

Nuove acquisizioni sulla viabilità antica in Trexenta dal territorio di Ortacesus. Nota preliminare

Marco Giuman

Riassunto: Il contributo costituisce uno studio preliminare intorno alla viabilità antica nel territorio di Ortacesus (SU). Attraverso l'analisi dei dati ottenuti nel corso delle prime campagne di ricognizione archeologica svolte tra il 2018 e il 2019, il testo fornisce un primo quadro di quello che doveva essere l'assetto viario di quest'area della Trexenta.

Parole chiave: Sardegna, Ortacesus, archeologia, topografia, viabilità antica.

Abstract: The aim of this paper is to provide a preliminary study on ancient road system in the territory of Ortacesus (SU, Sardinia). The archaeological survey conducted in 2018 and 2019 has revealed some important information about the organization of ancient settlements and the road network of this area of Trexenta.

Keywords: Sardinia, Ortacesus, archaeology, topography, ancient viability.

Questo contributo nasce nell'ambito del progetto di ricerca *Ortacesus Sub Terris*, da me coordinato e finalizzato alla conoscenza e al censimento del patrimonio archeologico e culturale del territorio di Ortacesus¹, piccolo comune della Trexenta a vocazione prevalentemente agricola posto a circa 40 km a N di Cagliari e a 5 km a W di Senorbì (Fig. 1), ovvero il centro che oggi costituisce il polo principale di questa zona della Sardegna (Fig. 2).

¹ Il progetto è diretto dalla Cattedra di Archeologia Classica dell'Università degli Studi di Cagliari, in collaborazione con la SABAP per la Città Metropolitana di Cagliari e le provincie di Oristano e Sud Sardegna (di cui è referente la Dott.ssa Chiara Pilo) e l'amministrazione comunale di Ortacesus (SU). Le attività sul campo, che al momento sono consistite in tre campagne di *survey* effettuate tra il 2018 e il 2019, sono coordinate dal Dott. Ciro Parodo e dalla Dott.ssa Gianna De Luca. Quest'ultima coordina anche lo studio dei corredi provenienti dalla necropoli ortacesina di Mitza de Siddi, area sepolcrale posta nel settore meridionale del territorio comunale. I risultati delle attività di ricognizione sono attualmente in fase di revisione, in vista di una pubblicazione preliminare dei risultati ottenuti nel corso delle indagini. Per un primo inquadramento si veda: DE LUCA *c.s.* L'apparato fotografico di questo contributo è stato curato dal Dott. Dario D'Orlando.



Oggetto di rari e discontinui studi, tutti peraltro di carattere parziale², il territorio di Ortacesus³ propone alcune emergenze di particolare interesse archeologico.

Su tutte, il nuraghe Sioccu (noto anche come S'omu e s'orcu o Domu de orcu⁴), struttura polilobata posta sulla sommità di un rilievo al confine con i territori di Guasila e Pimentel⁵, e la necropoli punico-romana individuata e parzialmente riportata alla luce in località Mitza de Siddi⁶, a circa 4 km dall'abitato moderno in direzione S.

A tali emergenze occorre poi aggiungere le strutture di età romana presenti in località Funtana Bangius⁷, verosimilmente riferibili a un impianto termale di età imperiale⁸, e i ruderi della

² Per un approccio preliminare si veda: GHIANI 2000. Questo lavoro, ripubblicato con alcune integrazioni nei primi anni '90 del Novecento, costituisce in realtà un lavoro di tesi realizzato da Silvestro Ghiani, sotto la supervisione di Giovanni Lilliu, nei primi anni '40. Proprio in virtù di questo fatto, la monografia di Ghiani rappresenta un punto di partenza imprescindibile per la conoscenza della Trexenta antica, avendo in sostanza fotografato una situazione profondamente mutata rispetto a quella odierna; *in primis* a causa dell'introduzione nell'area dell'aratura meccanizzata che, in particolar modo a partire dai primi anni '60, ha alterato, depauperandole progressivamente, le evidenze archeologiche del territorio.

³ Per un lavoro di sintesi sugli aspetti geomorfologici del territorio si veda FUNEDDA *et alii*; FORCI 2010: 18 ss. Per un quadro generale delle attività e delle modalità di sfruttamento del territorio in età preunitaria si veda: ANGIUS, CASALIS 1845.

⁴ ANGIUS, CASALIS 1845: 566.

⁵ GHIANI 2000: 77-78; DESSÌ 1988-89: 127 ss.

⁶ COCCO *et alii* 2009; PILO 2018; DE LUCA *c.s.*: «Per quanto riguarda le deposizioni scavate, il sepolcreto si qualifica come di tipo rurale, con tombe realizzate prevalentemente a fossa semplice ricavate direttamente nel banco di roccia naturale e che vedono utilizzati i rituali sia di inumazione sia di incinerazione. All'interno del panorama dei siti funerari in Sardegna, questa necropoli rappresenta uno dei casi più interessanti per l'analisi del periodo punico e romano, grazie al lungo periodo di frequentazione, distribuitosi con fasi più o meno intense su almeno cinque secoli, tra il III sec. a.C. e la piena età imperiale e grazie all'attuale ottimo grado di conservazione e fruizione».

⁷ Cfr. ANGIUS, CASALIS 1845: 566.

⁸ COSSU, NIEDDU 1998b: 23; GHIANI 2000: 80. Si tratta di una struttura in *opus testaceum* a doppio paramento esterno e nucleo interno in cementizio di cui restano ancora visibili tre allineamenti murari che delimitano due vani. La presenza di incassi destinati ad ospitare canalette e tubuli fitti, oltre all'impostazione tipologica complessiva dell'edificio, sembra indicare senza dubbio alcuno un uso termale della struttura. Ipotesi peraltro confermata dallo stesso toponimo del luogo. Nel corso della campagna di *survey* effettuata nel 2019 il sito è stato oggetto di una pulizia complessiva, finalizzata alla realizzazione di un rilievo fotogrammetrico curato dalla Dott.ssa Gianna De Luca e la cui pubblicazione rientra nell'ambito dell'edizione complessiva dei lavori del progetto *Ortacesus sub terris*. «I materiali rinvenuti [nell'area intorno ai resti dell'edificio *n.d.a.*] propongono una spiccata predominanza di ceramiche di età tardo antica e medievale, che supportano le notizie già note circa la presenza in questa zona di un villaggio noto come Bangio Donnico, menzionato nel documento di età giudiciale della 'donazione della Trexenta' del 1218 (ARTIZZU 2002: 156). In questa fase l'edificio romano potrebbe essere stato riutilizzato come chiesa, come sembrerebbe suggerire la denominazione locale della struttura di Sa Cresiedda 'e Bangiu'» (DE LUCA *c.s.*). Sul documento giudiciale, in cui nel 1219 Torchitorio dona al figlio Salusio di Lacon molti villaggi trexentesi, si veda: BESTA 1939; Cfr. TANGHERONI 1980: 527 ss. (che lo considera un falso). A partire dal 1313 Bangio Donnico (o Baxo de Onjgo o ancora Bangio d'Honico) risulta amministrato direttamente da Pisa.

chiesetta di San Bartolomeo, edificio romanico attestato già a partire dal XIII secolo e forse in continuità con un precedente insediamento di età romana⁹.

Un'analisi che tenti di ricostruire l'aspetto antico di un territorio, con tutto il complesso portato che a ciò si riconnette in termini di trasformazione diacronica del suo tessuto sociale, economico e culturale, non può prescindere da quelle che sono le caratteristiche geomorfologiche dell'area e le molteplici mutazioni che su questa hanno operato nel tempo le attività di carattere antropico.

Il territorio di Ortacesus non fa ovviamente eccezione a questa regola. Al contrario, esso ha subito proprio nel corso del secolo scorso una serie di importanti interventi che ne hanno trasformato il paesaggio in maniera profonda, alterandone altresì le dinamiche di sfruttamento territoriale, con particolare riferimento agli assetti viari¹⁰. Faccio in ciò riferimento a un'importante opera di regimentazione delle acque di quest'area della Trexenta, effettuata in due *tranches* tra la fine degli anni Venti e la fine degli anni Cinquanta del Novecento e che ha portato alla bonifica di una porzione estesa del territorio comunale¹¹, endemicamente caratterizzata dalla presenza di terreni acquitrinosi, spesso soggetti a fenomeni di vero e proprio impaludamento¹² e potenzialmente assai pericolosi per la salute

⁹ ARTIZZU 2002: 156-157. Il Ghiani ipotizza per questo sito la presenza di un «abitato romano. Sulle pendici settentrionali della collina Lau de Sebera per una vasta estensione aggirantesi sui 10 ettari di terreno, ove è la chiesetta diruta di S. Bartolomeo, esistono vistosi avanzi di antico villaggio. Le rovine in parte sono state sgombrate ed ammassate ai limiti dei poderi, altre sono ancora sparse intorno alla suddetta chiesetta. Assieme ad avanzi ceramici di epoca medioevale, si trovano pure rari frammenti di età romana e di embrici» (GHIANI 2000: 78-79). Le attività di *survey* condotte nelle aree limitrofe ai ruderi della chiesa, effettuate nel corso della campagna 2018, pur avendo restituito una scarsa quantità di materiale archeologico, per lo più di età medievale, non sembrano confermare l'ipotesi prospettata dal Ghiani.

