

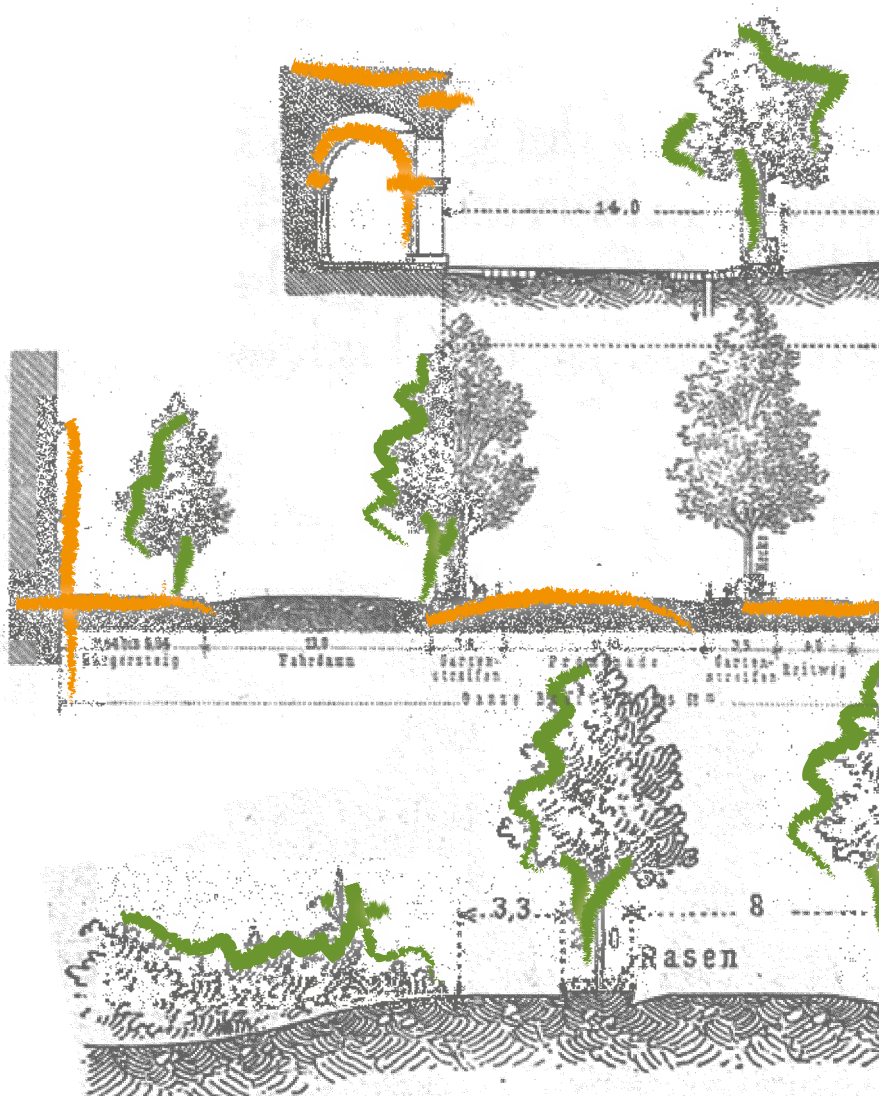


Architetture vegetali. Le strade alberate di Cagliari

Vegetational architectures.
The tree-lined streets
of Cagliari



Catalogo della Mostra
Exhibit catalog



STEINHAUSER
VERLAG

LapisLocus

Collana LapisLocus // LapisLocus Series

LapisLocus Series

Directed by Marco Cadinu

SCIENTIFIC COMMITTEE

Andrés Martínez Medina	Universidad de Alicante
Amadeo Serra Desfilis	Universitat de Valencia
Joan Domenge Mesquida	Universitat de Barcelona
Francisco Herrera García	Universidad de Sevilla
Davide Deriu	University of Westminster
Gabriel Guarino	Ulster University
Rafał Eysymontt	Instytut Historii Sztuki Uniwersytetu Wrocławskiego
Adam Nadolny	Wydziału Architektury Politechniki Poznańskiej
Walter Rossa	Departamento de Arquitetura da Universidade de Coimbra
Luisa Trinidad	Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra
Jean Cancellieri	Université de Corte
Carmel Cassar	University of Malta
Myron Kapral	National Academy of Sciences, Ukraine, Lviv
Alessandro Camiz	Özyeğin University, Istanbul, Turkey
Antonello Alici	Università Politecnica delle Marche
Marco Cadinu	Università degli Studi di Cagliari
Elisabetta De Minicis	Università degli Studi della Tuscia
Adriano Ghisetti Giavarina	Università degli Studi "G. d'Annunzio" Chieti - Pescara
Antonella Greco	Università degli Studi di Roma "La Sapienza"
Fabio Mangone	Università degli Studi di Napoli "Federico II"
Francesca Martorano	Università Mediterranea di Reggio Calabria
Paolo Micalizzi	Università degli Studi Roma Tre
Marco Rosario Nobile	Università degli Studi di Palermo
Pasquale Rossi	Università Suor Orsola Benincasa, Napoli
Carlo Tosco	Politecnico di Torino
Mauro Volpiano	Politecnico di Torino



The series LapisLocus considers the edition of scientific monographs on topics of architectural history, history of the city and the landscape:

- Critical analysis of historical periods and cultural phases.
- Studies of architects and architecture theories.
- Methods and design techniques in history.
- Unpublished sources and archives.
- Conference proceedings.

This series will also welcome work dedicated to the heritage of regions and nations, with the goal of facilitating the dialogue between international scholars.

SCIENTIFIC COMMITTEE

The Scientific Committee is primarily composed of academic members coming from different countries and different disciplines of the history of architecture as well as urban and landscape history. Some members come from the areas of art, history and archaeology, in line with the current interdisciplinary tendency towards the integration of the different sciences that study the history of the cultural heritage.

STEINHÄUSER VERLAG & KAMPS

<http://lapislocus.com>

ISBN 978-3-942687-52-2

© 2021 Steinhäuser Verlag, Wuppertal

All rights reserved

Graphic Design

Attilio Baghino

Layout

Stefano Mais

Typesetting

Fira Sans

by Erik Spiekermann, 2013

SIL Open Font License Version 1.1

Cover image

Rendition of a drawing about road sections
(J. STÜBBEN, *Der Städtebau*, J.M. Gebhardt,
Leipzig 1924).

Pubblicazione edita e finanziata
dall'Associazione Storia della Città.



Associazione
Storia della Città

www.storiadellacitta.it

facebook @storiadellacitta

*Architetture vegetali
Le strade alberate di Cagliari*

Catalogo della mostra

Vegetational architectures
The tree-lined streets of Cagliari

Exhibit catalog

a cura di Marco Cadinu


STEINHAUSER
VERLAG


LapisLocus

Architetture Vegetali.

Le strade alberate di Cagliari

Cagliari, Centro Culturale Il Ghetto

23 luglio 2021 - 14 novembre 2021

Comune di Cagliari

Sindaco

Paolo Truzzu

Assessora alla Cultura

Maria Dolores Picciau

Assessore alla Pianificazione Strategica, Sviluppo
Urbanistico e Verde Pubblico

Giorgio Angius

Dirigente Servizio Cultura e Spettacolo

Antonella Delle Donne

Direzione Musei Civici di Cagliari

Antonella Delle Donne

Mariano Pitzalis

Efsio Carbone

Ideazione e coordinamento scientifico

Marco Cadinu

Mostra a cura di

Marco Cadinu e Tiziana Sassu

Ricerche e testi di

Tiziana Sassu

Marco Cadinu

Stefano Mais

Marcello Schirru

Elisa Cadinu

Progetto e cura allestimento

Salvatore Campus

Progetto grafico

Daniele Pani

Collaborazioni

DICAAR – Dipartimento di Ingegneria

Civile Ambientale e Architettura

dell'Università degli Studi di Cagliari

Associazione Storia della Città

Imago Mundi Odv

Fotografi

Noemi Didu

Francesca Mu

Roberto Murgia

Gabriele Muscas

Dietrich Steinmetz

Fonti documentarie e iconografiche

Consiglio Regionale della Sardegna

Città Metropolitana di Cagliari

Ministero della Cultura - Biblioteca Universitaria
di Cagliari

Archivio di Stato di Cagliari

Archivio di Stato di Torino

Istituto Geografico Militare

Sardegna Digital Library - Regione Autonoma
Sardegna

Biblioteca Regionale - Regione Autonoma
Sardegna

Istituto Superiore Regionale Etnografico della
Sardegna

Archivio Storico Comunale di Cagliari

Archivio Ilisso Edizioni

Bibliothèque Nationale de France

Studio PCA-STREAM - Philippe Chiambaretta
Architecte, Paris

Harvard University Botany Libraries, Cambridge,
U.S.A. (Biodiversity Heritage Library)

Missouri Botanical Garden

New York Public Library

Consorzio Camù Centri d'Arte e Musei

Presidente

Francesca Spissu

Segreteria organizzativa

Alessandra Spissu

Alessandra Corona

Nicoletta Manai

Coordinamento servizi museali Il Ghetto

Pierpaolo Muscas

Ufficio stampa

Giuseppe Murru

Stefania Cotza

Social Media

Eliana Murgia

Emanuela Manca

Francesco Pruneddu

Servizi didattici

Marco Cabitza

Alessandra Spissu

Benedetta Bianchi

Claudia Cao

Laura Lanzi

Allestimento

Matteo Corbatto

Roberto Gaviano

Paolo Melis

Alessio Putzolu

Orientare Srl

Presidente

Alessandro Pistis

Gestione bookshop

Alberto Schirru

Un ringraziamento a Bruno Puggioni per le numerose foto d'epoca e cartoline concesse per la mostra; a Sergio Palmas, Gianni Palmas, Carlo Boi, Antonio Bazzu, Marco Serra Landis per le segnalazioni di immagini d'epoca; a Laura Zanini, Stefano Mais e Sergio Mocci per il supporto grafico, tecnico e cartografico; a Gianluigi Bacchetta e Luca Iriti per la consulenza botanica.

Con il patrocinio di



In collaborazione con



www.ilghettocagliari.it



Questa pregevole iniziativa all'insegna della progettualità eco-sostenibile offre l'opportunità di proporre una lettura più ampia che implica l'esigenza di riprogettare la struttura urbanistica di Cagliari e di coniugare armonicamente le ragioni storiche con la dimensione del progetto.

Intendo dire che la riqualificazione del capoluogo ha molto da conservare della vecchia esigenza della nascente borghesia cittadina: anzitutto, l'idea che una moderna città al centro del Mediterraneo deve proporsi come uno spazio dove è curata la salute pubblica; in secondo luogo, l'idea che una cittadina in espansione non deve cadere nell'errore di edificare periferie scollegate rispetto al centro storico, e perciò deve realizzare opere che aumentino il decoro urbano, intimamente legato alla qualità della vita e all'attrattività economica; infine, l'idea della vivibilità, intesa come opportunità di riqualificare gli spazi in funzione della socializzazione.

La grande attualità dell'apertura dei nuovi viali che caratterizzeranno lo sviluppo di Cagliari sta nel fatto che era chiara allora, ed è chiarissimo oggi, come il nuovo volto della nostra città deve trovare connessioni con il progetto della Modernità.

Non è più pensabile che nel terzo millennio il capoluogo soffra ancora dei residui di idee e realizzazioni dello spazio assai disfunzionali.

Cagliari alberata non è soltanto un progetto di piantumazione, comunque importante, ma deve ripensare alla radice proprio l'idea nuova di città che vogliamo.

Tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento, così come documentato, a suo modo, da Lawrence, Cagliari tenta con successo di ispirarsi ai grandi progetti di sviluppo urbanistico che fiorivano nei grandi centri europei.

Allo stesso modo, oggi disponiamo non solo di modelli esemplari, ma anche delle tecniche progettuali per riqualificare, assieme al verde, la stessa destinazione dei luoghi, la loro funzione in chiave di benessere e di opportunità per creare spazi pubblici di aggregazione.

Ritengo che oggi sia giunto il tempo di ispirarci ai Modelli Eco-sostenibili Identitari. In particolare, è essenziale realizzare un progetto integrato che non ceda alle lusinghe del decostruzionismo, ma si impegni a riqualificare il *genius loci* cagliaritano, che ha una fisionomia talmente strutturata da porsi ancora oggi come modello direttivo per il progetto eco-sostenibile.

Inoltre, memore della inascoltata lezione del prof. Giovanni Lilliu, Cagliari Alberata si presenta come una valida opportunità per superare la scissione tra quartieri storici e periferie degradate. Se tutto è centro storico, allora la nuova progettualità che passa dal “verde” deve riconnettere i fili spezzati dello sviluppo disarmonico cagliaritano tramite un codice di riqualificazione identitario, integrato, sostenibile.

Tutta la città deve respirare la stessa armonia progettuale, e il verde deve porsi come il filo che riannoda il tessuto connettivo del capoluogo, perché la qualità etica del progetto presuppone uno spazio reso unitario che contiene il tempo. E Cagliari, pur con tutte le storiche contraddizioni della sua espansione, ha tutte le carte in regola per modernizzarsi senza rinunciare alle storiche fisionomie del *genius loci* che rappresenta il lascito più impegnativo della tradizione primo-novecentesca.

Maria Dolores Picciau

Assessora alla Cultura del
Comune di Cagliari

Se dovessimo cercare un aggettivo che possa accompagnare la città di Cagliari, policroma sarebbe quello più calzante.

Una città contornata dal blu del Golfo degli Angeli, prospiciente alle acque del Poetto, di Calamosca e dei suoi porti, sino ad arrivare a Giorgino.

Una città riconoscibile dal bianco delle rocce arenarie stratificate sotto i suoi sette colli e abbelliti dai calcari che rivestono gli edifici che ne coronano le sommità; un bianco che si manifesta in tutta la sua abbacinante magnificenza orizzontale, quando si arriva in città da ovest e da est.

Una città che vive tra le sfumature di rosso: dai cangianti specchi d'acqua di Molentargius e Santa Gilla, sino al piumaggio rosa dei fenicotteri, animali simbolo dei nostri cieli e delle nostre zone umide, per arrivare ai cromatismi mozzafiato delle aurore, che nascono sulle acque e sui monti di Villasimius e che possiamo ammirare seduti sulla riva della spiaggia del Poetto o in cima al belvedere di Monte Urpinu, e dei tramonti che muoiono dietro i rilievi di Capoterra mentre passeggiamo sulla terrazza del Bastione di Saint-Remy o sorseggiamo un aperitivo in compagnia sul Bastione di Santa Croce.

Ma, soprattutto, è il verde il colore che caratterizza la nostra città, per oltre due milioni di metri quadrati a disposizione dei cittadini: un verde che cinge, attraversa, orna tutta Cagliari; un verde naturale che si arrampica sui pendii dei sette colli, testimone vivente delle vicende umane che si susseguono nella nostra città da quasi tremila anni; un verde pensato, creato, curato dalla mano dell'uomo, che racconta lo sviluppo, la decadenza e la rinascita del centro urbano e della città nuova attraverso i secoli.

La mostra "Architetture Vegetali, le strade alberate", ospitata per quattro mesi del 2021 presso il centro culturale del Ghetto degli Ebrei nel quartiere Castello, documenta un importante lavoro di ricerca storica sull'urbanistica (verde e non solo) della nostra città, che ripercorre gli interventi umani di

creazione e abbellimento dei principali assi viari di collegamento, a partire dal Settecento per arrivare ai giorni nostri.

Tre secoli nei quali la società cagliaritana ha visto cambiare il volto verde delle strade della propria città, assecondando le coeve correnti filosofiche e i relativi influssi culturali riverberatisi sui canoni estetici, sino a modellare l'urbanistica cittadina: dal romanticismo imperante nel XIX secolo, passando per l'azione urbanistica del Cima e arrivando al razionalismo di inizio XX secolo, il disegno dei viali di Cagliari si è adeguato alla ricerca del bello, senza tralasciare le nuove esigenze di tutela della salute pubblica, grazie a luoghi in cui trascorrere il proprio tempo all'aria aperta.

L'esposizione ideata dall'architetto Marco Cadinu racconta quando e come sono nate le principali alberature cagliaritane, alcune tuttora presenti con poche modifiche rispetto all'impianto originale, altre presenti ancora oggi ma con modifiche nelle specie arboree e altre, purtroppo, del tutto assenti a causa di eventi tragici come la Seconda Guerra Mondiale o a causa della scarsa attenzione delle amministrazioni che si sono succedute nella seconda metà del XX secolo alla guida della città sino a inizio anni novanta.

Nella seconda metà del Novecento, con lo stravolgimento causato dalla diffusione dei mezzi di locomozione privata, dalla necessità di creare una nuova viabilità asfaltata che ospitasse il transito e la sosta delle autovetture, sono iniziati i primi problemi di coabitazione tra i cagliaritani e il verde verticale, risoltisi, nella maggioranza dei casi a favore dell'uomo: sono così scomparse numerose alberature, di cui molti di noi non hanno mai potuto godere, mentre altre sono andate in sofferenza e hanno subito numerosi danneggiamenti e rimaneggiamenti anche gravi e sovente ingiustificati.

Sul finire del Novecento e ad inizio anni Duemila, l'attenzione cittadina, sostenuta anche dai finanziamenti nazionali e comunitari, con riguardo al verde, è stata maggiormente mirata alla riqualificazione di spazi abbandonati o degradati, indirizzando le azioni di intervento verso l'apertura di nuovi spazi verdi per la fruizione collettiva, come parchi e giardini, impreziositi da aree giochi per bambini e aree per lo sgambamento dei cani: spazi pensati a vantaggio di chi vive in realtà abitative di piccole e medie dimensioni, prive di giardino privato o condominiale.

In questi ultimi anni, si è passati dalla tutela del paesaggio a quella dell'ambiente, grazie ad una maggiore sensibilità verso i temi "verdi" (e quindi non solo "del verde"), improntati ad approcci di eco-sostenibilità, assorbimento dell'anidride carbonica e produzione di ossigeno, riduzione dei consumi energetici, implementazione dell'energia "verde", adattamento e prevenzione dei cambiamenti climatici. L'attenzione oggi sta gradualmente tornando verso le alberature, secondo un paradigma di ciclicità della Storia e nella speranza che venga disattesa la massima gramsciana secondo la quale «la Storia insegna ma non ha scolari».

La ritrovata attenzione verso le alberature è infatti giustificata quale centro nodale di numerosi e complementari obiettivi, segni del nuovo urbanesimo: attenuazione della temperatura urbana nelle pubbliche vie limitrofe e, di riflesso, negli edifici in adiacenza e in prossimità (corridoi ecologici); riduzione delle superfici impermeabilizzate e "sigillate", a favore di corsie riservate alla mobilità pedonale e sostenibile, pubblica/condivisa/privata, realizzate con pavimentazione drenante e permeabile; eliminazione delle cesure urbane (se non, addirittura, vere e proprie ghettizzazioni) tra i quartieri del

centro e le zone della periferia; abbellimento estetico di assi viari in ingresso e uscita dalla città e dei viali del centro città.

Proprio in tal senso questa Amministrazione si pone il compito di disegnare il nuovo volto della città di Cagliari: verde, sostenibile, a misura di cittadino e “resiliente”.

Si tratta di una sfida per il futuro di Cagliari, che la nostra città dovrà vincere lavorando duramente nel presente e ricordando, anche grazie a iniziative di memoria storica come la mostra “Architetture Vegetali, le strade alberate”, il nostro passato, sia nelle brillanti intuizioni e innovazioni, sia negli errori da non commettere di nuovo, come raccontati dall’ideatore della mostra.

Giorgio Angius

Assessore alla Pianificazione
Strategica, Sviluppo
Urbanistico e Verde Pubblico
del Comune di Cagliari

La mostra Architetture Vegetali, le strade alberate di Cagliari, realizzata dal Consorzio Camù gestore dei servizi del Centro Comunale d'Arte e Cultura Il Ghetto di Cagliari in A.T.I. con Orientare S.r.l., rientra nell'ambito della programmazione curata per l'Assessorato alla Cultura del Comune di Cagliari con la direzione scientifica di Marco Cadinu, docente di Storia dell'Architettura dell'Università di Cagliari e presidente dell'Associazione Storia della Città, e alla co-curatela dell'agronoma Tiziana Sassu, vice presidente di Imago Mundi OdV, anche grazie all'ispirazione data dalla ricorrenza del 25° anniversario della manifestazione Monumenti Aperti.

Un progetto dedicato alla promozione della storia di Cagliari e delle sue evoluzioni, con particolare attenzione agli aspetti urbani e a quelli culturali - materiali e immateriali - simbolo dell'identità cittadina ma anche artistico grazie allo sguardo attento di cinque fotografi contemporanei. Nel corso della sua durata, la mostra è stata accompagnata da una serie di iniziative, conferenze passeggiate patrimoniali sui luoghi e i temi presenti nei differenti nuclei espositivi permettendone una fruizione diretta e partecipata del pubblico. Abbiamo intravisto in questo percorso una grande possibilità di unione tra valorizzazione e consapevolezza del patrimonio ambientale oltre che tra sensibilizzazione e riscoperta del valore civico che esso rappresenta.

A tutti gli effetti "archivio storico" a cielo aperto, gli alberi raccontati sono un patrimonio inedito da riscoprire, per conoscere la nostra città attraverso una visione che guarda ad un futuro di necessario binomio tra cultura e sostenibilità: rinnovare un'attenzione verso la loro storia e bellezza diventa una chiamata collettiva al rispetto e tutela delle risorse naturali come patrimonio culturale. Con l'auspicio che sia il primo tassello per comporre un mosaico di narrazioni sulla nostra città.

Francesca Spissu

Presidente Consorzio CAMÙ

INDICE

Una mostra sulle “strade alberate” (Marco Cadinu, Tiziana Sassu)	21
Introduzione. I viali alberati di Cagliari (Marco Cadinu)	25
La città e le sue strade alberate	27
Le strade alberate come patrimonio storico e identitario	29
1. Le strade alberate: benessere ambientale, patrimonio della città, bene culturale (Tiziana Sassu)	35
1.1. I servizi ecosistemici degli alberi	37
1.2. Silvoterapia, forest bathing, shinrin-yoku, bagni di foresta	37
1.3. Buone pratiche a Cagliari	38
1.4. Le principali specie arboree dei viali di Cagliari	40
2. La vita e la morfologia di un albero (Tiziana Sassu)	45
2.1. Le parti dell'albero	46
2.2. Tipi di foglie	47
2.3. Dimensione delle radici	47
2.4. Funzioni dell'apparato radicale	48
2.5. Morfologia dell'apparato radicale	48
2.6. Intelligenza delle radici	49
2.7. Plasticità delle radici	49
2.8. Il ruolo delle radici nella stabilità degli alberi	49
3. Vivaisti, agronomi e progettisti. La tecnica dei viali alberati (Tiziana Sassu)	53
3.1. Agronomi e giardinieri civici	54
Giuseppe Piccaluga	
Carlo Visca	
3.2. Aristocratici <i>green</i>	58
Stefano Manca Marchese Di Villahermosa	
Gennaro Roero Conte di Monticello	
3.3. La geometria dei viali alberati	60

3.4. La tecnica delle strade alberate: sezioni stradali e rondò	61
4. I primi viali alberati della città (Marco Cadinu)	65
4.1. Gli alberi presso le mura e sui bastioni, davanti ai conventi e verso gli orti	67
4.2. Le passeggiate alberate sui bastioni di San Remy, di Santa Croce e lungo le mura	69
4.3. Viale della Polveriera (Giardino Pubblico)	72
4.4. Viale Bonaria	74
4.5. Viale Cimitero	76
5. Il diritto al “pubblico passeggio” e i viali alberati nell’Ottocento (Marco Cadinu)....	79
5.1. Cagliari e le strade alberate ottocentesche: le pubbliche passeggiate	80
5.2. A est della città: Viale Regina Margherita, Viale Regina Elena (Terrapieno)	82
5.3. Il crinale di Buoncammino e il primo Viale Merello	90
Buoncammino	
Viale Merello	
6. I nuovi viali al posto delle antiche mura: Via Roma e Largo Carlo Felice (Marco Cadinu)	99
6.1. La demolizione delle mura occidentali di marina e la progettazione del Largo Carlo Felice, al tempo “Piazza del Mercato”	100
6.2. Via Roma. Il viale sul porto	107
7. I viali “fuori porta” (Marco Cadinu)	115
7.1. Le nuove arterie viarie	116
7.2. Viale Trieste (Viale San Pietro)	117
7.3. Viale Diaz / Viale San Bartolomeo	121
7.4. Il lungomare Poetto	126
8. La città moderna e i suoi alberi (Marco Cadinu)	131
8.1. Via Dante, “Nuova Strada di Circonvallazione”	133
8.2. Via San Benedetto e Via Paoli	135
8.3. Via Milano, Via Firenze, Via Pessina, Via Scano	137

8.4. Da Viale Colombo verso Calamosca	140
9. I viali alberati scomparsi (Marco Cadinu).....	145
9.1. Perché scomparire un viale alberato?	146
9.2. Via Giovanni Porcell dall'Ospedale Civile in su	147
9.3. La salita verso la Torre dell'Elefante. Cammino Nuovo	150
9.4. La salita verso il Piazzale della Basilica di Bonaria.....	154
9.5. Un viale scomparso tra San Bartolomeo e Marina Piccola.....	160
10. Vivere con gli alberi (Marco Cadinu)	163
10.1. Pensare al futuro.....	165
10.2. Un esempio dall'avanguardia internazionale: gli Champs Élysées di Parigi	167
11. L'occhio dei fotografi sulle strade alberate della città	171
11.1. Gli alberi di Roberto Murgia.....	172
11.2. Gli alberi di Gabriele Muscas	174
11.3. Gli alberi di Noemi Didu.....	176
11.4. Gli alberi di Dietrich Steinmetz	178
11.5. Gli alberi di Francesca Mu	180
12. Contributi di ricerca	183
I cataloghi del 1859 e del 1879 di piante in vendita del Vivaio capitolino: alberi, arbusti e fiori per strade, giardini, frutteti, orti e aiuole di Roma (di Carla Benocci)	184
Le strade alberate nei centri urbani della Sardegna. Una rassegna preliminare (di Stefano Mais).....	188
Le alberate di Torino dal disegno urbano alle prime tutele (di Mauro Volpiano)	198
ALLEGATI	
I pannelli espositivi della mostra (grafica di Daniele Pani).....	208
Galleria fotografica della mostra (di Gabriele Muscas)	220
BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE.....	225

Una mostra sulle strade alberate

Dal 23 luglio al 14 novembre 2021 a Cagliari, nell'area espositiva del *Centro culturale Il Ghetto*, ospitata negli spazi interni e nelle cannoniere del Bastione di Santa Croce, è allestita la mostra *Architetture vegetali. Le strade alberate di Cagliari*, col proposito di portare all'attenzione dei cittadini il passato, il presente e il futuro delle strade alberate.

Le strade alberate, patrimonio culturale costituito dai lunghi e unitari corredi di arredo verde dei principali viali delle città e in passato di molti itinerari territoriali, meritano di essere studiate, conservate nella loro forma migliore, quindi tramandate alle generazioni future. Si tratta di segni importanti, vere e proprie opere artistiche esito di un processo progettuale e compositivo, in genere ispirato ai modelli che da secoli si tramandano e si scambiano tra le città europee con il fine di conferire bellezza e portare benessere nei luoghi più frequentati e rappresentativi.

Sebbene sensibili alla tradizione internazionale i viali di Cagliari, impiantati da abili agronomi in accordo con le linee di programmazione urbanistica e architettonica della città, si configurano come *architetture vegetali*, segni lineari impressi sul territorio e nei luoghi urbani con precise intenzioni geometriche e prospettiche, con uno stile locale riconoscibile, secondo esigenze funzionali e con una decisa tensione verso il perseguimento del bello. Architetture quindi fatte con il verde, coordinate con l'edificato e con gli spazi pedonali e pubblici.

Alla bellezza che ne deriva, spesso riconosciuta direttamente solo sul luogo per via dell'ombra, dei profumi, del segno della natura, si associano le emozioni di carattere percettivo date dai grandi spazi, dove i lunghi filari rettilinei o adattati alle forme collinari disegnano i percorsi e i paesaggi. Le prospettive tracciate tramite le alberate portano a moltiplicare l'effetto delle architetture urbane con esse coordinate, formate da piazze, rondò alberati o importanti monumenti in posizione di fondale. Qui, nelle visuali

panoramiche, la città si presenta nella sua migliore forma tramite significati scenografici e urbani in cui i cittadini si riconoscono. Ne sono esempio la quantità di cartoline spedite da Cagliari tra fine Ottocento e primo Novecento con soggetto i nuovi Viali Alberati della città.

Sono questi i motivi che ci spingono a considerare le alberature stradali quale vero patrimonio culturale della comunità.

La mostra, ispirata dalla ricerca del 1992-96 culminata in un convegno e pubblicata nella rivista «Storia dell'Urbanistica» diretta da Enrico Guidoni, racconta attraverso la storia dei viali alberati cittadini la storia urbanistica di Cagliari, dalle prime alberature presso i conventi e i bastioni a quelle impiantate in seguito all'abbattimento delle mura che cingevano i quartieri storici. Dopo aver avviato alla fine del Settecento le prime importanti alberature urbane, durante il XIX secolo la giunta comunale profonde generosamente risorse e professionalità per vestire di verde la città con lunghi viali alberati riservati al "pubblico passeggio", ai *trottoir* dove galoppare in compagnia, a ricchi spazi alberati e fioriti dove poter ritemprare il corpo e lo spirito.

Una fase di radicale rinnovamento, esito della trasformazione della società e dell'avanzare della borghesia, ricca e imprenditrice, che vuole investire in opere adeguate allo status di avanzamento sociale conseguito con il successo imprenditoriale. Tali fasi culturali, oggi da riconsiderare e attualizzare, sono la base dei percorsi di analisi, conoscenza e censimento, quindi di recupero progettuale del patrimonio.

Nell'archivio storico del Comune di Cagliari, nell'Archivio di Stato di Cagliari numerosi documenti raccontano la storia dei viali, su cui insieme ai giardini e ai *parterres* come il Giardino Pubblico, del 1812, ai giardini delle Ferrovie Reali, allo *square* di Piazza San Domenico, al *parterre* della Darsena o alla piazza del Carmine, si è imperniato tutto il sistema del verde urbano della città.

La mostra permette una serie di approfondimenti di natura scientifica ed estetico-contemplativa, con tre sale allestite per offrire strumenti per la comprensione scientifica delle esigenze di vita degli alberi, spesso sottovalutate e causa di gravi danni. Oltre alla sostituzione di alberi con altri non conformi alla formazione estetica del viale ricorrono la stesura di strati di asfalto sulle radici, i tagli di trincee impiantistiche per tubi e linee elettriche aperte presso i fusti così, le costruzioni di aiuole troppo ridotte o inesistenti, causa di sofferenza e di una naturale reazione dell'apparato radicale che trova modo negli anni per demolire le superfici che lo soffocano. Al contrario i marciapiedi e le pavimentazioni drenanti, già sperimentate in città (ad esempio in parti del Viale Merello) permettono all'acqua e all'aria di confortare le radici e permettere la loro naturale vita sotterranea.

Gli alberi, nostri ospiti in città e notoriamente indispensabili mitigatori di calore, polveri, CO₂, devono essere trattati con tutte le attenzioni che si riservano a esseri viventi la cui lunga vita si articola al pari delle nostre; devono avere il diritto di crescere, invecchiare, ammalarsi, essere sostituiti per tempo secondo precisi piani che inseriscano i giovani esemplari dove necessario.

Nella città del futuro (l'esempio dei progetti per l'Avenue des Champs-Élysées di Parigi presentato di recente dallo studio di architettura PCA-STREAM lo dimostra), l'anacronistica dimensione degli spazi per le

automobili deve essere rimodulata e adeguata alle esigenze della natura in città secondo ordini e programmi progettuali di qualità.

La percezione di tali modifiche, affidata al concorso tra amministratori, agronomi e botanici, architetti e paesaggisti, si definisce secondo vere e proprie strategie e piani di investimento che mirano alla costruzione di *architetture vegetali* dal cuore della città fino alle sue periferie, e da lì verso il territorio agricolo e gli ecosistemi periferici circostanti. Al di là delle pur utili programmazioni di forestazione urbana sorge l'importante ruolo delle strade alberate che, quali sistemi lineari, costituiscano la nervatura verde e ecosistemica capace di attraversare la complessità dei nostri territori. Si tratta di un motore concettuale che comporta la riconsiderazione delle relazioni cittadini-spazio pubblico, quindi della mobilità alternativa, pedonale o ciclabile, finalmente a favore della componente umana.

Attraverso foto d'epoca, cartografie storiche, disegni, antiche cartoline, documenti e descrizioni la mostra *Architetture vegetali. Le strade alberate di Cagliari* propone un percorso innanzitutto utile a diffondere un nuovo punto di vista, posto dalla parte dei valori ecosistemici e dell'investimento in opere utili a migliorare le condizioni d'uso dello spazio pubblico.

Lungo tutto il percorso espositivo si possono ammirare le immagini scattate da cinque fotografi (Noemi Didu, Gabriele Muscas, Francesca Mu, Roberto Murgia, Dietrich Steinmetz) professionisti che ci regalano il loro sguardo sul tema, artistico e vero. Le loro immagini accompagnano gli apparati più teorici così come la descrizione delle tante "storie" di strade e parti di città che grazie ai viali alberati sono nate e si tramandano, grazie all'opera di progettisti, agronomi e vivaisti che hanno curato i primi impianti del verde urbano a Cagliari.

Il presente catalogo include tre saggi di ricerca presentati durante le azioni seminariali coordinate con la mostra e scritti da Mauro Volpiano, Carla Benocci, Stefano Mais, sulle culture alberate di Torino, di Roma, della Sardegna, in un quadro di collaborazioni sul tema da tempo coordinato da Marco Cadinu dell'Università degli Studi di Cagliari. Oltre a ringraziare l'avveduta programmazione del Consorzio Camù di Cagliari, in cui è rientrata la presente mostra, è doveroso essere grati alla casa editrice Steinhäuser Verlag di Wuppertal che, secondo la ormai pluriennale scelta di diffusione pubblica ad accesso aperto dei suoi volumi, ha edito il presente catalogo con il sostegno dell'Associazione Storia della Città.

Offriamo la mostra al ricordo di Siro Vannelli, padre della moderna botanica cagliaritana, e al ricordo di Enrico Guidoni, lungimirante studioso della storia delle città europee e delle vie per la loro attuale interpretazione, e soprattutto offriamo la mostra alle generazioni future. Sono loro che beneficeranno dei progetti di salvaguardia dei viali storici, della loro integrazione nelle parti mancanti, del loro reimpianto nei casi in cui sono scomparsi, dei nuovi viali che planteremo oggi.

Oggi e non domani, confidando nel grande sforzo finanziario e civico che con questa mostra si richiede agli amministratori delle nostre città e dei centri dell'area metropolitana.

Marco Cadinu e Tiziana Sassu
Curatori della mostra

Introduzione. I viali alberati di Cagliari

Introduction. The tree-lined streets of Cagliari

This exhibition illustrates a period in the history of Cagliari characterised by substantial urban transformations: the city loses its military importance and abandons the fortifications that had marked the boundaries of its historical districts up to the mid-19th century: Castello, Stampace, Marina and Villanova. Spaces now free from walls are rethought and planned as public promenades, following the example of important European cities such as London, Paris, Vienna. The city takes on building and architectural features that meet the needs of the emerging bourgeoisie and is equipped with infrastructures that favour the improvement of its citizens' health. Broad tree-lined avenues are designed to mark the routes of the new urban expansion.



Locandina della mostra "Architetture Vegetali. Le strade alberate di Cagliari" allestita presso il Centro Comunale d'Arte "Il Ghetto" di Cagliari da luglio a novembre 2021. L'elaborazione grafica della locandina e dei materiali della mostra è stata curata da Daniele Pani. La foto della locandina, che ritrae Via Dante con le suggestive jacarande in fiore, è di Dietrich Steinmetz.



