

L'Africa romana

Lo spazio marittimo del Mediterraneo occidentale:
geografia storica ed economia

Atti del XIV convegno di studio
Sassari, 7-10 dicembre 2000

A cura di Mustapha Khanoussi, Paola Ruggeri, Cinzia Vismara

Estratto



Carocci editore

Paolo Melis

Un approdo della costa di Castelsardo, fra età nuragica e romana

Il problema del rapporto fra le genti nuragiche e “post-nuragiche”¹ della Sardegna e il mare ha da sempre alimentato accesi dibattiti fra gli studiosi, spesso influenzati da luoghi comuni assolutamente ingiustificati (i Sardi “nemici” del mare!) o, all’opposto, da prese di posizione venate di spunti “politici” (l’idea di una “nazione nuragica” in possesso di una flotta autonoma).

È innegabile, tuttavia, che questo rapporto dovette esistere, così come anche era esistito per le altre civiltà che, nell’Isola, hanno preceduto quella nuragica. Il primo e principale “fossile guida”, indicatore di spostamenti da e per la Sardegna, è costituito dall’ossidiana del Monte Arci, che si ritrova in contesti liguri forse già in epoca preneolitica, e che si irradia a partire dal Neolitico in tutto il Centro-Nord dell’Italia e nel Midi della Francia². A quei tempi, la navigazione nel Mediterraneo non solo era possibile, ma potevano essere impiegate anche imbarcazioni di una certa capienza, in grado di consentire l’attraversamento di tratti di mare senza avere la costa in vista³, e con carichi abbastanza considerevoli: a titolo di esempio, ricordiamo che l’arcipelago maltese fu colonizzato nel Neolitico antico, 5.000 anni prima di Cristo (fase di “Ghar Dalam”), da genti provenienti dalla Sicilia (non visibile da Malta, e viceversa), che fecero la lunga traversata portando con sé non solo pecore e capre, ma anche bestiame di grossa taglia⁴.

1. Così si esprime G. Lilliu, ad indicare quel segmento cronologico della civiltà nuragica che copre il periodo fra la fine dell’Età del Bronzo (X secolo a.C.) e le conquiste cartaginesi prima e romana poi. Cfr., ad esempio, G. LILLIU, *D’una navicella protosarda nello heraiion di Capo Colonna a Crotone*, «RAL», s. 9, II (2000), pp. 181-233.

2. Per la circolazione dell’ossidiana sarda, cfr. E. CONTU, *L’ossidiana e la selce della Sardegna e la loro diffusione*, «Origini», XV, 1990-91, pp. 241-53.

3. Sulle rotte dell’ossidiana e sulla navigazione d’altura nell’antichità, cfr. P. BARTOLONI, *Le più antiche rotte del Mediterraneo*, «Civiltà del Mediterraneo», 2, 1991, pp. 9-15.

4. D.H. TRUMP, *Malta: An archaeological guide*, La Valletta 1990², pp. 19-20.

Ad epoca preneolitica, circa 9.000 anni fa (data calibrata), dovrebbe darsi anche un primo episodio di colonizzazione dell'Isola ad opera di genti arrivate in Corsica e Sardegna dopo un'impegnativa navigazione, portatrici di caratteri culturali mesolitici ascrivibili al cosiddetto "epipaleolitico indifferenziato" della penisola italiana e recentemente riconosciuti nella zona di Perfugas e Laerru⁵, nella Sardegna settentrionale: l'Isola, allora, era già frequentata da genti caratterizzate da tratti morfologici "endemici" dovuti all'isolamento, giunte in Sardegna nell'ultima fase del Pleistocene, circa 20.000 anni fa, e di cui restano tracce nella grotta Corbeddu a Oliena (Nuoro)⁶.

Per circa cinque millenni, tuttavia, l'ossidiana continuerà a costituire l'unica prova concreta dei traffici transmarini che si svolgevano tra la Sardegna e il resto del Mediterraneo, accanto a indizi più o meno significativi su probabili influenze esterne nella definizione dei tratti culturali delle civiltà che si sono susseguite nell'Isola durante il Neolitico e la prima età dei metalli, e di cui forse l'esempio più eloquente è costituito dalla singolare ziggurat di Monte d'Accoddi (Sassari), sulla cui derivazione da modelli orientali pochi sono disposti a dubitare⁷; questo a voler tacere della diffusione delle statuine a placca raffiguranti la Dea Madre (fra Neolitico recente ed Eneolitico), definite proprio di "tipo cicladico" a sottolineare le notevoli affinità con quelle dell'area egea⁸.

