



UNIONE EUROPEA



REPUBBLICA ITALIANA



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

Necropoli di Sant'Andrea Priu

Patrimonio culturale
SARDEGNA Virtual Archaeology



■ La viabilità antica

In Età Romana due strade principali assicuravano i collegamenti interni fra i maggiori porti dell'isola: *Karales* (Cagliari), *Turris Libisonis* (Porto Torres) e Olbia.

La prima è la dorsale longitudinale, che conduceva da *Karales* a *Turris Libisonis*, conosciuta dai miliari¹ con tre denominazioni: *a Turre*, *a Turre Karalis* e *a Karalibus Turrem*.

Da questa si diramava una seconda strada che raggiungeva Olbia, passando per le *mansiones*² di *Hafa* (Mores) e di *Luguidonis castra* (Nostra Signora di Castro - Oschiri)³.

Grazie alle indicazioni contenute nell'*Itinerarium Antonini* e al ritrovamento di numerosissimi miliari, gli studiosi hanno potuto ipotizzare che il punto da cui partiva la variante stradale denominata *a Karalibus Olbiam*, sia da collocare in prossimità del limite settentrionale dell'area urbana di Bonorva. Si pensa che sia stata costruita già in età repubblicana, ma che solo in età imperiale, soprattutto a partire dall'età dei Severi (fine del II-primi decenni del III secolo d.C.) la strada abbia assunto particolare importanza economica, come testimonia il gran numero di miliari rinvenuti, che dimostrano continui lavori di restauro ancora alla fine del IV secolo d.C. (figg. 1-2).

¹ Per scandire le distanze lungo le vie pubbliche venivano collocati sul ciglio stradale le "pietre miliari", cioè dei cippi simili a delle colonne, sulla cui superficie veniva incisa un'iscrizione, caratterizzata da abbreviazioni e sigle, che indicava la distanza in miglia (1 miglio romano = 1480 m circa), dal punto di partenza della strada oppure dalla città più vicina. Quasi sempre veniva indicato anche il nome e le titolature del magistrato o dell'imperatore che fece costruire o restaurare la strada.

² In età augustea fu istituito il *cursus publicus*, cioè il servizio di posta che assicurava gli scambi all'interno dell'impero romano. Lungo il percorso delle strade esisteva una serie di alloggi di tappa (*mansiones*) e delle stazioni di scambio intermedie (*mutationes*). La *mansio* era un edificio riservato generalmente a quanti avevano un incarico ufficiale, dove ci si poteva rifocillare e pernottare; mentre la *mutatio* era una struttura dove era possibile sostituire il proprio cavallo, stanco per il viaggio fatto, con uno riposato. Ogni *mansio* distava, all'incirca, una giornata di viaggio da quella successiva e tra l'una e l'altra si trovavano da sei ad otto *mutationes*.

³ Le *mansiones* di *Hafa* e di *Luguidonis castra* sono citate dall'*Itinerarium Antonini*, che descrive le stazioni ed elenca le distanze tra le località poste sulle diverse strade dell'Impero romano. La sua versione originale risale agli inizi dello stesso III secolo d.C., ma a noi è giunto in una versione databile alla fine del III secolo-inizi del IV. L'*Itinerarium Antonini* aiuta a comprendere l'organizzazione del *cursus publicus*. Per la Sardegna segnala 40 diverse stazioni.



Fig. 1 - Miliario dalla località Mura Menteda, Museo Archeologico di Bonorva (foto M.G. Arru).





Fig. 2 - Miliario proveniente dalla zona del Rio Badu Pedrosu, Museo Archeologico di Bonorva (foto M.G. Arru).

Nonostante le difficoltà dovute alla perdita della maggior parte dei miliari e alla scomparsa delle carreggiate, è ancora possibile determinarne il percorso, che si snodava, secondo i calcoli effettuati, per 65 miglia, cioè 96 km (fig. 3).

