

Itinerario 2 *La zona mineraria di salto di Gessa*



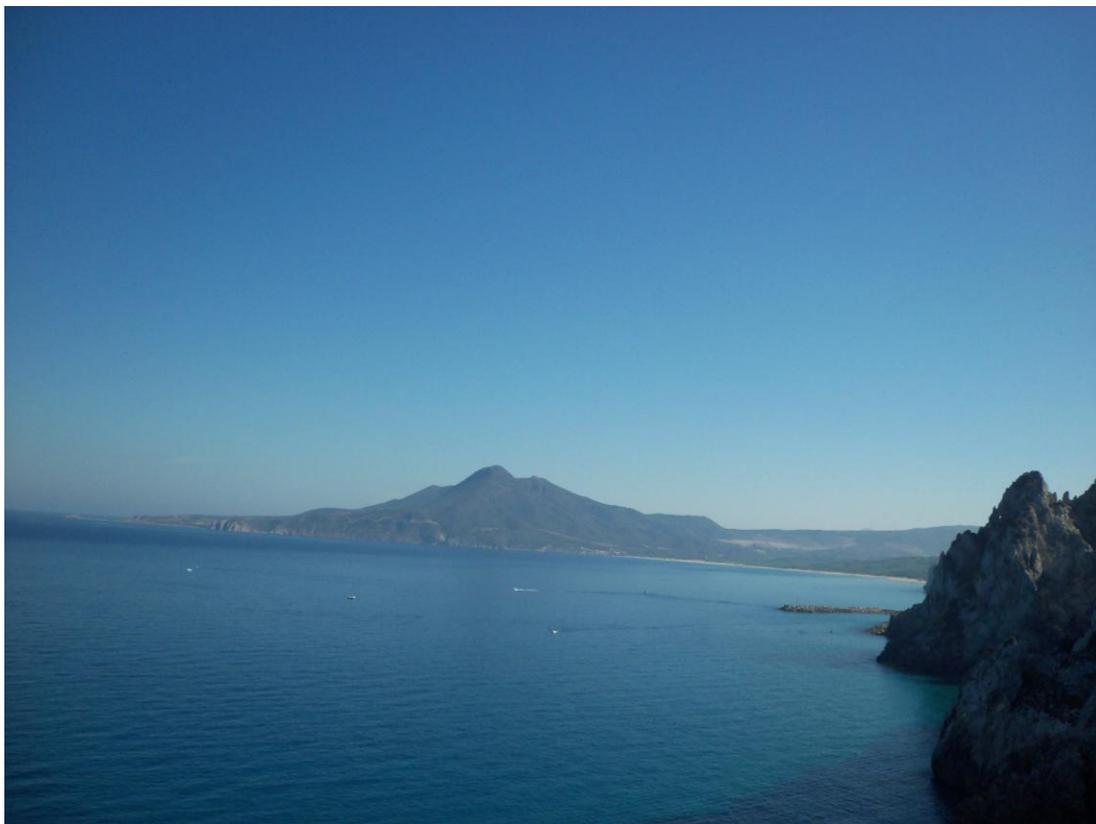
Il settore costiero del Salto di Gessa si estende dal borgo marino di Portixeddu, a Nord, sino a Funtanamare nei pressi di Gonnese (vedi le mappe). Lunghe spiagge e altissime falesie si succedono lungo la costa. L'area unisce un ambiente bello e caratteristico a un eccezionale interesse dal punto di vista geominerario e archeologico - industriale.

Il settore settentrionale dell'area è occupato dalla **spiaggia di Portixeddu**, che corre da nord a sud per circa 2 chilometri e mezzo sino alla scogliera dell'Aquila. Le dune sono accumulate dal Maestrale nell'entroterra verso sud-est ai piedi del Monte Nanni, e raggiungono anche i 100 metri di altezza nella parte più interna. Una fitta vegetazione composta essenzialmente da pini e ginepri ricopre l'area, che occupa una superficie di oltre 310 ettari. A sud-est dell'area, a ridosso di Monte Nanni, l'acqua raccolta dai bassi rilievi e una risorgiva formano un piccolissimo basso laghetto, il cui nome è molto descrittivo:

Piscina Morta



A Sud della Scogliera dell'Aquila si apre la piccola **insenatura di Buggerru**, chiusa a nord e a sud da rupi scoscese di calcare alte fino a 60 metri e risalente al cambriano (545-490 milioni di anni fa).



L'abitato di Buggerru si stende verso est lungo una stretta valle che si infila tra Monte Malfidano (m 534) a nord e Cuccuru Trebini (m.331) e culmina nel piccolo pianoro di Planedda. La cala è oggi difesa da un porticciolo turistico addossato all'alta parete calcarea di Punta Banderuola.

A Sud di Buggerru la costa prende la forma di una alta scogliera di calcari cambrici e dolomie (un calcare in cui al carbonato e al calcio si accompagna il magnesio), che cade sul mare con imponenti falesie alte per diverse decine di metri e nelle quali si aprono numerose grotte. L'immediato entroterra è costituito da un basso altipiano (circa 100 metri) in cui predomina una bassa macchia di lentischio e ginestra.