Si dovrà attendere la media Età del Bronzo, e soprattutto la Civiltà nuragica, per avere nuovamente tracce di sicuri contatti fra le due sponde, caratterizzate da numerosissimi oggetti (prevalentemente metallici)

5. P. FENU, F. MARTINI, G. PITZALIS, *Gli scavi nella grotta Su Coloru (Sassari): primi risultati e prospettive di ricerca*, «Rivista di Scienze Preistoriche», L, 1999-2000, pp. 165-87.

6. A quell'epoca, si data l'ultimo dei tre momenti di massima regressione della linea di costa del Pleistocene, oltre 100 m sotto il livello di quella attuale, con conseguente estensione delle piattaforme continentali e minima distanza fra il blocco sardo-corso e la penisola formata dall'attuale arcipelago delle isole toscane, dove era possibile una navigazione "a vista". Cfr. F. MARTINI, A. ULZEGA, *L'insularità e i suoi effetti sul popolamento umano delle isole del Mediterraneo nel Pleistocene e nel primo Olocene*, «Rivista di Scienze Preistoriche», XLII, 1989-90, pp. 271-88; FENU, MARTINI, PITZALIS, *Gli scavi nella grotta Su Coloru*, cit., p. 184.

7. Su Monte d'Accoddi, citiamo il recentissimo lavoro di E. CONTU, *L'altare preistorico di Monte d'Accoddi* (Sardegna archeologica. Guide e Itinerari, 29), Sassari 2000, pp. 1-79, con ampia ed esaustiva bibliografia precedente.

8. Per le statuine della Dea Madre, cfr. il notevole corpus sull'arte prenuragica di G. LILLIU, *Arte e religione della Sardegna prenuragica* (Sardegna archeologica. Studi e Monumenti, 4), Sassari 1999, pp. 1-461.

di produzione allogena trovati in Sardegna e, in un secondo momento (dopo il 1000 a.C.), da materiali sardi rinvenuti fuori dell'isola⁹.

Sulla partecipazione delle genti sarde a questi traffici, con una propria marineria, oggi gli studiosi sembrano concordare, soprattutto grazie alla prova indiretta fornita dalle circa 120 raffigurazioni di navicelle in bronzo, quasi modellini in miniatura, prodotte in Sardegna presumibilmente fra VIII e VI secolo a.C.¹⁰ e diffuse anche nella penisola italiana, prevalentemente in contesti etruschi¹¹, assieme ad altri bronzi sardi.

La discussione sulla possibilità che le navicelle (o "barchette") nuragiche di bronzo possano essere raffigurazioni di vere e proprie navi ha portato la maggior parte degli studiosi ad accogliere favorevolmente l'ipotesi dell'esistenza di una marineria nuragica, dotata di almeno due tipi di grosse imbarcazioni (più una terza classe costituita forse da piccoli natanti lacustri, analoghi ai *fassonis* dello stagno di Cabras): una a fondo piatto per la navigazione nelle acque interne (nelle due varianti a pareti diritte o convesse) e una a probabile chiglia convessa, da trasporto, sul modello della *hippos* fenicia¹². Sembra invece potersi escludere la presenza di navi attrezzate specificamente per la guerra, caratterizzate soprattutto da rostri e file di remi: nelle navicelle nuragiche non solo mancano i primi, ma è anche quasi assente la raffigurazione degli stessi mezzi di governo, ad eccezione dell'albero per la vela¹³. Per la navigazione d'altura, si suppone l'utilizzo delle correnti marine del Tirreno, soprattutto nella bella stagione (luglio-agosto)¹⁴; non manca tuttavia chi, ad un attento esame delle caratteristiche funzionali degli scafi rappresentati nelle navi-