¹⁰ Cfr. CADINU 2012: 3, nota 11.

¹¹ FUNEDDA *et alii*: 94-95: «L'area pianeggiante compresa tra Ortacesus e Senorbì (Azienda Di Penta) comprende anche uno stagno bonificato, così come rettificati appaiono i corsi d'acqua che lo attraversano. (...) Lo stagno occupava una valle orientata in direzione NW-SE, analoga a quella che caratterizza gli stagni posti più a SE (Serrenti, Sanluri, Nuraminis, Villamar, etc.), per i quali [si] ipotizzava una genesi associata a strutture tettoniche». Il primo lotto di lavori di bonifica, effettuati complessivamente nel periodo compreso tra il 1929 e il 1934, viene affidato con decreto ministeriale del 15 maggio 1928 alla ditta Michele Manovella di Cagliari, già affidataria di analoghi interventi a San Vero Milis, Barumini, Las Plassas, Arborea e nella Nurra (CASTAGNOLI, SCARPELLINI 2003: 171). Nel quarto lotto, portato a completamento nel 1934, rientrano anche i lavori per «la sistemazione delle strade Senorbì-Selegas, Ortacesus-Selegas, Guamaggiore-Ortacesus, Ortacesus-Is Arenas, Ortacesus-Pauli Fenu» (*Bollettino Ufficiale del Ministero dell'Agricoltura e delle Foreste*, V, 13, 1 luglio 1933, 3717). Il secondo intervento viene affidato con decreto presidenziale nr. 2645 del 27 ottobre 1950 al costituendo Consorzio di Bonifica di Senorbì e dei paesi della Trexenta e, a fasi alterne, durerà fino alla metà degli anni '60.

¹² FUNEDDA *et alii*: 154: «Nella parte N del foglio [ISPRA foglio 548, Senorbì *n.d.r.*] la rete è costituita in prevalenza da alvei canalizzati e canali artificiali costruiti a seguito della bonifica di un'area depressa di circa 8 km di diametro, nel territorio di Ortacesus. I canali vengono utilizzati a scopo irriguo in special modo dalla "Di Penta", una vasta azienda agricola nella campagna tra Ortacesus e Senorbì. I deflussi di questa fitta rete di canali e torrenti sono convogliati nel Riu Canali che affluisce nel Riu Mannu presso Cuccuru Cannas». Ancora oggi alcune aree del territorio, in particolare quelle poste nelle immediate adiacenze N e S del paese, presentano evidenti problemi di smaltimento delle acque e restano caratterizzati per molti mesi dell'anno dalla presenza di polle acquitrinose.

pubblica¹³. D'altra parte, come non manca di rimarcare Vittorio Angius già alla metà del XIX secolo, «trovasi questo paese nella parte più bassa del bacino della Trecenta attorniato da una estesa palude e prossimo alla sponda sinistra delle acque che discendono dalle fonti meridionali del monte san Mauro. (...) È questa la regione che sia più insalubre nella Trecenta»¹⁴.

Grazie all'esame della cartografia catastale storica¹⁵, perfezionata in età postunitaria su rilievi geodetici realizzati dal De Candia della metà del XIX secolo (Fig. 3)¹⁶, è possibile ricostruire in maniera sufficientemente puntuale quale dovesse essere l'assetto idrografico del territorio di Ortacesus prima dei successivi interventi di bonifica. Da questa analisi si evince come le aree interessate dall'opera di regimentazione idrica fossero effettivamente caratterizzate dalla presenza di numerosi corsi torrentizi di natura surgiva che, scendendo verso valle dalle alture settentrionali e meridionali, ancora oggi ricche di affioramenti di acqua di falda, si perdevano non di rado nel pianoro, alimentando in tal modo i processi di impaludamento (Fig. 4); elemento, quest'ultimo, che appare ulteriormente accentuato dalle caratteristiche prevalentemente argilloso-limose dell'area in questione.

L'esame contestuale del dato toponomastico, relativamente ad appellativi di località chiaramente riferibili a questa condizione particolare (S'Acqua Salsa, Piscina Pauli, Piscinas Longas, Bau Piscu, *etc.*), ci fornisce un'ulteriore conferma circa la pertinenza topografica dell'area interessata in passato da processi di ristagno delle acque e conseguente impaludamento, da riconoscere nella quasi totalità della porzione centro-settentrionale dell'attuale territorio comunale (Fig. 5)¹⁷. Indagini di carattere pedologico, già programmate nel biennio a venire nel quadro del progetto *Ortacesus sub terris*, potranno certamente

¹³ All'inizio del Novecento si rimarca ancora come in questa zona della Trexenta «più d'un Comune, sebbene in elevata posizione, è infestato dalla malaria, esalante dalle frequenti paludi» (RECLUS 1904: 741). Cfr. BOCCINI, PICCIALUTI 2003: 473.

¹⁴ ANGIUS, CASALIS 1845: 566.

¹⁵ Carta d'insieme realizzata dall'ufficio tecnico erariale di Cagliari (Archivio di Stato di Cagliari, codice identificativo IT AS CA UTE M Ortaceusu FU 6580001043001). Sulla cartografia storica sarda e sulla sua centralità nella ricostruzione diacronica del territorio si veda da ultimo: FERRANTE 2018, con bibliografia precedente.

¹⁶ FERRANTE 2018: 40: «La cartografia storica più antica della Sardegna, basata sulla triangolazione geodetica, è conservata negli Archivi di Stato di Cagliari e di Sassari. Essa risale al decennio 1841-1852 quando, in seguito al Regio Brevetto del 28 aprile 1840 (Generali istruzioni per l'eseguimento dei lavori relativi alla divisione delle terre comunali ed all'assegnazione dei terreni demaniali nel regno di Sardegna) – con cui dopo l'abolizione dei feudi si intendeva accelerare il processo di formazione della cosiddetta “proprietà perfetta” – il re Carlo Alberto diede incarico al Real Corpo di Stato Maggiore della Sardegna, guidato dal capitano Carlo De Candia, di proseguire la “triangolazione di primo ordine” realizzata da Alberto La Marmora alcuni anni prima (1835-39) a cui aveva collaborato lo stesso De Candia, al fine di creare le basi del futuro Catasto». Nel caso specifico dell'area di Ortacesus, i primi rilievi geodetici, conservati nel fondo del Real Corpo di Stato Maggiore dell'Archivio di Stato di Cagliari, sono realizzati dal De Candia e dall'ingegnere Giacinto Amoretti nel gennaio del 1843 (Archivio di Stato di Cagliari, codice identificativo CA000 0028 001 153 002).

¹⁷ In generale sull'uso del dato toponomastico per una corretta ricostruzione del territorio antico si veda: CALZOLARI 1995.

contribuire a definire in maniera più accurata l'estensione, l'evoluzione diacronica e la natura geomorfologica di tali fenomeni. C'è da dire, ad ogni buon conto, che già il confronto con i dati editi noti in bibliografia, unitamente ai risultati parziali desumibili dalle prime due campagne di ricognizioni da me dirette, sembrano poter confermare questo quadro topografico generale, dal momento che proprio le aree poste a N ed E dell'attuale centro di Ortacesus non sembrano restituire attestazioni archeologiche degne di rilievo; attestazioni che al contrario si concentrano invece, e in buona quantità, nella sua porzione meridionale e in particolar modo lungo la direttrice a mezzacosta NO-SE.

