

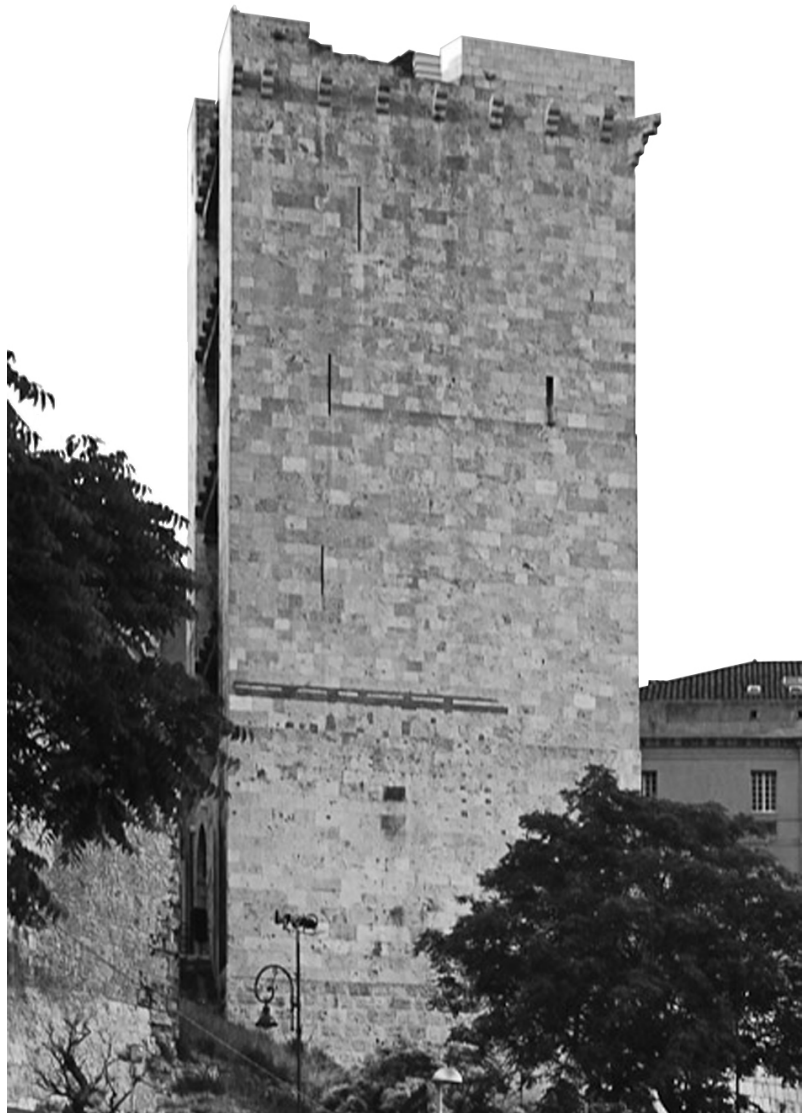
2a SCUOLA INTERNAZIONALE  
ESTIVA DI ARCHITETTURA  
CAGLIARI, 2 - 15 SETTEMBRE 2013  
SARDEGNA IL TERRITORIO DEI LUOGHI

**dossier**

**VERSO LA CITTA' MURATA**







## VERSO LA CITTA' MURATA. IL "PROGETTO-CASTELLO" PER LA CITTA' DI CAGLIARI.

### IL CASTELLO DI CAGLIARI COME CITTÀ MURATA D'ECCELLENZA.

Il Castello di Cagliari costituisce uno straordinario palinsesto di "città murata", che rende leggibile la successione delle più avanzate tecniche di difesa militare per un periodo di oltre mezzo millennio, dal XIII al XIX secolo, e insieme le modalità attraverso le quali una realtà urbana complessa fa i conti con la sua poderosa cinta fortificata e ci convive. Il Castello costituisce una "macchina da guerra" d'eccellenza per le maggiori potenze politiche e militari del mediterraneo. Per la repubblica di Pisa è il baluardo di un sistema di dominio sul quale la madrepatria toscana investe le sue migliori energie progettuali e realizzative: le torri firmate dal Capua sono quanto di più avanzato e perfezionato l'ingegneria militare a cavallo tra '200 e '300 potesse consentire. Per l'impero spagnolo del '500 Cagliari è il perno della strategia militare mediterranea, e sotto Carlo V le fortificazioni del Castello sono affidate ai maggiori ingegneri-architetti militari dell'epoca, da Rocco Cappellino ai fratelli Jacopo e Giorgio Palearo Fratino che progettano e realizzano le nuove mura bastionate del fronte occidentale, destinate a sostituire i baluardi pisani non più adatti a resistere alle nuove tecniche di guerra (ma che nondimeno verranno conservate e integrate nel nuovo impianto). I grandi ingegneri militari nei bastioni di Santa Croce, del Balice e della Leona troveranno un'espressione delle loro tecniche che non teme rivali a scala mediterranea. I piemontesi, subentrati agli spagnoli, adottano per le nuove cinte a terrapieno lo stesso criterio additivo dei predecessori, e ci consegnano quindi un sistema sostanzialmente intatto, quasi un unicum nel suo genere, appena ristrutturato nel fronte sud dalla sistemazione neoclassica dei bastioni oggi detti di St. Remy.



Mappa di Cagliari di Sigismondo Arquer - 1550



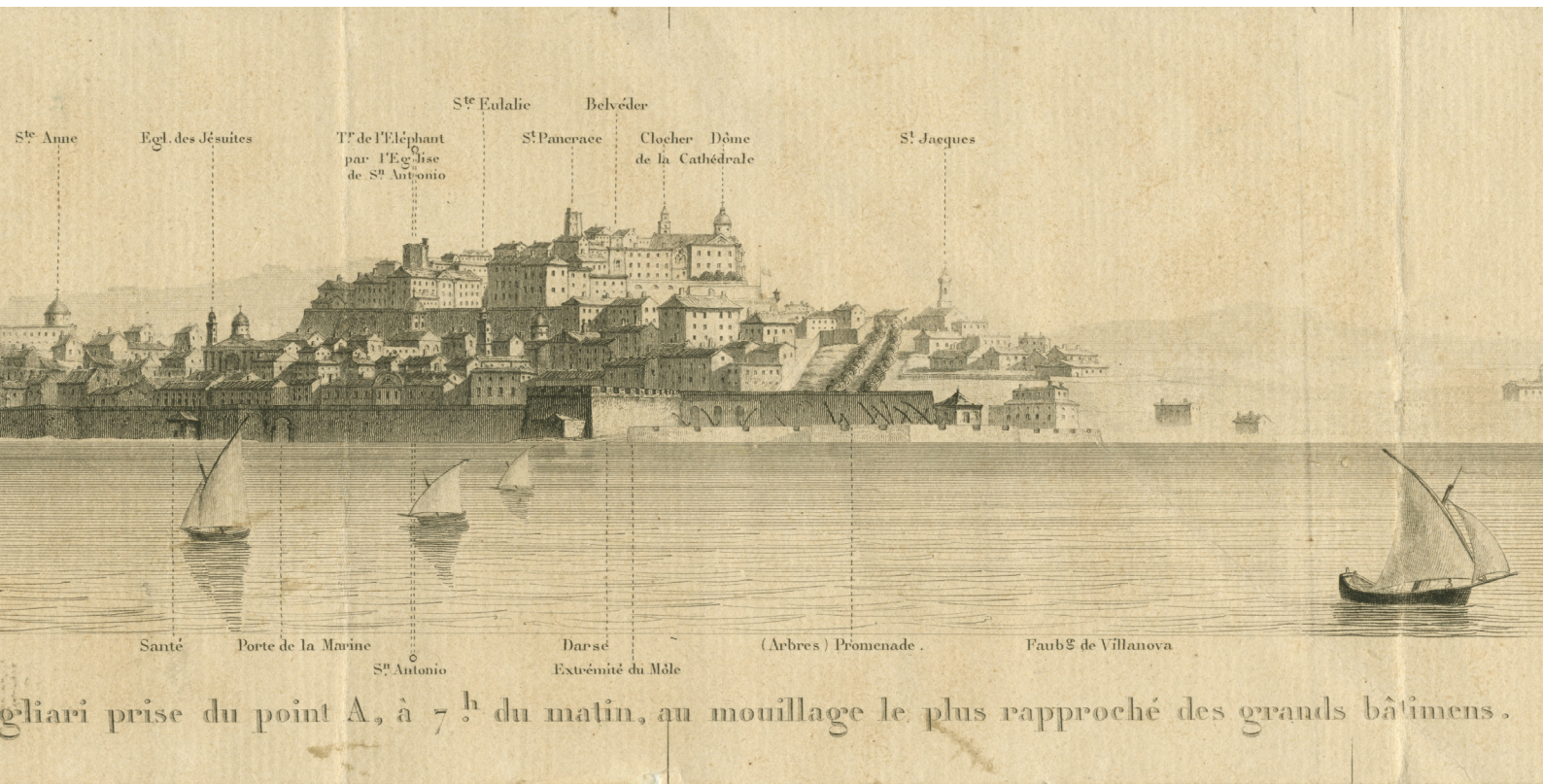
### STRATEGIE E METODOLOGIE PER LA CITTA' ALTA

Il rapporto tra la "Città Alta" e il resto della città (storica e non) nel contesto di Cagliari – al cui interno si inquadra la "questione delle risalite" - costituisce una delle più pertinenti metafore del più complessivo problema della relazione tra la città pre-moderna e la città contemporanea.

Sullo sfondo c'è quindi il tema, tutto contemporaneo peraltro, di come affrontare il dualismo tra due fenomeni urbani nati in situazioni profondamente differenti, e per rispondere a domande sociali e abitative radicalmente diverse.

Queste problematiche sono poi ancora più enfatizzate quando l'alterità della città antica diventa così estrema come quando è rafforzata, ed è appunto il caso di Cagliari, da un doppio baluardo: la geografia dei luoghi – nel caso del Castello, un sito che impone di superare un dislivello di quasi 100 metri in meno di un chilometro di percorso – e la presenza di una cinta fortificata di eccezionale forza e rappresentatività, ma proprio per questo tale da costituire un limite difficilmente penetrabile, non solo per la sua dimensione fisica imponente, ma anche per i valori culturali e simbolici di cui si è progressivamente caricata.

Ancora oggi, i mezzi di trasporto possono entrare e uscire praticamente soltanto da varchi in corrispondenza delle tre torri e delle sottostanti porte medioevali e moderne. Solo alla fine dell'800 – inizio del '900, sotto la spinta del processo di modernizzazione della città promosso sotto l'egida del neoclassicismo di Gaetano Cima e della sua scuola, si ridisegnano gli accessi nelle testate di nord ovest e sud est.

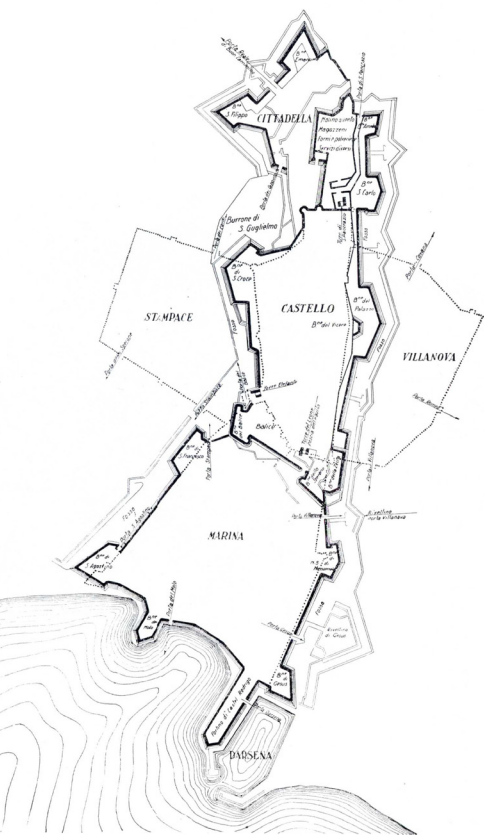


*Vue de Cagliari pris du point A, à 7h du matin, au mouillage le plus rapproché des grands batimens (Archivio Storico Comune di Cagliari)*

Quasi esattamente al passaggio del secolo viene realizzato il collegamento scenografico del Bastione di St. Remy, che resta la modificazione certamente più drastica e radicale della cinta muraria di Castello e che trasforma i bastioni da limiti invalicabili in rampe ed elementi di collegamento (pedonale); solo negli anni '20 del '900 è documentata la realizzazione del prolungamento della Via Genovesi verso l'Ospedale del Cima, che attualmente costituisce l'unico varco automobilistico aggiuntivo del Castello, ma con un tono dimesso e casuale, privo della dignità di "quarta porta" che Cima aveva inteso attribuirgli.

