonia, e lavoravano, appunto, per ostentare un certo dispregio al fascio, diretti precisamente da quel Cervo Mario (noto Gigi) di cui sopra, si recarono al porto, e constatato che effettivamente si lavorava sotto la direzione del Cervo, fu obbligato costui ad ingoiare anch'egli olio di ricino.

Recatisi quindi in una farmacia dove trovavasi certo Atzara, custode di tre bandiere rosse che non voleva consegnare bonariamente, fu schiaffeggiato ed obbligato alla consegna delle tre bandiere.

Sempre guidati dai fascisti locali, fra i più attivi, dei quali, notavansi i figli dell'assessore Giovanni Rojk e specialmente quello a nome Antonio, altre due squadre si recarono in casa del Presidente dell'Associazione Combattenti Sig. Silvio Serniesi titolare telegrafico, il quale però avvertito a tempo, poté fuggirsene.

Dirò poi i motivi pei quali anche il Serniesi era designato ad essere purgato.

Diretta sempre dall'Antonio Rojk la squadra fascista continentale si recò in casa del veterinario Dott. Police, ove però trovavasi solamente la sua signora, per cui i fascisti se ne andarono per ritornare però poco dopo, sempre guidati dal Rojk e poiché la signora spaventata non voleva aprire, i fascisti, rotto un vetro della porta vetrata che dalla via immette nell'abitazione, introdussero la mano, alzarono il gancio interno, aprirono l'uscio ed entrarono, dandosi a rovistare i mobili, ma senza nulla guastare né asportare e chiedendo alla signora, terrorizzata, e che dopo poco cadde svenuta su un divano, dove fosse la bandiera dei quattro Mori in custodia al Dottore che però costui non aveva mai avuta né in custodia né altrimenti. Mentre in casa avveniva ciò, il veterinario Dott. Police, che trovavasi non so dove, seppe dell'accaduto, corse dal Ragioniere Italo Massagli, Presidente dell'Associazione Nazionalisti, e fattasi consegnare la tessera di appartenenza al partito nazionalista che momentaneamente trovavasi in possesso del Massagli, per essere rinnovata, poté farsi facilmente conoscere per tutt'altro che un sovversivo, ed ottenne anche le scuse dei fascisti continentali.

Le tentate violenze a danno del Serniesi e specialmente del Dott. Police e quelle che i fascisti locali direttori delle varie spedizioni guidate però da unica mente, quella del Rojk Giovanni, dimostrarono all'evidenza che non esclusivamente per reazione di partito politico e per punizione dei comunisti, ma per qualche altra ragione estranea alla politica ed alla vera essenza del fascismo, erano volute in Teranova le violenze private. Ché, se è in certo qual modo giustificabile e facilmente spiegabile, il danneggiamento alla Camera del Lavoro ed allo studio dell'Avv. Sotgiu, nonché le violenze commesse sulle persone di costui, del nipote Pasquale e del Cervo, poco si spiegano però quella tentata sul Serniesi, e punto l'altra sul Dott. Police estraneo alla politica; ex Ufficiale; impiegato forestiero, quindi estraneo all'ambiente, tesserato del partito nazionalista, e persona cortese e di animo mite.

Indagato pertanto nel recondito motivo di tali violenze tentate, apparisce non senza fondamento che i fascisti locali e specialmente il Rojk, profittando della circostanza e traendo in inganno quelli del continente, abbiano voluto oltre che punire i caporioni social-comunisti, esercitare qualche vendetta su persone loro avverse per

particolari ragioni d'interessi e per inimicizie personali, e per ragioni amministrative locali. Anche i fascisti estranei avrebbero subodorato qualche cosa di simile, perché in sulle prime seguirono i compagni Terranovesi nelle loro direttive; ma ad un tratto smisero ogni violenza, ed anzi mi risulta che i dirigenti delle squadre da C. Vecchia fecero ritirare a bordo molto ma molto prima dell'ora stabilita i loro squadristi, i quali vennero armati ed equipaggiati guerrescamente (avevano anche la cassetta di medicazione) essendo stati avvertiti che avrebbero trovato, specialmente da parte dei combattenti di Terranova, decisa opposizione anche armata, cosa poco probabile mentre poteva temersi una forte reazione per le violenze che si volevano usare dai fascisti locali al Serniesi, Presidente dell'Associazione ex-combattenti.

La insinuazione a carico del Dott. Police, va ricercata nel fatto che il Rojk Giovanni, è nemico personale del Dottore, perché costui non volle aderire alla imposizione del Rojk, fattagli come assessore e poi a nome della Giunta, di lasciare la condotta di Terranova, volendo farla occupare ad un suo figlio, studente in veterinaria, prossimo a laurearsi.

Tale inimicizia divenne maggiore quando il Dott. Police richiese al Rojk a mezzo del Maresciallo dei Carabinieri, la consegna di L. 3000 circa, percepite da esso Rojk, dai caricatori di bestiame, nella sua qualità di spedizioniere, appunto per consegnarle al Dottore come legittimo e prescritto compenso di visite eseguite al bestiame prima dell'imbarco, denaro che non è stato ancora consegnato.

E poiché il Serniesi, nella sua qualità di Presidente dell'Associazione dei Combattenti, di cui fa parte anche il Dottore, quale ex ufficiale, prese le parti del Dott. Police allorché il Rojk voleva che il Police lasciasse la condotta a favore del figlio e riassunse il voto dei combattenti in una deliberazione favorevole al Dottore e firmata da esso Serniesi, si acuì l'odio del Rojk e si propagò anche al Serniesi. Per questo però potrebbe esistere anche altra causa delle tentate violenze.

L'Associazione Combattenti conta in Terranova 444 iscritti che rappresentano una forza elettorale non indifferente di cui il Rojk e compagni temono gli effetti nelle prossime elezioni. I Combattenti ebbero il 5 Novembre un dissenso con i fascisti in occasione di un corteo patriottico, per questioni di precedenza di posto nel corteo stesso; dissenso la cui responsabilità si è naturalmente attribuita al Serniesi, acuendo sempre più i rapporti già tesi tra lui ed il Rojk, il quale nelle future elezioni amministrative, sa fin da ora, di non poter contare, e così il suo partito, sul voto dei combattenti.

Forse il Rojk avea tentato di contestare l'azione contro il Serniesi perché questi è appartenente al partito sardo d'azione. Benché dalle informazioni assunte risulti che la gran massa degli ex combattenti, iscritta alla Associazione di cui è Presidente il Serniesi, sia apolitica, e non divida le idee sardiste, ritengo tuttavia che effettivamente il Serniesi, parteggi per i sardisti, e me n'è prova il telegramma da questo diretto, subito dopo i fatti del 3 corrente, al Segretario politico del partito sardo d'azione, di cui accludo copia.

Ma poiché, pur meritando egli di essere osteggiato, non era prudente né opportuno, colpirlo per il momento, a fine di attirare al partito fascista il più possibile degli ex combattenti iscritti all'associazione, si ritiene probabile dai più che abbiano prevalso nel determinare il tentativo di violenza al Serniesi, i moventi personali e di carattere locale a quelli puramente politici e patriottici.

Concludendo, i fatti di Terranova, vengono stigmatizzati, dalla maggioranza di quella popolazione ben pensante soltanto per quelle parti che sono da attribuire non al movimento presente politico nazionale, ma a competizioni locali di partito e di persone; e si deplora il contegno specialmente del Rojk, il quale senza rendersi conto dei danni morali che recano al vero fascismo certi atti partigiani, ha voluto approfittare (come si ritiene in generale) della buona fede e della disciplina di persone d'oltre mare e di paesi lontani, ed ignare di uomini e cose locali, per sfogare i suoi astii e compiere rappresaglie e prepotenze non giustificate da alcun fine patriottico, nobile e generoso.

I dirigenti fascisti in Sardegna dovranno procedere bene accorti se vogliono evitare gli avvolgimenti dei capi dei partiti municipali, in minoranze pericolanti nei centri medi o minori, i quali sono sempre pronti ad abbracciare così il fascismo, come qualunque altra corrente forte dello spirito pubblico, per servirsene a scopi non disinteressati né di elevazione morale e patriottica; come dovranno stare ben guardinghi per non attirare sul fascismo l'antipatia e l'ostilità preconcepita di forti maggioranze municipali, sospette e gelose del potere, secondando troppo facilmente i bruschi e interessati passaggi delle minoranze in seno al partito.

IL PREFETTO

ACS - PS 1923 B. 101

riservata



R. PREFETTURA
in
SASSARI

Dir. P. S. 9043-Gab.

Risposta alla Nota

del
N. ... Dir. ... Sez.

Oggetto

Terranova - Incidenti

97h

All. 1

On.

Ministero dell'Interno
Direz. Gen. P. S.

ROMA

XXXXXXXXXX



Sassari 11 XII 1922
UFF. CO. RI

Terranova

3336 G. Sotgiu

11/12

Invitati dai fascisti di

Terranova per l'inaugurazione del gagliardetto, avvenire colà, la mattina del 3 ante anche 110, tra cui 20 Nazionalisti, da C. Vecchia i quali, armati di moschette e rivoltella e lasciate una e due mitragliatrici a bordo del Pirescafo "Teora" che li aveva trasportati, appena scesi a terra ed incontratisi con i compagni di Terranova, saputo e visto che sulla banchina trovavasi certo Cervo Marie*note Gigliavvere di del paese e parente del noto social-comunista avv. Sotgiu, le affrontarono; e poiché costui fu trovato in possesso di un distintivo comunista che ostentava con una certa petulanza e di una tessera della Camera di Lavoro, nonché di una rivoltella e, dicesi, anche di un pugnale, fu percosso.

Quindi, i fascisti continentali, messi, per disposizione statutaria fascista, alle dipendenze del Direttoria del Fascio locale, che assume la direzione di ogni movimento si diressero verso la città.

A capo dei fascisti di Terranova, eravi

*



R. PREFETTURA

SASSARI

Div. _____

Risposta alla Nota

del _____

N. _____ Dig. _____ Sez. _____

Oggetto _____

Sassari, li _____ 1927

l'assessore comunale Giovanni Rajk anima di tutte l'accadute, i figli, il consigliere Comunale Menetti Peppino, l'assessore Lupaciu, lu Martine e fratelli, certe Miuocis Marina ed altri, i quali diressero il corteo fascista alla Camera del Lavoro dove aveva sede l'Ufficio dell'Avv. Antonio Setgiu, esponente

principale del partito social-comunista di Terraneva, e colà giunti, devastarono tanto la Camera del Lavoro che l'Ufficio dell'Avvocato, asportando come trofeo, tra le altre cose, una busta di pelle da avvocato contenente documenti. Quindi, divisi in squadre capitanate da fascisti locali, si recarono a compiere gesta punitive. Giunse una squadra, dall'avv. Setgiu ed invitatelo ad aprir l'uscio, non solo non obbedì, ma affacciatesi alla finestra si dette ad ingiuriare i fascisti minacciandeli - dicendosi - anche con una rivoltella.

Sfendate l'uscio col calcio dei fucili, i fascisti penetrarono nella casa, condussero l'Avv. Setgiu nella sede del fascio e colà gli fecero bere elle di ricino; poi l'accompagnarono in piazza, lo fecero salire sopra un pilastro e gridare "viva l'Italia" indi lo fotografarono e lo riaccompagnarono a casa a braccette senza ulteriori violenze. Contemporaneamente un'altra squadra si recava nella casa del severo Nanni Alessandre per purgarlo: ma chi dice per pietà della moglie inferma; chi per avere il Nanni fatta professione di fede patria, rinunciando al socialismo; chi infine perché riconosciute da fascisti ex comunisti da C. Vecchia suoi amici, sta di fatto che fu lasciato libero senza purga. Un'altra squadra purgò, ma con esse limita-

n. 2

lissima, certo Pasquale Metgiu nipote dell'avv. Antonio, pure sovver-
sivo; e peichè un'altra squadra aveva saputo che nel perte vecchia
dove è ancora il pirescafe " Marsala " carico di materiale ferreo-
viario, gli scaricatori lavoravano, pur essendo, oltrechè domenica,
giorno di cerimonia, lavoravano, appunto, per estentare un'erta di
spragie al fascio, diretti precisamente da quel ~~capo~~ ^{capo} Ceruo Marie
(note Gigi) di cui sopra, si recarono al perte, e constatato che ef-
fettivamente si lavorava sotto la direzione del Ceruo, fu obbligato
questui ad ingiurare anch'egli, e di ricino.

Recatisi quindi in una farmacia dove trovavasi certe Azzara, su-
stade di tre bandiere rosse che non voleva consegnare bonariamente
fu schiaffeggiato ed obbligato alla consegna delle tre bandiere,

sempre guidati dai fascisti locali, fra i più attivi, dei quali,
notavansi i figli dell'assessore Giovanni Rejk e specialmente quel-
le a nome Antonio, altre due squadre si recarono in casa del pre-
sidente dell'Associazione Combattenti Sig. Silvio Berniesi il tele-
grafo telegrafico, il quale però avvertito a tempo, poté fuggirsene.

Direi poi i motivi per quali ^{anche} il Berniesi era designato ad essere
purgato.

Diretta sempre dall'Antonio Rejk la squadra fascista centomista
le si recò in casa del veterinario Dott. Felice, ove però trovavasi
~~perchè il fratello lo aveva avvertito per telefonare per fare dopo, sempre guidati da Rejk e perché lo~~
solamente la sua signora, sprovveduta non voleva aprire, i fascisti
rotte un vetro della porta vetrata che dalla via immette nell'abi-
tazione, introdussero la mano, alzarono il gancio interno, aprirono
l'uscio ed entrarono, dandosi a registare i mobili, ma senza nulla
guastare né spertare e chiedendo alla signora, terrorizzata, e che
dopo poco cadde svenuta su un divano, dove fosse la bandiera dei
quattro Meri in custodia al Dottore che però questui non aveva mai
avuta né in custodia né altrimenti. Mentre in casa avveniva ciò,
il veterinario Dott. Felice, che trovavasi non se dove, seppe del
l'accaduto, aprse dal Magliera Itale Massagli, presidente dell'As-



R. PREFETTURA

SASSARI

Dir. _____

Risposta alla Nota

del

N. _____ Dir. _____ Sez. _____

Oggetto

scosse dei fascisti continentali.

Le tentate violenze a danno del Berniaci e specialmente del Dott. Felice e quella che i fascisti locali diretti dalle varie spedisce mi guidate però da unicamente, quella del Rejk Giovanni, dimostrano all'evidenza che non esclusivamente per reazione di partito politica e per punizione di comunisti, ma per qualche altra ragione estranea alla politica ed alla vera essenza del fascismo, erano volute in Ternava le violenze private. Che se è in certe qual modo giustificabile e facilmente spiegabile, il danneggiamento alla Camera del Lavoro ed alle studio dell'Avv. Uetgiu, nonché le violenze commesse sulle persone di costui, del nipote Pasquale e del Uarvo, peccò di spiegare però quella tentata al Berniaci, e punte l'altra sul Dott. Felice estraneo alla politica, ex Ufficiale, impiegato forestiero, quindi estraneo all'ambiente tesserato del partito nazionalista, e persona di cortese e di anime nite.

Indagato pertanto del recendite motive di tali violenze tentate, appariscono senza fondamento che i fascisti locali e specialmente il Rejk approfittando della circostanza e traendo in inganno quelli del continente, abbia voluto, ^{oltre che} punire i saperne social-comunisti, eccitare qualche vendetta su persona loro avversa per partigianeria.

4
 gien d'interessi e per inimicizie personali, e per ragioni amministrative locali. Anche i Fascisti estranei avrebbero subodorato qualche cosa di simile, perché in sulle prime seguirono i compagni Terranesi nelle loro direttive; ma ad un tratto, senza ogni violenza, ed anzi mi risulta che i dirigenti delle squadre da Vecchia fecero ritirare a berde, malta, ma malta, prima dell'ora stabilita i loro squadristi, quali vennero armati ed equipaggiati giurassurando (avevano anche la cassetta di medicazione) essendo stati avvertiti che avrebbero trovato, specialmente da parte dei combattenti di Terranova, decisa opposizione anche armata, cosa poco probabilmente poteva temersi una forte reazione per le violenze che si volevano usare dai Fascisti locali al Gornici, presidente dell'associazione ex combattenti.

La insinuazione a carico del Dott. Felice, va ricercata nel fatto che il Rejk Giovanni, è nemico personale del Dottore, perché per lui non volle aderire alla inspezione del Rejk, fattasi come una messera e nel nome della Giunta, ~~del~~ di lasciare la condotta di Terranova, volendo farla occupare ad un suo figlio studente, ~~del~~ veterinaria, prossimo a laurearsi.

Tale inimicizia divenne maggiore quando il Dott. Felice richiese al Rejk a nome del Maresciallo dei Carabinieri, la consegna di L. 3000 circa, percepita da esse Rejk, dai caricatori di bestiame, nella sua qualità di spedizioniere, appunto per consegnarle al Dottore come legittime e prescritte compense di visite eseguite al bestiame prima dell'imbarco, denaro che non è stato ancora consegnato.

E poiché il Gornici, nella sua qualità di presidente dell'associazione dei combattenti, di cui fa parte anche il Dottore, quale ex ufficiale, prese le parti del Dott. Felice allorché il Rejk voleva che il Felice lasciasse la condotta a favore del figlio, riuscendo il voto dei combattenti in una deliberazione favorevole.



R. PREFETTURA

SASSARI

Dir. _____

Rimborso alla Nota

del _____

N. _____ Div. _____ Sez. _____

Oggetto

al lettere e firmata da essa Bernesi, ai suoi
l'edie del Rejk e si preparò anche al Bernesi.
si. Per questo però, potrebbe esistere anche
altra causa delle tentate violenze.

L'Associazione Combattenti centesi in Terra-
nova 444 iscritti che rappresentano una forza
elettorale non indifferente di cui il Rejk e compagni tessono gli
effetti nelle prossime elezioni. I Combattenti ebbero il 9 Novembre
un dissenso con i fascisti in occasione di un certee patriottico, per
questioni di precedenza di posto nel certee stesso; dissenso la cui
responsabilità si è naturalmente attribuita al Bernesi, sempre come
pre più i rapporti già tesi tra lui ed il Rejk, il quale nelle future
elezioni amministrative, se fin da ora, di non poter contare e così
il suo partito, sul voto dei combattenti.

Forse il Rejk, avrà tentate di coonestare l'azione contro il Bernesi, perché questi è appartenente al partito sardo d'azione. Benché
dalle informazioni assunte risulti che la gran massa degli ex combat-
tenti, iscritta alla Associazione di cui è Presidente il Bernesi,
sia apolitica, e non condivida le idee sardiste, ritengo tuttavia che ef-
fattivamente il Bernesi, parteggi per i sardisti, e ne è prova il
telegramma da questi diretto, subito dopo i fatti del 3 corrente, al
Segretario politico del partito sardo d'azione, di cui accludo copia.

Ma perché, pur meritando egli di essere estigmatizzato, non era prudente
ne opportuna, colpirlo per il momento, a fine di attirare al partito
fascista il più possibile degli ex combattenti iscritte all'associa-
zione, si ritiene probabile dal più che abbiano prevalso nel determi-

mare il tentativo di violenza al Sernesi, i movimenti personali e di carattere locale, e quelli puramente politici e patriottici.

Concludendo, i fatti di Terranova, vengono stigmatizzati dalla maggioranza di quella popolazione ben pensante soltanto per quelle parti che sono da attribuire non al movimento presente politico nazionale, ma a competizioni locali di partite e di persone; e si deplora il centro del Rejk, il quale senza rendersi conto dei suoi errori, che recano al vero fascismo certi atti partigiani, ha voluto approfittare (come si ritiene in generale) della buona fede e della disciplina di persone d'oltre mare e di paesi lontani, ed ignorare uomini e cose locali per sfoggiare i suoi astii e compiere vaneggiamenti e pretese non giustificate da alcun fine patriottico, morale e generale.

I dirigenti fascisti in Sardegna dovranno procedere bene assorti se vogliono evitare gli avvelenamenti dei capi partiti municipali, in minoranza pericolanti nei centri medi e minori, i quali sono sempre pronti ad abbracciare essi il fascismo, come qualunque altro agente fatto delle speranze pubbliche, per servirne a scopo non disinteressati né di elevazione morale e patriottica; come dovranno stare ben guardinghi per non attirare sul fascismo l'antipatia e l'ostilità preconcetta di fatti maggioranze municipali, sospettose e gelose del potere, secondando troppo facilmente i bruschi ed interessi passaggieri delle minoranze avversarie in seno al partito.

Il Prefetto

Sevelli

Eugenia Tognotti

Economia, società e politica ad Olbia dalla svolta degli Anni Venti al decollo del turismo

1. *Ceti, classi sociali e gruppi professionali negli anni tra le due guerre*

Alla vigilia della seconda guerra mondiale, Terranova Pausania (che riacquistò il nome di Olbia proprio nel 1939) attraversava una fase di crescita demografica ed economica: tra il 1921 e il 1936 la sua popolazione era passata da 8.045 a 11.377 abitanti, con un incremento del 41,4%, superando, per la prima volta, quella di Tempio, già capitale del circondario della Gallura, sede di diocesi e di importanti uffici giudiziari e burocratici, oltre che di diverse istituzioni educative.

Proprio da quel centro, anzi, e dai paesi che gli facevano corona lungo i contrafforti granitici del Limbara – Calangianus, Luras, Aggius, Bortigiadas, le antiche *villes* della curatoria medioevale della Gallura Gemini – proveniva la maggior parte dei 476 capifamiglia immigrati ad Olbia nel ventennio 1921-40¹.

Un periodo che aveva visto mettersi in moto diversi fattori di crescita, primo tra tutti la rinascita, nel 1920, della storica funzione della città, importante scalo marittimo fin dall'età romana e florido centro di commerci con l'opposta sponda.

Il trasferimento dell'attracco delle linee passeggeri con il continente a Golfo Aranci, nel 1883, aveva determinato una lunga stagnazione dei traffici commerciali, la cui rianimazione aveva cominciato a manifestarsi nel terzo decennio del nuovo secolo con il ripristino dello scalo² e la sua proiezione verso l'esterno, un dato quasi fisiologico delle realtà portuali. Oltre alle attività mercantili, si consolidano iniziative industriali quali i caseifici impiantati nel primo Novecento da alcuni imprenditori continentali (Piro, Colonna, Società Romana, Pappalardo) sulla spinta dei vantaggi derivanti dal ribasso dei noli della Navigazione Generale per il trasporto di alcuni

¹ Cfr. B. SPANO, *La Gallura*, Roma, 1958.

² Lo scalo era stato trasferito ad Olbia nel gennaio del 1920 dopo una grandiosa manifestazione popolare. Cfr. gli ordini del giorno, le prese di posizione delle rappresentanze politiche, i resoconti dei comizi e della manifestazione in "La Nuova Sardegna", dicembre 1919 e gennaio 1920.

prodotti agricoli sul continente³. E ne sorgono di nuove quali la mitilicoltura, introdotta ad Olbia da alcuni imprenditori ponzesi e tarantini (De Michele, Tancredi). Nel 1921 essi impiantano i primi vivai di cozze in quella parte del golfo interno che presentava condizioni particolarmente favorevoli alla crescita della mitilicoltura industriale⁴, riparata com'era dai venti (eccettuato il non frequente greco-levante), arricchita dall'afflusso dell'acqua dolce dell'antico fiume *Olbianus*, il *Padrongianus*, principale responsabile dei ristagni e degli acquitrini che costellavano la breve pianura alle spalle della città. L'istituzione di un collegamento aereo con la Penisola, nel 1928, il miglioramento dei collegamenti marittimi e qualche progresso nel sistema della viabilità, contribuiscono a consolidare il ruolo di Olbia come piazza commerciale privilegiata nella Sardegna settentrionale, centro di raccolta e di intermediazione delle operazioni economiche, oltre che di smistamento delle merci in entrata e in uscita. Dopo una lunga battaglia parlamentare delle rappresentanze politiche galluresi⁵ anche le strutture portuali vengono, infine, adeguate al volume dei traffici con la sistemazione del porto, la costruzione degli uffici di porto e delle tettoie per il deposito merci, l'acquisto di alcune gru e la realizzazione di una nuova banchina della lunghezza di 300 metri⁶.

Alla vigilia della guerra il porto di Olbia era il punto d'imbarco verso la penisola di tutti i prodotti agricoli e pastorali della Gallura, delle Baronie, del Logudoro e di parte del Montacuto: sughero, formaggio, bestiame vivo, carciofi, cereali, talco grezzo⁷.

A questo movimento erano legati i traffici e le stesse produzioni locali che rappresentavano il punto di forza della vita economica della città, meta di importanti flussi immigratori, provenienti soprattutto dal resto della Sardegna e dalle regioni centro-meridionali della penisola, anche se il grosso dei nuovi nuclei di popolazione proveniva, come si è già avuto modo di

³ Cfr. G. SOLINAS-COSSU, *Pro-Sardinia*, in "Nuova Antologia", fasc. 836, 16 ottobre 1906, pp. 613-14.

⁴ B. SPANO, *L'industria mitilicola a Olbia*, in "L'Universo", n. 5, settembre-ottobre 1954. Per l'industria della pesca a Tavolara (e gli insediamenti a cui dà luogo) cfr. A. PAPURELLO CIABATTINI, *Profilo geografico di Tavolara. Sardegna*, Cagliari, 1973.

⁵ A battersi per la valorizzazione del porto di Olbia fu, in particolare, il parlamentare gallurese Giacomo Pala, soprannominato per questo suo impegno "l'onorevole pro-porto". Innumerevoli sono le sue prese di posizione in Parlamento. Cfr., tra gli altri, Atti Parlamentari, Camera, *Sessione 1904-5, Discussioni*, p. 571 ss.

⁶ Cfr. il minuziosissimo elenco delle "opere del regime" in provincia di Sassari nella tesi di laurea di M. CARDONA, *Il problema sardo in regime fascista*, discussa presso la Facoltà di Giurisprudenza dell'Università di Sassari nell'a.a. 1931-32.

⁷ A. MORI, B. SPANO, *I porti della Sardegna*, in "Memorie di geografia economica", anno IV, 1952, p. 100

Tab. 1. *Principali merci imbarcate nel porto di Olbia nel 1939-40.*

Sughero	tonn.	10.510
Formaggi	“	7.360
Bestiame vivo e carni	“	5.878
Cereali	“	3.934
Carciofi	“	2.550
Talco grezzo	“	1.600
Prodotti ittici	“	1.468
Crine vegetale	“	943
Legna da ardere e carbone	“	735
Ricotta fresca	“	163

dire, dall'alta Gallura. Questa dinamica “discendente” rispondeva, in parte, ad una tendenza più lenta e remota – documentata dai demografi⁸ – che aveva portato gli insediamenti umani a lasciare le alture, un tempo sicuro presidio, non solo contro le incursioni barbaresche, ma anche contro la malaria, nemico non meno infido, che per tutta l'età moderna⁹ e fino ai primi del XX secolo aveva fatto di Terranova uno dei *loca infesta* dell'isola, determinando – col contributo di altre condizioni negative quali l'isolamento e la mancanza di vie di comunicazione con l'interno, la degradazione e il depopolamento della fascia litoranea – la lunga stagnazione del processo insediativo e dell'assetto demografico.

Il “blocco” che l'infezione plasmodica determinava nella vita economica e sociale della città era apparso particolarmente evidente nel penultimo decennio dell'Ottocento, quando la realizzazione di alcune infrastrutture di trasporto – come la linea ferroviaria Ozieri-Terranova, che facilitava i collegamenti con le ricche regioni del Logudoro – aveva aperto nuove prospettive di sviluppo prima della crisi del liberalismo unitario e dell'avvento del

⁸ A.M. GATTI, G. PUGGIONI, *Brevi note sulle vicende demografiche della Sardegna, prima e dopo l'unità d'Italia*, in “Archivio sardo del movimento operaio, contadino e autonomistico”, n. 22.

⁹ La città è segnata come tra le più “intemperiose” nel trattato del medico piemontese C.G. SACHERO (*Dell'intemperie in Sardegna e delle febbri periodiche perniciose*, Torino, 1833) che parla del “gran danno” che ai suoi abitanti derivava dai “terreni pantanosi” che si trovavano all'interno dell'abitato e nelle sue vicinanze. Cinquant'anni dopo, il deputato sardo Francesco Salaris, nella sua relazione d'inchiesta, condotta nell'ambito dell'inchiesta agraria Jacini, indicava Terranova come uno dei centri più malarici dell'isola affermando che non vi si soggiornava “senza rischio”. Per una mappa dei ristagni e degli acquitrini che si trovavano alla foce del *Rio Padrongianus*, a sud della città, cfr. Archivio dell'Amministrazione Provinciale, *Bonifiche*, b. 8, fasc. 0.

protezionismo. Invocando, dopo l'approvazione della legge Baccarini del 1882, opere di bonifica idraulica, quali la canalizzazione delle acque dei *rii* di S. Cecilia e S. Nicola e il prosciugamento degli stagni di *Salinedde* e di *Corcò*, i tecnici del Genio Civile avevano affermato espressamente che "il clima" di Terranova rappresentava uno dei più potenti ostacoli al decollo economico della città, la quale "per la sua posizione topografica aspira tra non molto a diventare quel paese sorgente di ricchezza commerciale per tutta l'isola di Sardegna"¹⁰.

La presenza del paludismo aveva, tra l'altro, dettato i modi di sfruttamento della terra, nella breve piana costiera, destinata – come tutte quelle che orlavano i fronti marittimi, dalla costa nord-orientale a quella occidentale¹¹ – al pascolo degli ovini appartenenti ai pastori dei paesi dell'altipiano granitico di Buddusò che prendevano in affitto quelle terre nei mesi invernali, quando la malattia allentava la sua terribile influenza.

Questa destinazione produttiva – che assicurava all'élite possidente locale un cespite di reddito assai cospicuo, senza nessun investimento di capitali, attraverso le modalità più vantaggiose e meno rischiose possibili – era sopravvissuta alla lenta, ma continua regressione della malattia, sotto l'azione combinata della profilassi chininica e del miglioramento delle condizioni igienico-sanitarie. Si era, anzi, consolidata nel primo dopoguerra, in una fase ascendente dei prezzi dei prodotti caseari – almeno fino alla svolta deflazionistica del 1926.

Spinti dalla favorevole congiuntura, dinamici e intraprendenti affittuari, facoltosi armentari e pastori medio-ricchi dei paesi d'altipiano e, in minor misura, barbaricini, acquistarono terre nelle antiche zone di svernamento¹²: tra il 1929 e il 1935, nonostante i colpi della grande crisi, la densità dei capi ovini per ogni kmq – nella zona agraria denominata "litoranea di colle della Gallura" – era passata da 11 a 21 capi¹³.

Sulle implicazioni sociali e demografiche di questo processo – che conoscerà il suo acme nel secondo dopoguerra – si avrà modo di ritornare più avanti.

Quel che è importante qui richiamare è il fatto che l'incremento commerciale di specifici prodotti quali quelli caseari non determinò una razionalizzazione degli assetti agronomici dominanti: il sistema di allevamento

¹⁰ *Ivi.*

¹¹ Ancora nel 1955, quando l'"occupazione" della piana da parte dei nuovi proprietari è già in parte conclusa, quasi la metà degli ovini censiti nel territorio di Olbia (8.484 capi ovini su 22.084) appartenevano a pastori nomadi. Sulle direttrici delle transumanze cfr. M. LE LANNOU, *Pastori e contadini di Sardegna*, prima ed. it. (trad. M. Brigaglia), Cagliari, 1979, p. 195 ss.

¹² Cfr. Ufficio del Registro. Conservatoria dei registri immobiliari di Tempio Pausania.

¹³ Cfr. M. SATTIN, *La trasformazione fondiaria in Provincia di Sassari*, Sassari, 1936.

brado, infatti, come era praticato nelle campagne olbiesi – e a cui erano interessati proprietari terrieri locali e allevatori capitalisti per lo più forestieri – si svolgeva nel quadro di un'agricoltura estensiva che non esigeva investimenti in stalle, in attrezzature, in manodopera specializzata, in foraggi pregiati.

Una situazione che, nella seconda metà degli anni Trenta, veniva denunciata dagli stessi ambienti tecnici provinciali che ponevano l'accento sul fatto che la quasi totalità dei foraggi proveniva dai *riposi* delle terre a grano (che assorbivano il 64,9% della superficie agraria e forestale), e quindi dal pascolo interrotto più o meno saltuariamente, dal maggese nudo o vestito, col granturco e ceci o, meglio e più sovente, con la cultura delle fave, mentre manca quasi assolutamente il prato pluriennale, che pensiamo dovrà costituire la base fondamentale dei nuovi ordinamenti produttivi¹⁴.

Il raffronto tra le opere e il lavoro occorrenti per un ettaro di prato naturale asciutto e per la corrispondente estensione di colture arboree specializzate come la vigna e l'olivo fornisce con precisione l'idea del solco che separava l'agricoltura specializzata da quella estensiva in termini di investimenti, di continuità lavorativa, di numero di braccia, di presenza di lavoro umano, di rapporto degli uomini con il loro ambiente produttivo¹⁵:

Tab. 2. *Tipi di coltura e lavoro per ettaro in provincia di Sassari (1936).*

Coltura	Totale opere	Totale ore
Vigna	70,5	560
Olivo	60	480
Prato naturale falciato asciutto	15	120

Gli sviluppi dell'allevamento non aprirono, dunque, prospettive di evoluzione generale dell'agricoltura e dei rapporti di produzione e di scambio: un dato che non poteva non riflettersi sulla struttura socio-economica della città, nonostante l'enuclearsi, nel periodo tra le due guerre, di alcune industrie più moderne e l'importanza funzionale che le derivava dalla presenza del porto.

Questi caratteri dello sviluppo, l'arretratezza complessiva della vita delle campagne, i bassi livelli di crescita della produttività e del reddito

¹⁴ *Ivi*, p. 140.

¹⁵ *Ivi*. A metà degli anni Trenta i pascoli permanenti occupavano il 64,9% della superficie agraria e forestale della piana, che coincideva con la zona agraria denominata in catasto "litoranea di colle della Gallura".

agricolo, l'esistenza di larghi strati contadini senza terra o con poca terra condizionarono fortemente l'assetto delle funzioni e la struttura dei servizi urbani.

L'egemonia del ceto dei possidenti, che caratterizzava i profili del notabilato locale, vi contribuiva per la sua parte. L'impegno di questi gruppi nell'ambito delle iniziative economiche, quando c'era, si limitava al controllo del commercio dei prodotti dell'agricoltura e della pastorizia (cereali, animali vivi, formaggio, cuoio)¹⁶ e alle attività di intermediazione commerciale: ambiti cioè funzionali al possesso fondiario (fonte di prestigio e di influenza) e ad un "circuito sotterraneo" dell'attività creditizia che prosperava nel vuoto del sistema bancario. Questa mancanza di ruolo della classe dirigente cittadina nello sviluppo della città ebbe una parte fondamentale nel determinare le distorsioni che hanno accompagnato la crescita di Olbia come aggregazione edilizia e demografica: i ritardi nella crescita di una civiltà urbana; la mancanza di una riqualificazione delle relazioni città-territorio, sulla base di una sanzione giuridico-amministrativa ad una realtà economica di fatto: quella di Olbia come centro di vita economica, subordinata, sul piano strettamente istituzionale, alla più antica ma meno dinamica città di Tempio Pausania, sede di funzioni burocratiche, amministrative e giudiziarie.

La scarsissima inclinazione dell'élite locale alla speculazione in proprio e in prima persona nell'industria lasciò così progressivamente il campo a imprenditori forestieri, portatori, in città, di un coraggioso spirito imprenditoriale. Essi invasero progressivamente, senza incontrare ostacoli, i terreni tradizionalmente disertati dalle élites locali (le attività di trasformazione dei prodotti locali, quelle di trasporto e armatoriali, la pesca¹⁷, la mitilicol-

¹⁶ Tra questi grandi esportatori si distinguevano i Pintus, i Lupacciolu, i Putzu, gli Antona. Una cronaca cittadina del 1903 informa che questo gruppo di commercianti acquistava bestiame ad Oristano e Macomer ed esportava a Roma e a Genova, concludendo "negozi per parecchie centinaia di migliaia di lire" (qualcosa come un miliardo in lire 1987 con riferimento agli indici dei prezzi all'ingrosso). Cfr. le cronache cittadine della "Nuova Sardegna" del giugno 1903.

¹⁷ In generale, sulla mancanza di iniziativa dei terranovesi sviluppa un lungo ragionamento l'Angius alla voce *Terranova* del *Dizionario* del Casalis: "I borghigiani non sanno profittare dei vantaggi che la natura offre. Basti su questo che essendo sopra un porto vasto, dove potrebbero se non altro esercitare la pesca, forse non si hanno due barchette, e lasciati a' gondolieri napoletani il guadagno che potrebbero godere quei del paese". Cfr. G. CASALIS, *Dizionario geografico storico-statistico-commerciale degli Stati di S.M. il Re di Sardegna*, Torino, 1883-1856, *ad vocem*. Su questo carattere "antropologico" dei suoi concittadini insiste anche il maestro terranovese Francesco De Rosa: "Si mostrano poco inclinati ai severi studi e poco industriosi e intraprendenti: sia per naturale ignavia, causata dalla dolcezza di un clima inebriante; sia perché non regga il cuore di lasciare... un paese a cui sono teneramente affezionati [...]. Inclinati al *dolce far niente*, al par dei popoli orientali, sono dediti ai giuochi, ai passatempi...". Cfr. F. DE ROSA, *Tradizioni popolari di Gallura. Usi e costumi*, Tempio, 1900.

tura), portandovi nuove competenze, conoscenze, culture. Alla vigilia della guerra questi gruppi apparivano perfettamente inseriti nella comunità cittadina e in rapida ascesa verso il vertice delle gerarchie sociali cittadine, che avevano sempre occupato – per tutto il periodo post-unitario e fino all'avvento del fascismo – posizioni di primo piano nella vita amministrativa.

Tab. 3. *Sindaci di Terranova Pausania dal 1866 al 1921.*

1866	Francesco Mibelli
1868	Pietro Putzu
1876	Giovanni Maria Bardanzellu
1880	Cav. Giovanni Maria Farina
1897	Salvatore Pintus
1900	Giovanni Battista Sanguineti
1906	Avv. Antonio Sotgiu
1910	Cav. Giovanni Maria Farina
1921	Cav. Andrea Pintus

Gli operatori economici forestieri (salvo il ricchissimo mercante genovese Sanguineti) se ne erano sempre tenuti ai margini. Allo stesso modo si erano regolati i vari membri della potente famiglia Tamponi – ricchissimi possidenti e rappresentanti locali di grandi società di navigazione, nonché imprenditori e detentori di diverse cariche onorarie, tra cui quella di consoli di Stati stranieri – che condizionavano dall'esterno l'amministrazione locale¹⁸, in un calcolo che misurava esattamente i vantaggi dell'esercizio, anche indiretto, del potere amministrativo le diverse consorterie di interessi in campo. In una situazione fortemente segnata dall'analfabetismo e dall'isolamento, nonché dal vuoto quasi totale di esperienze associazionistiche solidaristico-assistenziali e di tipo politico-sociale¹⁹, la vita politica locale non arrivava neppure a sfiorare il livello del confronto su idee e programmi. Essa si riduceva ad una lotta, spesso astiosissima e violenta, tra diverse "con-

¹⁸ Nel 1897 la situazione di scontro tra i due "partiti" era giunta ad un punto tale che era dovuto intervenire il prefetto: "Dalle risultanze degli atti emerge una posizione di fatto completamente intorbidata da lotte personali e che ha bisogno di essere bene chiarita". Tra l'altro risultava che il potente notabile locale cav. Tamponi era riuscito a bloccare per tre mesi la nomina del sindaco Giovanni Martino Marras, del "partito" avverso. Cfr. Archivio di Stato di Sassari, *Prefettura*, b. 3, relazione del 9 aprile 1897. Cfr. anche, su queste lotte municipali, E. BARAVELLI, *Cronache della vecchia Gallura*, Cagliari, 1971, p. 57. Nel 1910, il clima di tensione che regnava in città aveva indotto il ministro dell'Interno ad inviare, il giorno delle elezioni, 220 militari tra carabinieri, soldati e agenti di polizia.

¹⁹ Nel primo dopoguerra era presente in città una sezione del partito socialista e un'associazione di ex-combattenti, fondata da Simone Campesi e Mario Cervo.

venticole”, la cui forza era data da rapporti paternalistici e clientelari tradizionali. Queste particolari condizioni spiegano la debolezza del notabilato locale nell’affermare il proprio controllo sui canali del potere locale e la propria leadership nella nuove condizioni politiche create dal fascismo, nonostante l’adesione della “prima ora” di diversi esponenti della borghesia proprietaria (Lupacciolu, Putzu, Azzena)²⁰ e di alcuni spedizionieri, che, nel dicembre del 1922, avevano sollecitato l’intervento di una squadra fascista di Civitavecchia contro alcuni esponenti socialisti e dirigenti della “lega rossa” dei lavoratori portuali²¹. Così dopo la parentesi di un notabile locale, il cav. Stefano Linaldeddu, si erano succeduti diversi commissari prefettizi prima che, nel 1933, venisse nominato podestà un imprenditore di origine ponzone, il dott. Attilio Piro, a cui subentrerà il cav. Silverio suo stretto parente che avrebbe ricoperto di nuovo la carica dal 1937 (anno in cui era entrato anche a far parte del Consiglio provinciale delle corporazioni per la sezione marittima) al 1940²².

Tab. 4. *Podestà di Terranova Pausania (e poi Olbia) dal 1927 al 1944.*

1927	Cav. Stefano Linaldeddu	
1931	Dr. Celestino Manca	commissario prefettizio
1931	Cav. uff. dr. Antonio Piredda	»
1932	Dr. Nico Mundula	»
1932	Cav. uff. dr. Andrea Mossa	»
1933	Dr. Attilio Piro	
1934	Cav. Silverio Piro	
1935	Cav. Raffaele Col	
1935	Ing. Ferdinando Coli	commissario prefettizio
1936	Cav. Silverio Piro	»
1936	Comm. dr. Pietro Ladu	»
1937	Cav. Silverio Piro	
1939	Cav. Silverio Piro	
1940	Prof. Remo Fadda	
1943	Avv. Anastasi	commissario prefettizio
1944	Dr. Tino Racuglia	»

²⁰ L’episodio è raccontato, tra gli altri, da E. LUSSU, *Marcia su Roma e dintorni*, Milano, 1968. Vedere anche G. SOTGIU, *Storia della Sardegna dalla grande guerra al fascismo*, Roma-Bari, 1990, p. 181 ss. e il nostro *L’esperienza democratica del combattentismo nel Mezzogiorno*, Cagliari, 1983, p. 87. Era stato il potere contrattuale acquistato nel 1919-20 dalla “Lega rossa” nel collocamento dei lavoratori del porto a provocare l’attacco squadristico del dicembre del 1922 – che prese di mira, tra gli altri, l’avvocato socialista Antonio Sotgiu.

²¹ Cfr. G. NIEDDU, *Origini del fascismo in Sardegna*, Cagliari, 1964. Cfr. l’elenco degli squadristi, paese per paese della provincia, in Appendice.

²² *La nuova composizione del Consiglio provinciale delle corporazioni*, in “L’Isola”, 8 dicembre 1937.

Alla fine degli anni Trenta, all'immediata vigilia della guerra, cominciava ad emergere una diversa fisionomia della struttura urbana. Ne dà conto l'*Annuario Generale d'Italia* del 1939 che, col supporto delle guide e degli elenchi professionali, ci aiuta anche a "misurare", con buona approssimazione, il peso specifico – in termini economici e politico-sociali – di "locali" e "forestieri". Il primo aspetto degno di nota riguarda l'importanza del ceto mercantile e di quello legato al circuito degli affari, dell'intermediazione e del trasporto, testimoniata dal minuziosissimo elenco di "negozianti" all'ingrosso – tra cui molti forestieri – di formaggi, cereali, carbone, bestiame, pellami, pesce fresco, mitili, a cui faceva riscontro quello degli armatori, commissionari e rappresentanti, importatori-esportatori, assicuratori, agenti marittimi e di assicurazione, spedizionieri, settori, questi ultimi, occupati da locali (Tamponi, Sardo, Delaria, Fiorentino, Roych, Serra)²³.

Il piccolo gruppo di "fabbricanti" (quasi tutti non olbiesi) rimandava ad ambiti di attività artigianali quali la lavorazione di turaccioli, agglomerati e oggetti di sughero, laterizi, ghiaccio, acque gasate, calce in zolle, che occupavano solo poche centinaia di addetti, una parte esigua della classe lavoratrice urbana, concentrata soprattutto nei settori dell'edilizia, del facchinaggio e del trasporto. Consistente appariva il gruppo dei piccoli commercianti ed esercenti in cui comparivano molti nomi forestieri (Carlini, Mordini, Santucci, Vitiello ecc.); mentre le attività artigiane (distribuite tra locali e forestieri) apparivano strutturate sulla base di una clientela di propri simili, non estesa e dai consumi modesti.

Erano del tutto assenti, ad esempio, quei gruppi artigiani (tappezzieri, verniciatori, vetrai, orafi, profumieri, ecc.), "consacrati agli agi e al lusso mobiliare"²⁴, al servizio di una ricchezza che si esprimeva nelle case, negli arredi, nell'abbigliamento, nei caffè. Un altro aspetto significativo della struttura sociale urbana era dato dalla ristrettezza del gruppo dei professionisti, che comprendeva solo otto avvocati e procuratori, tre medici-chirurghi, due farmacisti, un veterinario, quasi tutti "locali". Complessivamente l'élite patrimoniale era rappresentata da una ventina di persone, ricchi com-

²³ Un'altra fonte importante per ricostruire il peso dei "continentali" nelle diverse attività economiche, nel primo cinquantennio del secolo Olbia, sono gli *Annuari Generali d'Italia* relativi a diversi anni e *Annuari Generali di Sardegna* (cfr. in particolare quello del 1926-27, Sassari, 1927). Tra i commercianti forestieri figuravano Monaco Di Monaco, Carassale, Balzano, Pappalardo, Favuzzi, Cristo, Leggeri, Vitiello, Ghelfi. Al ceppo gallurese appartenevano le famiglie proprietarie Pintus, Rasenti, Bardanzellu, Tamponi, Cossu, Fresi, ecc. I cognomi teranovesi "puri" erano Degortes, Deiana, Derosas, Putzu, Petta, Spano, Varrucciu, Coccia, Amucano, Serreri. Cfr. D. PANEDDA, *Olbia e il suo volto*, Sassari, 1989.

²⁴ L'espressione (tratta da una guida professionale di Milano) è citata da S. WOOLF, *Segregazione sociale e attività politica nelle città italiane, 1815-1848*, in "Città e controllo sociale in Italia tra XVIII e XIX secolo" a cura di E. Sori, Milano, 1982, p. 25.

mercianti, armatori, industriali caseari, possidenti-imprenditori. Tra loro emergevano per posizione sociale ed economica i Colonna e i Piro (divisi in due rami, con grossi interessi nell'industria casearia, nel commercio all'ingrosso di coloniali e nell'armamento di mercantili adibiti ai trasporti di derrate verso il continente e verso la Spagna).

Proprio uno dei Piro, il cav. Silverio, era – come si è detto – podestà della città, mentre altri “forestieri” occupavano posizioni di rilievo nelle istituzioni collaterali del regime e nelle organizzazioni corporative dei commercianti e degli industriali.

Le scuole presenti erano solo le elementari e la scuola secondaria di avviamento professionale a indirizzo industriale, destinata alla formazione di scrivani e impiegati nelle ditte e nelle agenzie di trasporto. I giovani appartenenti alle famiglie del notabilato locale compivano per lo più gli studi liceali a Tempio Pausania, dove era presente l'unico ginnasio-liceo della Gallura.

La mancanza di istituzioni educative, di circoli e associazioni culturali e ricreative, di tipografie, di librai, ecc. testimoniava del ruolo passivo esercitato dalle élites dirigenti e il loro vuoto di iniziativa nell'opera di rinnovamento civile perseguita attraverso iniziative ad un tempo imprenditoriali, educative, culturali, capaci di stimolare nuovi generi di vita, di promuovere forme di comunanza professionale, di introdurre modelli diversi di aggregazione sociale: un vuoto che ha pesato (e che, in qualche misura, continua ancora a pesare) sulla vicenda storica della città.

2. La ripresa del dopoguerra e l'evoluzione economico-sociale

Al termine della seconda guerra mondiale, Olbia si trovò a fare i conti con le distribuzioni operate dai devastanti bombardamenti della primavera del 1943, che avevano enormemente danneggiato il patrimonio edilizio, gli impianti mitilicoli, gli edifici di servizio della produzione agricola e zootecnica e soprattutto le strutture portuali²⁵. La ripresa iniziò dai due rami di attività direttamente legati all'iniziativa e al capitale forestiero: l'industria zootecnica e la mitilicoltura. Mentre i caseifici riprendevano la loro attività e se ne impiantavano di nuovi, gli allevamenti dei mitili venivano ripristi-

²⁵ In generale sui danni di guerra nella Sardegna settentrionale cfr. Archivio di Stato di Nuoro, Prefettura, *Gabinetto*, b. 27. Nei tre porti di Olbia, Cagliari e Porto Torres erano state affondate, dal 1940 al 1945, 84 navi per oltre 70.000 tonnellate. Negli anni del conflitto il porto di Olbia era stato l'unico in grado di assicurare i collegamenti tra la Sardegna e la penisola e il trasporto di derrate, armi, munizioni, materiale bellico. I bombardamenti avevano danneggiato in particolare la banchina nord dell'Isola Bianca.

nati e conquistavano altri spazi nel golfo di Olbia. Agli impianti dei tarantini si aggiungevano ora quelli di alcuni piccoli imprenditori locali che si inserirono senza difficoltà in un settore in forte crescita.

Nel 1947-48 gli specchi d'acqua occupati dai vivai sono di poco inferiori a quelli d'anteguerra ed impegnano un numero superiore di battelli e di addetti alle complesse operazioni richieste dalla mitilicoltura²⁶.

Tab. 5. *Estensione e addetti della mitilicoltura (1920-1948).*

Periodo	Estensione (in mq)	Addetti
1920-40	110.000	12
1947-48	92.632	37

Sulla scia dello sviluppo del settore mitilicolo prendeva impulso anche quello della pesca, che aveva i suoi punti di forza a Golfo Aranci e nelle "isole" marittime della città, Molarà e Tavolara²⁷.

I commerci al minuto e all'ingrosso conobbero una fase di fortissima espansione, soprattutto per iniziativa di forestieri. Nel 1947 prese piede una fiorente attività di commercio di agnelli e pellami per iniziativa dei thiesini fratelli Piga. Da Berchidda arrivarono i Crasta e da Calangianus i Puliga, impegnati rispettivamente nei commerci di cereali, sughero e carni. Negli stessi anni due imprenditori immigrati ad Olbia durante la guerra, Carlo Micheletti e Natale Ditel, assunsero per Olbia la rappresentanza del gruppo cementerie fiorentine CESA, SACCI E INCISA, creando un centro di rifornimento di cemento per l'edilizio privata e soprattutto per quella pubblica che conoscerà, negli anni successivi, uno straordinario sviluppo legato alla realizzazione di grandi opere pubbliche come le dighe sui fiumi Liscia e Posada, l'invaso per le navi traghetto a Golfo Aranci, i lavori nel porto di Palau e La Caletta, la canalizzazione per l'irrigazione delle piane di Olbia e di Arzachena. Contemporaneamente incrementarono la loro attività diversi grandi imprenditori edili come l'arzachenese Pasquale Filigheddu.

Nonostante lo sviluppo delle iniziative industriali, l'economia locale conservava però, nei primi anni Cinquanta, il suo carattere agrario-mercantile: le "industrie" – estrattive, alimentari, tessili, meccaniche, lavorazione

²⁶ SPANO, *L'industria mitilicola*, op. cit.

²⁷ Facevano parte del comune di Olbia, oltre alle "isole marittime" di Tavolara, Figarolo, Molarà e minori e le frazioni di Golfo Aranci e S. Pantaleo (acquistato nel 1938 dopo la soppressione del comune di Nuchis). Nel 1958 il comune assorbirà anche l'isola amministrativa di Berchiddeddu.

del legno e del sughero – non erano in realtà che unità artigiane che assorbivano in media 2-3 addetti per un totale di circa 600 persone²⁸.

Tab. 6. *Popolazione residente attiva per settore (1951).*

Agricoltura, caccia e pesca	1.652
Industrie estrattive e manifatturiere	608
Costruzioni e impianti	552
Energia el. acqua e gas	9
Trasporti e comunicazioni	521
Commercio e servizi vari	905
Credito e Assicurazioni	22
Pubblica amministrazione	484

I dati relativi alla distribuzione e alla fisionomia della popolazione attiva nel 1951 confermano l'importanza del terziario (commercio, servizi, ecc.)²⁹ e il peso del settore agrario per il quale sembravano aprirsi, in quel decennio, prospettive di sviluppo legate all'utilizzazione dell'acqua del fiume Liscia, che avrebbe consentito l'irrigazione di buona parte della pianura e l'introduzione di colture intensive, prima tra tutte la foraggiera a cui era legata la possibilità di trasformazione delle tecniche e dei modi di produzione nel settore dell'allevamento.

Una prospettiva sulla quale insisterà Antonio Segni, allora presidente del Consiglio, inaugurando i lavori della diga il 20 maggio 1958, alla presenza di ministri, sottosegretari, tecnici e sindaci. Un avvenire di progresso agricolo sembrava aprirsi per la zona agraria "colle piano della Gallura". "Un avvenire rivoluzionario – sottolineava Segni, che aveva seguito il progetto fin dall'inizio, come ministro dell'Agricoltura – che porta la Gallura dalle capre alle colture irrigue. Una rivoluzione benefica, che farà risentire i suoi effetti non solo in questa terra, perché da essa si irraderà a tutta la provincia". Con un "volo" di parole che contrastava con la sua disadorna e spoglia oratoria, il presidente affermava che "la vallata del Tennessee era questo solenne lembo di Gallura prima della cura: dopo la cura questo pezzo di Gallura, per oltre undicimila ettari, potrà essere come la vallata del Tennessee"³⁰.

²⁸ ISTAT, *III Censimento Generale dell'Industria e del Commercio*, novembre 1951, vol. I, tomo II, Roma, 1954.

²⁹ Nel 1951 i laureati in città erano appena 57. Cfr. ISTAT, *X Censimento Generale della Popolazione*, 1961, fasc. 90.

³⁰ Cfr., per i resoconti dell'inaugurazione dell'opera e per i testi dei discorsi ufficiali, "La Nuova Sardegna", 21-22 maggio 1958.