*Cartolina a colori del
Largo Carlo Felice visto
dal Bastione di Santa
Croce.*

La città e le sue strade alberate

Dalla fine del Settecento in poi a Cagliari come in tantissime città europee l'immagine dello spazio urbano viene trasformata da nuovi viali alberati. Le antiche piazzeforti, solo in alcuni casi dotate di spazi verdi al loro interno, sono interessate da una rilevante crescita demografica cui corrisponde la pianificazione di importanti funzioni urbane oltre le mura e di nuove direttrici di espansione.

È in questa fase che la ricerca di luoghi dove contemplare la natura e i panorami sul mare, passeggiare lungo i fiumi e i canali, spinge le amministrazioni a estendere le dimensioni dello spazio pubblico e arredarlo tramite architetture vegetali, fatte di parchi lineari, di viali alberati, di piazze alberate, di orti botanici.

Ogni città programma grandi investimenti motivati sia dalla cultura romantica del tempo sia dalla necessità di migliorare la salute dei cittadini e contrastare epidemie e malattie, offrendo finalmente a tutti - secondo le indicazioni dei medici - luce, aria e un nuovo contatto con la natura.

Le nuove vesti verdi delle città diventano presto motivo di vanto e di celebrazione della bellezza dei luoghi, sono immortalate in vedute e cartoline, nelle prime foto d'epoca, nelle mappe.

D'altro canto risulta presto evidente, in particolare di fronte alle grandi espansioni urbanistiche in atto nelle città ottocentesche e del Novecento, quanto i grandi viali alberati possano essere alla base dei nuovi investimenti immobiliari. Le aree periferiche vengono prima rinnovate tramite il verde pubblico, bonificate e controllate, quindi frequentate e coinvolte nella crescita della città.



Cagliari, Largo Carlo Felice, un viale "parigino" alberato impiantato alla fine dell'Ottocento. Sulla sinistra il Mercato civico di Cagliari, costruito nel 1886 (foto d'epoca, cartolina viaggiata nel 1891, collezione Bruno Puggioni).



Parigi, Boulevard des Italiens, Camille Pissarro, 1897 (Courtesy of National Gallery of Art, Washington).



Il Largo Carlo Felice visto dal Bastione di Santa Croce con le jacarande in fioritura (foto di Marco Cadinu).

Le strade alberate come patrimonio storico e identitario, fonte di benessere e di bellezza

Le “strade alberate”, quelle distinte da filari piantati secondo un preciso piano, costituiscono veri e propri pilastri della struttura identitaria delle più belle città: sono il frutto – quindi l’eredità che riceviamo – di periodi felici in cui strade e alberi si progettavano insieme, con una precisa visione culturale dell’urbanistica che ancora si riconosce nelle più belle città del mondo.

La storia ricorda le strade alberate medievali, impiantate con grande spesa e tutelate dagli Statuti; altrove si ricordano i viali alberati rinascimentali oppure settecenteschi, come quelli che a Cagliari, perseguendo il successo delle nuove alberature torinesi, venivano piantati lungo le strade nuove rettilinee tra Cagliari, Bonaria, San Saturnino, con olmi trasportati dai monti attorno alla città negli anni '60 e '70 del Settecento.

Ci sono poi le strade alberate ottocentesche, segno di una stagione in cui Cagliari rinnovò il suo volto, disegnando oltre le mura la sua struttura urbanistica moderna. Ai giardini sotto le mura ad oriente, luogo dei primi “passeggi pubblici”, si univano dense alberature sui bastioni più panoramici. Nuove alberature su lunghi viali portavano verso uno dei centri satelliti della città, attorno alla chiesa medievale di San Bartolomeo, presso la direzione delle saline e il Bagno Penale, il carcere del 1842. Qui i condannati ai lavori forzati erano impiegati nel piantumare e innaffiare gli alberi della città, trasportando con carri a buoi l’acqua della fontana di San Bartolomeo ancora prima della costruzione dell’acquedotto della città. Tramite il loro lavoro l’odierno Viale Diaz e le campagne intorno erano state trasformate in luoghi amabili e frequentati, con aziende e altre funzioni.



Torino, Antoine Cloquart, 1700, dettaglio dei viali di accesso alla città (Bibliothèque Nationale de France).

Lungo la seconda metà dell'Ottocento Cagliari delibera di demolire buona parte delle sue mura. I progetti di Via Roma e del Largo Carlo Felice nascono sul terreno demaniale ormai libero e perseguono un nuovo ideale di bellezza, quello delle città – come Vienna o Parigi – per prime aperte oltre le mura e con viali alberati animati da passeggi, luoghi di svago e di commercio. Il carattere straordinariamente nuovo di queste opere derivava da una concezione unitaria tra la forma delle strade (larghissime in una società ancora priva di auto) e delle architetture private prospettanti, regolate per altezza e tipo dei prospetti: in questo scenario gli alberi erano veri protagonisti, piantati secondo un rigoroso ordine geometrico, parte integrante del progetto e responsabili della sua bellezza. Nel caso degli Champs Élysées di Parigi e del Largo Carlo Felice di Cagliari, ad esempio, le alberature erano ordinatamente disposte seguendo il medesimo schema in quadruplica fila per individuare, ai lati, le passeggiate alberate. Un modello destinato ad avere tanta fortuna in tutta Europa, poi nel mondo.

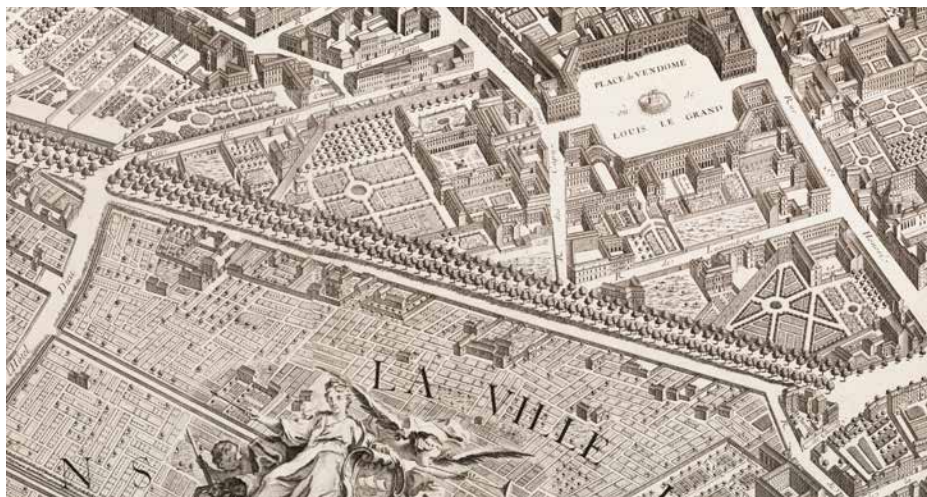
Questi viali, frutto di un progetto unitario e riconoscibile, sono espressione di un momento storico e dell'arte del progettare la "strada alberata", espressione della grande attenzione della municipalità verso la cosa pubblica.

Non si può quindi non preservare simili eredità, mantenendone le forme e l'esatta geometria, elemento chiave della loro bellezza.

La formula della loro bellezza risiede nella regolarità e nella continuità dell'impianto: alberi mancanti devono essere sostituiti con nuovi piantati esattamente sul luogo del precedente esemplare. Non risarcire le posizioni mancanti, ormai tantissime, porta alla dispersione dell'effetto prospettico e della continuità dell'ombra, fattore di determinante importanza nel donare benessere ai cittadini e bellezza alla città.

I grandi viali ottocenteschi di Cagliari, come ad esempio Viale Diaz o il Largo Carlo Felice, hanno perso parte della loro immagine unitaria col progressivo scadimento o perdita di molti loro tratti.

I viali alberati al contorno di Parigi, Plan Turgot, 1739 (Bibliothèque Nationale de France).



Parigi Boulevard de la Porte St. Antoine (Bibliothèque Nationale de France).



Nel tempo piantare palme invece di pini, ad esempio lungo Viale Diaz – l'antico Viale San Bartolomeo – ha sfavorito la percezione unitaria della bellezza del viale.

Piantare nel Largo Carlo Felice un nuovo albero ogni due mancanti, messo nel mezzo, fuori allineamento, o sostituito con un cartello o un tombino, ha diminuito il valore dell'immagine storica del viale, vero e proprio patrimonio culturale della città, monumento vegetale tra i monumenti di architettura.

Il risultato di simili interventi sono viali disordinati nel loro impianto e diretti verso un'immagine progressivamente triste, con alberi malati o anziani in attesa di un piano di sostituzioni di respiro pluriennale.

Come se fosse un bel sorriso, al quale nessuno pensa di non curare o al limite impiantare un dente mancante, una società civile deve farsi carico del restauro delle sue strade alberate, con architetti storici e paesaggisti che indichino le linee a esperti agronomi che scelgano i modi e le piante migliori, pena perdere un vero patrimonio.

Il vero fine è rinnovare l'immagine storica della città, preservare l'armonia e la bellezza delle "architetture vegetali" a vantaggio delle generazioni che verranno e vivranno nella città futura.



I principali viali alberati della città di Cagliari divisi per epoca con indicazione delle specie arboree prevalenti (elaborazione grafica di Stefano Mais su immagine aerea tratta da Sardegna Foto Aeree, Regione Sardegna, 2013, dati cartografici © AGEA. Nella pagina precedente il centro storico, sopra la città a oriente).

I primi viali alberati della città

1. Bastione Santa Croce - Attualmente sono presenti alberi d'ulivo, palme nane e piante succulente
2. Via Cammino Nuovo - Ailanti e Robinie
3. Corso Vittorio Emanuele - Nuovo impianto di varie entità vegetali
4. Viale Polveriera - oggi Giardino Pubblico con entità vegetali miste
5. Bastione Saint Remy - Attualmente sono presenti palme
6. Viale Bonaria dalla Darsena a San Bardilio - Pini domestici e Pini d'Aleppo

Le passeggiate e i viali alberati ottocenteschi

7. Viale Buoncammino - Pini d'Aleppo
8. Viale Merello - Ficus microcarpa
9. Viale Trento - Originariamente Pini, attualmente Gingko biloba
10. S'Avanzada di San Pancrazio - Attualmente privo di alberature
11. Viale Regina Elena - Ficus in filare (parte bassa) e boschetti di Pino (parte alta)
12. Viale Regina Margherita - Bagolari
13. Viale Colombo-Darsena - Ficus microcarpa e Pini
14. Viale Diaz (zona Bonaria) - Pini domestici e Pini d'Aleppo
15. Viale Cimitero - Pini domestici
16. Salita Viale Bonaria (da San Bardilio alla Basilica) - Pini domestici
17. Via Porcell - Attualmente un solo Pino d'Aleppo

I viali oltre le mura della seconda metà dell'Ottocento

18. Via Roma - Primo impianto: Tigli, sostituiti da Ficus microcarpa (distrutti da bombardamento 1943) / Reimpianto: Palme, Alberi di Giuda, 1 Ficus magnolioides
19. Largo Carlo Felice - Jacaranda mimosifolia
20. Viale Trieste - Ficus microcarpa
21. Viale Diaz (zona Fiera) - Pini domestici e d'Aleppo
22. Viale San Bartolomeo - Pini d'Aleppo

I viali della città moderna

23. Viale Fra Ignazio - Pini d'Aleppo e qualche Pino domestico
24. Viale Colombo - Pini d'Aleppo
25. Via Dante - Jacaranda mimosifolia e Lecci
26. Via Paoli - Ficus microcarpa
27. Via Pergolesi - Aranci amari
28. Via San Benedetto - Attualmente assenti, è presente solo qualche arancio amaro
29. Via Scano - Lecci
30. Via Pessina - Jacaranda mimosifolia
31. Via Milano - Jacaranda mimosifolia
32. Via Firenze - Jacaranda mimosifolia
33. Viale Poetto - Lecci
34. Via Lungomare Poetto - Palmizi
35. Viale Cala Mosca - Pini domestici e d'Aleppo
36. Viale Sant'Elia - Pini domestici
37. Viale scomparso San Bartolomeo-Poetto - Alberature attualmente assenti
38. Via Santa Gilla - Lecci e Ficus microcarpa
39. Via Liguria - Jacaranda mimosifolia
40. Via Cugia - Styphnolobium japonicum
41. Via Carboni Boi - Styphnolobium japonicum



1. Le strade alberate: benessere ambientale, patrimonio della città, bene culturale

1. Tree-lined streets: environmental well-being, heritage of the city, cultural asset

Trees perform the following ecosystem services:

They mitigate the impact of climate-altering emissions,

They serve as filters,

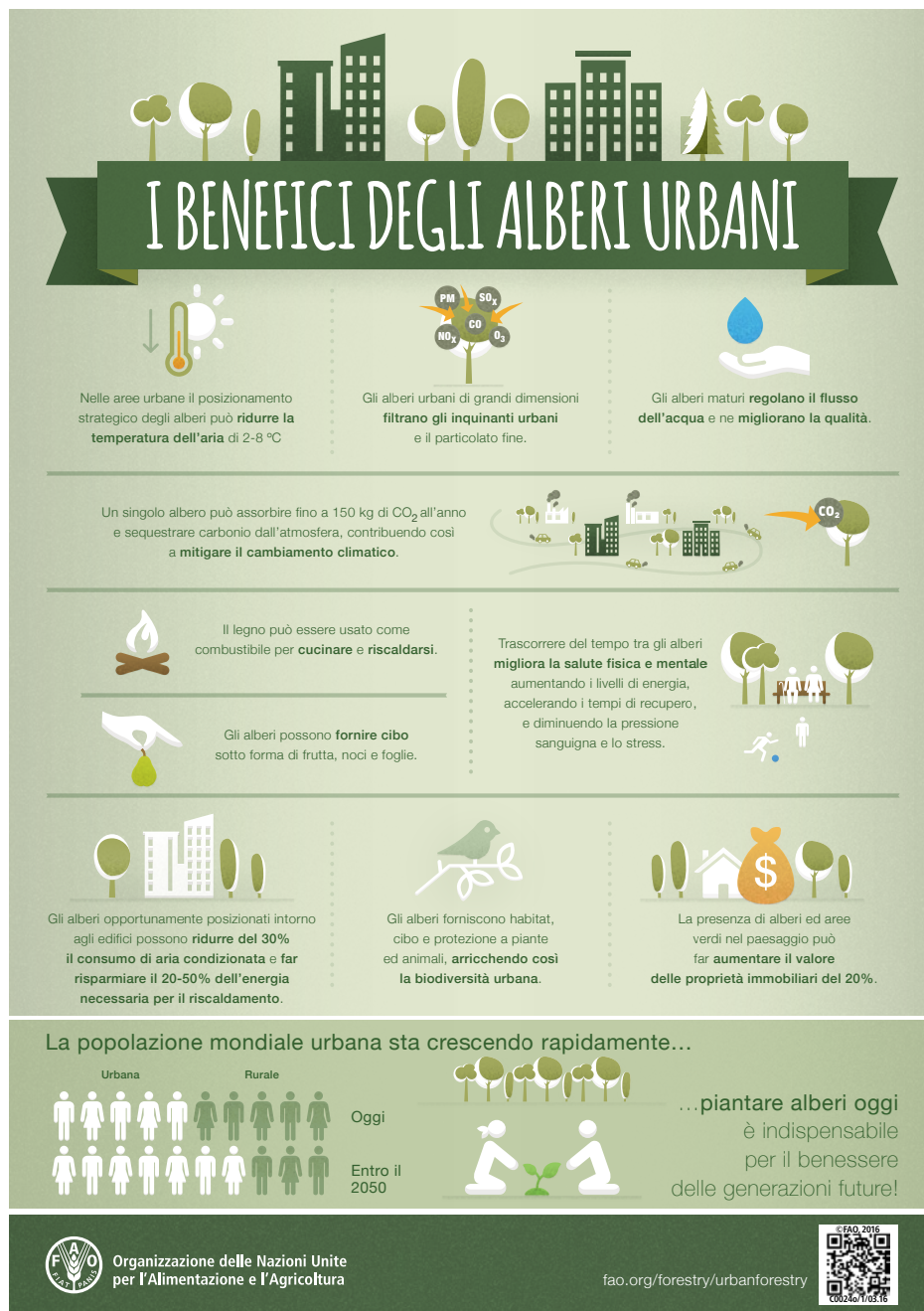
They manage runoff,

They regulate our climate and offer wind protection,

They increase the value of real estate,

They help restore altered psychophysical balance.

Manifesto della FAO - I benefici degli alberi urbani.
 Gli alberi urbani di grandi dimensioni fungono da eccellente filtro per gli inquinanti urbani e il particolato fine. Un singolo albero può assorbire fino a 150 kg di CO₂ all'anno e sequestrare carbonio dall'atmosfera, contribuendo così a mitigare il cambiamento climatico. Gli alberi forniscono habitat, cibo e protezione per piante ed animali, aumentando così la biodiversità urbana. Piantare alberi oggi è indispensabile per il benessere delle generazioni future!



Le città occupano l'1,7% delle terre emerse, in questa porzione ridottissima vive il 70% della popolazione del pianeta. Questo 70% di umani produce circa l'80% dell'inquinamento planetario, soprattutto atmosferico e idrico mettendo a rischio la sopravvivenza delle specie.

La presenza di piante in una città, soprattutto alberi che mostrano maggiore efficacia, migliora la possibilità di vita e di benessere delle comunità urbane, infatti gli alberi, le piante in generale, grazie alle loro caratteristiche morfologiche e fisiologiche, svolgono una serie di "servizi ecosistemici" fondamentali per migliorare le condizioni psico-fisiche degli esseri umani:

1.1. I servizi ecosistemici degli alberi

Sono chiamati servizi ecosistemici i benefici per le persone che si ottengono da una gestione mirata delle risorse naturali e delle piantagioni arboree ed arbustive di origine antropica (parchi, viali, giardini...); il loro valore è quantificabile e misurabile.

Gli alberi svolgono i seguenti servizi ecosistemici:

- mitigano l'impatto delle emissioni clima-alteranti: ad esempio sequestrando dall'atmosfera sostanze inquinanti o comunque tossiche per la vita umana, a cominciare dalla CO₂ che viene convertita in zuccheri e ossigeno;
- funzionano da filtro: il fogliame è in grado di abbattere le polveri sottili presenti in atmosfera e attutisce i rumori funzionando da barriera naturale;
- garantiscono un corretto deflusso delle acque piovane: attraverso il percorso suolo-radici-chioma-atmosfera si compie il ciclo dell'acqua e il suolo è protetto dai fenomeni erosivi;
- regolano il clima e difendono dal vento: il "respiro" degli alberi" immette in atmosfera grandi quantità di vapore acqueo che rallenta sia il riscaldamento che il raffreddamento dovuto a variazioni della temperatura; le barriere frangivento permettono di diminuire la velocità del vento anche del
- aumentano il valore degli immobili: la presenza di spazi verdi sia pubblici che privati migliora la qualità della vita e di conseguenza aumenta il valore degli immobili attraverso benefici diretti (risparmio energetico) che indiretti (la presenza di valori paesaggistici naturalistici);
- favoriscono il recupero di equilibri psico-fisici alterati: il potere benefico e terapeutico degli alberi è noto dall'antichità quando il contatto con la natura rappresentava una fonte di energia vitale e spirituale indiscutibile. Questo potere terapeutico ed equilibratore degli alberi e delle foreste è stato di recente riconosciuto e inserito in una pratica scientifica denominata di recente che la SILVOTERAPIA come metodo scientifico e in alcuni Paesi prescritta dal medico di base.

1.2. Silvoterapia, forest bathing, shinrin-yoku, bagni di foresta

È una pratica salutogenica, che stimola una profonda connessione con gli elementi naturali, attraverso passeggiate; messa a punto in Giappone per recuperare il benessere emotivo e la forma fisica si sta diffondendo rapidamente anche nel mondo occidentale.

Riconosciuta come metodo scientifico la Silvoterapia viene praticata per stimolare l'attenzione, il rilassamento, la tonicità muscolare e la respirazione corretta e per favorire un buon funzionamento dell'apparato cardio-circolatorio.

Si stanno ormai sperimentando protocolli terapeutici che prevedono attività con alberi, immersi nel verde come prescrizioni terapeutiche effettive.

1.3. Buone pratiche a Cagliari



Viale Merello (foto di Dietrich Steinmetz).



Viale Regina Margherita, esempio di aiuole correttamente impostate (foto Tiziana Sassu).

Viale Trento, esempio di alberi formanti una barriera contro le polveri sottili e il rumore (foto Tiziana Sassu).



Viale Merello, esempio di alberi che formano una grande ombra ristoratrice (foto Tiziana Sassu).



Viale Merello, marciapiede con pavimentazione drenante (foto di Dietrich Steinmetz).

1.4. Le principali specie arboree dei viali di Cagliari

Jacaranda mimosifolia D. Don (1822), Jacaranda blu



Jacaranda mimosifolia D. Don (1822), Jacaranda blu (Largo Carlo Felice, Via Dante, Via Milano, Via Firenze, Via Pessina). Illustrazione tratta da Curtis's Botanical Magazine, 1822, Missouri Botanical Garden.

***Pinus halepensis* Mill. (1768), Pino d'Aleppo**



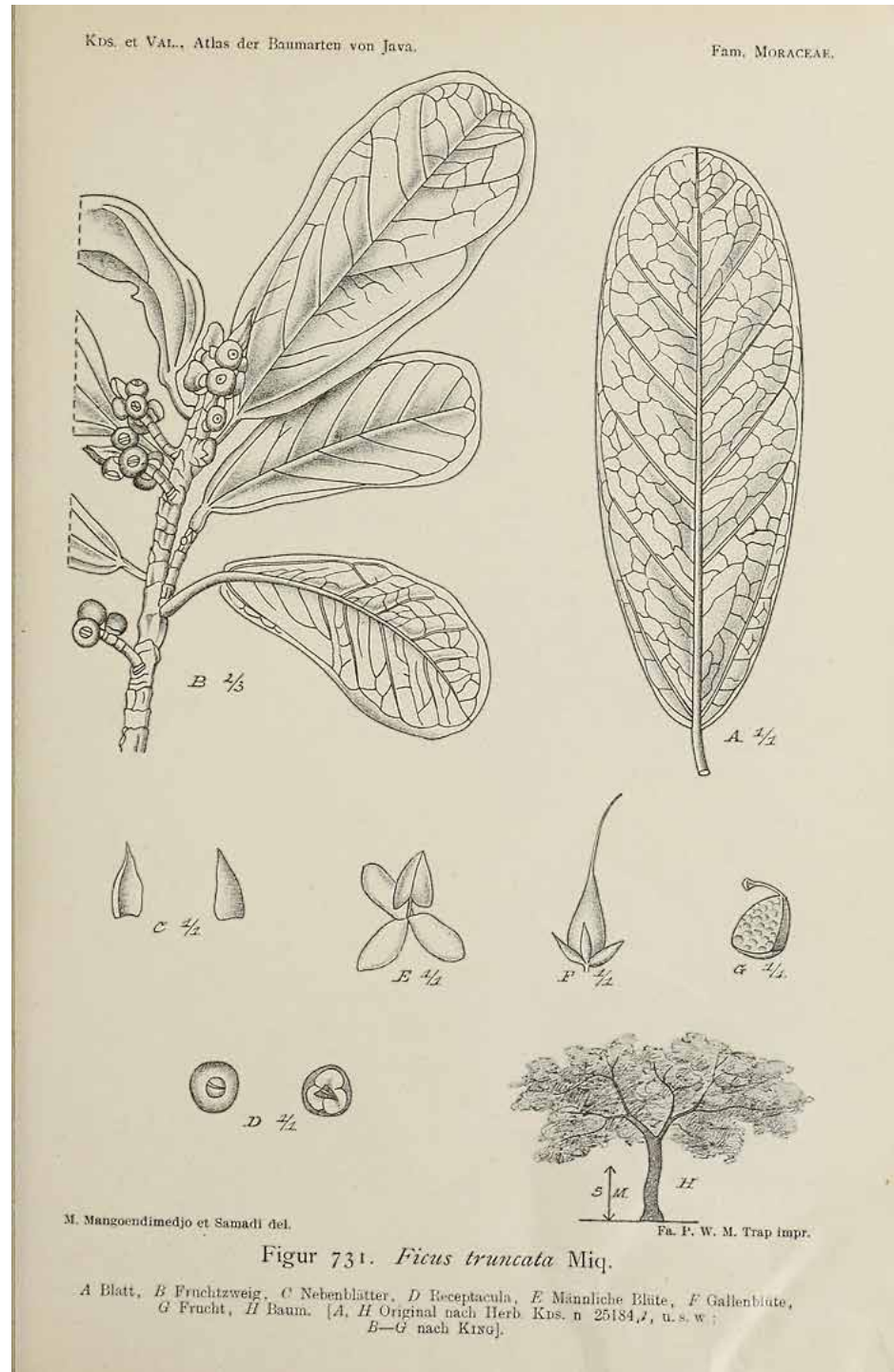
Pinus halepensis Mill. (1768), Pino d'Aleppo (Viale Bonaria, Viale Buoncammino, Viale Diaz, Viale Colombo, Viale San Bartolomeo, Via Porcell, Viale Fra Ignazio). Illustrazione tratta da Rare Book Division, The New York Public Library. *Pinus halepensis*. [Aleppo Pine], The New York Public Library Digital Collections, 1801-1819.

***Pinus pinea* L. (1753), Pino domestico**



Pinus pinea L. (1753), Pino domestico (Viale Bonaria, Viale Diaz, Viale Cimitero, Viale Cala Mosca, Viale Sant'Elia). Illustrazione di William Henry James Boo, Cassel & C, 1890 circa.

***Ficus microcarpa* L. (1767), Fico di Taiwan**



Ficus microcarpa L. (1767), Fico di Taiwan (Viale Merello, primo Viale di Via Roma, Viale Trieste). Illustrazione tratta da S.H. Koorders, T. Valetton, Atlas der Baumarten von Java (1913-1918), vol. 4, fig. 731, Harvard University Botany Libraries, Cambridge, U.S.A.

Quercus ilex L. (1753), Leccio



Quercus ilex L. (1753), Leccio (Via Dante, via Scano, Viale Poetto). Illustrazione tratta da Rare Book Division, The New York Public Library, Fig. 1. *Quercus prasina*, Chêne prase. fig. 2. *Quercus ilex* [Holly oak], The New York Public Library Digital Collections, 1801-1819.

2. La vita e la morfologia di un albero

2. The life and morphology of trees

Knowing the life cycle of trees and the shape they develop over time is important for a good management of urban trees.

In view of the extreme life conditions of street trees, their root system should also be taken into great consideration.

The vitality, stability and efficiency of a tree-lined avenue are a direct function of the vitality, stability and efficiency of its roots.

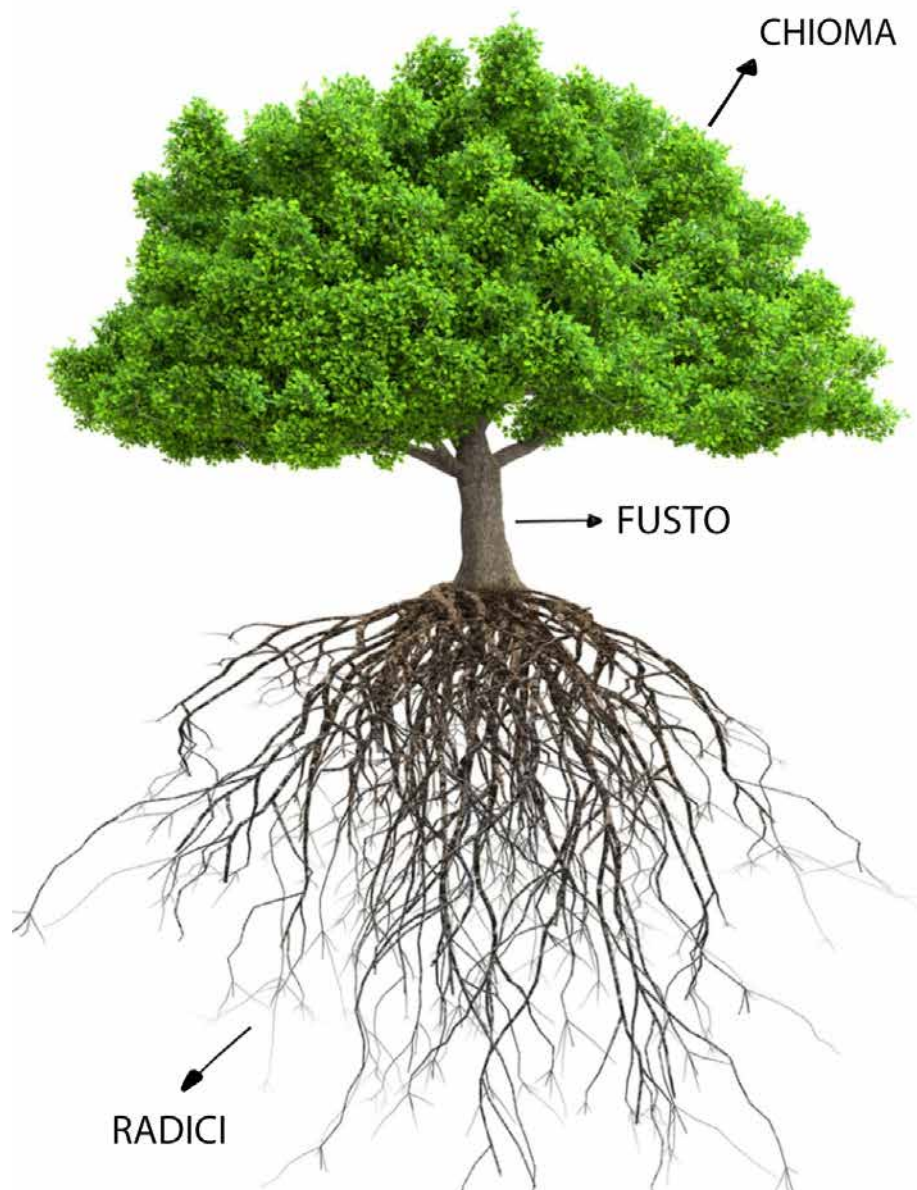
Tree roots can spread up to four times the radius of the canopy.

They grow radially from the trunk, down to 60-80 cm below the soil surface: it is thus better to have wide and elongated flowerbeds.

2.1. Le parti dell'albero

La vitalità, la stabilità, l'efficienza di un viale alberato in ambito urbano è funzione diretta della vitalità, stabilità ed efficienza del corrispondente apparato radicale.

L'alberata sarà quindi tanto più facile da gestire quanto più verranno rispettati i parametri ottimali suolo-pianta la cura dello spazio vitale esplorabile dalle radici garantisce agli alberi la possibilità di intercettare l'acqua con i nutritivi e di respirare.



Schematizzazione delle principali parti di che compongono un albero: chioma, fusto e radici, ciascuno dotato di una funzione specifica e di particolari esigenze.

2.2. Tipi di foglie

Morfologia delle foglie.

Shape e arrangement:

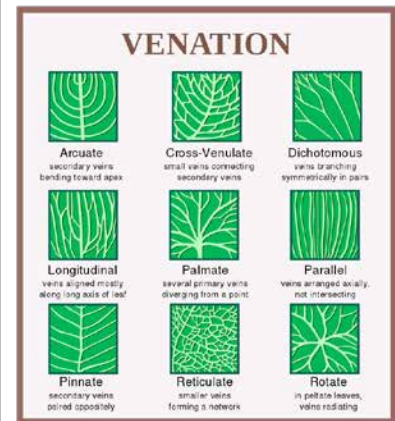
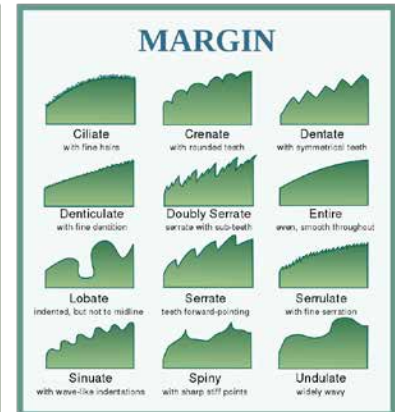
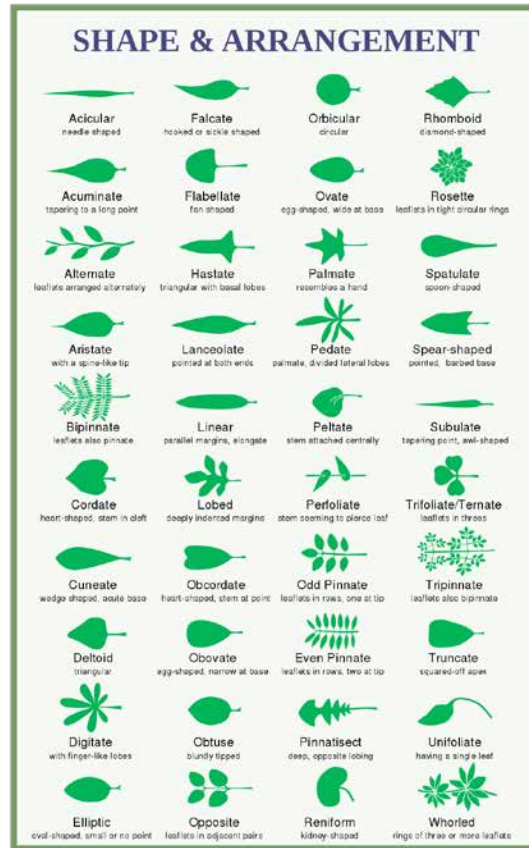
Forma

Margin: Bordi

Venation: Venature

(grafico tratto da:

Glossary of leaf morphology / Wikipedia.
en, autore: McSush).



2.3. Dimensione delle radici

Le radici sono da una volta e mezzo, fino a quattro volte più ampie della proiezione della chioma e si trovano, generalmente, nei primi 60-80 cm di terreno. Con l'aumentare della profondità del suolo, diminuisce la densità delle radici, principalmente a causa della diminuzione dei livelli di ossigeno e di umidità.

Tenendo conto dei fattori in grado di incidere sullo sviluppo dell'apparato radicale (genetici, pedologici, culturali) in generale l'apparato radicale delle piante arboree si presenta molto espanso in senso radiale (la maggior parte delle radici assorbenti è distribuita oltre la proiezione della chioma), con profondità non elevata (20-150 cm con maggior frequenza tra 20 e 70) e difficilmente ha radici fittonanti che vanno solo in profondità. Questo anche perché la maggior parte dei nutrienti si trova nei primi 50 cm.

Apparato radicale di *Ficus microcarpa* (foto di Dietrich Steinmetz).



2.4. Funzioni dell'apparato radicale

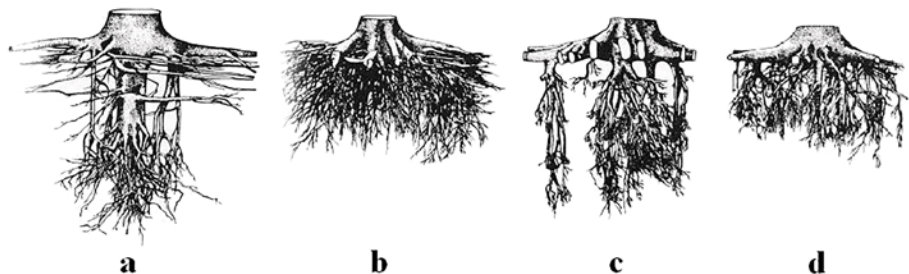
La radice ha molte funzioni, è soprattutto un organo per l'assorbimento di acqua e nutritivi dal terreno, ma anche di conduzione, di riserva e di ancoraggio, interviene nella sintesi di ormoni vegetali ed è coinvolta in vari processi simbiotici.