9. Della imponente bibliografia sul tema dei rapporti tra la Sardegna ed il Mediterraneo fra l'età del Bronzo e la conquista cartaginese del VI secolo a.C., citiamo soltanto quattro lavori fondamentali: F. NICOSTA, *La Sardegna nel mondo classico*, in *Ichnussa*, Milano 1981, pp. 421-76; M. GRAS, *Trafics tyrrhéniens archaïques*, Roma 1985; F. LO SCHIAVO, D. RIDGWAY, *La Sardegna nel Mediterraneo occidentale allo scorcio del II millennio*, in *La Sardegna nel Mediterraneo tra il secondo e il primo millennio a.C.*, Cagliari 1987, pp. 391-418; ed inoltre, per un aggiornamento dei dati, LILLIU, *D'una navicella*, cit.

10. LILLIU, *D'una navicella*, cit., pp. 197-8.

11. Ad una comunità di sardi presenti nella "enclave" etrusca di Pontecagnano, in Campania, Lilliu attribuisce anche il dono della navicella nuragica al santuario di Hera Lacinia di Capo Colonna, presso Crotone (LILLIU, *D'una navicella* cit., pp. 204 ss.).

12. P. FILIGHEDDU, *Navicelle bronzee della Sardegna nuragica: prime annotazioni per uno studio delle attitudini e funzionalità nautiche*, «NBAS», 4 (1987-92), 1994, pp. 65-115. A. DEPALMAS, *Les nacelles en bronze de la Sardaigne. Problèmes de reconstruction des archétypes*, «Préhistoire Anthropologie Méditerranéennes», 1996, t. 5, pp. 39-55; LILLIU, *D'una navicella*, cit.

13. FILIGHEDDU, *Navicelle*, cit., p. 104.

14. DEPALMAS, *Les nacelles*, cit.; BARTOLONI, *Le più antiche rotte*, cit.

celle di bronzo, tenda a negare la possibilità di una regolare navigazione fra le due sponde del Tirreno, non escludendo l'eventualità di qualche raro exploit da parte di navigatori particolarmente ardentissimi¹⁵.

Per quanto riguarda le attestazioni archeologiche connesse con la navigazione in età nuragica, oltre alle riproduzioni miniaturistiche in bronzo delle imbarcazioni, viene segnalato anche un probabile relitto, al largo della Marina di Arbus (in località Rio Dom'e s'Orcu), costituito prevalentemente da un carico di lingotti e altri manufatti di piombo, assieme a non meglio precisati frammenti lignei (forse parte del fasciame): la datazione è offerta da «un frammento di ceramica nuragica»¹⁶. Potrebbero essere appartenute a navi nuragiche (ma anche fenicie, etrusche o greche) anche le diverse ancore di pietra rinvenute in prevalenza nei fondali della Sardegna settentrionale, provviste di un unico foro e per questo sicuramente molto arcaiche¹⁷.

L'esistenza di una marineria nuragica presuppone anche, ovviamente, la presenza di approdi più o meno attrezzati, alcuni dei quali sono stati soltanto ipotizzati¹⁸, mentre per altri, di più sicura localizzazione, si è in genere preferito parlare di scali prevalentemente fenici, al più «sorvegliati»¹⁹ o anche gestiti dagli indigeni²⁰. La costa nei pressi di Castelsardo-Sassari (all'estremità orientale del golfo dell'Asinara) ci offre, invece, l'esempio di un approdo sicuramente controllato dalle genti nuragiche, per il quale, allo stato attuale della ricerca, non è dimostrabile un sistematico utilizzo da parte dei fenici.

Lo scalo è costituito dall'insenatura denominata Cala Ostina, ubicata circa 2 chilometri a est di Castelsardo²¹: un piccolo fiordo naturale lar-

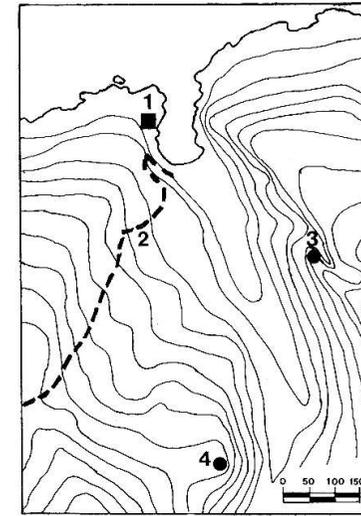


Fig. 1: Carta dell'insenatura di Cala Ostina: 1. strutture in *opus caementicium*; 2. strada romana; 3. Nuraghe Campulandru; 4. Nuraghe Cala Ostina.