Negli anni '80 del '900 comincia la politica delle risalite mediante ascensori, da cui risulta ad oggi un esito con tre punti di accesso meccanizzati.

I risultati sembrano sinora molto modesti, sia per efficacia funzionale, sia per qualità architettonica e urbana. Se ne può ricavare la conclusione che non esistono soluzioni efficienti fuori da una strategia di sistema delle relazioni tra città alta e città bassa.



Le mura di Cagliari, D. Scano, 1934



Cagliari e i suoi dintorni, Archivio Storico, 1850

Le future strategie dovrebbero quindi puntare a

1. partire dal riconoscimento del valore unico e decisivo della città murata e delle sue fortificazioni come massima icona urbana di Cagliari, di valore e significato internazionale, per la quale dosare opportunamente politiche di recupero di identità storica e culturale con politiche di riuso e rifunzionalizzazione integrate in un complessivo "Progetto Castello"
2. attuare politiche costantemente integrate per le quali, in una visione strategica complessiva che metta sempre al centro i valori culturali e paesaggistici, definire il ruolo di Castello per la città, coordinare le principali politiche di tutela e valorizzazione del patrimonio, e quindi stabilire le necessarie coerenze con le politiche di settore, con particolare riferimento a quelle della mobilità e dei trasporti
3. rafforzare in particolare i punti di congiunzione tra le "due città", integrandoli in sistemi tendenzialmente "plurimodali" e di scambio e presidio reale, con la consapevolezza che non è possibile risolvere i problemi di accessibilità a Castello senza coinvolgere, negli interventi e nelle misure di regolazione, il contesto urbano con cui il quartiere deve necessariamente porsi in una relazione di scambio vicendevole
4. applicare nei confronti del sistema culturale e paesaggistico della città murata una rigorosa cultura della conservazione attiva, recuperando significati e valori con un grande progetto di conoscenza e comunicazione, e intervenendo con attente manutenzioni e restauri all'interno di una visione strategica che consideri Castello come un "monumento-documento" unitario e indivisibile



Catastale di inizi '900



Ortofoto, 2008

5. riqualificare le parti degradate (tra tutte: il fronte nord occidentale con il “fosso di san Guglielmo”, un autentico “retro” squalificante, con casuali edifici recenti accostati a strapiombi franosi, malamente sostenuti da casuali contrafforti e da reti metalliche...) con nuovi elementi di qualità, utilizzando precisamente gli ambiti da riqualificare per ridisegnare la “porta” di nord-ovest – progettata come detto da Gaetano Cima, ma mai realizzata secondo un programma unitario, qualificato ed efficiente, eppure ricca di opportunità male utilizzate (la rampa oggi sconnessa del Cammino Nuovo, la porta bassa che dà un accesso inutilizzato ai sotterranei del “Ghetto”, il bastioncino sterrato accanto alla fermata del bus...)
6. esplicitare una politica dell’accessibilità e della sosta indirizzata più alla gestione della domanda di mobilità che all’infrastrutturazione dell’offerta, nella quale sia reso chiaro che i parcheggi interrati (che non devono in alcun modo interferire con la qualità paesaggistica delle mura; e in questo senso al parcheggio del Terrapieno andrebbero apportati profondi correttivi) sono una modificazione pesante che può essere accettata.

## STRATEGIE E METODOLOGIE PER LA CITTA' ALTA

Il rapporto tra la "Città Alta" e il resto della città (storica e non) nel contesto di Cagliari – al cui interno si inquadra la "questione delle risalite" - costituisce una delle più pertinenti metafore del più complessivo problema della relazione tra la città pre-moderna e la città contemporanea.

Sullo sfondo c'è quindi il tema, tutto contemporaneo peraltro, di come affrontare il dualismo tra due fenomeni urbani nati in situazioni profondamente differenti, e per rispondere a domande sociali e abitative radicalmente diverse.

Queste problematiche sono poi ancora più enfatizzate quando l'alterità della città antica diventa così estrema come quando è rafforzata, ed è appunto il caso di Cagliari, da un doppio baluardo: la geografia dei luoghi – nel caso del Castello, un sito che impone di superare un dislivello di quasi 100 metri in meno di un chilometro di percorso – e la presenza di una cinta fortificata di eccezionale forza e rappresentatività, ma proprio per questo tale da costituire un limite difficilmente penetrabile, non solo per la sua dimensione fisica imponente, ma anche per i valori culturali e simbolici di cui si è progressivamente caricata.

Ancora oggi, i mezzi di trasporto possono entrare e uscire praticamente soltanto da varchi in corrispondenza delle tre torri e delle sottostanti porte medioevali e moderne. Solo alla fine dell'800 – inizio del '900, sotto la spinta del processo di modernizzazione della città promosso sotto l'egida del neoclassicismo di Gaetano Cima e della sua scuola, si ridisegnano gli accessi nelle testate di nord ovest e sud est. Quasi esattamente al passaggio del secolo viene realizzato il collegamento scenografico del Bastione di St. Remy, che resta la modificazione certamente più drastica e radicale della cinta muraria di Castello e che trasforma i bastioni da limiti invalicabili in rampe ed elementi di collegamento (pedonale); solo negli anni '20 del '900 è documentata la realizzazione del prolungamento della Via Genovesi verso l'Ospedale del Cima, che attualmente costituisce l'unico varco automobilistico aggiuntivo del Castello, ma con un tono dimesso e casuale, privo della dignità di "quarta porta" che Cima aveva inteso attribuirgli.

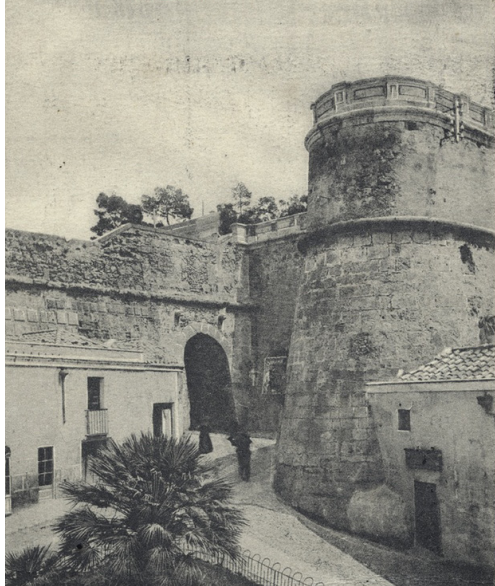
Negli anni '80 del '900 comincia la politica delle risalite mediante ascensori, da cui risulta ad oggi un esito con tre punti di accesso meccanizzati.

I risultati sembrano sinora molto modesti, sia per efficacia funzionale, sia per qualità architettonica e urbana. Se ne può ricavare la conclusione che non esistono soluzioni efficienti fuori da una strategia di sistema delle relazioni tra città alta e città bassa.

Le future strategie dovrebbero quindi puntare a

1. partire dal riconoscimento del valore unico e decisivo della città murata e delle sue fortificazioni come massima icona urbana di Cagliari, di valore e significato internazionale, per la quale dosare opportunamente politiche di recupero di identità storica e culturale con politiche di riuso e rifunzionalizzazione integrate in un complessivo "Progetto Castello"
2. attuare politiche costantemente integrate per le quali, in una visione strategica complessiva che metta sempre al centro i valori culturali e paesaggistici, definire il ruolo di Castello per la città, coordinare le principali politiche di tutela e valorizzazione del patrimonio, e quindi stabilire le necessarie coerenze con le politiche di settore, con particolare riferimento a quelle della mobilità e dei trasporti
3. rafforzare in particolare i punti di congiunzione tra le "due città", integrandoli in sistemi





*Porta dei Leoni*



*Porta de S'Avanzada, ora distrutta (Delessert, 1854)*

tendenzialmente “plurimodali” e di scambio e presidio reale, con la consapevolezza che non è possibile risolvere i problemi di accessibilità a Castello senza coinvolgere, negli interventi e nelle misure di regolazione, il contesto urbano con cui il quartiere deve necessariamente porsi in una relazione di scambio vicendevole

4. applicare nei confronti del sistema culturale e paesaggistico della città murata una rigorosa cultura della conservazione attiva, recuperando significati e valori con un grande progetto di conoscenza e comunicazione, e intervenendo con attente manutenzioni e restauri all’interno di una visione strategica che consideri Castello come un “monumento-documento” unitario e indivisibile

5. riqualificare le parti degradate (tra tutte: il fronte nord occidentale con il “fosso di san Guglielmo”, un autentico “retro” squalificante, con casuali edifici recenti accostati a strapiombi franosi, malamente sostenuti da casuali contrafforti e da reti metalliche...) con nuovi elementi di qualità, utilizzando precisamente gli ambiti da riqualificare per ridisegnare la “porta” di nord-ovest – progettata come detto da Gaetano Cima, ma mai realizzata secondo un programma unitario, qualificato ed efficiente, eppure ricca di opportunità male utilizzate (la rampa oggi sconnessa del Cammino Nuovo, la porta bassa che dà un accesso inutilizzato ai sotterranei del “Ghetto”, il bastioncino sterrato accanto alla fermata del bus...)

6. esplicitare una politica dell’accessibilità e della sosta indirizzata più alla gestione della domanda di mobilità che all’infrastrutturazione dell’offerta, nella quale sia reso chiaro che i parcheggi interrati (che non devono in alcun modo interferire con la qualità paesaggistica delle mura; e in questo senso al parcheggio del Terrapieno andrebbero apportati profondi correttivi) sono una modificazione pesante che può essere accettata qualora se ne sia valutata, rispetto ad altre alternative, la necessità funzionale indiscussa per il raggiungimento di essenziali obiettivi paesaggistici- per esempio se risulta l’unica o la migliore soluzione percorribile per evitare che spazi e prospettive fondamentali per la qualità di Castello siano degradati da un uso improprio dei veicoli, e naturalmente a patto che i parcheggi stessi (così come qualunque altra modificazione fisica o d’uso) non compromettano i valori culturali di base.

## **IL CASTELLO E LA CITTA'**

Il vero nodo per un complessivo “Progetto Castello” è quello di riconoscerne le più autentiche e razionali vocazioni. Le qualità e i vincoli dell’“abitare a Castello” hanno progressivamente ridotto la popolazione residente, selezionando famiglie con pochi o nessun figlio, o singoli, mediamente alquanto più giovani della media cittadina. I circa 1400 abitanti non giustificano, di per sé, una quantità e qualità di servizi che si possa considerare ragionevole.

Peraltro, la considerevole presenza di contenitori universitari o per la formazione superiore non ha sinora generato una inversione di tendenza complessiva, anche se probabilmente contribuisce a tenere un presidio di attività e di flussi, così come i non pochi poli religiosi e culturali e le (sempre più limitate) attività amministrative. Parallelamente, le attività artigianali e di servizio private non riescono a decollare, se non per i locali della vita notturna (molto contestati e non poco problematici per vari aspetti).