2.5. Morfologia dell'apparato radicale

La forma dell'apparato radicale dipende dalla tipologia di sviluppo radicale, nelle piante arboree gli apparati radicali possono seguire le seguenti tipologie di sviluppo delle radici:

- FITTONANTE (a): caratterizzata da una radice principale (il Fittone) che si sviluppa in profondità e che domina sulle radici secondarie che si dipartono da questa.
- FASCICOLATA (b): composta da un insieme di radici ad uguale dominanza.
- A CANDELABRO (c): con numerose radici che penetrano il terreno verticalmente.
- ORIZZONTALE (d): con numerose radici a sviluppo superficiale.

Schema delle tipologie di sviluppo delle radici.



2.6. Intelligenza delle radici

Gli apici radicali hanno la capacità di percepire, monitorare ed elaborare contemporaneamente e in modo continuativo ben 15 parametri corrispondenti ad altrettanti stimoli ambientali vitali per la pianta e poi DECIDONO di seguire una strada mettendo in atto comportamenti “motori”.

L'abilità di valutare e poi decidere ci pone davanti a una tipologia di intelligenza diversa da quella animale, una intelligenza diffusa, collaborativa, di rete.

2.7. Plasticità delle radici

La geometria e la disposizione degli apparati radicali dipende fortemente dal sito in cui si trovano.

Le piante adattano la propria struttura alle condizioni della stazione: in ambienti caratterizzati da siccità estiva la profondità delle radici può raggiungere anche i 20 metri; in suoli con falda superficiale le radici sono per lo più superficiali.

Pertanto la disposizione delle radici non è quasi mai un parametro fisso ma variabile e dipendente da:

- caratteristiche pedologiche della stazione;
- disponibilità di nutrienti;
- disponibilità di umidità;
- associazione con altri vegetali;
- metodo di propagazione della pianta;
- presenza di ostacoli meccanici;
- gestione antropica dell'area.

2.8. Il ruolo delle radici nella stabilità degli alberi

La sicurezza statica degli alberi è garantita dall'apparato radicale, la forza con cui le radici rimangono aggrappate al terreno è massima vicino al tronco e diminuisce man mano che ci si allontana da esso.

Esiste una stretta correlazione tra integrità delle radici e stabilità dell'albero: piante le cui radici siano state interessate da interventi di cesura dovuti alla posa in opera di condutture di gas, luce, telefoni, etc., mostrano una maggiore propensione alla caduta.

La lunghezza totale delle radici che garantiscono un valido apporto di sostanze nutritive e dunque l'efficienza della pianta è risultata in alcuni casi superiore al diametro del tronco di 5 volte: da ciò consegue la raccomandazione prudenziale di rispettare, in caso di scavi, una distanza pari ad almeno 6 volte il diametro del tronco della pianta in questione.

*Radici di un albero di un
viale cagliaritano (foto di
Dietrich Steinmetz).*



*Radici dei viali cagliaritani
(foto di Noemi Didu).*



*Radici dei viali cagliaritani
(foto di Noemi Didu).*

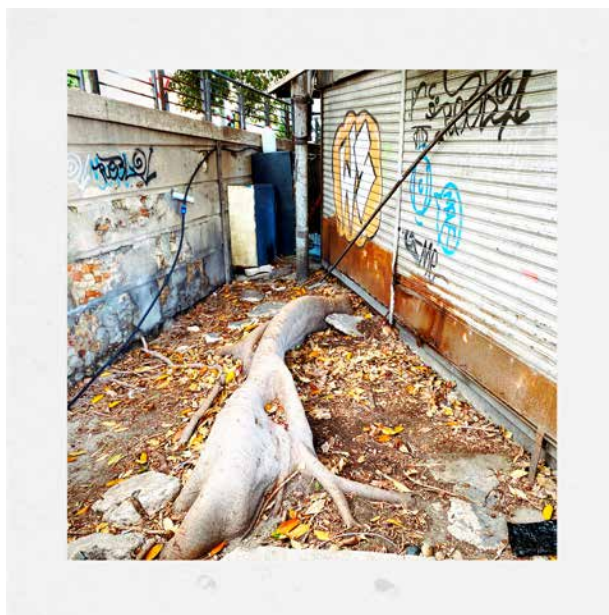




Radici dei viali cagliaritari (foto di Noemi Didu).



Radici del grande albero in Piazza Darsena nei pressi dell'edicola (foto Roberto Murgia).



Radici del grande albero in Piazza Darsena nei pressi dell'edicola (foto Roberto Murgia).

3. Vivaisti, agronomi e progettisti. La tecnica dei viali alberati

3. Nurserymen, agronomists and designers

This chapter mentions some of the most important figures in the field of landscaping in Cagliari throughout the 19th century, ending with some brief technical information on the geometry of the avenues and road sections.

In particular, two technicians, Giuseppe Piccaluga and Carlo Visca, and two aristocrats/agricultural entrepreneurs, Marquis Stefano Manca di Villahermosa and Count Gennaro Roero di Monticello are mentioned.

The 19th-century cultural atmosphere surrounding the topic of gardens and cultivation was so lively that actual technical manuals were frequently published, often both in Italian and Sardinian, with the purpose of improving production yields also through the acquisition of an agricultural education.

3.1. Agronomi e giardinieri civici

Dalla seconda metà del Settecento fino agli inizi del Novecento, la Sardegna è interessata da una corrente di riformismo agrario che nel giro di un secolo le permette di modernizzare un'agricoltura arretrata e di introdurre concetti innovativi di gusto europeo in tema di parchi, passeggiate pubbliche e verde urbano.

La città di Cagliari inizia a rivestire i propri viali con alberature che vengono regolarmente innaffiate e ripiantumate, dapprima incaricando sporadicamente maestri giardinieri per poi successivamente definire ed istituzionalizzare un tecnico municipale, che si prendesse cura del verde pubblico della città, è così che nasce la figura dell'Agronomo Municipale.

Tra i diversi agronomi che si sono succeduti alla cura del verde di Cagliari è in particolare a due di loro che dobbiamo la organizzazione della struttura arborea dei viali storici e la loro varietà botanica: Giuseppe Piccaluga e Carlo Visca.

Giuseppe Piccaluga

Agronomo e vivaista ligure, attivo a Cagliari fra gli anni Trenta e Sessanta dell'Ottocento.

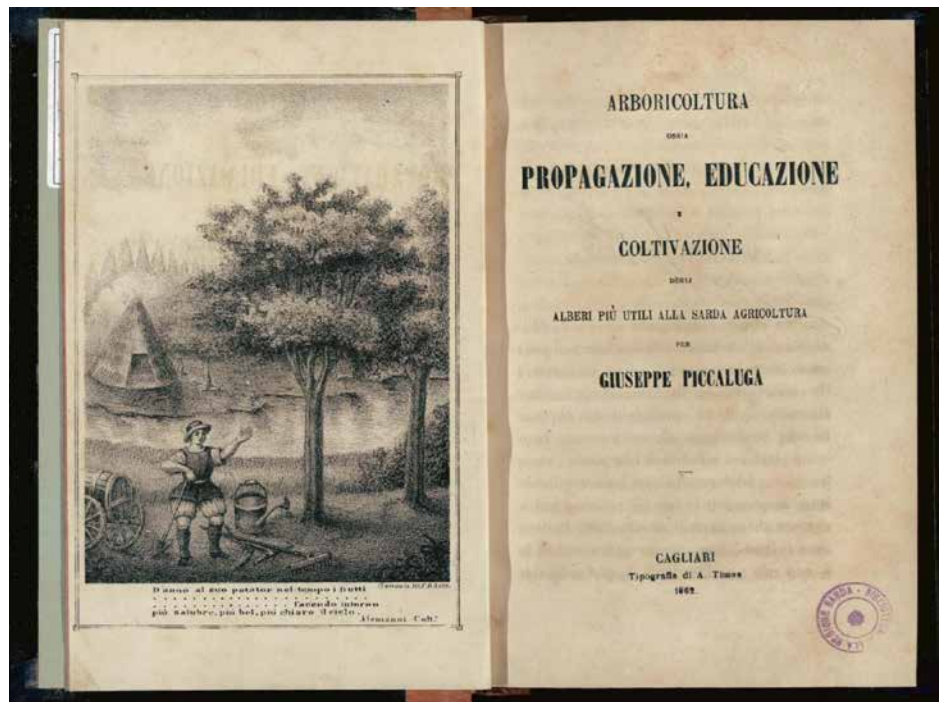
Dapprima giardiniere del Marchese di San Tommaso di Cagliari, negli anni Trenta lo troviamo membro della Reale Società Agraria ed Economica di Cagliari e dopo poco viene incaricato delle piantumazioni e manutenzione del Giardino Pubblico.

Piccaluga vive un tempo in cui il processo di modernizzazione in agricoltura e giardinaggio infuocava gli spiriti e poneva sfide di progresso che non potevano rimanere inaccettate dagli uomini che ritenevano di avere un pensiero moderno.

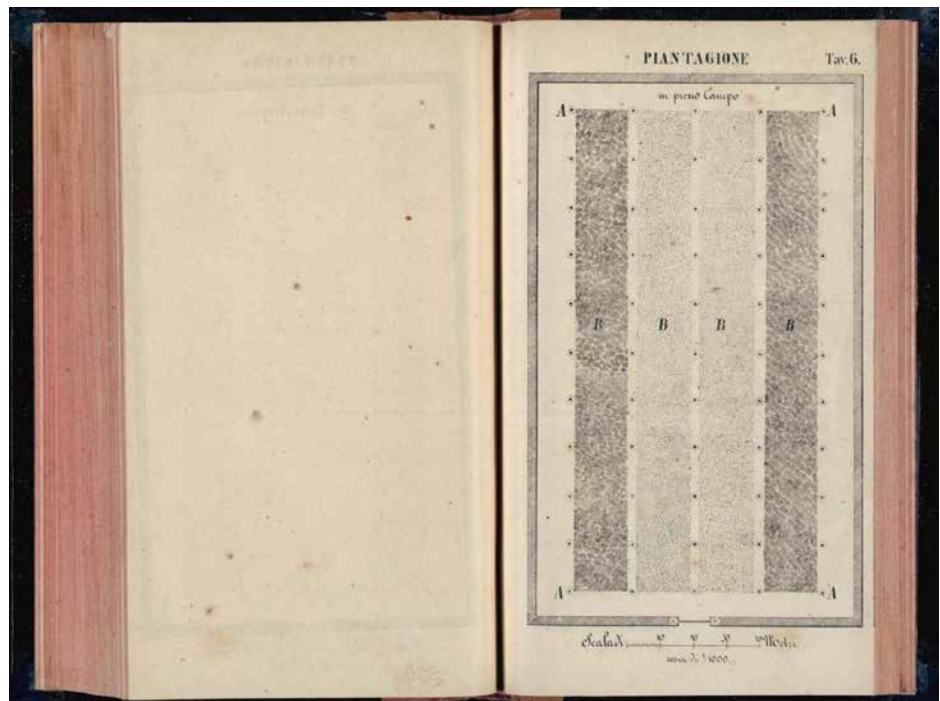
Nel 1856 gestisce un vivaio vendendo specie da fiore che non sono presenti nel catalogo della tenuta d'Orri quindi probabilmente introdotte successivamente alla metà dell'Ottocento. Le specie sono essenzialmente bulbose: Tulipani doppi, Ranuncoli doppi in miscuglio, Tuberose doppie, Anemoni doppi.

Nel 1856 è Direttore Giardiniere civico e in quanto tale richiede maggiore autonomia d'azione rispetto al Capo Architetto dell'Ufficio dell'Arte, nella progettazione del verde e la piantumazione di alberi e cespugli.

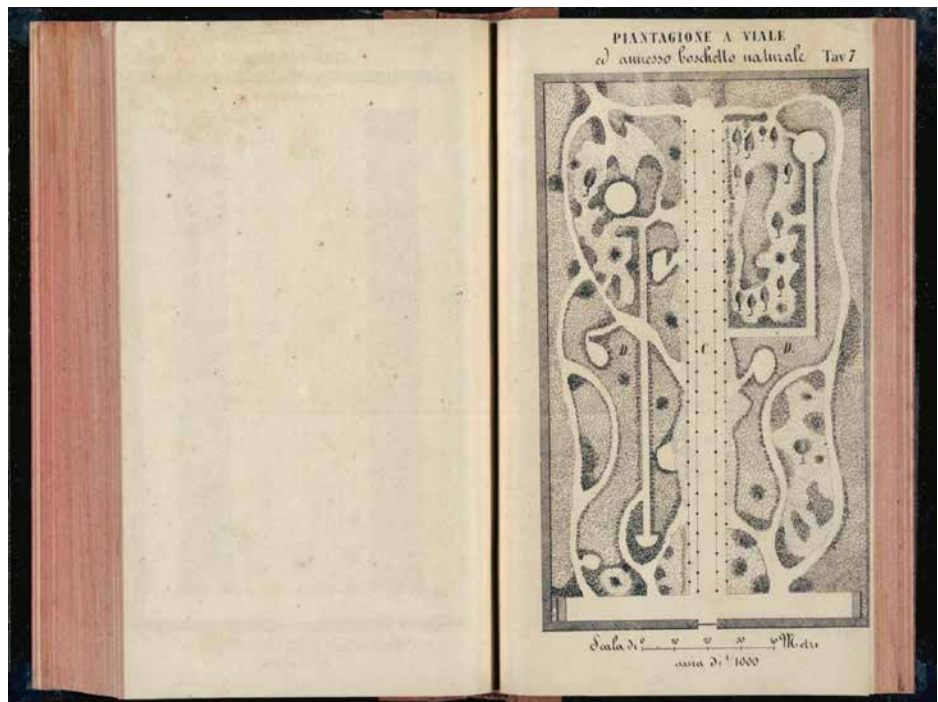
Nel 1862 viene nominato agronomo civico e diventa l'autore principale delle diverse piantagioni di alberi effettuate a Cagliari come ad esempio Viale Buoncammino e il Terrapieno; nello stesso anno pubblica un manuale per istruire i "sardi coltivatori" sulle tecniche di coltivazione e propagazione degli alberi. Nel manuale consigli pratici sulla scelta delle specie e gli stili di abbinamento.



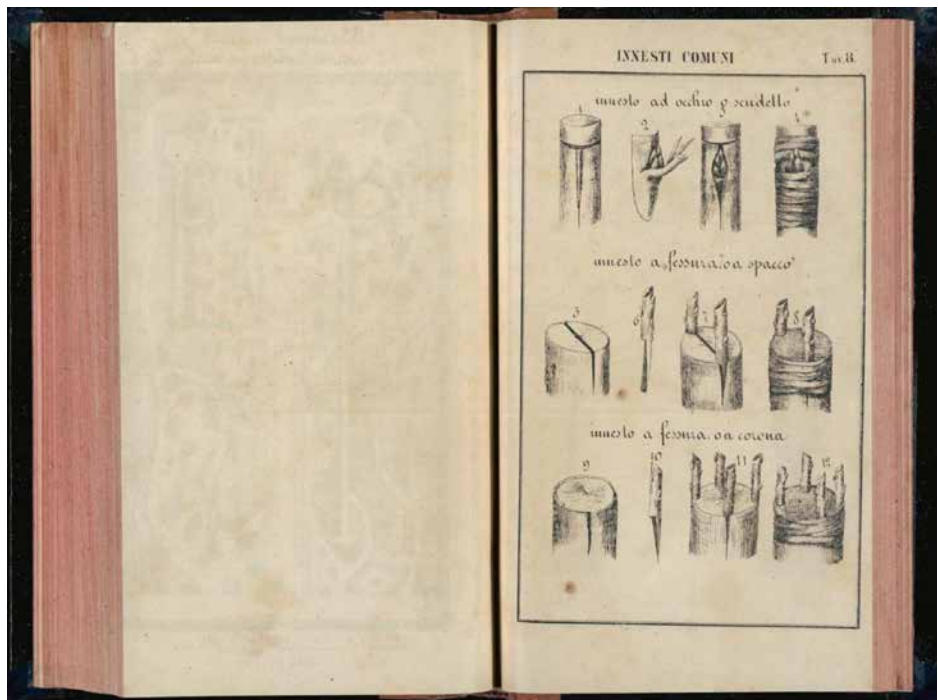
Giuseppe PICCALUGA, *Arboricoltura, ossia propagazione, educazione e coltivazione degli alberi più utili alla sarda agricoltura*, A. Timon, Cagliari 1862, frontespizio.



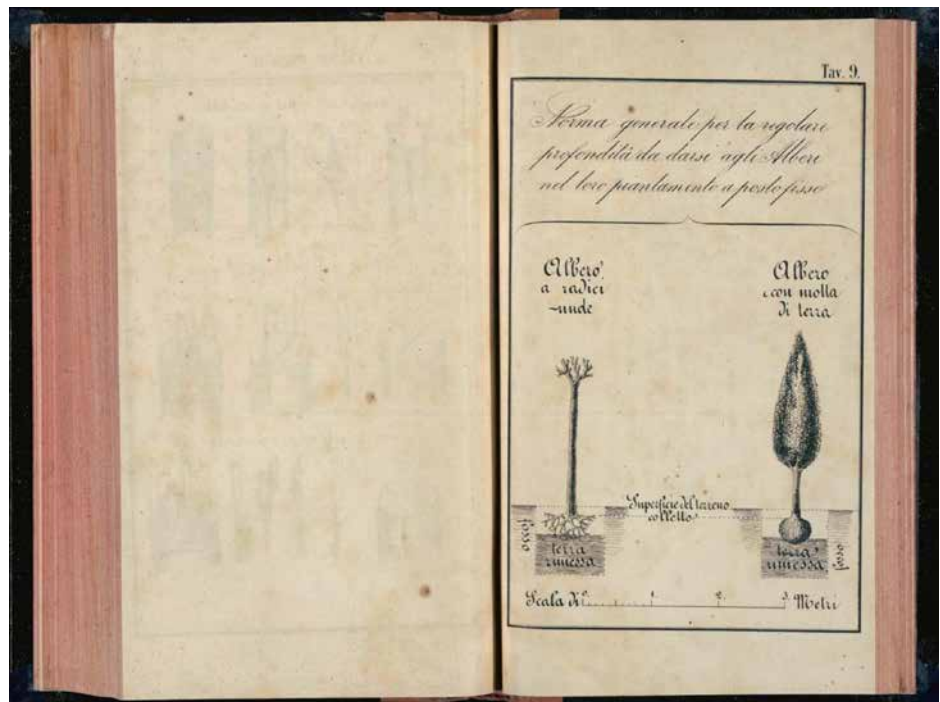
Giuseppe PICCALUGA, *Arboricoltura, ossia propagazione, educazione e coltivazione degli alberi più utili alla sarda agricoltura*, A. Timon, Cagliari 1862, tav. 6.



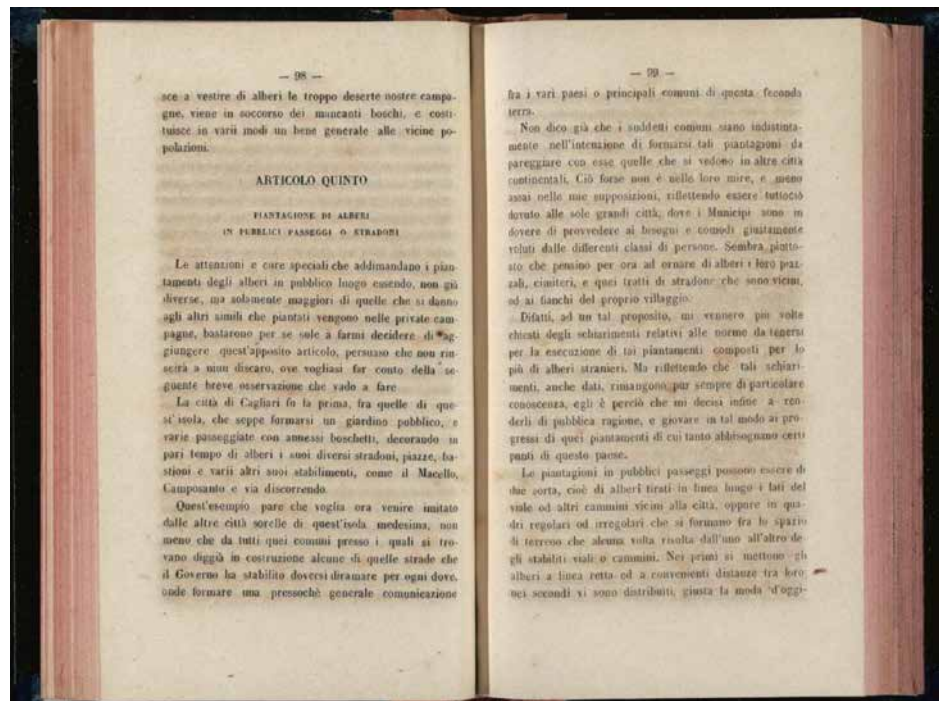
Giuseppe PICCALUGA, *Arboricoltura, ossia propagazione, educazione e coltivazione degli alberi più utili alla sarda agricoltura*, A. Timon, Cagliari 1862, tav. 7.



Giuseppe PICCALUGA, *Arboricoltura, ossia propagazione, educazione e coltivazione degli alberi più utili alla sarda agricoltura*, A. Timon, Cagliari 1862, tav. 8.

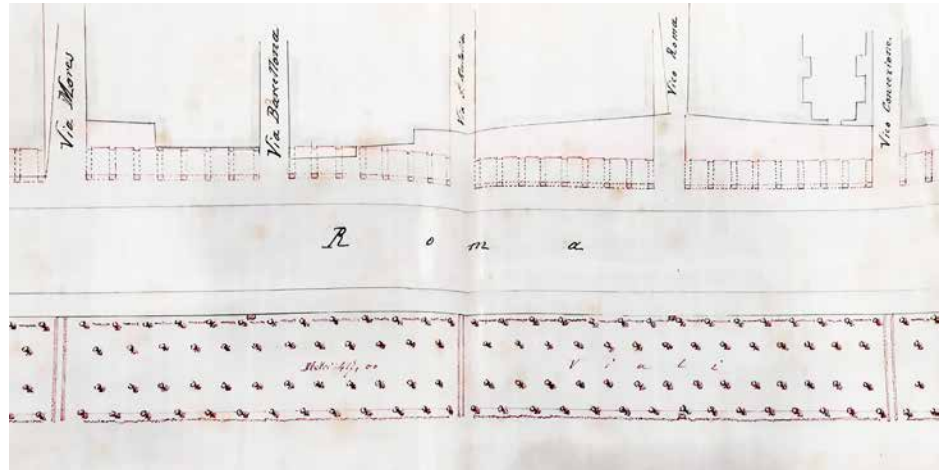


Giuseppe PICCALUGA, *Arboricoltura, ossia propagazione, educazione e coltivazione degli alberi più utili alla sarda agricoltura*, A. Timon, Cagliari 1862, tav. 9.



Giuseppe PICCALUGA, *Arboricoltura, ossia propagazione, educazione e coltivazione degli alberi più utili alla sarda agricoltura*, A. Timon, Cagliari 1862, pp. 98-99.

Carlo Visca, soluzione progettuale definitiva per l'alberata di Via Roma del 1891 composta da quattro filari di cui i centrali alternati (Archivio Storico Comunale di Cagliari, Contratti, 1891).



Carlo Visca

Giardiniere, agronomo e vivaista siciliano, attivo a Cagliari nella seconda metà dell'Ottocento. A partire dal 1876 collabora saltuariamente con il Comune di Cagliari: nel 1884 realizza il parterre di Piazza Matteotti impostato da Felice Galbiati (suo predecessore), nel 1885 inizia la produzione commerciale di piante floreali; fu il primo floricoltore e vivaista che ebbe l'isola secondo i moderni concetti. Il giardino Visca era impiantato nell'appezzamento che fronteggia l'attuale ingresso dell'orto botanico, in Via Fra' Ignazio da Laconi. Nel 1890 viene incaricato di sistemare l'alberata di Via Roma e contemporaneamente si occupa dell'impianto del giardino della Piazza Darsena e del parterre di Piazza Costituzione. Nel 1892 viene nominato Agronomo municipale e nel 1896 Direttore delle piantagioni del Comune di Cagliari. Nel 1897 progetta e realizza la riduzione a square di Piazza San Domenico con numerose aiuole artisticamente disposte e con alberi d'alto fusto, cespugli e una pavimentazione in ghiaia.

3.2. Aristocratici green

Stefano Manca Marchese Di Villahermosa

Nel 1804 fu tra i soci più dinamici della Reale Società Agraria ed Economica di Cagliari. Attivissimo promotore dei moderni metodi di agricoltura in Sardegna, diede personalmente impulso alle sperimentazioni agrarie mettendole in pratica nella sua azienda modello in località Orri, presso Sarroch. Sede del primo vivaio moderno dell'isola che fornisce semi e piante esotiche anche all'Orto botanico di Cagliari e pubblica annualmente il catalogo delle specie e varietà commerciate (Catalogo generale dei vegetali coltivati nello stabilimento d'Orri 1842-1843).

Gennaro Roero Conte di Monticello

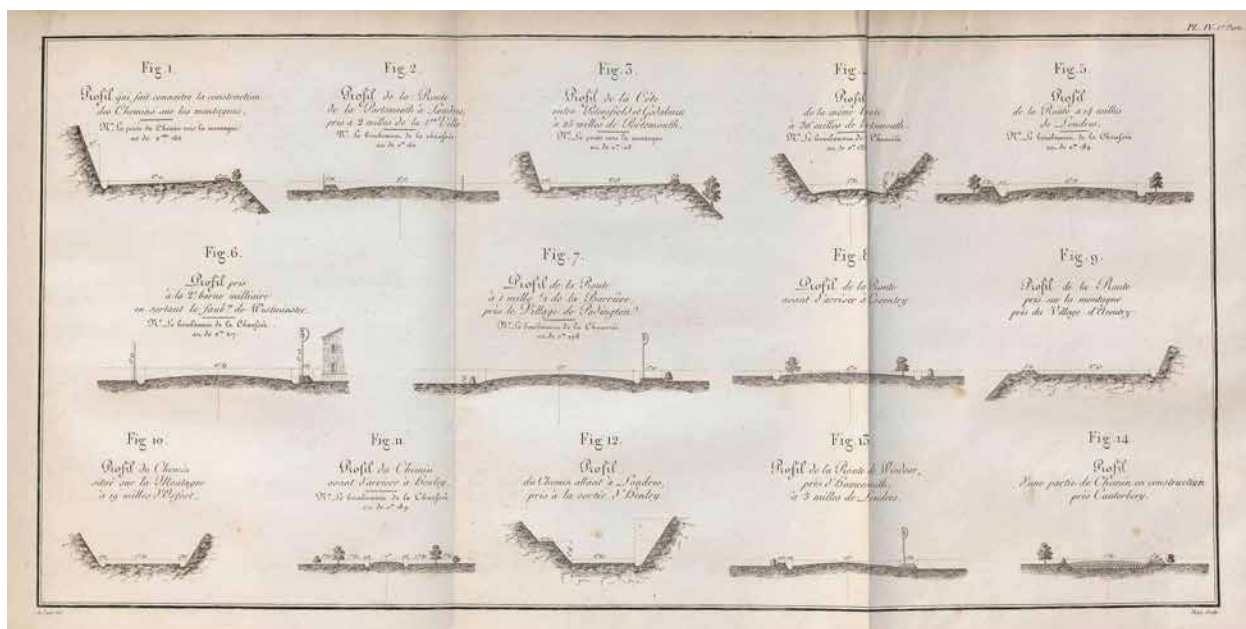
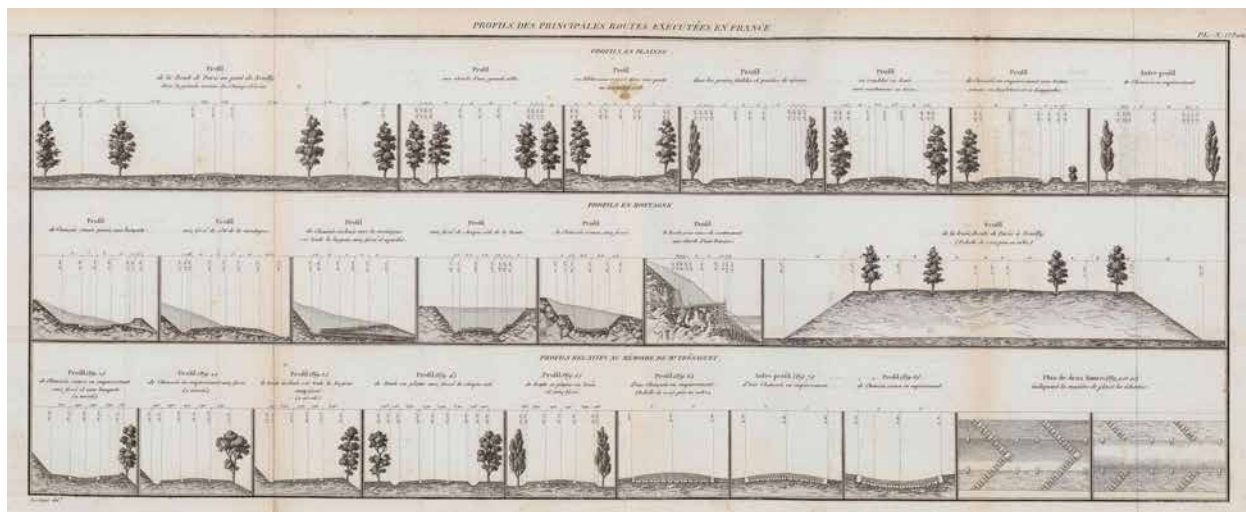
Dopo la partenza della corte sabauda (1814) per primo ordinò che fossero piantati alberi e realizzate passeggiate pubbliche nella città di Cagliari. Fu governatore dell'isola dal 1823 al 1825, impegnato in vari progetti di bonifica dalle paludi e di riorganizzazione fondiaria.

*Ritratto di Stefano Manca
Marchese Di Villahermosa.
Dal Dizionario biografico
degli uomini illustri di
Sardegna di Pasquale
Tola, 1837.*



*Ritratto di Gennaro Roero
Conte di Monticello.*





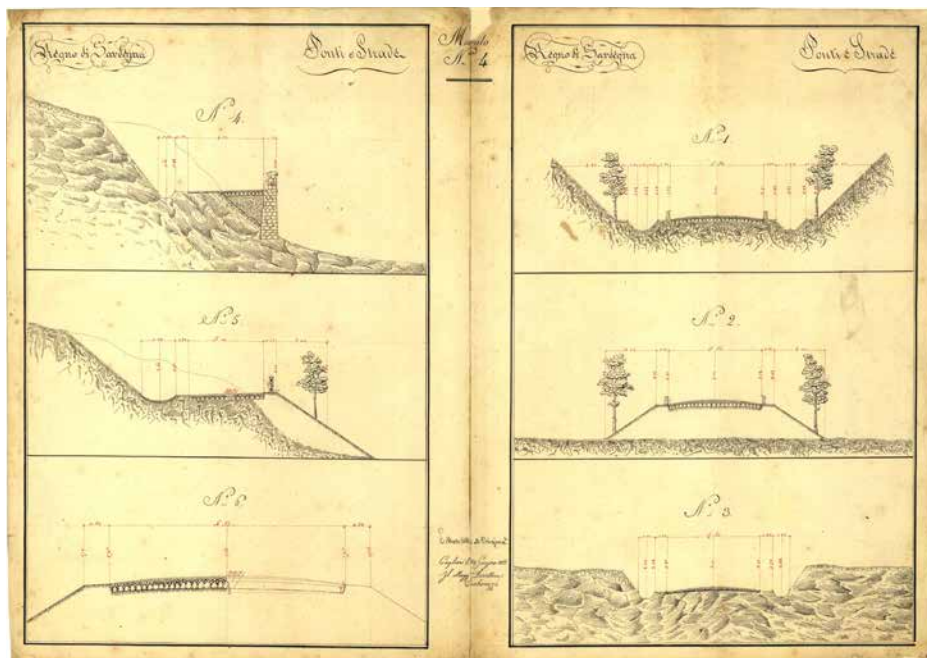
Profilo delle principali strade alberate eseguite in Francia nel primo Ottocento (Pierre-Charles Lesage, *Recueil de divers mémoires extraits de la bibliothèque impériale des Ponts et Chaussées*, 1810, plache 10, plache 4).

3.3. La geometria dei viali alberati

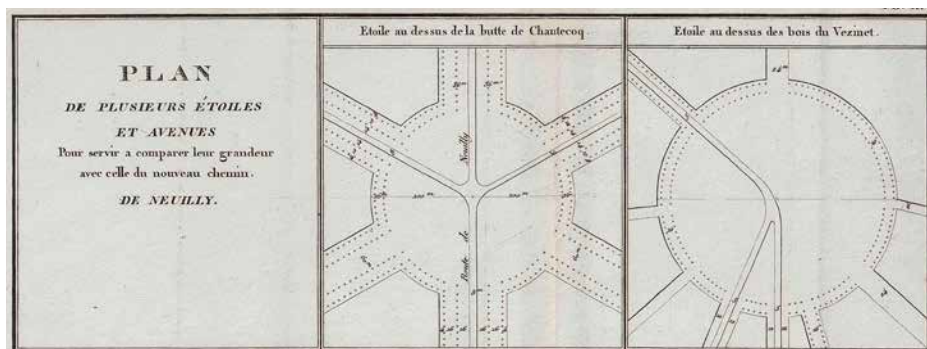
I modelli dei viali alberati:

- filari semplici;
- filari doppi (Viale Trieste, Viale Merello);
- filari quadrupli (Largo Carlo Felice);
- filari quadrupli alternati (Via Roma tra il 1891 e la fine della seconda guerra mondiale);
- promenade / filare doppio chiuso superiormente con passeggiata interna (Viale Cimitero);
- filari prospettici (Via Cammino Nuovo verso la Torre dell'Elefante; bidente tra Viale Bonaria e Viale Diaz).

Progetto di sezioni stradali alberate della Strada Reale Carlo Felice, Giovanni Antonio Carbonazzi, 1822 (Archivio di Stato di Cagliari, TP115-01).



Modelli di tracciamento di grandi rotonde di distribuzione viaria secondo forme radiali "etoile" eseguite in Francia nel primo Ottocento (Pierre-Charles LESAGE, *Recueil de divers mémoires extraits de [...]*, 1810, plache 11).



3.4. La tecnica delle strade alberate

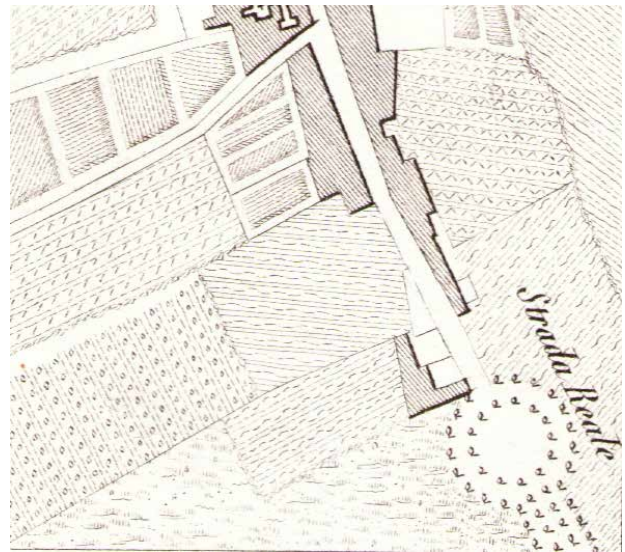
Le sezioni stradali

La costruzione di strade alberate è consolidata da pratiche progettuali che, ripetute e implementate nel tempo, trovano una codifica nella trattatistica e nella manualistica sette e ottocentesca. Veicolate da scuole e accademie d'architettura e ingegneria, le modalità di costruzione di viali alberati in città e nel territorio si diffondono in larga parte d'Europa.

I rondò

Rotonde di alberi vengono disegnate quali terminali di viali alberati, come a Buon Cammino, per esaltare punti di particolare bellezza panoramica; altrove compaiono lungo i viali alberati in specifici nodi viari sia per dare importanza agli incroci sia per agevolare l'inversione di marcia delle carrozze a cavalli. Vengono previsti alberi su circonferenze semplici, doppie o in semicerchi lungo un solo lato del viale.