L'alta scogliera è interrotta dalla lunga e stretta **insenatura di Cala Domestica**. Nella cala confluiscono due brevi torrenti stagionali che hanno dato origine e alimentano due belle spiaggette. La principale è più ampia, ed è alimentata dagli abbondanti materiali trasportati dal Rio Gutturu Cardaxius proveniente dall'entroterra a est. La seconda si trova sul lato settentrionale, è più piccola e nascosta ed è rifornita dal breve torrente Canale di Domestica che raccoglie le acque piovane dell'altipiano. Le due spiagge sono messe in comunicazione con una breve galleria aperta artificialmente nella roccia dalla società mineraria che sfruttava il giacimento di Acquaresi. La spiaggia più piccola è perfettamente difesa dal vento di Maestrale, il vento dominante in Sardegna, ed era perciò utilizzata per l'imbarco del minerale nelle "bilancelle" (tipica imbarcazione a vela di Carloforte) che lo trasportavano a Carloforte. Il minerale giungeva alla spiaggetta attraverso una ferrovia elettrificata lunga 4,7 Km ed entrata in funzione nel 1905.

1° giorno

- Sbarcando a **Porto Torres** imbocchiamo la SS 131 in direzione Oristano – Cagliari
- Sbarcando ad **Olbia** imbocchiamo la ss 131DCN (40.919804,9.456847) in direzione Cagliari - Nuoro percorrendola sino alla confluenza con la SS131 prendendo in direzione Cagliari
-

proseguiamo sino all'uscita di Sardara (39.606184,8.817902) ci dirigiamo verso S.Gavino Monreale sulla SP 62. Passato il centro, all'incrocio con la SS 197, ci dirigiamo verso Guspini. Una volta passato il centro abitato proseguiamo sulla SS126 in direzione Arbus.

- Sbarcando a **Cagliari** imbocchiamo la SS131 (39.258052,9.088644) direzione Sassari fino all'uscita Sanluri (39.558986,8.880386) dove imbocchiamo la SS197 in direzione Arbus. A Guspini lasciamo la SS197 ed imbocchiamo la SS126 in direzione Arbus.

Qualche km prima di Fluminimaggiore (39.453335,8.478924) deviamo sulla destra imboccando la SP83 in direzione Portixeddu.

Giunti a Portixeddu, dopo una visita al piccolo centro e alle sue spiagge, del golfo di Leone caratterizzata da sabbia finissima e chiara, abbracciata da una fitta pineta, siamo pronti per la prima sosta notturna che potremo passare, in libera, dirigendoci a nord presso Capo Pecora (39.456599,8.383754), e sostando presso il capo stesso



O dirigendoci verso sud. presso l'Area di sosta Comunale di Buggerru (39.400774,8.400007)



O quella di San Nicolau (39.417306,8.411504)



2° Giorno

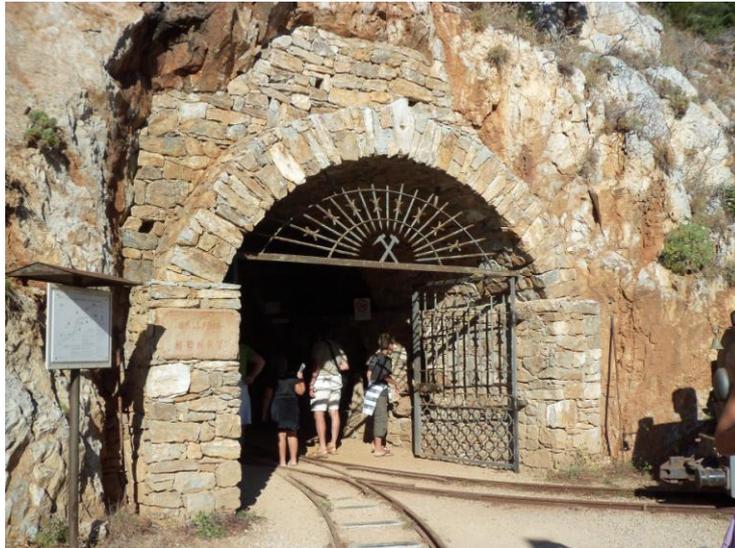
Facendo base nel comune di Buggerru e lasciando in sosta il mezzo, per chi non vi ci avesse deciso di pernottare alla AA di Buggerru (39.400774,8.400007), ci portiamo alla **Galleria Henry** che si raggiunge tramite un camminamento pedonale con partenza da via Roma,