In effetti, se interamente realizzato questo progetto di trasformazione del retroterra agricolo avrebbe potuto fare di Olbia un centro di accumulazione di capitali e di risorse destinate ad agire anche nelle campagne per promuovere il progresso civile e materiale. Gli sviluppi successivi, come si vedrà più avanti, si muoveranno lungo altre direttrici e l'agricoltura fornirà l'esercito di riserva da impiegare in altri settori, primo tra tutti l'edilizia.

Negli anni Cinquanta il ruolo di Olbia come piazza commerciale privilegiata si consolidò, richiamando iniziative e capitali forestieri. A metà del decennio risultavano intestate a non olbiesi 248 delle 351 ditte commerciali censite in città (48 galluresi, 104 di altre parti della Sardegna, 35 dell'Italia centrale, 52 dell'Italia meridionale e Sicilia, 2 stranieri). Alla stessa data il numero dei capifamiglia immigrati in città dall'inizio del conflitto ascendeva a 709: esso comprendeva un cospicuo numero di piccoli esercenti, insegnanti, impiegati nelle banche e nei nuovi uffici della pubblica amministrazione, nonché pastori ex-affittuari, buddusoini e barbaricini, che, all'indomani della guerra, avevano proseguito la loro marcia di avvicinamento alla città, con l'acquisto di grandi estensioni di terre, sia nell'*Agro* che alla periferia sud dell'abitato, dove negli anni Settanta la lottizzazione dei nuovi quartieri (significativamente destinati ad essere chiamati *Orgosoleddu* e *Bandinu*) avrebbe portato ad una lievitazione dei valori fondiari.

A favorire questo processo, in atto, come si è già avuto modo di dire, negli anni tra le due guerre, fu anche – nella mutata situazione politica – la disponibilità di alcuni settori proprietari a vendere – soprattutto, bisogna dire – i terreni meno produttivi, sotto la spinta delle prime leggi di riforma agraria (la cosiddetta “legge stralcio” è del 1951) e, più tardi, dell'emergere di nuovi interessi legati allo sviluppo del mercato dei suoli e degli immobili.

A differenza dei flussi immigratori provenienti da altre zone, quello pastorale sconta, da una parte, l'antica diffidenza dei galluresi “costieri” nei confronti dei “montagnini” (*li saldi*); dall'altra una sorta di risentito “patriottismo” municipale, messo alla prova – soprattutto negli ambienti piccolo-borghesi degli impieghi e dei commerci – dalla prevalenza, rapidamente acquisita dagli “uomini in gambali”, nella vita economica cittadina: prevalenza che sembrava preannunciare, come risultato di una nuova facoltà di esercizi del potere economico, una conquista del potere amministrativo.

Significativo è un articolo che compare nel novembre del 1954 nella cronaca cittadina del quotidiano “La Nuova Sardegna” il cui autore, interpretava, evidentemente, un atteggiamento diffuso: “È nostro fermo convincimento che tra non molti anni le campagne di Olbia non saranno più abitate né da contadini, né da pastori galluresi. L'affluenza sempre più pressante ed invadente dei pastori della montagna, diventati ormai per la maggior parte, proprietari di circa due terzi dei migliori terreni della piana di Olbia,

fa perdere a questo lembo della Gallura le belle tradizioni del suo particolare sistema di vita³¹. Passando quindi ad esaminare le cause di questo processo, l'articolista le individuava nella tendenza dell'élite proprietaria locale a disfarsi delle terre e nell'"eccessiva ospitalità dei pastori". Come risultato il paesaggio agrario aveva subito, secondo la sua descrizione, una sostanziale trasformazione: i vuoti pascoli e gli incolti avevano preso il sopravvento sulle vigne e sugli orti, esposti al morso delle greggi che vi pascolavano; gli stazzi, luoghi-simbolo della civiltà contadina gallurese, erano stati trasformati in "luridi ovili", mentre il "tetro latrato dei cani pastori" aveva sostituito il gioioso canto del gallo.

L'inserimento nella comunità cittadina di nuovi nuclei di popolazione avviene, però, nel complesso, senza traumi particolari. A ciò contribuiscono diversi fattori:

1) il basso grado di coesione della comunità locale originaria, priva della cifra di un'identità forte e di simboli di autoriconoscimento come gruppo cittadino;

2) l'assenza di un carattere urbano e, quindi, anche di una tradizione di egemonia cittadina (culturale, politica, ecc.) sul territorio, che si traduce, in genere, in un atteggiamento di superiorità di tipo "coloniale" nei confronti dei nuovi arrivati³²;

3) la funzione delle nuove istituzioni educative (Liceo e Istituto tecnico commerciale e per geometri, aperto, quest'ultimo, nel 1953), strumento di omogeneizzazione culturale di un ceto medio di impiegati, funzionari, insegnanti, tecnici;

4) la nessuna pressione che i nuovi arrivati esercitavano sul mercato del lavoro, su cui i locali rimandavano un'offerta indirizzata all'attività di carico e scarico delle merci imbarcate e sbarcate, all'edilizia, alla piccola industria (fabbriche di sughero, forni di calce) e, in qualche misura, alla pesca e alle attività collegate.

3. Società e politica negli anni della ricostruzione

La fine della guerra aveva trovato l'ambiente politico della città in una condizione assai arretrata, anche rispetto al resto dell'isola dove avevano

³¹ *Gli stazzi mutano volto*, "La Nuova Sardegna", 25 novembre 1954.

³² Una cosa che succedeva a Tempio Pausania, come ricorda il prof. Manlio Brigaglia che, avendo compiuto i suoi studi liceali a Tempio nei primi anni Quaranta, racconta il regime di apartheid in cui erano tenuti, da parte dei compagni di scuola, gli studenti che venivano dalle campagne (*lu pasturiu*). Cfr. M. BRIGAGLIA, *Economia e società in Gallura tra l'Ottocento e il Novecento*, in AA.VV., *Una scuola e una città*, Tempio, 1989.

continuato ad esercitare i poteri di governo le istituzioni e gli apparati fascisti e prefascisti; nel ritardo che accompagnava la riorganizzazione di forze come il Ppi, il Psi, il Psd'Az, che nel periodo della dittatura erano rimaste sopite, l'instaurarsi al potere dei CLN aveva significato, in alcuni centri, solo l'inserimento (o il reinserimento) nella vita pubblica di notabili del vecchio mondo politico prefascista.

Ad Olbia, a parte l'anziano capopopolo socialista Alessandro Nanni, fiero oppositore del fascismo negli anni della dittatura³³, non c'era nessun esponente locale di qualche rilievo della democrazia prefascista che potesse guidare la ripresa dei partiti.

A questo vuoto è riconducibile, tra l'altro, la comparsa sulla scena politico-istituzionale di un "uomo nuovo" come l'avvocato Paolo Sensini, amministratore di una grande società immobiliare facente capo alla famiglia Marzano-Baciocchi che, negli anni Trenta, con il sostegno dei finanziamenti previsti dalla bonifica integrale, aveva recuperato una vasta piana paludosa che si affacciava su un suggestivo tratto di costa a sud di Olbia³⁴. Nel 1944, Sensini – che successivamente attraverserà diversi schieramenti politici tra cui il Partito socialista dei lavoratori italiani e la Dc – era entrato a far parte, su indicazione dei socialisti, della giunta consultiva regionale che affiancava l'attività dell'Alto commissario, il generale Pietro Pinna, composta da personalità politiche indicate dai ricostituiti partiti democratici. Nello stesso anno egli era stato nominato dal prefetto sindaco di Olbia. Dopo un breve periodo di stasi, dovuto alle difficoltà di adeguare alle nuove esigenze della ripresa della vita democratica e alle nuove forze popolari, che andavano emergendo anche ad Olbia, le proprie forme di partecipazione alla vita politica, le vecchie "razze padrone" partirono alla conquista dei partiti, dietro la cui facciata si andarono ricostruendo, a livello locale, vecchie e nuove ramificazioni di potere e solide strutture di consenso.

Alle prime elezioni amministrative del dopoguerra, quelle della primavera del 1946, diversi esponenti della vecchia *enclave* notabile locale –

³³ In un rapporto di P.S. del 1937 si segnalavano i movimenti "sospetti" del Nanni. Già "socialista rivoluzionario e già schedato dal 1935", egli faceva "continue gite in Corsica". Era anche "accusato di introdurre in Sardegna stampati sovversivi cosa che a questo ufficio non risulta". Archivio Centrale dello Stato, PNF, *Direzione Generale Pubblica Sicurezza, Divisione Affari Generali e Riservati*, a. 1937.

³⁴ Esteso per 650 ettari, il comprensorio a sud di Olbia comprendeva terreni pianeggianti per 590 ettari e collinari per 60. La società si era inserita nel programma di opere pubbliche, finanziate in parte dallo Stato, legate alla "bonifica integrale", lanciata da Mussolini con grande clamore pubblicitario alla fine degli anni Venti. Le opere nel Comprensorio avevano riguardato lo sgrondo dei terreni di pianura e l'arginatura del Padrongianus in destra del fiume a protezione delle zone a valle della nazionale Olbia-Siniscola. Nel 1960, nei due archi litorali della penisola di Caprile, la stessa società realizzerà lo stabilimento balneare "Lido del Sole". Per le opere di bonifica cfr. M. SATTIN, *La trasformazione fondiaria* cit.

professionisti, funzionari, insegnanti –, si presentarono compatti sotto la bandiera della Dc, alleata, in quella occasione, con i qualunquisti.

Alla mobilitazione le tradizionali strutture del consenso rivelarono la loro intatta solidità assicurando alla lista il 42,5% dei voti e 24 dei 30 seggi in consiglio comunale (*Appendice*). Il primo sindaco eletto del dopoguerra fu l'avvocato Carlo Putzu, appartenente ad una famiglia di grandi proprietari terrieri. Gli succedettero, nel corso di quella prima legislatura, i medici Agostino Amucano e Tonino Maciocco, anch'essi appartenenti alla borghesia proprietaria olbiese, per la quale la massiccia adesione alla Dc non era una scelta ideologica, ma il risultato di un fitto reticolo di parentele e di interessi che la legava ai leaders sassaresi di quel partito.

Tab. 7. Sindaci di Olbia dal 1944 al 1973.

1944	Paolo Sensini	Psi
1946	Carlo Putzu	Dc
1946	Agostino Amucano	Dc
1950	Tonino Maciocco	Dc
1952	Alessandro Nanni	Psi
1956	Saverio De Michele	Dc
1958	Giulio Dal Re	Commissario prefettizio
–	Corrado Baschieri	»
1960	Saverio De Michele	Dc
1963	Andreino Fiorentino	Dc
1964	Antonello Lupacciolu	Dc
1966	Francesco Asara	Dc
1968	Tore Mibelli	Dc
1970	Giuseppe Sotgiu	Psi
1973	Giuseppe Carzedda	Dc

Ma, intanto, in una fase nuova di trasformazione economica e di dialettica sociale e politica, le sinistre, e particolarmente il Psi, che aveva recuperato la tradizione prefascista di organizzazione e di pressione rivendicativa, stavano diventando il punto di riferimento di ampi strati popolari. Alle elezioni amministrative del 1952 – in controtendenza rispetto alle politiche del 1948 (*Appendice*), nelle quali la Dc aveva riportato una schiacciante vittoria – le sinistre unite conquistarono il Comune, raccogliendo il frutto della costruzione di un robusto tessuto organizzativo in campo sindacale e quello delle grandi lotte per il lavoro e per l'adeguamento delle strutture portuali, una rivendicazione a cui erano particolarmente sensibili commercianti e operatori finanziari.

L'élite patrimoniale locale si era divisa questa volta tra la Dc e due liste di destra di ispirazione monarchico-missina che avevano conquistato complessivamente 10 seggi su 30 (*Appendice*).

Nelle liste della Dc – la forza politica più idonea, per la sua vocazione interclassista e mediatrice e per la sua crescente penetrazione nell'apparato statale, a rappresentare una vasta gamma di interessi – si era presentato un certo numero di “uomini nuovi”, per lo più forestieri, quali l'industriale caseario bittese Ciriaco Carzedda, i commercianti Giorgio Careddu e Ottavio Giagnoni, lo studente universitario Lello Monaco, il proprietario Filippo Piro, gli insegnanti Andrea Casu e Andreino Fiorentino, dirigente locale e provinciale della Dc.

I gruppi della borghesia agraria – che esprimeva l'élite professionale cittadina – si era raccolta sotto le bandiere della destra, abbandonando la Dc, certo per protesta nei confronti della politica agraria di quel partito. Ad essere eletti furono i due ex-sindaci democristiani Antonio Maciocco e Antonio Amucano, entrambi medici, l'avvocato Sergio Peralda, i proprietari Mario Sangaino e Giuseppe Petta.

In una realtà caratterizzata da una struttura sociale assai più articolata – che comprendeva, ormai, strati consistenti di borghesia imprenditrice, di ceti medio, di proletariato urbano e di sottoproletariato, alimentato dall'esodo rurale – cominciarono a delinarsi, da una parte, la progressiva perdita di influenza dei vecchi gruppi di potere; dall'altra il venir meno degli atteggiamenti di paternalismo e di soggezione su cui si era sempre basato l'ordine gerarchico della vita sociale in città.

A contribuire alla vittoria dei socialisti era stato anche il prestigio di cui godeva il leader storico del Psi olbiese e dirigente sindacale Alessandro Nanni, un commerciante di pesce all'ingrosso dal passato antifascista che negli anni della dittatura aveva conosciuto anche il carcere.

Eletto sindaco con 18 voti su 27, egli si trovò ad affrontare una difficile fase economica, più che mai condizionata dal movimento del porto. Mentre si andava profilando la possibilità di una perdita di ruolo a favore dello scalo di Porto Torres, la cui “promozione” era sostenuta da Sassari, restavano inattuati le richieste di un potenziamento delle strutture portuali e quella dell'istituzione di una linea sovvenzionata per Genova³⁵. Inoltre la totale inadeguatezza delle attrezzature civili (acquedotto, scuole, ospedale, ecc.) rappresentava un problema tra i più urgenti, per non parlare di quello delle case che si trascinava ancora, irrisolto, dalla fine del conflitto. Ciò che contribuiva a determinare la ben penosa situazione abitativa e igienica di centi-

³⁵ Cfr. *Il campanile e i porti e I porti di Olbia e Porto Torres sotto il fuoco delle cifre*, “La Nuova Sardegna”, 22 maggio 1952 e 5 giugno 1952.

naia di famiglie di senzatetto o precariamente alloggiate in case lesionate. Su di essa attirerà l'attenzione, in una interrogazione parlamentare, Luigi Polano, presidente della commissione d'inchiesta sulla miseria in Italia, in visita nell'isola alla fine del 1952: "Numerose famiglie vivono in pericolose condizioni di promiscuità, prive di ogni minimo requisito di igiene e si denota un aumento della tubercolosi e del tracoma. Si aggiunge che la suddetta commissione ha trovato famiglie che vivono sotto tende all'addiaccio, o in ex-porcili divenute abitazioni come pure nei fortini e postazioni d'artiglieria, nonché in tuguri e stamberghe pericolanti"³⁶.

La giunta Nanni non ebbe, dunque, vita facile. Bersaglio di una violenta campagna di stampa e degli attacchi dell'opposizione, accusata di malversazioni e di cattiva gestione amministrativa, sopravvisse a stento fino alla conclusione naturale della legislatura.

Cominciò allora a porsi il problema della vocazione della città, dei suoi legami funzionali col territorio, del ruolo che lo scalo marittimo era destinato ad occupare nella gerarchia dei porti sardi³⁷.

Non a caso i problemi più dibattuti, nella cronaca cittadina del quotidiano provinciale "La Nuova Sardegna", erano, oltre a quelli degli uffici periferici, tutti dislocati a Tempio – catasto, ufficio del registro e delle imposte dirette –, il porto e l'aeroporto di Venafiorita (lo scalo di Olbia lungo la rotta giornaliera Roma-Alghero fu soppresso nel 1954 dalla compagnia aerea LAI), la viabilità, l'istituzione della zona industriale, la strada litoranea per Golfo Aranci e la valorizzazione turistica delle spiagge da essa lambite (La Plaja, Pittulongu, Bados) che sembravano destinate, allora, a diventare, insieme alla costa sud, il polmone turistico della città.

4. La "svolta" politica del 1956 e i primi passi dell'industria turistica

In questo clima si giunse alle elezioni amministrative del 1956 che videro scendere in campo in prima persona, alla riconquista dell'egemonia

³⁶ *Urgenti provvidenze per Olbia chieste al governo dall'on. Polano*, "La Nuova Sardegna", 16 dicembre 1952. In generale per i risultati dell'inchiesta, Camera dei Deputati, *Atti della Commissione parlamentare d'inchiesta sulla miseria in Italia e sui mezzi per combatterla*, Vol. I, Relazione generale.

³⁷ Un'altra questione lungamente dibattuta fu quella del ruolo di Olbia nella Sardegna settentrionale. In polemica con l'amministrazione provinciale di Sassari, di cui si lamentava il "disinteresse" nei confronti di Olbia, una parte della classe dirigente a livello locale sosteneva l'opportunità del passaggio alla provincia di Nuoro di cui la città sarebbe diventata il grande sbocco marittimo e aereo. Cfr. *Il Consiglio comunale per la richiesta del passaggio del comune alla provincia di Nuoro*, "La Nuova Sardegna", 19 febbraio 1957; *Argomentazioni e accuse polemiche tra le fazioni dei "nordisti" e dei "nuoristi"*, "La Nuova Sardegna", 7 marzo 1957.

amministrativa, il vertice delle gerarchie sociali cittadine: da una parte commercianti, impresari edili e imprenditori, per lo più forestieri, i Carzedda e De Michele in testa; dall'altra gli esponenti della vecchia élite possidente locale, che costituivano il grosso della borghesia delle professioni e degli impieghi. Se i primi si raccolsero intorno alla Dc, che – nonostante le lotte tra correnti per il controllo della sezione locale del partito – cominciò da allora a radicarsi nel paesaggio politico locale e ad avvantaggiarsi del sostegno delle forme organizzative degli interessi economici e sociali, i secondi fecero capo alla destra monarchica e missina nel solco dell'inclinazione conservatrice e tradizionalista della borghesia cittadina.

Ma a prevalere, questa volta, battendo le sinistre, fu la Dc, che conquistò 14 seggi contro gli 11 del Psi, il cui capolista, l'ex-sindaco Alessandro Nanni fu però il più votato in assoluto, ciò che gli consentirà di essere eletto nelle successive elezioni regionali, quelle del 1957 (si veda in *Appendice*).

Tra gli "uomini nuovi" eletti nelle liste della Dc figuravano due dei più giovani esponenti della borghesia imprenditrice forestiera arrivata in città negli anni Venti: Saverio De Michele e Giuseppe Carzedda, destinati entrambi a ricoprire la carica di sindaco negli anni successivi. I due, seguendo un percorso comune ai giovani appartenenti alle gerarchie sociali cittadine, avevano compiuto gli studi universitari giungendo a conseguire la laurea. Il primo, tra i due, a diventare sindaco della città, assumendo la guida di una giunta Dc-destre (monarchico-missini), fu De Michele. Significativamente, la cronaca locale del quotidiano "La Nuova Sardegna" – attraverso la quale passava il dibattito politico – salutò il nuovo primo cittadino segnalandone l'appartenenza alla comunità cittadina, nonostante l'origine forestiera³⁸. Nella nuova giunta occupava un posto di rilievo Giuseppe Carzedda, assessore alle Finanze, che rappresentava gli interessi degli operatori dell'industria casearia, ma, più in generale, la ormai numerosa comunità pastorale insediata in città, in cui i circuiti prepolitici del potere, i legami parentali e amicali, i particolari rapporti di produzione, continuavano ad avere un ruolo importante e prevalente sulla moderna forma dei partiti: un dato, questo, caratteristico della realtà olbiese che meriterebbe – nell'ambito di uno studio sui modi della costruzione dell'egemonia della Dc ad Olbia – una riflessione ben altrimenti approfondita e che esula, comunque, dagli intenti di questo studio.

Il passaggio del potere cittadino al gruppo De Michele non fu indolore. Dilaniato dalle lotte di corrente nella Dc – che riflettevano in qualche misura i conflitti in atto a livello provinciale, sfociati nella cosiddetta rivoluzio-

³⁸ Cfr. *Il nuovo sindaco e la nuova giunta espressi dall'alleanza Dc-destra*, "La Nuova Sardegna", 17 giugno 1956.

ne dei “giovani turchi” proprio nel 1956 – la nuova giunta durò in carica soltanto venti mesi che aprirono la strada, nel 1958, al commissariamento del Comune.

Ma, intanto, iniziava proprio in quegli anni la colonizzazione, portata avanti dal capitale esterno, della città e del suo territorio che, negli anni successivi, con il crescere della pressione turistica, saranno sempre più legati all'economia di aree lontane. “L'industria – notava significativamente nella cronaca cittadina del quotidiano provinciale il corrispondente locale – il commercio grosso, la cultura, l'economia finanziaria, lo spirito d'iniziativa in una parola, è oggi distribuita *per oltre il novanta per cento* nelle mani degli immigrati”.

Un'affermazione che lascia intravedere una qualche consapevolezza, forse più diffusa di quanto non appaia, della mancanza di ruolo del notabilato locale nello sviluppo della città e nell'approccio funzionale ad essa.

L'intervento di capitale forestiero nel settore turistico riguardò all'inizio la costa sud e nord-ovest di Olbia. Nella prima sorsero uno stabilimento balneare e un residence turistico, mentre nella seconda fu aperto il grande albergo “Abi d'oru”. Contemporaneamente alcuni gruppi industriali manifestarono interesse per l'area olbiese come sede di impianti industriali: il primo a sorgere, nel 1959, fu la “Comis”, emanazione del Consorzio italiano Meta-no, che produceva lane minerali, tratte da una qualità di talco esistente solo in Sardegna (Orani). Negli anni successivi si aggiunsero la “Moquette” e la “Palmera”, uno stabilimento per l'inscatolamento del tonno³⁹.

Anche la mitilicoltura – un microcosmo, capace di autostrutturarsi su valori e gerarchie particolari – conosceva una rapida crescita degli impianti: la superficie di mare occupata alla fine degli anni Cinquanta raggiungeva circa 20.000 metri quadrati, divisi tra diversi concessionari: De Michele, Carlini, Bigi, Cooperative Cimo e Sacim. L'importanza degli allevamenti olbiesi, sia sotto l'aspetto della produzione che del commercio, era confermata dal fatto che quello di Olbia si collocava tra i maggiori distretti mitilicoli nazionali (Taranto, La Spezia, Messina) ed era ad uno dei primi posti, come esportatore, tra tutti gli allevamenti mediterranei⁴⁰.

Nei primissimi anni Sessanta le pratiche presso il Cts per impianti industriali ammontavano a 8 miliardi e mezzo del tempo. L'azione degli operatori economici e di qualche frangia della nuova borghesia intellettuale per istituire una zona industriale ad Olbia andava avanti da alcuni anni. L'e-

³⁹ ISTAT, *V Censimento generale dell'industria e del commercio*, 1971, Vol. II, fasc. 92, provincia di Sassari, Roma, 1974. Cfr. anche per le iniziative industriali del Consorzio M. SECHI, *Il comprensorio turistico della Costa Smeralda*, Università degli Studi di Sassari, 1981.

⁴⁰ SPANO, *L'industria mitilicola* cit.

lenco dei partecipanti ad una delle prime riunioni, nel novembre del 1958, consente di costruire una mappa degli interessi e dei settori in ascesa dell'economia olbiese: oltre ai sindaci di numerosi comuni della Gallura e del Montacuto vi parteciparono l'impresario edile cav. Pasquale Filigheddu, alcuni grandi commercianti come il cav. Peppino Rasenti, il cav. Ario Sanna, i concessionari Fiat fratelli Manunta, gli industriali caseari Kalantzi, Capsojannis, Ciro Pappalardo, Ciriaco Setzi, Pietro Sanna, gli industriali sugherieri Giovanni Cossu, Franco e Pietro Columbano, alcuni operatori del settore della cantieristica, Idini, e della lavorazione dei marmi, oltre ad un folto gruppo di direttori di filiali di grandi gruppi nazionali come l'Agip e la Galbani⁴¹. Al comitato promotore era subentrato il Consorzio dei Comuni galluresi che esercitò una fortissima pressione sulle rappresentanze politiche del territorio per la realizzazione del progetto.

Tab. 8. *Impianti industriali esistenti ad Olbia nel 1965.*

Ditte	Produzioni
Comis	Lane minerali destinate alla fabbricazione di speciali isolanti per l'industria frigorifera, automobilistica e aeronautica
La Moquette	Pavimenti speciali e pannelli in fibra di lana di pecora
Nuratex-Nuralack	Pannelli truciolari
Granitsarda	Lavorazione graniti delle cave dell'alta Gallura e di Buddusò
SIAS	Lavorazione del legno e del metallo
Cerasarda	Ceramiche per arredamento ed edilizia
Biancasarda	Lavanderia industriale
Agrisarda	Sistemazione giardini
Palmera	Inscatolamento tonno
Sardespa	Scardassi di lana
Bove	Pannelli di fibra di legno
Basa	Impianti manifatture edili
Gommanova	Rigenerazione gomme

L'atto costitutivo del Consorzio fu infine firmato il 22 agosto 1963. La zona industriale abbracciava un'area di 232.328 ettari – di cui 48.200 in

⁴¹ Cfr. la cronaca cittadina della "Nuova Sardegna", che riporta un resoconto dettagliato della riunione.

comune di Olbia – e comprendeva il bacino imbrifero del fiume Liscia, il depluvio dei rilievi collinari di Calangianus, le piane di Olbia e di Arzachena e la fascia litoranea del *rio* Posada. Alla direzione, alla presidenza e al Consiglio di amministrazione del Consorzio – organi centrali del potere in Gallura – si sarebbero succeduti, nei successivi trent'anni, uomini di primo piano della scena politica gallurese⁴².

A metà degli anni Sessanta si era già formata l'ossatura di una struttura industriale, costituita da impianti, sorti, nella quasi totalità, per iniziativa di gruppi forestieri, primo tra tutti il Consorzio Costa Smeralda.

Gli anni Sessanta furono, dunque, gli anni del decollo economico della città, che andrà "specializzandosi", negli anni successivi, nella fornitura dei servizi legati al suo ruolo di polo portuale e aeroportuale, dopo la costituzione, nel 1963, della compagnia Alisarda, che iniziò la sua attività nel 1964, mentre il movimento passeggeri registrava un continuo incremento⁴³.

Tab. 9. *Movimento dei passeggeri nel porto di Olbia dal 1955 al 1970.*

1955	185.637
1956	204.360
1959	166.916
1963	206.763
1965	209.590
1970	273.382

Allo sviluppo del turismo, dei commerci e dei trasporti, si accompagnava una forte ripresa dell'edilizia privata – fuori quest'ultima da ogni controllo del Comune e da ogni direttiva di politica urbanistica – e di quella pubblica. Fu in questo periodo che vennero realizzati l'Istituto Tecnico commerciale e per geometri, l'ospedale civile, l'albergo turistico "Artu", le palazzine Ina-Casa lungo la strada Olbia-Palau, destinata a diventare, in seguito, il centro di gravità delle attività commerciali e di grande distribuzione⁴⁴.

⁴² Firmato l'atto costitutivo del Nucleo di industrializzazione, "La Nuova Sardegna", 25 agosto 1963. Cfr. M. LO MONACO, *Nascita delle regioni industriali in Sardegna*, Roma, 1965. La zona industriale era ubicata in regione Sa Testa a nord del porto lungo la litoranea per Golfo Aranci. L'area (724 ettari) era parsa la più idonea ad ospitare gli insediamenti industriali sia per la sua conformazione pianeggiante sia per la facilità dei collegamenti con la linea ferroviaria e la rete stradale.

⁴³ Regione Autonoma della Sardegna, Assessorato dell'Industria e del Commercio, *Movimento della navigazione* (a cura dell'ufficio studi e statistica).

⁴⁴ Nell'anno 1959 erano queste le opere pubbliche in costruzione o appena terminate, finanziate da vari enti per mezzo miliardo (6 miliardi circa in lire 1987): edificio da adibire a

All'inizio del decennio, nel 1961, avevano avuto termine i lavori della diga sul fiume Liscia realizzata dall'Etfas. Costruita nella stretta di "Calamaiu", in territorio di Luras, con un'altezza variabile tra i 28 e gli 85 metri, una lunghezza di 193 metri e una capacità utile di 104 milioni di metri cubi d'acqua, anche se quelli immagazzinati allora erano solo 44 milioni, la diga doveva, in primo luogo, assicurare – secondo il progetto iniziale – l'irrigazione di 13.500 ettari di terra nelle fertili pianure di Arzachena e Olbia nord, aprendo prospettive per lo sviluppo delle colture irrigue, in primo luogo le foraggere, che cominciavano ad espandersi parallelamente all'impianto di moderne aziende zootecniche basate sull'allevamento di capi bovini.

Ma, ormai, la continua crescita dei centri costieri della bassa Gallura e l'afflusso turistico spingevano una domanda di acqua che ne modificava in parte la destinazione, convogliandola verso altri usi, industriali e turistici.

Nel 1959 era arrivato in Sardegna il principe ismaelita Karim Aga Khan che, insieme ad un gruppo di imprenditori, appartenenti all'alta finanza internazionale, aveva comprato grandi estensioni di terre in un lungo tratto di costa a nord di Olbia.

Nel 1962 si era costituito ufficialmente il Consorzio: i sei soci fondatori erano proprietari di 3.000 ettari di terra (2.400 in territorio comunale di Arzachena e 600 in quello di Olbia) che si snodavano lungo i suggestivi litorali compresi tra il golfo di Cugnana e Punta Battistoni. Nello stesso anno, il principe, insieme ad un'équipe tecnica che comprendeva alcuni tra i più famosi architetti del mondo, aveva presentato⁴⁵ alle autorità locali e regionali il progetto di massima, che comprendeva, oltre agli interventi urbanistici – cioè borghi residenziali, ville private e alberghi per una ricettività complessiva di 25.000 persone – la realizzazione della viabilità principale e secondaria del comprensorio e i servizi (acquedotti, elettrodotti, linee telefoniche e servizi portuali). L'investimento iniziale previsto era di 45 miliardi: il programma si proponeva come un modello integrato, a differenza degli insediamenti industriali delle altre zone della Sardegna. L'intero ciclo economico avrebbe, infatti, dovuto svolgersi nel territorio, dalla realizzazione degli insediamenti alla loro gestione e ai trasporti, mentre i capi-

centro di addestramento professionale (INAPLI); ambulatorio comunale via Acquedotto Romano; sopraelevazione "Città del fanciullo" in via Piemonte; palazzina della Pro-loco via Castello Piro; sacrestia sotterranea nella chiesa di S. Simplicio; edificio da adibire a centro di emigrazione lungo la strada Isola Bianca; costruzione di 14 alloggi per senzatetto, in via Roma, oltre a pavimentazioni di strade, cantieri di lavoro ministeriali, reti idriche. Oltre alle delibere comunali, cfr A. MURINEDDU, *Gallura*, Cagliari, 1962.

⁴⁵ *L'Aga Khan ricevuto alla Regione per il piano di sviluppo della Gallura*, "La Nuova Sardegna", 23 gennaio 1962. In generale, sugli aspetti geografici, cfr M.A. DRAGONE, *La costa Smeralda e lo sviluppo turistico della Gallura nord-orientale*, in "Rivista geografica italiana", vol. LXXXVI, 1979.

tali sarebbero stati reinvestiti *in loco*, aprendo prospettive di sviluppo per tutta una serie di attività indotte⁴⁶.

5. *Le trasformazioni della struttura sociale cittadina e la vicenda politica negli anni del boom turistico*

Sulla spinta di questa tumultuosa crescita economica, Olbia conobbe nel decennio 1960-70 la crescita demografica (+ 32,5%) di gran lunga più veloce nella provincia, e nell'intera isola, cominciando quella scalata nella gerarchia urbana isolana, che l'avrebbe portata a occupare il quarto posto, dopo Cagliari, Sassari e Quartu S. Elena. Ad influenzare l'incremento demografico nel decennio contribuirono, in misura crescente a partire dal 1962, i flussi immigratori: l'edilizia e i servizi funzionavano da serbatoio di manodopera non qualificata, espulsa dalle campagne, investite dalla crisi dell'agricoltura di sussistenza e dei settori tradizionali; mentre la scuola, le banche, e gli uffici vecchi e nuovi – come l'Ispettorato per l'Agricoltura, il Consorzio agrario, il CRAI, l'ETFAS, il Genio civile per le Opere Marittime, TETI, Esattoria comunale, la Capitaneria di porto, il Commissariato di Pubblica sicurezza, l'Istituto professionale di Stato per l'Agricoltura, ecc. – assorbivano un ceto di quadri "intellettuali", tecnici, funzionari, dirigenti, liberi professionisti, impiegati, insegnanti, provenienti, in parte, da altre parti della Sardegna e del centro-sud della Penisola. Il crescente peso che questi gruppi andavano assumendo nella struttura sociale urbana – a cui faceva riscontro il drastico ridimensionamento dell'indistinto blocco degli addetti all'agricoltura – emerge nitidamente dagli indici di variazione degli occupati nei tre settori produttivi tra il 1961 e il 1971⁴⁷:

Tab. 10. *Occupati nei tre settori produttivi (1961-1971).*

	1961	1971
Agricoltura	28,6	11,4
Industria	28,5	37,8
Terziario	42,9	50,8

⁴⁶ Per un'analisi del modello economico Costa Smeralda cfr. R.P. CAMAGNI, *L'impatto sull'economia sarda della spesa turistica e dell'investimento turistico in Costa Smeralda*, in "Quaderni sardi di economia", 1982/84.

⁴⁷ ISTAT, *Censimento Generale dell'Industria e del Commercio*, 16 ottobre 1961, fasc. 90, prov. Sassari, Roma, 1964. Id. *V Censimento Generale dell'Industria e del Commercio*, 25 ottobre 1971, vol. II, fasc. 92, prov. Sassari, Roma, 1974.

Tab. 11. *Distribuzione degli occupati nel terziario nel 1971 (in percentuale).*

Commercio	35,2
Trasporti e Comunicazioni	29,9
Credito e Assicurazioni	1,7
Servizi	13,1
Pubblica Amministrazione	20,1

All'inizio degli anni Sessanta commercianti piccoli e grandi, tecnici, professionisti, funzionari, impiegati pubblici e privati addetti rappresentavano il nerbo della struttura sociale.

Tra di essi emergeva un ceto "nuovo" – in parte forestiero, ma con notevoli capacità di integrazione nella vita cittadina – di tecnici, geometri, architetti, ingegneri. Titolari di studi professionali – punti di riferimento, in buona parte, di grandi gruppi economici immobiliari forestieri legati a "commesse" dell'amministrazione comunale – i tecnici, espressi dalla piccola e media borghesia urbana terranovese o immigrata da una o più generazioni, saranno, negli anni Settanta, i principali sostenitori della "vocazione" turistica della città, che la crescita degli investimenti stava dimostrando nei fatti.

A gestire, a livello del governo locale, la primissima fase del decollo turistico furono i due uomini nuovi emersi nelle elezioni del 1956, Saverio De Michele e Giuseppe Carzedda, contrastati dalle vecchie "razze padrone" della città che ridiscesero in campo nell'imminenza delle elezioni amministrative del 1960: la posta in gioco erano, ora, l'urbanistica e i regolamenti edilizi. Defilatisi, in parte, dalla politica attiva, durante gli anni dell'amministrazione social-comunista e nel periodo demicheliano, essi ricomparvero sulla scena politica, in prima persona o attraverso membri più giovani delle grandi famiglie notabili che facevano riferimento alla Dc, in virtù anche dei legami personali con alte personalità politiche come Antonio Segni, più volte ministro dell'Agricoltura e presidente del Consiglio nella seconda metà degli anni Cinquanta.

Grazie a queste posizioni essi riuscirono, dall'esterno, a manovrare gli organismi dirigenti della sezione cittadina del partito, il cui segretario era, allora, l'insegnante elementare olbiese Andreino Fiorentino che gestiva a livello locale – col sostegno di una capillare organizzazione costruita con una fitta rete di contatti con istituti di previdenza e assistenza – un sistema di concessioni e di favori che in breve avevano rafforzato le strutture del consenso intorno alla Dc.

Era stata proprio l'opera di logoramento che egli aveva svolto all'interno del partito a determinare la caduta della giunta De Michele. Nell'immi-

nenza delle elezioni amministrative quest'ultimo e l'ex-assessore Carzedda erano usciti dalla Dc e avevano formato una lista civica⁴⁸ che raccoglieva diversi esponenti delle destre⁴⁹ e un certo numero di "indipendenti", provenienti dal mondo delle professioni, della scuola, del pubblico impiego. La mappa degli schieramenti in campo rifletteva la dialettica sociale cittadina e l'impatto di nuove forze organizzate di categorie e gruppi, anche al di fuori dei partiti tradizionali. La lista dello scudocrociato raccoglieva, oltre ad un esponente sindacale della Cisl, funzionari, commercianti e impiegati. Nella lista del Psi – guidata, come sempre, da Alessandro Nanni, comparivano il console della compagnia portuale, un sindacalista, diversi operai e una figura emergente, quella dell'avvocato Sergio Peralta, destinato a ricoprire importanti cariche in Consiglio regionale e, successivamente, a divenire un manager di alto livello nella società dell'Aga Khan. Il Pci, che scontava la mancanza di propri rappresentanti ai diversi livelli istituzionali, nonché la difficoltà di radicamento tra i nuclei di operai urbani (portuali, operai edili, piccoli artigiani), presentava una lista composta prevalentemente da militanti. Infine, una lista laica, patrocinata dall'avv. Paolo Sensini, raccoglieva un certo numero di laici – socialdemocratici, repubblicani e sardisti – tecnici, professionisti, commercianti, che si affacciavano per la prima volta sulla scena politica e che presentavano un programma basato sullo sviluppo turistico e sulla rivendicazione di una provincia Gallura⁵⁰. La battaglia elettorale fu la più accesa di quel dopoguerra. Il sommovimento indotto dall'immigrazione nel tessuto sociale e le modificazioni in atto nelle gerarchie sociali cittadine ponevano diversi interrogativi. In soli quattro anni – dal 1956 al 1960 – gli iscritti alle liste elettorali erano aumentati del 25% (da 8.845 a 10.854). Il che significava che ci si trovava di fronte a 2.012 nuovi elettori – "quasi tutte vergini alla politica locale", come scriveva il cronista cittadino della "Nuova Sardegna", e di cui, dunque, si ignoravano gli orientamenti, le aderenze, i legami parentali e familiari: tutti i fattori, cioè, in grado di far convergere le preferenze su questo o quel candidato.

A prevalere, col 43,5% dei voti, fu la lista civica, seguita dalla Dc e dal Psi (*Appendice*) (fu in queste elezioni che si affermò il *trend* elettorale che, ancora oggi, caratterizza la storia elettorale della città: Dc, primo partito,

⁴⁸ Cfr. *Manifesto della lista civica composta dai democristiani dissidenti*, "La Nuova Sardegna", 2 ottobre 1960.

⁴⁹ Rispondendo ad una serie di attacchi, comparsi sul periodico sassarese "Sassari Sera" (gennaio 1961), relativi all'alleanza con la destra, De Michele sostenne che "la destra economica ad Olbia non è quella che si riconosce nel Msi, ma si annida tra le file della Dc ufficiale, attrattavi dal miraggio della conservazione del potere".

⁵⁰ Cfr. *Puntare sulla valorizzazione turistica per sollevare subito l'economia cittadina*, "La Nuova Sardegna", 1 novembre 1960.

seguito a distanza più o meno ravvicinata, dal Psi e, quindi, dal Pci, che solo negli anni successivi, accorcerà, anche se non di molto, il solco che lo separava dall'altro partito della sinistra).

La vittoria dei "civici" fu un evento nella storia politica cittadina. Il più votato in assoluto fu De Michele (che guiderà una giunta minoritaria, grazie all'astensione della Dc)⁵¹, seguito dall'avv. Peralda. Ma una buona affermazione ebbero anche altri due futuri sindaci: Giuseppe Carzedda (lista civica) e Francesco Asara (Dc), allora studente universitario e membro del direttivo della Pro-loco. Di famiglia gallurese, con legami in città, quest'ultimo, che si imparenerà con Carzedda attraverso un matrimonio, era destinato a diventare sindaco (1966-68) e, quindi, primo consigliere regionale democristiano di Olbia, rompendo – grazie all'alleanza tra famiglie, che porterà la Dc a ricompattarsi – la *conventio ad excludendum* tra i due gruppi in lotta in seno alla Dc. Lotta che per lunghissimi anni aveva fatto sì che il partito non arrivasse ad esprimere un proprio rappresentante al Consiglio regionale: un dato, questo, su cui influiva, in qualche misura, la scarsa forza contrattuale dei dirigenti locali rispetto ad altre realtà provinciali. Di qui la subordinazione degli esponenti locali ai notabili delle varie "correnti" a livello provinciale e l'"occupazione" del sicurissimo collegio senatoriale di Tempio Pausania da parte dei leaders sassaresi (Cossiga, Giagu De Martini).

La vittoria dei civici non rappresentava certo una sconfitta per la Dc. Le due liste insieme raccolsero di fatto il 71% dei voti, uno straordinario successo a cui avevano concorso diversi fattori: il sostegno di istituzioni caritative ed ecclesiali, prima tra tutte l'Azione Cattolica, da cui provenivano alcuni dei candidati nelle liste rivali come lo stesso De Michele, l'insegnante Tore Mibelli e diversi altri; il sostegno fornito dalla comunità pastorale a Giuseppe Carzedda, esponente di una famiglia di "immigrati" che, come si è detto, avevano raggiunto una posizione di preminenza economica e sociale in città. Ma accanto a queste cause "specifiche" dell'affermazione personale di alcuni candidati, vanno aggiunte, naturalmente, quelle generali legate all'influenza esercitata da una rete di funzionari e tecnici della Cassa del Mezzogiorno, dell'Ispettorato agrario, dei consorzi, ecc. e degli altri centri periferici del potere burocratico e finanziario.

Quelle consultazioni elettorali segnarono un evento periodizzante nella storia politica della città: esse preannunciarono da una parte un ricambio della classe dirigente politica (anche se diversi tra i più giovani esponenti delle vecchie gerarchie sociali cittadine occuperanno nei successivi decenni posizioni di responsabilità amministrative come consiglieri comunali,

⁵¹ De Michele eletto sindaco, "La Nuova Sardegna", 30 novembre 1960; La nuova amministrazione non è nata sotto i migliori auspici, "La Nuova Sardegna", 1 dicembre 1960.

assessori o detentori di cariche pubbliche in Enti comunali quali l'ECA, e l'AMTU, in consigli di amministrazione di Consorzi di bonifica, nella commissione edilizia ecc.); dall'altra fecero emergere un primo nucleo di uomini, olbiesi e non – alcuni “professionisti” della politica –, più o meno collegati alla nuova élite patrimoniale costituita da costruttori, finanziari, grandi imprenditori turistici, in buona parte forestieri. Una parte di questi uomini occuperà ruoli “governativi” a livello provinciale e regionale e gestirà una difficile fase dello sviluppo della città, che sconterà l'assenza di una pianificazione razionale e di servizi adeguati ad un'area urbana in continua crescita. Ma siamo ormai in una fase in cui il Consiglio comunale non è più l'unico luogo di mediazione degli interessi – di enorme portata – presenti nel territorio che passano, ora, attraverso altre sedi istituzionali e non, solo in parte o niente affatto collegate, queste ultime, al “mercato” politico.

APPENDICE

Le elezioni comunali e regionali ad Olbia dal 1946 al 1970.

Tutti i dati elettorali sono tratti dai Verbali dell'ufficio centrale elettorale e dalle cronache cittadine di “La Nuova Sardegna” e l’“Unione Sarda”. Per le elezioni regionali si è fatto riferimento agli Annuari Consiliari, pubblicati annualmente a cura della Segreteria generale del Consiglio regionale della Sardegna.

ELEZIONI COMUNALI AD OLBIA (1946)

LISTA	VOTI	%	SEGGI
Lista del Popolo (Socialcomunisti e combattenti)	1311	25,5	6
Scudocrociato (DC-qualunquisti)	2184	42,5	24
Democrazia del Lavoro (di ispirazione socialista)	808	15,7	0
Repubblicani	122	2,3	0

ELEZIONI COMUNALI AD OLBIA (1952)

LISTA	VOTI	%	SEGGI
Sardegna con stella (Comunisti)	295	4,2	2
Faro con falce, martello e libro (Socialisti nenniani)	2171	30,9	16
Chiesa (Olbia nostra) (di ispirazione socialcomunista)	946	4,9	2
Scudocrociato	1873	26,7	5
Fiamma, stella e corona (Monarchico-missina)	920	13,3	2
Bandiera (Indipend. di destra)	1160	16,5	3

ELEZIONI COMUNALI AD OLBIA (1956)

LISTA	VOTI	%	SEGGI
Falce, martello e libro (PSI)	2684	33,8	11
Scudocrociato (DC)	3390	42,7	14
Fiamma, stella e corona (Monarchico-missina)	1355	17	5
Falce, martello e bandiera (PCI)	236	2,9	0

ELEZIONI COMUNALI AD OLBIA (dal 1960 al 1980)

78

LISTA	1960			1964			1970			1975			1980		
	VOTI	%	SEGGI												
DC	2591	27,1	9	3601	34,3	12	5399	43,3	14	6021	37,1	12	6567	38,3	13
PSI	2132	22,3	7	2552	24,3	8	4294	34,4	11	4220	26	8	4079	23,7	8
PCI	243	2,5	0	378	5,5	1	1018	8,7	2	2438	15	5	2292	13,3	4
PRI							632	5,07	1	648	4	1	569	3,3	1
PSDI										999	6,1	2	900	5,2	1
PSdAz													413	2,4	0
MSI							612	4,91	1	718	4,4	1	402	2,3	0
PSIUP				470	4,4	1	501	4,02	1						
EDERA (PRI-PSDI-PSd'Az)	223	2,3	0												
ANCORA	4025	42,1	14	2364	22,5	7									
PASS. A LIVELLO				478	4,5	1									
CIVICA G. ARANCI										723	4,4	1			
LISTA CIVICA													1920	11,2	3

Eugenia Tognoli

RISULTATI DELLE ELEZIONI REGIONALI AD OLBIA (1949)

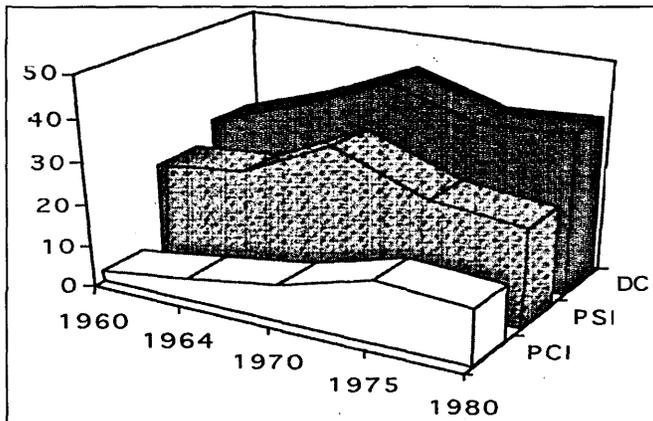
LISTE	VOTI
PCI	468
PSLI	220
PSd'AZ	247
MSI	368
DC	1975
PSI	1350
PSDAS	25
PNM	1318
INDIPENDENTI	19

ELEZIONI REGIONALI (valori assoluti)

LISTE	1953	1957	1961	1965	1969
PCI	361	160	441	750	1016
DC	2791	3313	3992	3980	5245
PSI	2524	2315	2779	3097	3451
MSI	361	272	803	542	273
PSDI	103	209	138	399	-
PSD'AZ	196	77	504	200	165
PLI	89	233	154	500	283
PNM	441	639	-	-	-
PMP	-	907	-	-	-
PDIUM	-	-	451	340	302
CPI	-	-	27	-	-
PRI-MSA	-	-	-	383	-
COMB.	-	-	-	-	74
OD	-	-	-	-	39

ELEZIONI REGIONALI (valori assoluti)

LISTE	1974
PCI	1975
DC	6991
PSI	2525
MSI	974
PSDI	616
PSD'AZ	132
PLI	119
PRI	330
PLI-PRI	-
SERVIRE IL POPOLO	88
MES	-
DEM. NAZ.	-
PARTIDU RADICALE SARDO	-
NUOVA SIN. SARDA	-
PDUP	-
PR-PNP	-
DP-SI-FIS	-
PARIS	-
VERDI D'ITALIA	-
SOLE CHE RIDE	-
VERDI D'EUROPA	-
P. INDIPENDENTISTA	-



Andamento dei tre maggiori partiti (DC-PSI-PCI) nelle elezioni comunali negli anni 1960-1980.

II. Lo sviluppo urbano e le vicende demografiche

D. Angioni - G. Puggioni - G. Serri

L'evoluzione della popolazione della Gallura
dall'Età Moderna all'Età Contemporanea

Premessa

In questa nota, come Gallura è stata assunta quella parte della Sardegna nord-orientale che alla voce *Gallura* l'Angius descrive come la "Gallura superiore", che era composta "d'una città, di tre borghi e di cinque villaggi"¹. Questa regione alla data del censimento del 1842-43 coincideva con la provincia di Tempio che era costituita dai comuni di Aggius, Bortigadas, Calangianus, La Maddalena, Luras, Nuchis, Santa Teresa (*Santa Teresa di Gallura dal 1863*), Tempio e Terranova (*dal 1862 al 1939 Terranova Pausania e successivamente Olbia*).

Nel periodo compreso tra il 1920 e il 1970 questi centri subirono profonde trasformazioni delle rispettive circoscrizioni territoriali in quanto in alcune delle *cussorgie* insistenti in questa zona si verificò un notevole aumento della popolazione per effetto di una convergenza verso le *cussorgie* demograficamente più consistenti, che comportò allo stesso tempo una maggiore stabilità della popolazione in questi centri.

A partire dal 1920, infatti, a fronte della soppressione nel 1939 del comune di Nuchis, furono istituiti altri 10 nuovi comuni: nel 1920 Arzachena, nel 1947 Luogosanto, nel 1959 Aglientu (*fino al 1968 S. Francesco d'Aglientu*) e Palau, nel 1963 Telti, nel 1969 Badesi, nel 1975 Viddalba e nel 1979 Golfo Aranci, Loiri Porto San Paolo e Sant'Antonio di Gallura.

In riferimento a quella che era l'antica ripartizione dell'epoca feudale l'area della Gallura era grosso modo delimitata dalle curatorie di *Geminis*, *Montangia*, *Unale* e *Fundimonti* del Giudicato di Gallura².

Il periodo a cui si farà riferimento per descrivere per grandi linee quella che è stata l'evoluzione della popolazione e le modificazioni della sua distribuzione sul territorio è quello compreso fra il 1688 e il 1991³.

¹ G. CASALIS, *Dizionario Geografico-Storico-Statistico-Commerciale degli di S.M. il Re di Sardegna*, Torino 1840, v. VII, p.130.

² Il Giudicato di Gallura, come è noto, si estendeva anche a Sud ben oltre i limiti dell'Alta Gallura in quanto ad esso facevano capo anche le curatorie di Posada e di Bitti.

³ Si è assunto come anno iniziale il 1688 in quanto a tale anno risale il primo censimento per il quale è indicato, oltre al numero dei fuochi, anche quello degli abitanti. Si ritiene

In questa sede la dinamica demografica dell'intera zona, e segnatamente di Olbia, sarà analizzata comparativamente a quella registrata dall'intera Isola, dalla provincia di Sassari e dal capoluogo di quest'ultima⁴.

Poiché questo convegno ha come tema centrale la città di Olbia, oltre ad una sintetica descrizione dei tratti più significativi della crescita demografica di questa città, abbiamo ritenuto opportuno fare anche alcune considerazioni su quello che potrebbe essere l'impatto che un forte aumento della popolazione, se non adeguatamente governato, potrebbe avere in ambito sociale.

L'evoluzione demografica

Dalla Fig.1 e Tab. 2, in cui sono riportati per il periodo 1688-1991 i numeri indice (base 1688=100) relativi all'evoluzione della popolazione della regione della Gallura, della Sardegna e della provincia di Sassari, si può evincere che tale regione, in particolare a partire dal 1771, si caratterizza per una dinamica evolutiva più accelerata rispetto sia a quella della provincia di Sassari, che a quella dell'intera Isola.

Tale andamento non ha interessato però allo stesso modo tutti i centri della zona. Se si considera il trend dello sviluppo della popolazione dei comuni interni separatamente da quello dei comuni costieri (Fig. 2), si può notare che, sempre a partire dal 1771, la popolazione di questi ultimi cresce con tassi più elevati rispetto a quelli registrati dai comuni interni: nell'arco di 200 anni la popolazione residente nelle zone litoranee è infatti aumentata di circa 77 volte, mentre quella dei comuni non costieri di appena 2,8 volte.

Tale evidenza trova ulteriore conferma se si esaminano le variazioni occorse nel tempo sia dell'altitudine media della popolazione sia della sua distanza dal mare e sia, conseguentemente, della quota parte di essa che viveva nei centri costieri⁵.

opportuno ricordare che a tutto il Settecento i censimenti avevano una finalità prevalentemente fiscale e quindi forniscono dati che non sono omogenei rispetto a quelli dei censimenti successivi realizzati con finalità più propriamente demografiche. La serie storica della popolazione utilizzata, essendo caratterizzata da tale disomogeneità, pur mantenendo una sua idoneità a descrivere l'evoluzione della popolazione nel periodo considerato, non consente di andare oltre l'individuazione dei trend di lungo periodo e di cogliere eventuali comportamenti differenziali che possono aver caratterizzato i comuni di questa regione sia tra di loro sia in riferimento alle altre realtà demografiche utilizzate a scopo comparativo.

⁴ Sia la provincia di Sassari che il suo capoluogo sono stati considerati ai confini del 1991.

⁵ Nei grafici sono riportate, fino al 1861, due curve. Queste derivano dal fatto che si sono utilizzate due differenti ipotesi sulla distribuzione della popolazione nel territorio: la prima considera gli abitanti tutti concentrati nei 9 centri principali; mentre la seconda, in base

Se per un verso i dati relativi all'altitudine e alla distanza dal mare medie della popolazione (Figg. 3 e 4) sottolineano un andamento progressivamente decrescente, specularmente la curva che riproduce l'evoluzione della quota di popolazione insediata nei comuni costieri (Fig. 5) mostra una traiettoria decisamente orientata verso l'alto con un andamento via via sempre più accelerato. Infatti mentre l'altitudine passa dai 515 metri del 1688⁶ ai 172 metri del 1991 e la distanza dal mare, nello stesso periodo, da 20 km⁷ si riduce a poco più di 6 km, la quota parte di popolazione della Gallura che viveva nei comuni costieri cresce dal 4,9%, a il 71,3%.