Proprio l'analisi della cartografia storica può altresì fornirci importanti informazioni su come dovesse svilupparsi la viabilità del territorio di Ortacesus in età preunitaria, un dato che, se correttamente valutato, può rivelarsi prezioso anche in funzione di una ricostruzione ipotetica di quelli che potevano essere gli assetti viari in antico¹⁸. Fermo restando, infatti, il presupposto imprescindibile che non può esistere un automatismo che garantisca, in mancanza di riscontri oggettivi, una continuità di vita certa tra un asse viario antico e una via moderna, è altrettanto indubbio come una strada, proprio in virtù delle caratteristiche specifiche strettamente connesse alla natura geomorfologica del territorio che essa attraversa, possa presentare una naturale tendenza alla conservazione¹⁹; a maggior ragione per le fasi storiche che precedono l'introduzione delle odierne tecniche di costruzione. D'altra parte, come rimarca Marco Cadinu²⁰, «la cartografia sette-ottocentesca è la reale ultima testimonianza degli assetti viabilistici medievali o tardomedievali; la preziosità della sua testimonianza, legata alla moderna tecnica di rappresentazione, la rende strumento basilare di conoscenza del processo di evoluzione delle strade. Su queste basi cartografiche deve essere costruita l'analisi dello stato storico dei luoghi al fine di affrontare un esame delle fasi premoderne».

Ciò premesso, concentriamo ora la nostra attenzione su tre tratti viari che, a mio modo di vedere, sembrano presentare caratteristiche di particolare interesse nella prospettiva ermeneutica di questo contributo (Fig. 6). I primi due, rispettivamente denominati nella cartografia storica *strada comunale Selegas - Cagliari* (da qui in avanti: *Tracciato 1*) e *strada comunale Senorbì - Cagliari* (da qui in avanti: *Tracciato 3*), si sviluppano nel quadrante orientale del territorio comunale secondo una direttrice N-S, per poi fondersi in un unico percorso. Il tratto viario noto nella cartografia storica come *strada comunale Guasila - Cagliari* (da qui in avanti: *Tracciato 2*) segue invece una direttrice NO-SE che corre a mezzacosta nel settore meridionale del territorio comunale.

¹⁸ In generale, sulle dinamiche che legano viabilità e territorio in epoca romana, si veda: ANZIANI 1913; WISEMAN 1970; CHEVALLIER 1972; QUILICI 1987; 1991; COARELLI 1988; PRONTERA 2003; CERCHIARO 2004. Per un inquadramento generale sulla viabilità di età romana in Sardegna si veda: SPANO 1856; MELONI 1953; BELLI 1988; ZUCCA 1999; ATZORI 2006; 2010; 2016; MASTINO 2006; SECHI 2017.

¹⁹ A tale riguardo, rimando al bel lavoro di sintesi pubblicato una decina di anni orsono da Marco Cadinu (CADINU 2012, con bibliografia precedente).

²⁰ CADINU 2012: 163-164.

Il riferimento al capoluogo sardo nella titolatura stradale di questi percorsi viari non appare un elemento secondario, dal momento che esso è normalmente riservato alla viabilità primaria di un territorio: nel nostro caso, per intenderci, l'indicazione per Cagliari rimarca in tutta evidenza come i nostri tracciati dovessero necessariamente innestarsi lungo la principale via che, attraversando il centro di Senorbì per proseguire poi a N verso Gesico, costituisce ancora oggi il principale collegamento tra la Trexenta e il capoluogo; sarebbe a dire l'ex Strada Statale 128 Centrale Sarda. Proprio quest'asse viario, secondo una lettura oramai ampiamente consolidata in sede di studi, ricalcherebbe da vicino il percorso seguito in antico dalla via che l'*Itinerarium Antonini* ricorda come *aliud iter ab Ulbia Caralis*, ovvero la strada che, partendo da Olbia e attraversando le stazioni di *Caput Tyrsi*, Sorabile e Biora, doveva infine giungere a Carales (Fig. 7)²¹. D'altra parte, che i nostri tre percorsi possano ricalcare degli antichi tracciati viari, al di là dei dati analitici di carattere autoptico su cui torneremo a breve, ce lo conferma il loro stesso impianto topografico. Se da un lato, infatti, questo sembra confermare in senso generale l'assetto territoriale precedentemente proposto, ovvero la presenza di aree acquitrinose che – non a caso – i tre percorsi si limitano a lambire sui lati S e O, dall'altro appare chiaro come i due tracciati mettano evidentemente a sistema le più importanti emergenze archeologiche del territorio. Nel caso del *Tracciato 2*, provenendo da Guasila²², la via lambiva infatti la chiesa romanica di San Bartolomeo, per virare poi verso meridione e sfiorare sul lato occidentale la necropoli di Mitza de Siddi. Nel caso del *Tracciato 1*, esso si trovava a lambire prima la chiesa di Nostra Signora di Itria, edificio di culto che riutilizza strutture termali di epoca imperiale²³, e poi il complesso di Funtana Bangius, poco oltre il quale confluiva in un unico percorso con il *Tracciato 3*, che nuovamente rasentava, sul lato opposto rispetto al *Tracciato 2*, la necropoli di Mitza. Poche centinaia di metri a sud dell'area sepolcrale, in territorio di Barrali, tutti i percorsi seguivano oramai un percorso univoco²⁴ che doveva innestarsi sulla ex SS 128 Centrale Sarda, verosimilmente all'altezza del km 6.130. Proprio la particolare posizione di Mitza de Siddi, che abbiamo visto collocarsi in prossimità del punto in cui i tracciati confluivano in un unico asse viario, sembra costituire un dato non secondario in relazione alla natura topografica di una necropoli per la quale, allo stato attuale degli studi, non risultano certi abitati di riferimento²⁵. L'insieme di questo quadro,

²¹ MASTINO 2005: 352-55; SECHI 2017: 196.

²² Non è forse secondario sottolineare come sul colle di Santu Jaccu, a valle del nuraghe Sioccu in direzione E, le fonti documentali ricordino la presenza di un villaggio medievale, noto con il toponimo di Sioco e già attestato almeno dal XIII secolo (GHIANI, 2000: 193; SERRA 2016: 354). Anche questo abitato potrebbe dunque aver sfruttato il nostro asse stradale, da cui dista in linea d'aria meno di 1 km.

²³ COSSU, NIEDDU 1998a: 23.

²⁴ Il punto di contatto tra i due tracciati (GeoL 39°29'45.45N; 9°05'30.81) si pone a meno di 500 m dalla necropoli di Mitza.

²⁵ COCCO *et alii* 2009: 9. Il Ghiani ricorda che «nel fondo pantanoso di Mitzas de Siddi e ai piedi di Bruncu Arcuenta esisteva in periodo romano un grosso villaggio. Lo si riconosce dagli avanzi di fondazioni affioranti dal terreno e da grossi embrici e frammenti di stoviglie di argilla rossa e grigia» (GHIANI 2000: 79). Le prospezioni effettuate nella campagne di *survey* 2018 e 2019 in tutto l'areale intorno alla necropoli, pur avendo restituito una mole particolarmente importante di materiale archeologico, non ha tuttavia individuato traccia

opportunamente corroborato da dati autoptici, sembrerebbe dunque poter confermare la vetustà di questi percorsi viari, verosimilmente risalenti ad un impianto forse già presente in età romana.

Allo stato attuale, in conseguenza di reiterati interventi di potenziamento e ridefinizione degli assetti viari del territorio di Ortacesus, in modo particolare all'indomani dei già citati lavori di bonifica e di regimentazione degli alvei torrentizi, i nostri tracciati sembrano aver perso importanza nell'assetto viario del territorio di Ortacesus, tramutandosi in percorsi secondari, non di rado del tutto dismessi. Nel caso del *Tracciato 1*, l'unico tratto ancora agevolmente percorribile consiste nel settore più settentrionale dell'asse viario, ovvero quello che procede in direzione di Nostra Signora d'Itria dipartendo dall'intersezione con l'attuale SS 547 di Guasila (*settore 1.1*). Questo tratto appare tutt'ora contraddistinto in più punti da resti di selciato, uno dei quali si presenta di particolare consistenza (*PT 1.1* = GeoL 39°32'31.36N; 9°06'10.89E): identificabile per una lunghezza complessiva di oltre 10 metri, esso appare realizzato mediante l'uso di selci in roccia basaltica e marna di medie e piccole dimensioni, accuratamente giustapposti l'un l'altro e frammisti a ciottoli fluviali (Fig. 8). Poco più a S (*PT 1.2* = GeoL 39°32'29.42N; 9°06'10.13E), lungo il margine O della carreggiata, si riconosce una serie di blocchi lavorati e di grandi dimensioni, verosimilmente riferibili a una parte residuale del cordolo esterno della carreggiata (Fig. 9). La strada si presenterebbe pertanto nella forma tipologica delle *viae glareae stratae*, ovvero contraddistinte da *marginis* esterni realizzati mediante blocchi lavorati infissi nel terreno e finalizzati a contenere al proprio interno la massiciata in selci e pietrisco saldamente connessi²⁶. Non è secondario, in questo specifico contesto topografico, riportare la notizia ricordata da Ghiani circa la presenza «intorno alla chiesetta diruta di Nostra Signora d'Itria, ai piedi del costone di Corru Cottu, per una vasta estensione, [di] embrici e stoviglie di vario tipo» che sembrerebbero attestare «le rovine di un grosso centro abitato romano»²⁷. A ciò si aggiunga che proprio i terreni compresi tra il nostro tratto e la chiesa di Nostra Signora d'Itria, che in linea d'aria dista da esso non più di 350 m, hanno restituito nel corso del *survey* effettuato nell'autunno del 2019 una buona mole di materiale archeologico, peraltro reperito anche nell'area immediatamente a O della nostra strada. Tali emergenze potrebbero essere riferibili al villaggio scomparso di Arco (o Archu), già attestato in un documento del 1112 che testimonia la donazione della chiesa di Santa Maria di Arco ai Vittorini di Cagliari²⁸.

alcuna di resti di struttura. Lo studio puntuale dei dati ottenuti nei lavori di ricognizione potrà certamente offrire maggiori informazioni a riguardo.