tramite il quale raggiungiamo la stazione di partenza

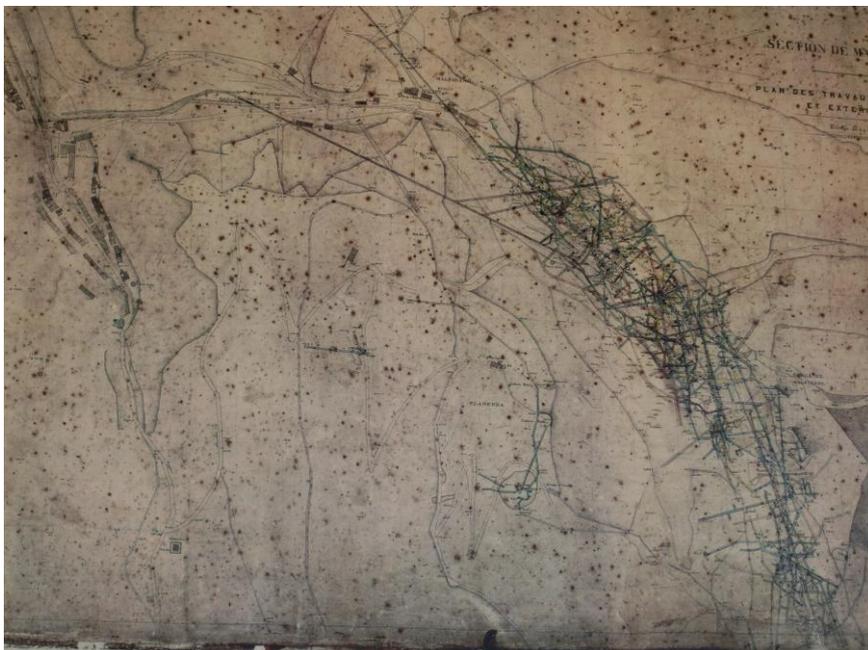


e il successivo ingresso della galleria



I primi lavori minerari datano al 1865 quando le concessioni vennero rilevate dalla Società Anonime des Mines de Malfidano e seguono quelli del vicino cantiere di Malfidano determinando la nascita del centro minerario. Le mineralizzazioni, oggetto di coltivazione, erano costituite da considerevoli ammassi di ossidati calaminari e masse a solfuri interstratificate alla roccia incassante, il ben noto calcare ceroide conosciuto minerariamente come calcare "metallifero". Le coltivazioni di Pranu Sartu si sviluppavano soprattutto mediante scavi a cielo aperto, uno dei quali di imponenti dimensioni (m 350x100), che oggi caratterizzano morfologicamente, in modo spettacolare, il paesaggio. Fu sviluppata anche una rete di lavori in sottosuolo che partendo dal livello del mare, arrivavano alla quota +115 del piano di campagna; essi sono: livello 0, +34, +55, +78 e +108. Inoltre, furono sviluppati diversi livelli intermedi che determinavano una complessiva estensione dei lavori per circa Km.6.00.

I vari livelli sotto lo scavo grande erano collegati mediante pozzo interno, sito nel primo tratto, subito dopo gli imbocchi e metteva in comunicazione i vari livelli con le gallerie di Carreggio "HENRY" (Q.55 S.L.M.) che a sua volta, essendo attrezzata con linea ferrata con treno a vapore alimentato da carbone inglese proveniente dal Nord Europa e portato a Buggerru con i battelli atti al trasporto dei minerali.



Venivano a questo modo collegati i cantieri di produzione con gli impianti di trattamento del minerale siti a Buggerru (laveria Malfidano, forni OXLAND, all'interno della laveria). Uno dei settori della attività mineraria che più si sviluppò e che per la tecnologia introdotta risultò determinante a far giungere ai massimi fasti in fatto di produttività la miniera fu quello del trasporto dei grezzi.

Fu così che nel 1892 dopo lunghi anni di trasporti lenti e onerosi con vagonaggio a mano e con muli, ci fu l'evento delle locomotive a vapore. La galleria Henry, di sezione superiore agli 11 mq consentiva il passaggio di una locomotiva a vapore di svariate tonnellate di peso e grande ingombro, dotata di un treno di vagoni a cassa in ferro da 750 lt.



Questa struttura mineraria contribuì in maniera determinante alla sostituzione della trazione animale ed attraverso una imponente rete ferroviaria, le locomotive, facevano la spola tra le fronti di produzione e le laverie.

La galleria Henry realizzata ed adibita a questo scopo, fu per l'epoca, dal punto di vista dimensionale, un'opera che trovava pochissimi riscontri a livello nazionale. I miglioramenti tecnologici necessari per far fronte ai crescenti costi di estrazione, fecero sì che nel giro di pochi anni, fossero costruite tre laverie delle quali la più importante progettata dall'Ing. Luigi Sanna, denominata "Malfidano" (1888-1890), sulla spiaggia di Buggerru.



Tale impianto, fu realizzato per trattare minerali "poveri e misti" (tenore minimo del 18% in zn) e per l'epoca fu considerata un vero progresso dell'arte mineraria. L'andamento verso mare della mineralizzazione rese difficile il proseguo dell'attività mineraria; nel 1929 si ebbe la prima chiusura, successivamente l'attività continuò con limitata ripresa prima (anni 50) e ricerche poi sino al 1980. L'importanza di questa miniera è testimoniata, oltre che dalle statistiche minerarie che parlano di produzioni record di calaminari, anche dallo sviluppo dell' adiacente villaggio di Planu Sartu, il quale ospitava le famiglie dei minatori, lo spaccio aziendale, le scuole e servizi vari.

La galleria HENRY è oggi fruibile al turismo grazie all'Igea che organizza visite guidate alla galleria, che constano in un viaggio in andata con un treno elettrico,



Fino alla stazione intermedia



E il ritorno lungo i camminamenti esterni ed interni , che permettono oltre che godere della parte interna della galleria stessa .