Per quanto attiene specificamente Olbia (Fig. 6) si può osservare che questa città presenta incrementi demografici molto più marcati rispetto a quelli registrati per la città di Sassari. Tale andamento differenziale non si afferma, come forse si sarebbe potuto ritenere, solo negli ultimi decenni e cioè a partire dal secondo dopoguerra, ma inizia già a delinarsi chiaramente dai primi dell'Ottocento.

Le rappresentazioni grafiche utilizzate per descrivere l'evoluzione della popolazione dalla fine del Seicento fino ai giorni nostri, essendo state realizzate in scala logaritmica⁸, forse non consentono di cogliere con sufficiente immediatezza le differenze che hanno caratterizzato la dinamica demografica della Gallura, e segnatamente di Olbia, rispetto al dato complessivo della Sardegna, della provincia di Sassari e del suo capoluogo.

Per tale motivo e per tenere conto anche di quanto sottolineato in precedenza circa la disomogeneità delle fonti utilizzate abbiamo ritenuto opportuno riproporre in scala naturale (Figg. 7, 8 e 9) alcuni dei grafici già richiamati in cui come base dei numeri indici non è stato assunto il 1688 ma il 1861.

In particolare dalla Fig. 9 si evince in modo ancora più esplicito che mentre la curva della città di Sassari negli ultimi anni, a causa di un progressivo rallentamento dei suoi tassi di crescita, tende a disporsi parallelamente all'asse delle ascisse⁹, quella di Olbia, al contrario, non solo non evi-

ai dati del censimento del 1842-43 integrati con le informazioni riportate dall'Angius, tiene distinta la popolazione residente nei comuni da quella che presumibilmente viveva nelle *cussorgie*. Si ritiene a questo proposito opportuno richiamare che alla data di questo censimento nell'Alta Gallura coloro che vivevano nelle *cussorgie* rappresentavano circa la metà della popolazione (46%) e che, secondo l'Angius, nello stesso periodo le *cussorgie* erano dislocate in 59 località, dove vi erano "contenuti" ben 1.460 *stazzi*. Casalis, cit., v. VII, pp.164-165.

⁶ 368 mt. in base alla seconda ipotesi sulla distribuzione della popolazione nel territorio.

⁷ 15 km in base alla seconda ipotesi.

⁸ In tali rappresentazioni le differenze tra le singole ordinate non rappresentano differenze assolute tra i valori bensì il rapporto tra questi valori e cioè le differenze relative tra i valori stessi.

⁹ Fatto questo che sembrerebbe indicativo di una tendenza verso una crescita zero.

denza alcun segno di cedimento, ma, nel proseguire lungo una traiettoria in senso positivo, mostra una sempre maggiore inclinazione verso l'alto, tale da legittimare, con una accettabile probabilità di successo, l'ipotesi secondo cui in sede di previsione demografica a medio termine possa essere utilizzata come modello esplicativo una curva logistica.

Se si accetta una tale ipotesi circa lo sviluppo futuro della popolazione di Olbia ne conseguirebbe che questa città, fino al 2050, dovrebbe continuare a registrare un aumento dell'ammontare dei propri abitanti, anche se, a partire da una certa data, secondo tassi progressivamente decrescenti.

Il differente comportamento demografico che ha caratterizzato i centri della Gallura nel corso di tutto l'arco di tempo considerato può essere sinteticamente colto anche attraverso l'esame di quella che è stata la dinamica del baricentro della popolazione valutata in riferimento ad Olbia assunta come origine di un ipotetico sistema di assi¹⁰.

La Fig. 10 mostra in modo sufficientemente chiaro che il centro medio della popolazione si è progressivamente spostato in direzione Est durante tutto il periodo considerato e verso Nord, fino al 1901.

Tale dinamica è stata determinata, come si è già avuto modo di sottolineare, dal progressivo aumento del peso demografico degli insediamenti situati lungo la costa settentrionale. In tale contesto un ruolo decisivo è stato svolto da La Maddalena che, a partire dalla fine dell'Ottocento, a causa di massicci trasferimenti di popolazione dovuti alla sua posizione strategicamente rilevante sul piano militare, ha registrato in tempi relativamente brevi un forte aumento dei propri abitanti. La Maddalena al censimento del 1901 risultava essere, con 8.033 abitanti, il più grosso centro della Gallura¹¹, primato questo che perde solo nel 1936 a favore di Olbia, che alla data di questa rilevazione censuaria, seppure per poche unità (409 ab.), risultava avere una popolazione superiore (Tab. 1).

Il centro medio della popolazione della Gallura, successivamente al 1901, mentre prosegue il suo spostamento secondo la direttrice W-E, relativamente all'asse S-N, registra invece un'inversione della propria traiettoria assumendo un deciso orientamento verso Sud. Tale inversione di traiettoria è la risultante del progressivo aumento del differenziale di crescita di Olbia rispetto a tutti gli altri Comuni della zona.

¹⁰ I baricentri essendo tutti definiti con coordinate che fanno riferimento al 2° e al 3° quadrante, onde evitare l'utilizzo di valori positivi e negativi in quanto di non immediata comprensione, sono stati espressi in km di distanza da Olbia secondo le direzioni S-N e W-E. Fino al 1861 anche per la determinazione delle coordinate dei centri medi della popolazione sono state utilizzate le due differenti ipotesi circa le modalità di dislocazione della popolazione sul territorio di cui alla nota 5.

¹¹ Alla stessa data a Tempio e a Olbia gli abitanti censiti risultarono rispettivamente 7.838 e 5.487.

Attualmente il baricentro della popolazione della Gallura si localizza a 7 km a Nord e a 13,5 km a Ovest della città (Tab. 5). Lo spostamento nell'arco del periodo considerato è risultato di ben 16,6 km lungo la direttrice W-E e di 8,6 km lungo quella S-N.

Alcune considerazioni su fenomeni connessi alla rapida crescita demografica della città di Olbia

La città di Olbia all'ultimo censimento con i suoi 41.095 abitanti, che rappresentano oltre il 41% del totale della popolazione della Gallura, si accredita, dopo Cagliari, Sassari e Quartu S. Elena, come la quarta città dell'Isola. Essa attualmente registra, quindi, una popolazione significativamente superiore a quella degli altri due capoluoghi di provincia Nuoro (37.527 ab.) e Oristano (30.990 ab.).

Si ritiene opportuno ad ogni buon conto sottolineare che l'intensa, e per certi versi disordinata, crescita di Olbia non è dovuta tanto ad elevati saldi naturali ma piuttosto agli intensi flussi inurbativi che l'hanno investita soprattutto negli ultimi decenni, come è testimoniato dall'indice migratorio¹², che dal 1958 al 1991 è risultato, se si eccettua il 1960, sempre positivo e che a partire dal 1978 ha assunto incidenze superiori a +30, raggiungendo punte vicino o superiori a +40 in ben sei anni (Tab. 6).

L'esame dei valori registrati da cinque indicatori espressivi delle condizioni demo-socio-economiche dei comuni dell'alta Gallura nel 1991 riportati nella Tab. 7, consentono alcune riflessioni sulla situazione attuale della città di Olbia.

Per brevità focalizzeremo la nostra attenzione sui valori assunti dall'indice di vecchiaia e dall'indice di ricambio della popolazione in età attiva¹³, in quanto espressivi di un particolare segmento della attuale realtà socio-demografica di Olbia.

Per quanto attiene l'indice di vecchiaia il suo valore sottolinea che la città, con 42 anziani ogni 100 giovani, si qualifica, subito dopo Golfo Aranci (Iv = 39,9), per la presenza di un consistente contingente di giovani, fatto

¹² L'indice migratorio, che misura quale sia l'eccedenza degli immigrati (I) sugli emigrati (E), è dato da: $\frac{I - E}{I + E} \times 100$.

¹³ L'indice di vecchiaia (Iv) è dato dal rapporto percentuale tra la numerosità degli anziani (individui di età 65 e oltre) e quella della popolazione infantile-giovanile (0-14 anni). L'indice di ricambio della popolazione in età attiva (Ir) è dato invece dal rapporto percentuale tra il numero di coloro che sono in procinto di uscire dal mercato del lavoro (Pu) e il numero di coloro che stanno per entrarvi (Pe). Per Pu è stata assunta la numerosità degli abitanti di 55-65 anni di età e per Pe quella degli abitanti di 15-24 anni di età.

questo che assume particolare rilevanza in una regione dove, su 18 comuni, 6 registrano valori di Iv compresi tra 83 e 93 e 3 valori superiori a 100, con una punta fino a 189 a Bortigiadas.

È inoltre da sottolineare che l'Iv di Olbia risulta significativamente inferiore anche a quelli di Sassari (-22 punti percentuali), della sua provincia (-30 punti percentuali), nonché dell'intera Isola (-24 punti percentuali).

Olbia, che in futuro, così come altri centri, registrerà un progressivo peggioramento del rapporto anziani-giovani, si trova attualmente in una condizione tale da poter programmare per tempo politiche di intervento nell'area dei bisogni socio-assistenziali degli anziani secondo modelli razionali e dotati di quella flessibilità ed aderenza alla realtà entro cui si deve operare, flessibilità ed aderenza che sono condizioni necessarie per raggiungere adeguati livelli di efficacia e di efficienza.

Se il problema degli anziani non assume quindi quella rilevanza, per alcuni aspetti anche drammatica, che caratterizza la realtà di altri centri urbani, il dato relativo all'indice di ricambio della popolazione in età lavorativa (Ir) pone invece l'esigenza di incisivi e urgenti interventi nel settore dell'occupazione. Il valore di 44,08 assunto da Ir, che è in assoluto il più basso di tutti i paesi della Gallura, oltre che della provincia di Sassari, del suo capoluogo e della Sardegna, esprime in modo sufficientemente eloquente le notevoli difficoltà che incontrano i giovani per trovare un'occupazione.

Infatti il valore registrato da Ir per Olbia sta a sottolineare che in questa città, a fronte di 100 giovani che potenzialmente chiedono di entrare nel mercato del lavoro, vi sono, sempre potenzialmente, solo 56 individui che sono in procinto di lasciare l'occupazione per raggiunti limiti di età.

In un contesto urbano in cui, come si è avuto modo di sottolineare, la popolazione continuerà a crescere consistentemente, contesto che già attualmente mostra segni di congestione e di diseconomie anche per quanto attiene la qualità della vita, impone in modo pressante l'esigenza di predisporre efficaci azioni specificamente indirizzate verso il segmento della popolazione giovanile, onde evitare che i cittadini di Olbia possano essere chiamati, nell'immediato futuro, a pagare elevati costi sul piano sociale.

Intendiamo a questo proposito riferirci non solo ad un prevedibile consistente aumento dei fenomeni di criminalità posti in essere in particolare da soggetti appartenenti alle fasce di età minorili e giovanili, ma anche all'affermarsi di tipologie criminali caratterizzate da una maggiore pericolosità sociale e cioè da più elevati gradienti di gravità.

In assenza di efficaci interventi potrebbero quindi realizzarsi, come in altri contesti urbani, in cui si è avuta nel breve periodo una forte crescita del numero degli abitanti, condizioni di vita in cui si sono andate progressivamente affermando zone di territorio "ove esiste solo un governo immagina-

rio di simboli e di buoni discorsi”, quartieri o parte del territorio cioè in cui “finisce la vita” ed in cui è sempre più labile il confine tra ciò che è permesso e ciò che è vietato fino al punto in cui tutto è possibile e tutto è permesso e dove sembra che la stessa vita non abbia alcun valore.

È nostra convinzione tuttavia che questo preoccupante scenario di una realtà urbana fortemente degradata sul piano sociale sia solo una ipotesi, ed è nostra speranza che non si realizzi in una città come Olbia che vanta oltre 2.500 anni di storia.

Variazioni territoriali e di nome dei comuni della Gallura nel periodo 1861-1991

AGGIUS – Nel 1958 staccate le frazioni d’Agultu e Vignola ed erette in comune (C. 1951: pp. 1770, pr. 1805); nel 1969 staccata la frazione di Badesi, eretta in Comune (C. 1961: pp. 1477, pr. 1555); nel 1975 staccate le frazioni di Viddalba, Tungoni e l’Avru passate a costituire, unitamente a parte del territorio di Bortigiadas, il nuovo comune di Viddalba (C. 1971: pp. 1660, pr. 1747).

AGLIENTU – Fino al 1968 San Francesco d’Aglientu; costituito nel 1959 con la frazione di Aglientu staccata da Tempio Pausania (C. 1951: pp. 1524, pr. 1523).

ARZACHENA – Costituito in comune autonomo nel 1920 con la frazione di Arzachena staccata da Tempio Pausania (C. 1911: pp. 2925, pr. 2833; C. 1921: pp. 3164, pr. 3160). Il Comune ha cominciato a funzionare dopo il censimento del 1921.

BADESI – Costituito in comune autonomo nel 1969 con la frazione omonima staccata da Aggius (C. 1961: pp. 1477, pr. 1555).

BORTIGIADAS – Nel 1975 staccate le frazioni Giagazzu e Giuncana passate a costituire, unitamente a parte del territorio del comune di Aggius, il nuovo comune di Viddalba (C. 1971: pp. 1207, pr. 1276).

CALANGIANUS – Nel 1960 staccata la frazione di Muddizza Piana aggregata a Olbia (C. 1951: pp. 93, pr. 98); nel 1963 staccata la zona di territorio aggregata al nuovo comune di Telti (C. 1961: pp. 465, pr. 485); nel 1979 modificata la circoscrizione territoriale a seguito del distacco di una zona di territorio eretta in comune autonomo con la denominazione di Sant’Antonio di Gallura (C. 1971: pp. 4166, pr. 4315).

GOLFO ARANCI – Costituito in comune autonomo nel 1979 con una zona di territorio staccata dal comune di Olbia (C. 1971: pp. 1331, pr. 1378).

LOIRI PORTO S. PAOLO – Costituito in comune autonomo nel 1979 con una zona di territorio staccata dal comune di Tempio Pausania (C. 1971: pp. 1449, pr. 1446).

- LUOGOSANTO** – Costituito in comune autonomo nel 1947 con la frazione di Luogosanto staccata da Tempio Pausania (C. 1936: pp. 2370, pr. 2457).
- LURAS** – Nel 1979 modificata la circoscrizione territoriale a seguito del distacco di una zona di territorio eretta in comune autonomo con la denominazione di Sant'Antonio di Gallura (C. 1971: pp. 2525, pr. 2611).
- OLBIA** – Fino al 1862 Terranova, dal 1862 al 1939 Terranova Pausania, nel 1939 aggregata frazione S. Pantaleo staccata dal soppresso comune di Nuchis (C. 1936: pp. 1051, pr. 1065); nel 1958 aggregata zona di territorio staccato da Buddusò (C. 1951: pp. 884, pr. 896); nel 1960 aggregata la frazione di Muddizza Piana staccata da Calangianus (C. 1951: pp. 93, pr. 98); nel 1979 modificata la circoscrizione territoriale a seguito del distacco di una zona di territorio eretta in comune autonomo con la denominazione di Golfo Aranci (C. 1971: pp. 24191, pr. 24290).
- PALAU** – Costituito in comune autonomo nel 1959 con la frazione omonima staccata da Tempio Pausania (C. 1951: pp. 1683, pr. 1719).
- S. ANTONIO DI GALLURA** – Costituito in comune autonomo nel 1979 con zone di territorio staccate dai comuni di Calangianus e Luras (C. 1971: pp. 1459, pr. 1501).
- S. TERESA DI GALLURA** – Fino al 1862 Santa Teresa.
- TELTÌ** – Costituito in comune autonomo nel 1963 con zone di territorio staccate da Calangianus e Monti e con la frazione di Telti staccata da Tempio Pausania (C. 1961: pp. 1788, pr. 1850).
- TEMPIO** – Nel 1920 staccata la frazione Arzachena eretta in comune (C. 1911: pp. 2925, pr. 2833; C. 1921: pp. 3164, pr. 3160); la popolazione del nuovo comune di Arzachena al censimento del 1921 è stata censita da Tempio Pausania; nel 1938 aggregata frazione Nuchis staccata dal soppresso comune di Nuchis (C. 1936: pp. 389, pr. 408); nel 1947 staccata frazione di Luogosanto eretta in comune (C. 1936: pp. 2370, pr. 2457); nel 1959 staccata frazione di Palau eretta in comune (C. 1951: pp. 1683, pr. 1719); nel 1959 staccata frazione di Aglientu eretta in comune con denominazione S. Francesco d'Aglientu, ora Aglientu (C. 1951: pp. 1524, pr. 1523); nel 1963 staccata frazione di Telti aggregata al nuovo comune di Telti (C. 1961: pp. 1284, pr. 1322); nel 1979 modificata la circoscrizione territoriale a seguito del distacco di una zona di territorio eretta in comune autonomo con la denominazione Loiri Porto S. Paolo (C. 1971: pp. 12158, pr. 11779).
- VIDDALBA** – Costituito in comune autonomo nel 1975 con le frazioni di Viddalba, Tungoni e l'Avru staccate dal comune di Aggius e di Giagazzu e Giuncana, staccate dal comune di Bortigiadas (C. 1971: pp. 1544, pr. 1671).

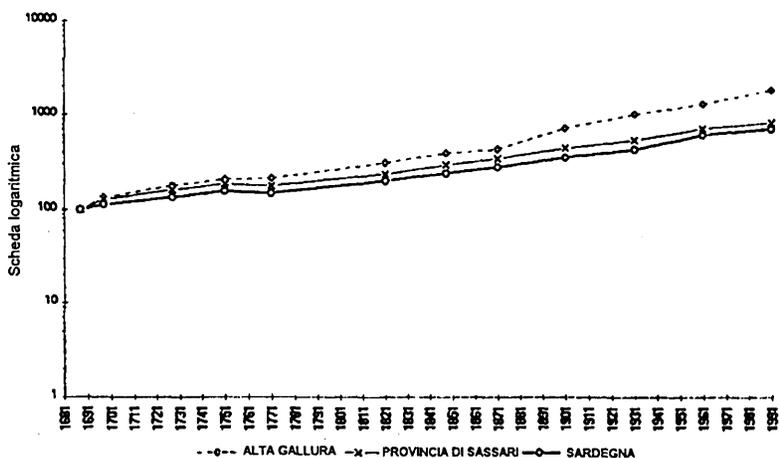


Fig. 1. Evoluzione della popolazione della Gallura, della provincia di Sassari e della Sardegna dal 1688 al 1991 (numeri indice base 1688 = 100).

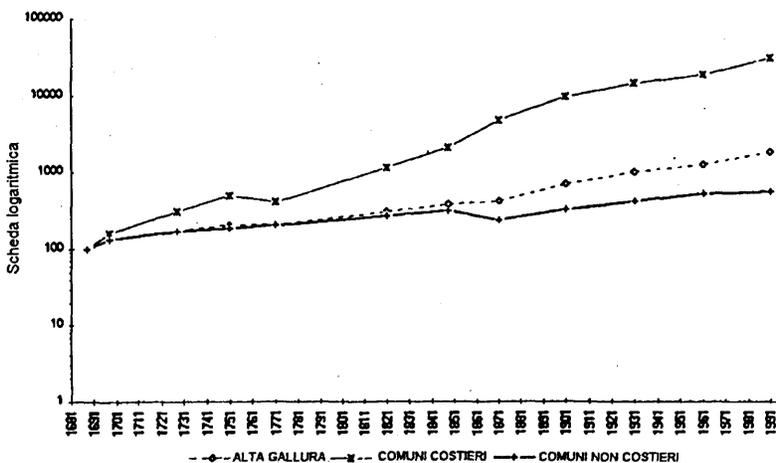


Fig. 2. Evoluzione della popolazione della Gallura e dei comuni costieri e non costieri dal 1688 al 1991 (numeri indice base 1688 = 100).

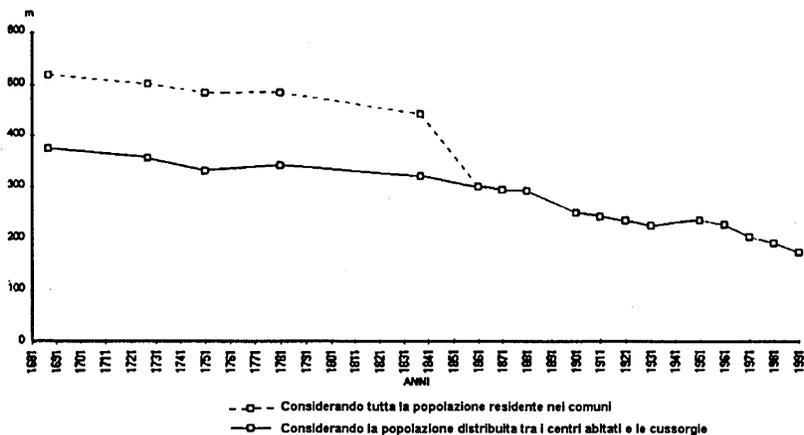


Fig. 3. Evoluzione dal 1688 al 1991 della popolazione della Gallura secondo l'altitudine media.

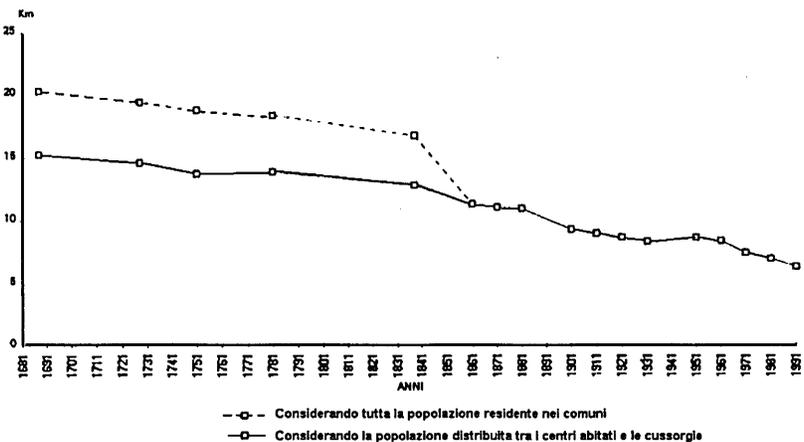


Fig. 4. Evoluzione dal 1688 al 1991 della popolazione della Gallura secondo la distanza media dal mare.

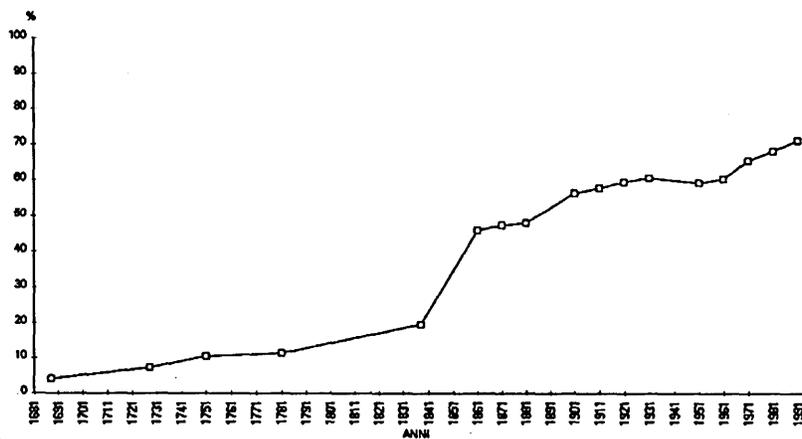


Fig. 5. Evoluzione dal 1688 al 1991 della percentuale di popolazione insediata nei comuni costieri della Gallura.

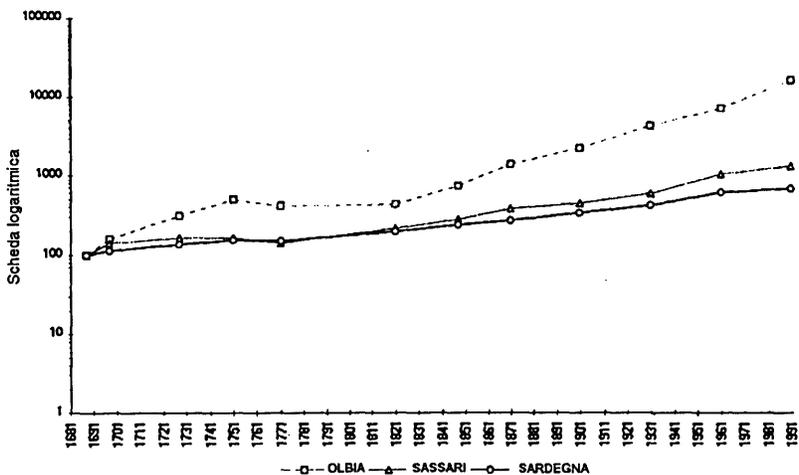


Fig. 6. Evoluzione della popolazione di Olbia, di Sassari e della Sardegna dal 1688 al 1991 (numeri indice base 1688 = 100).

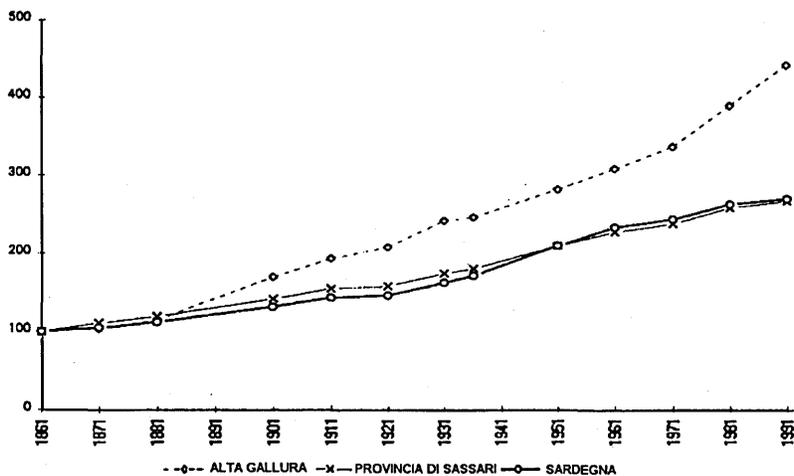


Fig. 7. Evoluzione della popolazione residente della Gallura, della provincia di Sassari e della Sardegna dal 1861 al 1991 (numeri indice base 1861 = 100).

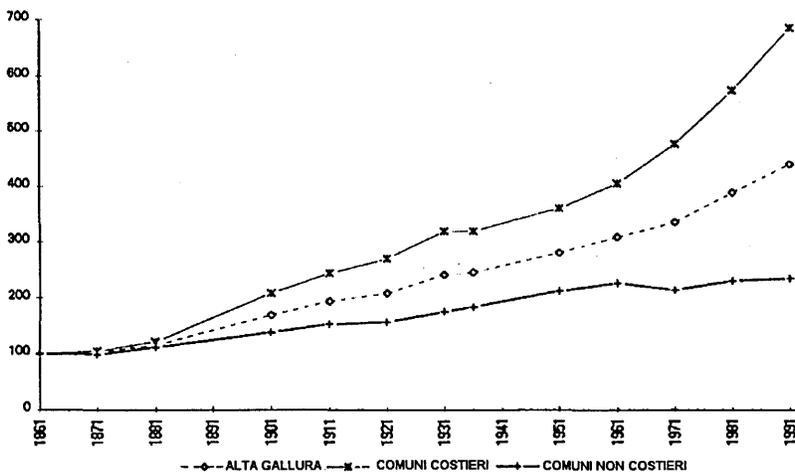


Fig. 8. Evoluzione della popolazione residente della Gallura, e dei comuni costieri e non costieri dal 1861 al 1991 (numeri indice base 1861 = 100).

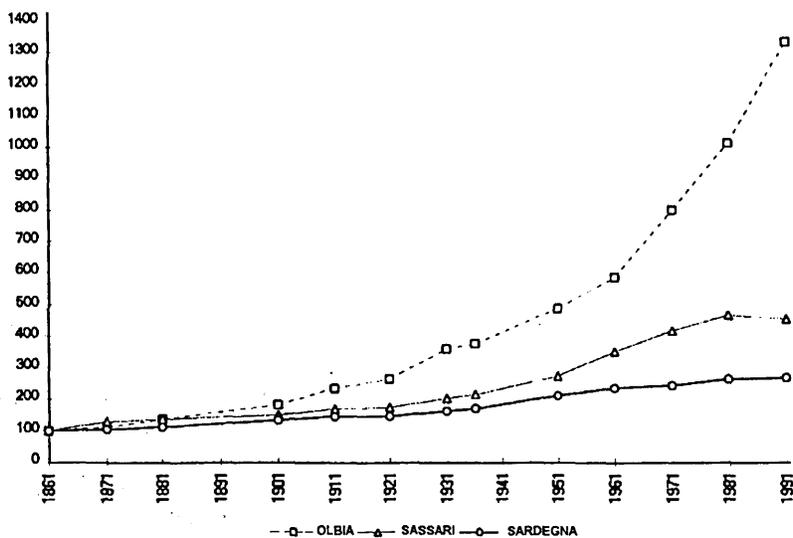


Fig. 9. Evoluzione della popolazione residente ad Olbia, a Sassari e in Sardegna dal 1861 al 1991 (numeri indice base 1861 = 100).

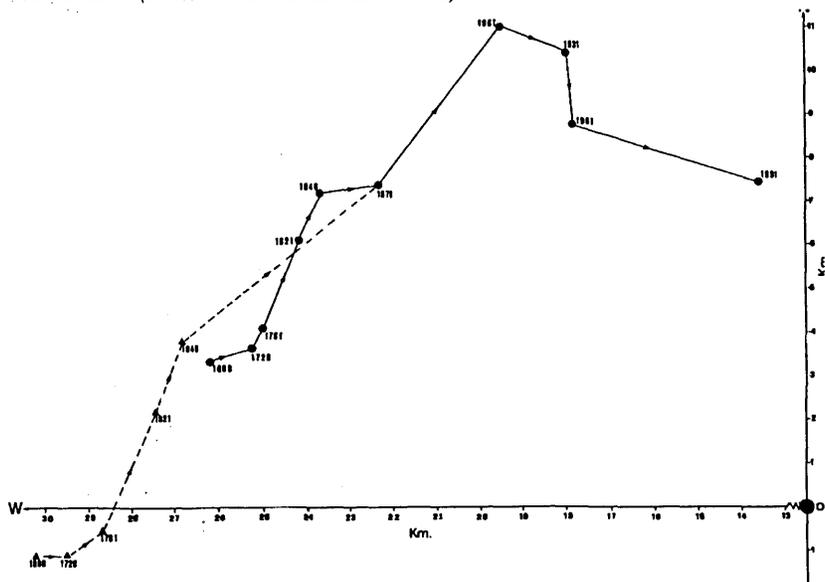


Fig. 10. Spostamenti del centro medio della popolazione della Gallura dal 1698 al 1991.

Tab. 1. *Popolazione dei comuni della Gallura dal 1688 al 1991.*

ANNI	AGGIUS		AGLIENTU	ARZACHENA	BADESI	BORTIGIADAS		CALANGIANUS		GOLFO ARANCI	LA MADDALENA	LOIRI PORTO S. PAOLO	LUOGOSANTO
	Totale	A				Totale	A	Totale	A				
1688	670	489				417	292	1024	450				
1698	1003	732				569	398	1081	476				
1728	1144	835				943	660	1128	496				
1751	1350	985				1147	803	1283	564				
1771	796	581				1023	716	1438	633				
1781	2425	1770				1172	820	1505	662		320		
1821	1990	1452				1500	1050	2900	1276		1600		
1824	1610	1175				1519	1063	1650	726		1758		
1838	2026	1479				1623	1136	1585	697		1200		
1842-43	2424	1769				1733	1213	2086	918		1963		
1848	2449	1788				1621	1135	1956	861		2025		
1857	2300	1679				1720	1204	2188	963		1712		
1861	595		657	1339	432	1432		1543		173	1901	595	1141
1871	592		670	1379	430	865		1678		192	1929	606	1163
1881	630		764	1569	458	909		1893		231	1895	592	1327
1901	815		1054	2568	593	1030		2583		311	8033	838	1754
1911	908		1324	2833	774	1139		3004		404	8809	847	2319
1921	918		1334	3160	896	1091		3038		456	10301	907	2222
1931	1208		1330	3749	1026	1406		3351		616	12330	1037	2365
1936	1205		1352	3782	1110	1487		3552		645	10968	1103	2457
1951	1490		1523	4269	1358	1614		4293		836	10370	1263	2742
1961	1761		1471	4618	1555	1559		4472		1009	11169	1415	2612
1971	1747		1163	6157	1563	1276		4315		1378	10724	1462	2029
1981	1781		1086	7998	1759	1127		4505		1822	11318	1849	1972
1991	1792		1102	9419	1856	978		4663		1901	11127	2013	1870

Segue Tab. 1.

ANNI	LURAS		OLBIA		PALAU	S. ANTONIO DI GALLURA	S. TERESA DI GALLURA		TEMPIO, NUCHIS e TELTI		TRINITÀ D'AGULTU E VIGNOLA	VIDDALBA	TOTALE
	Totale	A	Totale	A			Totale	A	Totale	A			
1688	408	69	240	122					3020	1480			8681
1698	564	96	379	193					4151	2034			11676
1728	986	168	745	380					5214	2716			15415
1751	1220	207	1219	622					5544	3411			18355
1771	1035	176	1007	513					6962	2704			17584
1781	1132	192	1604	818					9085	4452			25957
1821	1062	180	1050	535			210	88	7650	3748			26291
1824	1357	231	1561	796			616	259	7712	3779			25812
1838	1250	212	1960	1000			827	347	10086	4942			30370
1842-43	1572	267	2297	1171			1221	513	9377	4595			33119
1848	1625	276	1837	937			1251	525	9965	4883			33134
1857	1832	311	2005	1022			1328	558	10484	5137			34443
1861	1835		3043		843	539	1522		5529		733	672	24524
1871	2042		3393		859	587	1696		5650		728	611	25070
1881	2242		4073		978	663	2105		6445		776	649	28299
1901	2500		5487		1203	902	2301		7838		1005	825	41641
1911	2794		7123		1473	1049	2523		7978		1206	917	47424
1921	2943		8045		1382	1060	2468		8515		1264	921	50921
1931	2934		10860		1168	1169	2567		9729		1251	1208	59304
1936	2981		11377		1332	1238	2546		10339		1631	1216	60321
1951	3151		14745		1719	1496	2711		11868		1805	1479	68730
1961	3051		17779		1750	1557	2840		13252		1934	1713	75517
1971	2611		24290		1908	1501	3162		13395		1895	1671	82247
1981	2701		30787		2369	1570	3752		15235		1922	1718	95271
1991	2766		40600		3165	1635	4008		15634		1967	1774	108270

Tab. 2. *Popolazione di Olbia, di Sassari, della Gallura, della provincia di Sassari e della Sardegna dal 1688 al 1991.*

ANNI	OLBIA	SASSARI	TOTALE	ALTA GALLURA			SARDEGNA
				COMUNI COSTIERI	COMUNI NON COSTIERI	PROV. DI SASSARI	
1688	240	8403	5779	240	5539	53860	229411
1698	379	11728	7747	379	7368	68441	259173
1728	745	13723	10160	745	9415	85188	309957
1751	1219	13807	11763	1219	10544	99350	360378
1771	1007	11991	12261	1007	11254	95831	342643
1781	1604	15370	17243	1924	15319	119977	431650
1821	1050	18386	17962	2860	15102	126804	461436
1824	1561	19368	17783	3935	13848	134848	468729
1838	1960	22640	20557	3987	16570	152382	524742
1844	2297	23269	22673	5481	17192	155847	542849
1848	1837	23743	22729	5113	17616	159107	551600
1857	2005	23672	23569	5045	18524	158205	572836
1861	3043	25802	24524	11238	13286	168123	609015
1871	3393	32578	25070	11882	13188	186391	636413
1881	4073	34821	28299	13541	14758	199768	680450
1901	5487	38053	41641	23393	18248	236801	795793
1911	7123	43378	47424	27316	20108	260650	868181
1921	8045	44148	50921	30213	20708	263830	885467
1931	10860	51700	59304	35934	23370	291529	983760
1936	11377	55373	60321	35846	24475	302362	1034506
1951	14745	70137	68730	40597	28133	349953	1276023
1961	17779	90037	75517	45540	29977	381191	1419362
1971	24290	107125	82247	53702	28545	397891	1473800
1981	30787	119596	95271	64662	30609	433842	1594175
1991	40600	116989	108270	77158	31112	447863	1637705

Tab. 3. *Popolazione di Olbia, di Sassari, della Gallura, della provincia di Sassari e della Sardegna dal 1688 al 1991* (numeri indice: base 1688=100).

ANNI	OLBIA	SASSARI	TOTALE	ALTA GALLURA			SARDEGNA
				COMUNI COSTIERI	COMUNI NON COSTIERI	PROV. DI SASSARI	
1688	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
1698	157,92	139,57	134,05	157,92	133,02	127,07	112,97
1728	310,42	163,31	175,81	310,42	169,98	158,17	135,11
1751	507,92	164,31	203,55	507,92	190,36	184,46	157,09
1771	419,58	142,70	212,16	419,58	203,18	177,93	149,36
1781	668,33	182,91	298,37	801,67	276,57	222,76	188,16
1821	437,50	218,80	310,82	1191,67	272,65	235,43	201,14
1824	650,42	230,49	307,72	1639,58	250,01	249,32	204,32
1838	816,67	269,43	355,72	1661,25	299,15	282,92	228,73
1844	957,08	276,91	392,33	2283,75	310,38	289,36	236,63
1848	765,42	282,55	393,30	2130,42	318,04	295,41	240,44
1857	835,42	281,71	407,84	2101,08	334,43	293,73	249,70
1861	1267,92	307,06	424,36	4682,50	239,86	312,15	265,47
1871	1413,75	387,69	433,81	4950,83	238,09	346,07	277,41
1881	1697,08	414,39	489,69	5642,08	266,44	370,90	296,61
1901	2286,25	452,85	720,56	9747,08	329,45	439,66	346,89
1911	2967,92	516,22	820,63	11381,67	363,03	483,94	378,44
1921	3352,08	525,38	881,14	12588,75	373,86	489,84	385,97
1931	4525,00	615,26	1026,20	14972,50	421,92	541,27	428,82
1936	4740,42	658,97	1043,80	14935,83	441,87	561,39	450,94
1951	6143,75	834,67	1189,31	16915,42	507,91	649,75	556,22
1961	7407,92	1071,49	1306,75	18975,00	541,20	707,74	618,70
1971	10120,83	1274,84	1423,20	22375,83	515,35	738,75	642,43
1981	12827,92	1423,25	1648,57	26942,50	552,61	805,50	694,90
1991	16916,67	1392,23	1873,51	32149,17	561,69	831,53	713,87

Tab. 4. *Popolazione di Olbia, di Sassari, della Gallura, della provincia di Sassari e della Sardegna dal 1861 al 1991 (numeri indice: base 1861=100).*

ANNI	OLBIA	SASSARI	TOTALE	ALTA GALLURA			SARDEGNA
				COMUNI COSTIERI	COMUNI NON COSTIERI	PROV. DI SASSARI	
1861	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
1871	111,50	126,26	102,23	105,73	99,26	110,87	104,50
1881	133,85	134,95	115,39	120,49	111,08	118,82	111,73
1901	180,32	147,48	169,80	208,16	137,35	140,85	130,67
1911	234,08	168,12	193,38	243,07	151,35	155,04	142,55
1921	264,38	171,10	207,64	268,85	155,86	156,93	145,39
1931	356,88	200,37	241,82	319,75	175,90	173,40	161,53
1936	373,87	214,61	245,97	318,97	184,22	179,85	169,87
1951	484,55	271,83	280,26	361,25	211,75	208,15	209,52
1961	584,26	348,95	307,93	405,23	225,63	226,73	233,06
1971	798,23	415,18	335,37	477,86	214,85	236,67	242,00
1981	1011,73	463,51	388,48	575,39	230,39	258,05	261,76
1991	1334,21	453,41	441,49	686,58	234,17	266,39	268,91

Tab. 5. Gallura 1698-1991. Percentuale di popolazione che risiede nei centri costieri, baricentri, altitudine media e distanza dal mare degli abitanti.

ANNI	Percentuale popolazione residente nei centri costieri	BARICENTRI (a)					ALTITUDINE MEDIA		DISTANZA MEDIA	
		Lat (y)	Long (b) (x)	σ (x.v)	Distanza da Olbia in Km (c)		m	σ	Km	σ
					Nord	Ovest				
1698	4,892	2454,390	198,568	5,599	-1,128	30,195	515,001	117,151	19,938	5,070
		<i>2457,018</i>	<i>195,802</i>	<i>9,672</i>	<i>3,733</i>	<i>26,393</i>	<i>368,107</i>	<i>177,834</i>	<i>14,958</i>	<i>6,540</i>
1728	7,333	2454,398	198,079	6,523	-1,114	29,510	500,709	139,959	19,369	5,872
		<i>2457,038</i>	<i>195,142</i>	<i>9,971</i>	<i>3,770</i>	<i>25,399</i>	<i>356,595</i>	<i>179,660</i>	<i>14,577</i>	<i>6,668</i>
1781	11,158	2454,718	197,521	7,798	-0,521	28,729	483,369	168,177	18,371	6,842
		<i>2457,222</i>	<i>194,920</i>	<i>10,841</i>	<i>4,111</i>	<i>25,088</i>	<i>341,097</i>	<i>191,400</i>	<i>13,885</i>	<i>6,969</i>
1821	15,923	2456,203	196,616	9,235	2,225	27,462	454,710	191,708	17,727	8,053
		<i>2458,383</i>	<i>194,461</i>	<i>11,022</i>	<i>6,258</i>	<i>24,445</i>	<i>331,596</i>	<i>196,327</i>	<i>13,360</i>	<i>7,766</i>
1848	22,495	2457,051	196,154	10,287	3,794	26,816	423,697	217814	16,118	8,911
		<i>2459,035</i>	<i>193,875</i>	<i>11,572</i>	<i>7,465</i>	<i>23,765</i>	<i>308,667</i>	<i>202,782</i>	<i>12,384</i>	<i>7,928</i>
1871	47,395	2459,282	192,931	12,723	7,922	22,303	292,318	238,029	11,091	9,901
1901	56,178	2460,956	191,002	13,078	11,019	19,603	248,099	238,664	9,310	9,881
1931	60,593	2460,837	189,818	13,330	10,798	17,945	223,155	235,372	8,340	9,692
1961	60,304	2459,723	189,711	13,521	8,737	17,795	225,426	237,125	8,410	9,708
1991	71,264	2459,038	186,675	13,097	7,470	13,545	171,775	223,940	6,338	9,089

(a) In primi di grado; (b) Long. W da Roma Monte Mario; (c) Considerando come coordinate di Olbia Lat. e Long. 0,0

Le coordinate dei baricentri determinate considerando la popolazione tutta residente nei centri abitati di pertinenza sono indicate in carattere normale, quelle determinate tenendo distinti gli abitanti che risiedevano nei centri abitati da quelle che vivevano nelle Cussorgie sono indicate in carattere corsivo. Per ciascun paese la quota di popolazione che risiedeva nelle Cussorgie è stata stimata sulla base del dato rilevato con il censimento del 1842-43.

Tab. 6. *Indici della provincia di Sassari e delle città di Sassari e di Olbia dal 1958 al 1991.*

Anni	Provincia di Sassari	Sassari	Olbia	Anni	Provincia di Sassari	Sassari	Olbia
1958	-3,91	21,13	17,15	1975	6,36	5,42	29,95
1959	-6,45	26,06	4,71	1976	4,72	5,05	23,22
1960	-9,84	17,48	-10,53	1977	7,58	-78,61	27,31
1961	-10,73	9,48	5,52	1978	3,46	4,03	35,87
1962	-12,70	1,70	14,94	1979	3,67	9,74	38,86
1963	-13,84	9,69	13,72	1980	2,38	7,18	30,14
1964	-11,04	5,11	29,31	1981	4,52	12,94	30,04
1965	-5,08	8,39	17,48	1982	8,34	-3,17	39,56
1966	-3,09	8,12	27,08	1983	9,21	2,25	41,78
1967	-14,64	10,85	15,94	1984	12,47	0,71	39,14
1968	-11,00	9,02	17,58	1985	7,98	1,37	44,98
1969	-5,06	10,86	24,93	1986	6,62	18,20	32,25
1970	-8,87	3,00	25,40	1987	6,68	11,77	32,50
1971	-3,50	2,84	10,67	1988	6,73	7,39	36,63
1972	2,25	2,68	14,53	1989	2,68	-1,11	32,33
1973	4,69	7,70	9,76	1990	8,91	9,26	39,50
1974	6,62	3,60	18,62	1991	6,39	4,35	31,06

Gli indici migratori degli anni 1961 e 1971 sono stimati.

Tab. 7. Valori di alcuni indicatori espressivi delle condizioni demo-socio-economiche dei comuni della Gallura, della città di Sassari e della provincia di Sassari nel 1951, 1961, 1971, 1981 e 1991.

INDICATORI	AGGIUS	AGLIENTU	ARZACHENA	BADESI	BORTIGIADAS	CALANGIANUS	GOLFOARANCI	LA MADDALENA	LOIRI S. PAOLO	LUOGOSANTO	LURAS	OLBIA
	1951											
Iv	23,95		27,86		26,42	26,97		30,61		31,53	32,91	18,15
Is	10,63		12,44		11,90	12,62		12,65		13,16	14,02	9,12
Ig	44,40		44,63		45,06	46,77		41,32		41,75	42,60	50,28
Ir	35,67		41,31		32,72	39,78		42,05		47,75	51,14	28,96
Ig+Is	55,03		57,06		56,97	59,39		53,97		54,92	56,61	59,40
	1961											
Iv	30,92	51,02	41,06		43,70	40,01		43,66		49,92	52,69	23,35
Is	12,84	18,36	16,54		15,57	16,22		13,88		17,71	18,75	10,70
Ig	41,53	35,99	40,27		35,62	40,55		31,78		35,48	35,58	45,82
Ir	45,94	64,58	47,20		43,02	41,58		34,94		53,22	52,17	37,22
Ig+Is	54,38	54,35	56,81		51,19	56,77		45,66		53,20	54,33	56,51
	1971											
Iv	44,06	91,36	39,16	36,10	64,22	50,33		47,94		72,15	62,18	23,32
Is	18,43	27,09	18,22	15,35	24,14	21,16		17,35		22,61	23,63	11,61
Ig	41,83	29,65	46,53	42,53	37,59	42,05		36,20		31,34	38,00	49,80
Ir	62,80	85,71	98,66	65,55	82,67	65,62		57,43		92,99	82,43	47,83
Ig+Is	60,26	56,74	64,76	57,88	61,72	63,21		53,55		53,95	61,63	61,41
	1981											
Iv	67,37	120,86	40,31	54,46	103,27	57,88	23,80	52,57	46,84	96,84	70,34	28,38
Is	22,36	33,58	17,09	19,38	31,94	22,49	10,54	19,80	18,30	30,07	26,30	12,62
Ig	33,19	27,79	42,39	35,59	30,92	38,86	44,27	37,66	39,06	31,05	37,39	44,47
Ir	78,54	84,00	45,10	59,93	66,67	50,41	39,37	64,13	45,78	86,85	61,84	42,05
Ig+Is	55,55	61,37	59,48	54,98	62,86	61,35	54,80	57,46	57,36	61,11	63,70	57,08
	1991											
Iv	104,48	142,14	53,71	87,27	189,19	76,67	39,95	83,00	66,58	146,32	84,75	41,99
Is	25,38	31,52	14,42	23,19	31,53	21,71	11,27	20,64	18,11	33,03	23,40	11,31
Ig	24,29	22,18	26,85	26,57	16,67	28,31	28,23	24,87	27,20	22,57	27,61	26,94
Ir	74,55	126,45	51,91	80,63	93,67	62,87	48,15	62,99	70,10	75,81	70,53	44,08
Ig+Is	49,66	53,70	41,26	49,76	48,20	50,02	39,51	45,50	45,31	55,60	51,01	38,25

Iv: Indice di vecchiaia; Is: Indice di dipendenza degli anziani; Ig: Indice di dipendenza dei giovanissimi;

Ir: Indice di ricambio della popolazione in età attiva; Is+Ig: Indice di dipendenza globale dei non autonomi.

Segue Tab. 7.

INDICATORI	PALAU	S. ANT. GALLURA	S. TERESA GALL.	TEMPIO PAUSANIA	TELTÌ	VIDDALBA	TOTALE GALLURA	19 - (8+12+16)	8+16	SASSARI	PROV. DI SASSARI
1951											
Iv			56,81	33,58			28,06	30,05	32,41	26,06	29,54
Is			21,24	14,13			12,46	13,18	13,54	11,86	13,61
Ig			37,39	42,08			44,40	43,85	41,78	45,49	46,08
Ir			67,45	47,99			40,69	42,84	45,63	34,65	38,07
Ig+Is			58,63	56,21			56,86	57,02	55,32	57,35	59,69
1961											
Iv			78,93	42,36			37,64	44,62	42,90	27,72	35,72
Is			24,05	16,01			14,67	16,98	15,04	12,27	15,23
Ig			30,47	37,80			38,97	38,05	35,07	44,25	42,64
Ir			60,74	50,29			43,46	48,52	42,82	37,16	43,28
Ig+Is			54,52	53,82			53,63	55,03	50,11	56,51	57,87
1971											
Iv	61,56		70,17	44,62	53,59		40,11	52,85	46,00	27,53	38,97
Is	22,38		25,15	19,70	20,55		17,35	21,12	18,61	13,72	18,09
Ig	36,36		35,85	44,16	38,35		43,24	39,96	40,47	49,82	46,4
Ir	84,89		101,48	72,22	62,45		63,95	79,45	64,97	48,79	57,84
Ig+Is	58,74		61,00	63,86	58,90		60,59	61,09	59,08	63,54	64,49
1981											
Iv	62,17	60,00	81,77	55,00	61,81	43,81	46,11	58,23	53,89	35,62	46,99
Is	24,04	22,21	26,66	21,09	24,05	17,51	18,47	21,98	20,49	14,22	18,63
Ig	38,67	37,02	32,60	38,34	38,92	39,96	40,06	37,75	38,03	39,92	39,65
Ir	61,86	51,25	71,11	52,37	74,42	42,58	52,09	57,30	57,51	45,20	51,06
Ig+Is	62,71	59,23	59,25	59,43	62,97	57,47	58,53	59,72	58,52	54,14	58,28
1991											
Iv	68,58	93,55	90,41	80,12	75,13	61,98	63,70	77,01	81,39	64,67	71,57
Is	17,13	23,81	23,97	19,95	23,65	16,69	16,74	20,37	20,25	15,41	18,55
Ig	24,98	25,46	26,51	24,90	31,48	26,94	26,28	26,45	24,88	23,83	25,95
Ir	56,39	74,72	73,75	61,25	65,54	73,08	55,85	65,45	82,00	54,22	58,28
Ig+Is	42,11	49,27	50,49	44,84	55,13	43,63	43,03	46,82	45,13	39,25	44,47

Iv: Indice di vecchiaia; Is: Indice di dipendenza degli anziani; Ig: Indice di dipendenza dei giovanissimi;
 Ir: Indice di ricambio della popolazione in età attiva; Is+Ig: Indice di dipendenza globale dei non autonomi.

Tab. 8. Popolazione residente attiva nei comuni della Gallura, a Sassari e nella provincia di Sassari.

1971						
Paesi	In condizione professionale			In cerca di prima occupazione		Totale popolazione attiva
	Totale	di cui disoccupati	N.	N.	%	
AGGIUS	1049			45	4,11	1094
AGLIENTU	389			8	2,02	397
ARZACHENA	2080			31	1,47	2111
BADESI	498			33	6,21	531
BORTIGIADAS	440			18	3,93	458
CALANGIANUS	1841			76	3,96	1917
GOLFO ARANCI						
LA MADDALENA	3502			278	7,35	3780
LOIRI P.TO S. PAOLO						
LUOGOSANTO	631			30	4,54	661
LURAS	793			34	4,11	827
OLBIA	8071			357	4,24	8427
PALAU	542			62	10,26	604
S. ANTONIO G.						
S. TERESA G.	1000			32	3,10	1032
TEITI	556			20	3,47	576
TEMPIO P.	3975			213	5,09	4188
VIDDALBA						
TOT. GALLURA	25367			1237	4,65	26604
SASSARI	31544			2615	7,66	34159
PROV. SASSARI	119876			7010	5,52	126886

1981						
AGGIUS	583	39	6,69	55	8,62	355
AGLIENTU	333	23	6,91	22	6,20	355
ARZACHENA	2833	235	8,30	151	5,06	2984
BADESI	543	107	19,71	43	7,34	586
BORTIGIADAS	340	22	6,47	27	7,36	367
CALANGIANUS	1591	40	2,51	130	7,55	1721
GOLFO ARANCI	620	43	6,94	54	8,01	674
LA MADDALENA	3558	202	5,68	408	10,29	3966
LOIRI P.TO S. PAOLO	603	45	7,46	53	8,08	656
LUOGOSANTO	588	52	8,84	42	6,67	630
LURAS	789	53	6,72	64	7,50	853
OLBIA	10486	673	6,42	981	8,55	11467
PALAU	802	30	3,74	52	6,09	854
S. ANTONIO G.	445	32	7,19	39	8,06	484
S. TERESA G.	1249	90	7,21	89	6,65	1338
TEITI	616	33	5,36	42	6,38	658
TEMPIO P.	4237	185	4,37	478	10,14	4715
VIDDALBA	546	69	12,64	80	12,78	626
TOT. GALLURA	30762	1973	6,41	2810	8,37	33572
SASSARI	38449	2887	7,51	6616	14,66	45115
PROV. SASSARI	135281	11523	8,52	20173	12,98	155454

Segue Tab. 8.