Si avverte molto netta, in sostanza, la sproporzione tra il potenziale immenso della Città Alta, che avrebbe le carte per essere annoverata tra i “patrimoni dell’umanità”, e la sua attuale condizione di sostanziale marginalità. In altri termini, Castello, persa nel passaggio tra ‘800 e ‘900 la sua condizione di massima

# Indice delle Chiese Stabilimenti pubblici

Chiese	Stabilimenti pubblici
1. Cattedrale (Primaziale)	43 Ospizio S. Vincenza
2. S. Croce	44 R. Sobbrio delle polveri
3. S. Giuseppe	45 Caserma Carlo Alberto
4. Ina Purissima	46 R. Arcinale
5. S. Lucia	47 Caserma dell'Artiglieria
6. S. Pietro	48 La Sapienza
7. S. Speranza	49 R. Carceri
8. S. Caterina	50 Ospizio delle Orfane
9. S. Anna (Parrocchia)	51 Caserma S. Pancrazio
10. S. Rostituta	52 Piazza S. Pancrazio
11. S. Michele	53 R. Palazzo
12. S. Margherita	54 R. Posta
13. S. Giorgio	55 Intendenza Generale
14. S. Elviro	56 La Piazzetta
15. S. Chiara	57 Palazzo Municipale
16. S. Francesco	58 R. Università
17. S. Nicolo	59 Teatro Civico
18. Il Carmine	60 Collegio S. Giuseppe
19. S. Bernardo	61 R. Carcere dell'Inferno
20. S. Arcangelo	62 Caserma S. Croce
21. S. Pietro	63 Caserma del Balice
22. L'Annunziata	64 Piazza S. Carlo
23. S. Eulalia (Parrocchia)	65 Piazza del Mercato
24. S. Teresa	66 R. Ospedale Militare
25. Il Sepolcro	67 Ospedale Civile
26. S. Antonio	68 Piazza del Carmine
27. S. Agostino	69 R. Dogana
28. S. Lucia	70 R. Magazzino del Sale
29. S. Caterina	71 R. Fabbrica dei Tabacchi
30. S. Rosalia	72 R. Darsena
31. S. Francesco	73 Ina S. Nicola
32. S. Giacomo (Parrocchia)	74 Piazza di Spagna
33. Il Crocifisso, e S. Annunziata	75 Il Molo
34. S. Giovanni	76 Caserma S. Rosalia
35. S. Domenico	77 Teatro Nazionale
36. S. Costo	78 Piazza della Costituzione
37. S. Marco	79 Caserma Nazionale
38. S. Rocco	80 Piazza S. Domenico
39. S. Lucifero	81 R. Ospizio U. A.
40. S. Crisimo, e Domenico	82 Campi Santo
41. S. Lorenzo	83 Passeggiata pubblica
42. S. Giuseppe (Oratorio)	84 Piazza S. Francesco

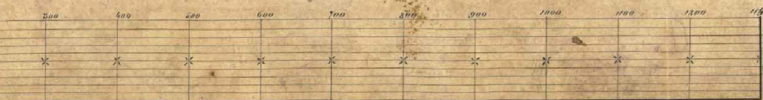


# CARACARI

## SUOI DINTORNI



Scala di 1 al 3000.



centralità urbana, non ha ancora recuperato una nuova centralità culturale e identitaria, e quindi viene gestito dalla città in una maniera che si può definire perlomeno “sotto tono”. La totale assenza di “accompagnamento” del turismo a Cagliari in direzione del suo massimo monumento urbano è una spia che rivela la perdurante inconsapevolezza del valore della Città Alta, o se vogliamo della mancanza di una progettualità adeguata alla complessità del tema.

All'interno di un “Progetto Castello” per una nuova appartenenza di Cagliari alla sua Città Alta si dovranno certamente sottolineare:

- nuove regole e strumenti per “abitare a Castello”. Il presidio che la comunità che, più o meno stabilmente da un decennio, costituisce il nucleo dei residenti offre al quartiere deve essere individuato come un fattore essenziale per evitare una musealizzazione integrale destinata all'insuccesso, e pertanto deve essere favorita e sostenuta. Deve comunque essere riconosciuto che si tratta di un “abitare” molto speciale, praticamente unico a scala urbana. A fronte dei peculiari problemi del Castello, l'intera città dovrebbe lanciare il messaggio che intende farsi carico di un investimento altrettanto speciale, non solo e non tanto per la quantità delle risorse quanto soprattutto per i valori civili e culturali che si annettono al Progetto. La gestione condivisa dello spazio pubblico e dei servizi è il pre-requisito di questo “nuovo patto” tra la città, il quartiere e i suoi attori sociali;
- il sostegno e il rilancio delle attività che, già presenti ma non ancora integrate in un Progetto unitario, possono costituire lo stimolo per un potenziamento della presenza, dell'economia e della socialità di Castello che porterebbe un enorme beneficio non solo al quartiere ma all'intera città. Ci si riferisce soprattutto a due delle dimensioni oggi più evidenti: l'immenso potenziale non adeguatamente colto dell'utilizzo turistico, a cui si dovrebbe offrire anzitutto la percezione che Cagliari è consapevole del suo “monumento” d'eccellenza e indirizza, accompagna e assiste i visitatori attivando reti di percorsi, punti informativi, “tappe e stazioni” di una risalita che può smettere di essere scoperta quasi casuale e sofferta per diventare il più gratificante dei percorsi culturali e paesaggistici; e la forza di presidio e di rivitalizzazione delle istituzioni culturali – l'Università e non solo – che devono essere utilizzate e sostenute per fare di Castello una vera e propria “Città della cultura” integrata. L'Università, con un potenziamento dell'intervento sulla residenza studentesca, offrirebbe anche un ruolo e una fruizione adeguata a un patrimonio edilizio che ha una specifica vocazione in questo senso, accrescendo così il presidio residenziale e legandolo nello stesso tempo alle attività culturali.

#### **L'ACCESSIBILITA' DEL CASTELLO COME PARTE DETERMINANTE E COME METAFORA DELLA SUA RELAZIONE CON LA CITTA'**

La questione dei flussi, dell'accessibilità e in definitiva del rapporto tra spazio e tempo costituisce probabilmente una delle espressioni più paradigmatiche di questa radicale diversità. Misurata in termini di accessibilità meccanizzata, e di tempi e modi per realizzare gli scambi con le altre parti della città, la condizione del Castello viene per lo più descritta in termini di isolamento e, radicalizzando, di ghettizzazione: e questo vale sia rispetto al problema di “raggiungere” la città alta, sia per quanto concerne la possibilità per il traffico meccanizzato di muoversi e (forse soprattutto) di sostare nel quartiere.

In effetti, considerare il ruolo urbano di Castello dal punto di vista della sua accessibilità è molto utile e rivelatore, perché porta a costruire le domande giuste: per chi costruiamo questa nuova accessibilità? chi e come entra a Castello? in definitiva, a chi appartiene Castello? ai suoi abitanti? o anche a chi ci lavora? ai

turisti? all'intera città di Cagliari? al mondo?

Crediamo si possa concordare sul fatto che occorre tenere conto di tutte questa "appartenenze", senza penalizzare le esigenze dei residenti per privilegiare i turisti o il resto della città, ma anche cercando soluzioni coraggiose per risolvere il problema della coesistenza di usi diversi e talora divergenti. Se il Castello come quartiere e come comunità avvertirà chiaramente una nuova attribuzione di valore culturale e urbano, pensiamo che si potrà creare più consenso intorno a decisioni inevitabilmente impopolari come quelle di levare le auto in sosta, in tutto o in parte, da spazi di grande valore che vengono destrutturati da questo uso. Naturalmente, c'è bisogno di investimenti, anche e soprattutto in attenzione e progettualità oltretutto in risorse: ad esempio,

- a. percorsi pedonali attrezzati, parcheggi interrati di qualità e risalite efficienti possono rendere competitivo uno spostamento della sosta da molti spazi pubblici della Città Alta verso parcheggi più esterni;
- b. un potenziamento del trasporto pubblico, ben integrato con i principali servizi urbani e con i parcheggi di scambio, può fare sì che Castello acquisisca una nuova centralità ...
- c. ... progettando in maniera integrata uno scambio "intermodale" tra le risalite e i nuovi parcheggi ed i servizi di trasporto urbano, facendo dei punti di scambio luoghi realmente presidiati, serviti in continuo e non "respingenti" come appaiono ora, che forniscano informazioni e servizi in continuo.

Gli attuali ascensori sono un ottimo paradigma in negativo di come si possono sprecare delle eccellenti opportunità. Appaiono di scarsa qualità tecnica, architettonica e paesaggistica; ma sono soprattutto "isolati", concepiti e gestiti fuori da una logica di integrazione con la città, che invece deve essere ricostituita all'interno di un progetto organico di rivitalizzazione. Per fare questo, non occorrono probabilmente grandi interventi di radicale innovazione: potrebbe essere più concreto e risolutivo partire dalle potenzialità disponibili e non utilizzate e collocarle, appunto, in un "Progetto Castello" unitario.

Di questo disegno non è difficile intravedere già oggi alcune trame:

- a. ciascuna delle attuali risalite è sinora un "porta incompiuta" o addirittura mancata; ciascuna è invece



carica di potenzialità, se messa a sistema

- b. ogni punto di risalita dovrebbe essere integrato in un sistema “intermodale” di trasporto pubblico e privato, di fruizione residenziale, turistica, o legata alle attività produttive;
- c. lo snodo del St. Remy è in questo senso emblematico. Inteso come polo integrato, raduna contemporaneamente la grande terrazza affacciata sulle piazze sottostanti e su un ineffabile panorama, la passeggiata coperta (sinora del tutto sottoutilizzata) con l’ascensore alla testata nord, il sistema-Terrapieno con la passeggiata lungo viale e il vivaio; il tutto appare suscettibile di costituire un polo di assoluta attrattività urbana, di fungere da snodo attrezzato di centri informativi e dei collegamenti pubblici...
- d. ...in assoluta continuità si pone il sistema parcheggio del Terrapieno - risalita del Palazzo Viceregio. E' urgente e possibile far evolvere anche questo sistema, attualmente poco efficiente dal punto di vista funzionale e indecoroso sotto il profilo urbano e paesaggistico, in un complesso di passeggiate e attrezzature ricreative, anche questo da togliere quanto prima da uno stato di semi-abbandono e da presidiare come una delle fondamentali componenti di qualità della vita a scala urbana, struttura fondamentale di un sistema Terrapieno che deve essere riconosciuto e valorizzato come una delle eccellenze europee in fatto di passeggiate panoramiche alberate;
- e. non meno rilevanti sono certamente le potenzialità del sistema piazza Yenne – S.Chiera. Anche questa centralità urbana attende solo di essere reinterpretata e completata come connessione attrezzata al Castello: l’ascensore, accompagnato da ulteriori, semplici risalite, meccanizzate e non, può essere utilizzato a servizio della porta dell’Elefante che deve essere celebrata come un’icona della magnificenza della Città Alta. Anche in questo caso, sarebbe probabilmente sufficiente riconsiderare le opportunità che offrono i contenitori e gli spazi pubblici per ricostruire un complesso efficiente e fruibile: il complesso comunale del S. Giuseppe offre sin d’ora, negli affacci sulla Via Università, sedi per punti di servizio e informativi per attrezzare la porta architettonica di una indispensabile “porta culturale” attigua, mentre un accordo con l’Università per rendere fruibile la terrazza del Balice offrirebbe alla città un ulteriore panorama d’eccellenza;
- f. un discorso a parte merita il fronte nord-ovest del Castello, con il Fosso di S.Guglielmo e l’accesso dal lato del Ghetto. Si tratta sostanzialmente dell’unico fronte irrisolto e precario, a tratti francamente degradato, per il quale un progetto di riqualificazione si impone in maniera assoluta, perché occorre puntare ad una “qualità totale” del sistema Castello, che non ammette “retri” incompiuti e degradati. La scarpata a cui si addossano edifici universitari di bassa qualità architettonica richiede un intervento di risanamento e integrazione, che deve essere pensato nel quadro di un efficiente progetto di accessibilità da quel settore, molto sensibile e in evoluzione, per il quale vengono programmati in questa fase interventi modificativi quali il parcheggio interrato ed una nuova risalita meccanizzata.

## **IL SISTEMA DELLE RELAZIONI TRA LA CITTA' ALTA E LA CITTA' BASSA**

### **ANALISI DELLE AREE E INDIVIDUAZIONE DEI TEMI PROGETTUALI**

Questo studio parte dalla considerazione del quartiere di Castello come fatto urbano organico e compiuto che deve considerarsi non solo come una parte articolata della città storica, ma come vera e propria architettura. Castello come architettura dunque: autonoma nella figura e ben caratterizzata nei suoi rapporti spaziali e di forma, sia interni (nel disegno delle sue strade e nel loro rapporto con i monumenti) sia esterni (nelle sue



relazioni con le parti di città contigue).

Per lungo tempo, come noto, il quartiere ha trasposto il proprio nome all'intera città: il suo profilo, sostenuto dal basamento monumentale delle mura e della roccia e definito dai riferimenti visivi delle torri pisane e della cupola del Duomo, è stata la figura stessa di Cagliari e tale è rimasto anche dopo che la città ha smesso di essere una piazzaforte. E questo è vero anche nell'epoca attuale, in cui nessun luogo della città - estesasi ben oltre i suoi confini storici - possiede la stessa capacità icastica e la vocazione ad essere figura riconosciuta e simbolo identitario.