Anche dello splendido paesaggio che si apre sulle falesie della costa

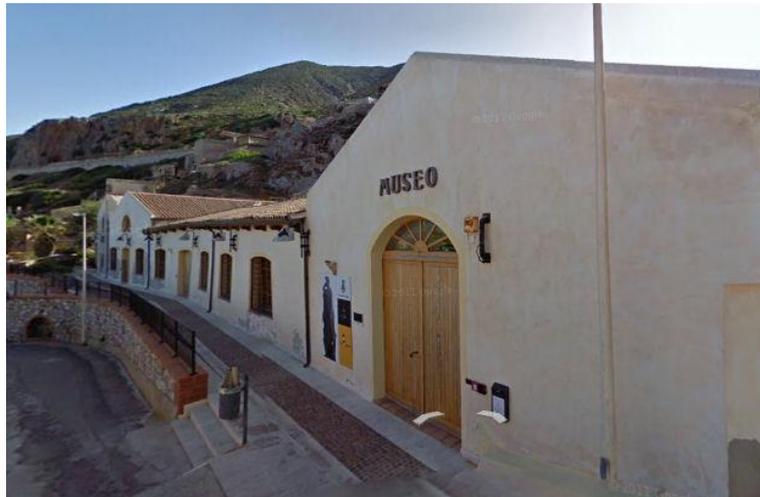


Finita la visita alla galleria ci possiamo prendere un pomeriggio di relax presso la spiaggia di Buggerru o visitare il paese e il porto, approvvigionarci di viveri, a chi piacesse nelle panetterie è possibile trovare un “pane” farcito di pomodori ed aglio tipico del paese, consigliata è anche una visita alla panetteria/focacceria che si trova in via Roma scendendo verso il porto dalla scalinata per la galleria Henry, e passeggiare per un paese che nei primi del 900 venne definito “le petit Paris”, grazie al suo teatro, all’illuminazione elettrica stradale e al fervore culturale che lo pervadeva.

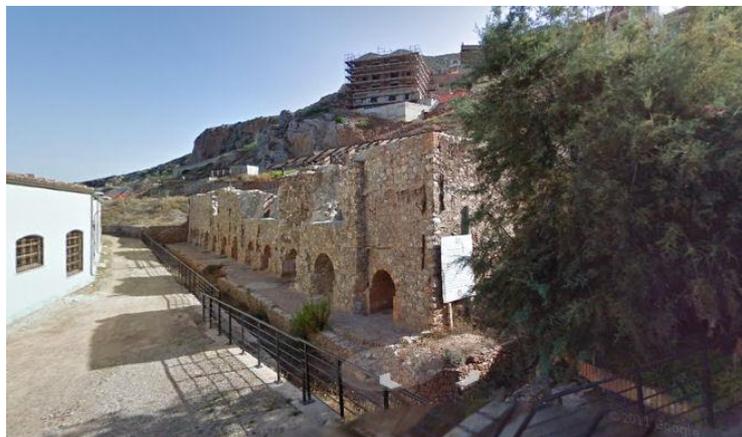
Per chi volesse sopra il porto, sono visibili anche i resti della Laveria Della laveria Buggerru, mentre sopra il campo sportivo e l’area sosta camper ammirare i resti della laveria Malfidano

3° GIORNO

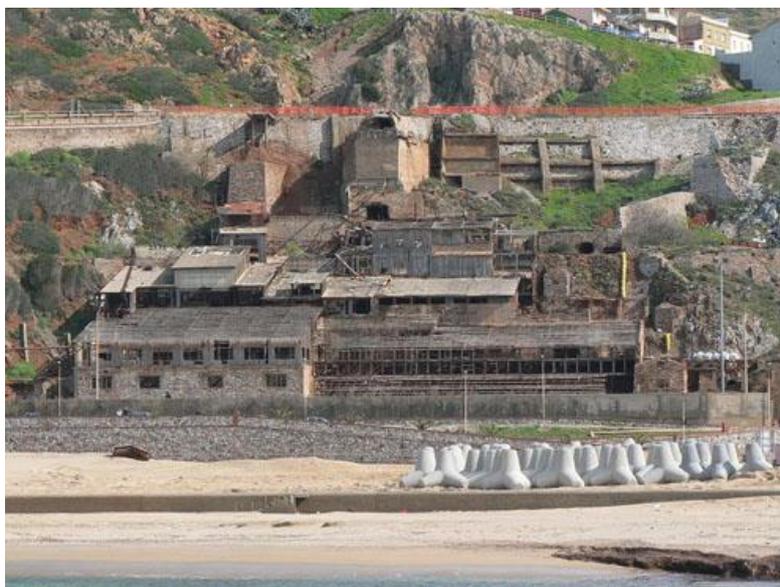
Sempre facendo base a Buggerru andiamo a visitare i museo civico e del minatore in via Marina,



che è sito all'interno della vecchia officina annessa ai forni Oxland



della laveria Malfidano



Cenni storici su Buggerru

La zona in esame era conosciuta già dal tempo dei romani che vi cercavano la galena argentifera; quest'area però era notevolmente diversa da come si presenta oggi, infatti fitti boschi la ricoprivano totalmente dando rifugio probabilmente ai briganti e a gente di malaffare (da cui il nome Malfidano).

Nel 1864 l'ingegnere francese Giovanni Eyquem cercando la galena individuò le importanti masse calaminari che fornivano il minerale di zinco, del quale in Sardegna non esistevano ancora miniere.