1991

Paesi	In condizione professionale			In cerca di prima occupazione		Totale popolazione attiva
	Totale	di cui disoccupati		N.	%	
		N.	%			
AGGIUS	582	56	9,62	97	14,29	679
AGLIENTU	360	37	10,28	66	15,49	426
ARZACHENA	3834	503	13,12	305	7,37	4139
BADESI	641	138	21,53	63	8,95	704
BORTIGIADAS	326	60	18,40	35	9,70	361
CALANGIANUS	1738	111	6,39	130	6,96	1868
GOLFO ARANCI	717	93	12,97	95	11,70	812
LA MADDALENA	3959	312	7,88	537	11,94	4496
LOIRI P.TO S. PAOLO	705	71	10,07	74	9,50	779
LUOGOSANTO	654	74	11,31	66	9,17	720
LURAS	872	199	22,82	104	10,66	976
OLBIA	16769	2494	14,87	1365	7,53	18134
PALAU	1292	103	7,97	99	7,12	1391
S. ANTONIO G.	546	61	11,17	65	10,64	611
S. TERESA G.	1520	242	15,92	64	4,04	1584
TELTU	645	77	11,94	91	12,36	736
TEMPIO P.	5029	441	8,77	742	12,86	5771
VIDDALBA	582	67	11,51	90	13,39	672
TOT. GALLURA	40771	5139	12,60	4088	9,11	44859
SASSARI	44364	3368	7,59	8770	16,51	53134
PROV. SASSARI	153873	17414	11,32	27442	14,81	185315

Tab. 9. *Abitazioni occupate secondo l'epoca di costruzione e abitazioni non occupate nel 1991.*

PAESI	Abitazioni occupate						Totale	Abitazioni non occupate			Totale	% Abitazioni occupate
	Epoca di costruzione							di cui per vacanze				
	prima del 1961		1961-81		dopo il 1981			N	N	%		
	N	%	N	%	N	%						
AGGIUS	294	48,36	242	39,80	72	11,84	608	104	40	38,46	712	85,39
AGLIENTU	182	42,33	188	43,72	60	13,95	430	1551	1169	75,37	1981	21,71
ARZACHENA	700	22,19	1951	61,84	504	15,97	3155	7379	6394	86,65	10534	29,95
BADESI	227	36,73	309	50,00	82	13,27	618	710	477	67,18	1328	46,54
BORTIGIADAS	181	52,46	126	36,52	38	11,01	345	159	39	24,53	504	68,45
CALANGIANUS	607	41,49	680	46,48	176	12,03	1463	279	56	20,07	1742	83,98
GOLFO ARANCI	140	23,89	329	56,14	117	19,97	586	2935	2392	81,50	3521	16,64
LA MADDALENA	1680	41,90	1659	41,37	671	16,73	4010	2708	1772	65,44	6718	59,69
LOIRI P.TO S. PAOLO	197	30,40	308	47,53	143	22,07	648	1284	1140	88,79	1932	33,54
LUOGOSANTO	382	55,44	224	32,51	83	12,05	689	190	58	30,53	879	78,38
LURAS	448	47,06	381	40,02	123	12,92	952	212	52	24,53	1164	81,79
OLBIA	3152	22,82	7710	55,83	2949	21,35	13811	10528	8190	77,79	24339	56,74
PALAU	244	20,68	622	52,71	315	26,61	1180	3838	3533	92,05	5018	23,52
S. ANTONIO G.	238	41,11	234	40,41	107	18,48	579	113	15	13,27	692	83,67
S. TERESA G.	471	31,72	838	56,43	176	11,85	1485	3641	3092	84,92	5126	28,97
TELTI	209	33,23	279	44,36	141	22,42	629	223	77	34,53	852	73,83
TEMPIO P.	1594	34,83	2229	48,71	753	16,46	4576	1105	284	25,70	5681	80,55
VIDDALBA	230	41,07	244	43,57	86	15,36	560	72	33	45,83	632	88,61
TOT. GALLURA	11176	30,77	18553	51,08	6596	18,16	36324	37031	28813	77,81	73355	49,52
SASSARI	12208	32,37	19190	50,89	6311	16,74	37709	5878	1871	31,83	43587	86,51
PROV. SASSARI	53135	36,62	68952	47,52	2302	15,87	145114	71024	47119	66,34	216138	67,14

Elena Cenami

Olbia: evoluzione e analisi morfologica del tessuto urbano

La città di Olbia appare oggi come un grosso agglomerato caratterizzato da un consumo del territorio sproporzionato rispetto agli abitanti insediati. Infatti, senza considerare gli insediamenti industriali, essa occupa una superficie di 467 ettari che rapportati ai circa 40.000 abitanti insediati danno una superficie di 116 mq/ab che sono molti se confrontati, per esempio, con la realtà di Sassari, che con 130.000 abitanti occupa una superficie di 460 ettari con una quota di 35 mq/ab (1/3 rispetto a quella di Olbia).

Il risultato è quello di una città di cui è difficile cogliere il senso, con una tipologia insediativa prevalente estremamente uniforme e priva di punti di riferimento, dati dal costruito; se si escludono ovviamente i valori ambientali di particolare pregio che la città non ha saputo valorizzare, probabilmente a causa dell'enorme divario esistente tra la sua crescita ed i tempi di questa crescita.

L'evoluzione urbana di Olbia è ricostruibile a partire dal 1849, data del rilevamento del Catasto De Candia. A questa data Olbia è ancora un piccolo villaggio che occupa una superficie di appena 2,45 ettari, dal tracciato molto regolare: è costituito da sei strade parallele in direzione est-ovest incrociate da due strade in direzione nord-sud, con evidente denuncia della sua origine punico-romana. Si mantiene ad una certa distanza dal mare, ma è interessante notare che funge da punto di unione per una serie di strade che da diverse parti del territorio portano al golfo. Sono queste stesse strade che, diramandosi a raggiera dal nucleo originario, diventano le principali direttrici dell'attuale insediamento; d'altronde è normale che le vie di comunicazione di una certa importanza costituiscano le direttrici di sviluppo di un'agglomerato urbano in assenza di un disegno preordinato della città, cioè in mancanza di un Piano Regolatore.

Dal rilevamento I.G.M. del 1896 si nota che in 50 anni la città ha fatto grossi passi avanti: viene realizzata la ferrovia con la stazione, che risulta ancora periferica rispetto al nucleo urbano; viene sistemato il porto, con un molo cui si attesta un ramo della strada ferrata; sono stati potenziati anche i collegamenti viari con il territorio: è stata realizzata una nuova strada per Tempio e la costruzione del Ponte Mannu facilita i collegamenti verso Sud. La città si espande avvicinandosi al mare (si completa in quella direzione il Corso Umberto e si realizza la Villa Tamponi) e iniziando l'edificazione lungo le direttrici Nord (strada per Palau), Ovest (strada per Tempio) e Sud, occupando una superficie di circa 11 ettari.

Dopo circa un ulteriore mezzo secolo, dal rilevamento I.G.M. del 1958, si nota che la città ha subito qualche sostanziale modifica: è stata creata la stazione marittima dell'Isola Bianca, con conseguente spostamento del braccio ferroviario di servizio al porto. La città si espande, sia dando corpo all'edificato fra la ferrovia e il mare, sia scavalcando la ferrovia, lungo le due direttrici costituite dalla S.S. Settentrionale Sarda e la vecchia strada per Tempio.

A Sud, oltre il Rio S'Eligheddu, è già in buona parte realizzato il quartiere di Via Tasso. La Chiesa di San Simplicio, che prima risultava una chiesa campestre, inizia ad essere inglobata nella città.

La superficie occupata è di circa 42 ettari.

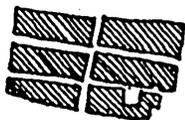
Dal 1958 a oggi abbiamo informazioni a scadenze più ravvicinate; è del 1968 un rilevamento predisposto dalla Soprintendenza ai Monumenti, da cui si vede che iniziano a prendere consistenza diversi nuclei edificati lungo le tre direttrici principali: strada per Palau, strada per Tempio, Strada Orientale Sarda. La città si amplia di altri 72 ettari.

L'espansione più consistente avviene tra il 1968 ed il 1977, data del rilevamento ERAS: in nove anni la città occupa 177 ettari, quantità maggiore dei 174 ettari che comporta il successivo ampliamento dal 1977 ad oggi. È di questi anni anche la realizzazione delle più importanti infrastrutture: il nuovo tracciato della strada per Sassari, le arterie a scorrimento veloce verso il mare, l'aeroporto Costa Smeralda. La fisionomia della città attuale è già delineata; le direttrici di espansione chiaramente individuate. Quello successivo sarà solo un completamento ed un progressivo riempimento dei vuoti interni alla città, assai numerosi.

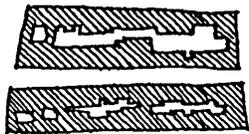
È abbastanza caratteristico dell'evoluzione urbana di Olbia il progredire per piccoli nuclei che lasciano qualche soluzione di continuità tra le aree centrali e quelle più periferiche; uno dei motivi di questo fenomeno è da ricercare probabilmente nella natura dei terreni che spesso presentano difficoltà di drenaggio: ed è ovvio che l'insediamento si localizzi prioritariamente nelle aree più sane, anche se più lontane dal centro città.

Ci troviamo quindi, oggi, con una città che occupa un territorio enorme rispetto agli abitanti insediati (come abbiamo detto più di 450 ettari, di cui 350 "consumati" negli ultimi 25 anni); una città di cui si può tuttavia capire il senso attraverso un'analisi strutturale dell'insediamento.

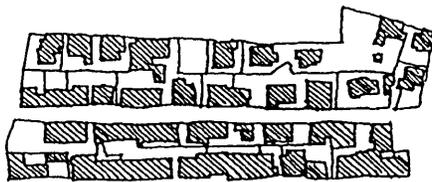
Infatti il modello insediativo più recente — l'isolato di forma rettangolare costituito da villette unifamiliari — trae origine direttamente da quello del nucleo originario. Se si esaminano le ricorrenze all'interno del tessuto complessivo della città, si può constatare che esiste una progressiva evoluzione dall'isolato compatto che costituisce il centro storico, ai grandi isolati formati più da aree libere che da superficie edificata, che caratterizzano le espansioni più recenti e più periferiche. Questo passaggio graduale è esemplificato nei seguenti schemi:



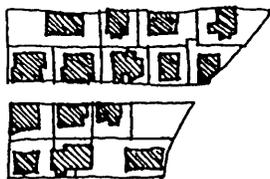
a) Centro Storico — Tessuto costituito da strade molto strette, che rappresentano l'unico spazio di relazione degli edifici. Gli isolati di forma rettangolare composti da abitazioni unifamiliari assemblate a schiera, non presentano alcuno spazio libero all'interno.



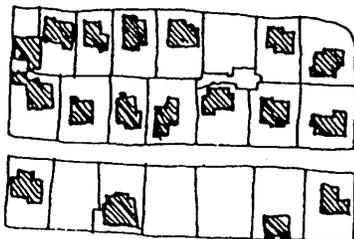
b) Tessuto costituito da strade molto strette e isolati di forma rettangolare, stretta e allungata, composti da case a schiera prevalentemente ad un piano, con spazi ridottissimi all'interno dell'isolato.



c) Tessuto analogo al tipo b) ma con qualche piccola apertura dell'isolato verso la strada (aree laterali di pertinenza degli edifici).



d) Tessuto costituito da strade di dimensioni uniformi (8-10 mt.) e isolati di forma pressoché rettangolare. Gli edifici componenti sono abitazioni unifamiliari isolate che si attestano sul lato strada, ma con aree libere di pertinenza sugli altri tre lati.



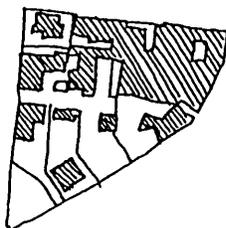
e) Tessuto analogo al tipo d), ma con edificio all'interno di un lotto di dimensioni maggiori ed un arretramento più sensibile dalla strada (aree libere di pertinenza su quattro lati dell'edificio).



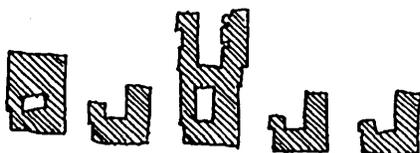
f) Tessuto formato da isolati costituiti prevalentemente da edifici plurifamiliari di altezza superiore a due piani.



g) Tessuto formato da isolati con tipologie differenti: edifici multipiano, attestati su strade urbane principali e edifici monofamiliari, che compongono la parte retrostante.



h) Tessuto in area centrale o semicentrale caratterizzato da una morfologia sfrangiata di cui non è chiara la matrice ed il modello costitutivo, per la compresenza di eterogeneità di funzioni e per i numerosi interventi recenti di sostituzione.



i) Tessuto caratterizzato da interventi programmati, di iniziativa pubblica o privata.

La conclusione di questa analisi non può portare ad altro che alla conferma della validità del modello insediativo come si è andato via via evolvendo fino al tessuto di tipo e), anche se il risultato è quello di una città abbastanza anomala; evidentemente è una città che non ha avuto il tempo di maturare e assimilare altri modelli, tant'è che i pochi interventi programmati di edilizia pubblica o privata che impongono tipologie diverse, lungi dall'ottenere un effetto positivo, appaiono come delle vere e proprie ferite, delle distorsioni senza alcun aggancio con la realtà dei luoghi; per non parlare degli insediamenti di recentissima attuazione, che mutuano gli aspetti scenografici della Costa Smeralda, negando totalmente l'effetto città.

La ricerca di un'identità per una città che oggi purtroppo ne è priva sicuramente non può essere perseguita con l'imposizione di disegni preordinati avulsi dalla sua storia, ma soltanto recuperando il suo rapporto con l'ambiente pregiato che la accoglie.

BIBLIOGRAFIA

- Cessato Catasto (de Candia): tavoletta *Terranova* (1849), conservato all'Archivio di Stato di Sassari.
- Rilievo dell'Istituto Geografico Militare, levata del 1896, conservato alla Biblioteca Universitaria di Sassari.
- Rilievo Istituto Geografico Militare, levata del 1958.
- Rilievo Soprintendenza ai monumenti della Provincia di Sassari, 1968.
- Rilievo E.R.A.S., Cagliari 1977.
- Rilievo Officine Cartografiche del Mediterraneo, Cagliari, 1991.
- V. ANGIUS, voce *Gallura*, in G. CASALIS, *Dizionario geografico-storico-statistico-commerciale degli Stati di S.M. il Re di Sardegna*, Torino, 1849.
- O. BALDACCI, *La casa rurale in Sardegna*, Firenze, 1970.
- D. PANEDDA, *Olbia e il suo volto*, Sassari, 1989.
- G. DONEDDU, *Geografia storica in età moderna*, in F. CLEMENTE e G. MACIOCCO, *I luoghi della città*, Cagliari, 1990.
- E. CENAMI, E. ZOAGLI, *Struttura e formazione dell'insediamento di ambito localizzato*, in G. MACIOCCO, *La pianificazione ambientale del paesaggio*, Milano, 1991.

III. Documenti e ricerche

Gianni Murgia

Contrabbando e ordine pubblico
nella Sardegna sabauda del Settecento

Nella Sardegna sabauda del Settecento i traffici commerciali risultano ancora decisamente caratterizzati da una intensa attività di contrabbando che interessa pressoché tutti i litorali dell'isola, in particolar modo quelli più lontani dai centri abitati e privi di torri di vigilanza.

L'area a più alto rischio, anche perché particolarmente adatta alle esportazioni clandestine per le sue cale isolate e lontane dai centri abitati e per la vicinanza con la Corsica, era la Gallura.

Il traffico di contrabbando non si restringeva però al solo distretto della Gallura. Vi ricorrevano frequentemente anche quegli abigeatari che, isolati o organizzati in bande, erano soliti depredare greggi e armenti nel Logudoro, nell'Anglona, nel Marghine e nel Goceano, dove era molto diffuso il fenomeno del banditismo e del malandrinnaggio.

Nelle esportazioni clandestine un ruolo di rilievo veniva svolto dagli approdi situati nelle marine di Terranova, in quanto prive di qualsiasi sorveglianza a terra e a mare. L'isola di Tavolara costituiva poi una testa di parte importante per lo smistamento commerciale delle merci di contrabbando. Lungo questo litorale non esistevano, infatti, torri di vigilanza, né veniva praticato il pattugliamento regolare della marina sabauda, dotata, d'altra parte, di ben pochi mezzi. Un lento e vecchio felucone, che incrociava stabilmente nelle acque delle Bocche di Bonifacio, nulla poteva fare per impedire il traffico di contrabbando esercitato con le veloci ed agili feluche bonifacine.

L'attività del contrabbando, sostenuto ed alimentato dalla connivenza degli stessi ministri patrimoniali e baronali, e dal clero, e tollerato dalla complicità degli alcaidi e dei torrieri addetti alla sorveglianza dei litorali del Regno, affondava le sue radici in profonde motivazioni di carattere politico, economico e sociale, cui si aggiungevano cause di ordine materiale, derivanti dal precario sistema viario dell'isola, che condizionava fortemente le direttrici dei traffici. Nel traffico di contrabbando, ad esempio, un ruolo non secondario veniva svolto dai latitanti sardi, che per sfuggire alla legge si rifugiavano nella vicina Corsica, rientrando nell'isola madre per effettuare razzie di bestiame nelle aree più interne dell'isola.

Nella seconda metà del Settecento il fenomeno andò accentuandosi soprattutto a seguito della gravosità delle disposizioni burocratiche adottate

dal governo piemontese in materia di commercio, e dei pesanti dazi e gabelle che si dovevano versare, a vario titolo, alla regia cassa per l'esportazione delle merci.

Tra il 1763 ed il 1767 vennero emanati diversi pregoni per regolamentare il commercio e per reprimere il contrabbando del sale, del grano, del bestiame, del formaggio, del tabacco e delle polveri da sparo, contrabbando che dalla corte sabauda veniva visto, paradossalmente, quale causa principale per cui le popolazioni sarde soffrivano spesso la penuria di grano e di carne.

La realtà era ben diversa e le ragioni delle difficoltà annonarie andavano ricercate su altri versanti. Lo stesso basso tenore delle esportazioni evidenziava una cronica difficoltà di commercializzazione, non sempre imputabile alle frequenti carestie o alle cattive annate agrarie.

Al fondo stava la grettezza degli indirizzi di politica economica perseguiti dal governo sabauda, vincolistici e restrittivi, che di fatto comprimevano qualsiasi iniziativa diretta ad avviare processi di sviluppo nei traffici commerciali.

Molti dei fattori che stavano alla base dell'arretratezza e del ristagno economico della Sardegna derivavano proprio dal sistema annonario vigente, che strozzava la libera commercializzazione, specie del grano (prima voce dei generi esportati dall'isola).

La politica protezionistica, avviata con mirabile cura dal governo piemontese, se da una parte soddisfaceva esigenze di controllo ed assicurava un discreto gettito fiscale, dall'altra causava paralisi nelle attività commerciali, rallentando la formazione di un dinamico e robusto ceto mercantile.

Il controllo della struttura produttiva, avviata con il Regio Editto del 19 luglio 1764, "per le consegne annuali delle persone e delle granaglie e per ovviare alle estrazioni clandestine e di contrabbando", e successivamente aggiornato, non poteva di certo conseguire i risultati sperati, soprattutto per la difficoltà ad eliminare i diversi nodi che imbrigliavano l'attività commerciale.

Nonostante tali iniziative non si diede risposta alle esigenze di una maggiore libertà negli scambi: si rafforzò invece un sistema annonario, rigidamente imperniato sull'*insierro* cittadino, nella fissazione del prezzo d'*afforo*, nella determinazione delle piazze di mercato e nel controllo delle esportazioni.

Il peso di un simile sistema andava a ricadere pesantemente soprattutto sul mondo delle campagne, sui ceti rurali, sui contadini, costretti a trasportare gratuitamente il grano d'*insierro* per l'approvvigionamento delle città, che veniva pagato a prezzo d'*afforo*, cioè ad un prezzo politico, stabilito dalle magistrature annonarie cittadine, ad un prezzo pertanto di molto inferiore a quello del libero mercato.

L'esportazione del grano, ad esempio, veniva autorizzata solo e quando risultavano soddisfatte le esigenze annonarie della città e del Regno, in tempi ormai non più utili per riversare sul mercato, e a prezzi ben più remunerativi di quelli d'*afforo*, eventuali eccedenze. Il che si ripercuoteva pesantemente sullo sviluppo della produzione cerealicola.

Il sistema annonario adottato finiva quindi per causare gli effetti contrari a quelli per cui era stato varato. Studiato per assicurare il grano a modico prezzo e regolarne il commercio, bloccando la libera concorrenza, non rappresentava altro che un limite al conseguimento di qualche profitto.

Si verificava infatti, come rimarcava il viceré Des Hayes nel 1768 in un dispaccio a Torino, che "mentre il grano per la copia degli incettatori mercadanti e loro commessi, spediti in ogni parte del Regno, s'avviava tutto a questa Capitale [Cagliari], illanguidivano per la troppa mancanza le città e le ville del Regno, donde esportavasi, e vi si alzava oltremodo il prezzo, motivo delle tante sciamazioni rinvenutemi d'ogni Banda, e specialmente dell'altro Capo [di Sopra], in qual maniera riusciva a detti negozianti di rinviare il detto genere tanto quanto loro piaceva".

La lentezza poi sempre manifestata dalle autorità viceregie nell'indicare in anticipo o in tempi reali per il mercato il quantitativo esportabile, unita alle lungaggini burocratiche per ottenere i biglietti d'esportazione, agiva da ulteriore freno.

Non essendo poi tutti i porti del Regno abilitati all'esportazione delle varie merci, e non tutti dotati di un servizio doganale, i produttori, i mercanti ed i titolari delle *sacche* di esportazione erano costretti ad affrontare lunghi e faticosi viaggi per trasportare le merci ai porti caricatori e per raggiungere i punti doganali dove erano dislocati gli uffici dei ministri patrimoniali addetti al controllo delle merci esportate e al rilascio delle relative licenze.

Nel luglio del 1788, ad esempio, il comandante generale in Corsica, visconte di Barrin, di fronte alle rimostranze presentate al governo corso da quello sardo perché intervenisse con misure energiche per frenare il traffico di contrabbando fra le due isole, individuava proprio nel regime vincolistico che regolava le attività commerciali del Regno sardo la causa principale di tale diffusa pratica.

Rimarcava, infatti, che tale fenomeno poteva essere frenato, non ricorrendo a semplici misure di repressione, ma intervenendo sul piano legislativo per modificare un così restrittivo sistema commerciale, liberalizzando la circolazione delle merci e, soprattutto, sgravando gli operatori dai pesanti balzelli e dalle farraginose e interminabili lungaggini burocratiche necessarie per ottenere le licenze di esportazione.

Faceva così notare che in questo modo, "ridotte a tenue spesa le imbarcazioni che sogliono farsi dai Bonifacini nei litorali della Sardegna, di

grano, legumi, formaggio e bestiame”, avrebbero cessato “di commettere, come han fatto finora, il contrabbando”. Inoltre “colla cessazione del contrabbando” – proseguiva – si sarebbe venuto “a stabilire un lecito commercio assai più vantaggioso agli interessi della Regia Azienda della Sardegna, ai Bonifacini che non si espongono più al pericolo di essere sorpresi nell’atto delle clandestine loro imbarcazioni, con grave loro pregiudizio e rovina dei suoi interessi ed ai Regnicoli istessi, cioè ai pastori ed abitanti della Gallura, i quali ritrovando un mezzo, dal governo approvato, per esitare le loro derrate a prezzo vantaggioso resta così animato lo spirito di commercio, e conseguentemente l’industria e l’agricoltura”.

Faceva poi osservare che “l’estensione assai vasta del litorale, in gran parte deserto e spopolato della Gallura, è la causa di tale inconveniente, giacché non vi sono porti abilitati ad eccezione di Terranova e Longosardo, ed altronde la transfertà dai patrimoniali residenti in Tempio esige delle spese veramente gravose in confronto della piccola portata dei legni che servono al commercio della Sardegna con Bonifacio”.

Ma il governo sardo, di fronte alle osservazioni del comandante corso, che focalizzavano con estrema chiarezza e puntualità i nodi che occorreva sciogliere sul piano legislativo per eliminare, o quantomeno ridurre la pratica del contrabbando, restava sordo.

Ancora nel 1799 “per estirpare gli abusi che da più tempo lungo il litorale del Regno si commettono, e per contenere gli sfrosatori; i quali a man salva defraudano i Dritti Regi”, poiché all’erario non conveniva tenere in ogni porto uffici doganali, venivano indicati i porti dove gli armatori dei bastimenti si sarebbero dovuti rivolgere per ottenere le autorizzazioni d’esportazione.

“Così – veniva rimarcato – tutti quei bastimenti che dovranno caricare o in Oristano o in Palmas saranno obbligati venire a questa Capitale [Cagliari] per l’operazione anzidetta da farsi, sia ancora quei bastimenti che caricheranno in Sarrabus, Ogliastro ed Orosei.

“Quelli poi che dovranno caricare in Siniscola, Terranova e Gallura, saranno tenuti di portarsi all’isola della Maddalena, dove vi esisterà pure un esperto. Quei che vorranno caricare nel distretto di Castelsardo, si porteranno a Portotorres, quelli poi che caricheranno a Bosa, dovranno subire l’operazione anzidetta nel porto d’Alghero”.

Lo stesso Carlo Felice, vivamente preoccupato della diffusione dei traffici clandestini di granaglie e di tabacco, per frenarne il fenomeno, il 26 luglio del 1802 emanava un nuovo pregone che stabiliva norme più severe in materia di contrabbandi.

Era convinto, infatti, che i provvedimenti fin allora adottati si fossero rivelati inefficaci e pressoché inutili, considerati gli scarsi risultati conseguiti, a causa soprattutto della trascuratezza, negligenza e complicità delle

stesse autorità preposte alla sorveglianza delle coste, degli alcaidi e dei torrieri, nei confronti dei quali, in caso di accertata inadempienza nell'esercizio dei compiti istituzionali loro assegnati, venivano adottate misure più severe, quali l'inasprimento delle punizioni corporali e pene pecuniarie più pesanti.

Ma, nonostante la molteplicità e severità delle leggi, le evasioni fiscali ed i traffici di contrabbando continueranno a verificarsi numerosi e interesseranno tutte le zone costiere dell'isola nel loro complesso. I traffici di contrabbando toccheranno livelli assai elevati soprattutto durante il "blocco continentale", adottato dalla Francia, e mirante a colpire il predominio commerciale britannico in Europa. La conseguente paralisi dei grandi traffici marittimi rilanciava, infatti, il ruolo economico dell'isola nel Mediterraneo, attirando sulla sua produzione cerealicola e zootecnica l'interesse di armatori e mercanti di varia nazionalità, che operavano prevalentemente sotto la protezione della bandiera francese. La presenza della flotta inglese nel Mediterraneo, che necessitava di notevole quantità di vettovaglie per il sostentamento delle truppe, alimenterà il traffico di contrabbando.

Proprio in questi anni, che grosso modo coincidono con il soggiorno forzato nell'isola dei sovrani sabaudi, il litorale ed il porto di Terranova si distingueranno per le estrazioni illecite e clandestine di notevoli quantità di grano e di formaggio. Numerosi armatori, ad esempio, per sfuggire alle alte tariffe doganali, ricorreranno alle false denunce sulla quantità delle merci caricate, o più sbrigativamente al commercio clandestino, rischiando, come si verificherà in più d'una occasione, di vedersi sequestrare la nave e il carico e di vedersi infliggere multe pesantissime.

Gianfranco Tore

Il traffico commerciale nel porto di Olbia tra Ottocento e Novecento

Tra le città porto della Sardegna che registrano un rilevante sviluppo Olbia è quella che deve le sue fortune alla posizione geografica ed alla costruzione delle grandi infrastrutture dello stato nazionale.

Fino al 1870 essa costituì solo un sicuro approdo per le navi che caricavano le merci prodotte in Gallura. Rispetto ad altre cale più riparate quelle di Terranova e Longosardo, per la presenza di fondali più profondi, consentivano infatti l'attracco di barche di maggiore pescaggio. A fine '600 risultano presenti nei lidi galluresi solo piccole imbarcazioni tipiche del Mediterraneo: il liuto, il pinco, la gondola, che visitavano quelle spiagge per imbarcare cuoi e formaggi. A gestire l'attività di intermediazione che si svolgeva nel porto di Terranova erano alcune importanti famiglie con forti interessi fondiari in tutta la Gallura.

Durante il triennio 1688-1689-1690 i nobili tempiesi Bernardo e Francesco Pes, Giovanni Guidoni e il commerciante A. Fideli esportarono 1000 quintali di formaggio, 80 di cuoi di capra e 100 di bue. Un altro sondaggio, che riguarda gli anni 1728-1735, evidenzia la progressiva diversificazione dei prodotti esportati da Terranova. Ai formaggi si aggiungono il vino, la carne salata ed il lardo, ma il livello degli scambi resta comunque assai limitato.

Un significativo mutamento nell'interscambio portuale si nota solo dopo il 1770. Tra i generi più richiesti prevalevano ancora il formaggio, le pelli di capra (per 1675 unità), di bue (511 unità), di animali vari (per 13.185 unità), la carne salata (kg. 4600) che risultano legate a precise richieste commerciali. In questi anni la Gallura venne infatti inserita in quell'area di scambi corso-franco-genovesi che aggregava buona parte del Mediterraneo centro-settentrionale diventandone una delle appendici. Tramite i porti di Terranova e Longosardo essa forniva pelli e candele di sego agli intermediari genovesi e marsigliesi che li utilizzavano per l'industria conciaria. Dal porto gallurese venivano esportati anche prodotti agricoli e dell'allevamento che coprivano le esigenze alimentari delle fasce basse del consumo cittadino in Toscana, nel Genovesato ed in Piemonte.

Questo ruolo di limitata intermediazione commerciale tese a modificarsi solo dopo l'Unificazione nazionale, quando lo spostamento della capitale da Torino a Firenze ed infine a Roma trasformò il porto di Terranova nel punto di imbarco più vicino alla capitale del regno.

Il completamento del tronco ferroviario Cagliari-Sassari-Terranova avvicinando le due principali città dell'Isola a Roma (punto d'incontro della rete ferroviaria che attraversava l'Italia da nord a sud) privilegiò ulteriormente lo scalo di Olbia che tese a configurarsi come il più rapido centro di transito per i passeggeri che dalla Sardegna intendevano recarsi nella penisola.

Ancora agli inizi degli anni '80 il porto di Terranova risultava tuttavia poco accogliente. Esso era infatti privo di banchine adatte a navi di elevato tonnellaggio e l'attracco delle imbarcazioni poteva essere effettuato solo di giorno. Per ovviare a queste difficoltà, che sembravano condizionare l'entità del traffico, diversi commercianti, azionisti e funzionari delle ferrovie e alcuni deputati caldeggiarono il progetto di allungare la linea ferroviaria fino a Golfo Aranci, ove le acque erano più profonde e garantivano approdi più facili e sicuri. Essi speravano in tal modo di ridurre le ore di percorrenza della navigazione, di rendere più agevole il trasbordo dei passeggeri e delle merci e di indurre gli abitanti di Olbia a spostarsi verso la parte settentrionale del golfo popolando quelle contrade desolate. Tuttavia la mancanza di acqua, la sterilità del terreno e l'assenza di servizi spinsero gli olbiesi a non abbandonare le loro residenze.

Dopo aver investito 5 milioni in opere portuali i sostenitori di tale progetto si accorsero di non avere raggiunto gli obiettivi che si erano prefissi. Per percorrere i 22 km di ferrovia tra Terranova e Golfo Aranci il treno impiegava infatti 53 minuti ed altrettanti ne occorreivano al vaporetto per superare le 6 miglia di mare che separavano il vecchio dal nuovo porto.

L'allungamento del percorso ferroviario ebbe pesanti ricadute anche sul piano economico, perché mentre la società marittima, pur accorciando il tragitto, lasciò invariato il prezzo della traversata la società ferroviaria accrebbe il costo del biglietto del prezzo corrispondente agli altri 22 km di linea.

La convenzione tra lo stato e la compagnia delle strade ferrate, che prevedeva un rimborso di 7.000 lire a km, coprendo interamente le spese non solo non la stimolava a ridurre i prezzi ma lasciava la società del tutto indifferente all'aumento o alla riduzione del traffico passeggeri. Agli inizi degli anni '90 anche molti dei fautori della costruzione del nuovo porto dovettero convenire che i miglioramenti erano stati irrilevanti e chiesero ed ottennero dal governo ulteriori finanziamenti per sistemare il porto di Terranova, allargarne il canale di accesso, accrescere il numero dei fanali, costruire nuove banchine. In tal modo Terranova, per la rinnovata disponibilità di mezzi tecnici e di servizi, riuscì a riacquistare una certa funzione qualificandosi non solo come porto di transito per passeggeri ma anche come porto commerciale. L'invio dei prodotti sardi in terraferma risentiva tuttavia del monopolio esercitato negli ultimi decenni dell'Ottocento dalla Società di Navigazione Generale che impediva con ogni mezzo l'istituzione di altre

linee marittime concorrenziali al fine di imporre prezzi di trasporto che erano di tre volte superiori a quelli che essa stessa praticava nei porti di Genova, Napoli e Palermo.

A causa di tale politica, il traffico di esportazioni facente capo al porto gallurese, costituito in prevalenza da minerali e graniti, vino, olio e grano, veniva effettuato utilizzando velieri o navigli appartenenti a marine esterne. Le importazioni di merci deperibili e dei prodotti industriali nazionali, dovendo raggiungere il mercato entro tempi brevissimi, venivano invece effettuati con la Società di Navigazione. I negozianti, costretti a pagare elevati noli, scaricavano i costi di trasporto sui consumatori determinando un generale rincaro delle merci in tutta la Sardegna settentrionale.

A fine '800 il fatto che Cagliari, principale porto dell'Isola, fosse priva di una linea diretta con la capitale del regno e con il mercato dell'Italia centrale finì col determinare una situazione del tutto particolare. I viaggiatori che partendo dal meridione dell'Isola (ove risiedeva la maggior parte della popolazione) si fossero voluti recare a Roma con rapidità erano costretti ad attraversare l'intera Sardegna e ad imbarcarsi dal porto di Olbia. Malgrado (dopo il 1908) alcuni armatori privati avessero tentato di ovviare a tale inconveniente istituendo una linea quindicinale tra Cagliari e Civitavecchia, l'iniziativa non danneggiò il porto di Olbia. A Golfo Aranci, ove faceva capo una linea marittima giornaliera col continente, continuò a concentrarsi il più intenso movimento passeggeri (35-40%) mentre quello commerciale tese a polarizzarsi in prevalenza a Cagliari.

Tab. 1. *Movimento passeggeri nei porti sardi (1899-1911).*

Anni	1899-1901	1909-1911
Cagliari	20.258	23.285
Terranova	1.768	5.298
Golfo Aranci	27.159	47.711
Porto Torres	9.149	7.152

Come evidenzia la tabella 1, il traffico con navi a vapore tese a concentrarsi soprattutto a Cagliari ove la profondità delle acque e la presenza di banchine e di gru consentivano l'attracco e l'agevole scarico di navi di grandi dimensioni. Porto Torres, pur riducendo la sua importanza, restò comunque il porto al quale era più conveniente indirizzare o ricevere le merci dirette al porto di Genova o al Nord Italia.

Olbia tese invece a qualificarsi sempre di più come il porto regionale

specializzato nel traffico passeggeri da e per tutta l'Italia centrale e la capitale del regno. Tuttavia la grave crisi economica che caratterizzò l'ultimo decennio del secolo si fece pesantemente sentire anche in Gallura riducendo il traffico di merci e passeggeri.

Ma a partire dall'età giolittiana il movimento commerciale tese progressivamente ad accrescersi diventando il 6% di quello in uscita dall'Isola.

Tab. 2. *Merci transitate dal porto di Terranova (1881-1911).*

Anni	Navi a vela n.i.	Navi a vapore n.i.
1881-83	115	150
1890-92	100	100
1909-11	121	179

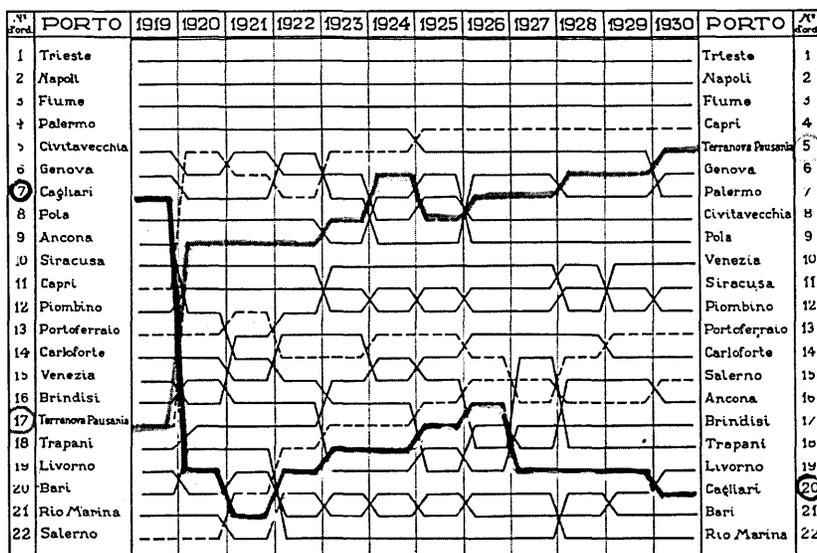
La prima guerra mondiale costituì un'altra battuta d'arresto per la città di Olbia poiché essa rallentò le comunicazioni tra l'Isola e il Continente. Gran parte del traffico di merci e passeggeri assunse carattere militare ed anche l'attività del porto di Olbia ne risentì pesantemente. Nel 1919 il numero dei passeggeri transitati in tale porto fu di sole 18.827 unità, tanto che in base a tali dati il porto di Terranova Pausania venne classificato al 17.mo posto tra gli scali italiani.

Il recupero fu però rapidissimo. Come evidenzia la tab. 3 già nel 1922 i passeggeri transitati salirono a 64.786 (quasi il doppio rispetto all'anteguerra) contro i 18.084 del porto di Cagliari. Il distacco tra le attività svolte nei due porti tese a accrescersi ulteriormente dopo il 1930 e sancì definitivamente la loro differente specializzazione funzionale. A Cagliari si addensò la maggior parte del traffico commerciale mentre Olbia diventò il porto preferito dai passeggeri in attesa di attraversare il Tirreno.

Per l'intero flusso di passeggeri Terranova Pausania, nel breve volgere di un decennio, diventò dunque uno dei principali porti italiani passando dal 17.mo al quinto posto. Facendo leva su questi flussi di transito e sui bisogni e le necessità dei passeggeri la città tese progressivamente a diversificare le sue attività ponendo le basi di quell'economia turistica che è ancor oggi all'origine delle sue fortune.

Tab. 3. *Passeggeri imbarcati e sbarcati in alcuni porti italiani (1919-1930).*

Porti	1919	1926	1930
Cagliari	75.983	32.136	19.903
Terranova	18.827	138.720	173.965
Genova	81.729	463.188	165.246
Civitavecchia	188.283	154.430	163.670
Palermo	221.047	221.977	162.259
Napoli	601.110	1.184.908	1.176.468



Posizione reciproca di alcuni principali porti italiani nei riguardi del movimento passeggeri, nei vari anni dal 1919 al 1930.

Giuseppe Rodriguez

La mitilicoltura ad Olbia

Premessa

Questa ricerca prende in considerazione un settore economico che caratterizza la città di Olbia e si riferisce all'uso del mare come fonte di lavoro e produttore di reddito : la mitilicoltura.

È noto che tutte le società costiere e soprattutto quelle isolate hanno trovato nel mare la via naturale per praticare il commercio e le comunicazioni, così come dall'ittiofauna marina hanno tratto uso come fonte di alimentazione primaria e, successivamente, come risorsa da sfruttare per fini economici. Da quest'ultimo modo di usare il mare sono derivate, nelle comunità costiere, precipue attività lavorative ed organizzazione del territorio, oltre che specifici generi e qualità della vita.

Nell'isola di Sardegna la "ria" di Olbia, per i particolari quadri di natura geografica, ha vissuto vicende storiche intense. Questo autorevole Convegno offre l'occasione di verificare quanto la struttura del golfo abbia influenzato la scelta di coloro che giungevano dal mare, sia per fini pacifici che di conquista.

Infatti, la profonda ria con le sue articolazioni consentiva approdi sicuri, protetti dal moto ondoso, ed il facile accesso all'entroterra permetteva la penetrazione umana. Ma non va sottovalutato che il mare del golfo, e non solo quello, erano ricchi di fauna ittica, usata in ogni tempo storico dalle genti rivierasche come alimento e bene di scambio-commercio.

Tra le varietà animali presenti in forma spontanea vi erano certamente i mitili, che si riproducevano sui numerosi scogli semisommersi del golfo. In questa ricerca si prende in esame la mitilicoltura, cioè il periodo in cui l'uomo ha impiantato le strutture atte a consentire la produzione in allevamento del mollusco, onde praticare il commercio su scala sempre più vasta.

Il fine di questo assunto è anche quello di verificare in quale misura questo particolare settore produttivo abbia caratterizzato l'economia locale e se l'industria delle vacanze e l'incremento del traffico portuale abbiano coinvolto il comparto miticolo e la società che opera in esso.

In pratica, si vuole verificare se le attività costiere in continuo incremento nel golfo di Olbia e se l'aumento della domanda miticola hanno prodotto sviluppo e trovato risposta positiva nel comparto.

Per quanto attiene i riferimenti produttivi che verranno di seguito espo-

sti, è doveroso precisare che, nel momento in cui è stato necessario reperire i dati relativi alla superficie coltivata a mitili ed alla produzione in termini quantitativi, oltre che ai mercati ed alla forze lavoro occupate, non è stato possibile attingerli dalle statistiche ufficiali fornite dalla Camera di Commercio di Sassari o dalle fonti ISTAT.

Infatti, esse indicano genericamente lo sbarco e le partenze dei molluschi dal porto di Olbia, ma in tale categoria sono comprese tutte le varietà di essi e non quelle che indicano ogni singola specie.

Perciò è stata necessaria la ricerca sul campo ad Olbia, e le notizie che verranno di seguito fornite derivano dalla cortese disponibilità del personale della Capitaneria di Porto di Olbia, dalle Cooperative dei mitilicoltori, oltre che dalle interviste fatte ad anziani signori, già addetti nel settore.

Lineamenti geografici

Nella sua struttura urbana la città di Olbia comprende un'ampia conca delimitata da una serie di colline disposte ad anfiteatro e degradanti verso il mare. Le cime più elevate possono essere considerate quelle di Cabbu Abbas, di M. Santo e M. Pino a Nord, mentre la catena del M. Nieddu a Sud rappresenta come l'ultima propaggine del territorio (J. PELLETIER, 1960). La città è compresa tra i 44° 55' 5" latitudine Nord e i 9° 30' 00" longitudine Est, si trova a circa 15 mt. dal livello del mare (CAPITANIO- PREMOSELLI, 1972) ed il territorio comunale occupa circa 413 kmq.; esso degrada regolarmente verso il mare con una serie di balze e di pianure delle quali le più significative sono quelle di Enas e di San Pantaleo.

In prossimità del mare, oltre al ripiano costiero, si sviluppa una piattaforma (5-6 mt.) occupata in parte da depressioni acquitrinose che continuano sino a grande distanza dalla riva. Sulla costa, infatti, il passaggio dalla terra al mare è impercettibile.

Questa caratteristica fisica ripete, quindi, l'articolazione delle coste gallesesi, che si configurano come tipiche di sommersione. Infatti, le persistenti vallate poco elevate dal mare sono state invase dallo stesso e da ciò sono derivate baie poco profonde, ma numerose, dalla configurazione a "rias". Queste sono strette insenature cuneiformi tipiche di una costa trasversale e di sommersione, nella parte più interna delle quali si sono formati brevi lembi di spiaggia sottile.

Essendo queste derivate principalmente dalle deiezioni torrentizie ed in via del tutto subordinata dagli apporti solidi marini che divengono sempre meno significanti con l'aumento delle distanze dalla linea di costa, devono ascrivarsi, nell'insieme, alla classe delle spiagge alluvio-deposito (B. SPANO, 1956).

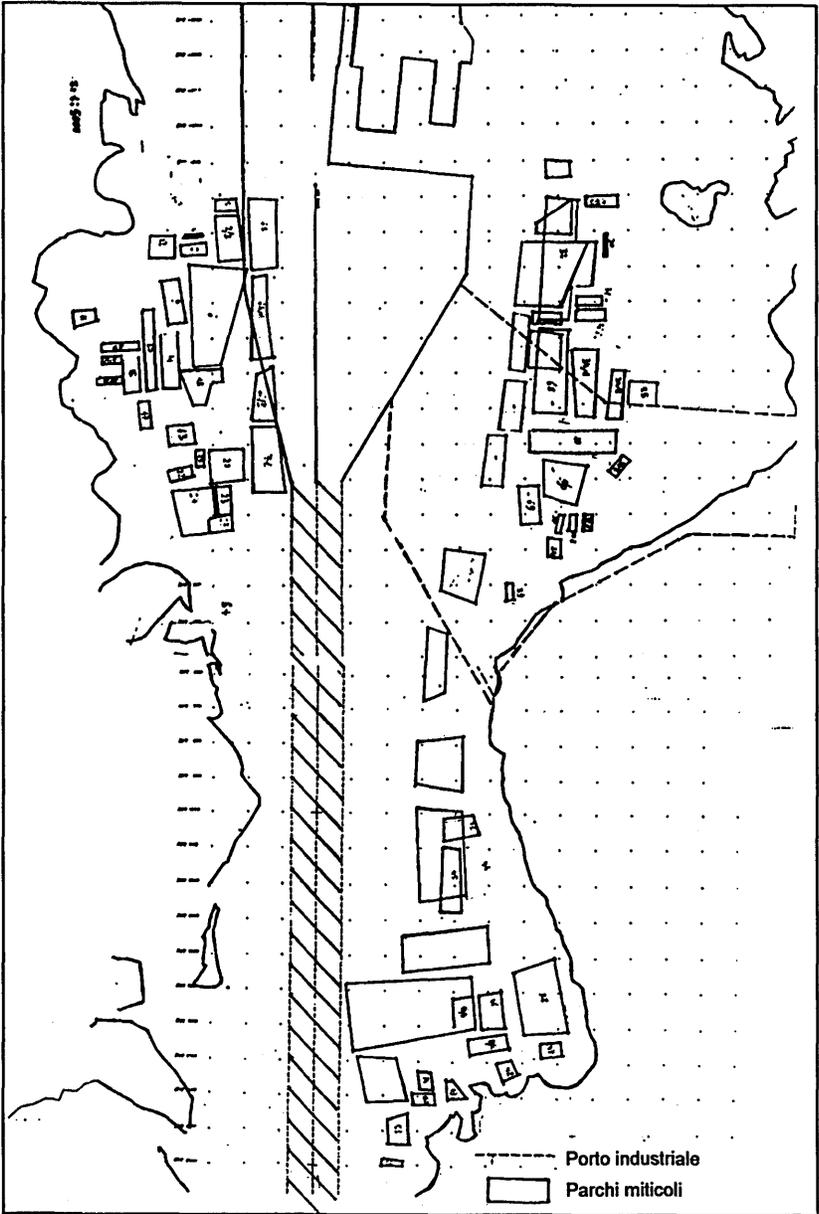


Fig. 2. Porto industriale e parchi miticoli.

Il Golfo di Olbia, come noto, è costituito da una "ria" delimitata a Nord da Capo Figaro ed a Sud da Capo Ceraso: è la più estesa del Mediterraneo, perché si sviluppa per oltre 7 km. (B. SPANO, cit.)

Una strozzatura interna divide il golfo in due bacini intercomunicanti: quello esterno non è altro che il vestibolo di quello interno (A. MORI - B. SPANO, 1952) che, meno ampio ma protetto dai venti, costituisce il porto naturale di Olbia (B. SPANO, 1954), simile per caratteristiche ad un lago costiero. Un canale lungo 2 km., largo 200 mt. e profondo 8, permette la comunicazione tra questi due specchi d'acqua.

L'unico corso d'acqua a regime pressoché costante è il Padrongiano, fiume che nasce lungo il versante orientale della catena del Limbara e riceve il Rio San Simone, di Abbas, Ozzadu, Liori e Castangia; esso attraversa da S.W. a N.E. la conca alluvionale di Olbia, per sfociare poi nei pressi delle saline, pochi km. a Sud della città, nell'antico territorio del porto (AA.VV., 1973).

Nel golfo di Olbia confluiscono, inoltre, le acque del Rio San Giovanni, di San Nicola e il Rio di Abba Fritta, che sboccano nel Porto Romano, mentre il Rio Cabbu Abbas e Pradeddu hanno le foci nella zona di Su Arrasolu (F. GIORDO, 1971).

Gli antichi attestati della presenza umana

Per scoprire la natura e la consistenza del rapporto che le popolazioni rivierasche stringono con il mare è importante verificare anche in quale misura la pesca costituisca un settore trainante dell'economia, in particolare per le genti delle isole, dove l'uomo deve mantenere uno stretto rapporto tra il territorio e le acque che lo delimitano.

Alcune caratteristiche naturali della Sardegna assumono grande importanza, poiché la posizione geografica ed il notevole sviluppo del perimetro costiero, nonché le condizioni idrobiologiche del mare ed una discreta estensione della piattaforma continentale, avrebbero dovuto indurre i sardi a praticare la pesca e, quindi, a fare della risorse ittiche un sicuro mezzo di sussistenza ed una fonte di reddito.

Visto che questo non è avvenuto, si può considerare l'isola quasi un "unicum" rispetto alle altre regioni rivierasche. "Il mare, invece di essere considerato come elemento di attrazione, sembra aver respinto i sardi verso l'interno dell'isola" come ha scritto Le Lannou nel 1941; e 41 anni dopo Brigaglia scrive: "L'odio per il mare è già inscritto nel destino geologico della Sardegna".

La prima domanda da porsi è, quindi, se e quando i sardi, nel corso degli avvenimenti storici, si sono dedicati all'attività della pesca ed in quale

misura i fattori naturali hanno potuto favorire od ostacolare lo sviluppo di questa pratica.

Che i sardi si siano allontanati dal mare non è una novità, ma quali sono i motivi, oltre al vincolo dovuto alle leggi della geografia fisica ed alle vicende storiche, che hanno contribuito ad allontanarli? Il mare può essere un fattore di separazione e di comunicazione col mondo esterno e per la Sardegna, che ne è completamente circondata, un fattore di assoluta rilevanza che affonda le radici nella storia, nella geografia e nell'insularità, pur senza spiegarne e giustificarne completamente l'isolamento. Inoltre, tra le attività marinaresche la pesca marittima richiede una certa organizzazione del territorio e della società, ed è quindi connessa al popolamento delle coste, nelle quali, per lunghi secoli, l'uomo era presente in misura assai modesta.

I primi segni che fanno ricostruire con una certa sicurezza il genere di vita della vita dell'uomo neolitico sembrano contraddire la tesi della scarsa simpatia dei sardi verso il mare, se è vero che provenivano proprio dal mare.

Infatti, le tracce più antiche sinora scoperte farebbero pensare ad un'attività, naturalmente di raccolta, risalente forse al IV millennio a C., e sono state ritrovate nel riparo sotto roccia dell'isola di S. Stefano nell'Arcipelago di La Maddalena, dove sono stati rinvenuti resti di pasto, tra cui vertebre di pesce e conchiglie di numerosi molluschi tra cui l'*Ostrea Edulis* (LILLIU, 1951).

Altri attestati dimostrano che i molluschi servivano come alimento e provengono dai siti archeologici di tutta la Sardegna a partire dal Neolitico sino all'Età dei nuraghi, tra cui si ricordano la grotta della "mandria" nell'isola di Tavolara (PAPURELLO, 1973) e il riparo sotto roccia di *Su Gorroppu* (Sini); altre testimonianze giungono dall'altare di M. d'*Accoddi* (Sassari) (TANDA, 1976).

Che l'attività di pesca-raccolta fosse praticata sin dal Neolitico lo fanno dedurre anche i centri capannicoli presso le lagune di Santa Giusta e di Terralba, poste non lontano dal mare, così come i resti di molluschi trovati nella grotta di S. Bartolomeo nel promontorio di S. Elia a Cagliari.

Diversi sono stati i ritrovamenti di valve di conchiglie marine risalenti al Nuragico Arcaico (1500-1000 a C.) e più precisamente nell'ambito di quella che viene chiamata la Cultura di Bonnannaro: nelle tombe di *Kukkurru Nuraxi* (Settimo San Pietro) sono stati rinvenuti elementi di una collana fatta di valve di conchiglie.

Con l'Età Nuragica si chiude uno dei periodi più autentici che la società isolana abbia attraversato; da questo momento in poi il mare non costituirà più uno stimolo per stabilire nuovi contatti con l'esterno e fonte di sussistenza.

In base agli attestati storici del periodo romano è da presumere che sia stato dato un certo impulso allo sviluppo della pesca; se si considera inoltre l'alto numero di sardi che militavano nella flotta romana, si può supporre che il rapporto di essi con l'idrosfera non fosse cessato del tutto (MELONI, 1975).

Successivamente la pesca subì un calo notevole: le aree costiere, infatti, si spopolarono dapprima per le invasioni dei Vandali e poi per quelle degli Arabi, che imperversavano dopo aver strappato ai Bizantini tutti i loro possedimenti del Mediterraneo.

Si spiega così l'allontanamento dal mare delle genti sarde che dovettero abbandonare le regioni costiere per rifugiarsi nell'entroterra.

Origine e sviluppo della mitilicoltura

Una delle tante forme che mettono l'uomo in rapporto con il mare può essere quella che si esplica con l'allevamento dei mitili.

Essa si risolve sostanzialmente in forma artificiale ed in acque costiere con particolari caratteri idrobiologici. Delle tre varietà di molluschi bivalvi atte allo scopo, due vengono generalmente coltivate nello stesso bacino ed interessano il settore alimentare, in quanto forniscono cibo gustoso e ricco di contenuto proteico: l'ostrica commestibile (*Ostrea Edulis*) ed il mitilo (*Mytilus Edulis*), comunemente conosciuto sotto il nome di 'cozza'.

La terza varietà è rappresentata dai molluschi perliferi (gen. *Melagrina*, varietà *Margaritifera*, *Vulgaris* e *Martensis*) che peraltro non vengono coltivati nel golfo di Olbia. Del mitilo si contano decine di specie differenti e, sebbene sia meno apprezzato dell'ostrica, è quello più intensamente coltivato, per cui la sua valenza economica è maggiore rispetto agli altri molluschi in conchiglia.

Cresce allo stato spontaneo attaccato mediante il bisso ai corpi sommersi (generalmente scogli), ed in alcuni casi dà vita a mitiliere molto estese che coprono la battigia, conferendo ad essa caratteristiche peculiari.

Generalmente queste colonie abbondano lungo le coste delle zone temperate, ma si possono trovare in quasi tutti i mari. Alcune specie crescono anche lungo i corsi di acqua dolce e vengono denominati mitili di fiume.

Si trovano abbondanti in Europa sul litorale atlantico a partire dall'estremità settentrionale della Norvegia sino alle coste meridionali della penisola iberica e, sebbene in misura minore, sui litorali del Mediterraneo sviluppano spontaneamente le varietà *Edulis* e *Galloprovincialis* (SPANO, cit.)

Per quanto attiene la mitilicoltura si ha notizia che essa, come forma di allevamento razionale, sia iniziata nel Tardo Medio Evo ad opera dei Tarantini (SPANO, cit.).

Nel XIII secolo l'industria venne introdotta nella Francia occidentale (baia di Aiguillon) dove esiste tuttora; in seguito si estese gradatamente a tutte le coste atlantiche dell'Europa, ed in contemporanea l'area di consumo del mitilo si diffuse nei centri più interni, grazie anche ai mezzi di trasporto più celeri.