²⁶ MALACRINO 2010: 198; SECHI 2017: 193; CIAMPOLTRINI 2006, con bibliografia precedente.

²⁷ GHIANI 2000: 99.

²⁸ Cfr. ARTIZZU 1957: 400. Proprio questo edificio sacro comunemente è identificato in letteratura con la chiesa di Nostra Signora d'Itria.

Attraversata a meridione la SS 547, il percorso antico si perde completamente (*settore 1.2*)²⁹, per riapparire a S dell'intersezione con l'attuale SP 5³⁰, dove esso prosegue prima in forma di sterrato/tratturo (*settore 1.3*), lambendo a poco più di 220 m a O le strutture romane di Funtana Bangius, e poi – dopo la confluenza con il *Tracciato 3* – come semplice limite confinario (*settore 1.4*), intellegibile oramai solo quale area di rispetto nella mappatura catastale comunale. Nell'ultima porzione del tracciato (*settore 1.5*), che interseca, poco a S della Gora di Mitza, la strada comunale Is Arenas - Barrali³¹, il *Tracciato 1* corrisponde all'attuale strada di accesso alla necropoli, proseguendo infine nell'ultimo tratto verso il punto di contatto con il *Tracciato 2* nuovamente in forma di sterrato.

Nel caso del *Tracciato 2*, provenendo da Guasila, il percorso viario appare ancora chiaramente riconoscibile e sostanzialmente percorribile per tutto il suo sviluppo³². Lungo la sua prima porzione (*settore 2.1*) sono tutt'ora identificabili, nonostante rilevanti danneggiamenti imputabili al transito di mezzi agricoli pesanti, lunghi tratti di selciato, dei quali due appaiono particolarmente degni di nota. Il primo (*PT 2.1* = GeoL 39°32'19.36N; 9°03'45.82E), riconoscibile per una decina di metri lungo il margine E dell'attuale carreggiata, è nuovamente costituito da selci in roccia sedimentaria di medie e piccole dimensioni, talora alternati e/o integrati da blocchi di maggiori dimensioni in pietra calcarea (Fig. 10). Decisamente meglio conservato appare un secondo tratto individuato in prossimità del moderno ponte che oltrepassa il Rio Frassu (*PT 2.2* = GeoL 39°32'05.46N; 9°03'54.73E), in cui il selciato residua per una larghezza stimabile in oltre 2.5 m (Fig. 11), lasciando peraltro intendere anche una qualche forma residua di bottinatura (Fig. 12).

Oltrepassato il Rio Frassu, dopo un breve tratto asfaltato corrispondente alla strada di accesso alla comunità Narconon Gabbiano, il *Tracciato 2* appare interessato da recenti lavori di ristrutturazione (*settore 2.2*) che hanno comportato un completo rifacimento del manto viario, realizzato mediante l'impiego di terriccio stabilizzato e sabbia. Tali interventi, oltre ad avere obliterato del tutto ciò che ancora sopravviveva del precedente fondo stradale, hanno comportato in più punti scassi compiuti mediante l'impiego del mezzo meccanico ed evidentemente finalizzati all'ampliamento della carreggiata. È proprio in corrispondenza di uno di questi ultimi (*PT 2.3* = GeoL 39°31'14.14N; 9°04'50.17E), realizzato a mezza strada

²⁹ Quest'area, attualmente corrispondente alle proprietà dell'azienda agricola Di Penta, che contribuì a suo tempo negli interventi di bonifica, rappresenta la zona maggiormente alterata dai lavori di regimentazione delle acque. Cfr. FUNEDDA *et alii*: 154.

³⁰ GeoL 39°31'25.38N; 9°05'54.26.

³¹ Punto di interconnessione: GeoL 39°30'07.50N; 9°05'40.30. La strada comunale Is Arenas - Barrali, sistemata come abbiamo visto in occasione della prima *tranche* dei lavori di bonifica, dunque all'inizio degli anni '30 (ove è denominata strada comunale Ortacesus - Is Arenas), è oggetto di importanti lavori di rifacimento e ampliamento della carreggiata tra gli anni '70 e '80 del Novecento, ha pesantemente modificato la viabilità della zona, rendendo di fatto secondari i tratti finali di entrambi i tracciati da noi analizzati. È proprio nel corso dei lavori di potenziamento e posa dei servizi del nuovo tratto stradale, attualmente asfaltato in tutta la sua estensione, che è stata individuata e successivamente scavata la necropoli di Mitza de Siddi.

³² Il tratto di pertinenza del comune di Guasila si presenta parzialmente asfaltato, dato che rende evidentemente impossibile l'identificazione di tratti residuali di fase precedente.

tra l'attraversamento della Gora Funtana Pastoris e il bivio per San Bartolomeo, che appaiono visibili nella sezione residua dello scasso – lato N – una serie di blocchi in calcare, sbozzati e giustapposti l'un l'altro, collocati in leggera pendenza con orientamento NE-SO (Fig. 13). La particolare posizione del rinvenimento, chiaramente riconoscibile per una lunghezza complessiva di oltre 12 m (Fig. 14), non permette allo stato attuale di verificare se esso possa essere ascrivibile a un tratto basolato o, come credo più prudente affermare, al cordolo esterno della massicciata, verosimilmente da intendere analoga ai tratti selciati già individuati nel settore 2.1³³. Per quanto concerne il tratto più meridionale del settore 2.2, esso prosegue sostanzialmente inalterato fino a ca. 1 km a N della necropoli di Mitza de Siddi³⁴, quando la strada devia in direzione E per innestarsi poi sul nuovo asse Is Arenas - Ortacesus. L'ultimo tratto del *Tracciato 2* (settore 2.3), con orientamento N-S, rimane comunque riconoscibile e percorribile in forma di tratturo. Anche in questo caso, lungo il suo sviluppo, risultano visibili in più punti resti di selciato (così, ad esempio, nel caso del *PT 2.4*: GeoL 39°32'42.52N; 9°06'10.13E) che propongono una tipologia del tutto analoga a quella descritta in precedenza (Fig. 15).

Per ciò che concerne il *Tracciato 3*, esso si immette nel territorio comunale di Ortacesus a S della SS 347 di Guasila, alla quale è attualmente collegato da una bretella non altrimenti segnalata nella cartografia storica. Nel primo tratto (settore 3.1) la carreggiata presenta copertura in asfalto particolarmente deteriorata e caratterizzata da molte lacune. Proprio in corrispondenza di una di queste (*PT 3.1*: GeoL 39°31'31.32N; 9°06'27.62E) l'analisi autoptica evidenzia come lo strato di asfalto – e relativo strato di preparazione in calce, ghiaia e sabbia – sigilli di fatto una carreggiata selciata realizzata mediante la messa in posa di blocchetti e selci di medie e piccole dimensioni, sbozzati e accuratamente giustapposti (Fig. 16). La presenza di questo selciato appare ancora più evidente nel tratto successivo (settore 3.2), dove il pessimo stato di conservazione dell'asfalto lascia a vista ampi tratti del tracciato (così, ad esempio, nel caso del *PT 3.2*: GeoL 39°31'13.62N; 9°06'25.20E) che permettono di apprezzarne la particolare cura nella trama, contraddistinta caratterizzati da un'evidente bottinatura a spina centrale, e nella messa in posa dei selci (Fig. 17). Nel tratto più meridionale (*PT 3.3*: GeoL 39°31'07.19N; 9°06'19.98E) il tracciato resta visibile per oltre 50 metri e una larghezza residua della carreggiata di oltre 5, evidenziando altresì la presenza di interventi di risistemazione e risarcimenti (Fig. 18). Attraversata l'attuale SP 5, il *Tracciato 3* prosegue in forma di tratturo (settore 3.3) prima di immettersi nel *Tracciato 1* a monte di Funtana Bangius.