Riconoscere dunque la forza di Castello come architettura non è importante solo dal punto di vista della conservazione e della difesa di un patrimonio storico, lo è soprattutto in prospettiva futura e in riferimento alla vita contemporanea della città. Castello ha un ruolo non marginale e accessorio, ma centrale e di grande rilevanza strategica per il futuro di Cagliari e la sua identità.

Il quartiere, con le sue strade, le torri e le mura, è inoltre un complesso monumentale di rilevanza internazionale e come tale deve essere considerato. Intorno ad esso devono essere costruiti piani strategici di intervento ad ampia scala e a lungo termine. In questo dibattito devono venire coinvolti tutti gli interlocutori di primo livello impegnati sul territorio e voci di primo piano a livello nazionale e internazionale. Si deve immaginare il futuro di Castello fuori dai localismi e dai problemi pratici più contingenti, costruendo invece un quadro di recupero e di rilancio del quartiere di ampio respiro.

Il problema del rapporto tra il quartiere e la città e, nella fattispecie, del miglioramento e potenziamento delle sue connessioni con la città bassa, non va per tanto inteso come questione isolata, ma deve essere la conseguenza di un ragionamento più ampio: non deve essere ridotto alla soluzione di pochi punti o questioni specifiche, ma compreso in una strategia più generale e affrontato con una molteplicità di approcci e metodologie di intervento.

In questo gioca un ruolo cruciale la sua figura, l'immagine della città murata, che va preservata nei suoi caratteri più tipici e vivi. L'adeguamento alla vita contemporanea non deve produrre uno stravolgimento dei rapporti delle sue forme e delle sue misure, e, pur aprendo il quartiere alla città e migliorandone l'accessibilità, ci si deve preoccupare di non contraddire la sua figura generale di rocca dura e protetta, in cui pochi spiragli si aprono sui muri bianchi di pietra forte.

#### **AREE DI STUDIO E STRATEGIE POSSIBILI DI INTERVENTO**

Si tratta anzitutto di individuare alcuni scenari in una scala più ampia; questi scenari coinvolgono, in primo luogo, i due fronti più estesi del quartiere, quello occidentale e quello orientale. All'interno di queste aree più ampie saranno in seguito isolati alcuni punti critici, in parte coincidenti con interventi già realizzati, in parte come oggetto di possibili interventi futuri.

Il fronte settentrionale apre allo scenario paesaggistico storico ed ambientale dell'asse del Buoncammino, fiancheggiata a est dai Giardini Pubblici e a ovest dal grande comparto storico-archeologico che ha al centro l'Anfiteatro e l'Orto Botanico, che è ancora in parte isolato dai grandi flussi della città bassa. Il fronte meridionale costituisce un potente elemento di raccordo degli altri fronti ed è anche quello che ha vissuto più intensamente le modificazioni degli ultimi secoli, diventando un palinsesto nel quale le case si addossano alle mura e gli antichi bastioni sono stati interessati dal più radicale degli interventi moderni, il nuovo bastione di St. Remy che ha generato la più recente delle "porte" che conducono al Castello.



## **A. FRONTE OCCIDENTALE**

Per Fronte Occidentale consideriamo tutta l'estensione della cortina muraria che va dall'area dell'ex Porta Reale e dal Bastione di San Filippo, fino al Bastione del Balice. Lungo questo profilo le mura di Castello lambiscono aree della città molto diverse tra loro, tanto dal semplice punto di vista altimetrico, quanto per la varietà dei caratteri e degli usi.

Verso nord, a parte il viale Buoncammino, le prime aree di relazione tra la città murata e la città bassa, sono le aree del Palazzo delle Scienze e la Fossa di San Guglielmo, che appaiono parzialmente isolate a settentrione e con diversi gradi di apertura verso la città e i suoi flussi solo verso sud. Scendendo verso il mare si estende il lungo fronte murario su cui prospettano il Bastione di Santa Croce, la Cortina di Santa Chiara e il Terrapieno del Cadorna, fino alla Torre dell'Elefante e al Bastione del Balice. Alla base delle mura, oltre il terrapieno, la via Santa Margherita conduce dall'Ospedale Civile (attraverso la salita di via San Giorgio) alla piazza Yenne: la strada è uno degli assi di grande traffico della città, destinato più al traffico automobilistico che pedonale, che soffre, in alcuni momenti della giornata, di intasamenti e rallentamenti. Conclude il fronte occidentale il Bastione del Balice, che rafforza la cortina rinascimentale nel momento in cui rigira sulla Cortina di Porta Castello. Il Bastione del Balice costituisce un sistema complesso istituendo importanti relazioni tanto con le strade e gli edifici in quota (la via Università, la torre pisana e l'edificio che oggi ospita il rettorato) quanto al livello della piazza Yenne e la via Manno. Intorno al Bastione infatti si snodano alcune vie di risalita, oggi solo abbozzate, ma che potrebbero, con opportuni interventi, essere potenziate e presentarsi di grande efficacia al nostro scopo.

Il Fronte Occidentale dunque, nonostante sia quello dalla figura monumentale compiuta, nelle sue relazioni con la città bassa manca dell'unitarietà che invece è riscontrabile sul versante opposto. La varietà di condizioni però dà luogo a potenzialità diverse che non vanno necessariamente immaginate come alternative: è infatti auspicabile un approccio che metta insieme soluzioni parziali e mezzi di trasporto diversi e integrati, andando a configurare un sistema unico, solidale e variato. In particolare sembra opportuno evitare di considerare quale unica soluzione praticabile quella della risalita verticale diretta tramite ascensore: attraverso il rafforzamento e il miglioramento di passeggiate e percorsi esistenti e l'integrazione di mezzi diversi di spostamento si può infatti raggiungere un risultato altrettanto efficace.

### **A.1 Area Fossa di San Guglielmo**

L'area della Fossa di San Guglielmo è di grande interesse per la questione che affrontiamo in quanto la sua configurazione attuale appare provvisoria e insoddisfacente e necessita di un intervento radicale: tanto in quota quanto al livello più basso, dove si trovano oggi le strutture universitarie e l'edificio della ex Clinica Aresu.

Il versante della Fossa inoltre è meno esposto e meno legato alla figura consolidata di Castello come piazzaforte: un intervento su questo versante comporterebbe pertanto rischi minori di alterazione dell'immagine di Castello nei suoi tratti più tipici.

La Fossa è arginata dalla Cortina di San Guglielmo, realizzata nel Cinquecento da Rocco Capellino per unire i Bastioni della Concezione e di Santa Croce, e, più sotto, dalla Falsabraga a Tenaglia della Concezione: oggi, al di sotto della falsabraga, gran parte della superficie è coperta dalla vegetazione e, nell'area più bassa, si incuneano nell'ansa rocciosa edifici anonimi di costruzione recente.

La Fossa, verso sud, è contigua al Bastione di Santa Croce e alla sua Controguardia (quindi all'ampia area del terrapieno, oggi destinata a parcheggio) e, verso nord, alla via Porcell e all'accesso alla via Genovesi, aperto, attraverso le mura spagnole, alla fine del XIX Secolo (secondo le indicazioni del piano del Cima). Intorno alla Fossa potrebbero convergere i flussi che attraversano via Santa Margherita e via San Gregorio (anche in previsione della dismissione e riconversione dell'Ospedale Civile) e quelli legati all'uso degli edifici universitari situati nell'area. Cittadini e visitatori potrebbero da lì venire accolti in un sistema di risalite costruito sul percorso sterrato esistente che lambisce le mura con approdo in via Porcell, all'ingresso della via Genovesi. Questo percorso andrebbe bonificato e restaurato e puntuali interventi potrebbero facilitare la risalita con l'inserimento di elementi meccanizzati leggeri per coprire tratti a bassa pendenza. Il recupero del percorso potrebbe inoltre riattivare e rendere accessibile l'ingresso al quartiere attraverso la porta aperta nel Bastione di Santa Croce alla fine del XVI secolo. L'approdo sulla via Porcell, nel terrapieno oggi utilizzato come parcheggio, appare inoltre ottimale in quanto introdurrebbe direttamente i visitatori all'incrocio di due delle strade più suggestive del quartiere, la via Genovesi e la via Santa Croce.

La risalita lungo il fianco della Fossa, come anticipato, risulterebbe contigua ad eventuali e previsti interventi sul Terrapieno e sotto il Bastione di Santa Croce. Il potenziamento della via verso la Fossa potrebbe anche porsi come alternativa a quegli interventi che presentano problematiche gravi. In questo caso però, dato il posizionamento eccentrico dell'area della Fossa rispetto ai flussi principali della città, si renderebbe necessario portare a un ripensamento e un intervento radicale nell'area bassa, con l'eventuale sostituzione degli edifici esistenti con parcheggi (anche multipiano) in modo tale da configurare questo come un punto di approdo dei flussi automobilistici, dal quale i visitatori potrebbero poi proseguire con i mezzi pubblici e i sistemi di risalita, fisici e meccanici.

## **A.2 Bastione di Santa Croce**

Intorno al Bastione di Santa Croce, alla sua Controguardia e al Terrapieno che li divide, è nato un progetto del Comune che è stato recentemente al centro di un vivo dibattito. Il progetto prevede la costruzione di un parcheggio interrato su più piani all'interno del volume del bastione di controguardia con il trattamento della copertura a verde. Dal piano del terrapieno il percorso di risalita individuato proseguirebbe penetrando nel Basso Fianco del Bastione di Santa Croce, per arrivare alla quota superiore di questo e da qui accedere, attraverso una porta esistente, all'interno del Bastione di Santa Croce stesso. Qui è prevista la collocazione di un ascensore per raggiungere la quota della via Santa Croce nell'area dell'ingresso al ghetto. Il piano è stato recentemente presentato come base per un dibattito e quindi disponibile a miglioramenti. Appare interessante per la volontà di ridurre il proprio impatto visivo attraverso gli interramenti e gli interventi interni ai volumi delle mura. Restano però da approfondire le conseguenze che lavori così importanti, come quelli previsti per il parcheggio interrato multipiano, possano produrre sulla cortina a livello statico e geologico (oltreché per la distruzione di eventuali preesistenze). Molta cura dovrà esser posta nel disegno degli ingressi e delle uscite del garage, tanto al livello della via Santa Margherita, quanto a livello degli ambienti di risalita nel Basso Fianco del Bastione di Santa Croce. Non particolarmente felice appare l'approdo negli spazi ristretti del ghetto e in quel punto della via Santa Croce.

Il progetto proposto dal Comune interviene anche lungo la Fossa di San Guglielmo, secondo metodi e soluzioni condivisibili, come descritto nel punto precedente.



## C. FRONTE ORIENTALE

Consideriamo come Fronte Orientale i margini del quartiere di Castello che vanno dal Bastione di Saint Remy al Bastione della Tenaglia e Cittadella dei Musei. Lungo questa linea il carattere della città bassa ha importanti gradi di coerenza e continuità, diversamente da quanto accade sul fronte opposto. Già in passato l'area che si estende sotto il promontorio è stata letta come lo sviluppo di una unica passeggiata: un percorso che comincia dal Bastione di Saint Remy, dalla Passeggiata Coperta e dall'ex vivaio, e prosegue lungo il cammino panoramico di viale Regina Elena per arrivare ai Giardini Pubblici e alla Galleria Comunale (e da lì continuare ancora fino a risalire a Buoncammino). Un percorso con variazioni di quota modulate nella direzione nord-sud e che potrebbe essere rafforzato e integrato nel suo sviluppo e nelle sue articolazioni, intervenendo con opportuni sistemi di collegamento verticale con la città alta (in parte già realizzati tramite gli ascensori).

Il Fronte Orientale può dunque essere letto come un unico sistema complesso e articolato che offre importanti possibilità alla città, soprattutto se considerato come insieme organico, disegnato da un progetto unitario e coerente. E le sue potenzialità non sono da considerare solo alla scala del rapporto tra città alta e città bassa, ma a quella dell'intero sistema urbano: il lungo percorso si configura certo come grande cerniera verde - a vocazione pubblica - tra i due quartieri storici di Villanova e Castello, ma è anche un'importante asse di attraversamento nord-sud (tanto automobilistico che pedonale) che mette in comunicazione il fronte meridionale e le espansioni più settentrionali di Cagliari. Il disegno e il potenziamento della passeggiata deve per questo essere studiato nelle sue connessioni con i principali flussi e percorsi cittadini considerati nel loro insieme, favorendo mezzi e sistemi di percorrenza alternativi all'automobile.