go 60-80 metri e lungo 170 metri, incassato tra alte scogliere trachitiche, allo sfocio di un modestissimo torrente che dalla cala prende il nome. Nella parte più interna dell'insenatura, una stretta e profonda spiaggia ben si doveva prestare per tirare in secco le imbarcazioni durante le forti mareggiate, che tuttavia solo in rare occasioni hanno la possibilità di irrompere all'interno della cala.

In epoca nuragica, l'approdo era vigilato da un sistema di torri costiere, spesso di modesta entità, ben distribuite lungo tutto il litorale immediatamente a est e a ovest dell'insenatura di Cala Ostina. Due nuraghi in particolare, il Campulandru e il «nuraghe» Cala Ostina²², controllano direttamente la cala e la vallecola percorsa dal torrente che vi sfocia, probabilmente la via naturale di comunicazione fra l'approdo e i territori dell'interno.

22. Il primo, un monotorre in trachite, ubicato a est, su uno sperone roccioso a 100 m di quota; il secondo, più che un nuraghe una sorta di piccola muraglia semicircolare, ridotta al solo filare di base, su un saliente roccioso a 115 m di quota, a sud dell'insenatura e ad ovest della vallata del rio Cala Ostina.

15. FILIGHEDDU, *Navicelle*, cit., p. 105.

16. G. UGAS, *La metallurgia del piombo, dell'argento e dell'oro nella Sardegna prenuragica e nuragica*, in T.K. KIROVA (a cura di), *L'uomo e le miniere in Sardegna*, Cagliari 1993, pp. 27-8, 32, note 45-47.

17. F. LO SCHIAVO, *Ancore di pietra della Sardegna: una riflessione metodologica e problematica*, in *I Fenici: ieri, oggi e domani*, Roma 1995, pp. 409-21.

18. Come quelli della costa nord-orientale dell'isola, soprattutto del golfo di Orosei, che G. Lilliu suppone quali tramite per i traffici che si sviluppavano fra la Sardegna nuragica e l'area tirrenica villanoviana ed etrusca: cfr. LILLIU, *D'una navicella*, cit., pp. 196-7.

19. Come a Cuccureddus-Villasimius: cfr. L.A. MARRAS, *L'insediamento di Cuccureddus e il territorio di Villasimius nell'antichità*, in P. BERNARDINI, R. D'ORIANO, P.G. SPANU (a cura di), *Phoinikes b Shrdn. I fenici in Sardegna*, Catalogo della mostra, S'Alvure, Oristano 1997, pp. 77-9.

20. Come quello di Sant'Imbenia-Alghero: cfr. S. BAFICO et alii, *Fenici e indigeni a Sant'Imbenia (Alghero)*, in BERNARDINI, D'ORIANO, SPANU (a cura di), *Phoinikes b Shrdn. I fenici in Sardegna*, cit., pp. 45-53.

21. Posizione IGM, Serie 25.000: Foglio 442, Sez. IV - Castelsardo. Coordinate: 8°44'21" Est, 40°55'00" Nord.

Piuttosto eloquente è la situazione dei due nuraghi di Pischinaccia e di Prima Guardia²³, ubicati a poche decine di metri dalla linea di costa (alta e rocciosa), rispettivamente a 1.850 e 2.500 metri in linea d'aria a est di Cala Ostina: la loro ubicazione, oltre che a compiti di controllo delle navi in avvicinamento all'approdo, doveva di sicuro (e forse principalmente) fornire anche dei punti di riferimento per la navigazione e per l'individuazione della stretta imboccatura della cala, magari con l'ausilio di mezzi di segnalazione²⁴.