*Fondata da Eyquem nacque la **Società Anonima delle Miniere di Malfidano**, ed a valle del monte **Caitas**, presso la spiaggia, iniziò a sorgere il primo nucleo del villaggio minerario di Buggerru.*

*Nel 1877 la Malfidano raggiunse un importante accordo con la Società francese **Société des Minerais en Sardaigne** per la costruzione di una importante laveria. Nel 1878 furono utilizzate per la prima volta in Sardegna le perforatrici pneumatiche Francois-Dubois per la costruzione della Galleria di scolo Lucien, che permise di abbassare la falda acquifera permettendo la coltivazione di più ampie porzioni di minerale e consentì il collegamento con il Pozzo Santa Barbara.*



La ricchezza delle mineralizzazioni piombifere e zincifere permise grandi investimenti, che consentirono il sorgere di numerose strutture attorno al villaggio di Buggerru; una centrale elettrica forniva elettricità alla grande Laveria Malfidano,



*oltreché all'ospedale, agli uffici degli impiegati e dei dirigenti, al teatro, e al cinema. Questo periodo di produzione frenetico portò le maestranze a pretendere dalla Società un miglioramento delle proprie condizioni di vita e di lavoro; i disordini e gli scioperi precipitarono il 4 settembre del 1904 in un evento tragico segnato nella storia come l'**Eccidio di Buggerru** che costò la vita a 3 operai (Felice Littera, Salvatore Montixi e Giustino Pittau).*

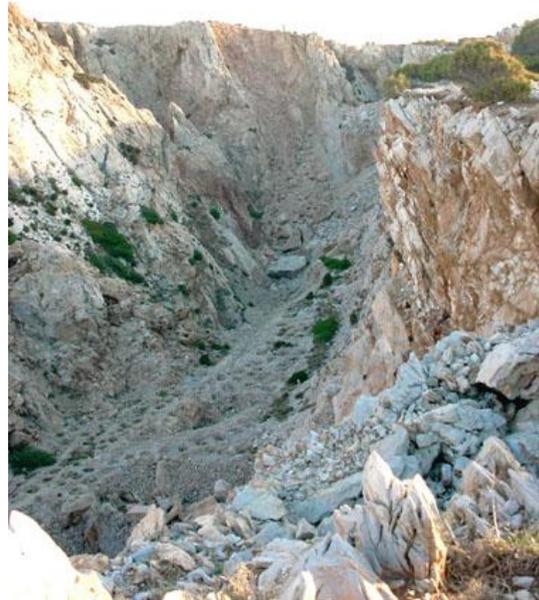
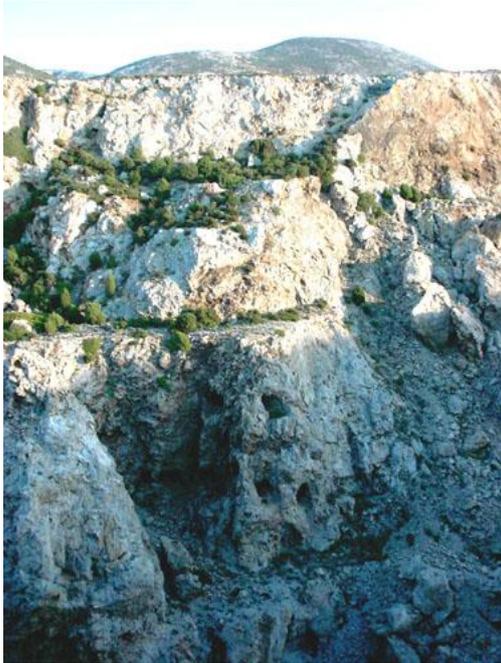
*La crisi economica finanziaria del 1920-30 in contemporanea con il primo conflitto mondiale, provocò la chiusura della miniera di Malfidano, che nel 1928 passò alla **Pertusola**. Gli anni '50-'60 videro l'interesse della Società nella coltivazione di alcune masse calaminari che incluse quelle della vicina miniera di **Pranu Sartu**, ma nel 1955 fu dichiarata la chiusura del grande cantiere di Caitas. Subentrò quindi la **Società Piombo Zincifera Sarda** che rimase in attività fino al 1977, anno in cui la vecchia Laveria Malfidano venne chiusa.*

Finita la visita e dopo esserci debitamente rifocillati riprendiamo la marcia seguendo via Roma in direzione Cagliari, Appena usciti dalla valle in cui si trova Buggerru ci ritroviamo a Pranu Sartu, un altipiano calcareo che si getta direttamente nel mare su cui sorgeva il villaggio minerario di Pranu Sartu e l'omonima miniera che era collegata a Buggerru e le sue Laverie tramite la galleria Henri visitata il giorno precedente.

Tale miniera fu scoperta nel 1869 dalla **Società Miniere di Malfidano** e raggiunse l'apice di produzione agli inizi del '900, ospitando all'interno del villaggio minerario 2750 operai.



Questo permise al villaggio di Pranu Sartu di ottenere un certo grado di autonomia rispetto al vicino paese di Buggerru. La coltivazione della calamina avvenne sia a cielo aperto che in sotterraneo.



I resti del villaggio di Pranu Sartu sono visitabili abbandonando la Sp 83 all'altezza delle coordinate 39.394401,8.395035 e proseguendo su una strada bianca di facile transito fino alle coordinate 39.391342,8.391645 dove troveremo la città abbandonata.