³³ L'alternanza tra diverse tecniche stradali, adattate di volta in volta a seconda alle caratteristiche geomorfologiche delle aree attraversate, costituisce un dato oramai acquisito e più volte ricorrente in ambito sardo. È questo il caso, ad esempio, di un tracciato individuato a nord di Usellus (DEL VAIS 1994) e nel quale tratti basolati si alternano a tratti di selciato e sezioni direttamente ricavati dalla lavorazione del banco roccioso. Il fenomeno, d'altra parte, non è riferibile in maniera esclusiva alla Sardegna (CERCHIARO 2004: 244).

³⁴ Il punto di deviazione della strada moderna dal tracciato precedente può essere individuato al punto GeoL 39°30'39.76N; 9°05'21.47E.

Il prosieguo dei lavori di indagine e studio, unitamente ad attività di pulizia e verifica grafica dei dati già programmate per la prossima campagna di *survey*, potranno sicuramente fornire altre informazioni utili alla ricostruzione topografica dell'antico assetto del territorio di Ortacesus, ricostruzione di cui questa comunicazione costituisce al momento solo una nota preliminare.

MARCO GIUMAN

Università degli Studi di Cagliari - Dipartimento di Lettere, Lingue e Beni Culturali

mgiuman@unica.it

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- ANGIUS, CASALIS 1845: V. Angius, G. Casalis, *s.v.* «Ortacesus», in *Dizionario geografico-storico-statistico-commerciale degli Stati di S. M. il Re di Sardegna*, G. Maspero, Torino 1845, pp. 565-570.
- ANZIANI 1913: D. Anziani, *Les voies romaines de l'Etrurie méridionale*, «MEFRA» 33, 1913, pp. 169-280.
- ARTIZZU 1957: F. Artizzu, *Rendite Pisane nel Giudicato di Cagliari nella seconda metà del secolo XIII*, «Archivio Storico Sardo» 25, 1-2, 1957, pp. 319-432.
- ARTIZZU 2002: D. Artizzu, *Indagine in alcuni paesi della Trexenta. Lettura archeologica e topografica*, in R. Martorelli (ed.), *Città, territorio produzione e commerci nella Sardegna medievale. Studi in onore di Letizia Pani Ermini* (= Collana Agorà, 17), AM&D Edizioni, Cagliari 2002, pp. 151-168.
- ATZORI 2006: S. Atzori, *La strada romana "a Karalibus Sulcos"*, PTM Editrice, Mogoro 2006.
- ATZORI 2010: S. Atzori, *La viabilità romana nella provincia di Oristano*, PTM Editrice, Mogoro 2010.
- ATZORI 2016: S. Atzori, *Le vie del potere e i mezzi del controllo. Viabilità romana in Sardegna tra tarda repubblica e primo impero*, in S. De Vincenzo, C. Blasetti Fantauzzi (eds.), *Il processo di romanizzazione della provincia Sardinia et Corsica. Atti del Convegno Internazionale di Studi (Cagliari, 26-28 marzo 2015)*, Edizioni Quasar, Roma 2016, pp. 143-164.
- BELLI 1988: E. Belli, *La viabilità nel Logudoro - Meilogu*, in A. Moravetti (ed.), *Il nuraghe S. Antine nel Logudoro - Meilogu*, Carlo Delfino Editore, Sassari 1988, pp. 331-395.
- BESTA 1939: E. Besta, *La donazione della Tregenta alla luce di un'ipotesi solmiana*, in *Studi di storia e di diritto in onore di Arrigo Solmi*, Giuffrè, Milano 1939, pp. 381-398.
- BOCCINI, PICCIALUTI 2003: F. Boccini, M. Piccialuti, *Fonti per la storia della malaria in Italia, 1*, Archivio Centrale dello Stato, Roma 2003.
- CADINU 2012: M. Cadinu, *Le strade medievali nel territorio periurbano tra continuità con l'antico e ridisegnomoderno dei tracciati*, in E. De Minicis (ed.), *Archeologia delle strade. La viabilità in età medievale: metodologie ed esempi di studio a confronto*, Edizioni Kappa, Roma 2012, pp. 161-182.
- CALZOLARI 1995: M. Calzolari, *Contributi toponomastici alla ricostruzione della rete stradale dell'Italia romana*, in L. Quilici, S. Quilici Gigli (eds.), *Atlante tematico di topografia antica. Opere di assetto territoriale e urbano*, 3, L'Erma di Bretschneider, Roma 1995, pp. 34-67.
- CASTAGNOLI, SCARPELLINI 2003: A. Castagnoli, E. Scarpellini, *Storia degli imprenditori italiani*, Einaudi, Torino 2003.
- CERCHIARO 2004: K. Cerchiaro, *La tecnica stradale della Decima Regio: un contributo*, in M.S. Busana, F. Ghedini (eds.), *La via Annia e le sue infrastrutture*, Atti delle Giornate di Studio, Ca' Tron di Roncade (TV), 6-7 novembre 2003, Antiga edizioni, Treviso 2004, pp. 241-251.
- CHEVALLIER 1972: R. Chevallier, *Les voies romaines*, A. Colin, Paris 1972.
- CIAMPOLTRINI 2006: G. Ciampoltrini, *Glarea Stratae. Vie etrusche e romane della piana di Lucca*, Alinea, Firenze 2006.
- COARELLI 1988: F. Coarelli, *Colonizzazione romana e viabilità*, «Dialoghi di Archeologia» 6.2, 1988, pp. 42-48.
- COCCO et alii 2009: D. Cocco, M. G. Arru, R. Floris, E. Usai, *La necropoli di Mitza de Siddi Ortacesus*

- (CA), Nuove Grafiche Puddu, Ortacesus 2009.
- COSSU, NIEDDU 1998a: C. Cossu, G. Nieddu, *Terme e ville extraurbane della Sardegna romana*, Editrice S'Alvure, Oristano 1998.
- COSSU, NIEDDU 1998b: C. Cossu, G. Nieddu, *Ville e terme nel contesto rurale della Sardegna romana*, in M. Khanoussi, P. Ruggeri C. Vismara (eds.), *L'Africa Romana. Atti del XII Convegno di Studio Olbia, 12-15 dicembre 1996*, Vol. II, Editrice Democratica Sarda, Sassari 1998, pp. 611-656.
- DEL VAIS 1994: C. Del Vais, *Note sulla viabilità a nord di Usellus (Oristano)*, in *Atlante Tematico di Topografia Antica, 3, Opere di assetto territoriale ed urbano*, L'Erma di Bretschneider, Roma 1994, pp. 107-117.
- DE LUCA c.s.: G. De Luca, *Progetto Ortacesus Sub Terris: alcune note preliminari sulla prima campagna di ricognizione archeologica di superficie e studio dei materiali della necropoli di Mitz'a de Siddi (Ortacesus, SU), «Layers. Archeologia Territorio Contesti»*, in corso di stampa.
- DESSÌ 1988-89: A. Dessì, *La cultura eneolitica di Monte Claro nella Trexenta (provincia di Cagliari)*, «Studi Sardi» 28, 1988-89 (1989), pp. 125-159.
- FERRANTE 2018: C. Ferrante, *La cartografia storica della Sardegna nell'era digitale*, in *Conoscere per rappresentare. Temi di cartografia e approcci metodologici*, EUT Edizioni, Trieste 2018, pp. 39-54.
- FORCI 2010: A. Forci, *Damus et concedimus vobis. Personaggi e vicende dell'età feudale in Trexenta (Sardegna meridionale) nei secoli XIV e XV*, Sandhi, Senorbi 2010.
- FUNEDDA *et alii*: A. Funedda, L. Carmignani, P. C. Pertusati, A. Forci, P. Calzia, F. Marongiu, G. Pisanu, M. Serra, *Note Illustrative della Carta Geologica d'Italia in scala 1:50000 Foglio 548 Senorbi Progetto CARG, Cartografia Geologica e geomatica*:
http://www.isprambiente.gov.it/Media/carg/note_illustrative/548_Senorbi.pdf
- GHIANI 2000: S. Ghiani, *La Trexenta antica*, Multipress, Cagliari 2000.
- MALACRINO 2010: C. G. Malacrino, *Ingegneria dei Greci e dei Romani*, Edizioni Arsenale, Venezia 2010.
- MASTINO, RUGGERI 2005: A. Mastino, P. Ruggeri, *Le strade romane in Sardegna*, in A. Mastino (ed.), *Storia della Sardegna antica*, Edizioni Il Maestrale, Nuoro 2005, pp. 555-572.
- MELONI 1953: P. Meloni, *I miliari sardi e le strade romane in Sardegna*, «Epigraphica» 15, 1953, pp. 20-50.
- PILO 2018: C. Pilo, *Un possibile "iettatore" nella necropoli di Mitz'a de Siddi a Ortacesus (CA) in Sardegna*, in V. Nizzo (ed.), *Archeologia e antropologia della morte 1. La regola dell'eccezione. Atti del Terzo Incontro Internazionale di Studi, Roma, École Française - Stadio di Domiziano 20-22 Maggio 2015 (= Antropologia e Archeologia a confronto, 3)*, ESS Edizioni, Roma 2018, pp. 463-475.
- PRONTERA 2003: F. Prontera (ed.), *Tabula Peutingeriana, le antiche vie del mondo*, Leo Olschki Editore, Firenze 2003.
- QUILICI 1987: L. Quilici, *La tecnica di costruzione stradale in età romana*, in *Le strade delle Marche. Atti del Convegno di Studi della Deputazione di Storia Patria per le Marche*, Deputazione di storia patria per le Marche, Ancona 1987, pp. 63-80.
- QUILICI 1991: L. Quilici, *Le strade romane dell'Italia antica*, in R. Cappelli (ed.), *Viae Publicae Romanae*, De Luca editore, Roma 1991, pp. 17-24.
- RECLUS 1904: E. Reclus, *L'Italia nella natura, nella storia, negli abitanti, nell'arte e nella vita presente*, 2, Società editrice libraria, Milano 1904.