Fra i più grandi produttori d'Europa, oltre all'Italia, sono Francia, Danimarca, Olanda, Gran Bretagna, Irlanda e Norvegia, ed il mitilo viene esportato nei paesi non allevatori, nei quali costituisce merce d'alto costo.

Fra gli allevamenti italiani, i maggiori sono quelli di Taranto, La Spezia ed Olbia, Napoli e Messina, anche se non tutti sono ugualmente noti.

Allevamento e struttura dell'impianto

I semi dei mitili non vengono prodotti in loco, ma nei vivai specializzati della penisola: la maggior parte, entro speciali contenitori, proviene da Chioggia, Taranto, Cesenatico e Rimini.

Al momento del trapianto il mitilo ha una lunghezza variabile tra i 12 ed i 22 mm. ed il peso netto non eccede il grammo; quando giunge a maturazione, il mitilo allevato nel golfo di Olbia può raggiungere una lunghezza che varia dai 7 ai 10 cm. ed un peso netto che si aggira sugli 8 grammi, il che sta a significare che in circa un semestre può aumentare di 7-8 volte la sua dimensione iniziale.

Tale risultato è il migliore che viene conseguito in Italia, ed è anche provato che in nessun altro allevamento del Mediterraneo si ottiene un prodotto così turgido e gustoso. Naturalmente, queste qualità facilitano anche il trasporto, ma soprattutto risultano essere preferite dai mercati più esigenti, per cui deriva l'esigenza di esportarlo anche oltre i confini regionali.

Il sistema degli allevamenti olbiesi, in grandi linee, è simile per struttura e per impianto a quello adottato in tutta Italia.

Si impiegano dei pali di castagno o di zinco lunghi circa 10 mt., con una sezione media di 15-30 cm., i quali vengono collocati a 4-5 mt. di distanza l'uno dall'altro in modo da formare un quadrato.

Al limite minimo di immersione o nel tratto dell'inframarea, tra un palo e l'altro ne viene legato saldamente un terzo in posizione verticale ed un quarto viene sistemato in modo obliquo poiché funge da sostegno e volge la testata all'ondazione dominante, che ad Olbia avviene da Nord-Ovest.

I sostegni sono due ed incrociati per i pali d'angolo i quali, una volta caricati i due braccia di corda, vengono sollecitati da una doppia forza a flettersi ed a spezzarsi verso il centro della camera. Dall'unione di più camere a forma di quadrilatero e che occupano di norma una superficie di circa 1.000 mq., si ottiene un parco miticolo dalla tipica forma rettangolare.

Questa considerevole estensione di acque marine con i caratteristici pali disposti a scacchiera costituiscono un vistoso accessorio alla fisionomia del golfo e non passò inosservata ad un geografo come B. SPANO che, per primo, lo prese in esame.

La singolare struttura è ancora più interessante quando la si considera come esplicazione visiva di una attività umana che attenga il campo della produzione e degli scambi: essa rappresenta, infatti, il genere di vita esclusivo di un nucleo non trascurabile della popolazione olbiense.

Perché si possa realizzare la mitilicoltura industriale le condizioni ambientali richieste sono quelle che può offrire un'insenatura non molto vasta né troppo profonda; essa, inoltre, deve essere validamente riparata dai venti e ricevere un adeguato tributo di acqua dolce, onde consentire e favorire la riproduzione dei molluschi.

Questi caratteri fisici si notano in Italia nei luoghi dove la mitilicoltura ha un ruolo rilevante, quali i bacini più interni del golfo di Taranto, La Spezia, Napoli, Messina e, non meno spiccatamente, di quello di Olbia

Questa caratteristica idrobiologica, se da una parte sottrae allo sfruttamento intensivo gli spazi che sono occupati dai piccoli affioramenti rocciosi, dall'altra parte determina una maggiore estensione di zone a medio fondale, senza peraltro ostacolare in alcun modo la circolazione delle acque dolci con cui si compiono la rinnovazione costante dell'ossigeno e un più intenso rifornimento planctonico.

Generalmente gli afflussi di acqua dolce sono abbondanti e pur diminuendo nel periodo estivo per la mancanza di precipitazioni periodiche e per la conseguente riduzione dei tributari persistenti, non cessano in alcun mese dell'anno. Solo in annate con stagioni particolarmente siccitose o molto piovose, i gravi sbalzi di salinità, accompagnati da difetto o eccesso d'aerazione delle acque del golfo, possono causare danni diversificati alle colture a seconda della loro posizione rispetto allo sbocco dei torrenti.

Nel primo caso (siccità), quando il mitilo è ormai giunto a completa maturazione, viene investito e soffocato dalle esalazioni maleodoranti che si sprigionano dalle fanghiglie del fondo, ricche di detriti organici in fermentazione derivate alla scarsità di ossigeno e alla calura.

Nel secondo caso (piovosità eccessiva), il mitilo può essere distrutto dal notevole afflusso di acqua dolce, quando coincide (autunno-inverno) con lo stato di semente o di crescita iniziale.

Tuttavia, questi fenomeni sono piuttosto rari, e ciò viene provato dal fatto che nei primi vent'anni di esercizio delle mitiliere non si sono verificati danni sostanziali derivati da ciò. Soltanto nel 1946 e nel 1952 per una grande alluvione autunnale avvenuta dopo la semina e successivamente una prolungata siccità estiva, si sono verificati danni economici rilevanti (SPANO, cit.).

Ad Olbia il primo stabilimento miticolo fu messo in opera tra il 1919 ed il 1920 per iniziativa di un gruppo di coltivatori associati di La Spezia e di Taranto; era sul tipo di quelli già esistenti nella penisola, ed i primi esperimenti sui mitili di importazione diedero risultati soddisfacenti, sia per le ostriche che per i mitili. Ma, per insufficienza di capitali, si dedicò l'intero allevamento alla produzione di mitili e di fatto venne coperta una superficie pari a 10 ha. Nello stesso periodo, nel tratto meridionale del golfo, ad opera di alcuni pescatori locali furono impiantati altri parchi miticoli, che occuparono un'estensione di circa 1 ha (SPANO, cit.).

Si ebbe quindi, sin dal primo periodo di attività, un'estensione globale di circa 11 ha di superficie utile e tale rimase per tutto il ventennio dell'anteguerra.

Durante il periodo bellico gli impianti furono completamente distrutti dalle incursioni aeree ed il ripristino iniziò solo nel 1945 quando, nel settore meridionale del golfo, tra l'isola Manna e lo scoglio di Mezzo cammino, fu riattivato il primo stabilimento che occupava una superficie di circa 6 ha (SPANO, cit.). In breve intervallo di tempo sorsero nella zona a nord del porto altri parchi su 2,1 ha di superficie; un terzo stabilimento, che raggiunse 1,5 ha nel 1951, fu impiantato nei pressi dell'isola Manna, dopo un graduale assoggettamento a coltura dell'intero campo sfruttabile intorno all'isolotto.

Nel 1951 si aveva pertanto una superficie pari a 12,1 ha di parchi, mentre nel 1952 lo specchio marino interessato a vivai di mitili era pari a 13,3 ha.

L'economia

Da indagini condotte sul campo e da interviste fatte ad anziani mitilicoltori, sino agli anni 60 lo spazio coltivato rimase pressoché uguale, ma giunti a quel periodo, un fenomeno che deve essere preso in considerazione è la nascita dell'industria turistica in Sardegna, poiché proprio la costa galurese per prima ne è stata investita, e la rapida espansione del processo insediativo ha coinvolto sicuramente anche il comparto oggetto di questa indagine, come vedremo più avanti.

Infatti, tra il 1960 ed 1990 il settore subisce un incremento notevole: in quel trentennio sono stati destinati alla mitilicoltura oltre 150 ha di superficie, con una produzione di circa 25.000 q di mitili; attualmente essa occupa 223 ha, con una produzione di 40.000 q (Stabulario Socim).

Anteriormente al 1960 il consumo dei mitili in Sardegna rappresentava una percentuale assai bassa: dei 10-15.000 ql. prodotti, circa l'89% trovava sbocco nell'Italia peninsulare ed il restante 11% costituiva la quota media smerciata nell'isola.

Va precisato a questo proposito che la domanda dei mercati continentali viene soddisfatta solo in minima parte in quanto l'esportazione avviene in base alla produzione, che era nella misura del 10% nel 1984 ed ha raggiunto il 20% nel 1994.

I porti di destinazione sono quelli di Civitavecchia e di Napoli e da lì avviene la redistribuzione del prodotto.

Il mercato sardo, essendo sollecitato da un fabbisogno sempre maggiore ed in costante aumento, impone di contenere l'esportazione transmarina entro limiti inferiori (in percentuale) a quelli che si riscontravano prima della nascita dell'industria turistica. Anzi, si ha la necessità di importare il 20% del fabbisogno dalla Spagna e dal Portogallo, anche se i loro mitili sono differenti per varietà da quelli prodotti ad Olbia.

Alla distribuzione nell'isola si provvede attualmente mediante un servizio speciale di autotrasporti. Le quote maggiori vengono destinate ai mercati di Cagliari, Portotorres, Sassari ed Oristano, ma la maggiore richiesta viene dai nuovi e numerosi insediamenti turistici sorti lungo le coste della Gallura (Tab. 1).

Tab. 1. *Produzione ed esportazione (1920-1993).*

periodi	prod.media ql annui	esportazione continente ql.	%	consumo in Sardegna	%
1920-40	10.000	8.850	88,5%	1.150	11,5%
1946-50	6.724	4.640	69,5%	2.084	31%
1951	10.892	6.280	57,6%	4.612	42,4%
1952	6.911	2.052	29,6%	4.859	70,3%
1953	12.700	7.000	55,1%	5.700	44,9%
1960-70	*	*	*	*	*
1984	25.000	2.500	10%	22.500	90%
1993	41.000	8.000	20 %	32.000	80%

* mancano i dati

È ovvio che, con l'aumento della superficie destinata agli impianti, sia cresciuto il numero degli addetti occupati a tempo pieno, a cui deve aggiungersi un numero non quantificabile di stagionali utilizzati nei momenti di maggiore attività (Tab. 2).

Tab. 2. *Gli addetti (1920-1993).*

periodi	imprese n°	estensione ha	battelli n°	persone occup. tempo pieno	persone occup. parzialmente
1920-40	2	11	8	12	poche decine
1945	1	6	10	16	idem
1946	3	8,3	14	35	idem
1947-48	3	9,2	14	37	idem
1949	4	10,5	24	41	idem
1950-51	5	12,5	24	46	idem
1952	6	13,2	24	53	idem
1993	9	223	*	150	oltre 250

* mancano i dati

Note conclusive

Da questa breve analisi risulta evidente che la mitilicoltura ad Olbia, se pure non affonda le radici nella storia lontana, è un settore produttivo molto importante in campo regionale e nazionale. Poiché le richieste dei mercati sono in continua crescita, è auspicabile che essa possa subire ulteriore incremento, vista la qualità del prodotto e le opportunità di lavoro che offre in sede locale.

Ma, come è noto, le superfici occupate dagli impianti miticoli vengono sempre più coinvolte dalle esigenze del traffico portuale, il quale richiede spazi sempre più ampi per i nuovi banchinamenti. Questi apportano sostanziali mutamenti all'ecosistema marino, per cui è ragionevole pensare che esse possano subire notevole contrazione spaziale e produttiva, con conseguenze dannose in termini di produzione, di occupazione e di reddito.

D'altro canto, considerato lo sviluppo continuo della cementificazione turistica, non è facile individuare nell'isola altre aree nelle quali la morfologia costiera e le condizioni idrobiologiche del mare, nonché la cultura locale, consentano nuove prospettive di impianti.

Perciò è auspicabile che il settore miticolo venga attentamente considerato e valutato dai responsabili del futuro di Olbia, i quali debbono tener conto che anche la mitilicoltura è parte attiva e vitale della sua storia moderna; inoltre, essa è suscettibile di ulteriori valorizzazioni e, se incentivata, produrrà nuovi posti di lavoro, eviterà i costi che derivano dall'importazione e sarà in grado di soddisfare le crescenti richieste dei mercati regionali e nazionali. In tal modo anche questo particolare aspetto della cultura locale potrà conservare la sua funzione economica che permea una grossa fascia sociale olbiese, a cui garantisce lavoro e reddito.

BIBLIOGRAFIA

- E. ATZENI, *Aspetti e sviluppi culturali della prima età dei metalli in Sardegna*, in *Ichnusa, La Sardegna dalle origini all'Età classica*, Milano, Scheiwiller, 1981, pp. 22.
- AA. VV., *Studio Geo-Idrogeologico della Sardegna Settentrionale. 5. La provincia di Sassari*, in "Studi Sassaresi", sez. III, vol. XI, fasc. 7, Sassari, Gallizzi, 1973.
- A. BOSCOLO, *Aspetti della società e dell'economia in Sardegna nel Medioevo*, Sassari, Chiarella, 1979.
- M. BRIGAGLIA, *La geografia della Sardegna: una chiave di lettura*. In "La Sardegna" (a cura di M. Brigaglia), vol. I, Sett. geogr., Cagliari, Della Torre, 1982.
- A. CAPITANIO-G. PREMOSELLI, *Coste, porti e approdi della Sardegna*, Genova, Sager, 1972.
- F. GIORDO, *I comuni della provincia di Sassari*, Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura, Sassari, Gallizzi, 1971.
- M. LE LANNOU, *Pastori e contadini in Sardegna*, (a cura di M. Brigaglia), Cagliari, Della Torre, 1979.
- G. LILLIU, *Preistoria sarda e civiltà nuragica*. In "Il ponte", a. VII, n. 9, Firenze, 1951.
- G. LILLIU, *La Civiltà dei Sardi. Dal Neolitico all'Età dei nuraghi*. Torino, E.R.I., 1967.
- M. LO MONACO, *Segregazione ed ambienti insulari*. In "La programmazione in Sardegna", n° 70, luglio- agosto, 1978.
- P. MELONI, *La Sardegna romana*, Chiarella, Sassari, 1975.
- A. MORI-B. SPANO, *I porti della Sardegna*, in "Memorie di geografia economica", vol. IV, C.N.R., Napoli, 1952.
- J. PELLETIER, *Les réliefs de la Sardaigne*. "Memories et Documentes, Institut Etudes Rhotaniense", vol. XIII, Lyon, 1960.
- A. PAPURELLO, *Il profilo geografico di Tavolara (Sardegna)*. Ed. Sarda Fossataro, Cagliari, 1973.
- B. SPANO, *L'industria miticola ad Olbia (Sardegna)*, Inchiesta geografico-economica, estratto da "L'universo", rivista dell'I.G.M., anno XXXIV, n. 5 (settembre-ottobre), 1954.
- G. SOTGIU, *Sardi nelle legioni e nella flotta romana*, In "Athenaeum", XXXIX, 1961.
- G. TANDA, *Monte d'Accoddi, Tombe di Sassari*, in "Nuove testimonianze archeologiche della Sardegna centro settentrionale", Sassari, Dessì, 1976.
- A. TARAMELLI, *Guida al Museo nazionale di Cagliari*, S.T.S., Cagliari, 1914.

Carlo Pillai

Fonti per la storia di Olbia nel periodo sabaudo presenti nell'Archivio di Stato di Cagliari

Fra le difficoltà cui spesso va incontro lo studioso che voglia procedere a una ricostruzione esaustiva delle vicende storiche dei nostri centri medi e piccoli figura, non ultima, la sporadicità delle fonti, sparpagliate in una pluralità di archivi, da quelli ecclesiastici a quelli comunali, da quelli degli enti assistenziali o sanitari a quelli degli Uffici dello Stato.

Così se per la storia più recente di Olbia occorrerà senz'altro partire dall'archivio del Comune¹, dato che per il nostro ordinamento giuridico ogni ente autarchico territoriale è tenuto a conservare nel tempo il suo proprio archivio², per la storia religiosa locale occorrerà più propriamente la consultazione dell'archivio della Curia vescovile di Tempio e Ampurias, che comprende tutta l'area gallurese³. Dipendendo poi quest'ultima amministrativamente dalla provincia di Sassari, è chiaro che moltissimi dati dovrebbero emergere dall'Archivio di Stato della città capoluogo⁴. Basti solo pensare agli atti notarili che vi si conservano e ai Catasti.

Per i primi l'interesse sarà rivolto ai notai della Tappa di Tempio, che principia col 1683, oltre che agli atti dell'Ufficio di Insinuazione della stessa località, che partono dal 1738, anno in cui detti Uffici furono istituiti con R. Editto del 15 maggio. All'epoca la Tappa di Tempio comprendeva anche i comuni di Calanjanos, Terranova, Aggios, Luras, Bortigiadas e Nugues⁵. Per i Catasti risalgono all'epoca che ci interessa sia le mappe che i processi verbali di delimitazione dei terreni del Regio Corpo di Stato Maggiore

¹ I consigli comunitativi furono istituiti in Sardegna con Regio Editto del 24 settembre 1771 (ARCHIVIO DI STATO DI CAGLIARI, *Atti governativi e amministrativi*, Vol. 6, n. 319). Sul l'argomento si veda I. BIROCCHI e E.M. CAPRA, *L'istituzione dei consigli comunitativi in Sardegna*, in "Quaderni sardi di storia", n. 4, luglio 1983 - giugno 1984.

² Ai sensi dell'art. 30 della Legge 30 settembre 1963, n. 1409.

³ Le diocesi di Ampurias e Civita furono unite con bolla di Giulio II il 5 giugno 1506. Successivamente, divenuta Tempio città, Gregorio XVI nel 1839 la creava anche sede vescovile. Cfr. *L'organizzazione della Chiesa in Sardegna. 1971*, Edizioni del Collegium Mazzotti, Sassari 1971, p. 127.

⁴ Ogni capoluogo di provincia deve possedere un suo proprio Archivio di Stato ai sensi dell'art. 3 della L. 30 settembre 1963 più sopra citata.

⁵ Il regio Editto istitutivo delle Tappe di insinuazione sta in ARCHIVIO DI STATO DI CAGLIARI, *Atti governativi e amministrativi*, Vol. 2, nn. 110 e 111.

Generale, un insieme di rilevazioni effettuate nell'isola prima dell'Unità d'Italia ad opera del cap. Carlo De Candia e del Lamarmora⁶.

Ma fra gli archivi contenenti materiale documentario riguardante la storia di Olbia (come s'è già visto il nome era allora Terranova) non poteva essere assente l'Archivio di Stato di Cagliari, il quale, conservando le carte prodotte dalle magistrature centrali del vecchio regno di Sardegna, che abbracciava conseguentemente l'intera isola, fornisce dati del più grande interesse e puntualità i re subalpini desiderassero essere informati di ciò che capitava persino negli angoli più remoti delle loro terre.

È proprio alla luce di questa politica accentratrice che possiamo ricavare notizie relative in pratica a tutti i centri abitati della Sardegna dalla fitta corrispondenza che i viceré sedenti in Cagliari intrattenevano sia con la Corte di Torino, sia con gli ecclesiastici, i governatori militari, le minori autorità dislocate nel territorio, come pure con privati cittadini, che inviavano loro suppliche e istanze sui più vari argomenti. Di tutto ciò abbiamo traccia nell'archivio cagliaritano, precisamente nel fondo *Segreteria di Stato e di Guerra*, l'Ufficio appunto del viceré, diviso in due grosse serie, la prima composta massimamente dai Dispacci in arrivo e in partenza, promemoria e decreti viceregi, la seconda invece da pratiche diverse, divise in 15 Categorie, essendo la 16^a data dagli Atti governativi e amministrativi e atti normativi in genere. Inutile dire che queste suddivisioni risultano di molta utilità per lo studioso, che in certi casi trova riferimenti puntuali ai temi di suo interesse⁷.

Così nella Categ. 3 – Affari interni, esattamente nel Vol. 412, c'è un fascicolo che si riferisce al Consiglio Comunitativo di Terranova; altri fascicoli nella Categ. 12 – Chiudende e Feudi, al Vol. 1606, che tratta delle chiudende della provincia di Tempio, che annoverava anche Terranova, e al Vol. 1634 – Abolizione dei feudi, Marchesato di Terranova. Nella Categ. 10 – Lavori Pubblici, abbiamo invece al Vol. 1403 un fascicolo di Strade e ponti comunali.

A parte questi riferimenti diretti, altri se ne possono aggiungere, seppure rintracciabili con minor immediatezza. Si prenda come esempio la Categ. 4 – Materie ecclesiastiche, dove una mia indagine a campione non ha mancato di dare qualche risposta. Dei tre Voll. 566, 567, 568, Affari ecclesiasti-

⁶ Per il materiale documentario giacente presso l'Archivio di Stato di Sassari rinvio alla voce "Sassari" comparsa nel Vol. IV della Guida Generale degli Archivi di Stato Italiano, a cura di A.L. Tilocca Segreti, pubblicata dal Ministero per i Beni culturali e ambientali, Ufficio centrale per i Beni archivistici, Roma 1994.

⁷ Indispensabile il ricorso all'*Inventario della R. Segreteria di Stato e di Guerra del Regno di Sardegna (1720-1848)*, curato da F. Loddo Canepa, Roma 1934.

ci in genere – Diocesi unite d’Ampurias e Civita, ho consultato gli ultimi due, anni 1782-1824 e 1825-1847 rispettivamente. Nel Vol. 567 ho reperito un’interessante relazione della visita pastorale svolta a Terranova il 4 maggio 1786 dal vescovo Don Michele Pes, che mettendo in evidenza “le continue dissensioni, odj e vendette che si sono impossessati di quei abitanti ha cercato di porvi rimedio con la nomina di un nuovo parroco “capace e zelante”, in sostituzione del precedente, malato, col fine precipuo di inculcar loro “la pace e la tranquillità pubblica, la frequenza dei Sacramenti e il Santo timor di Dio”, ma malinconicamente ha dovuto concludere: “credo che sarà indarno, per la loro innata malvagità che sempre più serpeggia”.

Nel Vol. 568 abbiamo due pratiche, una del 15 novembre 1825 concernente il trasferimento del parroco di Terranova a S. Teresa, l’altra del 25 giugno 1826 sull’esigenza di nomina a curato del P. Gioachino Asara, lettore e predicatore dei Minori osservanti di Tempio, che vi andrebbe “volentieri”, se non si trovasse ostacolo nel suo superiore, il P. Provinciale Fra Valentino, “che si resiste col pretesto del clima insalubre”.

Il Vol. 497 – Nuove chiese, restaurazione delle medesime; Diocesi di Ampurias e Civita dal 1781 al 1847, pur consultato, ha dato esito negativo.

Da questi primi documenti già si incominciano a intravedere i più gravi problemi che angustiavano il comune gallurese circa due secoli fa: intemperie (ossia malaria), turbolenze, causate anche dalle vendette, contrabbandi.

Tutta la materia dell’ordine pubblico può essere approfondita consultando le 78 cartelle degli Affari criminali in genere – Categ. 5, Giustizia e Grazia, dal Vol. 710 al 787, anni 1730-1848. Dal Vol. 711 è emersa ad esempio una relazione di Don Giovanni Valentino indirizzata al viceré sui *bandedados* galluresi, in cui Terranova viene annoverata fra le località di imbarco dei contrabbandieri (Documento n. 881). Un’opportuna integrazione può essere rappresentata dalle 9 cartelle di Provvedimenti governativi per garantire la pubblica sicurezza, Categ. 3 – Affari interni, dal Vol. 127 al Vol. 135, anni 1795-1848. Interessante la notizia contenuta nell’ultimo di questi volumi sull’*attrupamento* di popolani in Terranova contro l’introduzione del sistema metrico-decimale (24 settembre 1848).

Ma Olbia era nota, più in positivo, anche per le attività connesse col sale e col porto. La documentazione concernente le saline è stata proficuamente utilizzata da Stefano Pira per l’articolo *Terranova: i pastori e il sale nel XVIII*, comparso nel n. 4 del “Bollettino bibliografico della Sardegna”, Cagliari 1985.

Per tutte le attività connesse col porto occorrerà invece rivolgere l’attenzione alla Categ. 8 – Marina. Una prima esplorazione effettuata ha dato esito positivo; ad esempio nei due volumi di *Naufragi*, il 1194 e 1195. Nel primo, anni 1745-1831, figura una pratica concernente “l’irregolarità commessa dal ricevitore di Terranova riguardo alle merci salvate dal medesi-

mo” (18 maggio 1825). Si trattava del naufragio della bombarda *La Sacra famiglia* del capitano G.B. Simonetti proveniente da Marsiglia e naufragata nei mari adiacenti al porto. Nel Vol. 1195, anni 1832-1848, abbiamo da una parte il naufragio di un brigantino nazionale avvenuto nel golfo degli Aranci nella notte del 6 dicembre 1845, ma dall'altra anche dei salvataggi, sia di navi – la tartana *S. Maria Maddalena* ad opera di Paolo Degortis e tre suoi compagni presso la Coda di cavallo nel luglio 1846 – sia di persone che stavano per annegare nelle acque di Longosardo il 7 dicembre 1846 – fra i salvati la moglie del cav. Galea, maggiore di piazza a Terranova.

Buoni risultati anche dalla serie di volumi *Movimenti dei legni mercantili nei porti dell'isola*. Essi vanno dal 1197 al 1211 e dall'anno 1790 al 1848. Così nel Vol. 1197 (1790-1821) ricaviamo alla *Relazione dei bastimenti* nel porto di Terranova del luglio 1785 che vi approdarono i patroni francesi Stefano Ciacarelli e Francesco Bidoli, ambedue provenienti da Marsiglia e con un carico di merci destinate a Tempio.

Dati provengono altresì dal *Magistrato di sanità*, Voll. 1217-1252, anni 1720-1848. Nel Vol. 1218 (1784-1801) trovasi una comunicazione del console francese a Cagliari del 13 giugno 1785 che chiarisce i motivi che hanno indotto gli Intendenti di sanità di Marsiglia a mettere sotto osservazione la Sardegna “per l'imprudenza di alcuni pastori che han voluto comunicare nella rada di Terranova con un bastimento proveniente da Tunisi”. Nel Vol. 1219 (1802-1812) abbiamo una pratica relativa allo sbarco a Terranova di alcuni turchi, che “essendo da 11 mesi schiavi in un paese non sospetto (regno di Napoli), devono esser considerati come napoletani” (15 aprile 1802).

Da un verbale del Magistrato di Sanità del 21 dicembre 1804 sappiamo che si impose ai terranovesi un cordone sanitario “per comunicazioni avute con un corsale inglese”, mentre il 4 gennaio 1805 si rincarò la dose prescrivendo l'arresto di chiunque fra gli abitanti si fosse recato a bordo di detta nave. Il 16 agosto 1805 venne stabilito di far scontare in loco al patrono Gabriele Copolo i 21 giorni di contumacia prescrittigli “non potendo recarsi col suo pinco in alcuno dei porti abilitati”.

Il 26 dicembre 1804 si decise di togliere la quarantena a due case di Tempio, quelle di G.B. Casabianca e Michele Pisano, considerato che i due terranovesi che vi si erano recati dovevano “reputarsi d'una contumacia remota”.

Ancora nello stesso Vol. 1219 trovasi poi un'istanza di Antonio Bardanzellu, del luogo, che aspirava a ricoprire il posto di deputato di sanità, resosi vacante per la morte di Simone Spanu, tenuto conto del fatto che già esercitava quest'impiego “interinalmente”.

A margine di questa problematica legata ai traffici marittimi si può vedere un processo formatosi per l'insulto fatto da un capitano corsaro

inglese ai due patroni corsi Antonio Carusci e Antonio Boccognano nel porto Vitello, ad opera della locale giudicatura nel 1797 (Segreteria di Stato, II serie, Vol. 1882). Chi si interessa di Istruzione pubblica non mancherà di consultare nell'ambito dell'apposita Categoria, la 6.a, il Vol. 848, Scuole elementari della provincia di Tempio (1824-1848), dove alcune pratiche concernono Terranova. Si vedano: in data 13 ottobre 1827 un parere dell'Intendenza Generale sull'imminente apertura delle scuole normali; in data 19 settembre 1848 una controversia tra il parroco e il precettore. In più vi sono alcuni quadri statistici, ad es. quelli del 1829 e dei 1841, relativi alle spese per il sostentamento degli insegnanti.

Possono completare il quadro della vita della comunità le 49 cartelle dei *Monti frumentari e di soccorso* (Categ. 5 – Agricoltura, Industria e Commercio), Voll. 1330-1378, dal 1758 al 1848, dato che questo caratteristico Istituto di credito della nostra vecchia agricoltura era presente anche in Gallura. Bisogna precisare a questo proposito che questa documentazione deve essere messa in relazione con quella contenuta nel fondo *Censurato Generale*, che espressamente tratta della materia, con ben 353 pezzi, dal 1762 al 1851.

Utili potrebbero rivelarsi anche le carte di un altro Istituto tipico della Sardegna, il barracellato. Trattasi di 66 cartelle incluse nella Categ. 14 – Miscellanea, dal Vol. 1920 al 1986 per gli anni 1724-1848.

Ovviamente l'intera II serie della Segreteria di Stato è correlata strettamente con la I, quella composta, come s'è detto, dai dispacci, almeno prevalentemente, provenienti dall'Ufficio del viceré. Un'indagine a campione ha dato risultati incoraggianti. Ecco quanto emerso ad es. dal carteggio tenuto con l'interno dell'isola per gli affari di guerra e marina, Voll. dal 474 al 500, anni 1760-1824. Si son visti i seguenti volumi:

475 (dal 2.12.1772 all'1.2.1779):

- c. 119 v. Nota del 28.6.1776 indirizzata al Cav. Matton comandante dello Schooner, La Maddalena.
Lo si invita a prestare particolare attenzione alle coralline, "le quali avrà sentito essere approdate in Terranova" nel caso in cui con la scusa della pesca vogliano invece effettuare dei contrabbandi. Ribadisce poi il diritto loro di essere approvvigionate, "pagati però i soliti diritti".
- c. 257 v. Nota del 21.8.1778 indirizzata al Cav. Di Foncenex.
Lo si invita a dare "una salutare e seria ammonizione" agli abitanti di Terranova, ma in particolare a Pietro Satta, che si erano resistiti "a condurre il noto sale". Aggiunge infine, tranquillizzandolo, che non si è avuta nessuna notizia di barbareschi.

476 (dal 2.2.1779 al 28.11.1783):

- c. 124 Nota del 21.12.1782 indirizzata al Sig. De Nobili a La Maddalena. Lo informa delle disposizioni assunte dal Magistrato di Sanità in merito alla custodia cui devono sottoporsi gli 11 turchi salvatisi in occasione del naufragio del felucone barbaresco e ora agli arresti in Terranova. Per ciò che riguarda l'eventuale salvataggio degli avanzi del bastimento dovrà esserne informato il R. Patrimonio.
- c. 196 v. Nota del 28.2.1783 indirizzata al comandante della Maddalena. Approva le disposizioni datesi "sia per far raddobbare le R. Gondole che per la spedizione fattasene a Terranova e a Porto Torres".

477 (dal 29.11. 1783 al 3.7.1789):

- c. 4 Nota del 5.12.1783 indirizzata al Sig. Decize, Tempio. In merito alle vicende del disertore dei dragoni della compagnia Raiberti arrestato a Terranova e che i villici del luogo si rifiutavano di trasportare alle carceri di Tempio, precisa che per legge erano tenuti a farlo, e di fatti il podestà terranovese ha già ricevuto l'ordine in tal senso, ma seguendo il buon senso è tenuto conto che erano in corso i lavori di semina, poco sarebbe costato al Distaccamento dei dragoni di Tempio prendere l'iniziativa di procedere alla traduzione per contro proprio.
- c. 4 v. Nota del 5.12.1783 indirizzata al Cav. Matton, La Maddalena, Ne approva la condotta in merito soprattutto alla sua partenza da Terranova in direzione delle isole intermedie, al fine di un maggior controllo dei contrabbandieri.
- c. 5 v. Nota del 12.12.1783 indirizzata al Sig. Decize, Tempio. Lo invita a far rimborsare il Delegato di giustizia di Terranova di quanto spese per il trasporto del disertore dei dragoni a Tempio. "Sui replicati riscontri avuti, che nella suddetta villa vi sieno diversi malviventi, che perturbano gravemente la quiete di quel pubblico, ho perciò risolto di stabilirvi un distaccamento di quattro dragoni comandati da un brigadiere per metter loro qualche contegno". Pertanto lo invita a dar esecuzione all'ordine e a tener della paglia, che i terranovesi erano tenuti a versare al distaccamento di Tempio.
- c. 11 v. Nota del 17.12.1783 indirizzata allo stesso Sig. Decize. "Venendomi con questo corriere dal podestà di Terranova rappresentato che non sarebbe quella comunità in grado di provveder la paglia necessaria pel mantenimento dei cavalli del distaccamento che erasi pensato di far passare colà, sospenderà perciò V.S. molto Ill. di eseguire a tal riguardo quanto significai colla mia precedente".

- c. 12 v. Nota del 2.1.1784 indirizzata allo stesso Sig. Decize. Nonostante le rimostranze del Consiglio comunitativo di Terranova, specifica di non aver ancora rinunciato alla primitiva idea di stanziarvi, almeno provvisoriamente, un distaccamento di dragoni.
- c. 15 v. Nota del 16.11.1784 indirizzata allo stesso Sig. Decize. Ne approva la condotta tenuta nei confronti del delegato di giustizia di Terranova, resta infatti inteso che deve essere costantemente informato dell'uso della truppa che questi intende fare.
- c. 70 Nota del 27.8.1784 indirizzata al Sig. Vassallo Lunel, La Maddalena. "Non mi è parsa soverchia l'inquietudine che ha dimostrato il villaggio di Terranova per l'approdamento del divisatomi legno raguso al Capo Figari, tosto che il medesimo procedeva dalla Barberia, e mi compiaccio ch'ella abbia potuto facilmente ottenere dal capitano d'esso legno rimetter alla vela pel suo destino. Mi soddisfa di sentir confermati dal medesimo capitano i danni sofferti dal leuto barbaresco, cui Ella ha dato caccia".
- c. 104 Nota del 14.1.1785 indirizzata al Sig. Cav. Lunel, La Maddalena. Ne approva il comportamento in merito alle operazioni eseguite in seguito al naufragio di "una polacca francese procedente da Biserta carica di grano e altri generi". Si augura che anche in relazione al salvataggio "il tutto si opererà colle dovute cautele", restando inteso che "tutti gli effetti del bastimento spettano a chi vi ha interesse, senza che cosa alcuna appartenga al Patrimonio regio"; "per cui resta autorizzato il vice console di Francia a far le dovute istanze".
- c. 104 v. Nota del 14.1.1785 indirizzata al Cav. Cerutti, La Maddalena. Dà atto della partecipazione dei maddalenini alle operazioni di salvataggio della polacca francese naufragata nei mari di Terranova. "I tempi devono esser stati eccessivamente burrascosi sugli ultimi di dicembre, mentre intendo che anche in poca distanza da Bonifacio siasi persa altra nave francese procedente da Tunisi e carica di grano, con essersi però salvato tutto l'equipaggio".
- c. 105 v. Nota del 21.1.1785 indirizzata allo stesso Cav. Cerutti. Si prende atto del rientro degli isolani che si erano recati in Terranova per dar soccorso alla nota polacca francese che ha ivi naufragato.
- c. 118 Nota del 18.2.1785 indirizzata al Barone della Rochette, Tempio. Esterna tutto il proprio compiacimento per il Delegato di giustizia Dr. Floris Cano, il quale, fra l'altro, "ha opportunamente approfittato del Distaccamento inviato a Terranova per costringere quel sindaco a pagar la tangente che la Comunità deve per l'impresa della carne per codesto distaccamento".

- c. 137 Nota del 6.5.1785 indirizzata allo stesso Barone.
Dispone "di far prendere il verde ai cavalli del distaccamento di Terranova, salvo che vi fosse pericolo d'intemperie nel qual caso potrà intendersela con quel podestà per veder di far mangiar l'erba ai cavalli d'esso distaccamento nella stessa villa verso il 25 di questo mese".
- c. 186 v. Nota del 4.11.1785 indirizzata al Sig. Vassallo d'Arcoliere, La Maddalena.
"I favorevoli riscontri, che mi son pervenuti d'essere cessata in Tunisi la peste, mi hanno determinato a sopprimere 4 delle gondole armate, lasciandone però sussistere 2, una delle quali dovrà stazionare a Terranova. La medesima sarà comandata da Antonio Tanca".
- c. 192 v. Nota del 2.12.1785 indirizzata alla stessa persona.
"Suppongo che la gondola destinata a stazionare a Terranova sarà già passata sul posto".
- c. 230 v. Nota del 21.4.1786 indirizzata al Cav. Camurati.
"Non può aver prodotto che buon effetto la di lei trasferta in Terranova, perché quei villici poco rispettano l'ordinaria giustizia e gli ordini superiori. Non è poco che si siano risolti a contribuire li 20 cantara di paglia". Non sarebbe male prevedere anche per il futuro ulteriori invii di truppa, "ove le circostanze lo persuadano e la stagione lo comporti".
- c. 234 v. Nota del 5.5.1786 indirizzata al Cav. Camurati, Tempio.
In relazione all'invio di un distaccamento a spese della Comunità di Terranova, renitente "alla somministranza della paglia", definisca le questioni contabili col locale Delegato di giustizia.
- c. 242 Nota dell'8.6.1786 indirizzata alla stessa persona.
Vi si trattano questioni analoghe alla nota precedente.
- c. 272 Nota del 15.9.1786 indirizzata alla stessa persona.
"Benché il podestà di Terranova mi pervenga d'aver fatto le sue rimostranze a lei sull'ostinata resistenza di quei villici nel condurre la paglia e nell'escavazione del sale, tuttavia le comunico la qui unita di lui lettera pel caso che senza pericolo d'intemperie Ella stimasse di spedire colà un qualche picciolo distaccamento".
- c. 401 v. Nota del 5.12.1788 indirizzata al comandante della *Beata Margherita*, La Maddalena.
Prende atto della sua partenza, "in seguito agli avvisi ricevuti dal podestà di Terranova per spedire il Furet a prendere un prigioniero".
- c. 434 v. Nota del 3.7.1789 indirizzata allo stesso.
Gli manifesta tutto il suo compiacimento per la preda "fatta dai regi legni sotto i di lei ordini d'uno scampavia tunisino equipaggiato di 17 uomini.

Io trasmetto la di lei relazione alla Corte, persuaso che S.M. si degnerà far merito di questa nuova riprova del di lei zelo”.

Di un certo interesse risulta poi il carteggio viceregio con diverse persone dell'isola, dal Vol. 912 al Vol. 1107, dei quali alcuni muniti di un indice delle persone e divisi per paesi. Ecco il risultato di una mia indagine a campione:

Vol. 942, dal 2.1. al 30.12.1742. Negativo.

Vol. 943, dal 12.1 al 30.12.1743. Negativo.

Vol. 944, dal 1.1. al 31.12.1744:

c. 533 Nota del 17.12.1744.

Si invita il notaio Juan Santus Usay a riunire la Giunta di Terranova perché, stabilendosi il trasferimento della sede vescovile da Civita a Tempio, la comunità di Terranova, essendo interessata per la presenza della cattedrale di San Simeone, possa manifestare il proprio parere.

Vol. 986, dal 1.1. al 31.12.1783:

c. 143 Nota del 30.3.1783 indirizzata al podestà Simone Spanu.

Approva “la sollecitudine dimostrata nella costruzione degli atti per verificare l'omicidio di Pietro Fiore”. Invita “prima d'ogni cosa ad accertare legittimamente il corpo del delitto e proseguire gli atti per rintracciare i delinquenti e non omettere tutto il possibile per procurarne l'arresto”.

c. 190 v. Nota del 6.5.1783 indirizzata allo stesso.

“Occorrendo alcune volte che le gondole del dispaccio non possono attraversare le Bocche di Bonifacio dirette a Porto Torres, siano costrette a prender terra in codesto litorale. In tal caso bisognerà far condurre a Tempio la valigia di terraferma con un corriere che ne sarà compensato al prezzo solito”.

c. 296 v. Nota dell'11.7.1783 indirizzata allo stesso.

“Se vi risultano legittimi indizi della colpevolezza di Luca Fiore di Berquidda per crederlo autore dell'omicidio di Giacomo Spanu accaduto il 26 scad. giugno in codesto territorio, ne praticerete l'arresto in mio nome”.

c. 507 Nota del 24.10.1783 indirizzata allo stesso.

Comunica che il comandante della r. mezza galera, la *S. Barbara*, ha avuto l'ordine di prendere a bordo per essere destinati agli ergastoli i 7

schiavi turchi che hanno fatto naufragio nei litorali adiacenti; ordina quindi che non venga fatta alcuna difficoltà a consegnarli.

- c. 554 Nota del 20.11.1783 indirizzata allo stesso.
Informa del ritardo della mezza galera destinata a prelevare i turchi di cui s'è trattato nella nota precedente. Alle spese del loro mantenimento provvederà il comandante provvisoriale di Sassari.
- c. 590 v. Nota del 5.12.1783 indirizzata allo stesso.
Conferma l'imbarco dei 7 barbareschi. "In merito al richiesto distacco-mento" si riserva di prendere una decisione, non prima di conoscere se "costi vi sia fondo di paglia pel caso che si stimasse di spedirvi dei dra-goni".
- c. 600 v. Nota del 12.12.1783 indirizzata allo stesso.
Ancora in merito al richiesto distaccoamento.
- c. 610 Nota del 19.12.1783 indirizzata allo stesso.
Si riparla del richiesto distaccoamento. Si dichiara poi dispiaciuto perché nessuno "ha voluto concorrere per dar attacco alla galeotta barbaresca. Non dovevate contentarvi d'animare ma bensì di precettare gente e specialmente i miliziani, con sottoporre poi i renitenti alla penale, che in mio nome dovevate comminar loro".
- c. 625 Nota del 31.12.1783 indirizzata allo stesso.
Si tratta di abusi commessi nella vendita della carne e del pesce.
- c. 624 v. Stessa data e stesso oggetto, ma indirizzato al Consiglio comunitativo di Terranova.
- c. 931 Nota del 29.8.1783 indirizzata al Sindaco e consiglieri di Terranova.
Per ciò che concerne la richiesta di costruzione delle carceri, invia in proposito un Pro memoria del podatario del ducato di Mandas per essere esaminato e ritrasmesso con le osservazioni.
- c. 145 v. Nota del 4.4.1783 indirizzata al Deputato di Sanità di Terranova Simone Spanu.
A seguito di lamentele del console di S.M. a Livorno in merito a gravi abusi che si commettono a danno della pubblica salute dai bastimenti che sovente vanno ad ancorarsi all'isola di Tavolara, lo si invita a una più stretta sorveglianza.
- c. 171 Nota del 24.4.1783 indirizzata allo stesso.
Nel mentre attende riscontro alla nota precedente, lo autorizza ad avvalersi anche di collaboratori nella sorveglianza dei litorali.

- c. 477 v. Nota del 10.10.1783 indirizzata allo stesso.
Assicura ricezione della notizia dell'arresto di 7 barbareschi, sbarcati da una tartana carica di legna, rimasta incagliata sul litorale. Dà disposizioni in merito alla loro custodia e quarantena.

Vol. 977, dal 1.1. al 31.12.1784.

- c. 4 Nota del 1.1.1784 indirizzata al Podestà di Terranova.
Chiede dati più precisi in merito ad una causa che dovrebbe vertere nanti la Real Governazione di Sassari e concernere un certo Giuseppe Maria Sanna di Buddusò.
- c. 5 Nota del 2.1.1784 indirizzata al sindaco di Terranova.
"Avendo divisato di inviare per giusti fini che interessano la pubblica sicurezza e tranquillità di codesta villa un distacco di de' Dragoni, acquarterati in Tempo", manifesta il suo stupore per l'ostilità del Consiglio.
- c. 5 v. Nota della stessa data comunicante come si stiano vagliando le notizie ricevute sul conto del podestà.
- c. 6 v. Nota della stessa data indirizzata al podestà.
Previene che "dato che il distacco inviato dovrà restarvi almeno fino al venturo febbraio, occorrerà predisporre le cose per il suo acquarteramento e mantenimento". Si invita ad utilizzarlo per l'arresto dei malviventi "con quella moderazione che richiedono le cose di giustizia".
- c. 47 Nota del 22.1.1784 indirizzata alla stessa persona.
Tratta della 'dirama' (imposta) per le strade e i ponti, nonché degli abusi nella vendita della carne e del pesce.
- c. 47 v. Nota della stessa data indirizzata al Consiglio comunitativo.
Tratta del progetto di costruzione delle carceri.
- c. 80 v. Nota del 12.2.1784 indirizzata all'Ufficiale di giustizia.
Si conferma per gli ecclesiastici l'obbligo del pagamento della tangente del r. donativo.
- c. 81 v. Nota del 13.2.1784 indirizzata al Sindaco e consiglieri.
Tratta della provvista della carne per la beccheria e per il distacco di delle doglianze contro il podestà.
- c. 86 Nota della stessa data indirizzata al podestà.
Tratta delle spese fatte per il mantenimento dei 7 barbareschi, della provvista del bestiame per Cagliari e degli abusi nella vendita della carne.

- c. 135 Nota del 12.3.1784 indirizzata al Consiglio.
Gli si ribadisce l'ordine di contribuzione della carne per la truppa stanziata a Tempio.
- c. 235 Nota del 29.4.1784 indirizzata al podestà.
Si tratta della scavazione e trasporto del sale.
- c. 248 Nota del 3.5.1784 indirizzata allo stesso.
Comunica l'invio di un distaccamento di sei dragoni e un brigadiere.
- c. 306 Nota del 27.5.1784 indirizzata allo stesso.
Tratta dell'obbligo degli abitanti a condurre il sale.
- c. 307 Nota del 27.5.1784 indirizzata al Consiglio.
Tratta dello stesso argomento della nota precedente.
- c. 499 Nota del 2.9.1784. Stesso indirizzo e stesso oggetto.
- c. 439 Nota dell'1.8.1784 indirizzata al podestà.
Tratta dell'obbligo dei villici all'escavazione del sale.
- c. 492 Nota del 27.8.1784. Stesso indirizzo e stesso oggetto.
- c. 443 v. Nota del 5.8.1784 indirizzata al podestà.
Lamenta l'abuso invalso di non accettare le doppie di Savoia al valore portato nella tariffa.
- c. 508 v. Nota del 3.9.1784 indirizzata allo stesso.
Lo invita a proseguire con maggiore sollecitudine gli atti per l'omicidio di Luca Piccone e Giacomo Fresi.
- c. 65 v. Nota del 3.2.1784 indirizzata al consigliere Giuseppe Spano.
Gli notifica l'impossibilità di esimerlo dal compito di consigliere.

Vol. 978, dal 1.1. al 31.12.1786:

- c. 20 v. Nota del 13.1.1786 indirizzata al podestà Simone Spanu.
Gli comunica l'impossibilità d'accordargli il richiesto ausilio della truppa. "Riguardo poi alle emergenze che vi interessano in qualità di deputato di sanità avrete costà la gondola di osservazione che può esservi di molto aiuto".
- c. 57 Nota del 27.1.1786 indirizzata allo stesso.
Dopo aver trattato ancora del "bisogno di truppa", specifica l'obbligo per i consiglieri comunali a ricoprire le cariche.

- c. 124 v. Nota del 10.3.1786 indirizzata allo stesso.
Tratta della penuria di grano.
- c. 134 Nota del 17.3.1786 indirizzata allo stesso.
Tratta della scandalosa grassazione ed omicidio di Giomaria Verre di Tempio.
- c. 205 Nota del 5.5.1786 indirizzata al Sindaco e ai consiglieri.
Rimprovera “la scandalosa negligenza sinora dimostrata per parte di codesto comune nel procurare la verificaione della barbara grassazione seguita in codesto territorio a pregiudizio dell’infelice Giomaria Verre”.
- c. 279 Nota del 30.6.1786 indirizzata agli stessi.
Tratta della contribuzione per la paglia e per strade e ponti.
- c. 339 Nota del 15.8.1786 indirizzata al podestà.
Dà disposizioni riguardo ai tartanotti delle speronare.
- c. 347 Nota del 22.8.1786 indirizzata allo stesso.
Dà disposizioni riguardo alle vetture per il trasporto della paglia.
- c. 372 Nota del 15.9.1786 indirizzata allo stesso.
Dà disposizioni riguardo “ai renitenti nel contribuir la paglia e nell’escavazione del sale”. Si compiace che la notizia dell’avvistamento d’una galeotta barbaresca sia stata comunicata al comandante della *S. Barbara*.
- c. 403 v. Nota del 20.10.1786 indirizzata allo stesso.
Dà disposizioni onde si informi il pubblico che il cambio delle doppie di Savoia da vecchie in nuove scade questo mese.
- c. 406 Nota del 24.10.1786 indirizzata allo stesso.
Tratta del sale speditosi dal marchese di Villamarina “per provvista del suo magazzino”.
- c. 406 v. Nota della stessa data e avente lo stesso oggetto diretta al Consiglio comunitativo.
- c. 408 Nota del 27.10.1786 avente lo stesso oggetto.
- c. 457 Nota del 15.12.1786 avente lo stesso oggetto.
- c. 443 Nota dell’8.12.1786 indirizzata al Consiglio comunitativo.
Precisa che i ministri patrimoniali non sono esenti dal R. Donativo.
- c. 448 v. Nota dell’8.12.1786 indirizzata al podestà.
Dispone che chieda la restituzione delle pratiche riguardanti l’impiego di deputato di sanità al precedente titolare.

- c. 466 Nota del 22.12.1786. Stesso oggetto trattato.
- c. 448 v. Nota dell'8.12.1786 indirizzata allo stesso.
Tratta delle spese fatte dallo scaduto podestà per le gondole armate.
Dà atto dell'arrivo dei bastimenti che hanno trasportato il sale.
- c. 59 Nota del 27.1.1786 indirizzata ai Deputati di Sanità di Oristano e Terranova.
"Coi recenti riscontri pervenutimi da Tunisi, essendo sempre più assicurato di essere colà ed in Tripoli cessato il contagio, ho determinato di sopprimere la gondola armata stazionata in codesto porto, epperò farete subito recapitare al patrone di essa la qui unita, affinché parta subito per ritornare in questa capitale o alla Maddalena ed esservi disarmata".
- c. 59 Stesso ordine al patrone della gondola armata.
- c. 289 Nota dell'11.7.1786 indirizzata ai Deputati di Sanità di Terranova e Tortolì.
Dato il contagio nelle coste di Barberia, ordina di ripristinare le ronde marittime.
- c. 322 Nota del 3.8.1786. Stesso oggetto trattato.
- c. 421 v. Nota del 10.11.1786 indirizzata al patrone Gennaro Monti.
"Convenendo che l'Ufficio di deputato di sanità sia in codesta villa annesso a quello di podestà, scrivo al già deputato di rimettere in tutte le scritture al nuovo cui d'or in avanti vi indirizzerete".
- c. 422 v. Nota del 10.11.1786 indirizzata a Simone Spanu, podestà scaduto.
Lo rimprovera per le sue lagnanze essendo lecito al barone nominare e cambiare per ministri chi più gli piace.
A Pietro Spano Satta nuovo podestà comunica il gradimento per la nomina.
- c. 448 v. Nota dell'8.12.1786 indirizzata a Pietro Spano.
Precisa che per nessun motivo il podestà scaduto poteva trattenersi le scritture concernenti l'impiego di Deputato di Sanità.

Vol. 979, dal 1.1 al 31.12.1787

- c. 86 v. Nota del 22.2.1787 indirizzata al Sindaco e consiglieri.
Precisa che i ministri patrimoniali devono pagare i donativi.
- c. 99 Nota del 2.3.1787 indirizzata al Podestà.
Chiede spiegazioni sull'esonero dall'incarico di un consigliere.

- c. 111 Nota del 9.3.1787 indirizzata allo stesso.
Accusa ricevuta degli atti istruiti a seguito del naufragio della polacca imperiale *La generosità*.
- c. 141 Nota del 29.3.1787 indirizzata allo stesso.
Tratta della corretta nomina a sindaco del Manuritta al posto del consigliere Manca.
- c. 143 v. Nota del 30.3.1787 diretta allo stesso.
Tratta dello sbarco di varie merci dalla tartana francese *La vergine di Monteallegro* e delle differenze insorte tra il patrono Giuseppe Lantieri di Bonifacio e il destinatario delle merci Nicolao Soggiu di Tempio.
- c. 184 v. Nota del 4.5.1787 sullo stesso oggetto.
- c. 144 v. Nota del 30.3.1787 diretta allo stesso.
Prende atto dell'arresto dei fratelli Bassu di Calangianus "ove siano veramente soggetti perniciosi alla pubblica tranquillità" e se ne ordina la traduzione alle carceri baronali di Tempio.
- c. 158 v. Nota del 13.4.1787 diretta allo stesso.
Accusa ricevuta della partenza per Serpentara del patrono Giuseppe Pintu ed "eccita lo zelo" per l'arresto degli autori del delitto a danno di Michele Mossa pastore di Calangianus.
- c. 188 Nota del 10.5.1787 diretta allo stesso.
Invita a stare all'erta per una galeotta barbaresca che è stata segnalata al largo di Teulada.
- c. 208 v. Nota del 22.5.1787 diretta allo stesso.
Tratta delle somme anticipate dal sacerdote Giorgio Scano di Luras per il mantenimento di uno spurio.
- c. 256 Nota del 28.6.1787 sullo stesso oggetto.
- c. 501 v. Nota del 14.12.1787 sullo stesso oggetto.
- c. 259 v. Nota del 6.7.1787 diretta al Podestà.
Sollecita l'arresto di un soldato "disertato dalla gondola del patron Pinto".
- c. 260 v. Stessa data.
Tratta dell'omicidio di Gasparo Fanti. Specifica che Raimondo Canu è obbligato a servire da capitano dei barracelli.
- c. 287 v. Nota del 27.7.1787 diretta allo stesso.

Avverte dell'avvistamento di un legno barbaresco nelle spiagge di Orosei.