Riprendendo la sp83 in direzione Cagliari all'altezza delle coordinate 39.369596,8.394019 troviamo lo svincolo che ci porta a Cala Domestica ,



dove potremo pernottare presso l'AA della cala (39.371895,8.383148), prospiciente al parcheggio di cala domestica.



Cala Domestica fungeva da punto di imbarco per il minerale, che via mare veniva trasferito a Carloforte con le "bilancelle", imbarcazioni da carico carlofortine, che giungeva dalle miniere di Acquaresi e Montecani tramite una ferrovia elettrica



Il carico del materiale veniva fatta nella spiaggia secondaria di cala domestica perche riparata dal maestrale risultava un naturale approdo protetto, per arrivare alla spiaggia di destra gli ingegneri minerari costruirono un passaggio traforando la montagna, passaggio oggi utilizzato dai turisti per accedere alla piccola spiaggia sita sulla destra della principale.



4° Giorno

Dopo esserci concessi una mattinata di relax nella splendida cornice di Cala domestica con le sue dune e il suo mare cristallino ripartiamo riprendendo la SP83 in direzione Cagliari.

Dopo 5 km circa dal raccordo con la SP83 sulla destra troviamo l'ingresso al villaggio minerario di Acquaresi (39.364107,8.439852).



Per procedere alla visita dobbiamo parcheggiare il mezzo presso lo svincolo stesso facendo attenzione a non ostruire il passaggio e il transito sulla SP 83

Cenni storici

*Il giacimento di Piombo e Zinco venne scoperto nel 1870 e dato in concessione alla Società inglese **Gonnesa Mining L.t.d.** Nel 1930 pervenne alla **Società Vieille Montagne**, per poi passare alla **Sapez**, all'**AMMI**, alla **SIM** ed infine all'**IGEA**. Agli inizi del '900 tale miniera contava 500 operai e produceva 1000 tonnellate di tout-venant (grezzo) all'anno. Il minerale estratto veniva prima trattato nella piccola laveria meccanica di Acquaresi e successivamente veniva convogliato mediante ferrovia elettrica nel porticciolo di **Cala Domestica** per essere imbarcato verso Carloforte. La coltivazione era impostata principalmente sul **giacimento Marx**, raggiungibile da tutta una serie di gallerie disposte su più livelli (da 323 m. slm a -90 m). Il giacimento Marx venne coltivato utilizzando il metodo Sub Level Stopping. Per accedere ai giacimenti dall'esterno (q. 318 m. slm) veniva utilizzata una rampa lunga circa un km e con il 14% di pendenza. Per l'estrazione del minerale si utilizzava la galleria di Carreggio **Ornella**, percorsa da due treni Parkano con vagoni Gramby da 5 metricubi*

All'interno del villaggio minerario possiamo trovare oltre che a diverse strutture industriali,



Anche strutture di supporto , come la direzione, l'Ospedale,



E la stupenda chiesa campestre di Sant Antonio



Finita la visita riprendiamo la SP83 sempre in direzione Cagliari e dopo circa 2,5 km sulla nostra destra possiamo vedere i resti della località mineraria Montecani il villaggio è stato praticamente raso al suolo per

permettere la costruzione della strada che stiamo percorrendo.



Rimangono in piedi solo i ruderi della vecchia centrale elettrica e altri ruderi di minore importanza.

Proseguendo per la SP 83 arriviamo al bivio per Masua (39.331895,8.435065) svoltiamo a dx e scendiamo verso il mare seguendo le indicazioni spiaggia-mare arrivati alla zona prospiciente la spiaggia , in un grosso parcheggio dobbiamo andare sul fondo dello stesso,



dove destra troviamo una strada in salita



Grazie alla quale possiamo raggiungere il parcheggio per i camper (39.334129,8.420457) nel quale pernottare.

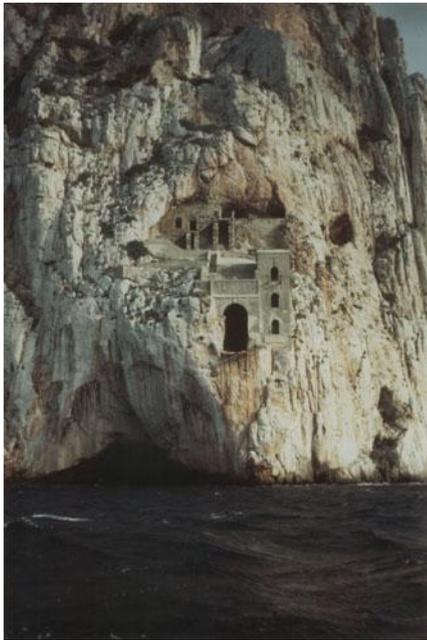
5° Giorno

Dal parcheggio parte una strada bianca che porta a Porto Flavia, questa strada è parzialmente percorribile dai camper, vi consiglio di fare prima una ricognizione, altrimenti gambe in spalla dopo circa un km e mezzo, anche meno se fatta a piedi si arriva al piazzale di ingresso di Porto Flavia (<http://www.igeaspa.it/igea/visite/pflavia.html>)