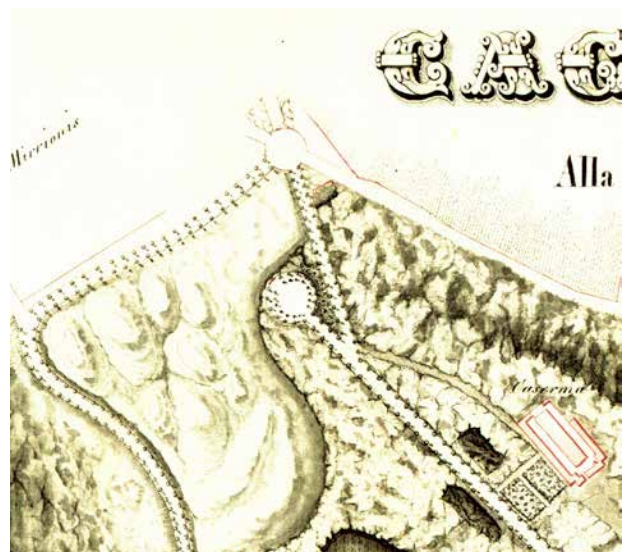
Rondò all'arrivo della Strada Reale Carlo Felice all'Annunziata (Cagliari) dalla Pianta della Città di Cagliari, Giuseppe Cominotti, Enrico Marchesi, 1832 (Archivio del Comune di Cagliari 1.A.22).



Rondò lungo viale Trento dalla carta di Cagliari e suoi dintorni, post 1851 (Istituto Geografico Militare, n. 8673).



Terminale del viale Buoncammino con rondò dalla carta di Cagliari, post 1851 (Istituto Geografico Militare, n. 8676).



Via Dante, veduta prospettica (foto di Dietrich Steinmetz).



Via Dante, rondò alberato (foto di Dietrich Steinmetz).



Terminale del Viale Buoncammino con il rudere del rondò e Viale Merello (immagine aerea tratta da Sardegna Foto Aeree, Regione Sardegna, 2013, dati cartografici © AGEA).



4. I primi viali alberati della città

4. The first tree-lined avenues in the city

The history of tree-lined avenues in Cagliari starts from the Public Gardens, whose main axis is Viale della Polveriera.

Created between 1816 and 1818, its holm-oaks were later enriched with a large number of tree and herb species and incorporated into the park.

The Public Gardens represent a green junction between the line of trees descending towards the Darsena [Dock] and the path on the ridge of the Buoncammino hill.

In 1836 a short canyon was cut in the rock, connecting the Gardens with what would soon become a tree-lined public walkway: the public walkway of Buoncammino.

By the first half of the 19th century, two important avenues exiting the city were planted with trees: Viale di Bonaria and Viale Cimitero, which served the new cemetery, relegated to the outskirts of Cagliari by the Napoleonic edict.



© The Hebrew University of Jerusalem & The Jewish National & University Library

Calaris Sardiniae Caput, Cosmographia Universalis, Basilea, Sebastian Münster, 1550. Vista generale e dettaglio della parte orientale della città oltre le mura, tra il convento del Jesus, oggi Manifattura Tabacchi, San Bardilio e Bonaria (da: The Hebrew University of Jerusalem & The Jewish National & University Library).



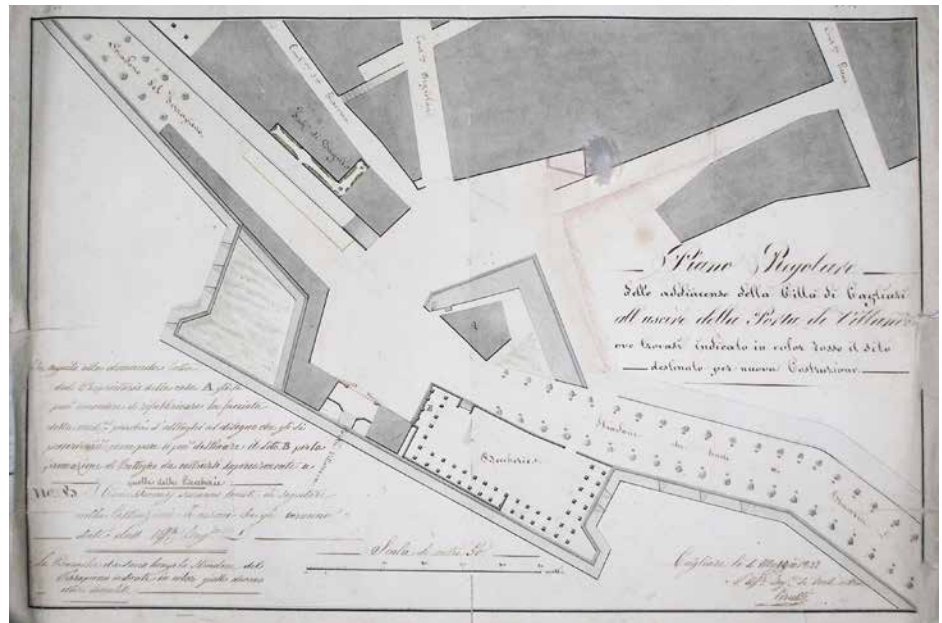


Le alberature lungo il Terrapieno e sul Bastione di Saint Remy sono testimoniate nella «Veduta della Città di Cagliari Capitale del Regno di Sardegna, dalla parte di Villa nuova, ossia di Levante, 1825» (Su concessione del Ministero della Cultura - Biblioteca Universitaria di Cagliari - Collezione De Magistris. Foto archivio Ilisso editore, Nuoro).

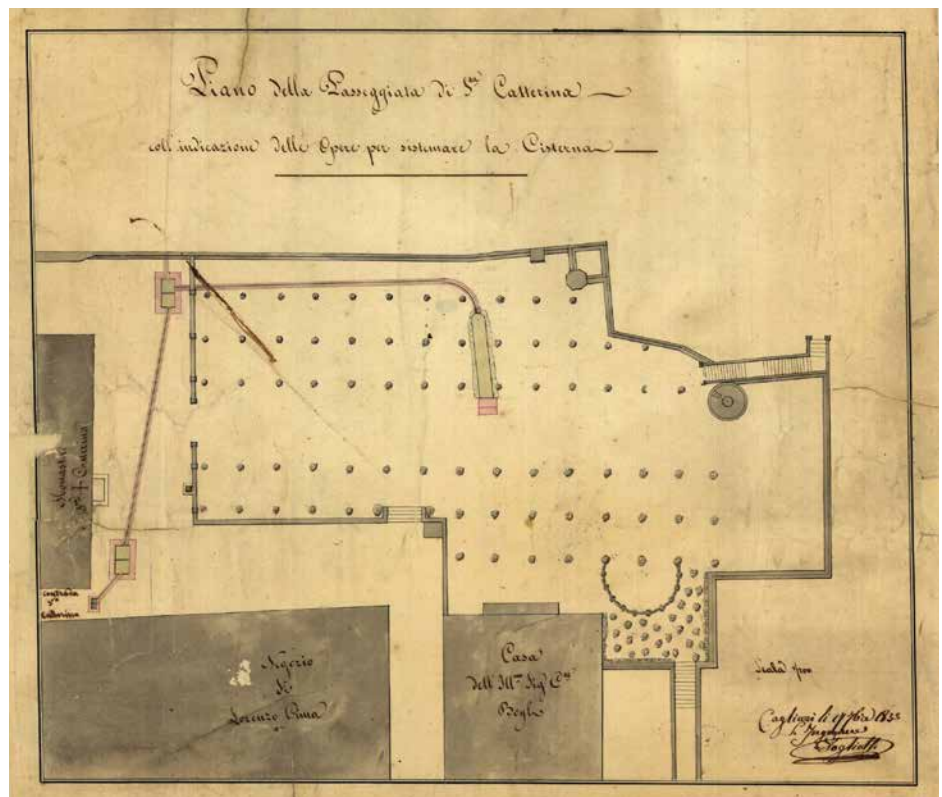
4.1. Gli alberi presso le mura e sui bastioni, davanti ai conventi e verso gli orti

La veduta di Cagliari del 1550 pubblicata da Sebastian Münster mostra attorno alla città campi governati e recintati, orti verso La Vega, alberature tra Villanova e Bonaria. In questi luoghi nel tempo successivo iniziano consapevoli azioni di trasformazione dei dintorni della città mirate a rinnovarne l'immagine grazie a lunghe file di alberi lungo le strade. Nel 1763 a Cagliari si programmano viali alberati con olmi dall'Orto Botanico (la Botanica, tra Viale Regina Margherita e Via XX Settembre) alla Darsena, a seguire nella piana verso Bonaria.

Lungo le mura della città alcuni ambiti vengono dotati di alberature ancor prima di diventare – dopo l'abbattimento delle fortificazioni concepito nel 1867 – luoghi di incontro, di mercato e di passeggio. Davanti ai conventi di San Francesco di Stampace e di Sant'Agostino, lungo i bastioni orientali e nel Terrapieno, quindi intorno al Convento di Jesus (oggi ex Manifattura dei Tabacchi), le prime cartografie e le vedute ottocentesche testimoniano la presenza di serie di alberature già consolidate.



Nel 1822 un progetto di sistemazione degli spazi attorno alla Porta di Villanova (oggi Piazza Costituzione) dimostra l'esistenza dei primi viali alberati lungo le mura. (Archivio di Stato di Cagliari, Concessioni Enfiteutiche, n. 210).

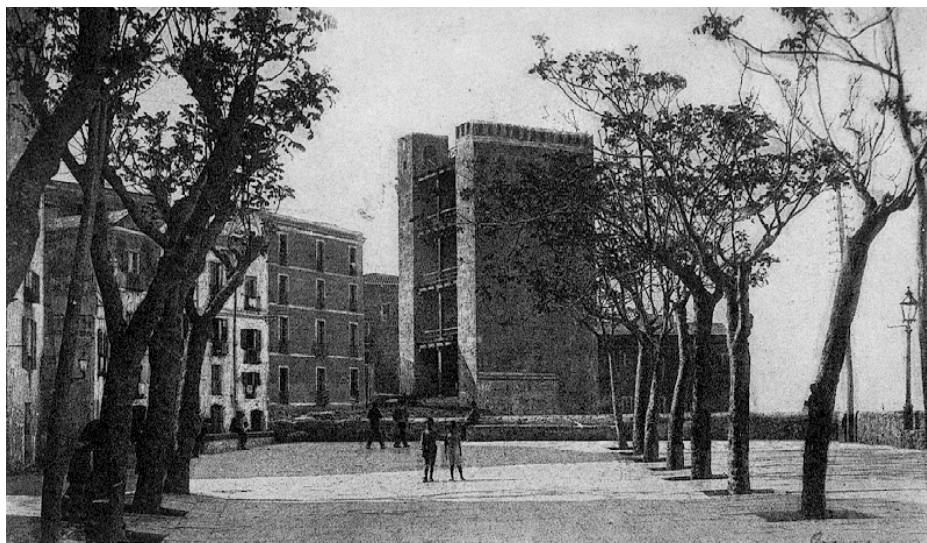


Piano della passeggiata di Santa Caterina coll'indicazione delle opere per sistemare la cisterna a vantaggio delle alberature esistenti sul bastione, parte alta dell'odierno Bastione di San Remy. Progetto dell'Ing. Dogliotti, 1833, respinto nel 1834 (Archivio di Stato di Cagliari, TP13).

Fotografia d'epoca del Bastione di San Remy prima della ricostruzione del primo Novecento. Si notano gli alberi sulla parte alta.



Fotografia d'epoca del Bastione di Santa Croce, precedente il 1906, con le alberature su due filari.

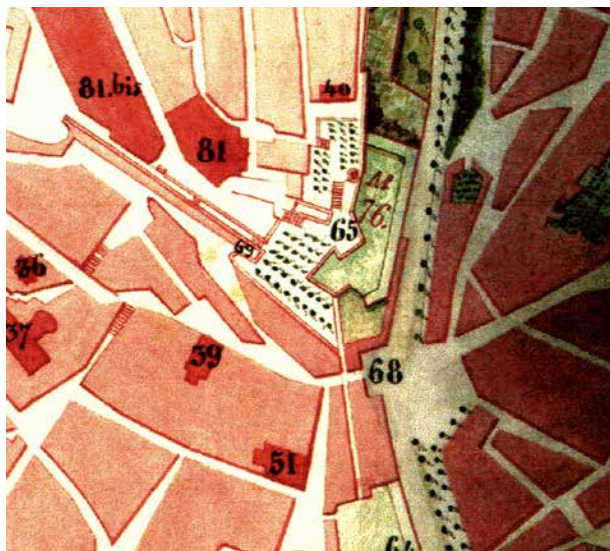


4.2. Le passeggiate alberate sui bastioni di San Remy, di Santa Croce e lungo le mura

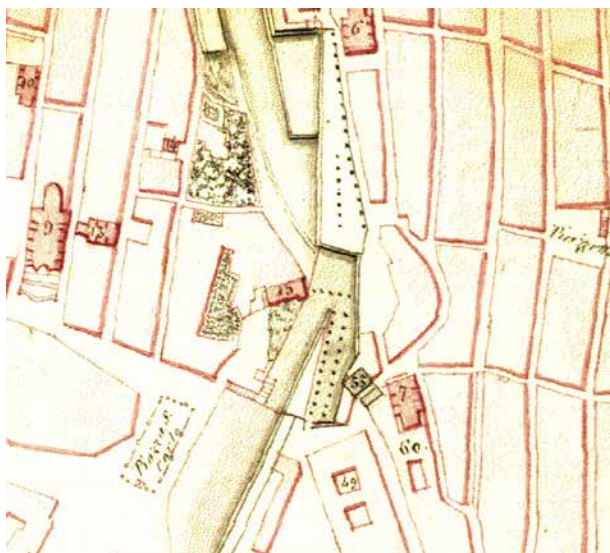
Il benessere derivante dal passeggiare all'ombra di viali alberati, tra i profumi dei fiori e dei frutti, lungo le recinzioni degli orti, i canali e le fontane è ricordato nel medioevo e nel rinascimento nelle principali città europee e mediterranee. Poesie, stampe e dipinti testimoniano con quale cura vicino alle mura delle città si riservassero ai cittadini luoghi destinati al passeggio e alla contemplazione della bellezza degli ambienti circostanti.

Le mura e in particolare i bastioni, in tempo di pace, ospitavano alberature; a Cagliari quelli di Santa Croce e di Santa Caterina (oggi San Remy, poi del Balice), di cui si ha testimonianza fin dai primissimi anni dell'Ottocento: nel 1813 *«La città è autorizzata a dare le disposizioni per la somministrazione dell'acqua necessaria per innaffiare gli alberi del Bastione di Santa Caterina prelevandola dalla fontana di San Pancrazio»* (Castello 1985), bastione alberato nel 1829 con l'opera dei condannati ai lavori forzati.

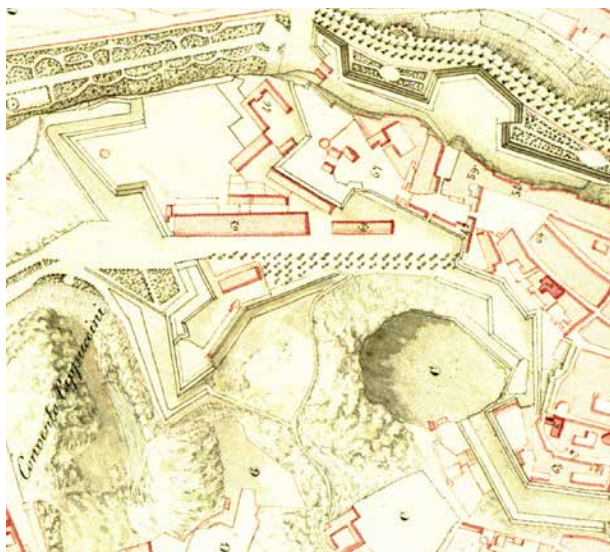
Particolare del Bastione di San Remy dal «Piano Topografico della città di Cagliari e dei suoi dintorni», disegnato da G.B. Gallarati nel 1858 (Istituto Geografico Militare, cart. 5, n. 22).



Particolare del Bastione di Santa Croce dalla carta di Cagliari e suoi dintorni, post 1851 (Istituto Geografico Militare, 8673)

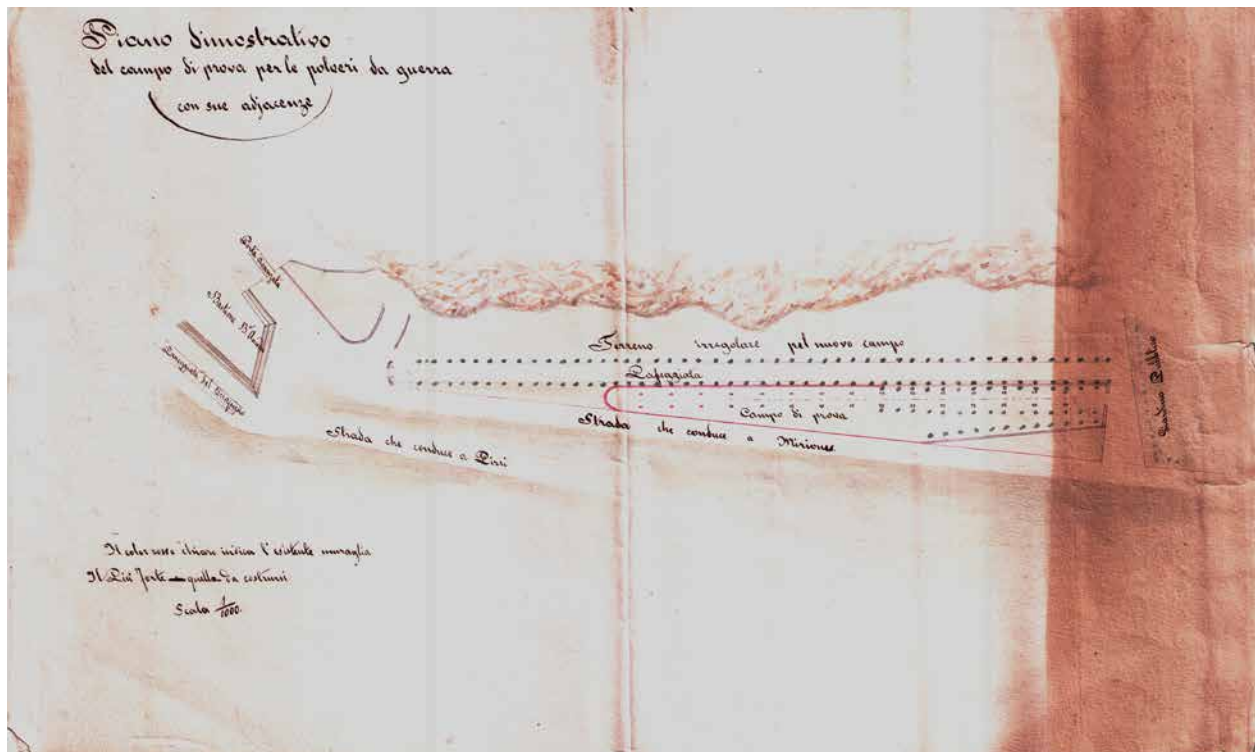


Particolare del Bastione di San Remy dalla carta di Cagliari e suoi dintorni, post 1851 (Istituto Geografico Militare, 8673).





Corso Vittorio Emanuele davanti al convento di San Francesco di Stampace, inizio Ottocento (Biblioteca Comunale di Cagliari, Fondo stampe 1.A.58). La vista è mutuata da quella in bianco e nero realizzata da Cominotti e Marchesi e stampata a Parigi nel 1827.



Progetto del Viale della polveriera, 1834 (Archivio di Stato di Cagliari, Segreteria di Stato s. II, n. 1080).

4.3. Viale della Polveriera (Giardino Pubblico)

Tra il 1816 e il 1818 Giacomo Francesco Pes di Villamarina, Viceré, fonda il primo parco pubblico della città sul sito dell'attuale Giardino Pubblico, nel tratto di collegamento tra l'edificio militare della "Polveriera" e l'attuale Terrapieno.

Il parco era ricco di piante esotiche e si offriva quale spazio pubblico nella tradizione degli orti botanici. Fu in seguito riorganizzato in più occasioni e nel 1839 e 1840 il Municipio ristrutturò l'area e spianò il terreno della passeggiata:

Il Canonico Spano nella sua Guida della città di Cagliari scrive nel 1861 che il luogo è:

«...piantato d'alberi in bell'ordine disposti. Attesa l'aridità del suolo poco adatto alla vegetazione, bisogna confessare che l'arte ha procurato di supplire ai difetti della natura. Sia lode al Municipio, ed al nominato valente agronomo che lo governa!»

E ancora:

«Questa pubblica passeggiata è la più amena di Cagliari, e tanto è l'ordine con cui sono disposti i viali, e la quantità delle piante indigene ed esotiche che può dirsi una villa. È molto ben tenuto, e pulito, perché il Municipio stipendia un pubblico giardiniere molto intelligente» (Spano, p. 360).

La passeggiata del Parco Pubblico era in collegamento con la spianata di Buon Cammino tramite le "strada tagliata nella roccia" nel 1836, il piccolo canyon ricavato sul crinale presso la chiesa di San Lorenzo o di Buoncammino. Sul crinale si progettava negli stessi anni un'importante alberatura di fronte alle caserme.



Particolare del Giardino Pubblico in luogo del Viale della Polveriera dalla carta di Cagliari e suoi dintorni, post 1851 (Istituto Geografico Militare, 8673).



Giardino pubblico (immagine aerea tratta da Sardegna Foto Aeree, Regione Sardegna, 2013, dati cartografici © AGEA).

Prospettiva del “Viale di Bonaria” ripresa nel primo Novecento (Regione Sardegna, Sardegna Digital Library, Collezione Colombini, ISRE Nuoro, post 1905).



Foto d'epoca del primo Novecento con la ripresa del bidente prospettico verso Bonaria e verso San Bartolomeo.



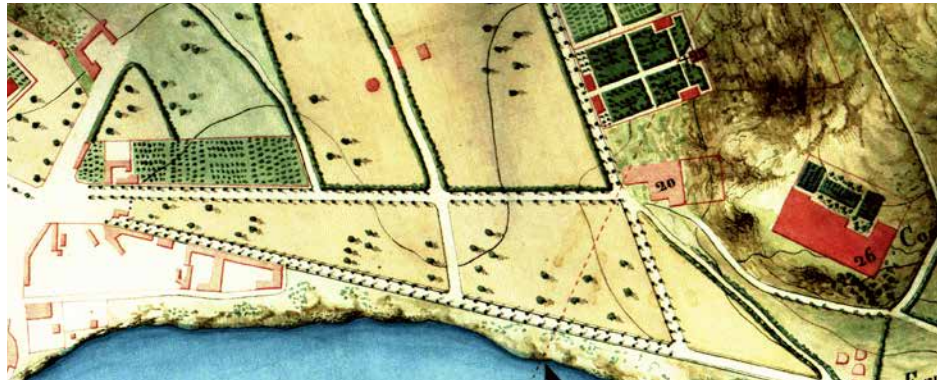
4.4. Viale Bonaria

A oriente della città la messa a dimora di olmi nella strada tra l'Orto Botanico e la Darsena (quindi nell'attuale via XX Settembre) prelude alla sistemazione della piana verso la chiesa di N.S. di Bonaria. La sistemazione come viale rettilineo corrisponde a nuove attenzioni verso l'area testimoniata dalle prime alberature e bonifiche, cui corrisponde il rilancio dei progetti di riedificazione della chiesa.

La strada che dalla Darsena e l'area del “Campo di Marte” si dirigeva al Convento di Bonaria è di certo esistente nel tempo medievale quando è ricordata nella sua direzione verso la base del colle e San Bardilio (Santa Maria del Porto), chiesa allora sulla riva del mare. Il segno urbanistico più importante, costituito dal bidente stradale rettilineo che si diparte verso oriente dal nodo alla base del bastione del Convento del Jesus (oggi Piazza Deffenu) risulta compiuto come viale prospettico nei primissimi anni dell'Ottocento: al Viale di Bonaria viene associato un secondo verso San Bartolomeo, disposto al tempo lungo la nuova linea costiera e anch'esso alberato entro il 1858.

Le sistemazioni dell'area proseguono con l'alberatura verso il “nuovo” cimitero (impiantato dal 1828) e - alla fine del secolo - della salita alla Basilica dalla chiesa di San Bardilio.

1858. I Viali Bonaria e San Bartolomeo (qui oggi Viale Diaz), con l'adiacente rettilineo del nuovo cimitero, risultano alberati nel preciso disegno del Gallarati (Particolare del Viale Bonaria dal «Piano Topografico della città di Cagliari e dei suoi dintorni», Istituto Geografico Militare, cart. 5, n. 22).



Viale Bonaria (immagine aerea tratta da Sardegna Foto Aeree, Regione Sardegna, 2013, dati cartografici © AGEA).



1813. Nel «Piano militare della fortificazione di Cagliari...», di Giuseppe Verani (Archivio di Stato di Torino, CTS, C.1 nero) compare la sistemazione della piana di Bonaria, forse in corso di realizzazione.



Nella «Carta dimostrativa de' contorni di Cagliari...» databile agli ultimi anni del Settecento il disegno della piana di Bonaria appare determinato e con l'alberatura del viale (Archivio di Stato di Torino. Carte Top. Segrete, Oristano, 9. C. I. rosso).



4.5. Viale Cimitero

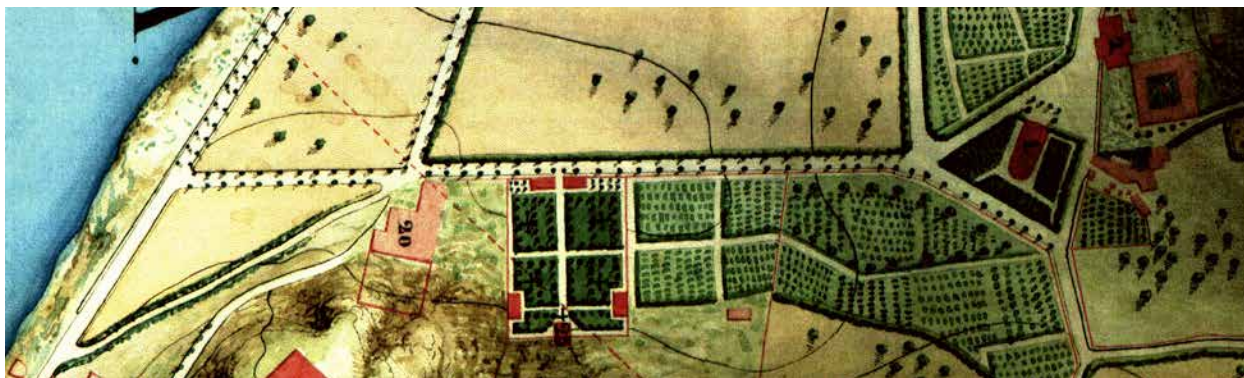
Nella veduta di Cagliari di fine Ottocento, ripresa dalle falde del colle di Bonaria prima ancora della costruzione della stazione ferroviaria (inaugurata nel 1888) si vedono con chiarezza le doppie alberature del Viale San Bartolomeo (oggi Viale Diaz) a sinistra, quelle doppie sul proseguimento del Viale Cimitero (di fronte) e parte di quelle su Viale Bonaria. Al limite destro il viale alberato della salita dal piazzale del cimitero al piano del sagrato della Basilica di Bonaria.



Viale Cimitero (foto di Dietrich Steinmetz).



Viale Cimitero, promenade (foto di Marco Cadinu).



Viale Cimitero verso San Saturnino (sulla destra) dal Piano Topografico della città di Cagliari e dei suoi dintorni, 1858 (Istituto Geografico Militare, cart. 5, n. 22).



Viale Cimitero (immagine aerea tratta da Sardegna Foto Aeree, Regione Sardegna, 2013, dati cartografici © AGEA).



(Archivio Storico del Comune di Cagliari. Fondo fotografico. serie IX, Collezioni e Album).

5. Il diritto al “pubblico passeggio” e i viali alberati nell'Ottocento

5. The right to “public walks” and tree-lined avenues in the 19th century

Viale Buoncammino - The city's historical public promenade, a long straight road about 800 meters long, was started in 1833; thousands of trees were planted and it was immediately loved by the inhabitants of Cagliari and its visitors for its wide-ranging view across the Santa Gilla Lagoon.

Viale Merello – It was conceived and designed as a tree-lined avenue as early as 1858, as shown by Gallarati's drawing. However, it took its final form only in the early 1920s.



Immagine d'epoca delle alberate del Terrapieno verso Saint Remy (Archivio Storico del Comune di Cagliari. Fondo fotografico, serie I Topografia).

5.1. Cagliari e le strade alberate ottocentesche: le pubbliche passeggiate

Le nuove mode europee permettono a tutti i cittadini di esercitare il loro diritto al “pubblico passeggio” da cui trarre serenità e salute. Un diritto espresso nel 1833 nel *Committee on Public Walks*, il programma di promozione di nuovi percorsi pedonali e panoramici attorno alla città di Londra, seguito da molte città europee. Vienna e in particolare modo Parigi – con il piano Haussmann dal 1852 – pianificano la loro nuova immagine urbanistica adoperando i viali alberati quale primario segno progettuale.



Parigi, Boulevard Haussmann (Charles Marville 1853-70).



Immagine d'epoca delle alberate del Terrapieno sotto la Cattedrale (Regione Sardegna, Sardegna Digital Library, Collezione Colombini, ISRE Nuoro, post 1905).



Veduta del Palazzo Regio verso i pubblici passeggi

“Pubblico passeggio” con ritratti signori e signore eleganti nel viale sotto il Palazzo Viceregio, dalla Pianta della Città di Cagliari, Giuseppe Cominotti, Enrico Marchesi, 1832 (Archivio del Comune di Cagliari 1.A.22).

5.2. A est della città: Viale Regina Margherita, Viale Regina Elena (Terrapieno)

La prima immagine che attesta le funzioni di “pubblico passeggio” lungo il tratto delle mura dell’attuale Viale Regina Elena risale al 1832. Il “pubblico passeggio” sul Terrapieno, sul viale alberato arredato proprio al di sotto delle finestre del Palazzo Regio, è destinato all’incontro serale della borghesia cittadina.

Nel 1837 *«La R. Segreteria di Stato e di Guerra comunica dettagliatamente ai sindaci della città le decisioni del sovrano sul progetto del Capitano Cappai relativo allo spianamento del Cammino coperto detto Terrapieno, al fine di destinare a pubblico passeggio»* (Villanova 1991) e nel 1840 il giardiniere Piccaluga conclude il lavoro di nuove messe a dimora di piante sul Terrapieno.

In continuità con la linea del Terrapieno vengono alberate le aree a ridosso delle mura orientali del quartiere Marina: nel 1843 abbiamo testimonianza del fatto che *«Il Consiglio Generale determina di bilanciare tra le altre spese quella occorrente per le piantagioni dell’odierna Viale Regina Margherita»* (Villanova 1991) che evidentemente è iniziata in precedenza, almeno nel 1822, come testimoniato dalla planimetria dell’Archivio di Stato di Cagliari del 1822 vista sopra in 4.1. e da altre cartografie della città.

Nel 1929 l’Ufficio Tecnico del Comune di Cagliari, su progetto architettonico di Ubaldo Badas, delibera l’approvazione della risistemazione del Terrapieno con la previsione, sul sedime precedente, di nuovi arredi urbani e



Cartolina del primo Novecento con il Viale Regina Margherita e il teatro Politeama subito a valle del Bastione di Monserrato con l'albergo Scala di Ferro.

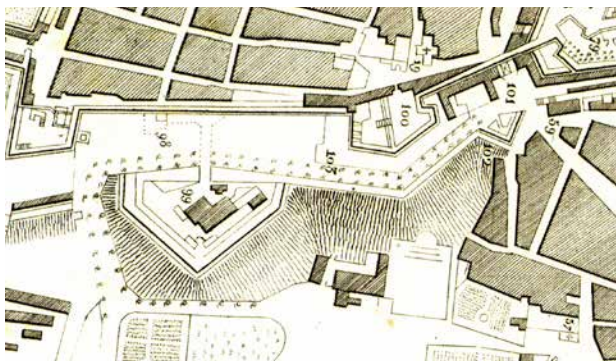


Alberi mancanti nel Viale Regina Margherita (foto di Roberto Murgia).

pavimentazioni, recinzioni e sedute, secondo una visione moderna e funzionale che rispetta il senso planimetrico del precedente parco lineare destinato al “pubblico passeggio”.

La lunga linea verde destinata al “pubblico passeggio” si collega quindi con quella che dalla Darsena saliva lungo le mura verso “la Botanica” (l'antico orto botanico oggi la Manifattura dei Tabacchi, presso la Darsena) e procedeva lungo il Terrapieno.

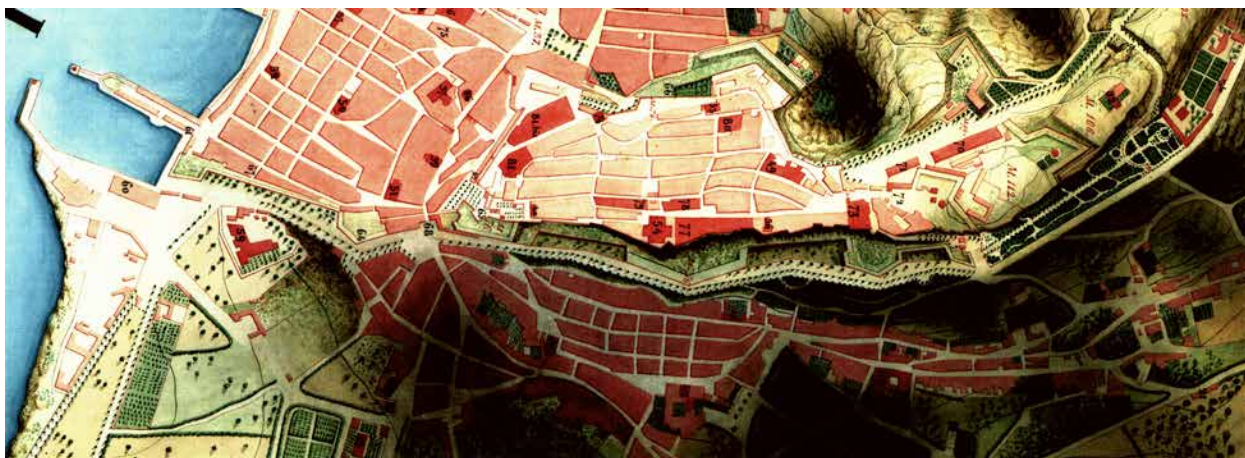
La cura del verde di questa parte della città, all'esterno delle mura orientali, può essere ricondotta all'opera dei frati del Monastero del Jesus, responsabili del primo Orto Botanico da cui traevano le piante medicinali poi trasformate nei laboratori della loro farmacia.



Viale Regina Margherita dalla Pianta della Città di Cagliari, Giuseppe Cominotti, Enrico Marchesi, 1832 (Archivio Storico del Comune di Cagliari, Fondo stampe 1.A.22).



Viale Regina Margherita (immagine aerea tratta da Sardegna Foto Aeree, Regione Sardegna, 2013, dati cartografici © AGEA).