- c. 310 v. Nota del 10.8.1787 diretta allo stesso.
Preavvisa dell'invio di due lettere per i patroni Tanca e Monti.
- c. 357 Nota del 7.9.1787 diretta allo stesso.
Tratta dell'omicidio di Michele Mossa di Calangianus.
- c. 384 v. Nota del 21.9.1787 diretta allo stesso.
Tratta dell'omicidio di Salvatore Scaglia pure di Calangianus.
- c. 437 Nota del 27.10.1787 diretta allo stesso.
"Dovendosi recare il patron G.B. Sardo nei mari di Tavolara per il recupero di certe merci appartenute a un legno naufragato" si invita a vigilare a che "niuno" gli rechi molestia.
- c. 527 v. Nota del 21.12.1787 diretta allo stesso.
Lo invita a indagare su un naufragio avvenuto nelle acque dell'isola Mortori.
- c. 159 Nota del 14.4.1787 diretta al Consiglio comunitativo.
L'aver la Comunità contribuito per la sua parte alla paglia destinata al "Quartiere di Tempio" non la esclude dall'eventualità di ricevere un Distaccamento, "al quale dovrà contribuire l'alloggio e la paglia stessa".
- c. 333 Nota del 24.8.1787 diretta al Sindaco.
Tratta della somministrazione della paglia.
- c. 462 Nota del 16.11.1787 diretta allo stesso.
Autorizza l'estrazione di 2500 starelli di grano ad opera di Domenico Picinelli, non ritenendo giustificate le rimostranze del Consiglio, che vi si opponeva.
- c. 4 v. Nota del 4.1.1787 diretta al patron Antonio Tanca, Terranova.
Ne sollecita la partenza.
- c. 8 Nota del 5.1.1787 diretta allo stesso.
Altro sollecito.
- c. 16 Nota del 12.1.1787 diretta allo stesso.
Lo mette in guardia da una gondola tunisina.
- c. 42 Nota del 26.1.1787 diretta allo stesso.
Tratta del naufragio di una polacca imperiale.

- c. 69 Nota del 9.2.1787 diretta allo stesso.
Lo invita a vigilare a che due navi, una ragusea e l'altra francese, stiano lontane dagli approdi.
- c. 82 Nota del 16.2.1787 diretta allo stesso.
Tratta della sua richiesta di promozione al posto di patrone delle regie gondole.
- c. 202 v. Nota del 18.5.1787 diretta allo stesso.
Tratta di alcune lamentele rivolte al Deputato di sanità di Tortoli.
- c. 311 v. Nota del 10.8.1787 diretta allo stesso.
Approva il rigore adottato per impedire l'approdo ai legni che non osservino la contumacia.
- c. 358 v. Nota del 7.9.1787 diretta allo stesso.
Tratta di un legno bonifacino, predato.
- c. 31 Nota del 19.1.1787 al Deputato di sanità di Terranova.
Tratta del naufragio della nave imperiale del capitano Tomicich, che proveniente da Fiume carica di grano.
- c. 67 v. Nota del 9.2.1787 diretta allo stesso e con lo stesso oggetto.
- c. 16 Nota del 12.1.1787 diretta a Giovanni Bardanzellu fungente le veci di Deputato di sanità di Terranova.
"Che tenga sull'avviso i pastori galluresi per una gondola tunisina".
- c. 93 Nota del 23.2.1787 indirizzata al Deputato di sanità.
"Nel caso il patron Tanca non abbia preso il largo per Serpentara gli si significhi che lo faccia dovendo cambiare stazione ogni mese".
- c. 99 Nota del 2.3.1787 indirizzata allo stesso.
Riceve assicurazioni in merito all'esecuzione dei suoi ordini sulla partenza del Tanca.
- c. 132 Nota del 23.3.1787 diretta allo stesso.
Tratta di un legno veneziano ancoratosi a Tavolara.
- c. 172 Nota del 27.4.1787 diretta allo stesso.
Tratta delle difficoltà incontrate dal patron Monti nell'approvvigionamento della sua nave.
- c. 234 Nota dell'8.6.1787 diretta allo stesso.
Tratta di problemi connessi con l'approvvigionamento delle gondole.

- c. 269 Nota del 13.7.1787 diretta allo stesso.
Precisa i procedimenti disciplinari cui deve essere sottoposto "un soldato leggero" (della Compagnia leggera).
- c. 415 Nota del 12.10.1787 diretta allo stesso.
Dà notizia su mezze galere barbaresche.
- c. 492 Nota del 6.12.1787 diretta allo stesso.
Tratta della corrispondenza che devono trasmettere i patroni delle gondole.
- c. 70 v. Nota del 9.2.1787 diretta al patron Gennaro Monti.
Tratta dei dissidi tra il Tanca e lo stesso Monti.
- c. 155 Nota del 12.4.1787 diretta allo stesso.
Approva la sua partenza.
- c. 163 v. Nota del 20.4.1787 diretta allo stesso.
Informa che i torrieri di Serpentara e dell'isola dei Cavoli han fatto fuoco a un legno supposto barbaresco.
- c. 173 Nota del 27.4.1787 diretta allo stesso.
Tratta delle difficoltà segnalategli nell'approvvigionamento della nave.
- c. 111 v. Nota del 9.3.1787 diretta al patron Giuseppe Pintu.
Assicura ricezione del "giornale" inviatogli.
- c. 132 Nota del 23.3.1787 diretta allo stesso.
Tratta dei disordini commessi dall'equipaggio della nave veneziana del capitano Giorgio Pontiglici.
- c. 251 v. Nota del 22.6.1787 diretta allo stesso.
Dopo aver trattato di problemi amministrativi, precisa che il legno creduto barbaresco era invece di Bastia.
- c. 269 Nota del 13.7.1787 diretta allo stesso.
Informa che "il soldato leggero che si era assentato da bordo è ritornato al suo dovere".
- c. 366 v. Nota del 13.9.1787 diretta allo stesso.
Assicura ricevuta del "giornale" del mese d'agosto.
- c. 406 Nota del 5.10.1787 diretta al patron Natale Serra.
Accusa ricevuta del "giornale" del mese scorso.
- c. 424 v. Nota del 19.10.1787 diretta allo stesso.
Accusando ricevuta del "giornale", specifica che vi si dovrà segnalare anche l'eventuale mancanza di munizionamento.

- c. 441 v. Nota dell'1.11.1787 diretta allo stesso.
Tratta del naufragio della tartana francese del cap. Giugliani avvenuto nei mari di Tavolara.
- c. 453 v. Nota del 9.11.1787 diretta allo stesso.
Non essendo facile che pervengano "né i giornali né le relazioni dalla torre di Serpentara sarà meglio che di gondola in gondola si facciano tenere dal deputato di sanità di Terranova".
- c. 492 Nota del 6.12.1787 diretta allo stesso.
Avverte che da informazioni provenienti da varie parti "legni armati in corso stanno per sortire da Tunisi".
- c. 492 Nota della stessa data diretta al patron Francesco Leandri.
Accusa ricevuta del "giornale" e informa dell'imminente invio della carta di cui necessita.

Si noti che la corrispondenza in arrivo la troviamo invece nella II serie, dal Vol. 2130 al 2250, dove sono raccolte le lettere originali delle autorità civili, ma anche di persone private (dal 1790 al 1826). Ho esaminato le seguenti cartelle:

Vol. 2130, 1° quadrimestre 1790.

Lettera del podestà Pietro Spano Satta del 12.2.1790.

Conferma l'arrivo del distaccamento inviato "per riparo degli abusi ch'in codesto paese si cometono"; presto, non appena guarito, farà "bati-re patuglia per fare tranquillizzare quelli del popolo".

Lettera dello stesso del 12.1.1790

Lamenta "i delitti che si commettono, in maniero che non ne può conseguire arresto veruno di delinquenti", specie perché "i testimoni non vogliono comparire". Chiede pertanto rinforzi.

Da parte della Segreteria di Stato gli si risponde di rivolgersi al comandante dei Dragoni di Tempio. Nota del 12.3.1790.

Vol. 2131, 2° quadrimestre 1790.

Lettera del podestà dell'11.6.1790.

Dà notizia dell'accaduto omicidio in persona di Andrea Atzena di Tempio, nel luogo denominato Corona, camino reale, del quale si sta procurando la verificaione dei delinquenti e formazione del processo.

Lettera dello stesso del 25.6.1790.

Lamenta di essere sprovvisto di aiuto contro gli “esorbitanti delitti che si comettono in questi territori causa del poco timore di Dio e della Giustizia”. L'ultimo fatto delittuoso è stato lo sparo ad un innocente ragazzo nel prato e ‘vidazzoni’ del paese. Conclude chiedendo l'assistenza del viceré, altrimenti “non possono stirparsi gli abusi”.

Lettera di Domenico Fundoni, datata Luras 11.6.1790.

Denuncia che nonostante gli ordini ricevuti il Consiglio Comunitativo di Terranova non ha ancora provveduto a pagare quanto dovuto.

Lettera del comandante della r. mezza galera *Beata Margherita* dell'11.8.1790.

Informa dell'omicidio avvenuto l'8 corrente nella persona del marinaio Aggius di Malta colpito da un marinaio della r. bandiera *La jeunesse* in Porto San Paolo.

Vol. 2132, 3° quadrimestre 1790.

Lettera di Pietro Spano podestà di Terranova del 31.12.1790.

Assicura l'invio di un elenco di denunce.

Lettera dello stesso del 3.9.1790.

Informa che essendo Nicolò Cuccu venuto a lavorare nelle saline accompagnato da una “femina napolitana”, la fece mandar via perché non era sua moglie, mentre allo stesso ha trasmesso l'ordine di partire subito per raggiungere Cagliari, come ordinato.

Vol. 2133, 1° trimestre 1791.

Lettera del podestà Pietro Spano Satta del 26.2.1791.

Acclude due lettere consegnate dal patrone Bartolomeo Chintana, spagnolo di Maone, ricevute in consegna a Tunisi e indirizzate al viceré, ma non potute recapitare a Cagliari a causa del maltempo. Precisa che esse sono state previamente “profumate”.

Vol. 2134, 2° trimestre 1791.

Lettera del podestà del 16.4.1791.

Si lamenta delle ingiuste doglianze che gli muove il Consiglio comunitativo, “facendo vedere che per sua trascuraggine vedesi questo villaggio diariamente oppresso”. Ricorda che il suo fratello primogenito perse la vita “impensatamente in sua propria casa di nottetempo” e non vuol cre-

dere che i consiglieri pretendano che anch'egli faccia la stessa fine del fratello, per il quale fra l'altro non si è ottenuta "la menoma soddisfazione".

Vol. 2135, 3° trimestre 1791.

Lettera del censore di Terranova Francesco Bardanzellu.

Contiene tutta una serie di proposte in merito all'escavazione del sale, specie per ciò che attiene all'utilizzo dei buoi.

Lettera del podestà Pietro Spanu del 20.7.1791.

Tratta di alcune testimonianze da raccogliere ad istanza di Leonardo Amogu e della vedova Domenica Piga.

Lettera del Consiglio comunitativo di Terranova del 23.7.1791.

Tratta del problema dell'escavazione del sale.

Lettera del podestà del 2.9.1791.

Comunica che un bastimento di Bastia proveniente da Cagliari con 6 passeggeri ha avuto un morto a bordo, dopo essersi ammalato a Carbonara. Comunica anche l'arresto di un marinaio bonifacino, residente a Terranova, che aveva avuto comunicazione con lo stesso bastimento.

Lettera dello stesso podestà del 28.9.1791.

Chiede l'aiuto della truppa, risultando inevase molte denunce.

Vol. 2136, 4° trimestre 1791.

Lettera del podestà del 7.10.1791.

Specifica che i ritardi lamentati son dovuti a malattia del notaio.

Lettera dello stesso del 17.11.1791.

Trasmette elenco denunce.

Vol. 2137, 1° Trimestre 1792. Negativo.

Vol. 2138, 2° Trimestre 1792. Negativo.

Vol. 2139, 3° Trimestre 1792. Negativo.

Vol. 2140, 4° trimestre 1792.

Lettera del podestà del 12.10.1791.

Chiede notizie di certi Giovanni Pala e Luigi Zirottu, che gli si erano presentati con carte d'ordine di S.E. per il taglio di legname per conto della Reale Amministrazione e che dopo essersi trattenuti alcuni giorni in territorio di Terranova, han fatto perdere le loro tracce.

Lettera del podestà del 9.11.1792.

Assicura ricezione delle note di S.E., che chiariscono come da lungo tempo non è stato emanato alcun ordine di tagliar legna.

Vol. 2141, 1° bimestre 1793.

Lettera del podestà del 3.1.1793.

Assicura non esserci in loco bonifacini, ad eccezione di Domenico Conti, negoziante, il quale peraltro è stato già allontanato e condotto a Longosardo, scortato da Giovanni Simone Carta.

Lettera dello stesso del 3.1.1793.

Presenta la nota dei "delinquenti che si son presentati per godere del salvacondotto... per servire in difesa del regno contro i nemici, sono preparati e muniti di loro proprie armi".

Segue la nota firmata da Pietro Spanu podestà e Giovanni Bardanzellu scrivano e datata 27.12.1792. È precisato anche il reato, la data e il luogo in cui fu commesso. Si tratta di 10 elementi.

Vol. 2142, 2° bimestre 1793.

Lettera del podestà Pietro Spano del 27.4.1793 (Documento n. 379).

In riferimento all'elenco dei delinquenti ammessi al salvacondotto, specifica che non esistono in curia istanze contro di loro da parte delle parti lese.

Vol. 2143, 3° bimestre 1793.

Lettera del notaio Bardanzellu del 15.5.1793.

Invia un plico consegnatogli dal patrone della gondola speronara e diretto al viceré.

Vol. 2144, 4° bimestre 1793. Negativo.

Vol. 2145, 5° bimestre 1793.

Lettera del podestà Pietro Spano del 22.9.1793.

Precisa di trasmettere gli elenchi dei fuochi, granaglie e bestiame senza il certificato del Consiglio comunitativo, perché i vassalli si trovano impegnati nella escavazione del sale.

Lettera di Diego Manurrita del 28.10.1793.

Comunica che finora non si son trovati volontari per Tolone.

Lettera dello stesso dell'1.10.1793.

Parlando delle istituende compagnie militari, rammenta la partecipazione di alcuni terranovesi alla difesa del regno, alla Maddalena.

Lettera del Consiglio comunale dell'11.10.1793.

Chiede "l'esonero dei tributi sì reali che comunali per l'occorsa guerra".

Vol. 2146, 6° bimestre 1793.

Lettera del Consiglio comunale del 29.11.1793.

Lamenta la gravosità del tributo della paglia.

Vol. 2147, 1° bimestre 1794. Negativo.

Vol. 2148, marzo-aprile-maggio 1794. Negativo.

Vol. 2149, giugno-dicembre 1794.

Lettera dei ministri di giustizia.

Attestato di pubblicazione dei pregoni nel precorso anno.

Vol. 2150, 1° Trimestre 1795. Negativo.

Tornando alla I serie potrebbero utilmente consultarsi anche le *Patenti* viceregie, che comprendono gli atti di nomina ad impieghi minori, dal Vol. 507 al Vol. 511 (anni 1720-1848), gli *Ordini e Delegazioni* dei viceré a Uffici o funzionari, dal Vol. 515 al 589 (anni 1720-1839) e i *Pro-memoria*, dal Vol. 590 al 718, dal 1755 al 1839. Ad esempio nell'ultimo di questi volumi, *Affari di marina*, dal 9.4.1785 al 23.4.1794, a c. 37 ho trovato noti-

zia del naufragio di una nave francese nei mari di Terranova (1785), e a c. 103 dell'arrivo a Terranova della nave del patrono Lantieri (1787).

Un quadro più vivace riescono a darci i *Decreti viceregi*, provvedimenti assunti su istanza di parte nelle materie più varie, domande di grazia e di esenzioni, proteste, istanze, ricorsi. Si tratta di veri e propri registri, simili a protocolli, in cui gli argomenti compaiono nella forma più essenziale. Alcuni sono fortunatamente forniti di comodissimi indici alfabetici per località ed è fra questi ultimi che ho eseguito la seguente campionatura, con l'occhio rivolto alla realtà terranovese.

Vol. 1119 (anno 1801).

- c. 410 Sac. Tommaso Gala, in dipendenza con Maria Gavina Rosas per la somma di scudi 350 datale dalla fu sua madre Margarita Fois, ecc.

Promuova il supplicante le sue istanze avanti il giudice cui spetta di provvedere sull'esposto. 21.10.1801.

Vol. 1120 (anno 1802).

- c. 79 Fratelli Bardanzellu. Dicono che sono pronti ad accettare il posto di capitani di cavalleria e fanteria miliziana, con ciò però che siano mantenuti nell'altro di Guardia Reale e scrivano patrimoniale.

Attese le particolari circostanze del luogo, e senza tratto di conseguenza S.A.R. non dissente che i supplicanti, nonostante l'impieghi che cuoprono, possano anche venir provveduti del posto di capitani di fanteria e cavalleria miliziana, con ciò però che nei casi particolari di concorrenza d'affari patrimoniali, ed incombenza di milizia attendano a quelli a preferenza, e facciano eseguir queste dai tenenti ed alfieri di reggimento e battaglione rispettivamente. 8.3.1802.

- c. 144 Pietro, Luigi e Nicoletta Rosas chiedono delegarle il giudice Lomellini per la dipendenza che hanno col loro padre Agostino Rosas per fatto dell'eredità della fu loro madre.

S.A.R. commette al giudice della R. Udienza Don Giuseppe Lomellini di provvedere sommariamente sull'esposto. 9.5.1802.

- c. 147 Leonardo Figus, attuale podestà, chiede che li venga conferito l'impiego di deputato di sanità che è stato sempre annesso a quello di podestà.

Non ha luogo la dimanda. 13.5.1802.

- c. 199 Diego Manurrita chiede obbligare a Giuseppe Usai ad indennizzarlo de' danni cagionatigli da suoi buoi nei seminati come è stato condannato.

SAR commette al reggidore di Mandas di provvedere efficacemente sull'esposto, affinché la controversia di cui si tratta venga terminata colla maggior sommarietà possibile e senza lasciar luogo a sotterfugi. 23.6.1802.

- c. 367 Sindaco e consiglieri chiedono l'estrazione da questo porto di starelli 2000 grano e 400 fave per provvista della Comunità.

Si procuri il Consiglio ricorrente il grano e fave di cui abbisogna o dal golfo di Palmas o dalla città d'Oristano mediante opportune cautele. 4.10.1802.

- c. 421 Diego Manurrita chiede obbligare Giuseppe Usai a rimborsargli i danni cagionatigli nei seminati di grano.

S.A.R. commette al Cav. Lomellini giudice della R. Udienza di provvedere sull'esposto col costringere sul campo il Giuseppe Usai Cuqueddu a pagare al supplicante l'importare del grano di cui si tratta a tenore della proferta sentenza dallo stesso Usai abbracciata. 10.11.1802.

Vol. 1121 (anno 1803).

- c. 2 Sac. Tommaso Gala chiede delegarli il giudice Lomellini per 350 scudi sardi oltre l'interessi dovutigli da Maria Gavina Rosa.

S.A.R. commette a Don Giuseppe Lomellini giudice della R. Udienza di provvedere efficacemente sull'esposto. 4.1.1803.

- c. 64 Lo stesso chiede un Delegato per la dipendenza che ha con M. Gavina Rosas per scudi 350.

Essendo verso l'esposto S.A.R. commette al giudice della R. Udienza D. Giuseppe Lomellini di provvedere efficacemente sull'esposto. 28.2.1803.

- c. 153 Giovanni Stefano Manuedu chiede la restituzione di un cavallo rubatogli da Antonio Canucciu.

Il giudice della R. Udienza D. Giuseppe Lomellini sentite sommariamente le parti provveda sull'esposto. 9.5.1803.

- c. 252 Diego Manurrita si lamenta che per un verbale tenuto avanti il podestà Don Sebastiano Garruccio col suo pastore Giovan Nicco Bullita li ha fatto pagare £. 16.9 di spese, onde chiede un Delegato.

Il giudice della R. Udienza D. Giuseppe Lomellini chiamate a sé le parti e sentite le loro ragioni provveda sull'esposto con tutt'efficacia. 4.7.1803.

- c. 496 Giomaria Derosas, Giomaria Farina e Liberato Pinna chiedono essere agraziati del supposti delitto d'aver venduto sale nella pubblica piazza d' Ozieri da loro comprato nelle saline di Terranova.

Preso in benigna considerazione l'esposto e la notoria povertà dei supplicanti per tratto di nostra clemenza facciamo ai medesimi piena grazia e condono della pena nella quale sarebbero incorsi per la vendita del sale di cui si tratta ed ordiniamo in conseguenza rilasciarsi dalle carceri ove trovansi ritenuti e la restituzione de' cavalli ed effetti statili apprensionati al tempo dell'arresto a riserva del sale che dovrà ritenersi dalla suddelegazione d'Ozieri per conto della R. Azienda. 4.10.1803.

- c. 524 Giuseppe Usai si lamenta trovarsi aggravato nel pagamento delle spese d'una lite preteseli dalla Curia.

Il giudice della R. Udienza D. Giuseppe Lomellini riconoscendo che nelle spese processuali di cui si tratta vi sia occorso eccesso del conto dei ministri di giustizia ordinari della Curia di Terranova, faccia sul campo restituire le spese indebitamente esatte. 16.10.1803.

- c. 530 Giomaria Carta si lamenta di trovarsi aggravato dal podestà nel pagamento di certe spese per un verbale.

Il giudice della R. Udienza D. Giuseppe Lomellini che si delega sentite sommariamente le parti provveda sull'esposto conforme a ragione. 21.10.1803.

- c. 547 Cesare Brandanu si lamenta come capitano de' barracelli dello sparo fatto dai fratelli Antonio e Tommaso Capitoni di Calangianus contro il medesimo e i barracelli volendoli arrestare per furto di pecore.

Il Reggidore di Mandas provveda efficacemente per la pronta compilazione degli atti in verificaione dei delitti e delinquenti di cui si tratta. 16.11.1803.

- c. 594 Diego Manurrita si lamenta che Tommaso Spano ed altri non solo come Barracelli li hanno voluto pagare scudi 6 di danni sofferti ma prepotentemente lo hanno eseguito.

SAR commette al giudice della R. Udienza D. Giuseppe Lomellini di prendere cognizione dell'esposto ed efficacemente provvedervi. 29.11.1903.

- c. 596 Don Sebastiano Garruccio podestà di Terranova chiede una proroga per terminare la causa contro l'assente Gavino Ququ.

Attese le esposte circostanze si accorda la propria di giorni 20. 3.12.1803.

- c. 405 Consiglio e Giunta locale di Terranova chiedono accordare una moratoria ai vassalli per restituire il grano al monte e per pagare il contributo di strade e ponti.

Quanto al debito verso il Monte di soccorso, formando questo la base del seminario deve la Giunta ricorrente promuoverne con impegno la riscossione, massime che torna a ripartirsi agli stessi agricoltori; e quanto al debito verso l'Azienda di ponti e strade, essendo scandaloso che non siasi pagato quel contributo da 12 anni in qua, attese le esposte circostanze accordiamo di restringersi per ora il pagamento di detti arretrati a quello di soli 2 anni sotto pena in caso di inadempimento d'esserne responsabili del loro proprio sindaco e consiglieri. 30.8.1803.

Vol. 1122 (anno 1804).

- c. 142 Pantaleo Astegana come sindaco scaduto chiede obbligare al podestà a sborsare li scudi 70 che prepotentemente si prese dal Donativo reale che sborsar doveasi nella Tesoreria di Sassari.

Presentandosi dal supplicante all'Ufficio del soldo l'originale ricevuta di quel podestà e quelle relative che presso il medesimo riposano facendosele dallo stesso consegnare, come S.A.R. ordina a questi di doverglielie rimettere mediante ricevuta da spedirsi dal ricorrente ed in tali carte se li farà indi da detto Ufficio del soldo tenere l'assegno da presentarsi nella tesoreria di Sassari da cui si farà ricevere in conto di quanto dovrà ancora esso ricorrente sborsare per saldo del Donativo di cui si tratta. 25.3.1804.

- c. 370 Lo stesso chiede che venghi obbligato Don Sebastiano Garruccio a pagare alla R. Cassa le £. 135 di R. Donativo consegnateli dal supplicante per eseguire un tal pagamento.

S.A.R. ordina al supplicante di pagare alla R. Cassa di Sassari fra 15 gg. dalla data del presente li scudi 70 residuo Donativo dello scorso anno 1803 di cui si tratta sotto pena dell'alloggio militare, salva al medesimo la ragione sì e come li possa di giustizia competere verso il D. Sebastiano Garruccio contro il quale qualora voglia il ricorrente esperire le sue ragioni la prelodata AS commette al Delegato e consultore della Gallura di provvedere con tutta sommarietà ed efficacia senza dar luogo ad altro richiamo. 8.8.1804.

- c. 157 Diego Manurrita fa istanza per l'arresto di Zeferino Astegana per un colpo di fucile datoli.
Promuova il supplicante le sue istanze in via giuridica avanti il tribunale cui spetta di provvedere sull'esposto. 11.4.1804.
- c. 157 Lo stesso con Clemente Spano fanno istanza per l'arresto di D. Barretta per 3 buoi mansi che rubò dai ricorrenti ed imbarcò per Corsica.
Promuovano li supplicanti le loro istanze in via giuridica avanti il tribunale competente. 3.5.1804.
- c. 467 D. Manurrita fa istanza per l'arresto di Filippo Puzzu per averli uccisi 3 cavalli.
S.A.R. commette al Delegato consultore della Gallura di prender cognizione ed informare sull'esposto. 15.9.1804.
- c. 518 Idem per averli ucciso 3 cavalli e uno ferito.
S.A.R. ordina al Delegato consultore della Gallura di prender cognizione sull'esposto coerentemente al Decreto dei 15 scorso settembre con informare poscia dell'operato. 9.10.1804.
- c. 578 Lo stesso chiede la patente di luogotenente e Delegato speciale di Terranova.
Il consultore Del. di Tempio informi. 13.11.1804.
- c. 609 Lo stesso chiede il posto di Deputato di sanità nonostante che sia ministro di giustizia.
Essendo incompatibile l'ufficio di ministro di giustizia con quello di deputato di sanità non si fa luogo alla dimanda. 27.11.1804.
- c. 272 Tommaso Usai chiede come capitano de' barracelli scaduto non essere molestato per verun pagamento avendo già resi i suoi conti d'amministrazione della barracelleria.
S.A.R. commette al giudice della R. Udienza Cav. Lomellini di prender esatta cognizione dell'esposto ed efficacemente provvedere ed in caso di dubbio informi. 23.6.1804.
- c. 327 Pietro Paolo Putzu chiede d'essere esonerato dal servire nel Consiglio essendo anni duodici continui servendo.

S.A.R. ordina osservarsi sull'esposto sì per parte del supplicante che dal canto del Consiglio comunitativo il prescritto dal Re 24.9.1771. 20.7.1804.

- c. 484 Don Antonio e sorelle Carta chiedono obbligare al loro zio Don Paolo Carta di Siniscola a render conto dell'eredità de' fu loro genitori.

S.A.R. commette a Don G.B. Carta Nieddu di provvedere efficacemente sull'esposto colla maggior sommarietà compatibile colla natura della controversia di cui si tratta. 21.9.1804.

- c. 490 Sac. Giovanni Rosas vicario e Sac. Tommaso Gala si lamentano che trovandosi nell'appalto dei frutti decimali, si son da quel vicario generale fatti pubblicare i tilette pel nuovo appalto delle decime.

Ricorrano al R. Economo cui da S.A.R. si sono dati sull'esposto li opportuni ordini. 24.9.1804.

- c. 421 Sindaco e consiglieri di Terranova fanno istanza perché i frutti decimali si lascino nel villaggio attesa la scarsa raccolta.

Già si son dati sull'esposto li ordini opportuni al R. Economo. 30.8.1804.

- c. 490 Gli stessi chiedono che dal R. Economo si lascino i frutti decimali in quel villaggio per i bisogni che ne hanno quei villici.

Già si son date le opportune provvidenze. 24.9.1804.

- c. 522 Gli stessi chiedono accordare ai vassalli una moratoria al venturo raccolto per restituire il grano al Monte.

S.A.R. ordina ai ministri di giustizia cui spetta di eseguire prontamente il prescritto dalla circolare dei 20 giugno corrente anno. 11.10.1804.

Vol. 1123 (anno 1805).

- c. 206 Notaio Giovanni Bardanzellu si lamenta che il Podatario non vuol soddissarlo delli anni che eserci l'ufficio di scrivano della Curia dovendoli scudi 144 ed altri 14.

Il Podatario di Mandas informi sull'esposto e de' motivi che possa avere per non pagare al supplicante il convenuto stipendio. 27.5.1805.

- c. 208 Diego Manurrita chiede obbligare al Podatario a pagarli scudi 80 e non 50 di salario in qualità di Delegato di giustizia di Terranova. Il Podatario e reggidore del Ducato di Mandas informino sull'esposto. 29.5.1805.

- c. 519 Cesare Brandanu Decortes si lamenta trovarsi carcerato in Ozieri senza saperne il motivo.

Ricorra al R. Consiglio ove pende la causa di cui si tratta. 25.10.1805.

Vol. 1124 (gennaio-agosto 1806):

- c. 43 G. Maria Lupacciolu si lamenta che per certa supposta causa criminale costruttali l'ufficiale di giustizia Manuritta li ha preso scudi 80 e gliene pretende altri 30.

Il Delegato consultore della Gallura presa cognizione dell'esposto informi. 28.1.1806.

- c. 295 Sindaco e consiglieri chiedono di poter la Comunità servirsi per flebotomista di Giacomo Peraldi corso per permetterli di prender l'esame in Tempio da quei medici.

Ostandovi le R. Ordinazioni non si fa luogo alla dimanda. 12.7.1806.

Vol. 1125 (settembre-dicembre 1806):

- c. 511 Andrea Celvu fuggitivo già da molti anni dopo essersi evaso dalle carceri di Tempio, inquisito d'omicidio, presentando il disistimento della parte offesa, implora grazia e perdono.

Vista. 23.9.1806.

- c. 572 Clemente Spano chiede di delegarsi in Tempio una persona che provveda per divenirsi all'intera divisione del rimanente dell'eredità d'un defunto suo zio.

Si commette al Delegato di giustizia di Tempio di prender cognizione dell'esposto e sentite le parti vi provveda e decida sommariamente e nel più breve termine possibile. 9.10.1806.

- c. 612 Sindaco e consigli si lagnano d'esser troppo alterata la contribuzione della paglia rispetto a quella popolazione e chiede di avervi considerazione.

Essendosi formato il riparto della paglia per la provvista della regia truppa sulla comune d'un decennio del raccolto con esservi ora comutato in danaro questo contributo, venendo a cessare la spesa della conduzione non ha luogo per questo anno la dimanda e si avrà per li anni successivi l'opportuno riguardo. 21.10.1806.

Come si vede, le problematiche che si evincono non sono certo quelle comuni a centri industriali o almeno commerciali, bensì quelle proprie della Sardegna tradizionale, a prevalente economia agro-pastorale: furti di cavalli, penuria di grano, istanze a che restino in loco i frutti delle decime o a che si diminuisca il contributo per la paglia destinata alle truppe, per cui si deve concludere che Terranova era allora ben lontana dalla vivace cittadina che conosciamo e che in fondo è frutto recente dell'attivarsi delle comunicazioni marittime con Civitavecchia.

Tra i fondi che stanno in relazione con la Segreteria di Stato bisogna ricordare ancora l'*Intendenza Generale*, che operò in epoca sabauda con compiti soprattutto finanziari, e i *Tipi e Profili*, l'unico fondo dell'archivio cagliaritano che comprenda esclusivamente Disegni e planimetrie.

Per il primo riguardano la nostra cittadina:

Conti mensuali degli stanchieri maggiori, Vol. 2090 (anno 1846) e Vol. 2093 (anno 1847);

Conti annuali e trimestrali degli stanchieri maggiori, sali tabacchi e polveri, Voll. 2099 (anno 1842), 2103 (1843), 2106 (1844), 2111 (1845), 2115 (1846);

Conti mensuali e trimestrali dei banchieri e magazzinieri, Voll. 2164 (1851), 2169 (1852);

Conti generali e trimestrali dei banchieri e magazzinieri, Vol. 2172 (1852);

Conti dei ricevitori principali delle dogane, Vol. 2175 (1852); Vol. 2176 (1849);

Conti annuali e trimestrali dei ricevitori principali della dogana, Voll. 2179 (1846), 2180 (1847), 2181 (1853);

Stati quindicinali dimostrativi e conti mensuali delle esazioni e spese occorse nella dogana, Vol. 2203 (1852-55);

Stanco maggiore, sali, tabacchi e polveri, Voll. 2257, 2258, 2259 (1843), 2326 (1845), 2408, 2409 (1847), 2449 (1848), 2453 (1848);

Dogane, Bolle pagamento entrata sortita pesca, Voll. 2486 (1825), 2493 (1826), 2503 (1827), 2534 (1832), 2542 (1833), 2564 (1835), 2573 (1836), 2581 (1837), 2591 (1838), 2607 (1839);

Dichiarazioni in dettaglio per entrata, manifesti entrata, permessi sbarco, Voll. 2698, 2699 (1841);

Portatili entrata e sortita, Vol. 2700 (1841);

Permessi entrata, sortita, imbarco, sbarco, Voll. 2814, 2817 (1842);

Stati debitori morosi, Vol. 2947 (1828-37);

Osservazioni alla contabilità dello stanchiere maggiore, Vol. 2982 (1841);
Stato degli aggi ai gabellotti dello stanco maggiore, Vol. 2984 (1838);
Carte contabili dello stanchiere maggiore, dal Vol. 3366 al 3369 (1828-1840);
Quinternetti esattoriali, Vol. 3687 (1829-1843).

Per i *Tipi e Profili* sono da vedere i seguenti numeri:

- 117 Piano delle regie saline e stagni adiacenti. 1839
- 140 Piano e calcolo del palazzo e case terrene appartenenti al marchese di Villamarina. 1842
- 146 Un'idea degli stagni saliferi, con allegato relativo carteggio. 1844
- 164 Pianta del fabbricato civile ceduto al Demanio regio dalla Casa Villamarina. 1837
- 167 Profilo longitudinale e sezioni trasversali del canale di comunicazione fra il mare e gli stagni saliferi. 1837

Anche nell'ambito della normativa abbiamo riferimenti a Terranova, esattamente nelle *Regie Provvisioni* (1721-1850), che contengono provvedimenti governativi di carattere particolare:

Vol. 29

- c. 82 v. Accordata grazia ai rei dei delitti occorsi nel detto comune in conseguenza delle fazioni che in esso esistono ed in specie agli autori dell'omicidio commesso nella persona dell'uffiziale di giustizia Diego Manurrita.

In tema di feudalità son da vedere le carte del *Regio Demanio*, derivato dall'archivio patrimoniale spagnolo:

- Vol. 91** Deliberazioni, controsservazioni, varie 1750-1842
- Vol. 107** Deliberazioni originali intorno al reddito del feudo 1836
- Vol. 112** Sentenze della R. Delegazione feudale 1838
- Vol. 234** Lettere e decreti di concessione terreni 1790-1845

A questo proposito si devono menzionare una serie di cause, sia civili che penali, provenienti da tribunali speciali, che giudicavano in materia contabile e di contrabbandi. Si tratta di fondi non molto vasti e pertanto di facile consultazione, anche perché muniti di comodi indici. In particolare le *Cause criminali e contravvenzionali* constano ora di nuovi inventari, approntati per la prima volta con l'ausilio del *computer*, dai quali, seguendo l'ordine alfabetico per località, viene individuata facilmente la voce *Terranova*. Essa risulta interessata da 22 cause, ben 20 delle quali concernenti i contrabbandi (anni 1815-1835).

Ma fra le carte giudiziarie non si possono tralasciare quelle appartenute alla *Reale Udienza*, il consesso giudicante più elevato in grado del vecchio regno di Sardegna, istituito nel 1564 da re Filippo II, anche con compiti politici, e operante fino al 1847. Dai molti fascicoli processuali rimasti sono diversi i dati riguardanti la comunità terranovese. Ricordo i seguenti:

– *Reale Udienza, cause criminali.*

Vol. 558 Causa per l'assassinio del sindaco Spano 1814

Vol. 989 Causa contro i ministri di giustizia

– *Reale Udienza, cause criminali, Classe III, serie 2.*

Fasc. 21 Causa contro Picinnu Sisinnio di Terranova, per omicidio. Luogo Terranova. 1802.

Fasc. 84 Causa contro ignoti, per omicidio. Terranova. 1814.

Fasc. 307 Causa contro Marroccu G. Andrea, per omicidio. Terranova. 1821.

Fasc. 321 Causa contro Sant'Andrea G. Battista e altri, per depreddamento ai danni dell'equipaggio di una nave. Terranova. 1817.

Fasc. 561 Causa contro Rugnoni Antonio di Calangianus, per omicidio, Terranova. 1821.

Fasc. 649 Causa contro Piga G. Maria, per porto d'arma proibita. Terranova. 1823.

Fasc. 1081 Causa contro Atzara Gavino di Terranova e altri, per ferite d'arma da fuoco. Terranova. 1823.

Fasc. 1643 Causa contro Tomeaccio Giovanni di Calangianus, per insulto con schioppo. Terranova. 1830.

- Fasc. 1892 Causa contro Asara Apollonio di Terranova e altri, per insulto con schioppo. Terranova. 1830.
- Fasc. 2251 Causa contro Serra Giovanni di Tempio, per insulto con schioppo. Terranova. 1829.
- Fasc. 2759-2761 Causa contro Puzzu Francesco di Terranova, per omicidio e altri reati. Terranova. 1827.
- Fasc. 2968 Causa contro Spanu Salvatore di Terranova, per furto di un bue. Terranova. 1831.
- Fasc. 3894 Causa contro Cuagliioni Michele, per ferite d'arma da fuoco. Terranova. 1835.

– *Reale Udienza, cause civili.*

- Vol. 1930 / Fasc. 21615 Pratica relativa a una nave corsara inglese arenata a Terranova (gennaio 1799).
- Vol. 1969 / Fasc. 21796 Un libro di negozio "acquisto di formaggi in Terranova" per conto dei negozianti Elzeard Orsel e compagni mercanti chincaglieri di Marsiglia (1770-71).
- Vol. 1997 / Fasc. 22091 Atti per contravvenzioni alle leggi sanitarie contro Cabanu Quirico e Campesi Pietro da Terranova (1805).
- Vol. 1998 / Fasc. 22119 Atti contro il preposto alle r. gabelle Simula stanziato a Terranova imputato di ferite e maltrattamenti a Giua P. Paolo da detto villaggio (1834).
- Vol. 1999 / Fasc. 22153 Atti concernenti il naufragio seguito nei mari di Terranova della bombarda denominata *La Sagra famiglia* comandata dal cap. G.B. Simonetti con bandiera sarda (1824).
- Vol. 2004/Fasc. 22324 Atti contro Giovanni Dejana e Apolonia da Terranova imputati di appropriazione indebita di chiodi ed altri oggetti di ferro trovati nella spiaggia (1845).
- Vol. 2005/Fasc. 22354 Atti contro Loriga Giacomo e Rosas Michele da Terranova imputati di maltrattamenti e ferite al pescatore Efisio Manca da Toralba nel mare di Terranova (1844).

IV. La rappresentazione della città

Bachisio Bandinu

Le immagini pastorali ad Olbia

Nella esauriente relazione di Eugenia Tognotti sull'immigrazione pastorale-montagnina si è potuta cogliere un'angolatura simpaticamente gallurese nell'interpretazione, cioè la metafora del canto del gallo che viene sostituito, nelle campagne galluresi, dall'abbaiar dei cani. Una metafora dolce, questa della sonorità del canto del gallo, e lugubre, questa dell'abbaiar dei cani nelle albe del contado. In verità, il discorso è una profonda trasformazione della conduzione agraria del territorio. È il passaggio da una povera economia dello stazzo a una più ricca economia dell'ovile. Il passaggio dalle dieci pecore dello stazzo gallurese, senza sonagli e senza suono, alle greggi con sonagli e suoni. Altra, voglio dire, è la musica! Però, certamente, la caratterizzazione dell'immigrazione pastorale è quella territoriale, cioè quella di avanzamento, di occupazione dello spazio.

D'altro canto, non è vero che Buddusò sia lontana da Olbia; quindi anche il concetto di realtà pastorale del "centro", della montagna, è un'altra metafora deviante riguardo proprio al metro della spazialità. Pensate che Buddusò si affaccia sulla piana di Olbia, perché Buddusò ha i "salti" e le frazioni a Berchiddeddu e a Padru; quindi gravita sulla piana e ha già acquistato, alla fine dell'Ottocento, dei territori nella piana stessa.

Ciò che è caratteristico di questa immigrazione è il carattere di occupazione spaziale e di avvicinamento alla dimensione urbana, proprio architettonico-urbana, olbiese. Ciò che colpisce sono alcuni dati orientativi: 5.000 ettari di terreno i buddusoini hanno acquistato nella piana di Olbia, 1.500 ettari i bittesi, 61 aziende agropastorali buddusoine, 30 aziende agropastorali bittesi, 12.500 capi ovini buddusoini, 7.500 capi ovini bittesi, 2.000 nati a Buddusò e a Bitti e residenti ad Olbia (1.400 buddusoini, 600 bittesi).

Questi elementi quantitativi vi danno l'idea, anche, di questa consistenza "montagnina" ad Olbia che è convalidata, poi, da un fatto molto elementare: 30-35 anni di preponderanza di potere politico degli ultimi 50 anni olbiesi sono caratterizzati da una dominanza buddusoina-bittese.

Qual è il tratto distintivo più tipico dell'immigrazione montagnina-pastorale? Ricorrerei ad un'altra metafora che è quella di fare di piazza Matteotti un recinto per le greggi. Questa metafora, detta da pastori bittesi, non aveva un carattere, come sembrerebbe a primo acchito, di rozzezza; ma era proprio, come dire, anche a livello simbolico, la specificità, il carattere distintivo dell'occupazione del territorio: arrivare al centro di Olbia acqui-

stando terreni. Acquistando terreni e case si diventa padroni! Non poteva essere che questa la concezione materiale, spaziale, nel senso proprio metrico, tattile, ottico, esperienziale, dell'occupazione dello spazio, sino ad occupare anche a livello politico la realtà olbiese. Ciò che colpisce è, però, un altro aspetto: "com'è che questi universi culturali pastorali non sono conflittuali nella realtà olbiese?". Questo è un fatto singolare che merita un approfondimento. Com'è che, per esempio, Bitti non esporta l'abigeato o la faida? Che cosa è avvenuto in questo contatto tra economie e culture per cui alcuni aspetti negativi della civiltà barbaricina, per esempio, qui non hanno, e potrebbero avere spazio, non hanno possibilità di verificarsi? Il miracolo olbiese è questo: che questa città è riuscita, e bisognerebbe osservare, forse, proprio a livello di linguaggi interni, è riuscita a combinare una parentela, una interrelazione non conflittuale di tutte queste provenienze le più diverse.

Come mai? Ecco, io credo che sia un fatto assolutamente unico e singolare. Come mai non si determina conflittualità? Certo ci sono spiegazioni del tipo che Olbia è una città che non ha una tradizione locale specifica, è una città aperta e quindi accoglie, proprio per sue esigenze, penetrazioni e compenetrazioni positive non conflittuali. Certamente è anche questo. Il fatto che queste immigrazioni non si pongano in termini conflittuali, cioè non sono immigrazioni, per esempio, pilotate (pensate all'immigrazione veneta ad Arborea), ma sono immigrazioni libere in zone aperte, da Far West, ognuno nel settore specifico che ritiene opportuno: quella continentale, quella gallurese e quella montagnina. Quindi questo tipo di comunicazione non determina conflitti a livello dell'economia, a livello della predominanza sociale, a livello del ruolo politico; ma vi possono essere tante altre spiegazioni, io ne ho alcune che non ho tempo di elaborare, e che sono più sul versante, come dire?, dell'antropoanalisi, cioè proprio dei meccanismi profondi del tipo di comunicazione. Così, a livello di enunciazione molto semplice, potrei dirvi che l'adattamento dei montagnini è di tipo, per usare un sintagma, una frase fatta, di radicamento critico; cioè non è un processo di acculturazione, non è un confronto tra contado e città, è un confronto tra universi culturali autonomi: Buddusò, Bitti e universo culturale olbiese. Il rapporto non è tra pastore buddusoino o bittese del contado rispetto alla città, ma è tutto l'universo, come fatto sociale totale, simbolico, immaginario, reale di Buddusò come unità di cultura, di tradizione, di valori che si mette a comunicare con Olbia.

Un altro aspetto è quello dell'adattamento parziale, cioè un adattarsi "a macchia di leopardo". Per alcuni aspetti il buddusoino e il bittese si integrano con la realtà olbiese, entrano cioè nella tessitura composita della più composita espressione sociale olbiese. Per altri aspetti pongono degli schermi, dei filtri, fanno muovere delle valvole e determinano una serie di distinguo, ma mai imposizioni di rottura, mai, cioè, imposizioni conflittuali.

C'è anche quella gallurese, di immigrazione, come dire?, spaziale-territoriale: anche Tempio ha i "salti" e le frazioni intorno ad Olbia e tutta la bassa Gallura (l'indice più eloquente è quello stesso della parlata gallurese). Ma Tempio, come ha osservato in una sua ricerca Giovanni Murineddu, sociologo di Tempio, ha, sì, questa immigrazione dello stazzo, crisi della forma di produzione-stazzo e inurbamento; ma anche quella, che è stata accennata da Eugenia Tognotti, del tipo intellettuale-burocratico: Tempio produce diplomati e laureati. Ed infine una terza immigrazione gallurese, di tipo artigianale-commerciale, legata, come è stato detto, a Tempio e soprattutto a Calangianus.

Mi interessa aprire un altro versante posto dalla domanda del professor Berlinguer: "L'immigrazione dagli anni '60 ad oggi come si caratterizza?". Non è più caratterizzata da provenienze come universi culturali che si spostano, ma da una forma disgregante di immigrazione anonima (campidanese, ancora montagnina, gallurese); non più come universo culturale pieno che si sposta a dialogare in una relazione più ampia, bensì come dispersione migratoria determinata dal mercato aperto della realtà olbiese. Bisogna osservare con maggiore attenzione questo aspetto perché oggi ad Olbia sta venendo meno la figurazione delle provenienze come mondi culturali e stiamo passando ad una fase molto preoccupante. Il percorso può essere questo: dagli anni '60 agli anni '80 è il turismo (aeroporto, porto, grande distribuzione) che orienta questa dispersione di provenienze.

Ma qualcosa sta avvenendo più recentemente, che preoccupa e che è una provenienza nuova: è quella data dal monetarismo internazionale, dal capitalismo turistico, cioè da un nuovo tipo di economia verso la quale noi abbiamo poche valvole di difesa o di aggressione produttiva e contrastiva. Il mercantilismo turistico e monetario, che pone il denaro come equivalente universale di tutte le relazioni, forse sta ponendo Olbia in una situazione che noi ancora non riusciamo a cogliere. In questo senso a me non pare un esercizio passatista quello di arricchire il discorso delle provenienze, di vedere quale posizione positiva possa venire da un dialogo di interrelazioni delle varie provenienze, non nel senso di chiusura localistica, certamente, ma in quello di un ancoraggio ad una realtà locale, perché oggi l'economia olbiese non è, in prospettiva e forse nel presente, nella dimensione di un dominio olbiese sull'economia e sui grandi affari che stanno avvenendo ad Olbia ed intorno ad Olbia.

Allora 2.500 anni per passare da Olbia ad Olbia, il gioco di un accento misurato in uno spazio temporale così ampio. Deve ritornare un terzo termine che ricorre: "Terranova". Terranova compare ogni tanto e ricomparirà nel 2000 per chiederci: "Terra nova di chi? Terra nova per chi?".

Salvatore Italo Deledda

L'immagine di Olbia
nella letteratura dell'Ottocento e del Novecento

Ne *Il Supramonte di Orgosolo* (Firenze, 1988) lo scrittore orotellese Salvatore Cambosu dice che un giorno il Niceforo, essendo salito sopra un'altura, proclamò che l'anima dei Sardi era "assolutamente priva di quella plasticità che fa mutare ed evolvere la coscienza sociale" (*La delinquenza in Sardegna*, Palermo, 1897). Eppure erano passati solo pochi mesi da quando il Reclus, nel 1896, alla fine della Relazione Pais-Serra sulle condizioni economiche e della sicurezza pubblica in Sardegna, concludeva in questo modo: "È un fenomeno storico veramente straordinario, e davvero fatto per umiliare l'Europa civile, l'abbandono relativo nel quale è restata fino ai nostri giorni questa grande e bella isola di Sardegna, così fertile, così ricca di metalli, così mirabilmente situata nel Tirreno"¹.

Sembra non esservi nesso logico fra le elucubrazioni del Niceforo e le note conclusive della Relazione dell'inchiesta ordinata dal Crispi. Il sociologo-criminologo siciliano relega la Sardegna in una sorta di immobilità sociale, che vede le popolazioni incapaci di esprimere forme espressive di intelligente creatività.

Rileggendo *L'île de Sardaigne* di Gustave Jourdan, pubblicata a Parigi nel 1867, rimaniamo colpiti dalle considerazioni liquidatorie sulla nostra Isola, a suo dire "così poco degna di essere desiderata da qualcuno", che "sarebbe stato meglio lasciare meno spazio alla verità e più spazio all'arte"². La nostra attenzione non si sofferma soltanto sul segno negativo di queste considerazioni. Altri, prima e dopo lo Jourdan, hanno messo in evidenza lo stato di degrado, sporcizia e abbandono delle contrade isolane³. E anche se teniamo conto che in quel tempo era in corso una operazione di scambio tra la Francia e il governo italiano, che aveva come oggetto pro-

¹ S. CAMBOSU, *Il Supramonte di Orgosolo*, ed. Vallecchi, Firenze, 1988, p. 12.

² G. JOURDAN, *L'île de Sardaigne*, 1867, trad. da M. Brigaglia in *I Viaggiatori dell'800 in Sardegna*, a cura di A. Boscolo, Fossataro, Cagliari, 1973.

³ La più completa silloge è raccolta in *I Viaggiatori cit.*

⁴ Nel periodo in cui lo Jourdan visitava la Sardegna (1861) nell'aula parlamentare era in atto un acceso dibattito su questo grave problema che coinvolse Mazzini e lo stesso Garibaldi: vedi G. ASPRONI, *Diario Politico*, vol. III, e le note di C. Sole, Giuffrè, Milano, 1980.

prio la Sardegna⁴ e che, quindi, le considerazioni dello Jourdan potevano nascondere un comprensibile implicito deprezzamento del valore dell'oggetto da scambiare proprio per consentire un "buon affare" ai contraenti francesi, tuttavia è davvero singolare che l'autore metta in evidente contraddizione la *Verità*, cioè l'obiettività dei fatti, e l'*Arte* come ambito specifico di invenzione nel quale sia lecito contraffare la realtà. Tanto più singolare perché queste parole sono proferite da uno che appartiene all'epoca del realismo nella letteratura. Eppure, proprio Honoré de Balzac, il maestro della nuova scuola letteraria, non avrebbe formulato considerazioni più convincenti. Il grande autore della *Commedia Umana*, avvezzo a ben più ampie distese di "materiale biologico" delle realtà umane parigine, presentò la Sardegna come "un intero [sic] regno desertico", abitato da "autentici selvaggi" dispersi nelle "savane", che se ne stanno nudi "con brandelli di tela per coprire il sesso"; e conclude dicendo che "in mezzo a questa profonda e incurabile miseria ci sono villaggi che hanno costumi di una stupefacente ricchezza"⁵.

A ben vedere le testimonianze dei due autori francesi – al di là dei loro "reconditi" significati – hanno qualcosa in comune: da una parte viene messo in evidenza l'aspetto trasandato, selvaggio e primitivo delle popolazioni; dall'altra la possibilità che queste condizioni di vita vengano rappresentate in forme letterarie. Ma, mentre Jourdan lo dice esplicitamente, il Balzac lo dice in forma "velata" e implicita, proprio come ci saremmo aspettati da un autore così smaliziato quale egli è. Dicendo che l'Isola è un "intero" (cioè "totale", "completo") "regno desertico", abitato da "selvaggi", che non praticano "alcuna coltivazione" etc., afferma implicitamente la mancanza di ogni valore di scambio di questa terra. Certo, rimane, al fondo, il fascino del *pittoresco*, adombrato, comunque, come un *valore*, sia pure non funzionale dal punto di vista commerciale. Il Balzac conclude dicendo che "in mezzo a questa profonda e incurabile miseria ci sono villaggi, che hanno costumi di stupefacente ricchezza". Parole che risultano tanto più brillanti e avvincenti proprio perché si collocano in uno spazio semantico specifico determinato da considerazioni fortemente denigratorie in relazione al *valore* di libero scambio. In altri termini, c'è un vero e proprio rovesciamento di funzioni: mentre il valore-merce è nullo, il valore non-funzionale alle leggi di mercato è altissimo. Per cui il *vero valore* diventa il secondo, che viene proprio mutuato dal primo, dato che quest'ultimo corrisponde a zero.

Se la solitudine e il deserto, la povertà e la sporcizia, la selvatichezza e la miseria dei villaggi e delle abitazioni sono un vero e proprio *dis-valore*

⁵ H. DE BALZAC, *Lettres à M.me Hanska* (Paris, 1867, trad. da F. Alziator in *I Viaggiatori* a cura di A. Boscolo cit.).

nel mercato delle merci, questi stessi elementi-condizioni di vita possono essere visti sotto un'altra luce se trasferiti nel campo della letteratura, in una società borghese che cercava spazi materiali sempre più ampi da concedere non solo all'utile e al funzionale, ma anche all'*inutile* e al *non-funzionale*.

Se vogliamo dare credito alle parole di Engels intorno alla tendenza di origine settecentesca e illuminista per cui "ogni cosa dovette giustificare la propria esistenza davanti al tribunale della ragione o rinunciare all'esistenza", dobbiamo intendere che la dimensione dell'irrazionalità riscoperta dal romanticismo doveva riconoscere e accettare una sua collocazione e giustificazione in quella "immane raccolta di merci", che è il capitalismo.

Leggendo di nuovo Balzac, rileviamo che la "stupefacente ricchezza dei costumi dei villaggi" si costruisce e si fonda proprio sull'implicito processo di defunzionalizzazione, che hanno subito i valori-merce primari (le civiltà passate con i loro monumenti, città e ricchezze), dei quali rimangono tracce visibili nei ruderi e nelle emergenze monumentali.

La dimensione letteraria del racconto intriga alla prefigurazione di una nuova collocazione e sistemazione dei rispettivi *valore* e *disvalore*.

Parlando di cose vecchie e abbandonate, di sporcizia e indigenza, di selvaticume e simili, direi solo cose spiacevolissime, se non proiettassi tutto in una dimensione letteraria e artistica, cioè all'interno di quella dimensione prefigurata da Jourdan e da Balzac.

La letteratura stabilisce, dunque, una sorta di compromesso tra funzionale e non-funzionale, agendo a favore del *tempo* che logora e nobilita, come una costante metastorica, che rende inservibili le cose un tempo perfettamente funzionali⁶, fino a quando la cultura (letteratura) non interverrà a consacrare di nuovo alla venerazione e alla conservazione tutto ciò che il tempo (il mare, la terra e la natura) ha sepolto, degradato e reso inservibile.