Da questo punto di vista le osservazioni riguardanti le risalite vanno integrate in un progetto più generale che, a scala molto ampia, definisca i rapporti tra le parti storiche della città e le espansioni moderne. Gli scambi tra città alta e città bassa sono in quest'ottica un episodio particolare di un ripensamento strategico più generale. Le aree di studio da noi individuate sono quella del Bastione di Saitn Remy e della Passeggiata Coperta, con le loro relazioni dirette con la Piazza Costituzione, con l'area dell'ex vivaio e con il viale Regina Elena; le aree del parcheggio del Terrapieno con il sistema degli ascensori che approdano in Piazzetta Mundula.

### C.1 Bastione di Saint Remy e Passeggiata coperta

La passeggiata coperta Galleria Umberto I è un luogo rappresentativo della città, in quanto parte del complesso rinnovato del Bastione di Saint Remy, che, come è noto, ha riconfigurato i bastioni della Zecca e di Saint Remy in forma organica e monumentale tra il 1899 e il 1902. Gli interventi dell'inizio del XX secolo rovesciano il senso della figura della cortina muraria, trasformandola da fronte duro e inaccessibile in grandiosa scalinata pubblica, via di accesso principale e celebrativa alla quota della città alta.

L'interesse principale dello spazio della Passeggiata sta proprio in nel suo relazionarsi con il sistema delle scalinate e della spianata superiore e con quello dell'area dell'ex vivaio. È uno spazio monumentale, certo, ma dalla forte vocazione dinamica, non rappresentando in se stesso un approdo definitivo o un punto di partenza in senso assoluto. La storia della Passeggiata, che l'ha vista destinata a funzioni molto eterogenee, testimonia la sua versatilità ed è quindi possibile immaginare che possa ospitare anche in futuro funzioni di accoglienza dei visitatori e di illustrazione della storia e della realtà dei luoghi, come anche eventi puntuali e circoscritti nello spazio.



Riteniamo che la Passeggiata debba essere rafforzata in questi suoi caratteri urbani e come elemento di passaggio e transizione, anche potenziando la sua capacità di attrazione di flussi di visitatori e cittadini: di coloro che transitano per la Piazza Costituzione, come di coloro che risalgono il Bastione o si avviano lungo la passeggiata panoramica del viale Regina Elena. È dunque opportuno ipotizzare una sua maggiore integrazione con il sistema di percorsi e risalite ai suoi margini.

Importante è soprattutto la connessione con l'ascensore ad essa adiacente che potrebbe essere migliorata nel disegno rendendo l'infrastruttura più organica con il monumento e gli spazi circostanti. Una soluzione efficace in questo senso potrebbe essere quella di spostare l'ingresso all'ascensore all'interno della Passeggiata: tale soluzione garantirebbe da sola il coinvolgimento dello spazio coperto nei flussi di risalita.

### **C.2 Ex Vivaio**

Lo spazio dell'Ex Vivaio Comunale - ormai quasi completato nella sua recente riqualificazione - è uno spazio di grande importanza strategica per la sua particolare vocazione a raccogliere i flussi provenienti da Piazza Costituzione e da Piazza Marghinotti.

Un aspetto interessante dei giardini dell'ex vivaio è l'articolazione su più livelli: con il piano parallelo a Viale Regina Elena e il camminamento superiore, sottostante la cortina di Santa Caterina, che, svolgendosi a mezza costa, permette la visione ravvicinata della roccia e delle mura medievali, per poi raggiungere, verso nord, il piano superiore della copertura del parcheggio del Terrapieno. La variazione dei livelli introduce al tema più generale della risalita, che così potrebbe trovare un'alternativa alla risalita verticale diretta dell'ascensore in un percorso più articolato e disteso che potrebbe coinvolgere porzioni molto più estese della passeggiata panoramica. Risulterebbe così di grande interesse affiancare al percorso 'veloce', quello meccanizzato, un altro caratterizzato da tempi più lenti e contemplativi.

Un punto critico di quest'area è senz'altro la connessione tra i percorsi dell'ex-vivaio e la copertura del parcheggio del Terrapieno, oggi risolta con una scala ripida e stretta, inadeguata già nel presente e sicuramente in proiezione futura, anche considerando i flussi di visitatori previsti da una rigenerazione complessiva dell'area. Un'altra questione importante è la relazione tra l'area dell'ex-vivaio, con i suoi nuovi percorsi, e la passeggiata lungo il lato opposto del viale Regina Elena, sul margine alto del quartiere di Villanova. Se da una parte la passeggiata lungo il viale si sviluppa in continuità e con una sezione ampia, dall'altra, oltre le corsie stradali, il percorso è spesso interrotto e in alcuni punti la strada manca addirittura del marciapiede. Un ripensamento generale di tutto il sistema di percorsi dovrebbe preoccuparsi di rimediare a questi scompensi e potrebbe integrare i nuovi spazi acquisiti nell'area dell'ex -vivaio a quelli della Piazza Marghinotti, dello slargo che si distende subito al di sopra (il Terrapieno Enrico Endrich) e dell'ultimo tratto della via San Saturnino, costruendo e migliorando le vie di comunicazione tra questi diversi ambiti.

### **C.3 Parcheggio del Terrapieno**

Il parcheggio del Terrapieno, che ha portato alla trasformazione del volume contenuto nel Bastione del Viceré e alla rimodellazione di parte del suo profilo esterno, rappresenta oggi una delle aree più problematiche del sistema sopra descritto, risultando incompiuto e inadeguato nel disegno della superficie della sua copertura che al momento si configura come territorio semi-disabitato e di difficile accesso. La grande spianata invece gode di una posizione di pregio, aprendosi al panorama dell'intero versante orientale della città e offrendo la vista del

fronte di Castello che vi si affaccia.

E' urgente e possibile far evolvere anche questo sistema, attualmente poco efficiente dal punto di vista funzionale e del tutto indecoroso sotto il profilo urbano e paesaggistico, in un complesso di passeggiate e attrezzature ricreative, anche per sottrarlo quanto prima dallo stato attuale di semi-abbandono.

La riqualificazione della copertura del parcheggio non dovrebbe però limitarsi al solo disegno del suo piano di calpestio, ma prevedere l'integrazione di funzioni più articolate e l'incremento dei flussi di attraversamento e della sosta di cittadini e visitatori. Il problema principale di questo spazio è la sua separazione dal Viale Regina Elena, per via della differenza di quota, e la limitatezza dei suoi accessi: è dunque importante rimediare al suo isolamento e ciò potrebbe ottenersi con la collocazione sul piano di copertura di funzioni di uso continuativo - come per esempio impianti sportivi - i cui volumi di servizio potrebbero essere interrati a livello del parcheggio. È infatti importante che l'intervento sul piano della copertura del parcheggio non pregiudichi con nuovi volumi fuori misura i caratteri del luogo così importanti e sensibili per la figura della città.

Per migliorare la vivibilità dello spazio dei parcheggi e per garantire migliore permeabilità e comunicazione verticale tra il livello delle auto e quello della copertura, potrebbe essere efficace aprire in più punti la superficie della copertura, mettendola in comunicazione diretta con il piano sottostante e facilitando il passaggio degli utenti, come quello della luce e dell'aria. Considerando le condizioni climatiche della città sarebbe anche opportuno progettare un sistema di luoghi ombreggiati a complemento della passeggiata sul livello superiore, con strutture dall'impatto ridotto e di adeguata corrispondenza con i caratteri paesaggistici del luogo: un sistema che potrebbe essere costituito da allestimenti rimovibili, apribili solo in certi momenti, e da attrezzature minime.

#### **C.4 Gli Ascensori tra Piazzetta Mundula e Viale Regina Elena**

Ai margini settentrionali della spianata che fa da copertura del parcheggio si attesta il sistema degli ascensori che portano dal Viale Regina Elena alla Piazzetta Mundula, alla quota di Piazza Palazzo. La posizione degli impianti esistenti sembra assecondare un'esigenza reale del luogo dato che sono frequentati con regolarità e accolgono principalmente gli utenti del parcheggio e i cittadini provenienti da Villanova. Al contempo il sistema presenta diverse problematiche, fattori di criticità molto evidenti sia dal punto di vista del disegno e della cura dei manufatti, sia da quello funzionale e dei percorsi.

Un primo problema è la scarsa percepibilità e praticabilità dal Viale Regina Elena: l'ingresso all'ascensore è dissimulato nel fronte del bastione e costretto in uno spazio ridotto, corrispondente nelle misure quasi solo alla superficie di apertura della porta dell'ascensore stesso. L'area è inoltre praticamente priva di marciapiede e la connessione con l'altro lato del viale, quello panoramico verso Villanova, non è certo ottimale e deve essere ampliata e migliorata. Pur rispettando il tracciato del bastione, si potrebbe modificare ed ampliare l'area di approdo dell'ascensore nella parte interna della linea delle mura, ricavando una sorta di patio a cielo aperto che non interrompa la continuità percettiva della cortina del bastione. L'ingresso potrebbe avvenire, come ora, dalla apertura già esistente sul fronte sul viale.

Un'altra questione importante è quella dell'isolamento del tratto di strada che connette i due ascensori alla quota del terrapieno: si tratta di un percorso che non ha nessuno sbocco diretto verso il viale se non attraverso gli ascensori: al momento di un loro guasto isola gli utenti impedendogli di raggiungere tanto la quota alta

di piazzetta Mundula, quanto quella bassa del viale Regina Elena. Crediamo pertanto che sia importante ridisegnare i sistemi di percorrenza a servizio degli ascensori e studiare una loro integrazione con la passeggiata descritta nei punti precedenti. Al percorso meccanizzato si dovrebbe cercare di affiancare uno fisico sempre accessibile, che possa costituire una valida alternativa in caso di guasto o manutenzione delle macchine. In particolare, verso il Viale, si potrebbe pensare di progettare una rampa di collegamento del piano stradale con il livello del terrapieno: tale sistemazione dovrebbe tenere conto del profilo del bastione e andrebbe realizzata con grande cura e sensibilità all'interno del suo perimetro, negli spazi interstiziali disponibili.

La posizione e il disegno dell'ascensore alto sono da riconsiderare. Il prospetto orientale di Castello non possiede quei caratteri di continuità e monumentalità del versante occidentale dove i bastioni rinascimentali costruiscono una cortina continua che fa da basamento grandioso alle case del quartiere ai suoi monumenti: verso est la cortina muraria è molto frammentaria e per lunghi tratti emergono la roccia originaria e la vegetazione. Le case non appaiono contenute dallo strapiombo, ma si innalzano in continuità con la parete verticale o aggettano su di essa appoggiandosi a elementi a mensola o a contrafforti: e questo accade sia con le case comuni, sia con i monumenti come il Duomo e la Torre di Santa Lucia. Su uno sfondo così eterogeneo l'inserimento degli ascensori può essere considerato senza i vincoli assoluti che imporrebbe la sovrapposizione sui bastioni occidentali: ciò però non deve portare a trascurare i caratteri del paesaggio e la sua figura consolidata. Si prospettano dunque due alternative: da una parte mantenere l'ascensore come elemento staccato e sovrapposto alla parete verticale, confermando l'approdo su Piazzetta Mundula, ridisegnanone però le forme per renderle compatibili con il paesaggio su cui si insediano; dall'altra si potrebbe studiare un intervento più strutturato che prevedesse l'inserimento dell'ascensore all'interno della roccia. In quest'ultimo caso si dovrebbe studiare un accesso verso il basso ad un livello inferiore a quello di imposta delle mura e, verso l'alto, l'opportunità di integrare la risalita in volume che completasse il non finito di Palazzo Viceregio, nell'area dell'ex Palazzo San Placido, e quindi portasse ad un ripensamento e ridisegno della piazzetta Mundula per intero.