Dalla parte opposta, lungo la costa ad ovest dell'insenatura, un notevole punto di riferimento era costituito dall'alto promontorio di Castelsardo²⁵, sul quale non si può escludere l'originaria presenza di un nuraghe oggi scomparso sotto le pluristratificazioni dell'insediamento forse già a partire dall'età romana, e soprattutto nel medioevo. In posizione intermedia fra Cala Ostina e Castelsardo, un'altra altura fortificata, il "nu-

23. Il primo è un nuraghe costituito da una torre principale ed una piccola torre aggiunta, mentre il secondo è un monotorre dalla planimetria singolare, con ingresso a sud-est che introduce in un corridoio anulare, al termine del quale, nel lato ovest, si apre l'ingresso alla camera a *tholos*.

24. Non è assolutamente inverosimile supporre l'impiego come "faro" per alcuni nuraghi: edifici per i quali non sembra più accettabile l'idea di una rigida monofunzionalità che tanti equivoci e sterili polemiche ha generato e continua a suscitare. In particolare, il nuraghe di Prima Guardia, che mostra nella planimetria il deliberato intento di evitare un ingresso diretto alla camera dalla porta esterna dell'edificio, è il chiaro segno della volontà dei suoi costruttori di edificare una struttura "specializzata", le cui caratteristiche sono dettate forse, ad esempio, dalla necessità di regolare meglio la circolazione dell'aria in un ambiente ove doveva ardere un fuoco per diverse ore. L'uso del faro era, peraltro, ben noto ai Fenici: la stessa isola di *Pithekoussa* (Ischia), frequentata dai semiti lungo una rotta che la collegava alla Sardegna, era nota con il termine fenicio di *Inarim*, che significa "isola del faro" (BARTOLONI, *Le più antiche rotte*, cit., p. 15).

25. Forse proprio la "alta rupe rocciosa" identificata nella base panmediterranea "tab-/teb-", e che potrebbe essere l'origine del toponimo "Tibula" (R. ZUCCA, *Cornelia Tibulesia e la localizzazione di Tibula*, «SS», XXVIII, 1988-89, p. 339), l'antico centro di età romana sulla cui localizzazione a Castelsardo la moderna ricerca sembra essere ormai concorde. Sulla questione, P. MELIS, *Antichità romane del territorio di Castelsardo (Sassari)*, «ASS», XXXVII, 1992, pp. 11-28, spec. p. 20 e nota 61. Sull'ubicazione di Tibula a Castelsardo cfr. il recente autorevole contributo di R. REBUFFAT, *Tibula*, in A. MASTINO, P. RUGGERI (a cura di), *Da "Olbia" ad Olbia. 2500 anni di storia di una città mediterranea*, Sassari 1996, pp. 317-28; articolo ripubblicato nella versione italiana dal titolo *Tibulas. Le vie di comunicazione nella Sardegna romana*, «Almanacco gallurese», 4, 1995-96, pp. 218-23 (trad. P. Melis). Sull'argomento ritorna anche G. PITZALIS, *Necropoli e centri rurali nella Bassa Valle del Coghinas*, *L'Africa romana* XII, pp. 741-65; in particolare, a p. 765, è riproposta un'ipotesi di localizzazione della stazione di *Viniolas* o *Viniolis* - menzionata dall'*Itinerarium Antonini* lungo la strada a *Tibula Sulcis* - nei pressi del Monte Vignoli (S. Maria Coghinas-Sassari), ipotesi peraltro non nuova perché già fatta in precedenza dallo scrivente (MELIS, *Antichità*, cit., pp. 19-20).