Layers
5 (2020)

- SECHI 2017: M. Sechi, *Quadro generale della viabilità romana in Sardegna*, in S. Angiolillo, R. Martorelli, M. Giuman, A. M. Corda, D. Artizzu (eds.), *La Sardegna romana e alto-medievale. Storia e materiali*, Carlo Delfino Editore, Sassari, pp. 193-198.
- SERRA 2016: M. Serra, *Attestazioni di età medievale e postmedievale in alcuni siti nuragici di Trexenta e Gerrei*, in E. Trudu, G. Paglietti, M. Muresu (eds.), *Daedaleia. Le torri nuragiche oltre l'Età del Bronzo. Atti del Convegno di Studi Cagliari, Cittadella dei Musei, 19-21 aprile 2012*, «Layers. Archeologia Territorio Contesti» 1, 2016, pp. 346-370.
- SPANO 1856: G. Spano, *Strade antiche della Sardegna*, «Buletтино Archeologico Sardo» 2, 1856, pp. 42-48.
- TANGHERONI 1980: M. Tangheroni, *La Sardegna prearagonese: una società senza feudalesimo?*, «MEFRA» 44, 1980, pp. 523-550.
- WISEMAN 1970: T.P. Wiseman, *Roman republican Road Building*, «Papers of the British School at Rome» 38, 1970, pp. 122-152.
- ZUCCA 1999: R. Zucca, *La viabilità romana in Sardegna*, «Journal of Ancient Topography» 9, 1999, pp. 221-235.



Fig. 1: Localizzazione della Trexenta storica, in rosso (da FORCI 2010).

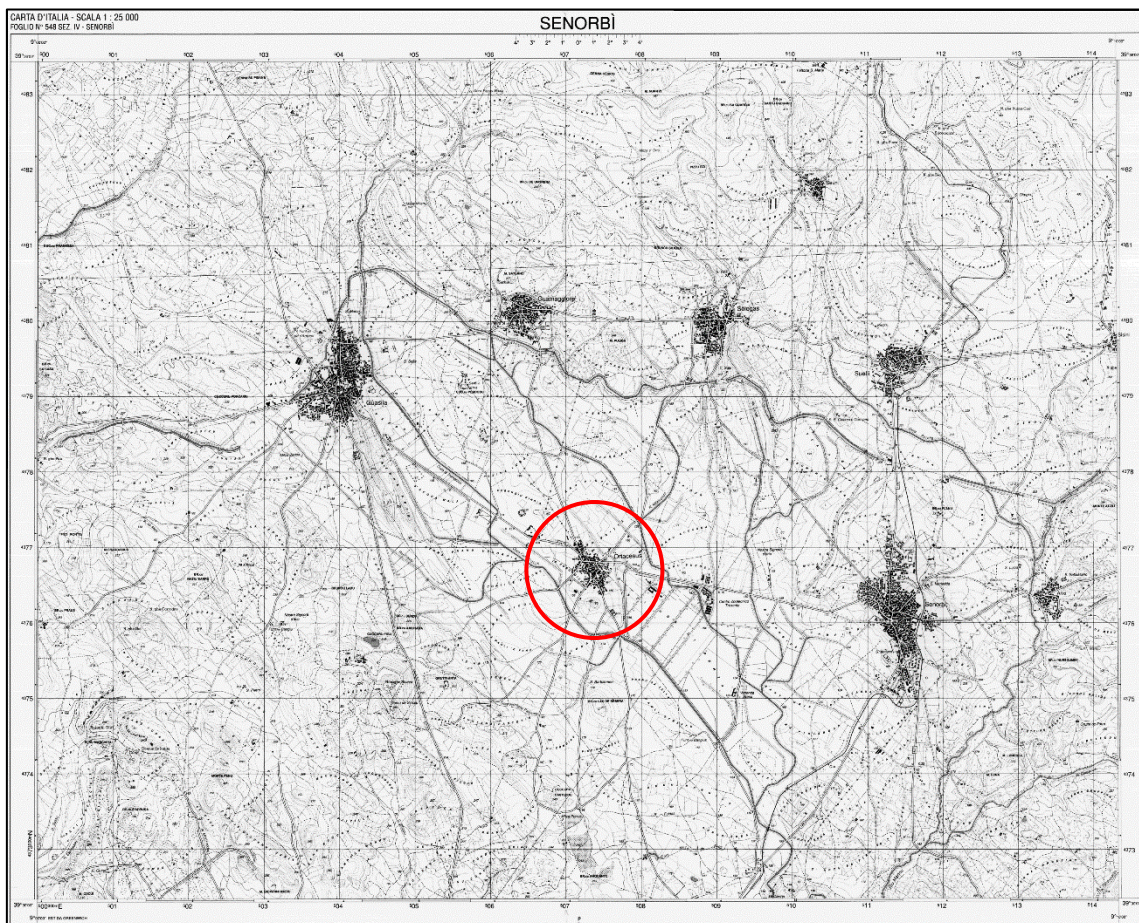


Fig. 2: IGM Foglio nr. 548 – Sez. IV – Senorbì. Ubicazione del paese di Ortacesus (rielaborazione grafica M. Giuman).