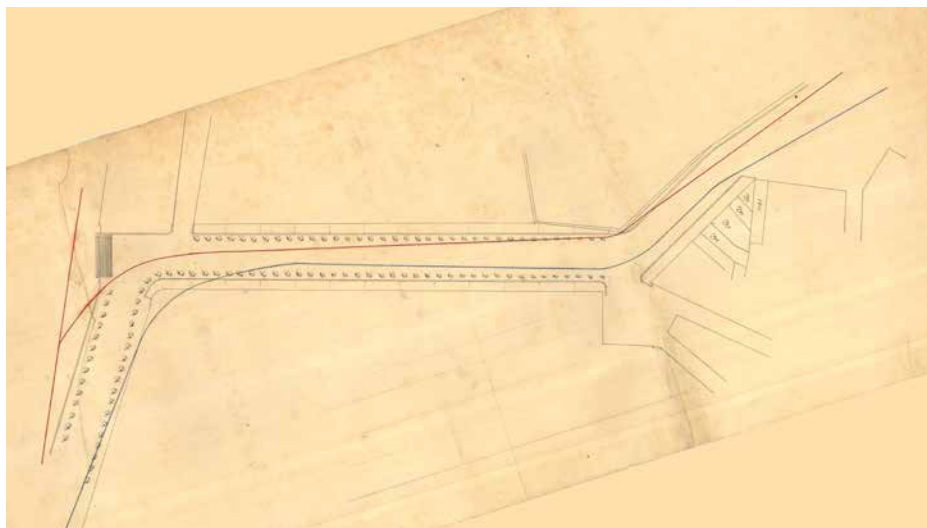


I viali alberati lungo le mura orientali della città dalla Darsena allla "Polveriera", oggi Giardini Pubblici (Piano Topografico della città di Cagliari e dei suoi dintorni, 1858 (Istituto Geografico Militare, cart. 5, n. 22).



Viale Regina Elena (immagine aerea tratta da Sardegna Foto Aeree, Regione Sardegna, 2013, dati cartografici © AGEA).

Piano topografico per lo studio di due soluzioni di tracciamento di impianti di sottoservizi lungo il Viale Regina Margherita (Archivio Storico del Comune di Cagliari, Fondo cartografico, seria A, A 24).



La galleria verde all'inizio del Viale Regina Elena, tra il Bastione di San Remy e il Palazzo Valdes (foto di Roberto Murgia).



Viale Regina Margherita (foto di Roberto Murgia).





Viale Regina Margherita verso il porto e, sulla destra, il giardino della Darsena (foto di Dietrich Steinmetz).



Il giardino della Darsena e, sulla destra, la partenza del Viale Regina Margherita (foto di Roberto Murgia).



Panorama del Terrapieno dal Bastione di San Remy (foto di Dietrich Steinmetz).

Viale Regina Margherita, tratto adiacente ai giardini della Darsena (foto di Dietrich Steinmetz).





La galleria verde all'inizio del Viale Regina Elena, tra il Bastione di San Remy e il Palazzo Valdes (foto di Roberto Murgia).



Viale Regina Elena e la Cattedrale (foto di Francesca Mu).



Primo impianto alberato di fronte alla caserma e nuovi filari in una foto d'epoca.

5.3. Il crinale di Buoncammino e il primo Viale Merello

Buoncammino

Giunti nel luogo dove oggi sorge la Galleria Comunale d'Arte si decise di sfruttare la "strada tagliata nella roccia", ricavata per agevolare il trasporto di materiali bellici oltre il crinale, per connettere la passeggiata orientale (il Parco Pubblico e il Pubblico Passeggio sul Terrapieno) con il primo impianto del viale alberato lungo il crinale della chiesa di "Buon Cammino".

Il lungo rettilineo, avviato nel 1833, è distinto in due tratti: uno tra "Porta Cristina" e la chiesa di Buon Cammino, dove una parte risulta alberata ancora all'interno delle mura tra la Porta Reale e i bastioni dell'Opera e Corno, poi demoliti nel 1846; un secondo davanti alla chiesa di Buon Cammino e ai locali di caserme esistenti prima della costruzione del carcere.

Il luogo diventa sede di una piacevole e spettacolare passeggiata, frequentata e sicura. Scrive Vittorio Angius alla metà dell'Ottocento:

«La particolarità delle passeggiate del Castello gli è il larghissimo prospetto d'un pittoresco orizzonte, il cui simile non pare sia goduto da altro punto abitato del bel-paese, né odesi rammentato e lodato da quei pure che abbian visitate le più belle regioni della rimanente Europa».

La contemplazione dall'alto crinale permette la visione sia verso oriente sia verso occidente, testimoniata con parole romantiche dai testimoni del tempo tra cui il Canonico Spano:

« "Passeggiata di Buon Cammino".

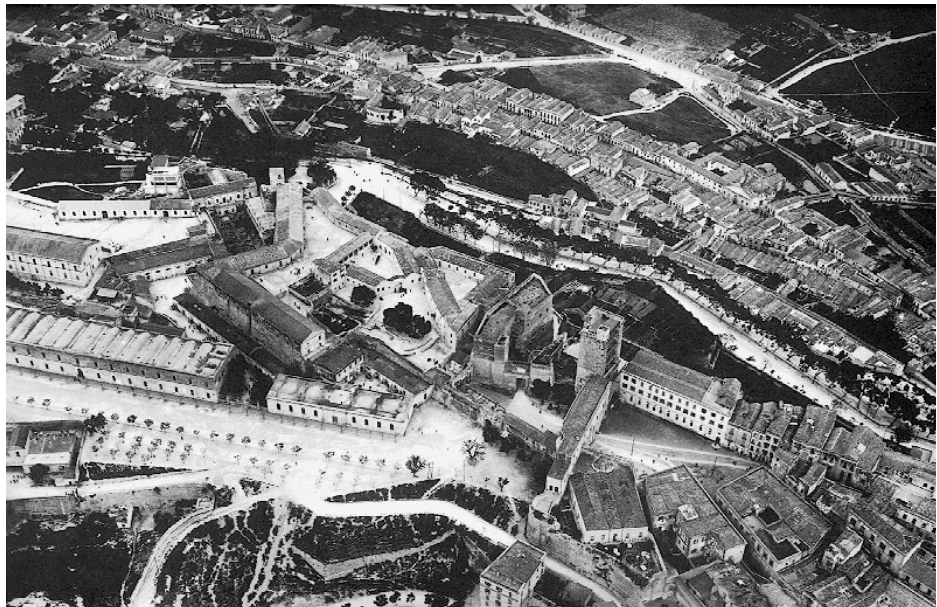
Salendo indi alla pubblica passeggiata detta anche di S. Lorenzo, si gode una bella veduta. È fiancheggiata da pini marittimi in linea dritta. Fu principiata nel 1833, e nel 1835 questo piano servì di base al Della Marmora, ed al De Candia, per l'esercizio dei lavori trigonometrici.»

(Canonico Spano, Guida..., 1861, p. 355).

Immagine della fine dell'Ottocento del primo impianto alberato di fronte alla caserma (foto Collezione Colombini, ISRE Nuoro, da Sardegna Digital Library, Cortesia Istituto Superiore Regionale Etnografico della Sardegna).



Viale Buon Cammino nei pressi della Caserma Carlo Alberto visto dal dirigibile, 1921 (Archivio Storico del Comune di Cagliari, fondo fotografico serie I, Topografia).



«[...] Percorrendo indi la stessa passeggiata che nella state è la più frequentata, e da cui si gode una bella vista del golfo, dello stagno, e delle montagne di ponente, si arriva alla Chiesa di Buon Cammino»

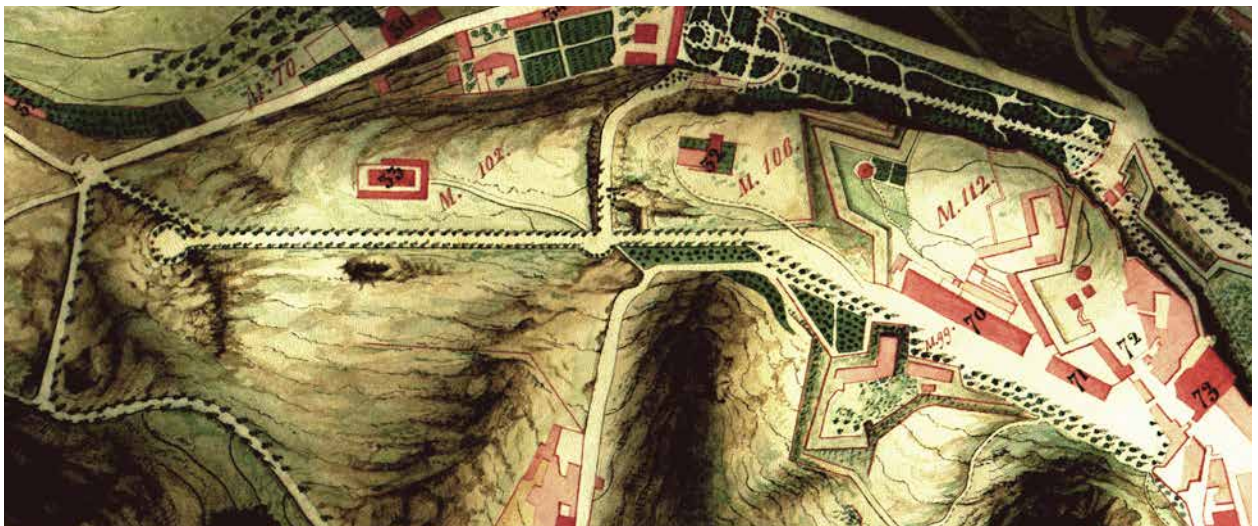
(Ivi, p. 356).

Sappiamo da un documento dell'Archivio Storico Comunale di Cagliari che nel 1843 viene approvato un progetto per l'ampliamento dello stradone di Buon Cammino.

Lungo il Viale Buoncammino, a seguito della Prima Guerra Mondiale, il Comune impianta un "Parco delle Rimembranze" in onore ai caduti che nel 1925 si decide di spostare presso San Lucifero motivando la scelta con le difficoltà di crescita delle piante di quel luogo. Il nuovo progetto viene quindi redatto da Ubaldo Badas e realizzato presso la chiesa di San Lucifero.



Lo stesso ambito nel rilievo Istituto Geografico Militare, post 1851 (n. 8676).



Viale Buoncammino e viale Merello dal Piano Topografico della città di Cagliari e dei suoi dintorni, 1858 (Istituto Geografico Militare, cart. 5, n. 22).



Viale Buoncammino e Viale Merello (da Sardegna Foto Aeree, Regione Sardegna, 2013, dati cartografici © AGEA).



Istituto dei Ciechi (post 1904) e il primo impianto del Viale Merello, parte alta verso la “Passeggiata di Buon Cammino” (Archivio Storico del Comune di Cagliari, fondo Cartografico, serie A, Piante della città, n. A 28).



Planimetria di progetto per la Concessione dei terreni all'Istituto Ciechi presso il Viale Buoncammino, 1902 (Archivio Storico del Comune di Cagliari, sez. III, n. 85).



Il viale alberato davanti al vecchio carcere di Buoncammmino (foto di Dietrich Steinmetz).



Nuove pavimentazioni e ampie aiuole, ottimale sede delle alberature del Viale Buoncammmino di fronte alle caserme (foto di Gabriele Muscas).



Il Viale Buoncammino di fronte al vecchio carcere (foto di Francesca Mu).



Il Viale Buoncammino di fronte alla caserma (foto di Francesca Mu).



Immagine di fine Ottocento o primo Novecento con i primi impianti alberati sulla nuova carreggiata di viale Merello. Sul crinale il Viale Buoncammino.



Viale Merello (immagine aerea tratta da Sardegna Foto Aeree, Regione Sardegna, 2013, dati cartografici © AGEA).

Viale Merello

Nell'immagine cartografica del 1858, disegnata dal Gallarati, Viale Merello appare già impostato sulla parte alta come viale alberato.

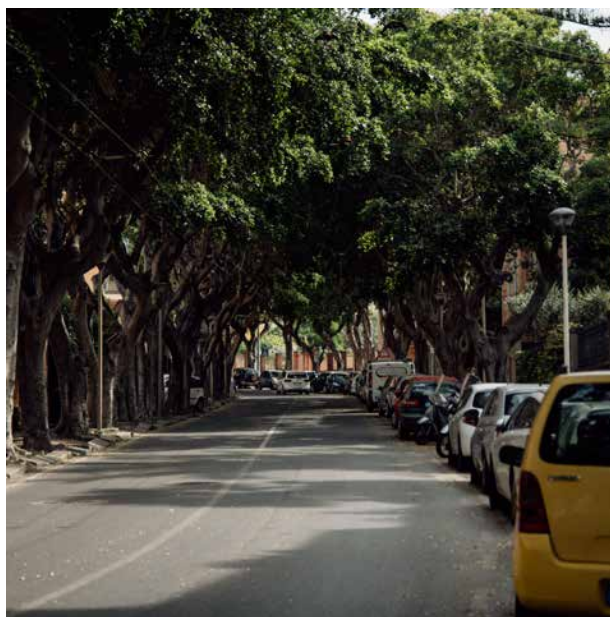
Con l'approvazione del Piano Costa del 1890 la parte più a valle, quella che si chiamava la "discesa dell'Annunziata", viene trasformata in un viale urbano e indicata poi, nei nuovi piani alla fine degli anni Venti, quale zona di sviluppo residenziale intitolata a Luigi Merello. Vi sorsero alcuni dei villini più alla moda della città.



Le chiome degli alberi di Viale Merello a raffronto con il denso tessuto edilizio residenziale (foto Gabriele Muscas).



Viale Merello, sperimentazione di nuove pavimentazioni porose che permettono all'apparato radicale un contatto naturale col suolo e evitano il loro emergere in superficie (foto di Gabriele Muscas).



Viale Merello, tratto verso l'Annunziata (foto di Gabriele Muscas).

6. I nuovi viali al posto delle antiche mura: Via Roma e Largo Carlo Felice

6. New avenues in place of the ancient walls: Via Roma and Largo Carlo Felice

It is in Largo Carlo Felice and in Via Roma that the signs of Cagliari's urban transformation are clearly visible. By demolishing its walls and thus gaining new urban spaces, Cagliari changed its appearance; once a military stronghold, it turned into a modern bourgeois city.

Numerous projects and old images illustrate this change: the city opened up towards the sea, freeing itself from the bastions of Sant'Agostino and the walls that closed off the Marina district towards the port.

The new spaces were designed as shady promenades following the Parisian example.



Foto d'epoca con in evidenza lo schema dell'alberata del Largo con le corsie di controviale destinate ad uso pedonale come a Parigi o a Torino, poi destinate al traffico carrabile (foto Collezione Colombini, ISRE Nuoro, da Sardegna Digital Library, Cortesia Istituto Superiore Regionale Etnografico della Sardegna).

6.1. La demolizione delle mura occidentali di Marina e la progettazione del Largo Carlo Felice, al tempo “Piazza del Mercato”

Il nuovo ampio spazio reso disponibile a seguito della demolizione del fronte fortificato occidentale del quartiere Marina, da tempo adoperato come sede di un mercato popolato da alcune lunghe file di casotti, diviene l'oggetto di un nuovo elegante progetto di viale alberato.

I due estremi erano rappresentati verso il mare dalla grande mole del Bastione di Sant'Agostino e sulla sommità dal Bastione di San Francesco: qui nel 1822, nel punto di arrivo della Strada Reale da Porto Torres, era stata formata nel 1822 la Piazza San Carlo (Piazza Yenne), secondo il modello inglese del “parterre” rettangolare.

Dalla piazza, oggi Piazza Yenne, il contatto visivo tra il porto e la città senza i bastioni di Sant'Agostino e di San Francesco si sarebbe offerto per un grande e unitario nuovo progetto urbanistico.

Vari progetti avevano esplorato le possibili soluzioni ancor prima delle grandi demolizioni; tra questi quello del D'Alberti e Crespo del 1835, con la previsione di una monumentale esedra di ingresso alla Marina in corrispondenza della Via Manno (al tempo Sa Costa) e di un doppio filare di alberi verso il mare.

L'architetto Gaetano Cima nel 1849 propone un progetto nuovo che prevede il riordino dei fronti edificati e un grande viale terminante davanti all'obelisco della Piazza Yenne, il miglio zero della Strada Reale, in un nodo rappresentato dalla convergenza tra gli assi stradali del Corso Vittorio (al tempo Piazza San Francesco), di Via Manno (al tempo Sa Costa) e del nuovo viale.

Il Largo e la sua relazione visiva con il golfo (foto di Roberto Murgia).



Il Largo e la sua relazione visiva con il Castello (foto di Roberto Murgia).

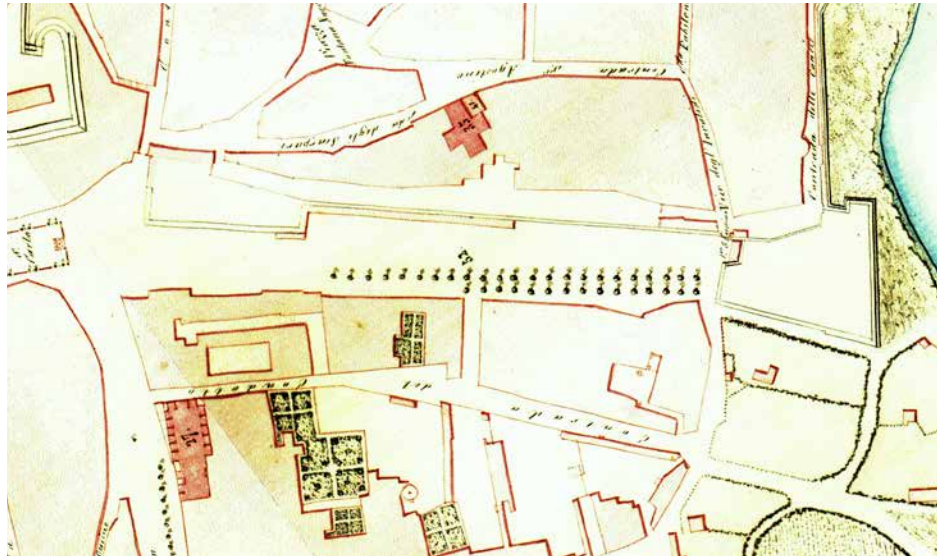


L'allineamento divergente dell'edificato sui due lati del "Largo" secondo linee rettilinee, se pur non perfette, genera un effetto prospettico che dal mare tende ad avvicinare la percezione della sommità. In questo punto l'architetto propose inizialmente la costruzione di una fontana pubblica, adoperando lungo la discesa due file di alberi allineati con il fine di regolarizzare le diverse forme dell'edificato al tempo prospettante.

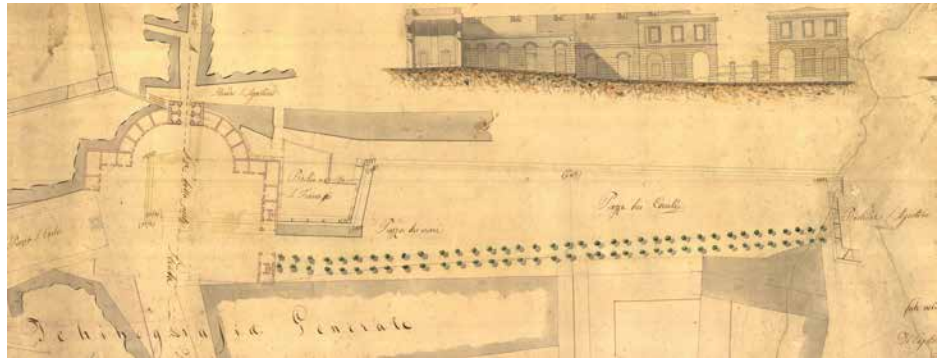
Al centro del grande spazio, oggi il "Largo", Gaetano Cima propone in un primo tempo la costruzione di un grande edificio con funzioni di mercato, con il fine di ospitare i banchi e casotti di vendita.

Nel tempo necessario alle demolizioni dei bastioni i programmi cambiarono; il mercato fu costruito più a valle, alle spalle della chiesa di Sant'Agostino Nuovo, e allineato con le case del nuovo viale. Al posto della fontana, a pochi metri, fu innalzato il monumento a Carlo Felice nel 1860, su un basamento progettato sempre da Gaetano Cima che aveva previsto che il volume del basamento in granito fosse cavo per ospitare il serbatoio di una fontana accessibile sui quattro lati, mai realizzata.

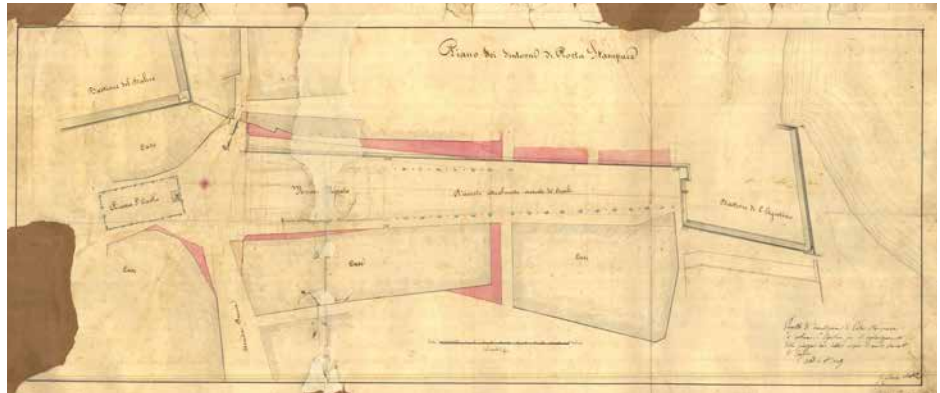
Lo spazio fuori mura, successivamente luogo del Largo Carlo Felice, prima della demolizione dei bastioni di San Francesco e di Sant'Agostino disponeva di alcuni piccoli filari di alberi (dalla carta di Cagliari, post 1851 (Istituto Geografico Militare, n. 8676).



Progetto di grande esedra di fronte a Piazza Yenne e sistemazione della Piazza del mercato con due filari di alberi (1835. Archivio Storico del Comune di Cagliari, serie F, strutture monumentali e fortificazioni, F07, firmato dal capitano D'Alberti, disegnato da Efisio Crespo).



Gaetano Cima, predispone un piano di regolarizzazione della "piazza del mercato" mediante alberature semplici e rettilineamenti dei fronti edificati. Il piano precede la demolizione dei bastioni (Piano dei dintorni di Porta Stampace, 1849, Archivio Storico del Comune di Cagliari, serie F, F08).



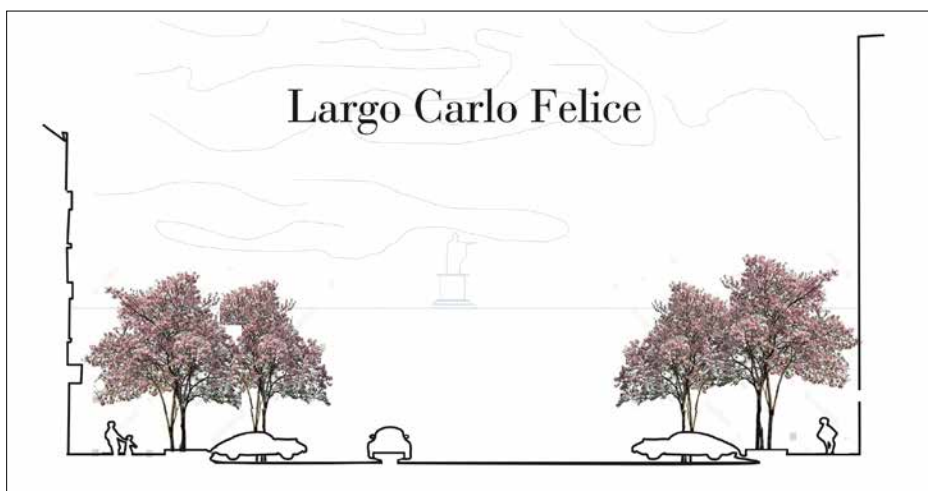
Largo Carlo Felice (immagine aerea tratta da Sardegna Foto Aeree, Regione Sardegna, 2013, dati cartografici © AGEA).



Il Largo visto in prospettiva dal lato del porto, presumibilmente negli anni Trenta del Novecento. Si notano gli alberi del Largo giungere in duplice filare fino alla linea dell'attraversamento pedonale di fronte ai portici (collezione Bruno Puggioni).



Sezione schematica del Largo Carlo Felice (illustrazione di Laura Zanini).



Il Largo visto dal lato porto verso Piazza Yenne (foto di Dietrich Steinmetz).

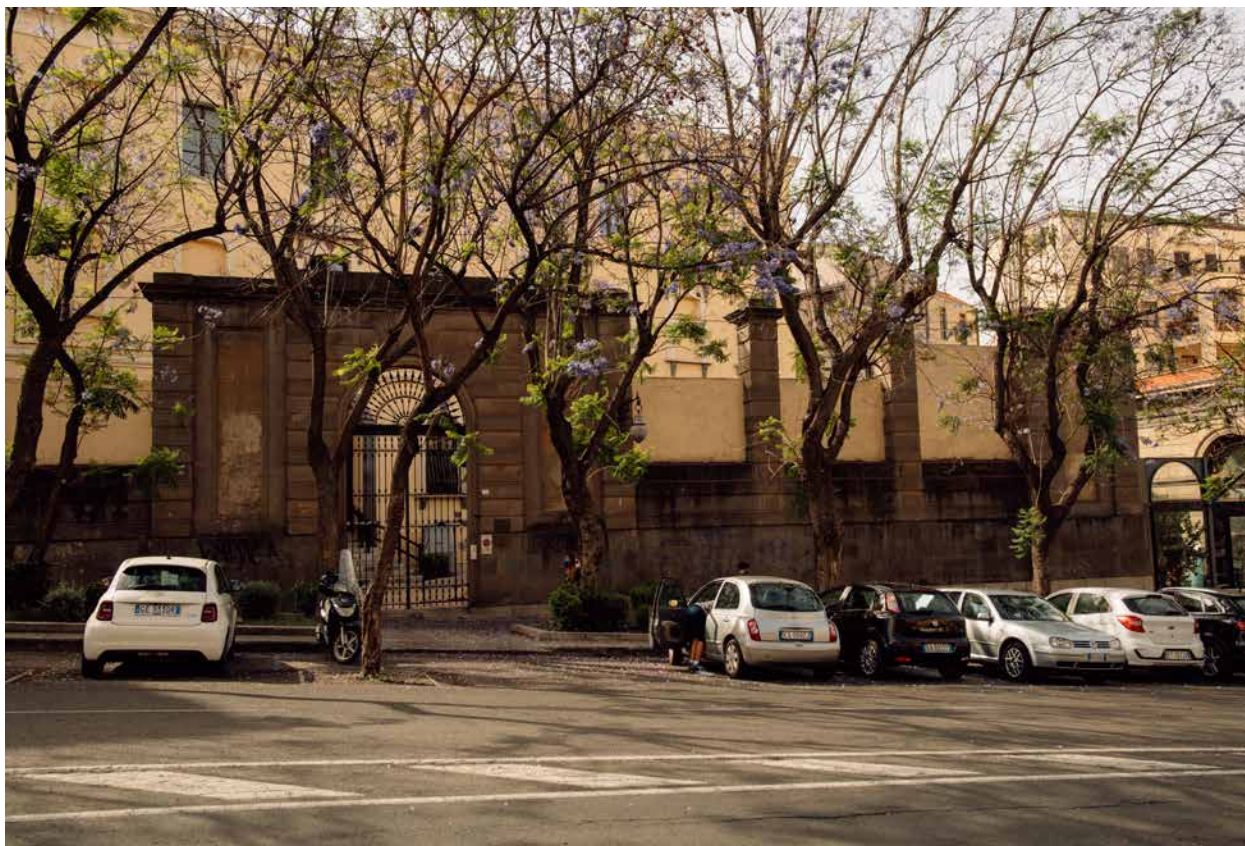




La porzione terminale del Largo vista da un drone con in evidenza il tratto in cui nel dopoguerra sono stati eliminati i quattro filari per lasciare spazio a funzioni ormai non centrali. Si propone la ricostruzione dei filari fino alla linea dei portici in armonia con il progetto originario dell'alberata (foto di Dietrich Steinmetz).



Fioriture di Jacarande sui prospetti classicheggianti del Largo Carlo Felice (foto di Dietrich Steinmetz).

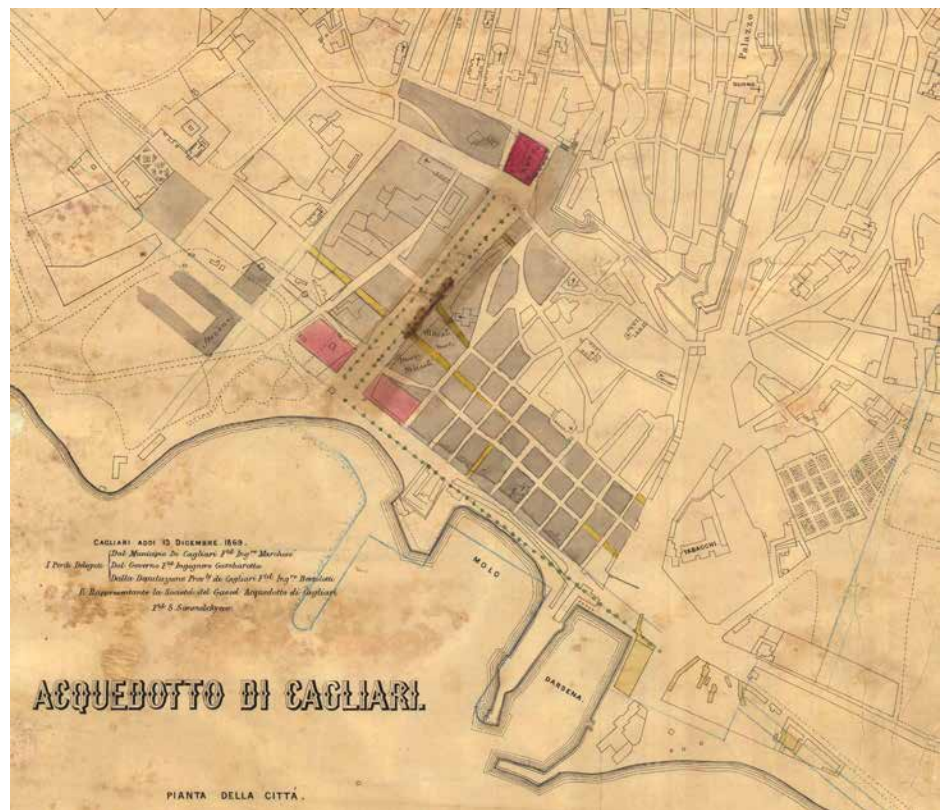


La parte residua dell'ingresso del Mercato Vecchio in relazione con le architetture vegetali del Largo Carlo Felice (foto di Gabriele Muscas).



Nella foto degli ultimi anni dell'Ottocento i quadruplici filari alberati di Via Roma e del Largo Carlo Felice si incontrano sulla linea degli isolati urbani, oggi la linea dei portici, nell'angolo dove ancora non sono stati edificati né il palazzo "Rinascite" né il Palazzo del Comune di fronte.

Nella carta del centro di Cagliari elaborata nel 1869 in previsione del nuovo acquedotto si delinea il nuovo fronte urbano sul porto, con l'avanzamento della linea delle banchine e il nuovo Molo Sanità. Spiccano le alberate per la via Roma e il Largo Carlo Felice, ancora in forma semplice, in luogo dei bastioni recentemente demoliti (Archivio Storico del Comune di Cagliari, serie E, sistemazioni urbane, E 17).





Cagliari, Via Roma e porto con la grande alberata in quadruplici filare sfalsati progettata nel 1891.

6.2. Via Roma. Il viale sul porto

Il fronte della città sul porto, in origine separato dal mare da alte mura e bastioni, è oggetto di molteplici progetti tra la metà dell'Ottocento e i primi decenni del Novecento: al centro della discussione ci sono la dimensione e forma delle costruzioni prospettanti il mare e il tipo di portici da costruire al di sotto, alle spalle o di fronte a esse. Un dibattito avviato dalla proposta del console inglese Craig intorno al 1854 e quindi oggetto di molte varianti. Dopo la delibera che approva nel 1880 il nuovo allineamento degli edifici sul mare si assiste a una sostanziale trasformazione della relazione tra la città e il suo porto.

Nel 1891 viene redatto un progetto di fondamentale importanza per il futuro dell'area che prevede l'impianto di una quadruplici fila di alberi. La loro disposizione, con i due filari interni sfalsati, è accuratamente disegnata in armonia con il previsto portico e con la posizione delle vie di ingresso al quartiere della Marina. L'alberata, segno distintivo della città da allora fino alla Seconda Guerra Mondiale, è in progetto lunga 427 metri.

Ancora oggi la densa alberata ottocentesca sembra essere la più interessante delle soluzioni proposte, capace di portare di fronte al mare la passeggiata dei cittadini. La serie di palme e altre alberature alternate riproposte nel dopoguerra non interpretano che in minima parte i valori di ombreggiatura e bellezza scenografica della passeggiata alberata originale.



Vita quotidiana sotto gli alberi di via Roma in due immagini del primo Novecento (collezione Bruno Puggioni).



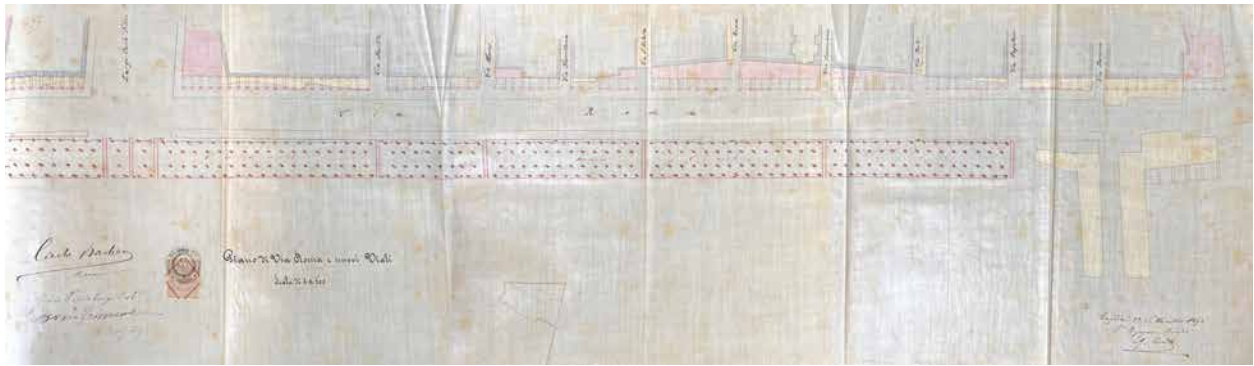
Immagine di fine Ottocento con le mura sul mare (a destra) e le case ad esse addossate, con la strada nel mezzo che sarebbe diventata il fronte sul mare.



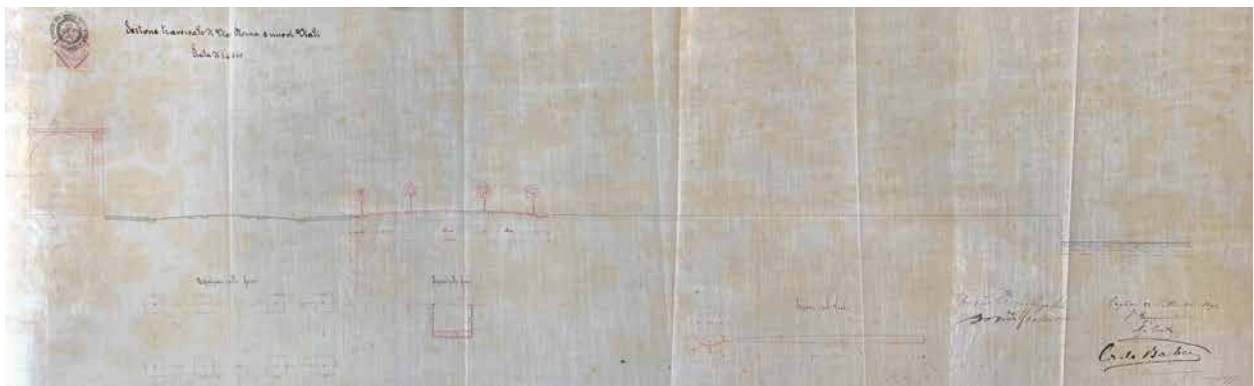
Vita quotidiana sotto gli alberi di via Roma in due immagini del primo Novecento (collezione Bruno Puggioni).