Perciò, se il rapporto che l'uomo stabilisce con le cose e con il tempo è ambivalente (il tempo logora – il tempo nobilita), la letteratura si occupa dell'ambivalenza di questo rapporto e si propone, in contrapposizione al sistema del mercato delle merci, come un'immane raccolta di anti-merci, dato che ripropone il "riscatto" di ciò che un tempo ha avuto una precisa funzione e al presente non ne ha alcuna.

La letteratura dei viaggiatori dell'Ottocento, e in buona parte anche quella del Novecento, si occupò della Sardegna trattandola alla stregua di un "oggetto desueto", non-funzionale alle leggi del mercato delle merci; ma, allo stesso tempo, mutò l'immagine di un nuovo valore tutto di origine letteraria e artistica.

⁶ L'argomento è stato trattato da F. ORLANDO, *Gli oggetti desueti nelle immagini della letteratura*, Einaudi, Torino, 1993.

L'Isola è vista come un contenitore di cose vecchie e abbandonate: gli uomini, le donne, i ruderi, le case, i villaggi, gli animali, tutto insomma rivela come uno stato di uso e consunzione (la statura, la miseria, la povertà, la sporcizia, la solitudine, l'attaccamento all'antico), tali da far intravedere quasi in un lampo le epoche passate (fenicia, punica, romana, medievale), giunte fino ai tempi moderni. Come una sorta di soglia consumata che dà accesso ad un mondo di cose che si pensavano spente per sempre. Una terra che, pur avendo conosciuto la grandezza dei tempi passati, ha ritrovato quella semplicità e selvatichezza che la civiltà occidentale ha perduto da tempo e che tanto piace ai viaggiatori borghesi.

Il sistematico lavoro di ricerca archeologica (cultura) acquista un particolare significato, che va al di là del solo fatto scientifico di *funzionalità* e *utilità*, quando è collegato alla ricerca letteraria; ma ciò tende a non accadere più o ad accadere sempre meno nel nostro tempo – come sanno bene gli addetti ai lavori – forse perché intervengono problemi di *funzionalità*, appunto.

Se l'Ottocento come secolo della borghesia è da una parte il secolo che si fonda sulle nuove basi del merito individuale, avendo messo in discussione la dignità assicurata dalle genealogie familiari di origine medievale; dall'altra è anche il secolo che – specialmente nella nostra Isola – ha usurpato e negato questo processo legato ai meriti personali, ricorrendo all'espeditente delle nobilitazioni tardive o alternative o retrospettive. Come si può rilevare nelle politiche sabaude in campo economico-sociale, quando vennero sostenute le ambizioni della stessa borghesia a nobilitarsi attraverso la concessione di titoli. Dello stesso segno sono le tendenze orientate a nobilitare il passato della Sardegna con quella stessa forma di menzogna, che se in campo letterario attuano quel meccanismo testé descritto, non così agiscono in quello storicistico, come dimostrano le famigerate Carte di Arborea. Il fatto letterario, essendo libero e non vincolato alla metodicità della ricerca scientifica, può attraversare tutti i campi (archeologico, storico, antropologico etc.), ma non può essere mutuato a sua volta dai campi dai quali ha tratto ispirazione.

Ma, se non ci deve meravigliare il fatto che proprio colui che è considerato il maestro del realismo nella letteratura raggiunga il massimo della inattendibilità del racconto, poiché alla letteratura non si può chiedere obiettività, permane, comunque, il problema della motivazione 'profonda' di questa insincerità, che è da far risalire al processo di liberazione del demone occidentale ed europeo, dato che il termine poeta, attinente alla dimensione letteraria e inventiva, cioè all'*insincerità* del linguaggio e al *tradimento* del reale, è sinonimo di inimicizia mortale, che divide per sempre l'Europa dall'Asia (Oriente), così come l'*apokatàstasis* al contrario comporta il ritorno del tutto all'unità, cioè alla *philia*. Da questo nasce l'in-

sincerità: dalla poeticità e letterarietà del linguaggio. Così è accaduto nel mondo greco⁷.

Da parte di molti viaggiatori è stato messo in evidenza il carattere “asiatico” e “frigio” del mondo isolano. In particolare il Bresciani ha sottolineato questo aspetto e dietro di lui altri viaggiatori seguendo il suo esempio⁸. Tale “asiaticità” sarebbe riscontrabile nei costumi dei Sardi. Ma vi è un unico grande motivo, che si pone all'origine di questa assimilazione: quello che il Burckardt identifica nella “mancanza di navigazione”, cioè nella unilateralità e staticità con cui i popoli asiatici si pongono davanti al mondo europeo come un mondo “altro”⁹.

Il Bresciani, mettendo in evidenza il fatto che i Sardi già da tempo – grazie alla maggiore facilità dei traffici – si muovono, per recarsi a corte e disbrigare affari, auspica che in futuro possano gestire meglio le loro risorse e intraprendere nuove attività attraverso i porti e le strade, i mercati vicini e lontani. Crediamo che il Bresciani sia abbastanza sincero quando parla di *amicizia* nei confronti dei Sardi; ma, allo stesso tempo, prendiamo con cautela le affermazioni relative all'*asiaticità* dei Sardi. Su questo punto crediamo che vi sia una estremizzazione ed esasperazione di linguaggio (= Insincerità), che attraverso l'archetipo dell'*asiaticità* vuole rappresentare il rischio che corrono i Sardi di “smarrirsi” nell'indistinto e nell'*horror vacui* barbaricino dell'illimitato mondo asiatico. Esiste però una certezza: Ercole (il Limitante), essendo il fondatore di Olbia, ha posto già “li suoi riguardi” (i Limiti) per arginare l'*illimitato* asiatico.

Nei riferimenti alle nobili origini della città gallurese anche noi possiamo identificare e riconoscere un fatto inconfutabile e irreversibile, che ha segnato tutto il corso dei secoli e delle civiltà che seguirono. Da questo punto di vista le condizioni della Sardegna “asiatica” non rappresentano una vera *aporia* rispetto al passato, dato che la via (*pòros*) verso l'Occidente europeo e capitalistico è stata solo temporaneamente smarrita: a suo tempo Ercole, il Limitante, ha riscattato l'isola e l'ha assegnata al mondo occidentale proprio con la fondazione dell'antica *Olbia*. L'*aporia* si risolve dunque nella ricerca del *logos* comune, che troverà la sua vera radice nel *mondo* della città. Nel villaggio di Terranova si nasconde l'antica città (Olbia, la Felice), che è da ri-chiamare al presente.

Se Terranova-Olbia fa parte del tutto-Mediterraneo, è altrettanto chiaro

⁷ Vedi M. CACCIARI, *Geo-filosofia dell'Europa*, Adelphi, Milano, 1994, p. 20 e segg.

⁸ A. BRESCIANI, *Dei Costumi dell'Isola di Sardegna comparati con gli antichissimi popoli orientali*. Napoli, 1850.

⁹ Di questo autore tedesco vedi *Ueber das Studium der Geschichte*, München, 1982, pp. 294-295.

che neppure la Sardegna è un *ab-solutum*, parte separata, al contrario; e le stesse differenze che esistono rispetto al restante mondo sono addirittura la condizione e il presupposto della riconciliazione e dell'armonizzazione.

Il messaggio del Bresciani suona dunque così: affermando che colui che mi sta davanti è diverso da me e che in ragione della sua diversità si pone in contrapposizione con me, io riconosco che la mia libertà da lui è condizione della mia amicizia con lui. L'armonizzazione consiste nell'essere solidale con chi deve lottare contro l'*horror vacui* (il "regno del tutto desertico" del Balzac!!) in cui è piombato, per poterlo ricondurre dentro l'alveo del mondo capitalistico delle merci e del mercato.

Nel resoconto del viaggio l'autore vuole analizzare, distinguere, misurare, indagare il demone-carattere di un popolo.

Ma, per poter misurare, occorre conoscere il misurante. Perciò, questa è anche l'occasione perché l'*anamnesi* storica, geografica, politica e filosofica dell'altro diventi occasione per conoscere specularmente il proprio demone-carattere. È come se la società capitalistica occidentale ed europea, ripercorrendo i miti di una società talassocatica basata sul sistema armonico delle *pòleis* (società capitalistica), stesse interrogando e indagando se stessa, in una fase di espansione e di riaffermazione quale era quella che prendeva avvio nella seconda metà del XIX secolo. La *téchne nautiké* del marinaio colonizzatore, che sposta incessantemente i confini della propria terra, non ha vera radice terranea. "Se si dicesse che gli Ateniesi sono nati per non avere *hesychia, quies*, né per concederla ad altri, si avrebbe ragione", diceva Tucidide, che affermava che la potenza vera sta tutta sul mare.

La vera contraddizione dei Sardi sembrava proprio il mare per i viaggiatori dell'Ottocento. Ma le cose non dovevano essere molto diverse nel secolo successivo. Il radicamento alla casa, casa "di pietra", di cui parla lo scrittore Salvatore Cambosu¹⁰, è anche una sorta di identificazione (*nella casa, nel paese, nel paesaggio*) con la dimensione "asiatica", statica, immobile, dei Sardi, come una sorta di "tara ereditaria" di tipo niceforiano. Sul mare, invece, come ricorda Tucidide, non c'è casa né villaggio. Il *poros*, la via che si traccia sul mare, la *ex-perientia* della via massimamente pericolosa, che si compie affrontando il mare, ha il *Porto* come proprio fine, Porta e Passaggio. Ritirarsi del tutto dal mare è impossibile: un destino "*ab origine*" ne ha segnato la *curiositas* per questo infido elemento. Il mare non può essere dimenticato. È l'altro ineliminabile guardato sempre da lontano.

La Sardegna e i Sardi si presentano sotto l'aspetto del ritiro dal mare e dalla città corruttrice e ricca. Così che il ritiro è anche regresso alla salute e

¹⁰ Cfr. S. CAMBOSU, *Miele Amaro*, Vallecchi, Firenze, 1954.

alla innocenza originaria, verso una specie di età dell'oro dove "omnia feret omnia tellus" (Virgilio, *Bucoliche*, IV, 39)¹¹.

"Ora, se la civiltà europea ha preso forma in quella fascia di regioni meridionali, dall'Italia alla Grecia, che non hanno in sé un punto centrale, ma sono tutte rivolte verso il loro mare mediterraneo"¹², è evidente che in questo processo si è anche andato definendo il suo *Logos*, il carattere, che nel mare, appunto, ha stabilito il campo del suo *agón éscaton*. "In Asia il mare non ha importanza: anzi i popoli hanno chiuso le porte al mare. In Europa, invece, quel che conta è proprio il rapporto col mare: nella vita sul mare è implicita quella specialissima tendenza all'esterno, che manca alla vita asiatica: il procedere della vita oltre se medesima". Così dice Hegel in *Lezioni sulla filosofia della Storia*.

In un necessario riferimento all'Inghilterra, che avendo ereditato e realizzato su scala planetaria ciò che Venezia aveva semplicemente prefigurato, ci viene in mente il rimando a David Herbert Lawrence¹³, che pone in rapporto oppositivo la Sardegna e il Mare. Nel senso che, essendo i Sardi "troppo maschi e vigorosi per essere italiani"; essendo Cagliari "nuda città che non ha niente di italiano", confrontabile solamente con Gerusalemme, una città che si può vedere, ma non vi si può "entrare": un ricordo, qualcosa che è passato come l'aspetto fisico dei Sardi; essendo Terranova "un porto magico", come sospeso in un mondo ancora abbandonato, al di fuori della vita del restante mondo, è come se tutto, insomma, appartenesse a una dimensione remota, "perduta per l'umanità".

Certo, i segni della Storia si sono impressi pesantemente sull'Isola "fuori della Storia", come segni di degradazione. Ercole vi è pure passato per fondarvi città e per allontanare le tenebre e l'orribile vuoto barbaricino; ma nel momento in cui sta per lasciare l'Isola, l'Autore, che pure ha identificato nel porto di Terranova le sagome rassicuranti delle navi che gli ricordano quel "suo mondo familiare", cioè il mare e l'Occidente dal quale proviene e al quale con evidente impazienza vorrebbe ritornare, non può fare a meno di esclamare: "Basta con questo interminabile viaggio!". Eppure quei giorni di soggiorno nella nostra Isola avevano preso avvio sotto gli auspici della *Venere Erycina*, nel tripudio di luce di un mare e di un cielo che si

¹¹ Lo scrittore S. Cambosu, forse in misura maggiore e più evidente di quanto non abbia fatto G. Deledda, ha posto al centro della sua ispirazione poetica questi temi: vedi a tale proposito *Miele Amaro* cit. e l'antologia a cura di M. Bua e G. Mameli (*Lo scrittore nascosto*; Ed. Della Torre, Cagliari, 1982); e anche *Lo Sposo Pentito* a cura di B. Rombi, Il Maestrale, Nuoro, 1992.

¹² Cfr. M. CACCIARI, *op. cit.*, p. 27 e segg.

¹³ D.H. LAWRENCE, *Mare e Sardegna*, Newton Compton, Roma, 1988 trad. di *Sea and Sardinia*, (London 1950).

schiodavano come una conchiglia sul far del giorno. La Sardegna gli si era presentata nello smarrimento del blu della terra “nella solenne baia di Terranova, perduta per l’umanità e bloccata nell’Artico della massa bitorzolosa dell’iceberg di Tavolara”. Il carattere remoto di quel mondo e l’enorme forza di passività e d’inerzia del popolo, l’assenza drammatica delle merci, il freddo, il sudiciume pongono nel visitatore due atteggiamenti estremi: da una parte esalta la naturalità selvaggia in cui ritrova le proprie radici in una sorta di esperienza retrospettiva di fronte a un mondo in via di disfacimento; dall’altra esprime un isterico rifiuto finale, nel momento in cui la vista delle navi ormeggiate nel porto di Terranova lo riconduce al suo mondo tecnologico. Gli basterà sbarcare a Civitavecchia per sentire come dissolversi la fatua “anima sarda”, mentre si va come immergendo “nell’atmosfera provvisoria tipicamente italiana”.

Ci saremmo aspettati un minimo di coerenza nello scrittore inglese. Ma l’atteggiamento di fondo è questo: mi affascina quel mondo con la sua selvatichezza, dove sono come sprofondati fino quasi a scomparire i secoli delle civiltà del passato e tutto è ritornato al suo stato originario, quando “l’animo non era ancor timido”; ma quegli incantevoli spazi intorno, le esasperanti distanze, il nulla di finito, il nulla di definito, la mancanza di cibo, il freddo, finiscono per essere davvero insopportabili!

Ancora, la menzogna dell’invenzione artistica non sopporta la cruda realtà delle cose e neppure il ben esercitato *self control* inglese regge alla gradevolezza di una realtà così vera.

Anche il racconto di Elio Vittorini in *Sardegna come un’infanzia*¹⁴ è profondamente intessuto di letture precedenti (oltre i classici come Plinio e Silio Italico, i moderni da Stendhal a Stevenson, da Faurier a Hughes, da Svevo a Montale etc.). Il poeta rivendica a sé una condizione di fanciullo e si aspetta che l’esperienza del viaggio si svolga in un’atmosfera di sospensione di ogni conoscenza predeterminata e razionale intorno all’ordine del mondo (il massimo della libertà coincide sempre, però, con il massimo della costrizione). La baia di Terranova si stende alla presenza dei due “guardiani” (Capo Figari e Tavolara) e l’approdo è assimilato a una sorta di “nascita”: la terra di colline rosee ha un cuore primordiale di roccia, che affiora salutata da lunghi gemiti delle sirene. Pian piano quel mondo aurorale emerge dal “suo cratere” vulcanico stampandosi in una polvere bianca che dirada in forma di un serpente di case lungo lo specchio d’acqua sottostante. Quella fila di casette è “fabbricata sulle rovine dell’antica Olbia”, secondo “quanto dicono le storie”. Non ci sono ancora segni di vita attorno a quelle case. Subito “una vela di colore antico” appare seguita da un’altra,

¹⁴ E. VITTORINI, *Sardegna come un’infanzia*, Mondadori, Milano, 1975, p. 26 e segg.

che si apre dietro uno scoglio, per starsene inspiegabilmente ferma dietro in agguato. Due segni indecifrabili, che sembrano contraddire il fatto che non ci sia vita in quello specchio d'acqua, che si stende sulla bocca di quel cratere vulcanico spento. Mentre il canto di un gallo "cieco" squarcia il silenzio con un acuto simile all'urlo delle sirene, viene svelato il senso di quell'oracolo: le due anime di Olbia, quella antica, nascosta e sepolta, e quella presente, che col mare non sembra avere alcun rapporto, convivono, anche se non comunicano tra loro.

Dello stesso segno sembra essere il discorso di Carlo Levi¹⁵. Andare in Sardegna è "un ritornarvi, il conoscere un riconoscere, un riscoprire – nelle presenze dell'arcano – il passato, il nostro passato". La Sardegna è per lo scrittore "*un Vuoto di Storia*" (cioè assenza dell'inquietante mondo tecnologico moderno), "che calma il cuore di un antichissimo, delizioso spavento" (leopardiano!).

Quando il poeta, sbarcato a Cagliari, giunge finalmente ad Olbia (non più Terranova), dopo aver attraversato l'intera Isola, ha ancora negli occhi i paesi "e le distese solitarie popolate di pietre", la visione degli aspetti di uno spazio di intatta natura, "forme di un tempo perduto". La Sardegna, dice, "è un paese oscuro di riserbo, che rifiuta i luoghi comuni e le idee ricevute, ma apre a chi lo guardi con amoroso interesse, il dubbio di problemi delicati, del nascere e del muoversi primo, dopo lo stagnare dei tempi e nel quale soltanto le nuove contraddizioni possono forse servirci come l'intricato, esile filo della conoscenza".

Sì, questo è forse il punto più alto di una elaborazione tematica sulla nostra Isola sviluppatasi nel corso di cento anni circa. Le due immagini simmetriche dello specchio finalmente si guardano reciprocamente: il mondo civilizzato ed emancipato dell'Occidente sta guardando nella profondità della sua anima e sta come ripercorrendo la *Via* tracciata da Ercole.

A più di un secolo di distanza dai primi viaggiatori francesi e tedeschi, l'immagine della nostra Isola è rimasta pressoché immutata: un vuoto profondo dove si perde la coscienza dell'uomo occidentale. Eppure, non si può dire un luogo di "assenza di merci". Già nel Settecento, ma in particolare per tutto l'Ottocento, la Sardegna si è andata "riempiendo" di merci, grazie all'intensa attività dei *patroni* di barche, che attraverso i porti di Olbia, La Maddalena, Posada e Orosei trasportarono pian piano tutti gli oggetti e le merci che il mondo capitalistico produceva. Anche se questi talassocrati (napoletani, liguri etc.) venivano con l'andare del tempo assimilati alla borghesia locale con i matrimoni e finivano per convertire il frutto

¹⁵ C. LEVI, *Tutto il miele è finito*, Einaudi, Torino, 1964.

dei loro commerci in terre, vigne, orti e case¹⁶. Ancora una volta, se l'*horror vacui* portava con sé l'idea di una *pienezza*, l'Isola non rispondeva adeguatamente alle esigenze del mondo capitalistico, anche se presentava prospettive allettanti: le sue risorse non erano adeguatamente sfruttate¹⁷. Tuttavia, nel mercato delle merci anche l'immagine di un'Isola come "vuoto deserto" e come "oggetto desueto" è una vera e propria merce. È una merce nel mondo dell'inutile e del non-funzionale e lo è dal momento in cui il tedesco Heinrich von Maltzan, sul punto di lasciare la Sardegna a bordo del piroscalo *Tortoli*, trova il villaggio di Terranova tanto "fetido" da temere che quell'aria gli "fosse entrata in corpo attraverso i pori"¹⁸.

È stato il Murineddu a porre chiaramente il problema della "riuscita" della città gallurese come "imprescindibilmente" legato a quella del resto dell'Isola e all'industria turistica¹⁹. Ma è sintomatico che lo strumento di questa "rinascita" sia considerato non più la letteratura (Lawrence, Vittorini e compagni), perché questa è "strumento di pochi", bensì la cinematografia, che a partire dalla seconda metà degli anni Cinquanta ha avuto in Pietro Livi un coraggioso e intelligente interprete. Alla meritoria attività dei cineasti della Rassegna del film d'amatore, si affiancò l'attività di autori della canzone e di altri intellettuali e artisti. In forma non molto diversa da quanto è accaduto per la capitale della Barbagia e per l'ambiente della tradizione pastorale, anche sulla cittadina gallurese si è affermato il mito. A ben vedere, questi due centri si sono divisi questa straordinaria stagione, rappresentando l'una il tramite con il mondo più ampio, che ha nel mare la sua *via*, le sue vie; l'altra la fissità, il mondo ancestrale immutabile ed eterno, che ha nei pascoli degli altipiani, nella casa, nei villaggi e nel focolare il suo *centro*. Ma, Olbia in quanto *Porta e Specchio* rappresenta contemporaneamente e in forma realmente ambigua il suo essere doppio, di porta, appunto, tra due mondi. Nelle parole del giornalista e critico tedesco Max Thiene²⁰ ritroviamo l'eco di questa ambiguità, quando, rievocando la figura di Ulisse (che ripete il mito di Ercole) e i "disperati approdi", connota l'isola di

¹⁶ I fondi giacenti negli Archivi di Stato di Cagliari, Sassari e Nuoro dimostrano ampiamente questo fenomeno, peraltro già scandagliato: vedi G. DONEDDU, *Ceti privilegiati e proprietà fondiaria*, Giuffrè, Milano, 1990, p. 75 e segg.. Inoltre, A.S.N., *Atti Notarili*. Tappa di Oliena.

¹⁷ Quasi tutta la letteratura dell'Ottocento si è occupata di questo problema, che, poi, in ambiti specifici venne posto a partire dal problema della terra e della proprietà agraria. Cfr. A. BRESCIANI, *op. cit.*; BOUILLIER (1862); E. DOMENECH (1867); P. MANTEGAZZA (1869) etc. Per un'adeguata sintesi vedi A. BOSCOLO, *I Viaggiatori dell'800*, cit.

¹⁸ F. MALTZAN, *Reise auf der Insel Sardinien*, Lipsia, 1869, trad. da G. Prunas Tola, Milano, 1886.

¹⁹ A. MURINEDDU, *Gallura*, Fossataro, Cagliari, 1962, p. 278 e segg.

²⁰ A. MURINEDDU, *Gallura* cit., pp. 278-79.

Tavolara come un'isola che "sembra impossibile", come qualcosa che non appartiene "ai nostri tempi": la solitudine del paesaggio e il suo essere pietra (persino il mare si presenta "liscio e scuro come una vecchia pietra"), la luce abbagliante del paesaggio, l'oro e il bianco sono tutti termini fortemente oppositivi: la solitudine e il "sembrare impossibile" rendono viepiù possibili e persino di una cruda realtà quella presenza massiva di Tavolara; così come questa materialità imponente e invincibile contrasta con la leggerezza e l'impalpabilità del mito dell'eroe errante.

Lo studio di Bachisio Bandinu (*Costa Smeralda*, Milano, 1980) ha l'indubbio merito di aver introdotto in una certa tradizione letteraria una riflessione critica, quasi svelando la menzogna tacitamente accettata come fatto inerente il fenomeno-turismo. Giustamente Barbiellini Amidei nella prefazione denuncia lo "scandalo" dell'album fatto di corteccia di sughero come segno evidente dell'impossibilità di uno scambio "uguale" tra culture, che, "proprio perché diverse, potrebbero integrarsi e arricchirsi reciprocamente". È vero che il turismo non sopporta la verità storica delle cose e che il fatto turistico è "senza storia". Ma occorre dire che questo *topos* dell'Isola come terra "senza storia" era stato costruito attraverso la letteratura dei "viaggiatori" in tutto il secolo precedente.

Il fenomeno della sovrasignificazione artistica di cui parla Bandinu, che ha la funzione di rimuovere ogni scrupolo storico e geografico, ha preso avvio a partire dal tempo della "sincera amicizia" del Bresciani. E se l'estetica diventa "la comunicazione turistica del naturale", investendo ogni punto del mare e della terra per irrompere nel "quotidiano del turista", veicolando e predestinando "fruizioni, comportamenti e relazioni", questo è potuto accadere perché c'era stato un lungo lavoro di sistemazione precedente, basato sulla ridefinizione di un non-valore (il semplice, la natura, il decaduto, l'abbandonato dal tempo), assunto ormai come autentico valore.

Tutto il frasario letterario ottocentesco ha giocato su questa ambivalenza. Ma, quale è il letterato che da una parte non abbia messo in evidenza la complessità della storia isolana e non abbia detto, contemporaneamente, che la Sardegna era una terra senza storia? Menzogna, appunto. E quando la menzogna è stata svelata la letteratura non ha trovato più la sponda alle sue invenzioni.

Non si può dire che mancasse un'adeguata documentazione. Oltre i resti visibili dell'antica città romana esisteva una notevole letteratura dalla storiografia greco-romana a quella medievale. La prima silloge completa su Olbia venne fatta da Pietro Tamponi alla fine dell'Ottocento e lo studioso gallurese ne avrebbe pure curato la diffusione tramite la R. Accademia dei Lincei in Italia e tramite il tedesco Mommsen e l'inglese Haverfield all'estero. Lo studioso ne ricevette lusinghieri incoraggiamenti. C. Huelsen, segretario dell'Istituto Archeologico Germanico, e J. Schmidt dell'Univer-

sità di Könisberg, promossero iniziative di diffusione culturale in stretta collaborazione con la scuola tedesca di studi archeologici, che in Roma aveva fondato la sua sede più prestigiosa, continuando da quasi cinquant'anni quella che era stata a suo tempo l'attività di ricerca del Winckelmann²¹.

Certamente non è un caso che la ricerca del Tamponi si sia concentrata nella raccolta di epigrafi latine, che, con la scoperta delle colonne miliarie della via che da Cagliari conduceva ad Olbia, davano dell'antica città, destinata ad avere notevole importanza nel mondo mediterraneo, un quadro significativo come centro nevralgico del sistema economico-sociale e militare-strategico dell'intera Isola in epoca romana.

Ettore Pais, che nell'Appendice della *Silloge* tamponiana esprimeva le sue riflessioni sull'origine della città e sul suo ruolo nel Mediterraneo, invita l'autore a ricercare le radici greche "in un punto strategico dal quale i foci si potessero facilmente difendersi dagli assalti degli indigeni ed eventualmente prendere il largo dopo essersi imbarcati rapidamente sulle navi"²². Il Pais, dunque, aveva già individuato la peculiarità di Olbia: il suo essere un avamposto, luogo di incontro-scontro di culture non omogenee, tanto che una leggera pressione dall'interno avrebbe potuto spazzar via quell'umile strato di civiltà greca e farla scomparire fino a quando non si sarebbe riproposta sotto l'egida dell'invincibile Roma.

C'è, però, qualcosa nella *Silloge* tamponiana che affascina il letterato e che compete i punti iniziali del nostro discorso: la immagine di questa città, assurta quasi a simbolo di ciò l'uomo costruisce con fatica e il tempo inesorabilmente distrugge e cancella. Il Tamponi annovera una cinquantina di navi andate a fondo dopo essersi incagliate contro "i piccoli giganti di granito" affioranti nelle adiacenze del golfo terranovese: sono navi francesi, italiane, inglesi... e tra i marinai scampati ai flutti ricorda il capitano Ghi-baud, che perdette il suo *Modeste* davanti a Tavolara. Avendo fatto amaro ritorno alla sua casa di Saint-Tropez "bagnava con le sue lacrime di vecchio lupo di mare diventato contadino i solchi di terra che arava"²³. Il mare è tomba e cimitero e non si sazia mai di preda. Navi grosse e navi piccole, che forse non si erano mai incontrate, "discesero nell'ampia voragine per immergersi nell'armonia della distruzione; uomini diversi per costumi e idioma, che mai si erano veduti, ebbero comune lo stesso letto funebre sotto

²¹ Sulle relazioni tra il Tamponi e gli studiosi tedeschi e italiani delle prestigiose scuole archeologiche europee vedi P. TAMPONI, *Silloge Epigrafica Olbiense*, con prefazione di Teodoro Mommsen e appendice di E. Pais, Dessì, Sassari, 1895.

²² Cfr. a p. 84 e segg. della *Silloge* cit.

²³ A p. 125 e segg. della *Silloge* cit.

la coltre delle onde commosse". Il mare è il simbolo fisico della morte livellatrice e del tempo divoratore. Una sorta di Geenna, che accoglie come un sepolcro questi scafi sdruciti. "Le robuste armature dei pelaghi antichi, delle galeazze, delle piatte chelandie, si sono convertite in limo, in fango; e i moderni brigantini, le golette, le polacche, ch'erano anima e vita dei vecchi galleggianti. Imponente stratificazione di ceneri ridotte in putredine, informe ammasso di rovine e di miserie, sfasciame e annientamento della morte orrenda e spaventevole"²⁴.

Stupenda sintesi davvero, questa silloge tamponiana, altro che terra "priva di storica". Questo è il Luogo della Storia. Il poeta-archeologo immagina persino che se tutti gli alberetti e i pennoni dei controvelacci, che furono inghiottiti nell'abisso, avessero potuto rizzare alla superficie delle acque le loro punte annerite in forma di croci, sarebbe apparso lo spettacolo di un "immenso campo funebre". Se l'archeologo-letterato concede un po' a Hugo, Virgilio etc. lo fa – come dice egli stesso – per amore di "un popolo fiero per antiche memorie", che "guarda sul deserto del mare, nel cui murmure vasto si perdono i suoi lamenti vani". E quando descrive l'accesso al golfo di Terranova stupisce davanti all'imponente massa calcarea di Tavolara, che "si mostra spaventevole ancora e ci tramanda delle voci che vengono dal passato". In quelle acque le milizie romane condotta da L.C. Scipione riportarono la vittoria navale sulle forze cartaginesi, comandate da Annone, che vi rimase ucciso. L'autore stabilisce un'identità precisa: questi luoghi consacrati dalla morte sono una sorta di testimonianza di un passato immortale. La città ha infine trovato il suo *Nomos*. E per sempre. Anche l'isola di Molara, che fa da corredo a questi luoghi sacri, rappresenta il simbolo di un uomo forte, che vi venne esiliato e che invece della morte trovò la vita. "L'uomo oltraggia e il tempo vendica". "Creatura purificata dell'immortalità egli vive ancora nei pianti che l'uragano apporta in quel trono di scogli". Il mare non spegne, il mare salva e purifica: rende giustizia infine.

Questa è la più bella e potente metafora del tempo "che logora e nobilita", preparando le cose per una rinascita.

²⁴ Cfr. a p. 127 e segg. della *Silloge* cit.

Tavola rotonda finale

“Olbia oggi”

Francesco Annunziata

Un caposaldo dei trasporti

Vorrei riprendere alcune delle considerazioni fatte qualche minuto fa dal professor Berlinguer per parlare di trasporti: di trasporti, intendo, nei loro aspetti positivi, e non per gli aspetti negativi che essi hanno presentato nel corso dei secoli relativamente alla diffusione di epidemie.

Poiché questo convegno ha avuto le premesse nei suoi riferimenti alla storia di Olbia, consentitemi alcuni richiami storici. Comincerò dicendo che io, come la maggior parte degli ingegneri dei trasporti (l'ingegneria dei trasporti è una disciplina non nuova, che anzi arriva fino a noi partendo da millenni fa), faccio parte di un'associazione nel cui stemma è scritto: "*Via et vita*", perché le vie di comunicazione servono per la vita e lo sviluppo socio-economico delle diverse collettività.

Eppure nelle nostre piazze, accanto ai monumenti dedicati a illustri personaggi, è sempre mancato e continuerà a mancare il monumento a quel nostro antichissimo progenitore che più di quattromila anni prima della nascita di Cristo inventò la ruota. Questo nostro sconosciuto progenitore aveva capito il meccanismo fisico e il funzionamento della ruota, che è arrivata fino a noi inalterata nei meccanismi e nel funzionamento: la ruota di un Jumbo non è molto diversa da quella di una *tracca*. La prima rappresentazione della ruota risale alla civiltà dei Sumeri e dei Caldei, nel quarto millennio a.C. I Persiani sono stati i primi costruttori di strade per ragioni militari, così come grandi costruttori di strade sono stati i Romani, anche loro per ragioni militari, qualunque cosa dicano i libri di storia; certo, anche per favorire la diffusione dello sviluppo, ma soprattutto per motivi militari, per il controllo dei territori conquistati. E così si è andati avanti fino ai nostri giorni.

Se consideriamo la storia delle nostre civiltà, e soprattutto della civiltà occidentale, ci accorgiamo che vi sono stati periodi nei quali si è favorita l'accessibilità dei territori, e altri periodi nei quali si è scelta invece la loro inaccessibilità. Vi sono stati periodi storici nei quali sono stati costruiti castelli in posizione dominante, solitamente sulla parte più alta dei rilievi montuosi, e quindi inaccessibili, perché l'inaccessibilità era garanzia di sicurezza. Non per caso in Sardegna vi sono zone gravate da servitù militare per le quali è stata scelta l'inaccessibilità per motivi di sicurezza e di segretezza. All'interno dell'isola vi sono basi militari servite da strade bianche sconnesse, difficili da percorrere e che per questo ne garantiscono la sicurezza.

Quando si è scelta invece l'accessibilità dei territori si è sempre inteso promuovere lo sviluppo socio-economico e quindi la civiltà delle collettività che quei territori abitavano.

Oggi abbiamo situazioni che provocano artificialmente l'inaccessibilità: la congestione del traffico nei nostri agglomerati urbani – spero che non sia frutto di una scelta – determina condizioni di inaccessibilità dei servizi situati nelle zone centrali della città per coloro che vivono in larga parte del territorio. E allora, se l'inaccessibilità provocata dalla congestione del traffico non deriva da una scelta, dobbiamo adottare un modello di trasporti diverso.

Sempre per quanto riguarda le nostre città, vi è una fondamentale contraddizione fra pendolarismo e accessibilità. Di norma tutti i servizi necessari alla popolazione e alla produzione sono situati nelle parti centrali delle città, e cioè in quelle rese meno accessibili dalla ristrettezza delle sezioni viarie e dalla conformazione orografica dei centri storici.

Perciò nei confronti dei centri urbani si determina il pendolarismo, che è sinonimo e testimonianza di disagio e costituisce un costo sociale. Per abbattere questo costo non ci si può che accostare ad una concezione del modello insediativo che abbia come obiettivo il riequilibrio territoriale e il miglioramento delle condizioni di accessibilità. Per attuare il riequilibrio urbano è necessario dare ai diversi centri che fanno parte di un sistema urbano funzioni di servizio complementari, e quindi costruire nei diversi centri delle vie di comunicazione – ferrovie, strade, metropolitane leggere – per collegare al proprio interno questo stesso sistema urbano diffuso, nel quale debbono essere create funzioni gerarchiche secondo un disegno organico.

Io sono assolutamente convinto che oggi sia necessario un ripensamento culturale di quel che abbiamo vissuto, e che lo sviluppo socio-economico della Sardegna, come di qualunque altro territorio del nostro Paese, debba ruotare su tre cerniere. Esse sono la disponibilità di acqua (e l'esistenza dei pozzi sacri rivela quale importanza l'acqua abbia avuto nella storia della Sardegna), l'energia a basso costo (lo sviluppo della nostra società presuppone la possibilità di disporre di energia a basso costo) e un sistema di trasporti efficiente e affidabile.

È evidente che queste tre cerniere – l'acqua, l'energia e i trasporti – sono collegate l'una all'altra, e tutte e tre hanno stretto rapporto con l'ambiente e con l'organizzazione territoriale. L'ambiente deve essere considerato una invariante nella pianificazione territoriale, come diceva poco fa il professor Macciocco. D'altro canto l'organizzazione territoriale deve prestare speciale attenzione agli elementi che hanno importanza fondamentale per lo sviluppo, e quindi, a mio avviso, al sistema dei trasporti: con trasporti efficienti ci si può sviluppare, con un sistema di trasporti inefficiente non

solo non ci si sviluppa, ma si muore. Questa, se si hanno la modestia, l'onestà e l'intelligenza necessarie per capirla, è la lezione che ci viene dalla storia della civiltà occidentale.

Nella nostra regione non esiste una cultura dei trasporti. Vi è stato anzi, a mio avviso, un fallimento completo e assoluto dell'amministrazione regionale per quanto riguarda la politica dei trasporti. Quando in Sardegna si parla di trasporti ci si riferisce unicamente alle tariffe marittime ed aeree, cioè al puro prezzo dei biglietti, non al costo effettivo del trasporto: non si parla del collegamento dei porti col territorio retrostante, per esempio, e quindi non si parla delle infrastrutture stradali e ferroviarie; né si parla di viabilità, a meno che qualcuno non muoia in un incidente sulla Carlo Felice. Non si capisce, diversamente da quel che dovrebbe avere insegnato la storia, che una regione come la nostra ha nel sistema dei trasporti la premessa per il suo sviluppo, e nella sua stessa insularità una carta importante da giocare, perché il mare non determina necessariamente la separazione, ma può essere via di comunicazione.

Credo che non siamo stati aiutati ad acquisire una cultura dei trasporti. Sono anzi convinto che, se in questo vi sono state responsabilità collettive, comuni, quindi, a tutti i cittadini, e della classe politica, qualche responsabilità si debba far risalire anche ai mass-media, che i problemi dei trasporti hanno sempre considerato in termini di tariffe marittime ed aree e non in termini di costo del trasporto, di viabilità, di ferrovie.

La storia insegna che le nazioni più sviluppate sono quelle che hanno saputo adottare una politica dei trasporti. Quindi, oltre a Roma, nazioni come la Francia, la Gran Bretagna, la Spagna, gli Stati Uniti, il Giappone, che si sono date una politica dei trasporti marittimi, ma hanno avuto anche intelligenti politiche dei trasporti interni. Non per caso in tutti questi paesi si parla di treni ad alta velocità, di metropolitane urbane e di ferrovie, e non soltanto di strada e di motorizzazione.

Il modello di trasporti dominante nel nostro Paese è fondato sull'uso dell'autovettura, ed è quindi inevitabilmente destinato a creare condizioni di inaccessibilità dovute alla congestione viaria. Noi dobbiamo modificare questo modello correggendo la ripartizione modale della domanda di trasporti così da indirizzarla anche verso il trasporto collettivo, che è struttura portante nelle aree urbane. Quando parlo di trasporto collettivo intendo le ferrovie, le metropolitane leggere, i parcheggi di scambio, tutto un sistema, insomma, che si sostituisca alle strade e alle viuzze oggi congestionate da grandi flussi di autovetture private.

Penso, dunque, che l'obiettivo strategico della pianificazione del sistema dei trasporti sia quello di un riequilibrio territoriale che, riconoscendo l'alto grado di rischio connesso ai fenomeni di abbandono e di marginalizzazione di vaste parti del territorio, porti alla scelta di un programma che

tenda a razionalizzare e consolidare gli assi forti ed i poli, ma allo stesso tempo contribuisca anche a rinforzare e ricucire le aree di spopolamento. Perciò è necessario tener presente che nella nostra regione non vi sono soltanto Cagliari, Sassari, Nuoro, Olbia, Oristano, ma vi è anche un gran numero di centri che hanno vocazione ad essere altrettanti poli: oggi sono poli di ambiti intercomunali molto ristretti, ma, se aiutati dal sistema dei trasporti, possono diventare ben altro.

Olbia, in particolare, ha una velocità di accrescimento molto elevata ed ha un ruolo di rilievo sul piano regionale e nazionale. È necessario che l'amministrazione regionale, se si deciderà ad adottare una politica dei trasporti, capisca che questa città ha una posizione strategica di assoluta rilevanza nel sistema dei trasporti. Maggiore attenzione, quindi, deve essere rivolta a questa porta della Sardegna per quanto riguarda l'infrastrutturazione del porto e il collegamento del porto stesso alle vie e alle ferrovie retrostanti. Oggi vi è l'esigenza di allargare il bacino di utenza del porto e dell'aeroporto, così da servire porzioni regionali più vaste di quanto non accada oggi. E per ampliare il bacino di utenza si deve intervenire sulle strade e sulle ferrovie. Il porto, la strada e la ferrovia, insomma, debbono essere intesi come parti di un unico sistema di trasporti integrato e intermodale, che cioè soddisfi la domanda attraverso diversi modi di trasporto, e non si riduca più soltanto all'autovettura privata.

Questa è la lezione che da oltre trent'anni ci viene dall'Europa e che in Italia non siamo ancora riusciti a capire: tanto meno, poi, in Sardegna, che è in forte ritardo anche rispetto alla media nazionale. Oggi si pone essenzialmente il problema di ridurre il forte disagio delle aree periferiche – per esempio, della Gallura montana, del Goceano – nell'utilizzazione dei principali servizi sociali ed economici concentrati in un numero ridotto di poli: oltre che ad Olbia, a Tempio, a Santa Teresa di Gallura, ad Ozieri. La stessa provincia di Nuoro, del resto, gravita su Olbia almeno per i trasporti. Son convinto, in sostanza, che nella pianificazione territoriale, se si deve dedicare attenzione alle destinazioni d'uso da assegnare alle diverse aree, sia necessario riconoscere un ruolo strategico al sistema dei trasporti. E per definire, per progettare, per consolidare i sistemi urbani esistenti, e non le sole aree maggiormente urbanizzate di Cagliari, di Sassari, di Oristano, di Nuoro, si deve realizzare in Sardegna un sistema urbano diffuso proprio intervenendo sul sistema dei trasporti. Occorre, quindi, legare le comunità tra di loro e con gli assi di comunicazione principali e con i nodi di trasporto verso l'esterno, e dunque con Olbia per quella parte del territorio che gravita su questa città.

Il concetto di fondo che deve essere affermato è che ogni componente del trasporto svolge un ruolo corrispondente alle sue peculiarità tecniche ed economiche, e che tutte le componenti, organizzate gerarchicamente, con-

corrono a definire un equilibrio territoriale funzionale all'assetto socio-economico prefissato. La definizione di questo sistema integrato di trasporti deve essere ottenuta con la massima utilizzazione delle risorse già esistenti. Per altro verso occorre tener presente che il sistema dei trasporti può e deve essere uno strumento per governare la localizzazione delle varie attività sul territorio: questo è il nodo cruciale non solo dei problemi urbanistici e territoriali, ma anche di quelli del traffico.

Mi sembra opportuna un'altra considerazione. Fin qui abbiamo progettato il sistema dei trasporti ponendoci come obiettivo la mobilità, e via via che la mobilità si sviluppava abbiamo costruito strade che molto spesso, soprattutto in Sardegna, sono sbagliate e quindi causa di incidenti. Nelle mie lezioni, quando voglio citare un esempio di quel che non si deve fare in sede di progettazione di strade, cito le strade sarde, perché mostrano errori di progettazione gravissimi. La nostra regione, anzi, detiene tristi record nazionali in fatto di strade sbagliate, di svincoli sbagliati, ma di questo sembra che nessuno si renda conto, tanto a livello regionale quanto a livello nazionale. Così continuiamo a costruire strade che, a causa di gravissimi errori di progettazione a loro volta causa di incidenti, in alcuni tratti sono autentiche trappole.

In definitiva, ritengo che sia necessario ribaltare l'impostazione generale in materia di trasporti: invece che inseguire la mobilità, dobbiamo programmare l'offerta di trasporti. In altri termini, dobbiamo progettare il sistema dei trasporti così da promuovere il riequilibrio territoriale, la nascita di un sistema urbano diffuso, il miglioramento dell'accessibilità del territorio. Questo comporta un ribaltamento degli usuali criteri di progettazione (così dei trasporti come del territorio): il sistema dei trasporti, infatti, deve essere posto al centro dell'organizzazione territoriale, di cui diventa un potentissimo strumento. La costruzione di una strada o di una ferrovia hanno sempre esercitato una influenza determinante nella organizzazione complessiva del territorio.

Dobbiamo avere ben chiari gli scenari dello sviluppo socio-economico e gli obiettivi che intendiamo raggiungere. Se come obiettivi ci poniamo il riequilibrio territoriale e la realizzazione di un sistema urbano diffuso, è necessario che vi sia un sistema di trasporti in grado di orientare l'organizzazione del territorio. Non è più pensabile che si costruisca un centro commerciale per poi accorgersi che la strada che lo serve non è adeguata alla domanda di trasporto che esso provoca. Né è pensabile che si realizzi, come è avvenuto alla periferia di Cagliari, un insediamento universitario che comporta lo spostamento di seimila persone al giorno per poi scoprire che non vi sono le strade delle quali gli studenti, i docenti, il personale tecnico-amministrativo si dovrebbero servire. Questo non è il modo in cui si deve progettare il sistema dei trasporti, non è il modo in cui si può pianificare il

territorio, né, tanto meno, è il modo in cui si può migliorare la qualità della vita nelle nostre realtà urbane. Su questo punto è necessario intendersi: la qualità della vita non è garantita soltanto da un bel tramonto, ma anche, se non soprattutto, da una città e da un territorio che funzionano perché al loro servizio si è posto un sistema di trasporti efficiente, il più possibile esente da situazioni di congestione viaria. Questo, infatti, è degrado urbano, disagio e, in definitiva, un insieme di costi che ricadono sulle nostre spalle.

Antonello Paba

I problemi dello sviluppo

Tratterò tre punti in modo molto breve e sintetico.

Il primo riguarda il rapporto tra l'economia e la struttura della città. Il punto di partenza è che una città è quello che essa fa: quindi il suo assetto e la sua evoluzione sono il risultato delle sue attività produttive. Olbia è una città che vive di commercio, di bar, di alberghi, di ristoranti e che costruisce abitazioni. Qui la crescita delle abitazioni è ancora molto forte: secondo i dati dell'ultimo censimento il loro numero è aumentato di 9.000 unità; è una crescita ancora molto rapida, come quella della popolazione. L'evoluzione delle attività economiche e le loro esigenze hanno condizionato l'evoluzione della città nella sua struttura fisica.

Il primo problema che dobbiamo affrontare consiste dunque nello studiarci di unire alla forza e alla spontaneità del mercato qualche criterio regolatore. La spontaneità del mercato è infatti l'elemento propulsivo che ha determinato la fortissima crescita di Olbia, ma ad essa occorre unire un sistema di criteri e di regole, in modo da tutelare beni collettivi come i valori ambientali e la vivibilità della città, che non hanno, almeno immediatamente, un mercato, e che, come direbbero gli economisti, non sono monetizzabili. Si deve quindi unire alla forza spontanea del mercato un sistema che non si limiti a inseguire quel che è già successo e a cercare, quando occorra, di porvi riparo, ma sia anche un sistema di guida e di orientamento.

Il secondo punto riguarda il turismo. Ci si deve chiedere se la diminuzione registrata nel movimento turistico sia un semplice rallentamento congiunturale o se sia invece il segno di una crisi più profonda. Il turismo è uno di quei settori economici per i quali si ha la convinzione che sia l'offerta a creare la domanda; si pensa, cioè, che alla creazione di strutture ricettive debba immediatamente seguire la domanda.

Terzo punto: ad Olbia vi è un forte dinamismo sociale e imprenditoriale. Qui il tasso di attività, cioè l'indice che misura la quota della popolazione che si presenta sul mercato del lavoro, è il più elevato della provincia; qui nella popolazione vi è una prevalenza di giovani e la quota di anziani è la più bassa della provincia. Vi è quindi un forte dinamismo sociale che si traduce in dinamismo economico. Allora, se per ragioni che valgono nel medio e lungo periodo non si intende puntare su un unico tavolo tutte le carte dello sviluppo economico di Olbia, bisogna tendere alla realizzazione

di una struttura produttiva più equilibrata, nella quale anche la produzione di manufatti abbia un peso rilevante. In effetti questo era un modello che sembrava funzionare negli anni Settanta e all'inizio degli anni Ottanta, e che negli anni Novanta è entrato in una crisi che dura ancora. Il programmatore dovrebbe proporsi di integrare le attività turistiche, commerciali, distributive, i trasporti con le attività manifatturiere. Questa integrazione non dovrebbe riguardare soltanto le condizioni produttive e le connessioni di mercato, ma anche gli imprenditori e gli stessi lavoratori. Le attività turistiche hanno di norma un forte contenuto di stagionalità; vi sono quindi tempo e risorse da utilizzare anche in altri settori produttivi.

Pino Mulas

Il sistema sanitario

Mi limiterò ad alcune considerazioni sulla sanità ad Olbia e nella zona che la circonda. Mi riferisco alla sanità nel senso più lato, considerandola, cioè, sia nel momento della provenienza, sia in quello terapeutico. Ho fatto qualche ricerca per scoprire se mai nella storia di Olbia sia esistita qualche struttura di natura sanitaria. Del resto, fin dai tempi degli Egizi e dei Greci nei luoghi di culto vi sono sempre stati locali nei quali accogliere e curare i pellegrini che ne avessero necessità, ed anche in Sardegna ne abbiamo diversi esempi. Ma, per quanto abbia cercato, non sono riuscito a trovare niente di significativo. In realtà ad Olbia l'unico esempio di edilizia sanitaria risale al 1956, quando i Fatebenefratelli (che nel mondo vantano la maggiore esperienza in materia poiché hanno creato 180 ospedali dislocati in tutti i continenti) costruirono qui il loro ospedale, che disponeva di un centinaio di posti letto e raggiungeva un buon livello di efficienza. Tuttavia sembra che, soprattutto all'inizio, la gente lo considerasse con qualche diffidenza, probabilmente perché giudicava sufficiente l'opera del medico di famiglia.

Oggi in questa città la situazione è critica sia dal punto di vista igienico, sia da quello sanitario. Qui ad Olbia abbiamo ancora canali che sono vere fogne a cielo aperto: è un dato molto grave non solo per il danno che ne deriva al turismo, ma soprattutto perché ostacola la prevenzione di determinate malattie.

Per quanto riguarda il versante sanitario vero e proprio, fra il 1975 e il 1976 sono state raddoppiate le strutture dell'ospedale, che tuttavia risultano assolutamente insufficienti ed anzi sono state giudicate l'esempio peggiore di programmazione sanitaria in tutta la Sardegna. Si deve pensare che in un'area che conta circa 80 mila abitanti vi è un solo ospedale che dispone di 150 posti letto e per di più è male attrezzato. Certo, negli ultimi dieci anni si sono fatti progressi e la struttura sanitaria di Olbia è cresciuta; tuttavia vi è una forte carenza sia di spazi (Olbia avrebbe necessità di un ospedale di almeno 350 posti letto), sia delle apparecchiature ormai comuni a tutti gli ospedali e che consentano di soddisfare la domanda di assistenza almeno nell'80 per cento dei casi. Manca per esempio un tomografo, così come mancano numerosissimi apparecchi diagnostici oggi assolutamente indispensabili. Alla carenza di spazi e di attrezzature si aggiunge la mancanza di reparti e quindi di personale. Qui non vi sono specialità; vi sono gli ordinari settori portanti di un ospedale – i reparti di medicina, di chirur-

gia, di ostetricia, di ortopedia –, che però in alcuni casi, come quello dell'ortopedia, dispongono appena di 14 posti letto.

Siamo quindi ben lontani da uno standard appena accettabile sia in una regione che aspiri ad essere aggiornata coi tempi, sia in una città che è in qualche modo la porta della Sardegna. Mi sono riferito a un bacino di utenza di 80 mila abitanti: in realtà la popolazione che gravita sulle strutture sanitarie di Olbia è molto più numerosa, anche a non voler tener conto delle grandi folle del periodo estivo. Non bisogna dimenticare, per esempio, che ad Olbia vi sono un porto e un aeroporto; vi è, comunque, un grandissimo numero di persone che si rivolgono all'ospedale di Olbia. Del resto, se è vero che i turisti sono di norma persone sane, è altrettanto vero che d'estate, soprattutto in alcuni settori come la traumatologia, l'ospedale non è assolutamente in grado di dare risposta adeguata a tutte le richieste di assistenza.

Come intervenire? Finora si sono prospettate due possibilità. Da un lato vi è stata una fondazione religiosa, la Fondazione San Romanello, che ha iniziato gli scavi per la costruzione di un ospedale, ma l'opera si è poi bloccata; i responsabili avevano assicurato che i primi reparti sarebbero entrati in funzione all'inizio del 1994, ciò che però non è avvenuto. Dall'altro lato si parla ormai da lungo tempo della costruzione di una struttura pubblica, ma anche in questo caso i progetti si sono fermati al punto di partenza.

Ci si chiede se la sanità debba essere affidata alla gestione pubblica o a quella privata: se, in concreto, il denaro pagato dai cittadini per la sanità debba essere gestito dallo Stato o dai privati. Secondo studi recenti di esperti del settore, i due tipi di gestione possono convivere. Quel che veramente è dannoso è il fatto che un'opera venga iniziata e resti poi incompiuta. Uno studio condotto da esperti a Milano per individuare i criteri che dovrebbero guidare la programmazione sanitaria prevede che, al massimo entro un anno, alcune strutture siano gestite da privati ed altre siano affidate a gestioni pubbliche: poi si vedrà quale dei due tipi di gestione abbia dato i risultati migliori. In Sardegna, però, questo progetto molto difficilmente potrà essere attuato, perché l'isola è molto estesa e poco densamente abitata; per di più la situazione dei trasporti è del tutto insoddisfacente. Si pensi, per esempio, alle zone interne del Goceano, che fanno capo ad Ozieri: in molti casi vi sono distanze anche di trenta chilometri che si percorrono in non meno di un'ora: che per un infartuato, per esempio, rappresenta un tempo lunghissimo. Si pensi all'ospedale di Olbia, al quale affluiscono i pazienti di Santa Teresa o di Bassacutena, costretti a percorrere una strada estremamente malagevole.

Io penso che nella nostra zona possano convivere strutture pubbliche e strutture private: quel che importa, però, è che nelle aree decentrate vi siano nuclei dove i malati, soprattutto quelli che hanno necessità di interventi urgenti, possano trovare un'assistenza sanitaria efficiente. Naturalmente

questo comporterebbe un aumento dei costi. La tendenza oggi prevalente è di creare grandi strutture che garantiscano l'assistenza al cento per cento dei casi. In Sardegna si dovrebbe invece imboccare una via intermedia, così da garantire l'assistenza anche alla popolazione delle aree decentrate. In ogni caso Olbia dovrà diventare comunque un polo sanitario efficiente. Del resto, anche nella programmazione sanitaria regionale è previsto che Olbia rientri fra i cinque poli sanitari della Sardegna, che alcuni vorrebbero diventassero sette. L'importante è che questi poli siano serviti da collegamenti veloci, così che in tutti i casi la salute del malato sia tutelata.

Giampiero Scanu

Un processo da continuare

Il professor Brigaglia mi chiede se senta più il rimpianto per la carica di sindaco o la...soddisfazione per averla lasciata. Penso che a livello istituzionale l'esperienza più forte e intensa sia quella che si fa, per così dire, in trincea, cioè sul piano locale. Credo comunque che sentirò fortemente la mancanza, non degli insulti di cui un sindaco è molto spesso oggetto, ma del contatto forte, addirittura quasi viscerale, con la città, che comunque cercherò di servire anche se in un ruolo diverso da quello di sindaco.