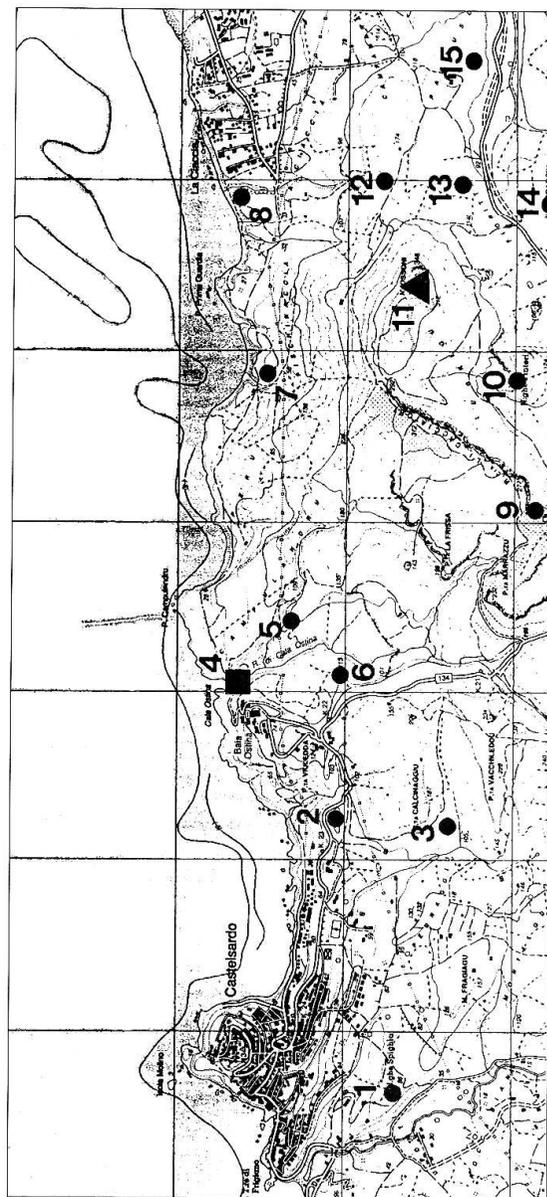


Fig. 2: Stralcio della carta archeologica di Castelsardo - 1. Nur. Spighia; 2. Nur. Rocca 'Ja; 3. Nur. Calcimaggi; 4. approdo di Cala Ostina; 5. Nur. Campulandru; 6. Nur. Cala Ostina; 7. Nur. Pischinaccia; 8. Nur. Prima Guardia; 9. Nur. Lu Tesoru; 10. Nur. Tiniferi; 11. muraglia megalitica di Monti Ossoni; 12. Nur. Punta lu Baroni; 13. Nur. Cunçali; 14. Nur. M. Carraggi; 15. Nur. Paltuso.

raghe" Rocca 'Ia²⁶, vigilava sul tratto di costa da una posizione leggermente più arretrata.

Minore importanza doveva invece avere l'approdo di Frigiano, immediatamente a ovest di Castelsardo (ove è l'attuale porticciolo, realizzato però con imponenti opere di sbarramento), alla foce di un corso d'acqua di una certa rilevanza; nell'antichità, sicuramente, la linea di costa doveva essere più arretrata, e doveva esservi una più o meno profonda insenatura oggi interrata dai detriti fluviali: l'esposizione a nord-ovest (battuta dal vento di maestrale) e l'imboccatura ampia non avrebbero tuttavia preservato lo scalo dalle forti mareggiate. La presenza di un nuraghe, il Nuraghe Spighia²⁷, a dominio di questa insenatura e soprattutto del primo tratto del fiume che vi sfocia, depone comunque a favore dell'ipotesi di un utilizzo, forse occasionale, dell'approdo.

Quali traffici potevano interessare questi scali della costa di Castelsardo? A giudicare dalle evidenze archeologiche individuate nel territorio dell'Anglona, fra VII e VI secolo a.C. si segnala la circolazione di oggetti di provenienza dall'area tirrenica: bucheri ed anfore etrusche, coppe ioniche ed altri materiali di importazione²⁸. Nessun reperto di sicura attribuzione fenicia, quindi, che possa provare un coinvolgimento dei Fenici nella gestione di questi traffici; a dire il vero, non è sicura, in questo territorio, nemmeno la presenza di genti puniche, per le quali si cita soltanto come unico indizio la "tradizione" delle sepolture con stele raffigurante il defunto nello schema della "faccina a specchio"²⁹, databili tuttavia alla fine dell'età repubblicana. È lecito quindi vedere nelle genti nuragiche, e nella loro marineria, i soggetti principali coinvolti nella gestione di questi approdi dell'area di Castelsardo.

Lo scalo di Cala Ostina, dopo il tramonto della civiltà nuragica e al termine della fase "post-nuragica", ricevette nuovo impulso in età romana, al punto da costituire probabilmente l'installazione portuale principale della zona: pensiamo, specificamente, al *Portus Tibulas* indicato dall'*Itinerarium Antonini* come separato dalla città di Tibula, presumibil-

26. Un'altra struttura semicircolare che sfrutta la prominenza rocciosa di una collina, come nel caso del nuraghe Cala Ostina.