L'effetto risultante dall'impianto della grande alberata è di grande bellezza, viene immortalato in numerose cartoline d'epoca: l'armonia tra le architetture della nuova palazzata porticata e la densa fascia verde diventa una delle immagini-icona della città (collezione Bruno Puggioni).



Carlo Visca, soluzione progettuale definitiva per l'alberata Via Roma del 1891, composta da quattro filari di cui i centrali sfalsati (Archivio Storico del Comune di Cagliari, Appalto relativo alla sistemazione di viali in Via Roma, 21-4-1891, Registro n. 327).



1891 Via Roma, pianta e sezione del doppio filare alternato, distrutto dai bombardamenti e dopo la II guerra, (Archivio Storico del Comune di Cagliari, Appalto relativo alla sistemazione di viali in Via Roma, 21- 4-1891, Registro n. 327).



Via Roma (immagine aerea tratta da Sardegna Foto Aeree, Regione Sardegna, 2013, dati cartografici © AGEA).



Attuale alberatura di Via Roma, molto ridotta rispetto alla sistemazione ottocentesca (foto di Dietrich Steinmetz).



Cagliari, Via Roma. Alberata e panorama del porto.



Cagliari, Palazzo della Rinascente. A destra l'alberata davanti al porto.



Cagliari, Via Roma, primi anni '60.



Cagliari, l'alberata di Via Roma prima della seconda guerra mondiale nella sua piena formazione.



Cagliari, Via Roma, 1905 ca.



Cagliari, Via Roma, cartolina viaggiata nel 1913 (Collezione Bruno Pugioni).

7. I viali “fuori porta”

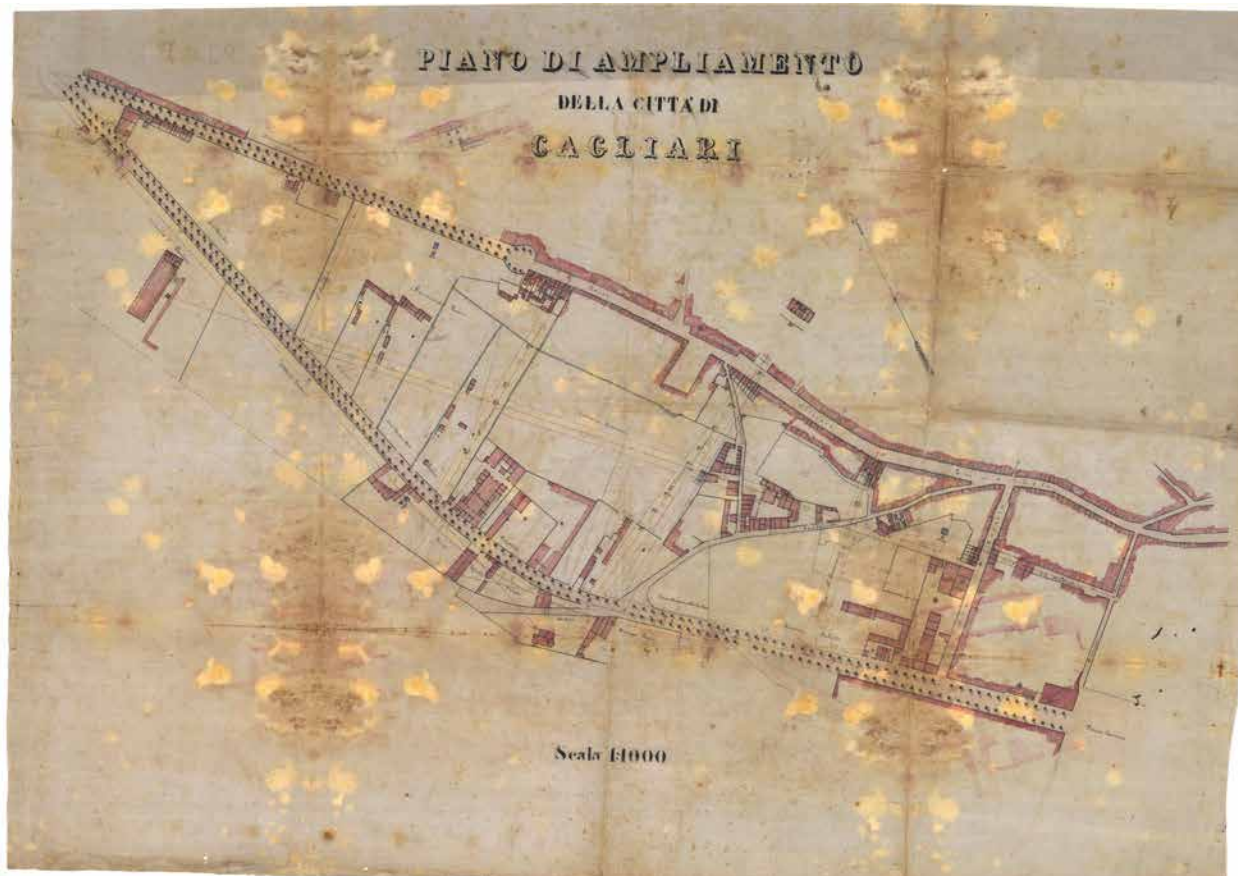
7. The avenues outside the city

After 1866, the walls of the fortified city were demolished and new avenues were opened in their place, indicating the expansion of the “modern” city and the link with its new infrastructures (the railway, the cemetery, the hospital).

The railway was consistently served by a square, Piazza del Carmine, and a long tree-lined avenue, the ancient Strada San Pietro, today Viale Trieste, thus directly connected to where the Strada Reale [Royal Road] from Porto Torres entered the city (Milliary Cross of Viale Sant’Avendrace).

Towards the east, the most obvious sign was the tree-lined Viale Diaz, with its shady pines, pointing directly towards San Bartolomeo, in the area once occupied by a penal colony, whose inmates were involved in gardening and cultivating the city’s green spaces.

In 1857 Piazza del Carcere became the starting point of other new avenues, towards the Poetto Beach, towards the Lighthouse, towards the Lazzaretto.



"Piano di ampliamento della città di Cagliari" con il Viale San Pietro (oggi Viale Trieste) e Viale Trento alberati, 1906 (Archivio Storico del Comune di Cagliari, fondo Cartografico, serie D Piani urbanistici, n. D 09).

7.1. Le nuove arterie viarie

La demolizione delle mura, avviata dopo il 1866 se pure in maniera non radicale, apre la città verso le nuove prospettive territoriali intuite nei decenni precedenti e oggetto di piani e progetti.

Nuovi nodi urbani suggeriscono il disegno di piazze e lunghi viali su cui impostare la crescita della città sia a occidente sia a oriente.

A occidente la sistemazione della Piazza del Carmine e i progetti per la nuova stazione ferroviaria preludono alla definizione geometrica dell'antica Strada di San Pietro, verso la chiesa medievale al tempo ancora presso la sponda dello stagno e dell'omonima salina. Viene disegnato un grande nuovo viale alberato – oggi Viale Trieste – che con origine davanti alla chiesa del Carmine taglia in rettilineo i campi e i percorsi medievali per raccordarsi, dopo un'ampia curva davanti a San Pietro, con la croce di Sant'Avendrace, luogo di ingresso in città della Strada Reale da Porto Torres.

A oriente della città, dalla Darsena e dal Viale Regina Margherita, luogo delle prime passeggiate verso la chiesa di San Bardilio alla base del colle della Basilica di Bonaria, si ridisegna il "fronte mare" al tempo assai arretrato rispetto a oggi. La linea sul mare era definita da quello che oggi chiamiamo Viale Diaz, il lungo viale diretto verso San Bartolomeo, la Sella del Diavolo e il Poetto.



Immagine del Viale San Pietro probabilmente precedente il 1912, data del taglio dei 400 alberi piantati nel 1876-7. Si vede sulla destra l'originaria facciata della chiesa del Carmine e la distanza notevole tra gli alberi e le case, a spese della carreggiata (foto Collezione Colombini, ISRE Nuoro, da Sardegna Digital Library, Cortesia Istituto Superiore Regionale Etnografico della Sardegna).

7.2. Viale Trieste (Viale San Pietro)

La costruzione di un nuovo viale oltre la Piazza del Carmine, strada di comunicazione tra il centro e il borgo di Sant'Avendrace già adoperato come passeggiata, si medita fin dal 1855:

«L'Intendente generale, in seguito ai molti reclami per le cattive condizioni in cui si trova la strada che dal Carmine porta alla Chiesa di San Pietro, strada molto frequentata dagli abitanti di Sant'Avendrace e che "serve di passeggiata a molti di quelli di Cagliari", invita il Sindaco a provvedervi» (Stampace 1985).

Nel 1873 vengono formalizzati gli atti di esproprio di immobili e terreni per il tracciamento del nuovo Viale e nel 1876-7 Felice Galbiati, giardiniere civico, piantuma con ben 400 alberi lo "Stradale di San Pietro", atto di cui rimane traccia nei documenti dell'Archivio di Stato di Cagliari e dell'Archivio Storico Comunale di Cagliari.

Lo splendido documento cartografico che illustra il "Piano di ampliamento della città di Cagliari" rivela la lungimiranza dei progettisti e dell'Amministrazione nell'aprire il nuovo Viale alberato di San Pietro. Dal Carmine a Sant'Avendrace sono rappresentate le alberature che rientrano verso il centro nel tratto dell'odierno Viale Trento, fino al rondò in parte ancora oggi leggibile in corrispondenza di Villa Satta e Via Nazaro Sauro.



Viale San Pietro e il quartiere di Stampace visto dal dirigibile nel 1921 ancora privo delle alberature, espianate nel 1909 per la posa del condotto fognario (Archivio Storico del Comune di Cagliari, fondo Fotografico, serie I Topografia, n. 30 6-13 "Veduta del porto di Cagliari dal dirigibile").

Il senso di questi progetti era legare la città con le lunghe alberate che disegnavano le strade in partenza da Cagliari verso Decimo e verso Oristano, tracciate e arredate secondo la tecnica del primo Ottocento.

Ancora nel 1909, il 14 luglio, sono redatte le «*Raccomandazioni circa la sistemazione del Viale San Pietro e per una maggior vigilanza / Circa la sistemazione ed allargamento del Viale San Pietro*».

Il viale dei 400 alberi dura solo fino al 1912 quando tutte le piante vengono abbattute per la posa del nuovo collettore fognario (Stampace, 1991). Il viale, forse in conseguenza dell'avvio della Prima Guerra Mondiale, rimane spoglio a lungo e ancora nel 1921 l'immagine ripresa dal dirigibile lo mostra privo di alberi.

Con la costruzione dei nuovi palazzi residenziali negli anni Venti e Trenta, cui si affiancano nuove sedi di attività commerciali, il Viale di San Pietro viene infine rinnovato nelle sue alberature verso l'assetto ancora oggi presente.

Insieme alla Piazza del Carmine, ideale avvio del viale, il sistema si offre oggi quale importante arteria verde della città, facilmente reintegrabile nei suoi tratti mancanti e nelle lacune.

Le radici dei ficus, ormai in superficie, attendono un intervento di liberazione dal cemento e dall'asfalto e la riorganizzazione delle superfici al loro intorno con pavimentazioni traspiranti e ampie aiuole.

L'immagine degli anni Venti -Tenta del Novecento inquadra il Palazzo Balletto, costruito tra il 1918-21 sul viale dove due nuovi filari di alberi e nuovi marciapiedi rinnovano l'immagine alberata progettata nel 1876.



Sezione schematica di Viale Trieste (illustrazione di Laura Zanini).



L'alberata, quasi una galleria, al principio di Viale Trieste (foto di Dietrich Steinmetz).





Viale Trieste (immagine aerea tratta da Sardegna Foto Aeree, Regione Sardegna, 2013, dati cartografici © AGEA).



Veduta d'insieme di Viale Trieste nella sua parte orientale (foto di Dietrich Steinmetz).



Piazza del Carmine e il Viale San Pietro, oggi Viale Trieste, (foto di Dietrich Steinmetz).

Il Viale Trieste al suo arrivo alla "croce" di Sant'Avendrace e alla confluenza con Viale Trento. Sullo sfondo il colle e la necropoli di Tuvixeddu e, in alto al centro, il castello di San Michele (foto di Dietrich Steinmetz).





Viale Diaz con i binari e i segni di una accurata ripiantumazione del filare originale, con nuovi pini protetti da una griglia-tutore (Foto dalla collezione di Bruno Puggioni).

7.3. Viale Diaz / Viale San Bartolomeo

A oriente della città, dalla Darsena del porto e dal nodo verde al termine di Via Roma, risolto con un curato giardino triangolare, si diparte, divergendo con lunga prospettiva, il nuovo viale verso San Bartolomeo, nel tratto urbano dedicato a Armando Diaz. Lungo questa direttrice sorgono oggi i quartieri residenziali costruiti durante il Novecento, la Fiera Campionaria della Sardegna e lo stadio Amsicora. Tramite questo viale si raccordano i complessi saliniferi di Molentargius e, nel secondo Novecento, i quartieri di La Palma e Del Sole, quindi la spiaggia del Poetto.

«...Ora tutto il campo è solcato da stradoni ben larghi e ben tenuti, opera dei servi di pena ... Tutto questo tratto di terra prima era il più squallido, ed il meno frequentato: oggi poi, dacchè vi furono fabbricati i Bagni [il Bagno penale, nel 1842] e trasportativi i servi di pena, è diventato un sito delizioso e piacevole. Vi si trovano tutte le comodità, locande ben servite, case pulite, viali artefatti, stradoni, passeggiate con alberatura, ... questo luogo ... ha un aspetto romantico, ed ha migliorato di molto anche nel clima» (Spano 1861, p. 373).

Sempre ai condannati ai lavori forzati si deve l'opera di innaffiamento continuo delle piante dei nuovi viali della città in tempi, è bene ricordarlo, in cui ancora non esisteva l'acquedotto.

L'acqua veniva trasportata con botti su carri, in questo caso dalla fontana di San Bartolomeo.

In un altro documento del 1829, ben prima quindi della costruzione del carcere di San Bartolomeo, si testimonia un compenso ai forzati che svolgono questo lavoro: «La Regia Segreteria di Stato e di Guerra approva il pagamento ai forzati che hanno lavorato per la sistemazione degli alberi nel bastione di Santa Caterina» (Villanova 1991).

La Piazza di San Bartolomeo con i caseggiati del Bagno Penale all'inizio del Novecento (Cartolina Camillo Brundo, Cagliari dalla collezione di Bruno Puggioni).



Il lungo viale alberato di San Bartolomeo in un'immagine ripresa entro il primo Novecento.



In primo piano il filare di alberi un tempo sul viale di collegamento tra la Piazza San Bartolomeo e la spiaggia del Poetto.



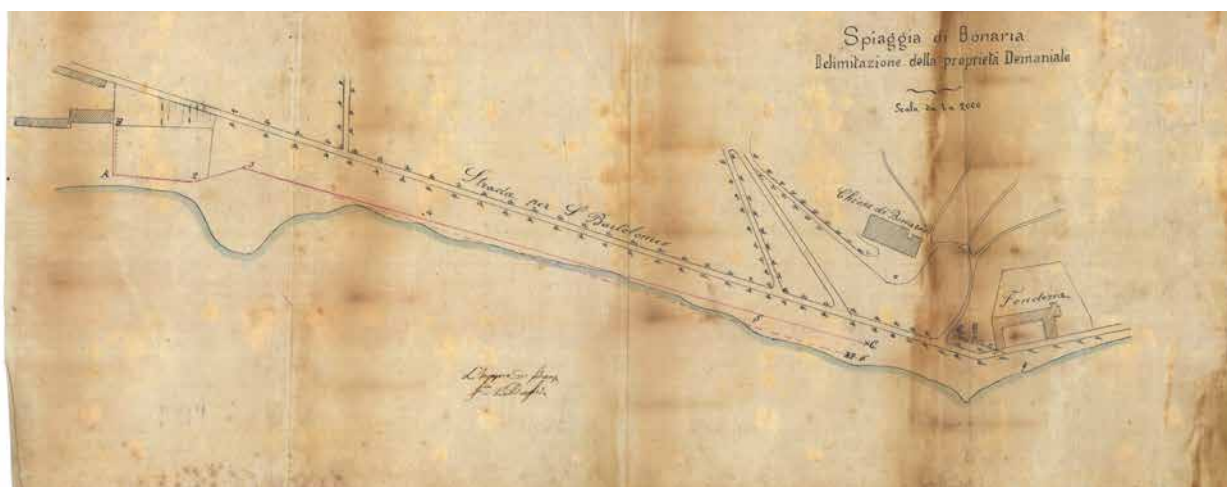


«Fiera Campionaria della Sardegna Ottava edizione 1956», particolare, immagine di viale Diaz con carreggiata originale affiancata da due filari di pini e dai binari del tram per il Poetto. Sullo sfondo alcuni viali alberati verso Sant'Elia.



Viale Diaz e le sue continue interruzioni dell'alberata storica di pini (foto di Francesca Mu).

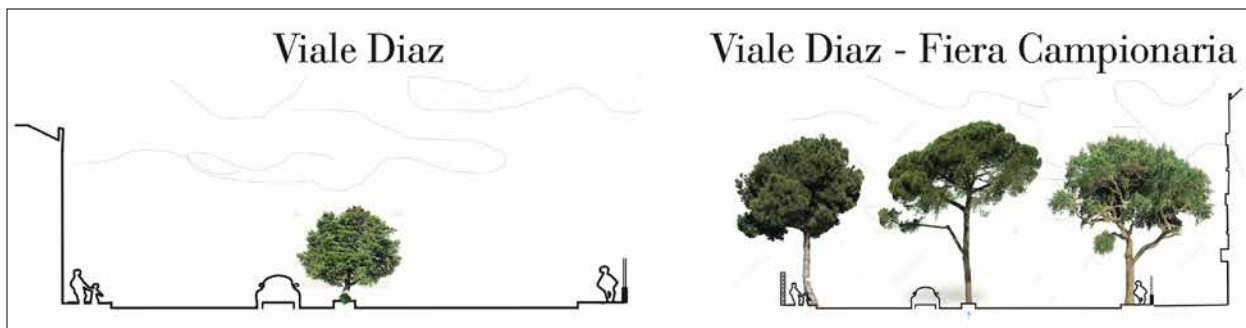
Viale San Bartolomeo in costruzione verso il carcere, qui segnato come Ergastolo. Risultano alberati il Viale di San Bartolomeo, la Via Vergine di Lluc e il primo tratto del viale verso il Lazzeretto, dal Piano Topografico della città di Cagliari e dei suoi dintorni, 1858 (Istituto Geografico Militare, cart. 5, n. 22).



«Spiaggia di Bonaria. Delimitazione della proprietà demaniale», carta redatta prima delle bonifiche mirate all'avanzamento della linea di costa e alla creazione della fascia di terra dove oggi sorgono il Viale Colombo, l'Hotel Mediterraneo, la Fiera Campionaria. Il documento, del primo Novecento, indica con precisione i filari dei viali alberati: Strada per San Bartolomeo (viale Diaz), il prolungamento del viale Cimitero, la salita per Bonaria (Archivio Storico del Comune di Cagliari, fondo Cartografico, serie A Piante della città, n. A 03).



Viale Diaz (immagine aerea tratta da Sardegna Foto Aeree, Regione Sardegna, 2013, dati cartografici © AGEA).



Sezioni schematiche di Viale Diaz e Viale Diaz - Fiera Campionaria (illustrazione di Laura Zanini).

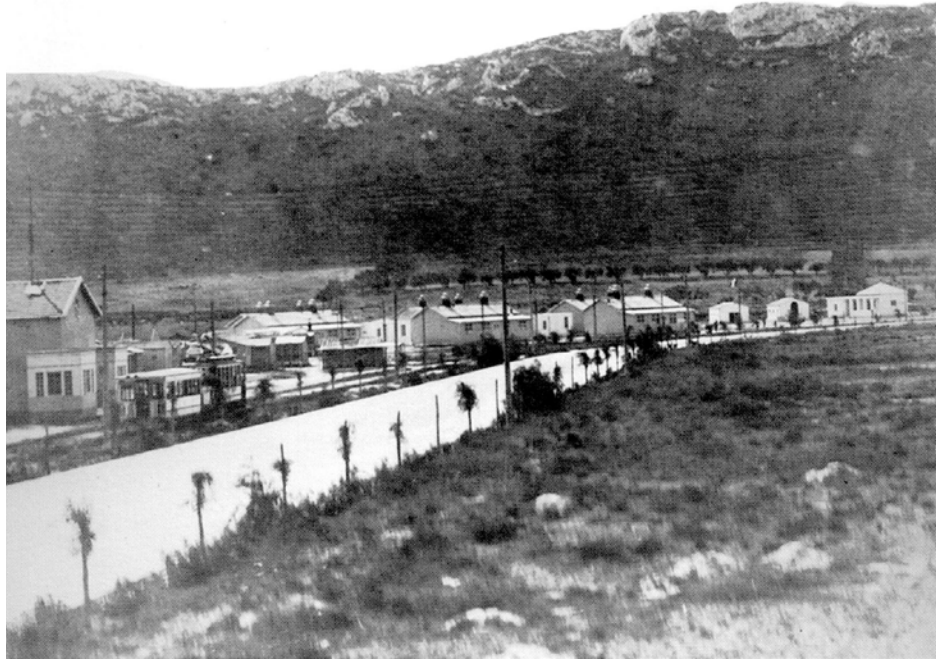
Due immagini di Viale Diaz e della sua imponente pineta lineare ottocentesca, ridotta in molti punti per via delle lacune non integrate o delle sostituzioni con dei pini con altri alberi, con cespugli o con semplici pavimentazioni (foto di Dietrich Steinmetz).



Viale Diaz (foto di Dietrich Steinmetz).



Alberature di viale Poetto negli anni Venti del Novecento con il tram dai vagoni bianchi che corre tra la strada e la spiaggia. Alla base del colle retrostante si vede il Viale alberato un tempo collegamento tra la Piazza di San Bartolomeo e il mare (foto d'epoca).



Uso pedonale della linea del litorale negli anni Trenta del Novecento.

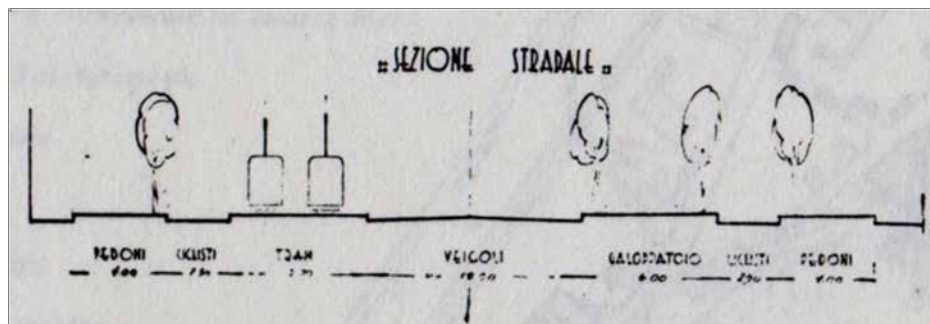


7.4. Il lungomare Poetto

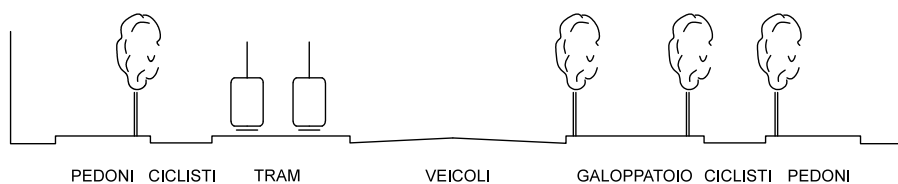
Il lungimirante progetto di Dionigi Scano, redatto negli ultimi anni '20 del Novecento, propone una moderna sezione stradale per il lungomare Poetto, in parte realizzata. Ad iniziare dal lato mare, con sedi ben separate, sono indicate le corsie per: PEDONI, CICLISTI, TRAM, VEICOLI, GALOPPATOIO, CICLISTI, PEDONI.

Il più moderno progetto realizzato pochi anni fa, che sfrutta una importante azione di alberatura lineare con palme realizzata alla fine degli anni '80, ha riproposto la prevalenza pedonale delle funzioni e ottenuto un altissimo gradimento da parte dei cittadini che hanno ricominciato a vivere il lungomare.

Sezione originale di Viale Poetto secondo il progetto di Dionigi Scano, edito in Dionigi SCANO, *Forma* Karalis, 1934.



Ridisegno dalla sezione originale di Viale Poetto secondo il progetto di Dionigi Scano (illustrazione di Stefano Mais).



Uso pedonale della linea del litorale oggi (foto di Marco Cadinu).

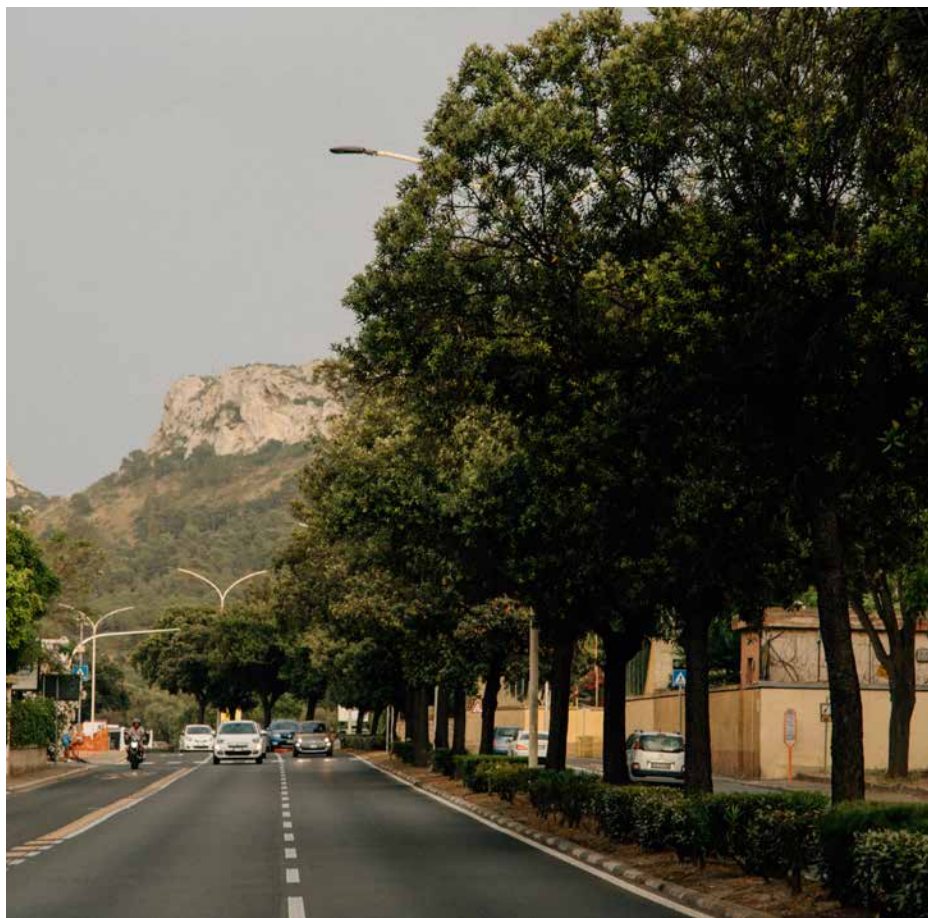


Uso pedonale della linea del litorale oggi (foto di Marco Cadinu).





Viale di palme, Washingtonia robusta, nella Via Ausonia, nel retrospiaggia (foto di Gabriele Muscas).



Il Viale Poetto ritracciato a seguito della costruzione delle caserme Villasanta e Monfenera durante la Seconda Guerra Mondiale. I lecci piantati negli anni Settanta costituiscono oggi un rilevante fronte alberato (foto di Gabriele Muscas).



La prima parte del litorale Poetto, raccordo tra le vie della spiaggia e il paesaggio agrario in passato appartenuto al "Bagno Penale", con il porto di Marina Piccola (foto di Dietrich Steinmetz).



Ordinata sezione ciclopedonale e carrabile della via lungo la spiaggia del Poetto, secondo la moderna sistemazione (foto di Dietrich Steinmetz).



La serie di vie sul litorale e sul retrospiaggia, solo in parte interessate da alberate continue (foto di Dietrich Steinmetz).



Viale Poetto verso la città con, sulla destra, le vasche della salina detta di Fra' Eliseo (foto di Dietrich Steinmetz).

8. La città moderna e i suoi alberi

8. The modern city and its trees

In the 20th century, the city stretched towards the San Benedetto gardens, rapidly incorporating with its urbanization vast expanses of orchards and vineyards and identifying in Via Dante the main axis of the new district.

Via Dante is the longest Italian avenue lined with Jacaranda trees.

The expansion towards the sea began in the '60s and has continued until today with the recent new layout of Viale Poetto.

*Via San Benedetto,
tratto verso Quartu, con
le alberature di nuovo
impianto.*



*Il tratto di via Dante
parallelo alla linea delle
ferrovie complementari.*



La pianificazione della città durante il primo Novecento comporta nuove visioni urbane e la costruzione di estese espansioni sulla piana a nord di Bonaria, urbanizzata con la progressiva costruzione della lunga Via Dante. Gli orti di San Saturnino e di San Benedetto, La Vega, vengono trasformate in città.

I due estremi del rettilineo alberato sono l'area di San Saturnino e la Piazza Giovanni XXIII. Al centro la rotonda-rondò di San Benedetto, anch'essa alberata.

L'asse viario, concepito negli anni Venti del Novecento, veniva tracciato in aperta campagna e chiamato nei documenti progettuali "Nuova Strada di Circonvallazione".

8.1. Via Dante, “Nuova Strada di Circonvallazione”



Via Dante negli anni '60 del Novecento con la linea ferroviaria affiancata alla strada, poi abbandonata ma di prossima ricostituzione quale sede di treno metropolitano di superficie.



Rondò in Via San Benedetto (foto di Dietrich Steinmetz).

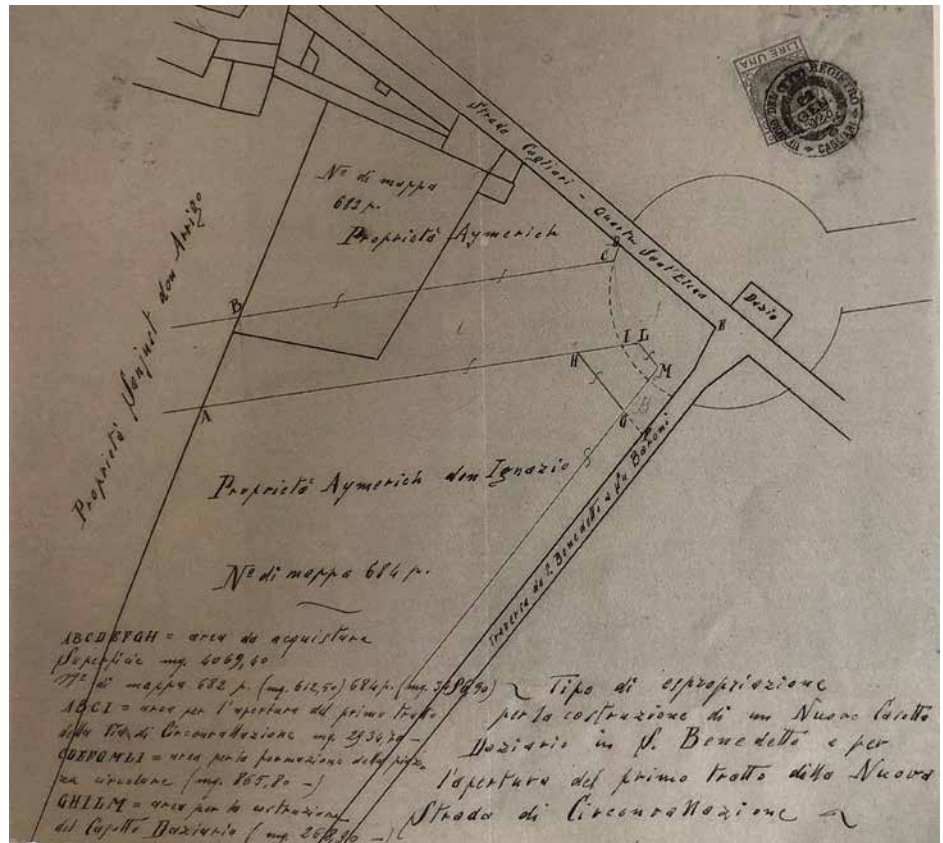


Via Dante (immagine aerea tratta da Sardegna Foto Aeree, Regione Sardegna, 2013, dati cartografici © AGEA).



Via Dante, fioritura delle jacarande del giugno 2021 (foto di Dietrich Steinmetz)

8.2. Via San Benedetto e Via Paoli



Alcuni documenti d'archivio testimoniano il progetto della piazza rotonda di San Benedetto durante il 1922-23, incentrata sull'antico Casello del Dazio in entrata in città. La strada per Quartu veniva chiamata "Nuova Strada di Circonvallazione" (Archivio Storico del Comune di Cagliari, sez. III, Finanze, vol. 262).



L'alberatura originaria di Via San Benedetto in una cartolina d'epoca.



Via Paoli, alberi e architetture (foto di Gabriele Muscas).

8.3. Via Milano, Via Firenze, Via Pessina, Via Scano

Le nuove strade di Cagliari realizzate tra le due guerre e nel secondo dopoguerra sono ancora i luoghi del verde in cui la pur intensa attività edilizia si accompagna a sistematiche alberature che conferiscono valore e qualità ambientale alle nuove espansioni.



Via Pessina, la “Città Giardino” degli anni Cinquanta con le palazzine di Adalberto Libera (foto di Dietrich Steinmetz).



Via Pessina, la “Città Giardino” degli anni Cinquanta con le palazzine di Adalberto Libera (foto di Dietrich Steinmetz).



Via Milano, da Bonaria (a sinistra) a Via della Pineta (immagine aerea tratta da Sardegna Foto Aeree, Regione Sardegna, 2013, dati cartografici © AGEA).



Via Firenze, tra Via Milano e Viale Diaz (foto di Dietrich Steinmetz).



Via Milano, 2021 (foto di Dietrich Steinmetz).

Via Milano verso Bonaria e la fioritura di jacarande (foto di Marco Cadinu).



8.4. Da Viale Colombo verso Calamosca

Viale Colombo, tra Viale Diaz e il mare, sorge per effetto del piano regolatore Mandolesi del 1962 e della progettazione del nuovo Asse Mediano di Scorrimento sui terreni conquistati con l'avanzamento della linea di costa e la bonifica progressivamente completata durante la prima parte del Novecento. Lo sviluppo del Viale, lento e frammentario, si consolida nei primi anni Settanta del Novecento con le alberature del tratto tra la Darsena e la Fiera Campionaria.

La nuova direttrice si ricollega ai Viali di Calamosca e di Sant'Elia, un tempo alberati con doppio filare di pini che necessitano oggi della reintegrazione di molti esemplari.



Viale di Calamosca, verso il Faro (foto di Francesca Mu).



Viale Colombo e l'alberatura centrale nel tratto adiacente la Darsena (foto di Francesca Mu)



Viale Calamosca, esemplari superstiti del lungo viale alberato (foto di Francesca Mu).



Il viale di palme lungo la nuova linea pedonale tra la Darsena e Su Siccu, realizzata di recente quale linea ciclopedonale sul mare (foto di Francesca Mu).



Viale Colombo (immagine aerea tratta da Sardegna Foto Aeree, Regione Sardegna, 2013, dati cartografici © AGEA).



Nell'immagine i pini sul viale e la pineta presso le scuole Nautico, in primo piano, e Alberti, sul mare alla fine della pineta (foto di Dietrich Steinmetz).

9. I viali alberati scomparsi

9. The lost avenues

Street trees tend to disappear if they are not maintained and adequately replaced over time.