Sono lieto di assistere almeno alla parte conclusiva di questo interessantissimo convegno, che ritengo uno dei rari momenti di riflessione e di approfondimento non sviluppati nella improvvisazione o articolati su una serie di valutazioni di carattere empirico, ma poggiati su ricerche scientifiche rigorose.

Io ho sempre difeso il diritto che questa città aveva ed ha a rivendicare maggiore attenzione da parte della Regione e dello Stato. Ho ascoltato con interesse il brillante intervento del professor Annunziata, con le cui considerazioni sono d'accordo. La verità è che questa città non ha una quota di intellettuali che, piuttosto che seguire momento per momento i personaggi di moda, posseggano il rigore di chi cerca di usare le proprie risorse mentali per il bene della comunità, di definire bello ciò che è bello e stupido ciò che è stupido: di chiamare le cose, insomma, con il loro nome. Ma questo non è, purtroppo, un elemento che caratterizzi in negativo soltanto la nostra città. Mi pare, cari professori Sotgiu e Brigaglia, cara professoressa Tognotti, che complessivamente la Sardegna stessa abbia una certa abbondanza di osservatori i quali, piuttosto che offrire le loro valutazioni al servizio della verità, discettano su cose che di volta in volta possono compiacere le masse oppure le correnti di pensiero in voga. Sia ben chiaro: in questa sede non intendo accennare a vicende attualissime, né parlare dello stranissimo esodo, al quale assistiamo anche in Sardegna, di una moltitudine di persone che ritengono di avere individuato l'autentico verbo in determinate posizioni e in determinati personaggi e che sono pronte, con le mani colme di doni, ad andare ad inchinarsi e a promettere fedeltà ad una "novella" che, piuttosto che la solidarietà, l'intelligenza, la compattezza, la sardità di cui abbiamo bisogno, propone altre soluzioni. Non intendo parlare di tutto questo in una sede che non ha carattere politico. Intendo invece sviluppare brevemente alcune considerazioni su un'altra necessità di questa città.

Ho letto recentemente sulla "Nuova Sardegna" che nelle intenzioni di

certe formazioni politiche vi sarebbe una sorta di accerchiamento legale di talune scelte già espresse da questa città per favorire la realizzazione, sul piano dell'edilizia turistica, di ciò che ancora non si è realizzato. Credo, allora, che sia opportuno che si cominci a parlare chiaro, come del resto hanno fatto altri prima di me. Penso, per esempio, che il concetto di sviluppo sostenibile non debba essere applicato esclusivamente alle aree in via di sviluppo, ma che debba essere calato, con grande rigore morale, anche all'interno della nostra realtà territoriale. Per essere più chiaro dirò che, parlando di sviluppo sostenibile, mi riferisco alla necessità, direi al dovere, di utilizzare il territorio come una risorsa, cioè come un bene del quale l'uomo deve servirsi, ma all'interno di un progetto che preveda in modo ancor più rigoroso la tutela dell'ambiente e della qualità della vita.

Oggi, alla vigilia di San Simeone, credo che debba esser detto, sia pure da un consigliere comunale che temporaneamente svolge anche altri incarichi, che la città di Olbia non ha cambiato idea riguardo alla necessità di studiarci di creare nuovi posti di lavoro senza però rinnegare il dovere di tutelare l'ambiente. Sono convinto, insomma, che al territorio debba essere riconosciuta quella sorta di valore metafisico che in certi ambiti dell'ambientalismo è stato proposto con un fondamentalismo degno di miglior causa, e che tuttavia ha una sua validità.

Caro signor Sindaco, il mio breve e semplice ragionamento è diretto anche a Lei. Io spero che il Consiglio comunale voglia continuare, almeno fino a quando resterà in carica, a trattare i problemi dell'edilizia, dell'urbanistica, della programmazione territoriale con lo stesso equilibrio con cui sono stati trattati fin qui. È necessario, cioè, cercare di liberare l'uomo dal bisogno del lavoro, facendo però in modo che non si creino guasti all'ambiente, che non vi sia l'immolazione di questo tipo di necessità, espressioni di un diritto naturale, ad altri interessi più o meno confessabili.

Vorrei concludere con un'altra breve considerazione. La capacità di esprimere forti interessi richiama sulla nostra città una grande attenzione da parte della malavita organizzata. Ciò accade, pare, anche per la Gallura e per buona parte della Sardegna, nei cui confronti la criminalità organizzata va manifestando grande interesse. Perciò è necessario vigilare, è necessario che scattino tutti i meccanismi della prevenzione, così che la nostra terra non possa essere contaminata da questa tristissima realtà, che una volta sbarcata riesce a radicarsi e non è più possibile, o sarebbe comunque difficile, allontanare. Chiedo infine agli amici, agli illustri studiosi sardi presenti, di continuare a servire la comunità olbiense, gallurese, regionale, inserendo, fra le loro dotte e fondamentali valutazioni su ciò che Olbia è stata ed è, anche i ragionamenti opportuni su ciò che vogliamo che essa sia: una città migliore, nella quale il rapporto fra l'erogazione dei servizi e la loro fruizione possa essere sempre di segno positivo; ma, soprattutto, una città libera da ogni forma di delinquenza più o meno organizzata.

Girolamo Sotgiu

Le radici della comunità

Partecipando a questo convegno ho imparato molto. Perciò sono grato a chi lo ha organizzato e a tutti coloro i quali mi hanno consentito di imparare qualcosa.

Dirò, a costo di sembrare presuntuoso, che chi vive ad Olbia forse non si rende interamente conto dell'impressione che da questa città riceve chi vi torni dopo esserne stato lontano per lungo tempo. Tornandovi ci si trova davanti ad una città del tutto nuova, e nuova in senso largamente positivo. Di questo, forse, chi vive qui non si rende conto chiaramente: ciò è del tutto normale, poiché le cose si evolvono e ognuno si evolve con le cose, e vivendo in mezzo ad esse non avverte il loro cambiamento.

Olbia è ora una città molto diversa da come era anche soltanto dieci o quindici anni fa, come ha chiarito quel che è stato detto in questi due giorni. Se dovessi dire quali sono gli aspetti che mi hanno colpito maggiormente, ne indicherei due.

Il primo è rappresentato dal fatto che questa è una città di giovani, come ha sottolineato il professor Paba e come è risultato chiarissimo dall'intervento del professor Puggioni. Fra tutte le città della Sardegna Olbia è quella nella quale il numero dei giovani, rispetto a quello degli anziani, è il più alto; e la differenza, che distingue questa dalle altre città sarde, tende ad accentuarsi: altrove tende ad aumentare il numero degli anziani, qui tende ad aumentare quello dei giovani.

Il secondo dato che colpisce chi viene da fuori è il fatto che qui vi sia un grande fervore di iniziative legate al turismo; ma il turismo non si può sviluppare se manca tutta una serie di altre attività. È significativo il fatto che si sia costruita una struttura come la stazione marittima dell'Isola Bianca, che sorprende chi qui arriva. Anche a Cagliari se ne è costruita una, che però non regge il confronto con questa, che vince largamente per efficienza ed anche per bellezza.

Certo, vi sono problemi reali, come quelli sollevati da coloro i quali mi hanno preceduto, che attendono di essere risolti. Ma se io vivessi qui e in questa città contassi qualcosa, credo che mi porrei fundamentalmente un quesito: che cosa si deve fare per questi giovani, che cosa si deve fare per garantire loro una crescita culturale sempre più valida, a livelli sempre più alti? Non possiamo dimenticare che oggi viviamo in un mondo nel quale o si hanno strumenti culturali di alto livello o si è travolti. Questo è il dato di

fatto che emerge non ad Olbia soltanto, ma nel mondo intero. Né possiamo dimenticare il fatto che proprio i giovani sono la parte più viva di questa città.

In questi giorni ho sentito parlare di Università, e del resto vi sono molte località che aspirano a diventare sedi universitarie e chiedono almeno l'istituzione di alcune facoltà. Ora, io che pure vengo dal mondo universitario e che fino a quando sono uscito dall'insegnamento sono stato preside di una facoltà importante dell'Università di Cagliari, se dovessi dare un consiglio suggerirei di non puntare alla istituzione ad Olbia di una Università, o anche di una facoltà gemmata dall'Università di Cagliari o da quella di Sassari. Io non intendo certo dare indicazioni a voi, che dovete decidere autonomamente la vostra linea di condotta, però non mi rivolgerei ai poteri costituiti – al Ministero per la Ricerca e l'Università, per esempio, o alla Regione –, ma farei agire le forze locali esistenti, in primo luogo il Comune. Il Comune si faccia promotore della costituzione di un consorzio per lo sviluppo della cultura; si rivolga al mondo imprenditoriale, si rivolga alla scuola, si rivolga agli studenti che stanno per lasciare gli studi superiori e con tutte queste forze studi quale tipo di formazione culturale debba essere dato ai giovani. Certo, non si potrà fare a meno del sostegno della Regione o del ministero, però a fornire le indicazioni necessarie dovranno essere le forze locali, gli imprenditori, i cittadini. Ma non apriamo un'altra facoltà di Magistero, che per fortuna sta per scomparire, o altri doppioni di facoltà che già esistono e dalle quali escono giovani destinati alla disoccupazione. Quale sia il tipo di cultura che oggi occorre, quale tipo di formazione si debba dare a questi giovani, non sarà certo il ministero a dirlo: lo stabiliscano invece le forze produttive di questa città, che conoscono le necessità effettive, delle quali il ministero non ha la più vaga idea.

Mi è parso utile sottolineare alcuni dati di fatto: soltanto per questo io, che non avrei altri titoli a farlo, ho accettato di partecipare a questa tavola rotonda. Credo, dunque, che quello dell'innalzamento del livello culturale delle forze giovani sia il problema fondamentale che dobbiamo affrontare: altrimenti questa città, che è progredita in tale misura e così rapidamente, non potrà continuare a crescere in modo corretto. Anzi, vi si potranno aprire quei problemi drammatici ai quali ha accennato l'ex-sindaco. La città presenta oggi caratteristiche di innovazione profonda. Ma il suo stesso sviluppo può costituire una pericolosa base di partenza, perché vi si possano introdurre quegli elementi di organizzazione criminale che si sono manifestati in tante altre parti del Paese.

Concludendo, per sottolineare ancora quanto sia importante il fatto che la città sia in grado di offrire ai giovani la possibilità di uno sviluppo culturale, ricorderò che la mia famiglia è di Olbia, ma si dovette trasferire a Roma perché potessimo continuare gli studi: qui non si andava oltre la terza

ginnasiale e mio fratello, che è stato anche sindaco di questa città, doveva frequentare le scuole superiori. Trovatici a dover scegliere fra il trasferirci a Sassari e il trasferirci a Roma, siamo andati a Roma. Questo significa che la gioventù, se non trova qui la possibilità di progredire culturalmente, volta le spalle e va a produrre altrove. Ma perché dobbiamo perdere queste capacità produttive? Facciamo che questo non accada.

Manlio Brigaglia

L'orgoglio di essere Olbia

Il professor Sotgiu diceva, all'inizio, di non sapere perché gli spettasse il compito di parlare di Olbia. Poi si è scoperto che ad Olbia è legata una parte importante della sua vita e della vita della sua famiglia. Io potrei dire altrettanto, dato che io stesso sono gallurese, sia pure di una parte della Gallura che, se fu sempre avversa ad Olbia ed alla su parte, come avrebbe detto Dante, è stata però sempre attenta allo sviluppo di Olbia. In termini anche più generali, direi che chiunque abiti oggi in Sardegna non può non preoccuparsi di Olbia. Preoccuparsi vuol dire guardare ad Olbia senza pessimismo ma con molta attenzione, perché questa è in fondo, insieme a Cagliari, l'unica realtà fortemente emergente nel territorio isolano. E allora i problemi sono due. Il primo: che cosa può succedere a questa realtà; il secondo: che cosa l'esempio, il modello, le esperienze formatesi in questa realtà possono dettare al resto del territorio. Così riprenderei quello che diceva il professor Sotgiu, riprendendo anche l'accento che ho fatto poco fa alla contentezza dell'on. Scanu per non essere più sindaco. Quando pensavo al sindaco di Olbia, soprattutto a un sindaco rimasto in carica per un lungo periodo e così carismaticamente accettato dall'elettorato come è stato Giampiero Scanu, pensavo a un sindaco che fosse contemporaneamente contento e preoccupato di governare una realtà che è tra le poche, in Sardegna, che possa dire di non conoscere crisi, o, almeno, di conoscere soltanto crisi legate in gran parte allo sviluppo.

L'impressione che abbiamo noi sardi che non viviamo in questa città, ma che ci siamo preoccupati e ci preoccupiamo per Olbia, è che qui, in effetti, sia successo quello che il professor Paba temeva, e cioè che la realtà economica sia cresciuta così vorticosamente che alla classe dirigente olbiese sono rimaste soltanto due alternative: fare come Ennio Flaiano diceva che fanno tutti gli italiani, e cioè andare il più rapidamente possibile in soccorso dei vincitori, oppure guardare con preoccupazione a tutto quello che stava succedendo. Ma, nell'un caso e nell'altro, non c'è stata, secondo me, una guida di quello che accadeva, una progettazione di quello che sarebbe dovuto accadere. Per non offendere nessuno diciamo che questo può essere derivato dal fatto che la velocità di crescita era di gran lunga più grande di quella che qualunque classe dirigente isolana, qualunque classe dirigente di una città dell'isola sarebbe stata in condizioni di controllare e guidare.

Ecco dove il mio discorso si riallaccia a quello del professor Sotgiu:

questa città si deve dare una cultura, dove per la cultura noi (almeno io, ma è anche quello che voleva dire Sotgiu quando diceva che qui non si tratta di fare altre scuole) intendiamo una coscienza della città, un orgoglio di essere olbiesi che impedisca su questo territorio una serie di operazioni terrificanti come quelle che si stanno progettando, e anche una serie di terrificanti operazioni come alcune di quelle che si sono compiute. Non c'è bisogno di essere specialisti del livello del professor Annunziata per vedere che questa città, per esempio, è cresciuta soffocando tutti gli spazi nei quali poteva svolgersi un minimo di traffico. Questa è una città nella quale, se uno va a comprare le sigarette dall'altra parte del passaggio a livello, poi lo debbono cercare rivolgendosi a "Chi l'ha visto?". (Il sindaco aveva detto: "Non seguite le mode facili e la ricerca dell'applauso", ma poi quando uno dice una battuta, naturalmente la gente si diverte).

Questa città è cresciuta ed è diventata ricca: adesso va messa in ordine. Per metterla in ordine bisogna fare due cose: intanto dotarsi di strumenti di difesa, cioè di progetti razionali, e attivare una difesa civica di questi progetti di razionalizzazione dello sviluppo della città. È inutile che vengano il professor Maciocco e l'architetto Cenami a dirci come sarà la città, se poi sappiamo che in questa città c'è gente che ha già la forza e l'intenzione di non farla crescere in quel modo. L'altra consiste nel creare nei giovani (ecco che il discorso non si rivolge più alla classe dirigente di oggi, ma a quella che verrà) l'orgoglio di essere olbiesi e il desiderio di vivere in una città in cui la qualità della vita – è il termine che abbiamo usato questo pomeriggio – sia la più alta possibile.

Giulio Careddu

Una rivoluzione culturale

È una constatazione condivisa: negli ultimi quarant'anni siamo radicalmente cambiati, e con noi è profondamente cambiata questa città.

I lavori di questo convegno hanno ripercorso i tempi lunghi di questa metamorfosi. Ritengo che per tutti sia stata di particolare utilità la ricostruzione delle vicende di questi ultimi straordinari lustri che hanno segnato profondamente la vita della città. In molti dei nostri concittadini è ancora vivo il ricordo di un paese uscito prostrato dai giorni drammatici della guerra: cancellati dai bombardamenti del 1943 gli impianti di mitilicoltura, le strutture portuali, le strade, il 60 per cento delle abitazioni, gravemente lesionati anche edifici come il Municipio e la chiesa di San Paolo. Cominciarono anche per Olbia i tempi difficili della ricostruzione: un'opera ardua, se si tien conto del fatto che ancora nel 1952 in questo paese c'erano 700 famiglie senza tetto e che numerosi altri nuclei familiari, le cui case erano rimaste gravemente lesionate dai bombardamenti, erano ridotte a vivere in alloggi di fortuna, spesso in condizioni igieniche intollerabili.

La ripresa è dura e faticosa; sono moltissimi coloro i quali sopravvivono solo grazie ai cantieri di lavoro. Ma già Olbia ricomincia a puntare sul porto: chi ha le tempie grigie ricorda le mandrie di buoi che percorrono il corso Umberto per avviarsi all'imbarco e le grandi cataste di sughero sulle banchine, in un paese in cui quasi niente si è ancora rinnovato. Vengono costruite le "case minime" e, nel 1956, si realizza l'ospedale, ancora in aperta campagna. Il paese è ancora tutto raccolto intorno al piccolo nucleo del centro storico: molti ricordano la basilica di San Simeone ancora fuori dell'abitato, la campagna che giunge fino ai confini della via Regina Elena, la fila di case basse oltre i passaggi a livello, l'esile linea della costa fino al "ponte di ferro". Un altro *flash-back* ci fa ritrovare i nuclei abitati di Sa Minda Noa, di Isticadeddu, di Sa Marinedda ancora distanti diversi chilometri dalla piazza Regina Margherita. Quale altra piccola o grande città della nostra isola è stata sottoposta a una crescita così tumultuosa?

Ripercorrendo ancora la nostra storia più recente, arriviamo alla soglia degli anni Sessanta con la prima, graduale immigrazione, il manifestarsi di una embrionale vocazione turistica, i primi passi nell'attività industriale e la creazione del Nucleo di industrializzazione. Ed ecco, con gli anni Sessanta, la grande rivoluzione legata al turismo e lo straordinario impulso dato alle piccole e medie industrie e, soprattutto, all'edilizia, che diventa il settore trainante della nostra economia.

L'arrivo dell'Aga Khan è del 1962, e subito la Costa Smeralda diviene l'avamposto di una serie di straordinarie iniziative: si costruiscono strade e acquedotti, linee telefoniche e reti elettriche, nasce l'aeroporto. Tutto il decennio è segnato dalle nuove realizzazioni e da uno sviluppo rapidissimo. Sorgono decine di villaggi e insediamenti turistici, compreso Porto Rotondo; il porto diventa sempre di più il punto di forza della città: basti pensare che dal 1967 al 1976 si triplica il movimento delle merci e si raddoppia quello dei passeggeri e delle auto.

Nel 1974 si inaugura il nuovo aeroporto Costa Smeralda. Olbia diventa sempre più la città del terziario. Intanto la popolazione registra un aumento del 36,3 per cento contro il 3,8 dell'intera Sardegna e il 4,4 della provincia. Olbia è ora il punto d'arrivo di un flusso migratorio intensissimo, che ovviamente stravolge il tessuto sociale poiché determina un aumento straordinario del numero degli operai, ma anche della consistenza della piccola e media borghesia.

Il resto è cronaca dei nostri giorni. È sopraggiunta la crisi, che non ha risparmiato quello che troppo affrettatamente è stato etichettato come l'El-dorado della Sardegna, e il peso dell'esplosione demografica ha moltiplicato i problemi di Olbia. Ma già, intanto, sono stati compiuti importanti passi avanti. La città va acquistando la consapevolezza del ruolo che può esercitare nel territorio e ha preso a tradurre in atti concreti la sua maturazione culturale. Non è un caso che proprio in questi anni si avviino a diventare realtà progetti ambiziosi come quello del Museo archeologico nazionale, che è in fase di realizzazione, e quello del grande teatro, ultimo prodotto del genio di Giovanni Michelucci, del quale è imminente la costruzione.

In questa città, inoltre, è esplosa l'attività di uno straordinario volontariato e di una serie di comitati spontanei che si fanno carico di problemi piccoli e grandi ed esercitano una costante opera di sollecitazione nei confronti della pubblica amministrazione. Vi è di più: sono fiorite importanti iniziative che vedono coinvolti direttamente moltissimi giovani, appartenenti a una generazione che si è ormai affrancata dall'etichetta che la voleva refrattaria alla cultura. Credo che di questi fermenti, di queste iniziative, di questa rivoluzione culturale e sociale si debba tener conto quando si voglia fare di questa città l'oggetto di una radiografia oggettiva.

Prima di concludere voglio rivolgere un vivo ringraziamento ai Dipartimenti di Storia delle Università di Sassari e di Cagliari, alla dottoressa Eugenia Tognotti e a tutti i professori che con la loro competenza scientifica hanno contribuito alla ricostruzione storica delle vicende della nostra città. Infine desidero esprimere la mia gratitudine alla Sinergest e al Rotary.

Postfazione

Manlio Brigaglia

Da Olbìa a Olbia

1. C'è un pezzo di storia olbiense che Stefano Pira ricostruisce nel secondo volume di questo trittico. Si svolge nel Settecento, a Terranova. In breve: ci sono le saline, situate più o meno alla bocca del porto, nella punta chiamata Maladrummi: se ne sarebbe potuto ricavare sale per mezza Sardegna, ma gli stagni erano così maltenuti che ne veniva appena il tanto da approvvigionare la Gallura. Padrone era il marchese di Villamarina, dei Pes tempiesi appena passati, come dice il titolo d'un bel libro dedicato alla loro storia, da pastori a signori.

Lì, sulla riva del golfo, si ripeteva ogni anno una pantomima infinita: quella messa in atto dai terranovesi per sottrarsi agli obblighi che avevano di provvedere la manodopera necessaria a cavare il sale e di trasportarlo dove potesse essere avviato ai mercati.

È una sorta di estenuante braccio di ferro: da una parte il marchese che cerca di imporre (o di far imporre, dalla autorità regia) il suo diritto alle "comandate", dall'altra i terranovesi che imbastiscono una continua serie di scuse, proteste, cause, renitenze e rifiuti per esimersi dall'osservanza dell'obbligo feudale.

A voler essere maligni, si potrebbe prendere questa storia come una sorta di metafora genetica del popolo terranovese-olbiense: qualunque sia poi per essere, nei secoli, questo popolo tante volte rinnovato etnicamente e antropologicamente ricreato. C'è, in quella storia del Settecento, un marchio di identità, a metà furbizia di chi ha dovuto duramente imparare l'arte di arrangiarsi e metà testardo orgoglio del proprio diritto all'esistenza.

Può darsi che sia questo il nocciolo duro del destino di Olbia: di rinascere cento volte dalle ceneri e ricominciare daccapo la propria storia.

2. La stessa incertezza che esiste ancora sulle origini antiche della città colloca Olbia (o Olbìa) al centro di questa griglia primaria di lettura. Fenici o greci che fossero i suoi padri fondatori, è un fatto che l'Olbia moderna riposa su un terreno in cui la storia si è così densamente disposta secondo strati cronologici che ovunque si gratti un palmo di suolo subito emergono memorie, ruderi e reperti, a cominciare da duemilacinquecento anni fa, e forse più. L'archeologia ha registrato in questi ultimi decenni in Sardegna (nel resto d'Italia non so: ma il fenomeno non sembra limitato all'isola) una espansione accelerata cui si è accompagnata una vera e pro-

pria rivoluzione – e rivalutazione – delle conoscenze sul passato più remoto. Sotto i nostri piedi – e, nel caso di cui si parla, sotto i piedi degli olbiesi – c'è una miniera ancora quasi intatta, dove lo scopribile è sicuramente ancora molto di più di quello che è stato scoperto. Quando ad Olbia sarà completato e reso agibile questo antiquarium di cui si parla da tanti anni, gli stessi olbiesi potranno rendersi conto della quantità di storia che si è incorporata nella topografia della città: una consapevolezza che per ora sembra essere soltanto degli studiosi, e che perciò questi volumi (ma soprattutto il primo, dedicato alla preistoria e all'età antica) contribuiranno a rafforzare e, prima ancora, a “costruire” attraverso l'incredibile messe di testimonianze che il territorio continua a restituire si può dire quotidianamente.

C'è una osservazione che viene quasi spontanea, a proposito di questa antichità di Olbia. L'antichità di Olbia si sente ma quasi non si vede. O meglio, forse non si vede, certo si sente.

A differenza delle città di antica nascita, che non solo conservano i resti delle architetture originarie ma sembrano organizzate, oggi, intorno ad esse (sia che si tratti di conservarle come in un museo all'aperto sia che funzionino ancora da perno di primitivi percorsi viari urbani), ad Olbia il passato è ancora invisibile: i resti della città primitiva sono mescolati e in qualche misura inglobati nel tessuto posteriore; e, soprattutto, ad essi non fa riferimento il vissuto quotidiano dei cittadini e della stessa città istituzionale. Perfino i monumenti extra-urbani, che pure sono così conosciuti ed evidenti, dai pozzi sacri giù giù sino al castello di Pedres, non sembrano rimandare il cittadino olbiese, come forse invece dovrebbero fare, a questi indizi della storia presenti nel cerchio interno della città. Non so quanto l'atteggiamento che qui ipotizzo sia realmente corrispondente ad un modo reale di porsi degli olbiesi nei confronti della loro città, anzi nella loro città: se così fosse, una spiegazione di questo speciale tipo di approccio alla propria collocazione dentro un continuum storico si potrebbe trovare in quello che chiamerei un “sentimento della contemporaneità” che è stato proprio di tutti i componenti delle diverse comunità che si sono succedute su questo terreno. L'idea, cioè, che quello che vale, che ha senso, è solo quello che accade nel presente: e dunque non c'è un rifiuto della storia che potrebbe suonare anche come una qualche carenza di senso civico collettivo, ma anzi una perfetta rappresentazione, nel proprio immaginario, della precarietà dell'esistere e del consistere in un punto del territorio isolano così rapinosamente attraversato, nei secoli, da onde di storia lenta.

3. Esisterebbe, di questo, una qualche spiegazione anche più direttamente incarnata nella lunga vicenda della “cosa” che chiamiamo Olbia. Durante il convegno di cui questi volumi recano gli atti fu sostenuto infatti, con qualche capacità di persuasione, che non è possibile scrivere non solo

una storia generale di Olbia ma neppure, a veder bene, una vicenda che vada, attraverso duemilacinquecento anni di storia, “da Olbia ad Olbia”, come dettava il titolo dell’incontro.

L’Olbia attuale non è la figlia di quell’antica Olbia, ma il risultato (in qualche misura casuale, se riguardato in un arco di storia millenaria) di una successione di abitati che occuparono, attraverso i tempi, perfino siti diversi: sicché se qualche continuità si può ritrovare fra la città di fondazione e la Olbia romana, le cose cambiano nel passaggio fra quella Olbia e la Civita medioevale e poi anche fra questa e la Terranova d’età moderna, quando si sarebbe operata una frattura convalidata da differenti dislocazioni di comunità “diverse” su un territorio collocato, sì, intorno all’ansa finale del grande golfo, ma nel quale ciascuna città occupò spazi differenti e differentemente individuabili.

Questo movimento discontinuo della storia “olbiese” (lo scrivo solo qui tra virgolette, dando per scontata, nella continuazione del discorso, la funzione riassuntiva dell’aggettivo) ha però una sua duplice obiezione.

La prima è fornita dalla quantità di storia che si è svolta su questo territorio anche in tempi in cui esso potrebbe apparire (e in qualche misura era) spopolato e semi-abbandonato; i documenti su cui è appoggiata la lucida ricostruzione che Giuseppe Meloni ci dà, nel secondo di questi volumi, delle vicende del territorio in periodo giudiciale e post-giudiciale mostrano uno svolgimento di strutture e di istituti che vanno ben al di là di una pura, frammentaria presenza di nuclei ruralizzati, discesi da una sorta di diaspora della città romana. In realtà, anche quando della Olbia romana sembra non essere più rimasto il ricordo, c’è una qualche qualità “urbana” degli accadimenti che si localizzano nel territorio che ci rimanda ad una seppure debole catena di eredità generazionali (e sia pure di generazioni storicamente dilatate nei decenni): insomma, ad una qualche persistenza di una – diciamo così – “olbiesità” consapevole.

La seconda è direttamente collegata ad un ripensamento della storia della Sardegna marina (o costiera che si voglia dire): cioè alla storia di Olbia come città mediterranea. Per una qualche illusione (o deformazione) ottica di cui sembrano partecipare molte esperienze storiografiche sarde, il rapporto della Sardegna (e dei sardi) col mare è stato immaginato nel passato come un rapporto di estraneità totale. Le Lannou credeva di averne trovato la dimostrazione nella bassissima percentuale di giovani militari sardi assegnati alla leva di mare: la notazione colpì anche Marc Bloch, che ne fece cenno nella sua recensione a Pâtres et paysans. Lo stesso Braudel dà addirittura per scontata l’equazione insularità = isolamento, e per connotare il più intenso isolamento della Sardegna (e più ancora dei sardi dentro la Sardegna) chiama in causa la montagna isolana, e, su suggestione di un Le Lannou mediato da Bloch, la sua morfologia “fratturata”.

Che i sardi fossero in antico dei grandi navigatori è stato più volte affermato da archeologi affermati (e gran parte delle stesse teorie di M. Pittau si fondano su questa presunzione di una temeraria confidenza dei Sardi Nuragici col mare). Che abbiano continuato a navigare intensamente in tempi successivi è indubitabile, almeno per l'età di Roma: c'è un nitido, convincente saggio di Giovanni Lilliu negli atti del convegno sull'Africa romana del 1990; anzi, nel primo volume di questi stessi nostri atti Mariangela Pisanu avanza l'ipotesi che esistesse, a Ostia, una statio di navicularii e negotiantes di Olbia accanto a quelle dei Turrítani e dei Karalitani. Nel Medioevo la grande frattura introdotta dall'avanzata islamica e, più in là, gli stessi caratteri "coloniali" della storia isolana spiegano l'assenza di intraprese marinare d'iniziativa sarda (i coraggiosi guerrieri del Liber Maiolichinus somigliano più ad una fanteria di marina che ai discendenti d'un vero "popolo del mare", se veramente sardo fu il popolo dei Shardana).

In tutti questi episodi che ho provato così frettolosamente a richiamare, il mare è immaginato come una via per uscire dalla Sardegna: ma si può avere una storia fortissimamente legata al mare anche se non si è marinai. Ed è la storia che cammina nel senso inverso a quella direzione interno-esterno: è la storia "grande" che arriva per via di mare, che approda sulle rive dell'isola e risalendo attraverso le pianure, le valli dei fiumi e perfino i passi montani finisce per pervaderla tutta. Antonello Mattone ha già scritto a suo tempo un saggio illuminante (e giustamente apprezzato) su questo tema de "la Sardegna e il mare": dove la duplice e separata interpretazione della storia sarda (in un caso tutta chiusura, nell'altro apertura poco meno che indiscriminata – anche se forzosa) trovano una mediazione nell'immagine di una storia che, come un ventaglio, si apre e/o si chiude a seconda delle congiunture storiche.

Il capovolgimento radicale dell'idea tradizionale della "inimicizia" fra la Sardegna e il mare è nella collocazione dell'isola (proposta di recente) fra le animate îles-carrefour invece che fra le immobili îles-conservatoire di cui parlava Febvre. Eppure, nonostante tutto, sembra che quella distorsione ottica permanga: e che sia difficile rendersi conto (e dunque tenere conto) della spessa stratificazione di esperienze umane individuali e collettive che tende a depositarsi, per lenti accumuli, nelle zone costiere, soprattutto in quelle ad alta e facile portuosità. Può anche darsi, dunque, che non sia stata Tavolara a suggerire alla "società anonima Omero" l'immagine della nave pietrificata dei Feaci; e neppure che sia stata Tavolara a fornire a Dante, con il suo erto bastione impennato fra le nubi, l'immagine del Purgatorio: ma è un fatto che fin dall'antichità i luoghi che venivano visti e "visitati" erano soprattutto (per non dire quasi esclusivamente, e per lunghi periodi storici) quelli litoranei.

La conclusione è che su queste rive si è svolta, al di là della “grande” storia, anche una storia fatta non solo di piccole e precarie presenze ma anche di brevi episodi di vita collettiva e “strutturata” che ha conservato attraverso i secoli una “idea” della città che c’era stata. La discontinuità fra i più consistenti agglomerati storici che si è espressa addirittura nella dislocazione spaziale e nelle mutazioni toponomastiche è in qualche misura sanata dalla continuità d’una presenza umana che anche qui, come sul territorio gallurese, ha gettato sugli spazi solitari il tessuto del suo tipico habitat a rade maglie edificatorie ma a spesso intensi rapporti fra micro-comunità.

4. La storia della Gallura ha un andamento in qualche misura diverso da quello della storia generale della Sardegna. Sino alla fine del Settecento c’è un andamento lento caratterizzato dalla scarsità della popolazione e contemporaneamente dall’organizzarsi – proprio intorno al giro di boa dell’Ottocento – di una forte egemonia urbana che faceva centro su Tempio e la sua nobiltà e post-nobiltà. Il contrabbando e quell’obbligato corollario della pastoraltà che è il banditismo della Sardegna settentrionale nascono nel sostanziale isolamento del territorio (rispetto all’interno): si tratta, nell’un caso e nell’altro, di fenomeni che somigliano poco ai termini con i quali li si definisce, perché il contrabbando non pare tanto un fatto economico animato da gruppi organizzati quanto una piccola galassia di intraprese individuali (i punteros che avvisano l’avvicinarsi di imbarcazioni dalle rocce alte sull’orizzonte marino fanno pensare a pescatori solitari piuttosto che alle cime di iceberg delinquenziali), e il banditismo è spesso un crudo sistema di regolazione degli equilibri tra clan di cussorgia nel quale, come in ogni sistema, tutto alla fine si tiene. (Che le autorità governative, stessero a Tempio o a Cagliari, fossero portate a giudicare e a descrivere diversamente questi fenomeni, collocandoli all’interno di schedature conosciute della riluttanza isolana a comportarsi “secondo la legge”, è un fatto che dovrebbe essere tenuto presente nella lettura dei documenti, anche dei più veritieri o verisimili).

In quella loro controversia col marchese di Villamarina, peraltro, i terranovesi non si muovono da soli, individualmente: “i raffinati raggiri dai medesimi posti in opera” sono addebitati, sì, ai singoli, ma anche al consiglio comunitativo. C’è dunque una “università” già formata, che ha consapevolezza di sé e il cui organo istituzionale assume rappresentanza degli interessi generali. Anche Terranova partecipa già da adesso di quella tendenza a coagularsi non solo in una struttura edilizia accentrata ma anche in una comunità organizzata che si è soliti attribuire alla sola Tempio: e se questa spinta non viene direttamente dalla presenza del mare (ma piuttosto, come s’è visto, da quella degli stagni) sembra giusto immaginare che la

particolare posizione sul territorio influisca per qualcosa in questo primo movimento di sviluppo. Del resto, in questo stesso terzo volume il saggio di Puggioni e Serra mostra come lo spostamento verso il mare del baricentro demografico della Gallura sia iniziato già in questa stessa seconda metà del '700.

D'ora in poi tutta la Gallura crescerà abbastanza rapidamente: la campagna si popola e si anima sia pure mantenendo le caratteristiche dell'habitat disperso, Tempio sviluppa le sue istituzioni di organizzazione del territorio. La Maddalena comincia ad entrare nei piani dello Stato maggiore della Marina militare, i boschi galluresi sono fatti oggetto di intense liaisons d'affaire fra il conte Beltrami e lo stesso Cavour (un altro Cavour, Gustavo, sarà anche deputato della Gallura al Parlamento subalpino).

Il commercio dei formaggi, dei bovini e delle pelli attiva un sia piccolo movimento portuale attraverso il quale Terranova espande il suo bacino d'utenza a sud della Gallura e verso l'interno, iniziando a solidificare quei legami con l'altipiano di Buddusò che saranno parte fondamentale del suo sviluppo futuro. L'individuazione del porto come strumento di crescita porta con sé, nella seconda metà del secolo, tanto la nascita di piccole imprese a bocca d'imbarco (il formaggio, il sughero, la lavorazione degli "abbozzi" di radica per le pipe) quanto, più forte, la rivendicazione del trasferimento dell'attracco del "postale" del Continente da Golfo Aranci a Terranova. Quando il trasferimento avverrà, nel 1920, Terranova apparirà già dotata di una "lega" di operai portuali solidamente organizzata, dunque legata ad uno sviluppo consolidato del traffico commerciale e non al puro flusso dei passeggeri. Un confronto fra la composizione sociale e le propensioni politiche della classe dirigente terranovese e quella tempiese nell'età giolittiana (come si può vedere, nel terzo volume, tanto nel saggio di Girolamo Sotgiu quanto nelle osservazioni di Eugenia Tognotti sugli sviluppi del secondo dopoguerra) sembra deporre a favore di un maggiore dinamismo di Terranova, che ha nell'età giolittiana sindaci socialisti là dove a Tempio i socialisti (che pure c'erano, e si chiamavano Silla Lissia o Claudio Demartis) sembravano destinati a restare sempre in minoranza nel governo della città e al massimo delegati a rappresentare il territorio nel Consiglio provinciale.

5. L'esplosione demografica ed economica di Olbia appartiene a questo secondo dopoguerra. C'è anche una data precisa che può essere assunta a displuviale fra un periodo di crescita lenta e lo sviluppo accelerato, ed è il 1961, data di costituzione del Consorzio della Costa Smeralda: il cui litorale ricade quasi totalmente in territorio di Arzachena, ma dei cui insediamenti è Olbia ad avere, in qualche misura, una sorta di controllo politico implicito e a godere, per le sue stesse dimensioni di grande agglomerato urbano,

di molte delle occasioni di reddito offerte dall'“atterraggio” sulla costa gallesse di questa forma speciale del turismo internazionale.

Ma non si capirebbe, forse, quanto accadrà a partire dal 1961 (e il processo è ancora in atto, dunque non totalmente percepibile in ogni sua implicazione) se non si tenessero presenti una serie di fenomeni che sono propri del quindicennio 1945-1960 e perfino del ventennio precedente. Quando “scoppia” la Costa Smeralda, Olbia ha già maturato quella sua identità speciale in cui, come nell'uso parlato della popolazione, si mescolano e si integrano elementi della “civiltà” contadina gallurese e portati dalla cultura pastorale dei bordi orientali del Logudoro e delle marche di confine del Nuorese.

Una volta mi capitò di scrivere che Olbia era una città di “meteci”: e ci fu l'amico olbiese che se ne adontò “A di' chi semu bastaldi”, interpretò: come avessi detto (e voluto far intendere) che gli olbiesi erano... bastardi. In realtà, il termine voleva suonare elogiativo: anzi, meglio, il termine si sforzava di definire una qualità che è intrinseca alla “identità generale” degli olbiesi. E dico “generale” perché caratteristica di questa identità è di essere coinvolgente e (si potrà osare?) totalizzante: sicché là dove è vero che esistono all'interno della comunità olbiese le micro-comunità immigrate (c'è un libro su Lodé e i lodeini di Olbia, che da soli farebbero uno dei tanti piccoli borghi della provincia, e ci sono rioni che prendono nome da paesi o, meglio ancora, da singole famiglie di fondatori “forestieri”: Bachi-sio Bandinu e Eugenia Tognotti, in una ricerca che sta per essere pubblicata, hanno studiato questa composizione a mosaico della popolazione olbiese; il che, se ci si pensa, non sarebbe stato altrettanto facile in molte altre comunità isolate), è anche vero che l'arrivo ad Olbia è seguito – il fenomeno è registrabile, appunto, almeno a partire da una settantina di anni fa – da una “terranovesizzazione” o “olbiesizzazione” rapidissima. Invece che di “meteci” (cittadini liberi che, provenienti da altri siti, si integrano nella città di arrivo e l'animano attraverso la forza delle loro iniziative agricole o commerciali: se posso così riassumere, a vantaggio del discorso, il significato che il termine aveva nella organizzazione dei diritti e delle funzioni all'interno delle póleis greche) forse avrei potuto parlare anche di “meticci”, con riferimento, qui, piuttosto che ad una condizione sociale e politica (che è anche, però, una specifica attrezzatura mentale), ad un esito genetico di relazioni matrimoniali in cui la forza espansiva di questa città è spiegata col rimando al fenomeno che i biologi conoscono sotto il nome di “lussureggiamento degli ibridi”.

Ma il termine “meteco” ha certo suoi vantaggi e sue imprecisioni. L'imprecisione fondamentale sta nel fatto che esso non rende conto di una integrazione che alla fine dà vita ad una appartenenza radicale (il che non era dei “meteci” classici); il vantaggio sta nel fatto che il discorso sui

“meteci” si è sempre accompagnato, nella storia delle grandi migrazioni, col concetto del melting pot, cioè del crogiuolo di etnie in cui ogni etnia, anzi ogni singolo individuo, perde gran parte dei propri tratti originari a favore di una nuova “cittadinanza” culturale prima ancora che politica.

In un libretto del 1965 in cui raccoglievo (senza grandi ambizioni se non l'intento di testimoniare più da vicino quello speciale momento di transizione) una serie di articoli giornalistici che avevano fatto parte d'un reportage sulla Gallura scritto per l'“Unione sarda” di Cagliari, Olbia era il centro gallurese cui era dedicato il maggior numero di articoli: il primo dei quali (cito a memoria) era intitolato – e nel libretto anche i titoli sono miei – qualcosa come “Olbia, lezione di chimica”. La funzione chimica olbiese stava (sta) in questa capacità di risolvere le eredità di provenienza in un prodotto di sintesi che è, appunto, l'identità olbiese. Non saprei dire quali possano essere, oggi, i rapporti fra quelle che parevano, più di trent'anni fa, le uniche due etnie dominanti in Olbia: quella gallurese d'origine contadina, nella quale comprendevo anche il nucleo storico della borghesia locale, e quella logudorese-nuorese d'origine pastorale, più direttamente legata prima alla transumanza verso la piana e poi alla produzione e al commercio dei formaggi. (Curiosamente, sembrava sfuggirmi, allora, una terza etnia che era invece, forse, la portatrice sana dell'identità specifica della comunità: e cioè quella legata a famiglie di provenienza oltremarina che si erano stanziate a Terranova fra la fine dell'Ottocento e i primi decenni del Novecento, seguendo – come le famiglie di pescatori ponzesi – gli itinerari del proprio lavoro. In realtà, da gallurese come sono, erano i logudoresi che mi parevano, allora, cumulare in sé i caratteri di ogni altra etnia d'immigrazione fattasi interna alla città).

Che abbia ancora senso o no, questo rapporto a due soli soggetti, è un fatto che querelle di questo tipo non riecheggiano più da molti (sia pure recenti) anni, sino a configurarsi – anche ai miei occhi, devo dire – come una sorta di interpretazione stereotipa d'una situazione ormai totalmente superata (e che vale dunque, ammesso che valga, solo per quel particolare passato). Ma più ancora è un fatto che la forte rivendicazione della leadership olbiese sulla Gallura e sulla organizzazione istituzionale del territorio ha visto l'intera comunità olbiese non solo “unita nella lotta” ma anche fortemente contrapposta a Tempio, alla quale – come dire? – neppure i galuresi di Olbia riconosceranno argomenti di supremazia, storica, politica o culturale che sia per essere. La rivendicazione della “provincia Gallura” (un nome che è già un minimo di concessione alle ragioni dell'altra parte) è il punto d'arrivo non tanto di un accelerato e forte processo di sviluppo quanto, appunto, di questa unificazione totalizzante che la crescita degli ultimi trent'anni ha finito per innestare sul ceppo di una preesistente vocazione di Olbia a sintetizzare le appartenenze di chi vi si recava ad abitare.

Questo carattere (nessuno vuole esagerare) è abbastanza tipico delle città di mare, che sono città di approdi e città di integrazioni successive. Ad Olbia agiscono (hanno agito) le stesse leggi che hanno agito a Cagliari: anche se forse a Cagliari, magari in conseguenza della sua maggiore – e dunque in qualche misura incontrollabile – dimensione, hanno agito di meno. Da questo specifico carattere Olbia può ricavare incentivi al proprio futuro.

6. Di questo suo futuro i tre volumi di questi atti costituiscono certamente una importante premessa: non tanto per i volumi in sé quanto per il vasto impegno di ricerca che caratterizzò a suo tempo il convegno da cui scaturiscono. Il Dipartimento di Storia dell'Università di Sassari, che funzionò – con la collaborazione del Dipartimento di Studi storici, geografici e artistici dell'Università di Cagliari e insieme con la Soprintendenza archeologica delle province di Sassari e Nuoro e l'Archivio di Stato di Sassari – da supporto scientifico alla iniziativa del Comune di Olbia e allo sforzo organizzativo del Rotary olbiese e della Sinergest, aveva già fatto, e con successo, un esperimento come questo: provare a mettere insieme competenze diverse, distese lungo un arco temporale di... qualche millennio, per disegnare l'intera storia di una città sarda. Ci si provò nel 1985 con Alghero (il denso volume degli atti di quel convegno, curato da Antonello Mattone e Piero Sanna, è ora disponibile); la materia del convegno olbiese è stata distribuita in tre volumi, corrispondenti ciascuno a una delle tre grandi partizioni canoniche della storia generale. Da oggi in poi Olbia (cioè la "gente" di Olbia) dispone di uno strumento di conoscenza del proprio passato remoto e del passato più vicino in cui la mancanza – forse – di un esame più ravvicinato di qualche periodo o di singoli momenti è compensata da questa estensione del sommario che, appunto, tocca tutta intera la vicenda della città, dalla discussione sulle sue origini sino alla tavola rotonda finale in cui sono analizzati alcuni nodi importanti della sua condizione presente.

Se questi tre volumi entrassero nelle scuole, sarebbe un grande premio per chi ha voluto offrire il contributo del suo impegno alla realizzazione del convegno e, ora, del libro. L'invito è rivolto agli insegnanti, che restano i mediatori indispensabili della comunicazione delle conoscenze.

In ogni città c'è l'orgoglio di appartenere a quella particolare città. Conoscerne la lunga vicenda (da dove veniamo, dove andiamo, diceva l'antica domanda) è il modo migliore per riempire di contenuti questo orgoglio e provarne a fare in modo che non divenga gratuita auto-esaltazione localistica.

Indici

INDICE DEL PRIMO VOLUME

- 5 MANLIO BRIGAGLIA, *Presentazione*
- 7 *Convegno internazionale di Studi «Da Olbia a Olbia. 2500 anni di storia di una città mediterranea. Calendario dei lavori*
- 13 GIULIO CAREDDU, *Saluto*
- 16 SALVATORE SORO, *Saluto*
- 17 GIOVANNI PALMIERI, *Saluto*
- 20 ALBERTO AZZENA, *Saluto*

1. OLBIA IN ETÀ ANTICA

- 27 ENRICO ACQUARO, *Introduzione*
- 29 FULVIA LO SCHIAVO, *Olbia: orientamenti della ricerca archeologica*
- 37 RUBENS D'ORIANO, *Prime evidenze su Olbia arcaica*
- 49 ATTILIO MASTINO, *Olbia in età antica*
- 89 VINCENZO SANTONI, *La statua femminile di Santa Mariedda di Olbia*
- 97 ALBERTO MORAVETTI, *Testimonianze archeologiche del territorio di Monti*
- 115 PAOLO FILIGHEDDU, *Un sigillo fenicio da Olbia*
- 129 MASSIMO PITTAU, *L'odissea, la Sardegna nuragica ed Olbia*
- 149 EMILIO GALVAGNO, *I Greci e il "miraggio" sardo*
- 165 PIERO BARTOLONI, *Olbia e la politica cartaginese nel IV secolo a.C.*
- 177 PAOLA CAVALIERE, *Anfore puniche dall'isola Bocca*
- 187 MARIA LETIZIA GUALANDI, *Un Eracle-Melqart dalle acque del golfo di Olbia*
- 207 ALESSANDRO CAMPUS, *Una genealogia punica: l'iscrizione ICO Sard. 34*
- 219 PAOLINA RIVARA, *Annotazioni sulle necropoli puniche olbiensi: per una rilettura de "Le necropoli puniche di Olbia" di Doro Levi*
- 235 JACQUES DEBERGH, *Olbia conquistata dai Romani nel 259 a.C.?*

- 251 RAIMONDO ZUCCA, *Olbia antiqua*
- 281 PAOLA RUGGERI, *Olbia e la casa imperiale*
- 305 LIDIO GASPERINI, *Olbiensia epigraphica*
- 317 RENÉ REBUFFAT, *Tibulas*
- 329 CATERINA MASSIMETTI, *Nota su alcuni marmi di Olbia antica*
- 341 TIZIANA BRUSCHI, *Un saggio di scavo sull'acropoli di Olbia*
- 353 BARBARA WILKENS, *Un saggio di scavo sull'acropoli di Olbia: la fauna*
- 357 RUBENS D'ORIANO, *Olbia. Su Cuguttu 1992: lo scavo*
- 359 ANTONIO SANCIU, *Olbia. Su Cuguttu 1992: una matrice fittile punica*
- 363 MARCELLO MADAU, *Olbia. Su Cuguttu 1992: la ceramica attica*
- 373 ANTONIO SANCIU, *Olbia. Su Cuguttu 1992: la terra sigillata italica, tardo-italica e sud-gallica*
- 407 MARIA CHIARA SATTA, *Olbia. Su Cuguttu 1992: ceramica fine da mensa e da cucina di produzione africana*
- 441 FRANCESCO GUIDO, *Olbia. Su Cuguttu 1992: le monete*
- 447 FILIPPO MANCONI, *Olbia. Su Cuguttu 1992: i reperti faunistici*
- 461 GIUSEPPINA MANCA DI MORES, *Olbia, la ceramica da cucina punica*
- 471 EDOARDO RICCARDI, *Indagine preliminare sui frammenti di due imbarcazioni di epoca imperiale*
- 477 PAOLA PALA, *Materiali imperiali dalla baia di Salinedda (Capo Coda Cavallo)*
- 495 MARIANGELA PISANU, *Olbia dal V al X secolo*
- 505 MAURO DADEA, *"Sancta Florentia in Terra Nova". Autenticità dell'iscrizione CIL X, 1 1125**
- 523 Abbreviazioni
- 524 Bibliografia

INDICE DEL SECONDO VOLUME

5 BRUNO ANATRA, *Presentazione*

2. OLBIA IN ETÀ MEDIEVALE E MODERNA

- 9 GIUSEPPE MELONI - PINUCCIA F. SIMBULA, *Premessa*
- 13 GIUSEPPE MELONI, *Sviluppo economico di Olbia e del suo territorio nel medioevo*
- 33 ANGELO CASTELLACCIO, *Olbia nel medioevo. Aspetti politico-istituzionali*
- 71 MARCO AGOSTINO AMUCANO, *Alcune note sul "Castéddu Pedrésu"*
- 85 GIUSEPPE SPIGA, *Terranova feudo arborense*
- 97 OLIVETTA SCHENA, *Civita e il giudicato di Gallura nella documentazione sarda medioevale. Note diplomatistiche e paleografiche*
- 113 PINUCCIA F. SIMBULA, *Commercio, guerra e corsari lungo le coste della Gallura nel basso medioevo*
- 127 ALESSANDRA ARGIOLAS - ANTONELLO MATTONE, *Ordinamenti portuali e territorio costiero di una comunità della Sardegna moderna. Terranova (Olbia) in Gallura nei secoli XV-XVIII*
- 253 BRUNO ANATRA, *Il porto di Terranova nel Seicento*
- 261 ANTONELLA PANDOLFI, *Olbia. Materiale ceramico medievale e post-medievale dai fondali di Porto San Paolo*
- 277 ANNA MARIA OLIVA, *La diocesi di Civita all'epoca dei re Cattolici*
- 291 JOHN DAY, *Popolazioni migratorie della Gallura in epoca moderna*
- 297 UMBERTO OPPUS, *Il marchesato di Terranova (1585-1843)*
- 313 ANGELO RUNDINE, *Corsari barbareschi, schiavi e rinnegati nelle coste galluresi nel '500 e '600*
- 327 STEFANO PIRA, *Il sale, il marchese di Villamarina e i terranovesi*
- 345 WALLY PARIS, *I restauri compiuti dalla fine dell'Ottocento al primo trentennio del Novecento nella chiesa di S. Simplicio di Terranova Pausania*
- 367 MARIO CAREDDU, *San Simplicio in Olbia: Chiesa Cattedrale, Chiesa Parrocchiale, Basilica Minore*

INDICE DEL TERZO VOLUME

- 5 EUGENIA TOGNOTTI, *Presentazione*

3. OLBIA IN ETÀ CONTEMPORANEA

9 I - L'economia, la società, la vita amministrativa

- 11 LANDO BORTOLOTTI, *Per una storia delle piccole città. Il caso di Olbia*
- 29 GIROLAMO SOTGIU, *Sviluppo sociale e lotta politica ad Olbia dall'età giolittiana al fascismo*
- 49 EUGENIA TOGNOTTI, *Economia, società e politica ad Olbia dalla svolta degli Anni Venti al decollo del turismo*

81 II - Lo sviluppo urbano e le vicende demografiche

- 83 D. ANGIONI, G. PUGGIONI, G. SERRI, *L'evoluzione della popolazione della Gallura dall'Età moderna all'Età contemporanea*
- 109 ELENA CENAMI, *Olbia: evoluzione e analisi morfologica del tessuto urbano*

115 III - Documenti e ricerche

- 117 GIANNI MURGIA, *Contrabbando e ordine pubblico nella Sardegna sabauda del Settecento*
- 123 GIANFRANCO TORE, *Il traffico commerciale nel porto di Olbia tra Ottocento e Novecento*
- 129 GIUSEPPE RODRIGUEZ, *La mitilicoltura ad Olbia*
- 143 CARLO PILLAI, *Fonti per la storia di Olbia nel periodo sabauda presenti nell'Archivio di Stato di Cagliari*

- 177 **IV - La rappresentazione della città**
- 179 BACHISIO BANDINU, *Le immagini pastorali ad Olbia*
- 183 SALVATORE ITALO DELEDDA, *L'immagine di Olbia nella letteratura dell'Ottocento e del Novecento*
- 197 **Tavola rotonda finale: «Olbia oggi»**
- 199 FRANCESCO ANNUNZIATA, *Un caposaldo dei trasporti*
- 205 ANTONELLO PABA, *I problemi dello sviluppo*
- 207 PINO MULAS, *Il sistema sanitario*
- 210 GIAMPIERO SCANU, *Un processo da continuare*
- 212 GIROLAMO SOTGIU, *Le radici della comunità*
- 215 MANLIO BRIGAGLIA, *L'orgoglio di essere Olbia*
- 217 GIULIO CAREDDU, *Una rivoluzione culturale*
- 221 **Postfazione**
- 223 MANLIO BRIGAGLIA, *Da Olbia ad Olbia*