### **C.5 Viale Regina Elena e Giardini Pubblici**

Il tratto settentrionale del Viale Regina Elena, dall'altezza degli edifici dell'Unione Sarda, fino all'ingresso dei Giardini Pubblici, può essere valorizzato e potenziato in alcuni punti. Tutto il fronte occidentale del percorso, oggi privo per lunghi tratti di marciapiede ed occupato dai parcheggi, andrebbe migliorato e reso agibile. Lungo questo tratto si trovano la scuola Attilio Mereu e gli spazi ex Dopolavoro dei dipendenti comunali. La scuola è un progetto di Ubaldo Badas ed è uno degli esempi migliori del primo razionalismo in Sardegna: più volte rimaneggiata e ampliata, abbandonata dal 1999, sarà presto restaurata e riaperta con la sua funzione originaria. L'ingresso alla scuola si trova dove il viale rigira per salire alla Porta Altamira, si potrebbe dunque immaginare di intervenire ai margini inferiori dell'area del futuro asilo, tenendo conto delle variazioni di quota che separano il piano della scuola da quello della strada.

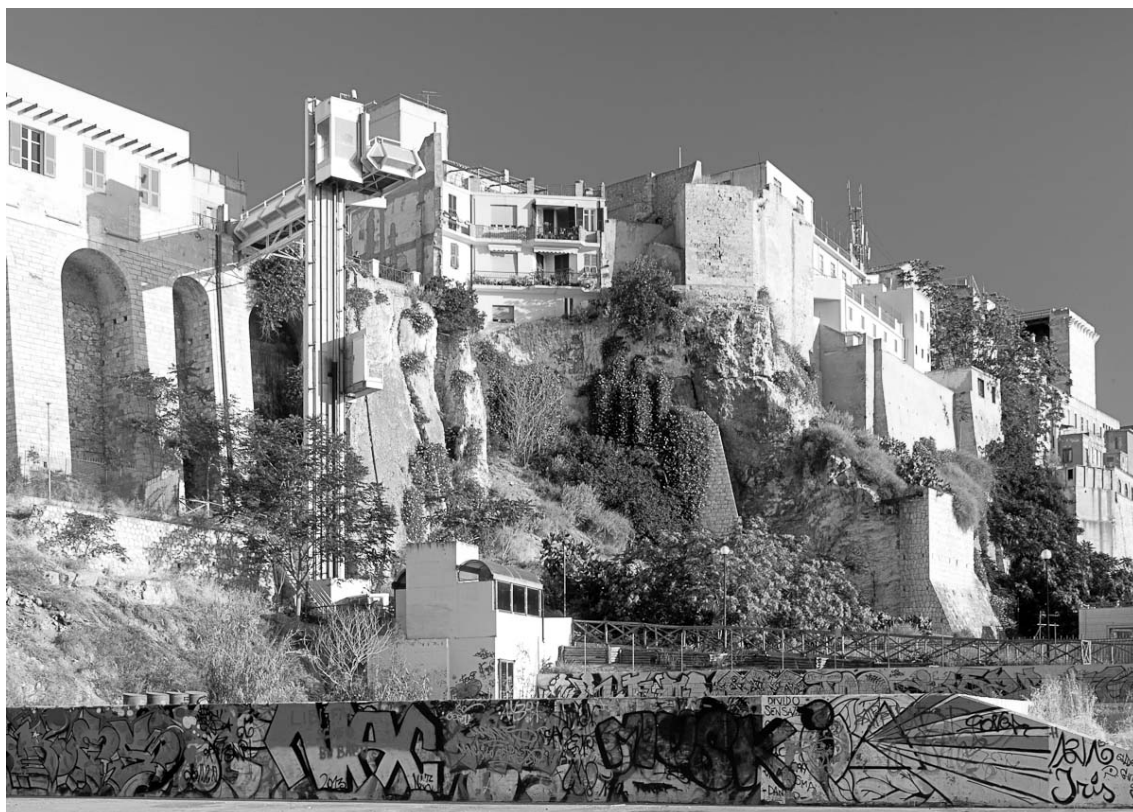
Gli spazi dell'ex Dopolavoro, di proprietà comunale e liberi dopo la chiusura del locale Charanga, occupano un'area ampia, disposta a cerniera tra i due livelli del viale Regina Elena e la rampa di ingresso all'asilo Mereu. Una minima porzione dell'area è costruita, mentre per la gran parte ospita giardini e campi sportivi di ridotte dimensioni: un ridisegno di questi spazi e una loro effettiva apertura alla passeggiata del viale sarebbe opportuno e auspicabile. In questo modo si potrebbe anche studiare un attraversamento più diretto in senso



verticale, facilitando e migliorando il percorso di risalita verso la Torre di San Pancrazio e la Cittadella dei Musei. Parte dell'area potrebbe anche essere predisposta a parcheggio, di modo da liberare, anche solo parzialmente, lo spazio subito antistante l'ingresso dei Giardini, oggi ingombro di veicoli in sosta.

Chiudono il percorso l'ingresso ai Giardini pubblici e la rotonda per il traffico che gli sta di fronte. Questo spazio è pure di grande interesse ed offre molti spunti e suggestioni essendo il nodo di diversi percorsi cittadini, sia pedonali che automobilistici. Un tema è proprio quello dell'approdo pedonale ai Giardini, che andrebbe migliorato come detto sopra. Un'altro è quello del collegamento con il quartiere di Villanova, attraverso la via San Saturnino: oggi è affidato a scalinate in parte nascoste dalla vegetazione e dalle differenze di quota: sarebbe auspicabile una razionalizzazione e un trattamento più consono dei percorsi, che, oltretutto, potrebbero essere disegnati in continuità con quelli di nuova risalita immaginati nell'area dell'ex Dopolavoro.

*Le stratificazioni del fronte orientale: risalite meccanizzate, rocca e città alta (G.M., 2013).*





## TEMA 1

### OSPEDALE CIVILE - BASTIONE SANTA CROCE

Il problema delle relazioni fisiche tra il quartiere di Castello e quello di Stampace, e con esso la costruzione di una città razionalmente configurata nelle sue parti, ha segnato la storia di questo luogo per più di tre secoli. In sintesi, le fasi di questa vicenda possono essere indicate in alcuni importanti progetti e realizzazioni: la costruzione delle fortificazioni sul versante occidentale della collina di Castello, il bastione di Santa croce e le relative opere al contorno e terrapieni; il primo tentativo, nel 1790, di rafforzamento del sistema Castello-Stampace con il “Nuovo Stradone”, o Cammino Nuovo; il collegamento tra l’Ospedale Civile, progettato nel 1844 da Gaetano Cima, e la via dei Genovesi a Castello, progetto indicato come uno degli elementi determinanti del Piano Regolatore disegnato dallo stesso Cima nel 1861, solo parzialmente realizzato e che ha costruito, con la grande opera del Bastione San Remy, una delle nuove porte della città alta, gli ingressi moderni che avrebbero dovuto cambiare definitivamente il ruolo urbano del Castello; infine, i progetti novecenteschi, perlopiù interessati all’aspetto infrastrutturale e viabilistico, che sulla base di radicali modificazioni del tessuto urbano e del significato dei singoli elementi architettonici, hanno reso questa parte di città problematica e marginale. Così, in quest’area si sono raffigurate ipotesi di città intorno alle quali, almeno dalla fine del settecento, erano poste le aspirazioni di una modernità che non si è mai compiuta, si è interrotta, lasciando sul campo elementi di grande intensità urbana, ma sempre comunque incompiuti. Una parte di città fortemente problematica che si oppone continuamente alla sua modificazione razionale, laddove questa percorre incerte soluzioni che manifestano l’incapacità di cogliere il significato reale del luogo e dei suoi elementi. In questo senso questa è un’area che rappresenta, anche metaforicamente, la dimensione contemporanea della città.

Innanzitutto, per non generare ambiguità interpretative, è necessario affermare che non esiste una cesura netta tra quella che chiamiamo città antica e la città moderna e contemporanea, nel senso che elementi dell’una e dell’altra si possono riconoscere sia come anticipazione sia come continuazione dei processi urbani. Forse, e questo sposta l’attenzione sui contenuti metodologici e culturali che il progetto cercherà di formulare e sostenere, se l’aspirazione alla regolarità della struttura urbana, il suo progetto razionale, ha comunque sempre a che fare, nella città antica, con la costruzione di luoghi simbolici, al contrario possiamo riconoscere nella città moderna e contemporanea, nelle regole di costruzione della città, il dominio dell’applicazione di standard e modelli tesi al predominio di una razionalità astratta e generale, che rappresentano anche una condizione ideologica nuova.

Il riferimento alla città neoclassica o, per estensione, alla città antica, non è inteso come un nostalgico sguardo verso un luogo formalmente definito dalla dimensione e dalla costruzione di un linguaggio condiviso e relativamente unitario, ma come matrice di una più complessa interazione tra passato e futuro, tra figure urbane consolidate e ipotesi di radicali rinnovamenti ideali, che si costruisce solo parzialmente in opposizione con il contesto e che indica nella città esistente alcuni luoghi intorno al quale definire nuove polarità, interventi precisi che hanno a che fare anche simbolicamente con un cambiamento delle città.

Oggi, forse, dobbiamo fare questa operazione nelle nostre città, anche perché sembra poco significativo, o inefficace, opporre un progetto radicalmente sostitutivo, integralmente nuovo, che ragiona in termini di tabula



rasa.

L'ipotesi progettuale individua, in via preliminare, tre elementi urbani particolarmente significativi e problematici, e li trasforma in potenziali strumenti per la messa in forma della città contemporanea: il terrapieno di cammino nuovo, l'ospedale civile del Cima e il fosso di San Guglielmo.

Tre elementi che rappresentano anche il significato metodologico della proposta. Il problema della trasformazione, della riconnessione tra la città alta e la città bassa, non può essere risolto, infatti, con elementi puntuali, come recentemente è stato fatto. Quest'area, come emerge anche dalla sua storia – è stata letta nella sua complessa struttura storica, ambientale e di relazioni, in maniera unitaria e globale. Il progetto del Cima, ad esempio, cercava di definire un'idea di città che rappresentasse la città nuova, un nuovo paradigma urbano, e per fare ciò aveva pensato un progetto capace di favorire relazioni urbane più ampie e mettere a sistema i singoli monumenti e il loro significato oltre la funzione.

Recentemente, invece, una serie di interventi parziali non hanno considerato questa condizione complessiva della città, ed hanno lasciato sul campo frammenti. La sistemazione di cammino nuovo a parcheggio a raso, ad esempio, ma anche l'ipotesi di un parcheggio sotterraneo nello stesso luogo; gli interventi di adeguamento e ampliamento delle strutture universitarie nella Fossa di San Guglielmo; oppure, il progetto della viabilità che ha visto quest'area particolarmente coinvolta, già dalla seconda metà dell'Ottocento e che è stata la causa di demolizioni molto importanti nel quartiere di Stampace.

Sono progetti, questi, che hanno valutato sempre un solo punto di vista, un solo momento della complessa struttura urbana, e per questo sono stati incapaci di costruire un'immagine urbana di qualità. La stessa questione delle risalite, che oggi viene posta come strumento rilevante per le politiche di riconversione urbane della città storica, non può essere un problema esclusivamente legato al tema funzionale.

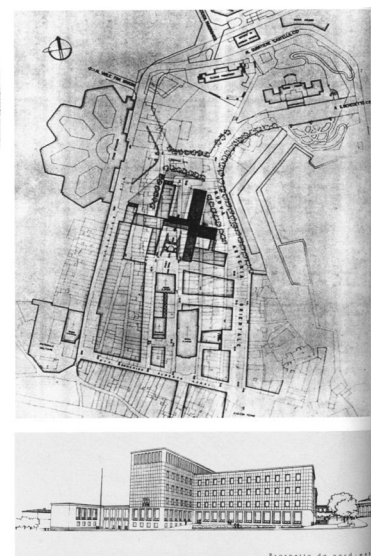
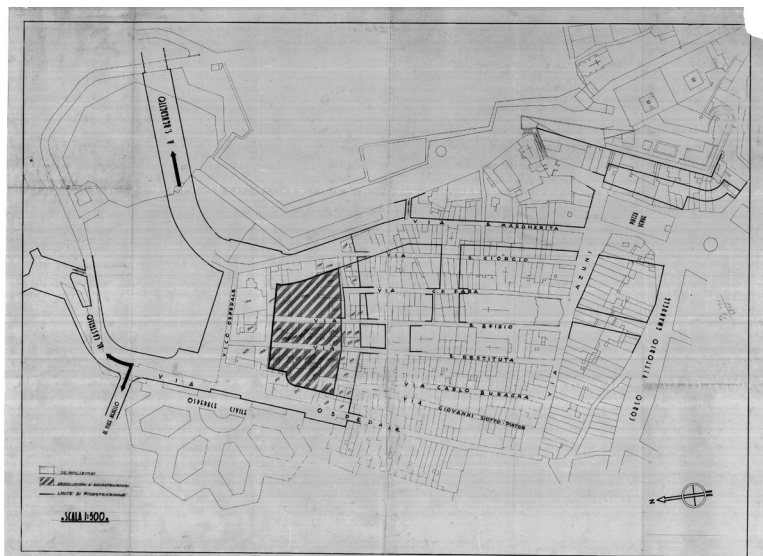
Queste considerazioni sono alla base dell'idea progettuale che dovrà, al contrario, all'interno di una risposta funzionale adeguata, riprendere i fili del progetto di una città interrotta, «rappresentare simbolicamente» una società rinnovata nella sua struttura.