Cagliari preserves the memory of at least four lines of street trees that disappeared over time, leaving only a faint trace: two tree-lined avenues “outside the city”, one leading to the Basilica of Bonaria and the other one to the penal colony of San Bartolomeo; two avenues in the historical center, the result of the 19th century urban reorganization: Via Porcell and Via Cammino Nuovo.



Via Porcell negli anni Cinquanta del Novecento, al tempo della sua alberatura completa nel tratto adiacente alla clinica pediatrica (da Stampace 1985).

9.1. Perché scomparire un viale alberato?

Alcuni viali, ben riconosciuti come importanti e identitari segni della geografia della città, sono quasi scomparsi, lentamente nei decenni, senza essere granché notati dai più.

La mancata sostituzione delle piante più vecchie o malate, l'accettazione o addirittura la facilitazione di azioni tecniche contrarie alla loro continuità di vita hanno portato in pochi decenni alla demolizione quasi integrale delle loro linee di impianto.

La lenta scomparsa è di per sé una causa di scomparsa: l'uscire progressivamente dall'immaginario collettivo dei cittadini, che pure ne hanno conosciuto la bellezza, favorisce ancor più la perdita della memoria dei filari di alberi, da lunghe file a elementi singoli sempre più esposti alle azioni contrarie alla loro salute.

A Cagliari risaltano tre viali alberati scomparsi. Si tratta di tre salite, strade lungo cui sarebbe bello camminare all'ombra, facilmente reintegrabili nel panorama verde della città:

1 - Via Porcell (dall'Ospedale Civile a via dei Genovesi), alberata sulla nuova via di collegamento tra Stampace e Castello. Oggi è ridotta a due soli pini.

2 - Il Cammino Nuovo, la salita da Santa Chiara alla Torre dell'Elefante, un tempo con 24 robinie su due filari, è ridotta a 2 robinie e 3 ailanti.

3 - La salita di Viale Bonaria, ancora ben viva nei ricordi dei cittadini tanto che molti pensano che sia ancora sana e in piena forma, è ridotta a soli due pini più uno di lato.



Il sito dell'odierna Via Porcell in un'immagine (1880 c.) ben precedente la costruzione degli edifici dedicati agli Istituti Universitari.

9.2. Via Giovanni Porcell dall'Ospedale Civile in su

La conclusione dell'ala settentrionale dell'Ospedale Civile progettato dall'architetto Gaetano Cima nel 1842 pone i presupposti per la trasformazione dell'area a monte secondo le forme che oggi conosciamo. Il prolungamento della via su cui prospetta il nuovo ospedale, al tempo solo un sentiero diretto verso Via dei Genovesi del Castello, viene materialmente inciso sulle rocce sul profilo superiore della rupe di San Guglielmo tra il 1869 e il 1885. Ne deriva una importante direttrice carrabile tra il quartiere Stampace, l'Ospedale e il Castello, tesa a riqualificare la via dei Genovesi, già oggetto di uno specifico piano di rilancio urbanistico proposto pochi anni prima dall'architetto di città Gaetano Cima. La nuova via, sistemata a seguito di una delibera del 1906 (F. Masala, in Stampace 1995) è ornata da un filare di alberi sul lato meridionale con funzioni di ombreggiatura e di consolidamento del rinfilo verso valle.

L'alberata, ben testimoniata lungo il Novecento, giunge ad oggi ridotta a soli due pini, cui se ne aggiunge un terzo esterno al filare, nello slargo all'ingresso del Castello.

La ripiantumazione del viale, viste le condizioni di complessa stabilità del versante, necessiteranno di un apposito progetto di riqualificazione e ricostruzione di parte dei parapetti e dei marciapiedi.



Via Porcell fine anni Trenta del XX secolo.



Immagine cartografica che registra la fase precedente l'apertura della Via Porcell a settentrione del nuovo Ospedale Civile, nel 1858. La nuova strada gira intorno alla Fossa di San Guglielmo (Istituto Geografico Militare, Militare, cart. 5, n. 22).

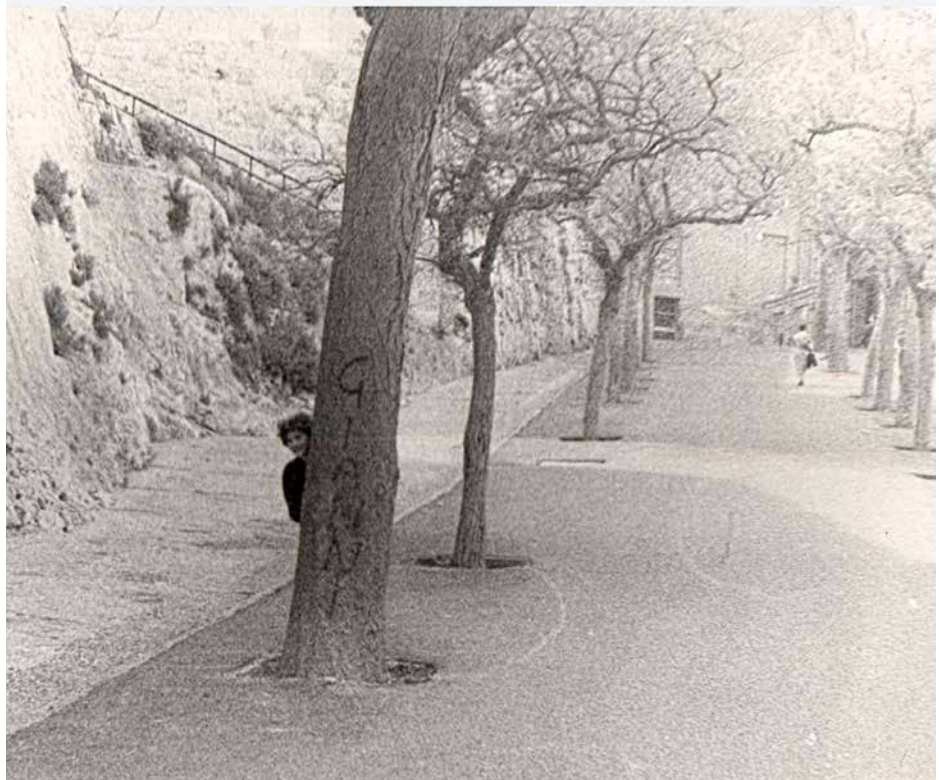
*L'ultimo pino superstite
sulla parte alta di Via
Porcell (foto di Gabriele
Muscas).*



*L'ultimo pino superstite
sulla parte alta di Via
Porcell (foto di Gabriele
Muscas).*



*Il Viale Cammino Nuovo
negli anni '70, detta
S'Arziara de Stampaxi
(foto di Anto Bazzu
Marceddu)*



9.3. La salita verso la Torre dell'Elefante. Cammino Nuovo

La conclusione dell'ala settentrionale dell'Ospedale Civile progettato dall'architetto Gaetano Cima nel 1842 pone i presupposti per la trasformazione dell'area a monte secondo le forme che oggi conosciamo. Il prolungamento della via su cui prospetta il nuovo ospedale, al tempo solo un sentiero diretto verso Via dei Genovesi del Castello, viene materialmente inciso sulle rocce sul profilo superiore della rupe di San Guglielmo tra il 1869 e il 1885. Ne deriva una importante direttrice carrabile tra il quartiere Stampace, l'Ospedale e il Castello, tesa a riqualificare la via dei Genovesi, già oggetto di uno specifico piano di rilancio urbanistico proposto pochi anni prima dall'architetto di città Gaetano Cima. La nuova via, sistemata a seguito di una delibera del 1906 (F. Masala, in Stampace 1995) è ornata da un filare di alberi sul lato meridionale con funzioni di ombreggiatura e di consolidamento del rinfiango verso valle.

L'alberata, ben testimoniata lungo il Novecento, giunge ad oggi ridotta a soli due pini, cui se ne aggiunge un terzo esterno al filare, nello slargo all'ingresso del Castello.

La ripiantumazione del viale, viste le condizioni di complessa stabilità del versante, necessiteranno di un apposito progetto di riqualificazione e ricostruzione di parte dei parapetti e dei marciapiedi.

Numerose cartografie storiche testimoniano il doppio filare di 22 alberi che ombreggiava la salita verso la torre dell'Elefante da Via del Cammino Nuovo nella seconda metà dell'Ottocento.



Il viale alberato prima della realizzazione del circolo bocciolo.

Robinie, ailanti, arredavano un viale prospettico di raffinata concezione: alla salita si univa il lieve restringimento verso il focus finale, costituito dalla porta al tempo esistente a protezione dell'avancorpo della porta-torre medievale.

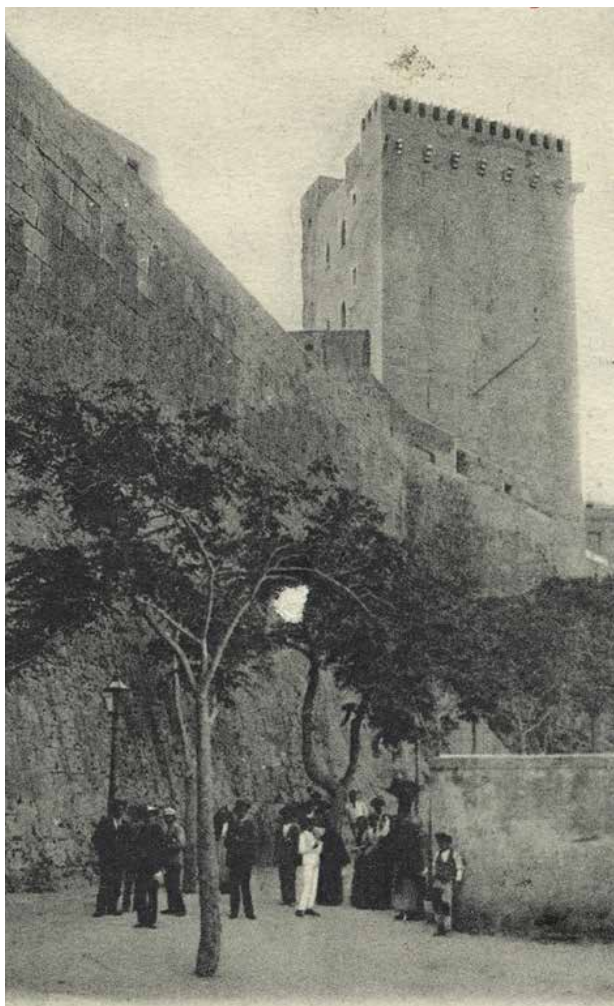
Nella memoria collettiva il viale, che appare ancora discretamente integro nell'aereofoto del 2008, rappresentava uno dei segni di accesso alla città, così solido quale valore identitario da essere rappresentato in più di una delle celebri vedute della città di Cosimo Canelles.

Dei 22 alberi oggi ne restano 5. Alcune delle originali aiuole sono ancora presenti con il segno del taglio del proprio albero, altre sono state tappate con asfalto, ma la maggiore parte – e questo dimostra la distrazione verso il patrimonio dei viali alberati della città – sono state inghiottite dalla nuovissima pavimentazione in lastroni di granito posata dal Comune di Cagliari alcuni decenni fa.

La posa di tubi e impianti, evidentemente il primo pensiero tecnico del tempo, portò al taglio di molte radici e alla sostituzione di altri alberi con pozzetti e tombini.

È oggi necessario il ridisegno del piccolo viale e – con lo spostamento di tutti gli impianti al centro della via, la ricostruzione del viale alberato con un grande aiuola lineare e adeguati arredi urbani. I parcheggi, naturalmente, saranno spostati nel vasto piazzale adiacente.

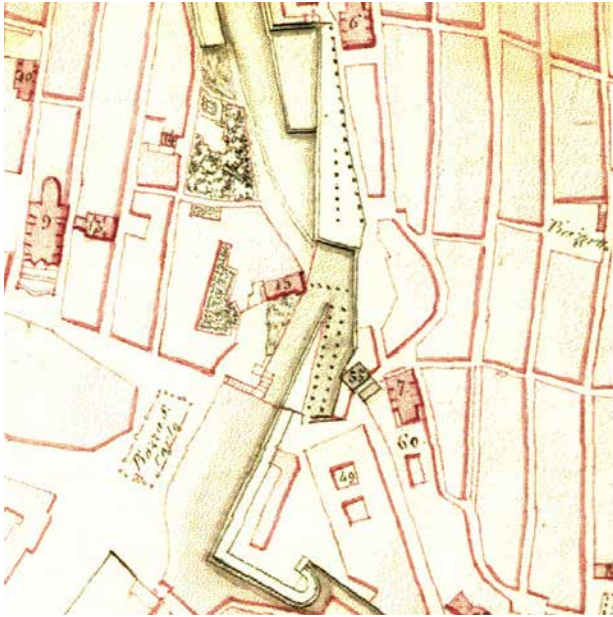
Il luogo, porta di accesso pedonale dal porto e da piazza Yenne verso il Castello, si apre sul Bastione del Balice, la Torre medievale e la Via Università: quale accesso privilegiato al Castello deve riacquistare la propria centralità paesaggistica e il decoro previsto ormai quasi duecento anni or sono.



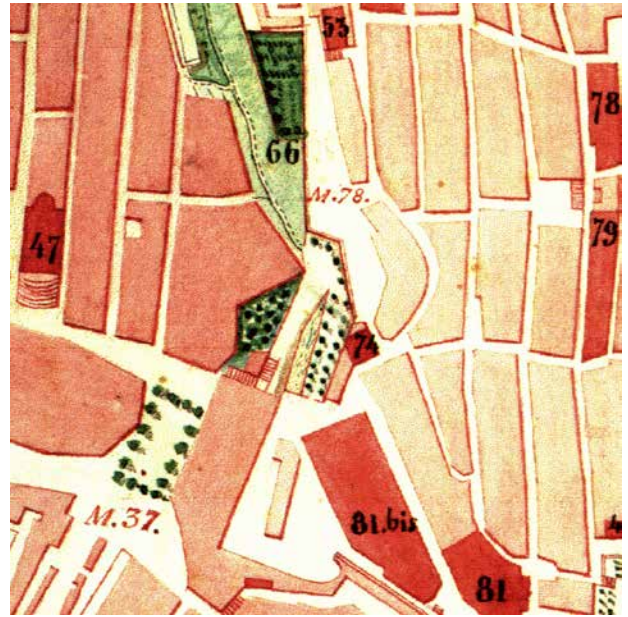
Cartolina della Cartoleria Pietro Valdes di Cagliari con il Cammino Nuovo alberato (foto Collezione Colombini, ISRE Nuoro, da Sardegna Digital Library, Cortesia Istituto Superiore Regionale Etnografico della Sardegna).



Il Viale Cammino Nuovo nel 2021, malridotto biglietto da visita all'ingresso del Castello da chi proviene dal porto e dal Largo Carlo Felice. Il viale era un tempo definito da un duplice filare di robinie (foto di Marco Cadinu).

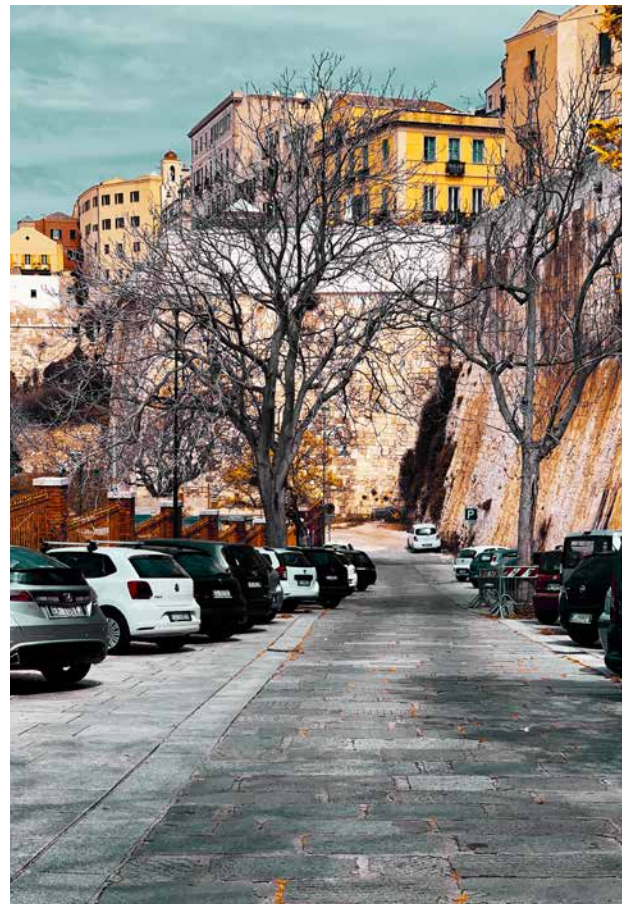


Via Cammino Nuovo dalla carta di Cagliari, post 1851 (Istituto Geografico Militare, n. 8676).



Viale Cammino Nuovo dal Piano Topografico della città di Cagliari e dei suoi dintorni, 1858 (Istituto Geografico Militare, cart. 5, n. 22).

Tre alberi rimasti sulla salita del Cammino Nuovo (foto di Roberto Murgia).



Il Viale Bonaria negli anni '30 con i segni di una virtuosa azione di nuova piantumazione degli esemplari mancanti (collezione Bruno Puggioni).



Il Viale Bonaria in una foto forse degli ultimi anni dell'Ottocento con nessun edificio attorno e prima del raddoppio della carreggiata sul lato monte (collezione Carlo Boi).



9.4. La salita verso il Piazzale della Basilica di Bonaria

Nella memoria di tutti i cagliaritari è ben vivo il ricordo del bel viale alberato che dal piazzale basso (confluenza tra via Bottego e Viale Cimitero) conduceva alla quota del sagrato della Basilica di Bonaria. Pini marittimi o Pini d'Aleppo di importante dimensione ombreggiavano la salita in adiacenza con i giardini a lato monte, verso il parco, sede delle famose Grotte decorate e con vestigia antiche, paleocristiane e tardomedievali.

Dalle immagini d'epoca si stimano in circa trenta gli alberi disposti su due file, impiantati tra il 1858 e il 1880 c.

Il decadimento del viale nel secondo dopoguerra, con la perdita di diversi esemplari, è proseguito nei decenni successivi tanto che ormai residuano solo due alberi della fila centrale e uno sul lato mare.



Particolare della veduta di Cagliari (ante 1888) con in evidenza sulla destra il duplice filare di alberi tra l'area di San Bardilio e il piazzale della Basilica di Bonaria (Archivio Storico del Comune di Cagliari, Fondo fotografico, serie IX, Collezioni e album, n. 493 "Cagliari dalla spiaggia").



Il Viale Bonaria e il piccolo viale che inquadrava il Castello erano giudicato "da cartolina".



Cartolina con il viale della salita di Bonaria che inquadra il panorama di Castello e la stazione ferroviaria complementare



Salita di Viale Bonaria (immagine aerea tratta da Sardegna Foto Aeree, Regione Sardegna, 2013, dati cartografici © AGEA).

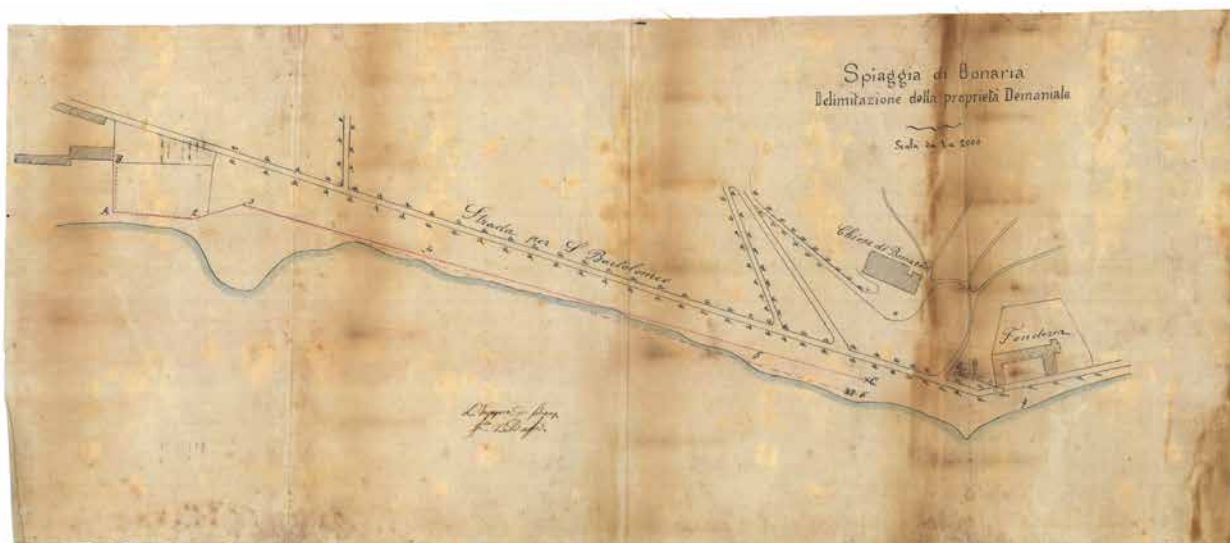
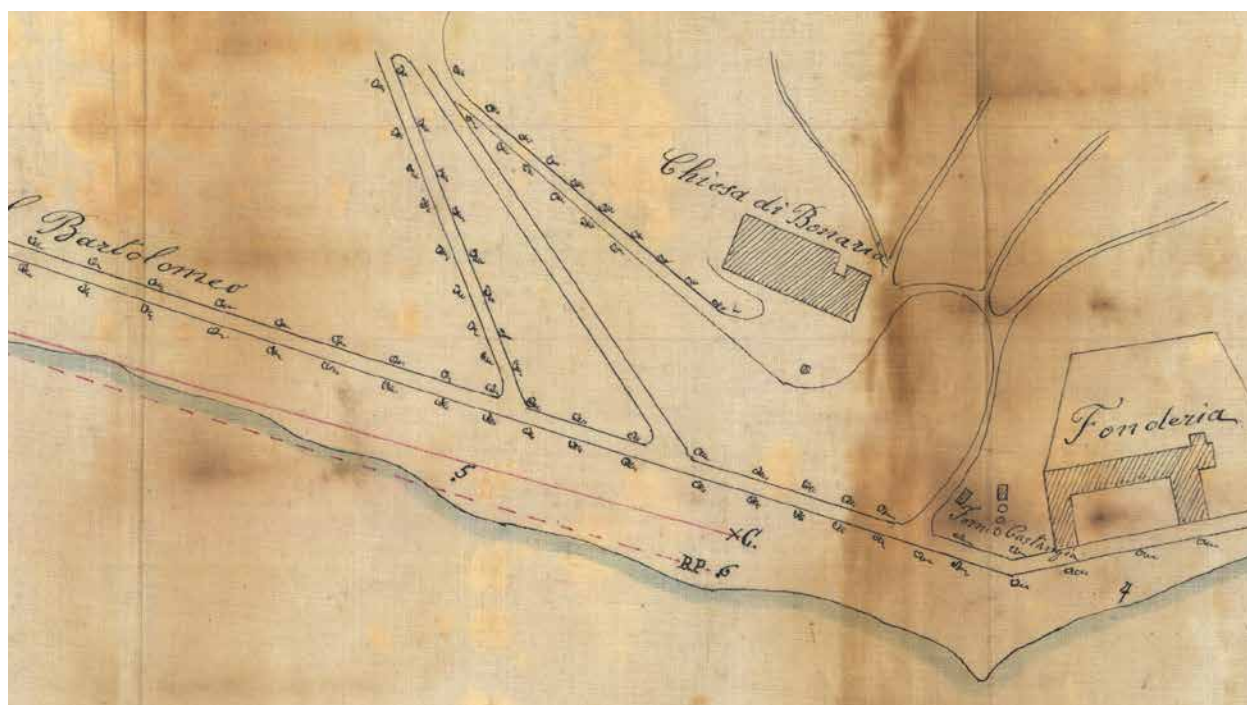


Immagine cartografica degli spazi demaniali con il disegno dei filari alberati della salita di Bonaria (Archivio Storico Comunale di Cagliari, fondo Cartografico, serie A Piante della città, n. A 03 "Spiaggia di Bonaria. Delimitazione della proprietà demaniale", metà XIX secolo).



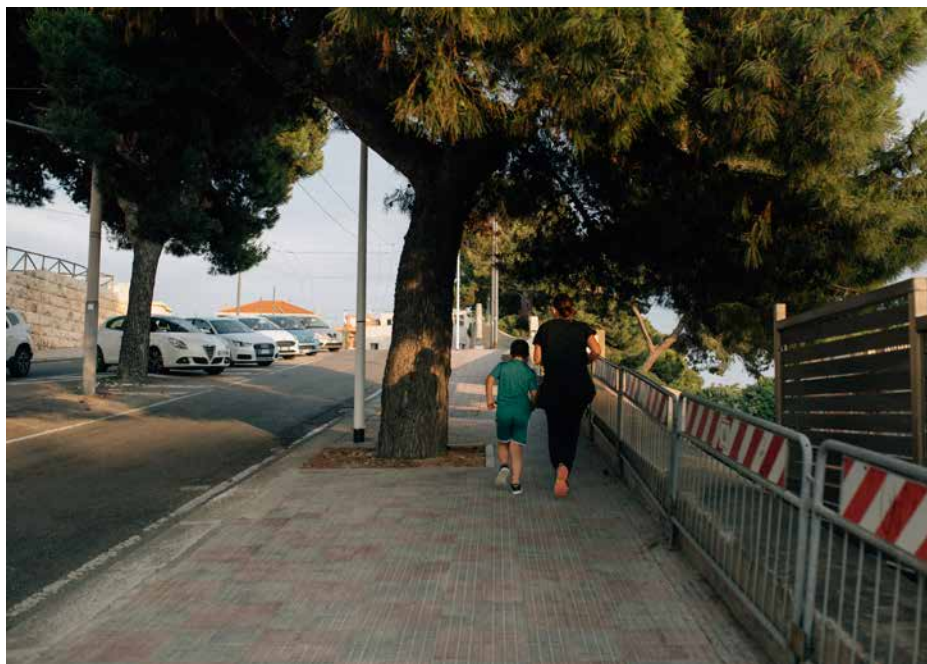
Particolare dell'immagine cartografica degli spazi demaniali con il disegno dei filari alberati della salita di Bonaria (Archivio Storico Comunale di Cagliari, fondo Cartografico, serie A Piante della città, n. A 03 "Spiaggia di Bonaria. Delimitazione della proprietà demaniale", metà XIX secolo).



Il Viale Bonaria, giugno 2021 (foto di Dietrich Steinmetz).



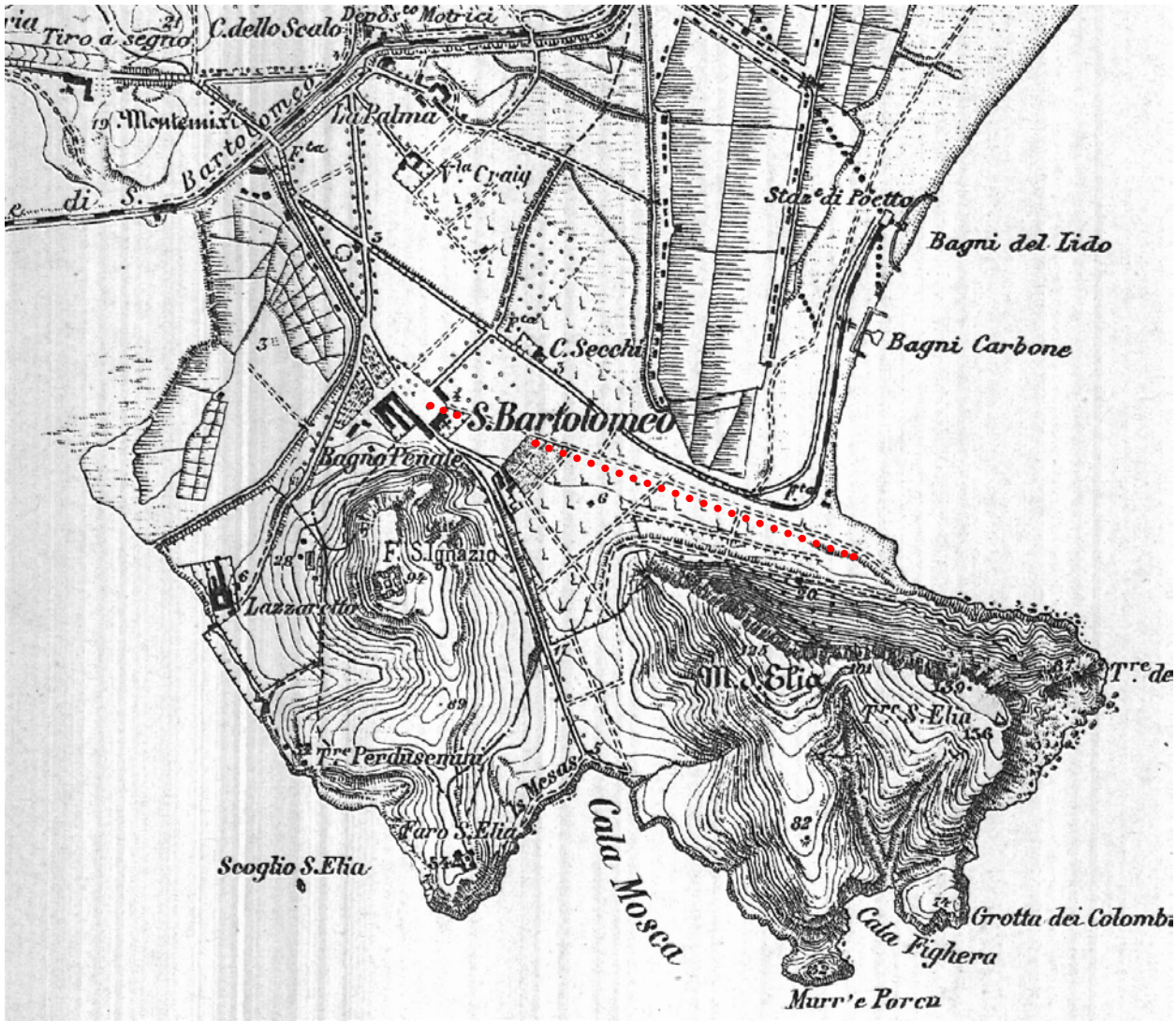
Il Viale Bonaria, 2021 (foto di Marco Cadinu).



Gli ultimi due alberi della parte alta, il terzo è nella parte bassa del viale (foto di Gabriele Muscas).



L'ultimo pino (foto di Gabriele Muscas).

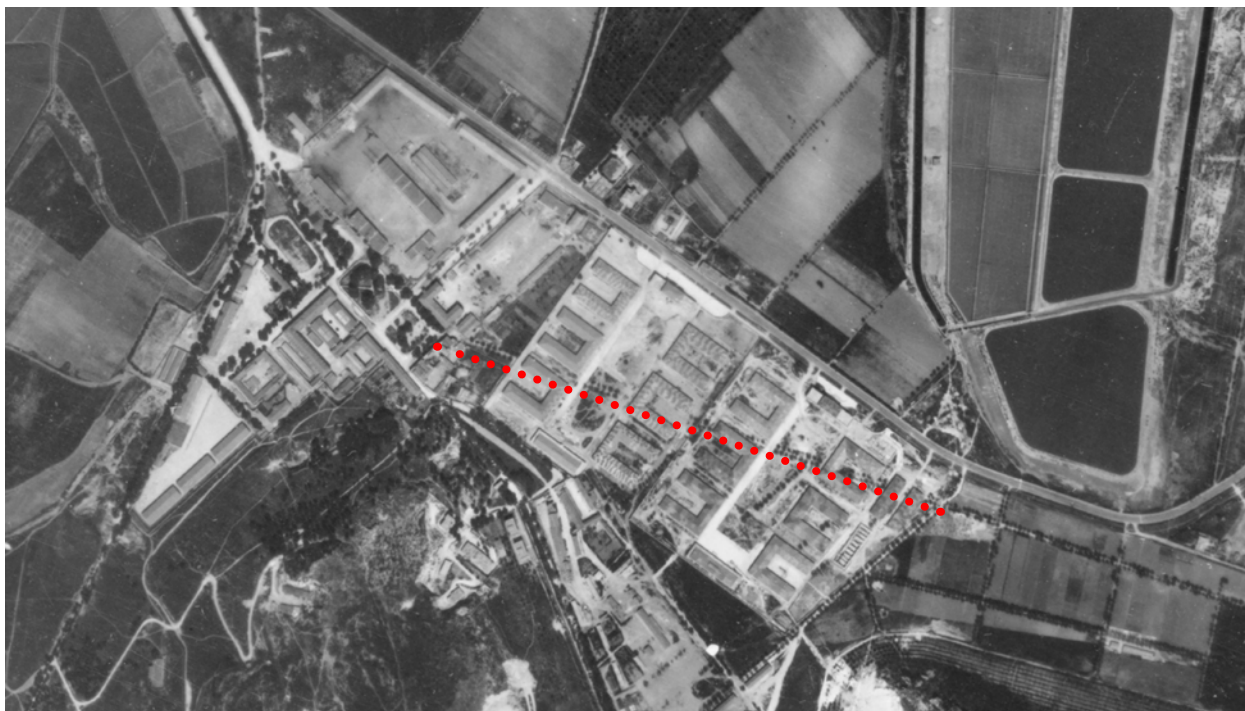


*L'area di San Bartolomeo
in uno stralcio della Carta
d'Italia di fine Ottocento.
In rosso è evidenziato
il viale scomparso
tra San Bartolomeo e
Marina Piccola (Istituto
Geografico Militare,
1:25.000, Foglio n° 234
della Carta d'Italia -
Cagliari - IV SE 1885).*

9.5. Un viale scomparso tra San Bartolomeo e Marina Piccola

Un viale rettilineo diretto dall'angolo della piazza di San Bartolomeo verso il punto di inizio della Spiaggia del Poetto, viene impiantato alla fine dell'Ottocento nel piano di miglioria dell'intera area agricola di pertinenza del Bagno Penale. La fondazione delle caserme "Villasanta" e "Monfenera" però, nei primi anni Quaranta, divide il collegamento tra la piazza e la spiaggia e il viale viene incluso per oltre la metà della sua lunghezza nel loro perimetro murato.

Ne rimane una porzione oggi sulle falde della Sella del Diavolo. In una foto aerea del 1945 (dal sito della Regione Sardegna, Sardegna Foto Aeree) se ne può ammirare lo sviluppo, ancora evidente tra i “nuovi” padiglioni militari. Il suo parziale recupero è possibile all’interno di nuove percorribilità civili tra le aree del Viale di Calamosca e di Marina Piccola.



Ortofoto delle Caserme lungo Viale Poetto nei pressi di San Bartolomeo, 1940-45. Con la linea puntinata il tracciato del viale scomparso (immagine aerea tratta da Sardegna Foto Aeree, Regione Sardegna, 1940-45, dati cartografici © Regione Autonoma Sardegna).



Foto del Poetto. In secondo piano il filare di alberi un tempo sul viale di collegamento tra la Piazza San Bartolomeo e la spiaggia del Poetto.

10. Vivere con gli alberi

10. Living with trees

Thinking about a future aimed at life and not pure survival by putting plants and green areas at the center of the new urban design: this is one of the suggestions we can take from this exhibition.

Following the EU strategies on Urban Forestry (European Directive 2008/50/EC), being inspired by sustainable models of tree planting such as the one proposed for the Champs-Élysées, recognizing the cultural value of historical tree-lined avenues and therefore protecting and preserving them as if they were a painting, a statue, a work of art.



Piazza Garibaldi e la recente sistemazione di alberi, radici e arredi urbani (foto di Gabriele Muscas).

10.1. Pensare al futuro

Alla conclusione di questo piccolo viaggio tra i viali alberati della città di Cagliari riceviamo un importante messaggio proveniente dal tempo passato e ancora utilissimo oggi. La cura del verde urbano e in particolare l'impianto di Strade Alberate, antica tradizione nella città di Cagliari e delle amministrazioni comunali che si sono succedute nell'Ottocento e nel primo Novecento, ha avuto un ruolo decisivo nel delineare la bellezza della città, nel costruire la trama del suo sviluppo e nell'offrire benessere ai residenti.