27. Un nuraghe apparentemente monotorre, con muro di rifascio, attorno al quale sono tracce di un villaggio perdurato anche in epoca romana.

28. P. MELIS, *L'area nuragica di Santa Maria di Tergu (SS)*, in *Atti del XXI Convegno di Studi Etruschi e Italici, Sassari 13-17 ottobre 1998*, Pisa-Roma 2002, pp. 453-61; ivi bibliografia precedente.

29. Per le stele a specchio, cfr. S. MOSCATI (a cura di), *Le stele a "specchio" - Artigianato popolare nel Sassarese*, Roma 1992.

mente ad est di questa, così come Cala Ostina è ubicata a est di Castelsardo³⁰.

In questo periodo, presumibilmente, viene realizzato il tracciato della strada che dalla costa risale sino a incontrare l'attuale Strada Statale 134 da Castelsardo a Laerru: una strada caratterizzata dalla tecnica a modine o "barre trasversali", indispensabili per superare la forte pendenza, attestata in Sardegna in altri tratti di strade attribuiti a età romana³¹. In epoca nuragica invece, presumibilmente, si preferiva costeggiare il corso del rio Cala Ostina e risalire dolcemente sino alla piana di Multeddu, dove troviamo i principali insediamenti nuragici del territorio.

Un'altra strada a barre trasversali, molto più stretta e tortuosa di quella di Cala Ostina, dalla valle del rio Frigiano (in prossimità della foce e quindi della costa) risaliva sino al pianoro ove era l'insediamento romano sorto presso le rovine del ricordato Nuraghe Spighia.

Nelle acque antistanti l'insenatura di Cala Ostina vennero segnalati due relitti, rispettivamente di età repubblicana e imperiale, e inoltre venne recuperato uno scandaglio di piombo. Un ceppo d'ancora venne recuperato, su un fondale disseminato di anfore, dalle acque antistanti La Ciaccia, località ove è ubicato il citato Nuraghe Prima Guardia³².

Ricognizioni di superficie hanno consentito di osservare, sull'arenile di Cala Ostina, la presenza di copiosi materiali ceramici: in prevalenza anfore (Dressel I, 2-4, 7-II, Africana II, Tripolitana I), ceramica sigillata africana (fra cui una probabile forma Hayes 9), patine cenerognole, ceramica comune³³.

Sul lato sinistro dell'insenatura si segnalano scarsissime tracce di edifici, in probabile *opus caementicium*: forse ciò che resta delle strutture portuali, ma forse anche tracce della tonnara (la *almadrava*) del XVI secolo, ricordata negli statuti di Castellaragonese³⁴. Sul lato destro, invece,

30. Su Cala Ostina e sull'identificazione con il *Portus Tibulas*, cfr. MELIS, *Antichità*, cit., pp. 15-6, 20, 28. Su Cala Ostina, cfr. anche PITZALIS, *Necropoli*, cit., pp. 750-1, ove, per un presumibile disguido, si riportano notizie dello scrivente (da MELIS, *Antichità*, cit.) attribuite a Dionigi Panedda.

31. R. REBUFFAT, *Voies romaines à barres transversales*, in *L'Africa romana II*, pp. 131-4 (Badu 'e Crasta-Pattada-Sassari); G. MANCA DI MORES, *Aspetti topografici del territorio di Cargeghe (SS) in età romana*, in *L'Africa romana XII*, pp. 767-70 (Sos Baiolos-Cargeghe-SS).

32. A. BONINU, *Notiziario dei rinvenimenti subacquei lungo la costa della Sardegna centro-settentrionale*, «Archeologia Subacquea», 3, suppl. a «BA», 37-38, 1986, pp. 55-62.

33. MELIS, *Antichità*, cit., p. 15 fig. 3.

34. Per dovere di completezza, non possiamo escludere che la "strada romana" di Cala Ostina debba lo straordinario stato di conservazione, se non alla realizzazione, perlomeno ad un suo restauro in epoca moderna, proprio per servire la tonnara di età spagnola.