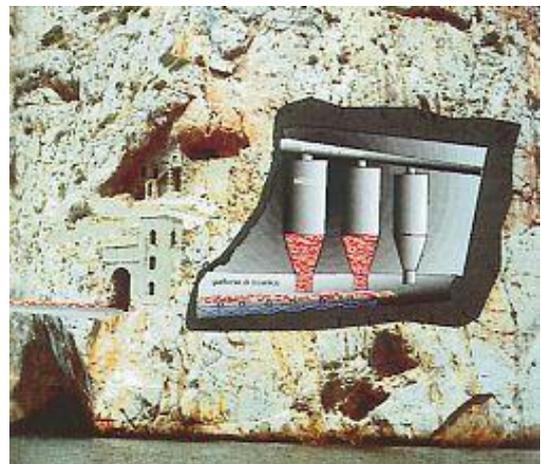
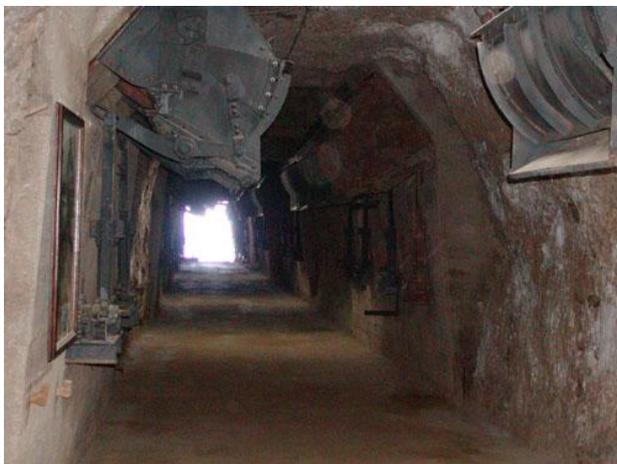


Cenni storici

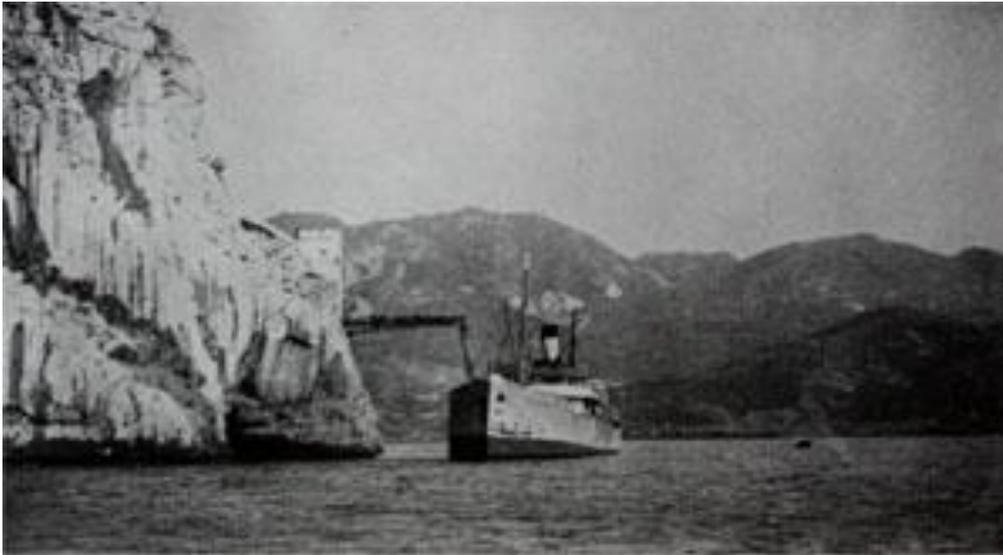
Agli inizi del '900 la Società Montesanto fu costretta a cedere la concessione alla **Società Anonima delle miniere di Lanusei**, ma il primo conflitto mondiale costrinse al fermo della produzione. Nel dopoguerra vennero eseguite delle ricerche anche nell'isolotto calcareo di **Pan di Zucchero**, ma si decise di continuare la coltivazione della grande massa Tacconis, ubicata entro i limiti della concessione di Montecani. Questa miniera come quella di Acquaresi e quella di Masua passarono nel 1922 alla Società belga **Vieille Montagne** e divennero un unico grande complesso minerario, collegate in sotterraneo dalla Galleria Lanusei



Il sito minerario di **Porto Flavia** prese il nome dalla primogenita del progettista, l'Ing. Vecelli e fu realizzata nel 1924 scavando nella montagna calcarea due gallerie sovrapposte intervallate da 9 silos.