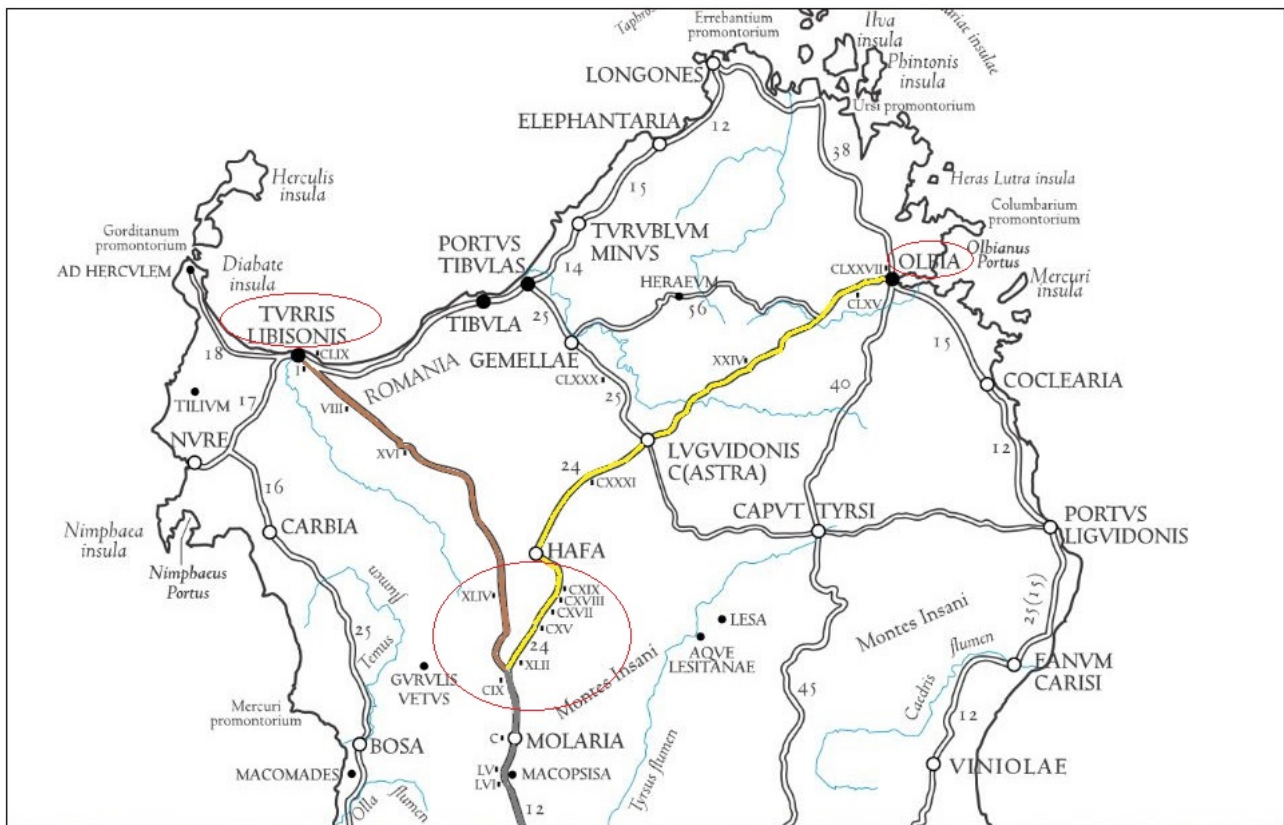


Fig. 3 - Particolare della carta della viabilità romana in Sardegna. I numeri romani indicano la numerazione sui miliari stradali (da MASTINO 2005, p. 340, fig. 37. Rielaborazione M.G. Arru).

Superata Bonorva, la via per Olbia si dirige verso Est secondo un tracciato che incrocia, nei pressi della chiesa di San Lorenzo, la strada moderna per Rebeccu. Proseguiva in direzione Nord-Est, lasciandosi sulla destra Monte Frusciu, per raggiungere Mura Menteda; passava quindi a Est di Monte Cujaru, oltrepassava il rio Badu Pedrosu, passava fra Monte Calvia e Planu Chelvore scendendo verso Code e Silvaru con tracciato quasi perfettamente orientato a Nord, e, dopo una deviazione verso Cuttigone, superava il Riu Mannu, per dirigersi verso *Hafia* (Mores). Il tracciato della strada per *Turris Libisonis* si staccava da quello della Cagliari-Olbia a Nord di Bonorva e proseguiva verso il nuraghe Santu Antine, per dirigersi verso Poggio Tulde e costeggiare poi il Monte Arana, prima di dirigersi verso *Turris* (fig. 4).