Tra le varie ipotesi, ad esempio, la ricostruzione della “piazza-terrazzo” di fronte all'Ospedale Civile, che costituiva uno di spazio pubblico che si confrontava con i luoghi delle antiche fortificazioni, anche in termini dimensionali – d'altronde l'edificio del Cima, una grande attrezzatura urbana, è un manufatto che si confronta con la dimensione delle fortificazioni e che guardava all'esperienza della città europea, nella costruzione di una nuova e rinnovata immagine urbana.

Riprendere questo nodo urbano, coincidente con la via San Giorgio, per fornire una risposta alternativa ma anche eventualmente integrativa, e non necessariamente sostitutiva, al parcheggio ubicato nel terrapieno, potrebbe offrire una soluzione anche meno problematica rispetto alla costruzione del parcheggio sotto il bastione. Ma oltre alla risposta funzionale questo progetto propone altro. La via San Giorgio, infatti, è generata dalle macerie del quartiere demolito – si potrebbero trovare interessanti frammenti, occasione per ricostituire o ricomporre gli stessi, con nuovi significati, in un gioco della memoria del luogo - e il nuovo manufatto, il “nuovo terrazzo”, potrebbe definire la testata di un sistema che fa capo all'Ospedale Civile, il quale, cessata la sua attività di nosocomio, dovrebbe ospitare le funzioni dell'università oggi collocate all'interno della Fossa di San Guglielmo. Ecco che il progetto, attraverso un'azione unitaria, potrebbe risolvere diversi problemi: liberare la Fossa di San Guglielmo da edifici ed impianti obsoleti e di scarso o nullo valore architettonico, mantenendo solo l'edificio metafisico della Clinica Aresu e restituendo così l'immagine di un parco urbano; evitare di intervenire

pesantemente sulla struttura delle fortificazioni; ricostruire, con il terrazzo dell'ospedale, un nodo urbano di grande qualità che assume funzioni infrastrutturali rilevanti, come quelle del parcheggio interrato. L'idea, allora, di una contrapposizione tra una "città murata", che dovrebbe rappresentare le qualità della città del passato, e una città opposta ad essa, ovvero l'immagine della città contemporanea, si indebolisce molto: ritroviamo, con il progetto, quella continuità che è l'elemento del corpus urbano, della dinamica urbana, tra la forma fisica e quella simbolica, tra l'idea di progresso e la necessaria modificazione della città.

*Immagini del versante occidentale di Castello intorno alla metà dell'Ottocento.  
In basso: progetti di ridisegno della via San Giorgio negli anni '30.*





## TEMA 2

### SANTA CHIARA - TORRE DELL'ELEFANTE

Un'area importante per il sistema delle relazioni città alta e città bassa è quella che comprende la Piazza Yenne, l'ex convento di Santa Chiara e la Torre dell'Elefante. Lo è per la posizione: intercetta, dal basso, luoghi di convergenza di cittadini e visitatori come Piazza Yenne, Corso Vittorio Emanuele, via Manno e il Largo Carlo Felice ed è meta privilegiata per chi arriva dal Porto proprio attraverso il Largo; alla quota di Castello, inoltre, offre l'approdo a punti strategici come la porta sotto la Torre dell'Elefante - che immette nel cuore del quartiere - o la via Università e la spianata panoramica del Bastione del Balice, scenari fra i più suggestivi ed emblematici della città.

Le relazioni, reali e potenziali, che legano i luoghi compresi nell'area sono di grande interesse: si tratta di spazi ed edifici che possono essere ripensati in stretta connessione, in modo da costruire un percorso riconoscibile che rafforzi ed esalti la relazione tra Castello e il resto della città.

Una prima via di risalita è oggi parzialmente configurata con il percorso che comprende le scalette di Santa Chiara e l'ascensore recentemente collocato all'imbocco di queste: il visitatore può dunque raggiungere con mezzi meccanici la quota bassa sotto il Terrapieno del Cardona, dovendo poi però affrontare la ripida risalita fino alla torre e oltre.

L'area dell'ex convento di Santa Chiara è forse il luogo più problematico nel presente e quello più ricco di possibilità per il futuro: il suo stato attuale contrasta fortemente con la sua storia e con il ruolo che invece ha giocato in passato nella definizione di questa parte della città. Risalente al XIII secolo, ha storicamente costituito una forte presenza sia come fulcro delle relazioni sociali ed economiche, sia come centralità attorno alla quale nel tempo si è formato il tessuto edilizio. La chiesa di Santa Chiara si aggiunse nel XVII secolo al primitivo nucleo conventuale, sostituendosi alla prima cappella preesistente. Ancora oggi mantiene quasi inalterata la sua consistenza materiale e formale, a differenza dell'ex monastero, che si presenta come spazio vuoto, delimitato da residue porzioni dei muri perimetrali portanti, che solo in minima parte lasciano intuire la consistenza spaziale dell'antico complesso. La demolizione dei diversi corpi di fabbrica, resasi necessaria dopo i bombardamenti del '43, e gli interventi finalizzati alla creazione di un mercato civico, realizzati alla fine degli anni '50, hanno cancellato i volumi del complesso monastico e restituito poche tracce delle fondazioni e di alcune pavimentazioni originali emerse a seguito dei recenti interventi di consolidamento architettonico e di scavo archeologico. La scarsa presenza definita dal grande vuoto e dai lacerti murari del complesso monastico, generano un'immagine appena percepibile da chi percorre la salita verso Castello, ma pienamente visibile una volta arrivati alla quota basamentale del Bastione di Santa Croce. Questo luogo attende interventi di risanamento, la ricostruzione di una sua immagine e la riconversione o il potenziamento delle funzioni attuali. **Il complesso costituito dall'area del convento e dalla chiesa di Santa Chiara - oggi utilizzata per attività culturali - potrebbe essere generatore di una nuova condizione urbana e costituire un importante nodo funzionale intermedio, preludio dell'ingresso a Castello, nonché incorporare una porzione del percorso pubblico di risalita.** Ciò potrebbe facilitare la ridefinizione progettuale dei dispositivi di risalita meccanizzata - ascensore e servoscale - che necessitano di una riconfigurazione coerente con i valori storici e architettonici delle



preesistenze.

Alla quota intermedia, corrispondente all'imbocco della salita del tratto meridionale di via Cammino Nuovo, in prossimità dell'uscita dall'ascensore, si sviluppa il percorso verso la Torre dell'Elefante. L'area oggi occupata dal circolo bocciofilo offre una vista suggestiva di Stampace e del resto della città e potrebbe essere resa accessibile – anche parzialmente - e risistemata, mettendo così a disposizione della città uno dei tratti più panoramici di questo percorso. L'approdo ultimo è la via Università, con la possibilità di entrare in Castello attraverso la Torre dell'Elefante o di dirigersi verso l'ex Teatro Civico e il Bastione di Saint Remy. Alcuni locali subito adiacenti alla Torre, di proprietà comunale, potrebbero essere allestiti come luogo di accoglienza del visitatore e fare da introduzione al quartiere. All'imbocco della via Università, il palazzo del Rettorato e la spianata del Bastione del Balice sono un fuoco monumentale di grande rilevanza che potrebbe essere connesso al percorso descritto, con la liberazione del bastione dalle auto e la sua apertura al pubblico.

*La risalita da piazza Yenne verso il bastione di Santa Croce.  
La Chiesa di Santa Chiara. (G.M., 2013).*







*Il fronte occidentale (vista aerea).*

*La Torre dell'Elefante e la via Cammino Nuovo (G.M., 2013)*





## TEMA 3

### BALICE - PORTA DEI LEONI

Città-muro vs città murata.

Il versante sud ovest della rocca di castello, quel settore delle mura che si estende dal sistema tra l'antico complesso monastico di Santa Chiara, la risalita di via Cammino nuovo e la torre dell'Elefante passando per le terrazze del Balice e dei Palazzi Universitari fino all'altra porta, quella dei Leoni, e il vuoto urbano che da qui ricollega la via Mazzini e la Via Manno fino a Piazza Martiri, oltre che rappresentare l'affaccio più diretto della città alta verso sud, quello che si mostra al porto e al mare con maggiore evidenza svelando la discontinuità fisica tra i quartieri bassi e la città fortificata, è anche quello dove le due città cercano di rientrare in stretto contatto attraverso il possente diaframma murario delle fortificazioni. Quel critico margine slabrato, disteso, laddove non totalmente destrutturato, che altrove ha reso distanti il Castello e il resto della città, anche storica, e ospitato mal risolti viali, giardini, gallerie e fosse, fino alle contemporanee terre residuali incolte e ai terrapieni di parcheggi, qui mostra una evidente soluzione di continuità, nella quale i tessuti dei quartieri bassi di Stampace e Marina, progressivamente si elevano fin quasi a toccare le prime case di castello, costruendo una forma urbana storicizzata intermedia, una "città-muro". Il sistema murario fortificato qui è muro di cinta e di protezione, ma è anche contenimento e luogo di sostruzione dei tessuti a valle, luogo costantemente attraversato, ma anche vissuto, elemento pubblico, ma spesso privato, esterno e, in larga misura, anche interno. Il muro e la città diventano sistemi continui, fusi, intrecciati che neppure i progetti delle neofortificazioni bastionate tra ottocento e novecento, nell'intento di riproporre la drammatica contrapposizione militare tra città alta e quartieri extra muros, sono riusciti ad alterare completamente.

Il tema dell'ingresso nascosto

In tale ottica, il tema della risalita sud occidentale alla rocca di castello è soprattutto un tema urbano nel senso della profonda fusione tra i percorsi provenienti dall'interno dei quartieri e le risalite puntuali, improvvise e inaspettate verso la città alta: la città e la sua struttura, accompagnano la risalita, che da elemento funzionale diventa luogo, o approdo di una successione di luoghi che le conferiscono un senso più ampio, quasi didascalico e di orientamento. Tuttavia gli accessi alla città fortificata su questo versante appaiono quasi inaspettati e nascosti: la via Cammino Nuovo sbatte contro i muri della stecca edilizia universitaria per poi dimessamente approdare alla Torre dell'Elefante, la via Manno vede le mura adiacenti solo attraverso la casuale assenza di un tassello urbano e si collega alla Porta dei Leoni attraverso un percorso a doppia s che aggira lo sperone bastionato che cela quello che è uno degli accessi decisivi al quartiere alto. Infine, il percorso "minore" e ancora nascosto della via Spano, che compreso tra le mura e i retri della più commerciale via Manno, sale verso la porta dei Leoni in un progressivo e intimo "interno urbano" che non ha un inizio e una fine. Il tema dell'ingresso da scoprire, perfettamente iscrivibile all'interno della cultura urbana mediterranea delle "città con porto" (Matvejević, 2006), appare oggi una interessante chiave di lettura del tema dell'accessibilità al castello in senso più ampio rispetto alla, seppur annosa e sentita, questione della accessibilità fisica facilitata ai quartieri storici.



Città stratigrafica.