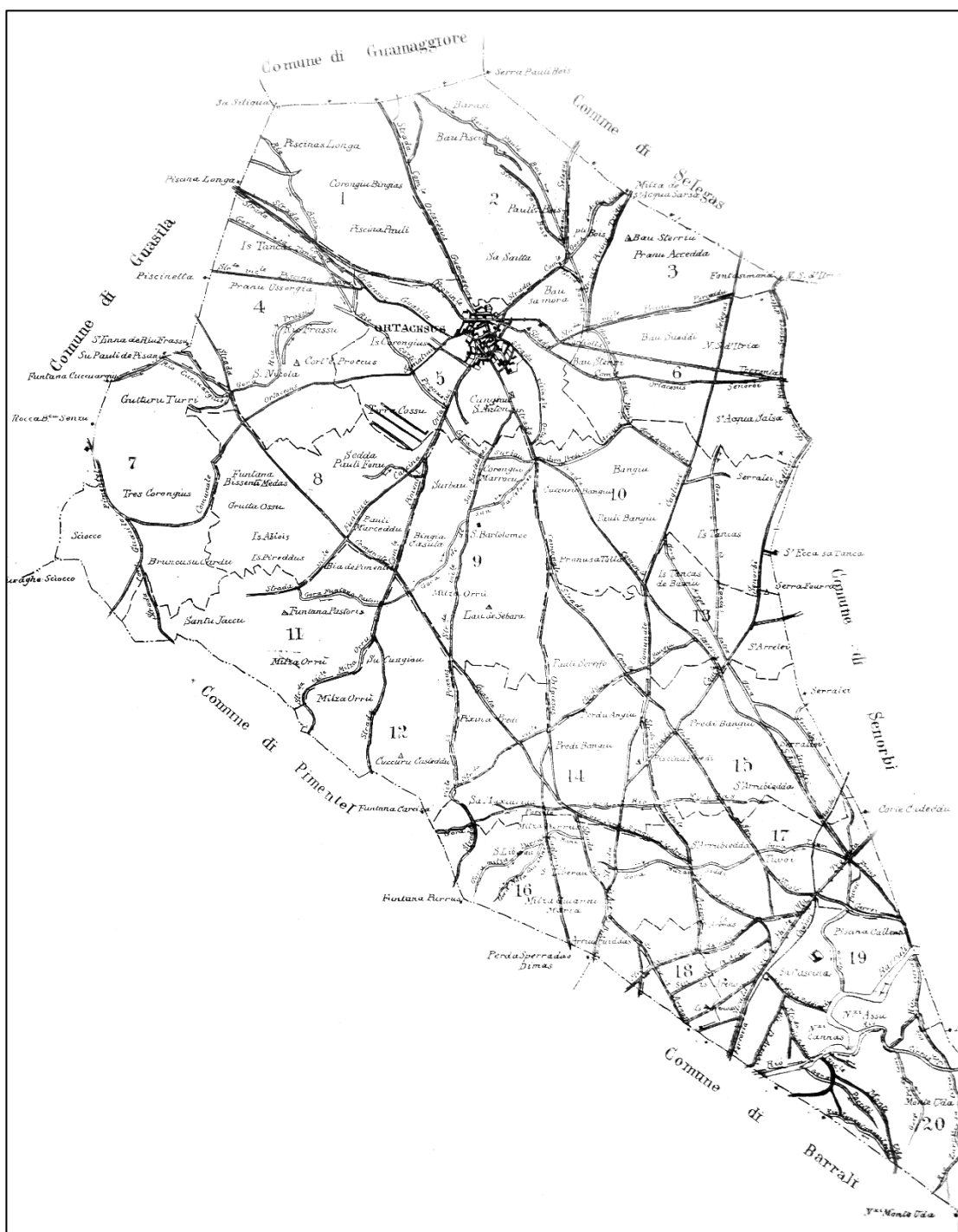


Fig. 3: ORTACESUS - Ufficio tecnico erariale di Cagliari: catasto storico di Ortacesus, quadro d'unione.

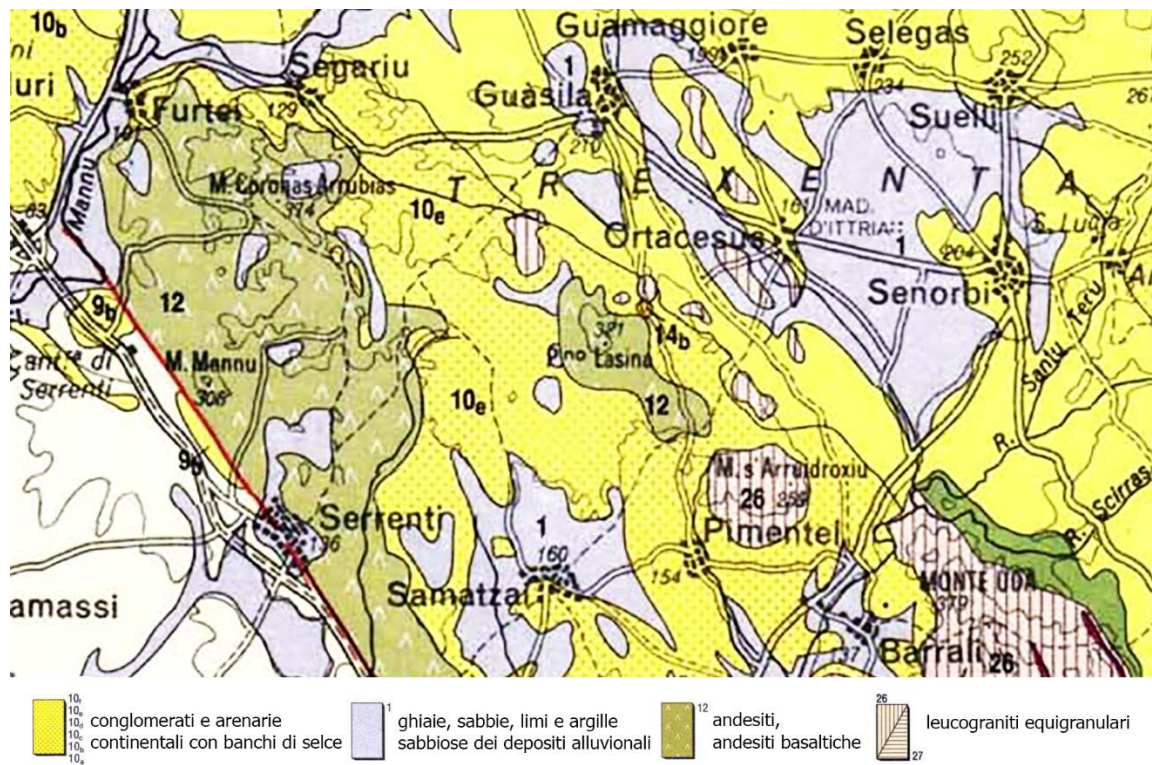


Fig. 4: Carta geologica della Sardegna, particolare della Trexenta (rielaborazione M. Giuman).

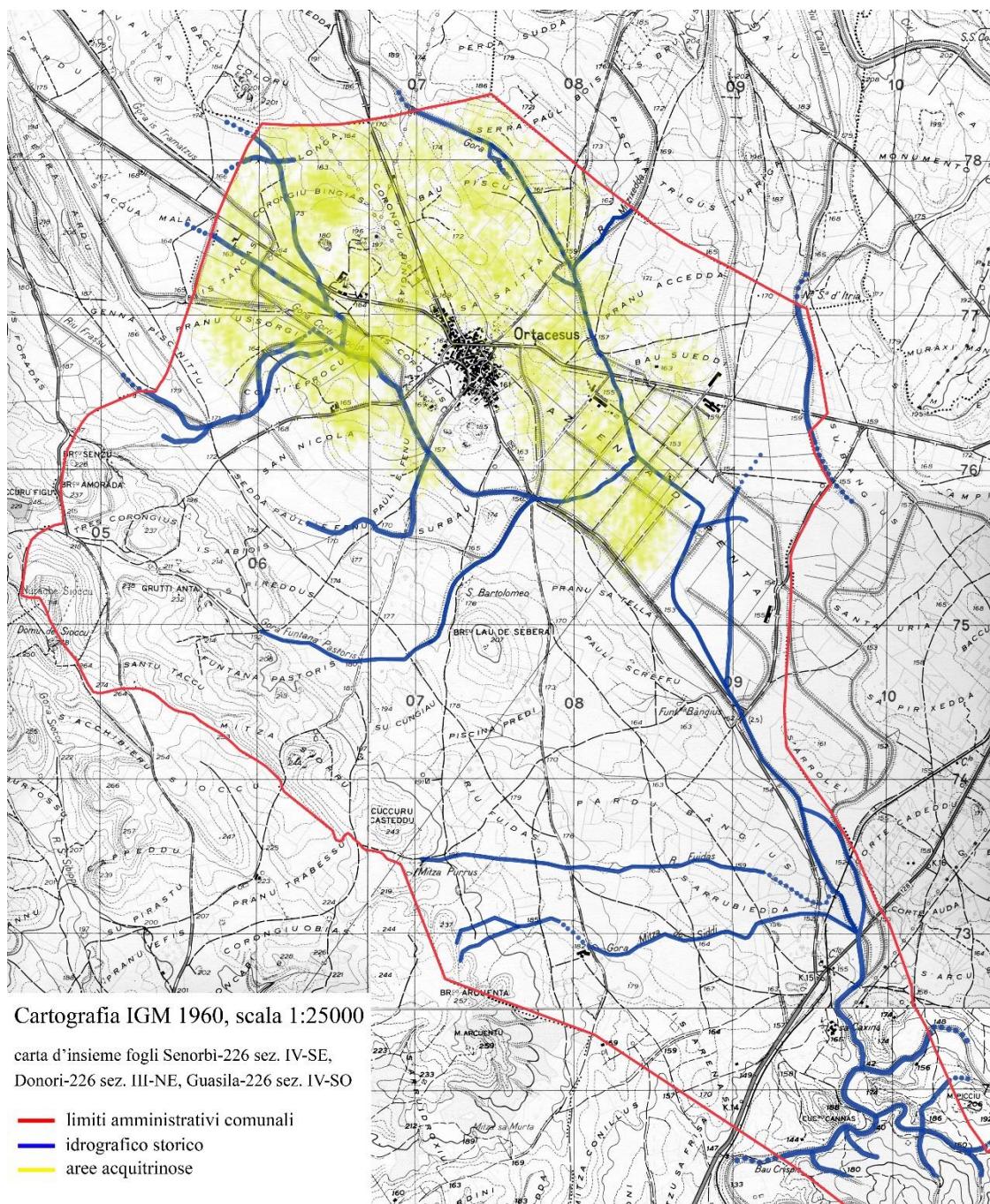


Fig. 5: ORTACESUS – Mappa dell'idrografico storico prima degli interventi di bonifica (elaborazione M. Giuman).