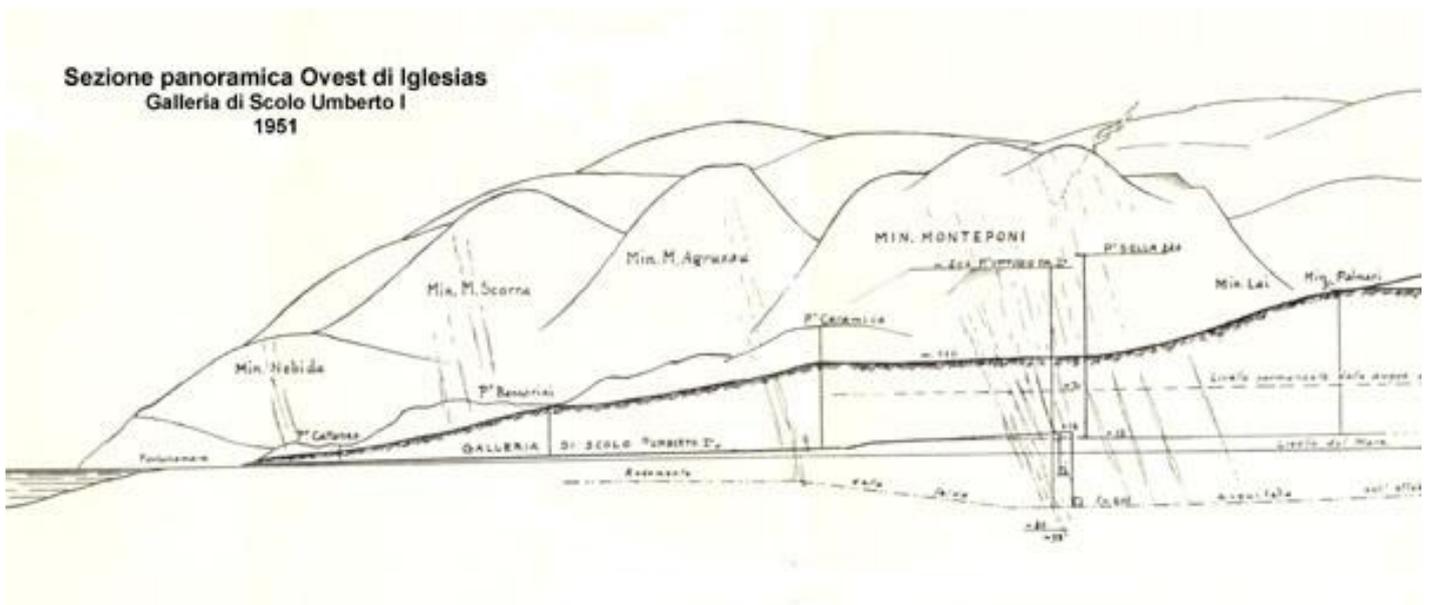
La galleria inferiore riceveva i minerali dai depositi sotterranei sovrastanti caricati tramite vagoni su strada ferrata per trasferirli, con il suo ingegnoso braccio mobile,



direttamente nella stiva delle navi di carico alla fonda davanti la struttura.

Ritornati al nostro mezzo ci spostiamo rimanendo sempre a Masua, al museo delle macchine minerarie. Sito (<http://www.igeaspa.it/igea/visite/pflavia.html>) in coordinate 39.330798,8.432028 dove potremo ammirare tutta una serie di mezzi che hanno lavorato nelle miniere.

Riprendendo il viaggio ci reimmettiamo sulla SP83 in direzione Cagliari per circa 7,5 km ci fermiamo presso il parcheggio di Fontanamare Gonnese (39.28941,8.437956) dove alla fine di un canale di scolo possiamo osservare, facendoci un bagno presso la splendida spiaggia, l'uscita a mare della galleria di scolo Umberto I° che parte dalla miniera di Monteponi a diversi chilometri di distanza



Cenni storici

*Nel 1875 ci fu un cambio ai vertici societari, visto che l'Ing. Ferraris e l'avvocato Cattaneo furono nominati rispettivamente direttore e presidente della società. Con nuove energie finanziari e doveva essere affrontato il grande problema dell'eduzione delle acque, che non permetteva la coltivazione del giacimento sotto una certa quota. Il problema fu risolto affrontando una impresa faraonica per l'epoca: dopo aver avuto il parere favorevole degli Ing. Gouin, Marchese e del ministro Quintino Sella si pensò alla realizzazione di una galleria di alcuni chilometri (4.2 km) che partendo dalla quota del mare all'altezza della fonderia di Fontanamare raggiungeva i cantieri sotterranei di Monteponi, permettendo ad una grandissima quantità d'acqua di defluire. Con l'aiuto finanziario dello Stato nel 1889 venne ultimata la **galleria di scolo denominata Umberto I**, che in breve tempo prosciugò i cantieri sotterranei risolvendo l'annoso problema dell'eduzione delle acque.*

Oltre al canale di scolo, è visibile dal provinciale una struttura di evacuazione fumi della allora attiva fonderia di piombo di Fontanamare.



Riprendiamo la Sp83 in direzione Cagliari fino all'incrocio con la SS126 in direzione Iglesias e proseguiamo fino a Decimomannu da lì possiamo scegliere se dirigerci con la 131 verso Cagliari o andare in direzione opposta verso Olbia o Porto Torres, per chi è costretto a rientrare, per chi ha altro tempo buon divertimento, o se volete continuare a seguirmi a presto con un nuovo itinerario di Archeologia-Industriale

*Voglio Ringraziare i **Minierabondi** per le informazioni, il materiale, sia fotografico, che storico che mi hanno concesso prelevare dal loro sito <http://www.minieredisardegna.it> e in particolare l'ingegnere **Massimo Scanu** (massimo1312@gmail.com) preziosissimo conoscitore delle miniere e del territorio, per la costante presenza e disponibilità nonostante lo disturbassi con domande e richieste nelle ore meno consone*

R.P.