Ma ancora più interessante appare, in questo versante della rocca, l'aspetto "multilayered" della città storica, quella momentanea deviazione dell'immagine arcigna e murata del resto del Castello, data dalla sovrapposizione di diverse città, o diverse fasi di essa, che convivono nella contemporaneità proiettando una delle immagini più interessanti della Cagliari storica. La Cagliari del Cima, che nel ridisegno della Cagliari pisana e dei Bastioni settecenteschi, apre la città alta ai quartieri bassi, trasformando i baluardi della Leona, compresa l'antica porta dell'Aquila, ora dei Leoni, e unificandoli in un unico complesso ancora bastionato di Saint Remy, praticamente saldato al complesso Universitario e di Palazzo Boyd, dialoga con il contesto frammentario postbellico, che vede importanti brecce nell'altrimenti continua cortina delle case addossate alle mura. Questo in un contesto nel quale la città storica si è progressivamente riappropriata del suo rapporto con i lungomari, ha riscoperto un'anima commerciale e di socializzazione di alcune arterie nobili dei quartieri storici, ha visto un progressivo sviluppo, anche se mai compiuto, della sua accessibilità e percorribilità. Una città che mostra, complice l'articolata morfologia che la sostiene, anche se non del tutto, i suoi strati e le sue sovrapposizioni storiche: il Balice e la Porta Castello, si configurano come strato intermedio e intercalare posto tra dimensioni della città storica differenti che accolgono le più profonde modificazioni e diversificazioni d'uso indotte dalla contemporaneità.

La città ipogea

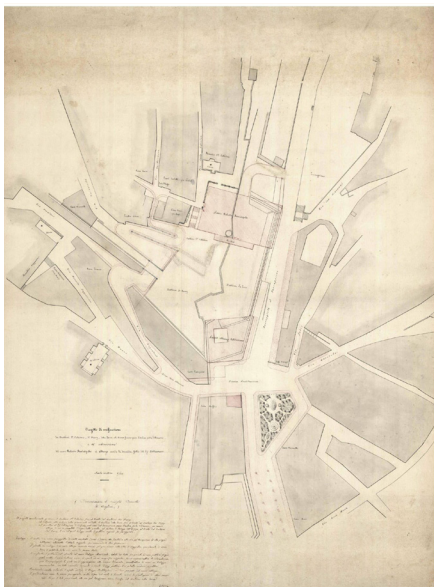
Infine è proprio il substrato di appoggio della rocca e dei suoi bastioni, il suolo profondo, su cui fonda la città alta e a cui si appoggia, spesso sostenendolo, la città più bassa, lo strato di riempimento che si trova tra questo suolo e il piano emerso della città storica, che rappresenta un luogo di grande complessità, ancora non del tutto esplorato e conosciuto, ma che offre grandi potenzialità in termini di ripensamento progettuale contemporaneo della città storica e delle sue connessioni di quota. Qui, infatti, si trovano le grandi cisterne d'acqua che per secoli hanno consentito ai castellani di vivere nella rocca, qui si trova la rete di camminamenti e rifugi ipogei che nelle diverse epoche storiche hanno accompagnato la vita della città costituendo quasi un'immagine duale dei tessuti di superficie; qui si trovano probabilmente alcune delle risposte possibili ai temi della mobilità e della connessione fra città alta e città bassa.

I vuoti urbani e gli spazi interstiziali

L'ambito di lavoro compreso fra la via Università e la via Manno, è interessato da un salto di quota importante che si riduce, quasi annullandosi in prossimità della porta del Leone. Lungo il suo sviluppo le mura storiche e i bastioni ne costituiscono l'asse portante, la direttrice planimetrica e l'orizzonte alto e quasi irraggiungibile. In alto le terrazze del Balice da un lato e del Bastione San Remy dall'altro si configurano come spazi pubblici di straordinario valore ma mai intermente compiuti nel loro potenziale urbano, in basso lo spazio intermedio che si genera ai piedi delle mura si trasforma in un percorso ascensionale e quasi simbolicamente di conoscenza della città a partire dalle sue fondazioni.

Lungo la via Manno (nella parte bassa verso la piazza Yenne, e nella parte alta in prossimità di piazza Martiri) e la via Mazzini (a lato della porta del Leone), alcuni vuoti urbani di piccole dimensione originatisi in seguito ai bombardamenti del 1943, diventano gli ambiti critici in cui verificare la capacità del progetto nel dare risposte puntuali ma con valore urbano senza sottrarsi alla necessaria dialettica tra le stratificazioni storiche del contesto e l'architettura contemporanea.

*Carta delle modificazioni intorno ai bastioni di St. Remy  
Immagini della via Mazzini e della via Spano "a piè di mura" (G.M., 2013)*





## TEMA 4

### IL FRONTE ORIENTALE

Il “Fronte Orientale” si configura come una grande cerniera verde, a vocazione pubblica, secondo la sua connotazione storica, tra i due quartieri storici di Villanova e Castello, ma si pone anche come importante asse di attraversamento nord-sud, automobilistico e pedonale, che mette in comunicazione il fronte meridionale e le espansioni più settentrionali di Cagliari.

Si tratta di un percorso caratterizzato da una pluralità di episodi che attraversano la storia del Novecento senza soluzione di continuità, ma che dimostrano di non essere custodi di una visione d’insieme, capace di dare al tutto l’immagine di unità. La passeggiata coperta, l’area dell’ex-vivaio comunale, i nuovi parcheggi coperti, il macrocontenitore dell’Unione Sarda, la parzialità puntuale dei villini novecenteschi, la scuola all’aperto del Badas, l’ex-dopolavoro e i giardini pubblici, sono parti di un contesto in cui manca un elemento ordinatore che guardi la ricchezza del paesaggio urbano lungo le mura, senza dimenticare la propensione di questo spazio ad essere “attraversato”, veduto (dall’alto) e dal quale è possibile, a sua volta, “vedere”.

L’area del “Fronte Orientale” custodisce in sé le potenzialità per ridefinire un tessuto organico di nuove relazioni: orizzontali, verticali, longitudinali e trasversali. Le possibilità di scambio tra diverse modalità di spostamento arricchiscono il potenziale relazionale dell’area e del tema e ne sottolineano il ruolo strategico per la riduzione del carico veicolare nei quartieri storici e la prospettiva di una mobilità più sostenibile.

Al tema dell’alto e del basso, inteso come ricucitura tra il quartiere di Castello e quello di Villanova, si sovrappone dunque a quello del longitudinale, che conduce dal Bastione di Saint Remy al sistema di collegamenti verticali che conducono alla piazzetta Mundula, e del trasversale inteso come connessione tra il nuovo sistema e la passeggiata del Terrapieno. Si tratta di temi che, nella loro ridefinizione, si lasciano guidare dalle pregevoli qualità del paesaggio urbano ponendosi come obiettivo la costruzione di una continuità spaziale là dove le autonomie di progetto hanno tranciato qualsiasi rapporto con la storia.

I temi dunque si susseguono con fragili gradi di relazione: la Passeggiata Coperta - “Lo spazio occultato”, l’ex vivaio comunale - “Il giardino progettato” e il parcheggio del Terrapieno - “Il nuovo suolo”, sono “attraversati”, attualmente, fino alla parte dell’ex vivaio comunale, da un percorso a mezza costa, a carattere lento e contemplativo, che permette di fiancheggiare il sistema di fortificazioni esistenti e di porsi come potenziale cucitura di un puzzle di elementi puntuali. Viceversa, maggiori criticità si evidenziano nella giustapposizione trasversale degli stessi, sia tra la sistemazione dell’ex-vivaio, oggi quasi completato nella sua recente qualificazione, e la parete verticale del parcheggio, che tra il volume che contiene i nuovi parcheggi di viale Regina Elena e quello dell’Unione Sarda. In entrambi i casi il progetto diventa l’occasione per mettere efficacemente in relazione i due distinti livelli e contemporaneamente risolvere il collegamento con il solaio di copertura del parcheggio e i piani sottostanti. In questi termini la riqualificazione della superficie del parcheggio può diventare il luogo in cui convergono l’aspetto funzionale e il disegno complessivo d’insieme e in cui l’intermodalità diventa parte integrante di un nuovo sistema di relazioni e funzioni compatibili con il ruolo urbano e il valore paesaggistico del contesto.

La variazione di quota tra la città alta e la città bassa, induce ad un’attenta riflessione sugli attuali sistemi



di risalita meccanica: il primo, localizzato all'altezza della passeggiata coperta, conduce al bastione di Santa Caterina; il secondo si trova all'altezza del parcheggio multipiano e, attraverso alcune interruzioni, conduce direttamente alla piazzetta Mundula nel cuore del quartiere di Castello. L'esplorazione progettuale può rappresentare una valida possibilità di mettere in discussione i sistemi di risalita attualmente esistenti, nella consapevolezza di poter offrire una efficace alternativa, capace di coniugare il rapporto tra nuovo ed antico e le esigenze del vivere contemporaneo.

*La risalita meccanizzata verso piazza Mundula. (G.M., 2013)*





*Immagini del fronte orientale. (G.M., 2013)*





## TEMA 5

### ANFITEATRO ROMANO - CASTELLO

Le aree dell'Anfiteatro, dell'Orto botanico e dell'Ospedale Civile insieme occupano una superficie di undici ettari. Una parte di città, che per estensione è paragonabile all'intero quartiere di Castello è, come questo, separato dalla città da un perimetro murario. Nel Castello medievale alla sera un suono di corno annunciava l'ora di uscita dei non residenti (su sonu 'e corru), oggi le tre aree sono accessibili solo separatamente e ad orari prestabiliti. Per coprire la distanza di soli duecentocinquanta metri che separa il viale Fra Ignazio dalla via Ospedale è necessario un lungo aggiramento, con forti dislivelli, lungo un chilometro, lungo il quale chi lo percorre non incontra che una sequenza incoerente di spazi urbani irrisolti in cui è il traffico automobilistico piuttosto che la qualità della città ad essere protagonista.

Apparirebbe dunque necessario porre, anche in questo caso, il tema dell'accessibilità come se ciò potesse costituire, di per sé, un valore aggiunto. Eppure, questa condizione di alterità di questo comparto rispetto alla città ha in un certo senso preservato le qualità dei luoghi che lo compongono. Il valore architettonico e documentale dell'Anfiteatro romano, dell'Orto botanico e dell'Ospedale costruito da Gaetano Cima come insieme vale più della loro somma.

Le potenzialità immanenti nella costruzione di un sistema di relazioni urbane che valorizzi i manufatti storici e di riflesso l'ambito più ampio sono ancora distanti dall'emersione. Ragionare sulla città storica (sia essa confinata all'interno del perimetro murario piuttosto che no) comporta un'assunzione di responsabilità: l'aprire, il raggiungere, il risalire, l'occupare e infine l'abitare i luoghi che non venga accompagnato da un rilancio del loro significato nel contesto della città semplicemente non serve né alla città stessa né all'uomo. Ciò che occorre è costruire sistemi, non necessariamente estensivi o completi, di luoghi che siano tenuti insieme da una narrazione e da un invito a conoscerli e farne parte.

Questo lavoro comincia dal riscoprire con ordine e metodo ogni traccia, dal riportare ogni frammento nella sua giusta posizione, in modo che si colga il senso della forma complessiva: ciò è il lavoro dell'archeologo prima che dell'architetto. Da quel mestiere occorrerà mutuare gli strumenti per costruire "mappe e strati" piuttosto che "planimetrie e sezioni", predisponendosi più alla scoperta che all'invenzione. Con tale animus non sorprenderà se più che alla definizione di un'immagine nuova e risolutiva si dovesse ottenere una forma parziale come una città-anfora composta di cocci che, tenuti insieme dalla colla dei percorsi urbani, ritrova una parte della sua originaria figura. Per questa ragione all'inizio del lavoro si possono solo ipotizzare i tratti generali di questo lavoro e alcuni elementi che ne faranno parte: l'area archeologica dell'arena romana in bilico tra il suo valore testimoniale e il suo essere risorsa d'uso comune, il monumentale Ospedale i cui destini sembrano andare oltre la funzione originaria, l'Orto botanico e il sistema universitario di viale Fra Ignazio come spina della città antica. Attorno a questo primo nucleo di questioni si accalcano altri temi, solo topograficamente marginali, come il bordo sul Viale Buoncammino, le connessioni con il Castello e la Fossa di San Guglielmo e infine il ricco e complesso sistema degli ipogei.





*Contrafforti e città alta dalla Fossa di San Gielmo. (G.M., 2013)*

*L'Anfiteatro Romano (F. Pattellani, 1950)*