Fig. 3: Castelsardo, Cala Ostina; sullo sfondo, al centro, l'altura di Campulandru.

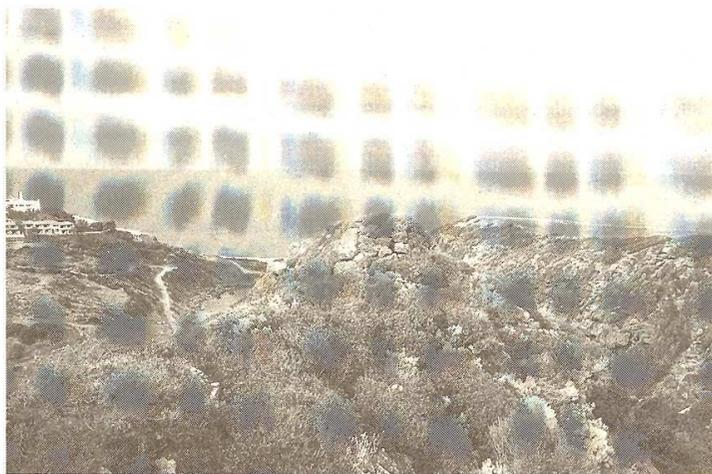


Fig. 4: Castelsardo, Nuraghe Campulandru; sullo sfondo, Cala Ostina.

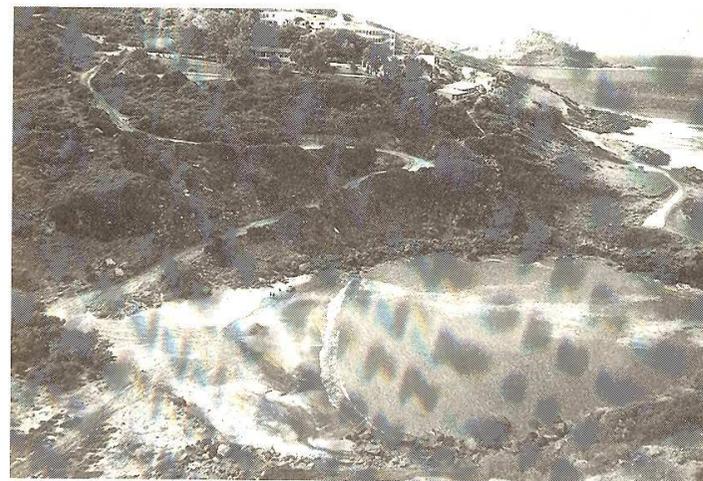


Fig. 5: Castelsardo, Cala Ostina; in evidenza, il tracciato della strada romana che parte dalla spiaggia.



Fig. 6: Castelsardo, strada romana di Cala Ostina.



Fig. 8: Castelsardo, resti di muri in *opus caementicium* a Cala Ostina.



Fig. 7: Castelsardo, strada a "barre trasversali" presso Nuraghe Spighia.

un'altra strada, penso a fondo naturale, doveva risalire il pendio e procedere poi, lungo la costa, in direzione di La Ciaccia e quindi della bassa valle del Coghinas, rasentando i nuraghi di Pischinaccia e di Prima Guardia: nei pressi del primo era presente un insediamento rurale di età romana, testimoniato da materiali ceramici, fra cui il puntale di un'anfora africana.

In conclusione, l'insenatura di Cala Ostina ci offre l'esempio di un approdo sicuramente utilizzato da genti nuragiche e assurto, probabilmente già sullo scorcio dell'Età del Bronzo, a scalo marittimo di una certa importanza. Le evidenze archeologiche mostrano, inoltre, come il potenziamento – seppur limitato a modeste installazioni ed alla realizzazione della strada di accesso³⁵ – avvenne in epoca romana e non prima, apparentemente senza soluzioni di continuità rispetto al precedente scalo gestito dagli indigeni.

35. Mancano moli e banchine, ma le scogliere basse e verticali sulla sinistra della cala – il lato ove si conservano tracce di edifici – potevano ben adattarsi allo scopo, anche se è più logico pensare che le imbarcazioni venissero tirate in secco.