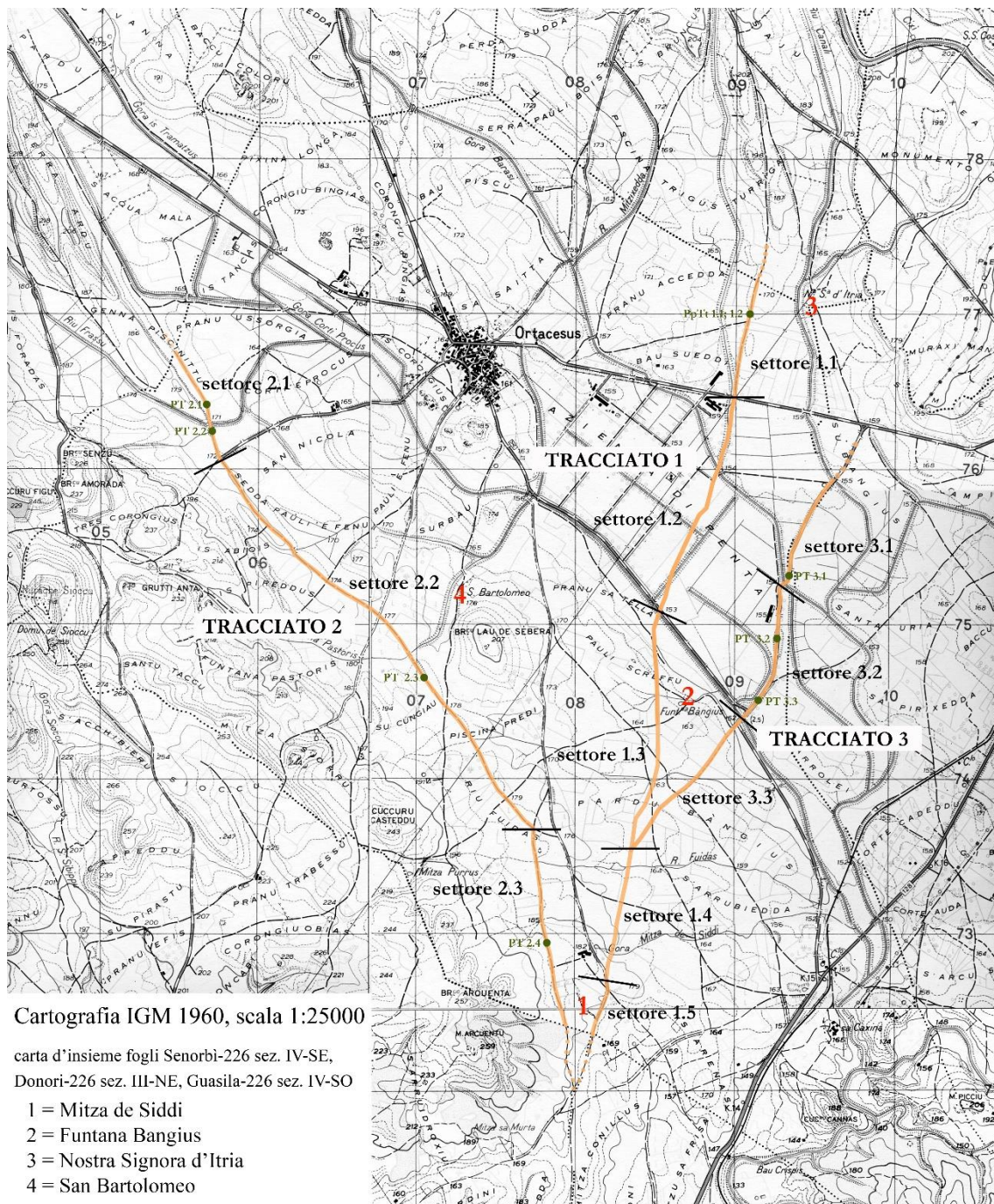


Fig. 6: ORTACESUS – Ipotesi per una ricostruzione parziale del tessuto viario antico (elaborazione M. Giومان).

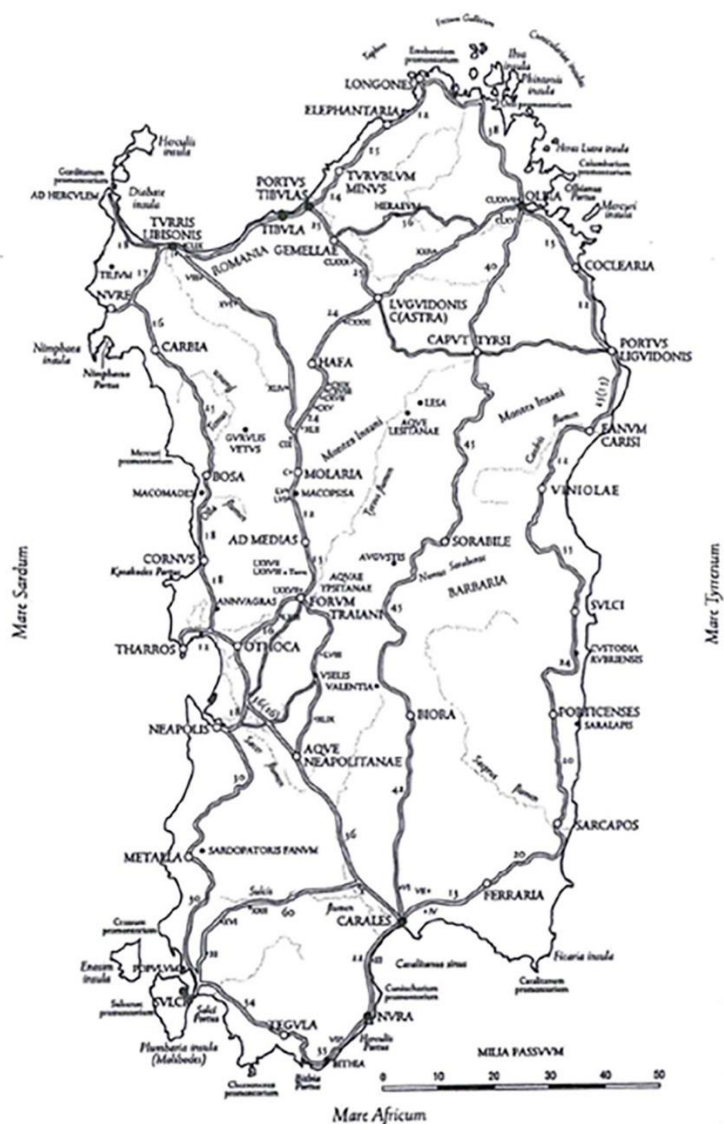


Fig. 7: La viabilità in Sardegna in epoca romana (da MASTINO 2005).



Fig. 8: ORTACESUS - *Tracciato 1, settore 1, PT 1.1* (foto D. D'Orlando).



Fig. 9: ORTACESUS - *Tracciato 1, settore 1, PT 1.2* (foto D. D'Orlando).



Fig. 10: ORTACESUS - *Tracciato 2, settore 1, PT. 2.1* (foto D. D'Orlando).



Fig. 11: ORTACESUS - *Tracciato 2, settore 1, PT. 2.2* (foto D. D'Orlando).



Fig. 12: ORTACESUS - *Tracciato 2, settore 1, PT 2.2* (foto D. D'Orlando).



Fig. 13: ORTACESUS - *Tracciato 2, settore 2, PT 2.3* (foto D. D'Orlando).



Fig. 14: ORTACESUS - *Tracciato 2, settore 2, PT 2.3* (foto D. D'Orlando).

Layers
5 (2020)



Fig. 15: ORTACESUS - *Tracciato 2, settore 3, PT 2.4* (foto M. Giuman).



Fig. 16: ORTACESUS - *Tracciato 2, settore 3, PT 2.4* (foto D. D'Orlando).



Fig. 17: ORTACESUS - *Tracciato 3, settore 2, PT 3.2* (foto D. D'Orlando).



Fig. 18: ORTACESUS - *Tracciato 3, settore 2, PT 3.3* (foto D. D'Orlando).