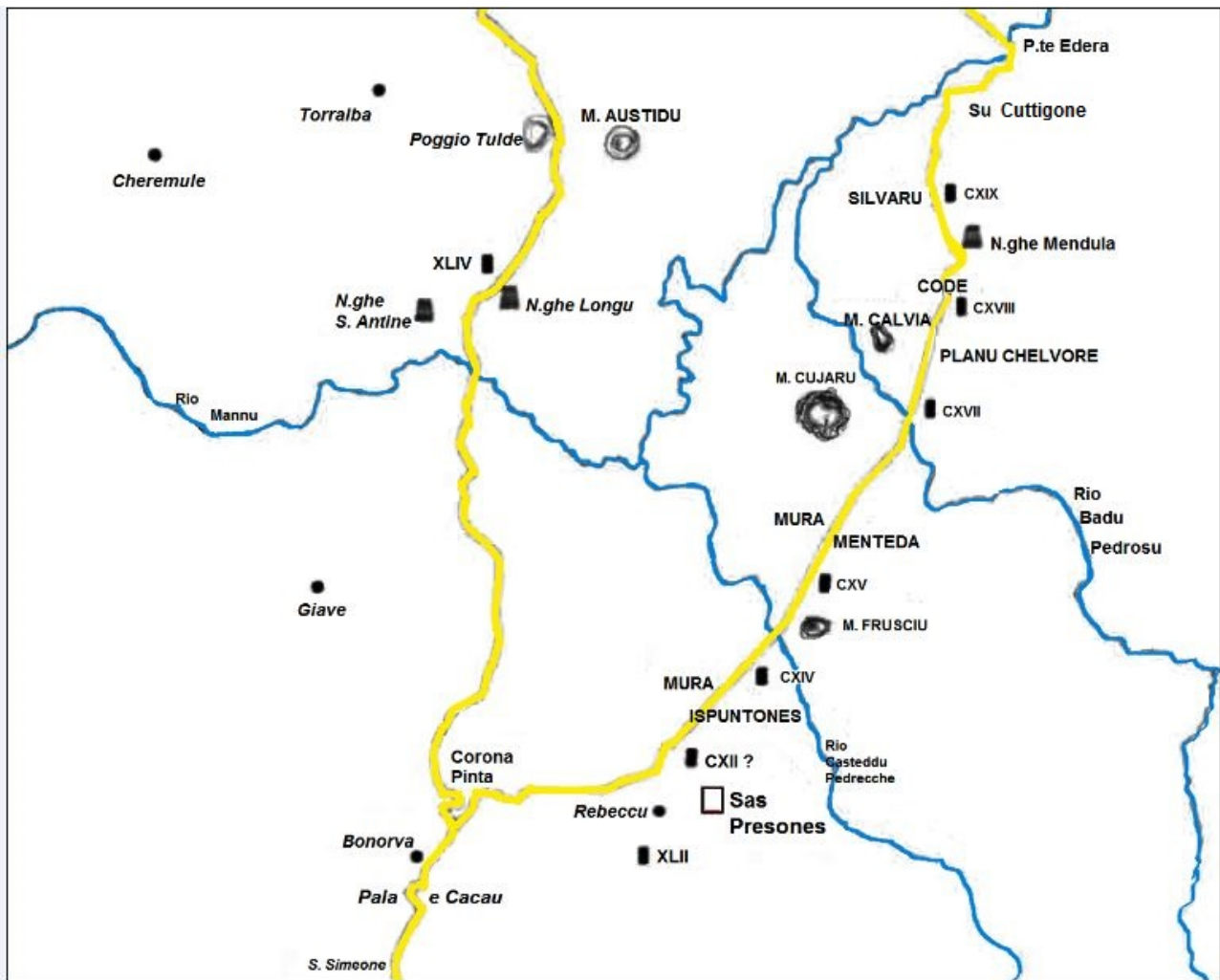


Fig. 4 - Carta con la localizzazione della biforcazione della strada a *Karalibus Olbiam* (da MASTINO, RUGGERI 2009, p. 557, fig. 3. Rielaborazione M.G. Arru).

■ Crediti

Scheda di approfondimento a cura della Dott.ssa Maria Grazia Arru e della Dott.ssa Emanuela Atzeni

■ Bibliografia

BELLI E., *La viabilità romana nel Logudoro-Meilogu*, in *Il nuraghe S. Antine nel Logudoro-Meilogu* (a cura di A. MORAVETTI), Sassari 1988, pp. 330- 395.

CAPRARA R., *La necropoli di S. Andrea Priu. Sardegna Archeologica. Guide e Itinerari*, 3, Sassari 1986.

IALONGO N., SCHIAPPELLI A., VANZETTI A., *L'edificio termale di Sas Presones, Rebeccu, Bonorva (SS)*, in *Ricerca e Confronti 2006. Giornate di studio di archeologia e storia dell'arte*, a cura di S. ANGIOLILLO, M. GIUMAN, A. PASOLINI, Cagliari 2007, pp. 199-210.

MASTINO A., RUGGERI P., *La viabilità della Sardegna romana. Un nuovo praetorium a Sas Presones di Rebeccu a nord della biforcazione Turris - Olbia?*, in *Παλαιά Φιλία. Studi di topografia antica in onore di Giovanni Uggeri*, a cura di C. MARANGIO E G. LAUDIZI, Galatina 2009, pp. 555-572.

MASTINO A., *Storia della Sardegna antica*, Nuoro 2005.

TARAMELLI A., *Fortezze, recinti, fonti sacre e necropoli preromane nell'agro di Bonorva (Prov. di Sassari)*, in *Monumenti Antichi pubblicati a cura dell'Accademia dei Lincei*, XXV, 1919, coll. 765-904.

TETTI V., *Appunti sulle strade romane nella zona di Bonorva (Sassari)*, in *Studi Sardi*, XXIII, 1973-74, pp. 191-211.



UNIONE EUROPEA



REPUBBLICA ITALIANA



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

La Sardegna cresce con l'Europa



UNIONE EUROPEA

Progetto cofinanziato dall'Unione Europea
Programma Operativo FESR 2007-2013

FESR - Fondo Europeo di Sviluppo Regionale - Asse I, Linea di Attività 1.2.3.a