Dal secondo dopoguerra in poi nuove fasi storiche hanno comunque permesso una parziale armonia tra i nuovi quartieri e gli impianti alberati, fino alla crescita – negli ultimi decenni – di un notevole apparato di parchi urbani ricavati nei grandi colli della città, ormai patrimonio verde dei cittadini.

In questa fase moderna, particolarmente negli ultimi quarant'anni, le grandi Strade Alberate, ossia i Viali storici della città otto-novecentesca, stanno vivendo la loro fase più critica, dovuta in parte all'età dei singoli esemplari, in parte alla trasformazione del traffico veicolare, in parte ad una disattenzione che porta a considerarli più "arredi urbani" che organismi viventi.

Oggi è il tempo di riconsiderare i viali alberati più rappresentativi della città, composti da veri patriarchi verdi, il riconoscimento del loro valore di patrimonio monumentale e identitario della collettività, è il primo passo per prendersi cura di questo bene comune che abbiamo ereditato al pari di altre opere dell'arte e dell'ingegno.

Il recupero delle strade alberate, in questo momento storico di cambiamenti climatici e di riconsiderazione delle effettive risorse finanziarie da dedicare al verde urbano, è una priorità che interessa i diversi ambiti sociali legati al benessere dei cittadini. Le strade alberate, quelle che donano ombra, ossigeno e "servizi ecosistemici" ai quartieri, possono diventare la trama portante delle strategie comunitarie di Forestazione urbana fortemente consigliate dalla Comunità Europea (Direttiva Europea 2008/50/CE).

La rinascita delle grandi arterie verdi della città, secondo le più aggiornate tendenze europee, è oggi perseguibile attraverso specifiche attenzioni politiche e un Piano di sostituzione e manutenzione che, in maniera sistematica e programmata, governi le alberate come coltivazioni urbane, tenendo conto delle età delle piante e quindi della loro durata.

Il riconoscimento ai Viali alberati del valore culturale e monumentale porta alla ricostruzione della loro immagine originaria, fatta di misure e forme, in un quadro di rinnovate attenzioni. Al fianco dei "Grandi Viali Alberati" storici, quali viale Diaz, il Largo Carlo Felice, Viale Trieste o Viale Buoncammino, possono rinascere quei viali che, ormai ridotti all'estremo, attendono il pieno recupero della loro forma e geometria originaria: la salita di Bonaria, Via Porcell o Via Cammino Nuovo, esempi di viali quasi scomparsi dai nostri panorami ma facilmente ancora oggi recuperabili.

Nuove strategie urbanistiche potrebbero prevedere inoltre importanti nuovi impianti di Strade Alberate nella città moderna e nelle periferie, luoghi dove ancor più è utile rigenerare benessere e qualità della vita, favorire la presenza di verde, ombra e ossigeno per accogliere pedoni, biciclette in un ambiente con meno calore urbano, meno rumore, meno automobili, CO₂ e polveri sottili. Verso il comune obiettivo di una città sempre più verde e vicina al suo straordinario ambiente naturale.



Il Viale Regina Margherita, Piazza Ingrao, ossia il Giardino della Darsena, 2021 (foto di Roberto Murgia).

*Previsione di trasformazione verde con prevalenza pedonale degli Champs Élysées di Parigi, grande viale ottocentesco ispiratore di centinaia di viali europei, compreso il Largo Carlo Felice di Cagliari che ne riproduce in scala minore i tratti essenziali
(Rendering di progetto, per gentile concessione dello studio di architettura di Parigi ©PCA-STREAM et ©Salem Mostefaoui pour PCA-STREAM).*



*Uso alternativo degli spazi oggi di parcheggio tra gli alberi delle corsie laterali degli Champs Élysées di Parigi
(Rendering di progetto, per gentile concessione dello studio di architettura di Parigi ©PCA-STREAM et ©Salem Mostefaoui pour PCA-STREAM).*



10.2. Un esempio dall'avanguardia internazionale: gli Champs Élysées di Parigi

I nuovi scenari d'uso degli spazi urbani centrali delle città europee permettono oggi di riprogrammare la loro organizzazione. I progetti di avanguardia considerano un minore numero di automobili, ormai meno utilizzate per l'ingresso nel cuore delle città, e un maggiore spazio per gli usi pedonali in relazione con le alberature lineari.

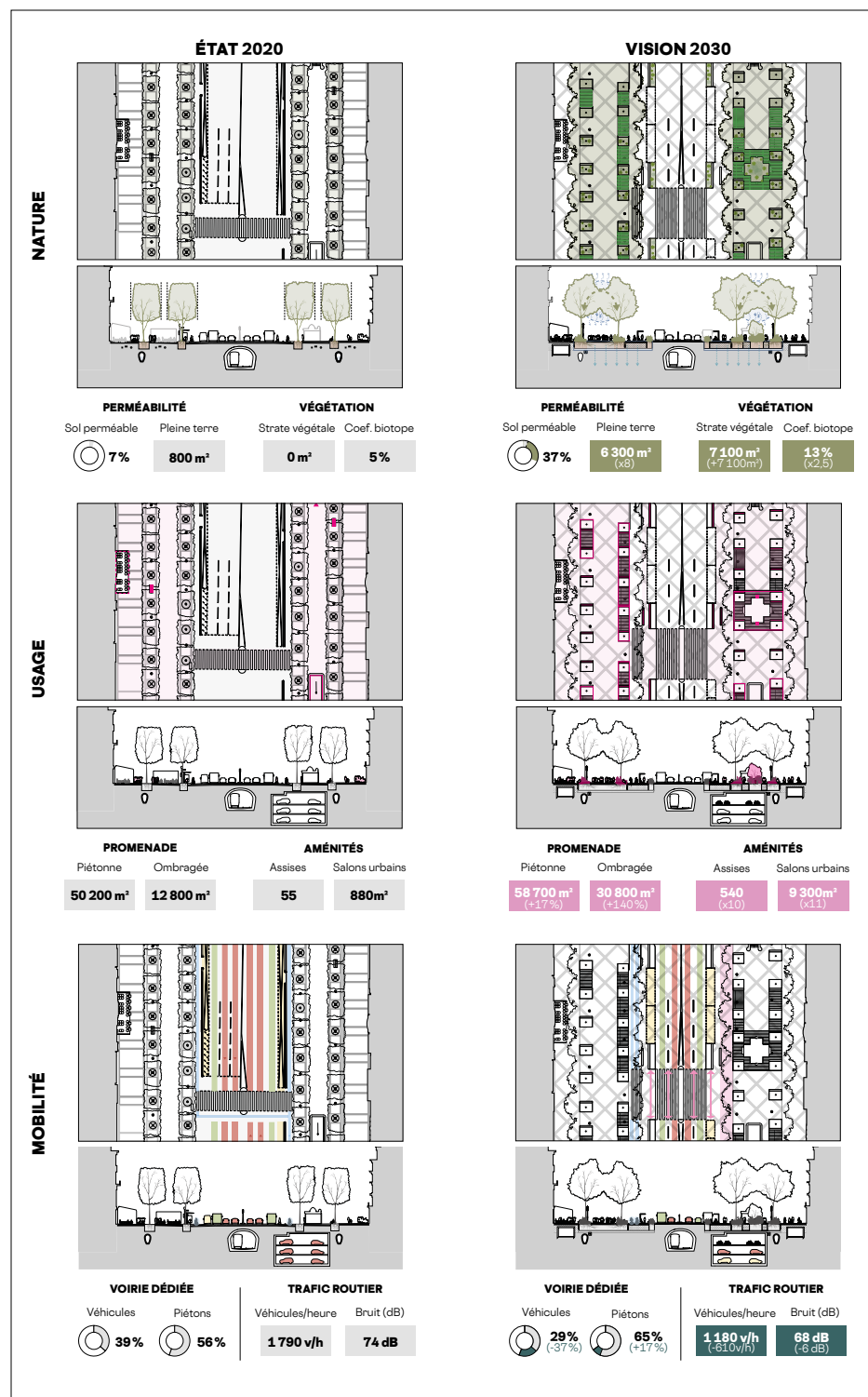
Lo studio parigino PCA-STREAM ha elaborato un progetto innovativo per uno dei più trafficati viali della città, gli Champs Élysées, riducendone fortemente la sezione carrabile a favore di nuovi usi sociali e commerciali.

Gli Champs Élysées potrebbero diventare un domani un parco lineare nel cuore della città di Parigi.

Il Largo Carlo Felice di Cagliari, figlio della medesima stagione ottocentesca, potrebbe ospitare nuove funzioni e moltiplicare il suo valore di spazio pubblico rappresentativo della città.



A Parigi le polveri sottili (immagine a sinistra) e rumori da traffico (immagine a destra) lungo gli Champs Élysées sono oggi oltre ogni limite di legge. Un progetto ne propone la conversione in senso verde e pedonale insieme ad alcuni altri viali del centro (tavola di analisi dello stato attuale, per gentile concessione dello studio di architettura di Parigi ©PCA-STREAM et ©Salem Mostefaoui pour PCA-STREAM).



Champs Élysées di Parigi. Confronto tra la situazione del 2020 e la proiezione di trasformazione al 2030: le aree laterali – libere dalle auto – sono destinate a giardino e funzioni pubbliche (tavola di confronto 2020-2030, in pianta e sezione: assetto naturale, uso delle superfici e mobilità, per gentile concessione dello studio di architettura di Parigi ©PCA-STREAM et ©Salem Mostefaoui pour PCA-STREAM).

11. L'occhio dei fotografi sulle strade alberate della città

11.3. Gli alberi di Roberto Murgia

La città di mia madre.

Cagliari è la città di mia Madre.

E' lei che mi ci ha deposto, che me l'ha svelata e che poi me l'ha affidata.

Più che come una preziosa eredità, come un delicato valore affettivo.

È una città plurale, multiforme e ho dovuto darmi tempo per capire se fidarmi della tranquillità di superficie degli stagni, farmi incantare dai tramonti o stringere i denti e percorrere ogni salita dei colli.

Ho voluto abbandonare presto l'età dell'innocenza e scalfirne la patina. Perché se è vero che un uomo può essere l'immagine di una città, è ancor più vero che le città sono le viscere esposte al rovescio di un uomo.

Come spesso accade, pensare a tutto questo mi fa lo stesso effetto di quando penso all'infinito o alle cose perdute.

Precipito in un vortice, una vertigine che mi rende l'abitante di sempre, di tutti i tempi che sono passati per queste strade.

Osservare per una volta con occhio critico l'apparente linearità dei viali alberati, vederli trascurati, è stato come notare all'improvviso una persona cara sciatta e sbrindellata, senza il suo solito intimo pudore.

Diceva Izzo, per Marsiglia, che di fronte al mare la felicità e la bellezza sono un'idea semplice.

Cagliari per me è luce, acqua, silenzi.

Può essere anche migliore ridando linfa al suo verde, affiancandolo al blu.

Non è mai stata una città per turisti, sembra non volersi mostrare e la sua bellezza più che da fotografare è da condividere.

Ma una volta che ci si è appassionati e si "diventa" la città, solo allora, ciò che c'è da vedere si lascia vedere.

E fotografare.

Per tutto questo, amo condividere la mia GrandeCittàMadre.

Profilo biografico

Roberto Murgia (Cagliari, 1964), reumatologo, fra le principali passioni ha viaggiare, leggere, scrivere. Da dieci anni è un cultore della tecnica iPhoneografica Hipstamatic. Nel 2011 ha realizzato la prima mostra di mobile photography allestita in un centro culturale pubblico in Italia, "ToyCamera" a Cagliari. Autore nel 2015 del fotolibro "Malattie senza dignità", dedicato alle malattie e ai pazienti reumatici, patrocinato dal Collegio dei Reumatologi Italiani. Nel 2018 (Mosca) e nel 2019 (Madrid) ha curato le rassegne fotografiche per eventi istituzionali di promozione turistica della Sardegna. Nel 2021 ha realizzato la sezione fotografica del libro "Ntonobe, musica liturgica fra i Fang della Guinea Equatoriale", curato da Marco Lutzu. Da anni si dedica alla documentazione dei vari aspetti della tradizione culturale sarda e nell'ottobre 2021 ha curato la mostra "Maistus, artigiani del suono", dedicata ai costruttori degli strumenti tradizionali.



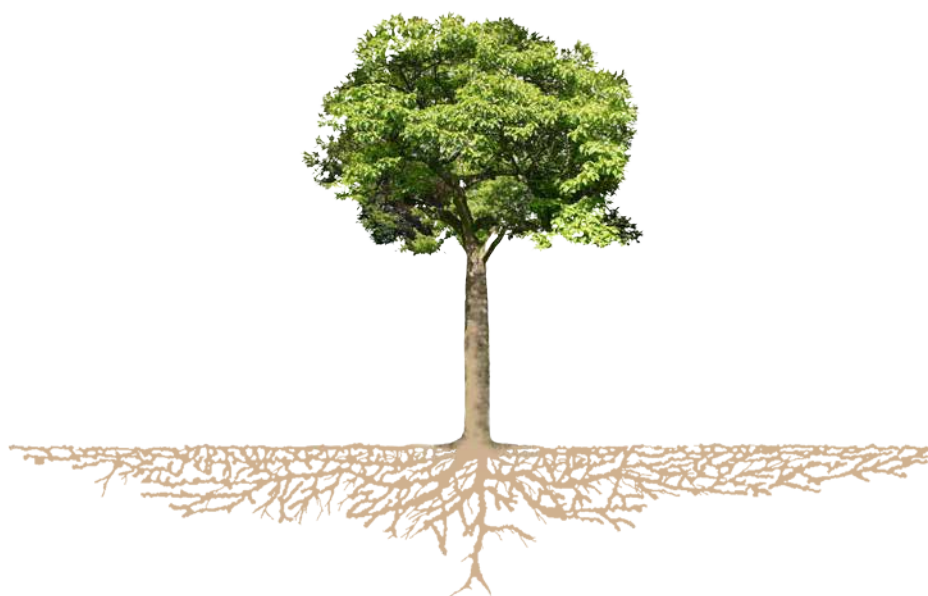
Pannello espositivo della mostra dedicato a “Gli alberi di Roberto Murgia”.

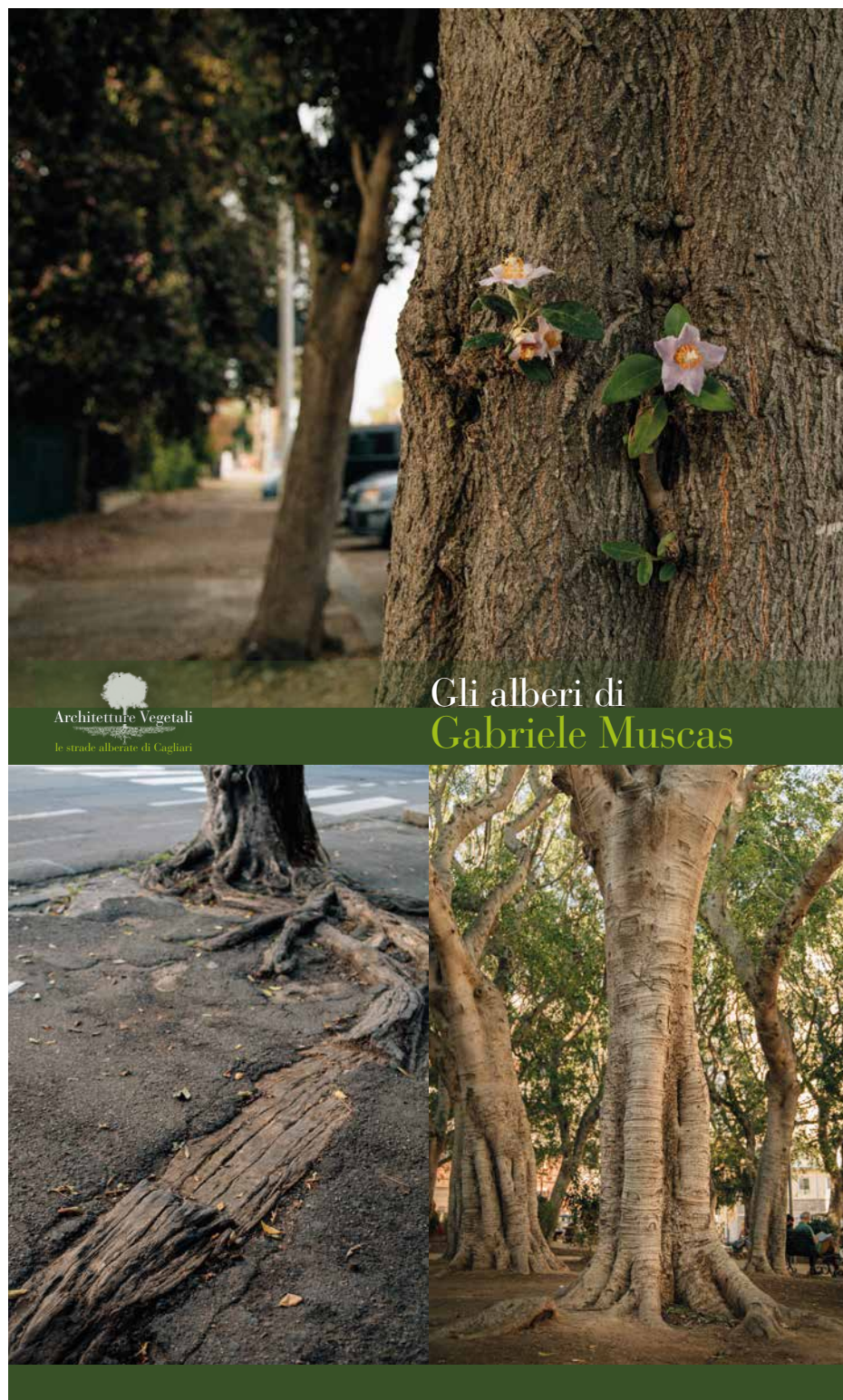
11.1. Gli alberi di Gabriele Muscas

Ho aderito a questo progetto per abbracciare il messaggio di vicinanza e simbiosi tra noi e gli alberi, portatori di piacevoli sensazioni indispensabili per mitigare l'aridità dello spazio urbano. I valori contenuti nella relazione con l'ambiente incontaminato, l'apprezzamento del contatto con i boschi e la montagna, a lungo sperimentate nelle relazioni con il mondo dell'educazione ambientale, mi spingono a ricercare nelle città gli elementi che possano ricreare atmosfere di armonia tra elementi naturali, come gli alberi, e lo spazio artificiale. Ascoltare le testimonianze dei più giovani, dei miei coetanei, di amici che dopo questa mostra hanno percepito il significato alto racchiuso nel patrimonio artistico e vegetale delle strade alberate è stata la migliore conferma dell'utilità nel cercare i frammenti che ancora possono essere visti e fotografati e su cui si devono costruire prospettive di futuro migliore.

Profilo biografico

Gabriele Muscas (Cagliari, 1998), è un fotografo dagli interessi particolarmente variegati. Ha iniziato la sua ricerca fotografica con il paesaggio tra il 2014 e il 2017, dedicandosi a cieli stellati, fulmini cittadini, mari e boschi, per poi traslare la sua attenzione sui due temi: i luoghi urbani e gli ambienti trasformati e abitati dall'uomo, quindi le loro forme molteplici e la relazione che si crea tra umano e costruito. Ulteriori interessi sono rivolti alla ripresa di ambienti notturni, sociali, alla ritrattistica. Nonostante questo spostamento di attenzione sia in concomitanza con un approccio molto più riflessivo sulla scelta di scattare o meno un'immagine, anche data dal cambiamento di medium, da fotografia digitale ad analogica, questa non si traduce con una costruzione delle immagini, che rivelano naturalezza e spontaneità, caratterizzate da composizione centrale e colori caldi.





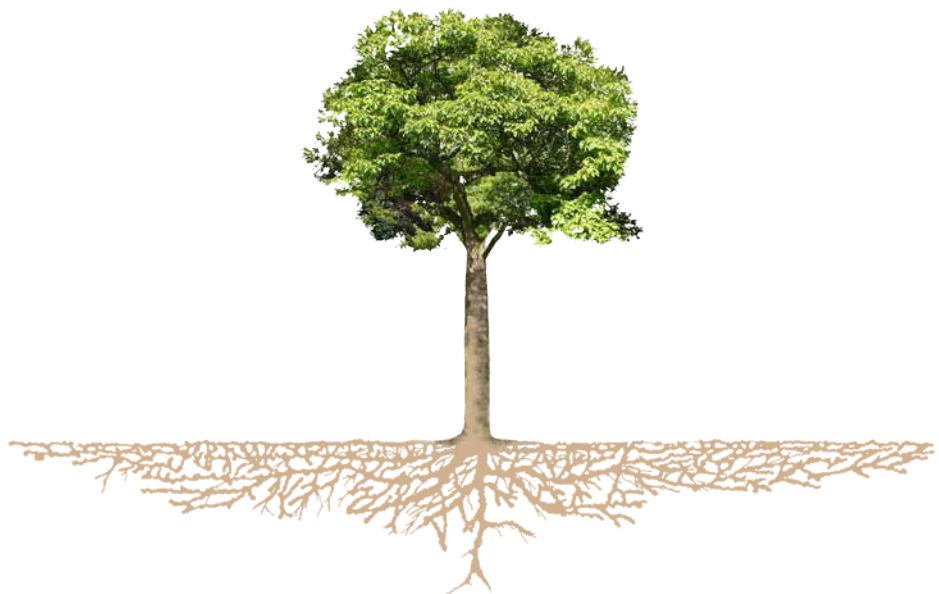
Pannello espositivo della mostra dedicato a “Gli alberi di Gabriele Muscas”.

11.2. Gli alberi di Noemi Didu

La natura mi ha sempre trasmesso un senso di pace e gratitudine. Considero gli alberi un po' come dei saggi, anziani da accudire e a cui portare rispetto, antenati da ascoltare e a cui richiedere protezione. Per Architetture vegetali, mi sono interessata all'adattamento della natura alla città, all'invenzione della natura come fatto culturale all'interno di un processo di urbanizzazione, alle interazioni spesso conflittuali tra uomo e natura : la forza sovraumana delle radici che smantellano la pavimentazione stradale, le scritte e scarificazioni sulle cortecce o ancora le tracce di alberi sradicati e mai sostituiti.

Profilo biografico

Noemi Didu, nata a Cagliari. Dopo la laurea in Beni culturali, nel 2006 si trasferisce in Francia, prima a Parigi dove prosegue gli studi in Archeologia e Storia dell'arte e in seguito a Marsiglia dove si laurea in Antropologia visuale. Dopo essersi occupata di progetti educativi e socioculturali in diverse periferie parigine per conto di un'associazione, inizia a lavorare nell'ambito della produzione teatrale. Attualmente sta preparando un dottorato di ricerca in Antropologia sociale e visuale all'Università di Aix-en-Provence/ Marsiglia. Le sue ricerche sono centrate sull'antropologia della memoria.





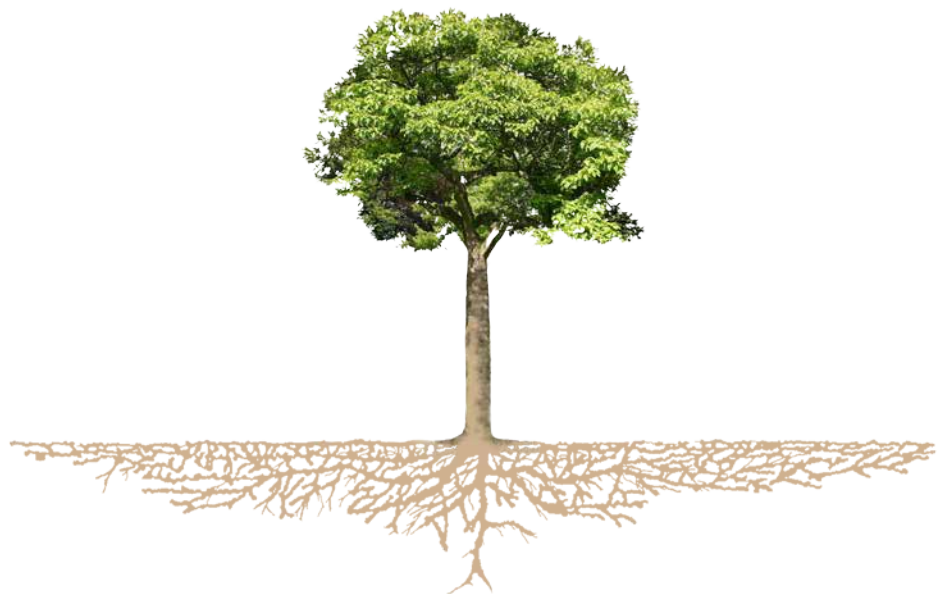
Pannello espositivo della mostra dedicato a “Gli alberi di Noemi Didu”.

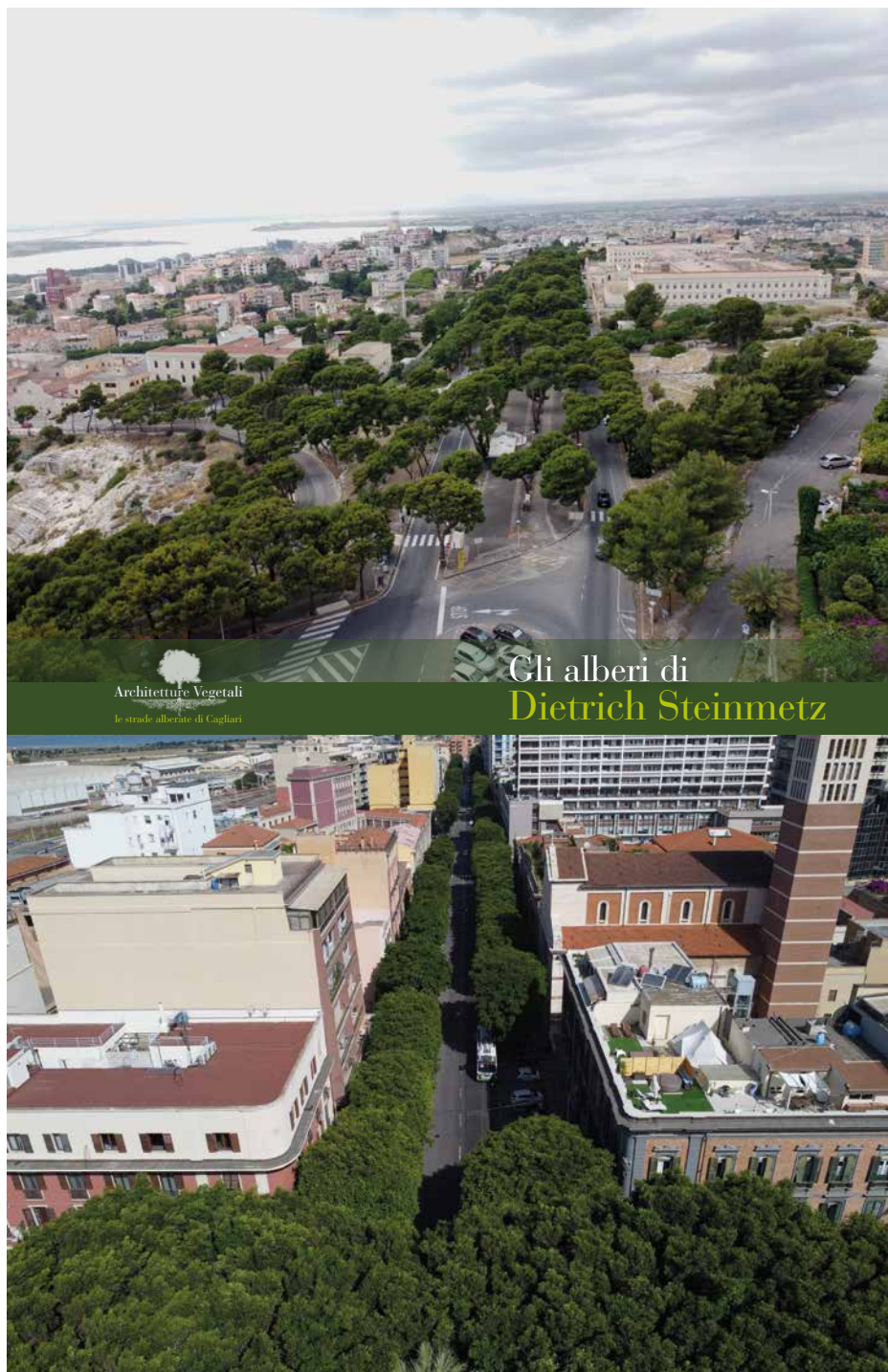
11.4. Gli alberi di Dietrich Steinmetz

Mi piace guardare gli alberi dall'alto, mi piace sapere che essi sono punti di riferimento per gli uccelli, che ogni primavera tornano e ritrovano alloggio e protezione. Gli alberi sono protagonisti della vita e della storia urbana, indicatori delle stagioni e dispensatori d'ombra e frescura nelle assolate estati cagliaritane, sono spesso segnati nelle chiome da discutibili potature e nelle radici dall'asfalto che le soffoca, ciò nonostante continuano a svolgere una funzione fondamentale nel migliorare la qualità dell'aria, sempre più minacciata dall'inquinamento. Camminando per i viali della nostra città, non sempre ci accorgiamo di quanti di loro siano stati sacrificati rispetto all'impianto originario, ma da una visione aerea, l'assenza si nota, come non sfugge allo sguardo un dente mancante in un sorriso.

Profilo biografico

Dietrich Steinmetz (Neuss, Dusseldorf, 1960?), specialista in tecnologie informatiche, coltiva da molti anni uno specifico interesse per la fotografia naturalistica e il reportage. Quale fotografo indipendente documenta eventi e situazioni della cultura cagliaritana, della sua politica e dell'immenso patrimonio ambientale, riscuotendo un amplissimo consenso nella società civile e sui social.





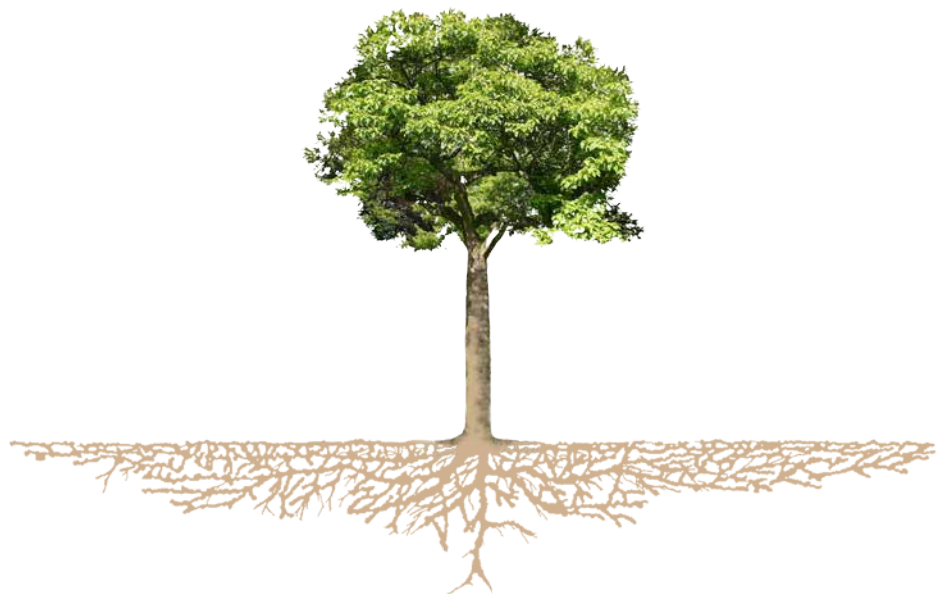
Pannello espositivo della mostra dedicato a “Gli alberi di Dietrich Steinmetz.”

11.5. Gli alberi di Francesca Mu

Tutti riconosciamo l'importanza degli alberi per la nostra sopravvivenza, ma, per chi, come me, è cresciuto con i libri Vacanze all'Isola dei gabbiani, le avventure di Pippi Calzelunghe e Robinson Crusoe, le domeniche in campagna, le estati ad Alà dei Sardi, il mio amore sconfinato per loro va oltre le impagabili utilità che pure ci assicurano. Se da un lato sono presenza rassicurante, senso di libertà, profumi, colori, dall'altro incarnano la nostra vita, testimoniando a volte pezzi di storia dell'umanità, o, avendoci visto soffrire, sorridere e gioire, conservando i nostri segreti più profondi, pronti ad accoglierci con le braccia sempre aperte. Così come avrei fotografato un amico, ho scelto di rappresentarne i lati più nascosti, escludendo le distrazioni del colore, ricercandone invece la poesia, la luce che filtra, la carezza della loro ombra e soprattutto la loro presenza costante: è così in fondo che desideriamo i veri amici.

Profilo biografico e professionale

Francesca Mu, nata a Cagliari nel 1964, Logopedista e Pedagogista. Nel 2015/2016 frequenta il corso annuale di fotografia presso L'Accademia di fotografia Fine Art di Michelangelo Sardo che esita nella Collettiva "Anime diverse" presso il Castello di San Michele; partecipa ai workshop con Chris Lawrence e con con Alain Laboile. Nel 2017 espone nella collettiva "Visioni di donna" presso Casa Melis a Capoterra; partecipa ai workshop con Fabrizio Varioli e con Luigi Corda. Nel 2018 espone nella collettiva Women in Art | Essenza di Donna alla Cittadella dei Musei. Nel 2019 espone nella collettiva degli ex allievi al Fine Art Gallery Cagliari. Si dedica alle fotografie di scena con le Lucide di Lucidosottile, Theo Piu, il Teatro dall'Armadio e l'Akròama.





Architetture Vegetali
le strade alberate di Cagliari

Gli alberi di
Francesca Mu



Pannello espositivo della mostra dedicato a "Gli alberi di Francesca Mu".

12. Contributi di ricerca

I cataloghi del 1859 e del 1879 di piante in vendita del Vivaio capitolino: alberi, arbusti e fiori per strade, giardini, frutteti, orti e aiuole di Roma

Il rinnovamento del Comune di Roma stabilito dal papa Pio IX con motu proprio del 1° ottobre 1847, rendendolo indipendente dall'autorità pontificia, è stato giustamente interpretato come un segno di progresso molto significativo, legato al primo periodo del pontificato Mastai Ferretti; questa indipendenza, però, si avvia a divenire foriera di non poche difficoltà con la cessione nel 1851 al Comune della gestione del verde pubblico (le due passeggiate del Pincio e del Celio, il vivaio, i luoghi di sperimentazione per gli alberi da frutto), anche a seguito delle ben note vicende della Repubblica del 1849. Fino a quel momento gli organismi ecclesiastici hanno valorizzato con modalità e cultura d'eccellenza gli spazi verdi cittadini, soprattutto quelli strettamente pertinenti al Vaticano, e nella città operano con competenza giardinieri, ortolani, "frattaroli" (esperti nella messa a coltura di "fratte", vale a dire siepi spinose in grado di delimitare i confini di vigne e di altri spazi verdi e di proteggerli da intromissioni di animali e di estranei), "vignaroli", esperti di oliveti, agrimensori e così via, esperti nominati come periti nelle frequenti cause tra vicini e tra la Reverenda Camera Apostolica, proprietaria di ampi spazi cittadini, e i privati confinanti. Il Comune, invece, dispone dei Maestri delle Strade, coadiuvati per i rioni e per le aree esterne alle Mura Aureliane da sottomaestri, in genere architetti o geometri, per il controllo e per le autorizzazioni pertinenti all'occupazione e alla gestione di strade, piazze e spazi pubblici in generale. Questo personale capitolino fino al 1847 è diretto da un Presidente ecclesiastico o comunque di fiducia della R. Camera Apostolica. Non sono previsti giardinieri o professionisti del verde nei ruoli capitolini e in effetti l'esperienza in materia è condotta soprattutto sui pochi e raffinati viali alberati, la cui manutenzione è garantita da esperti incaricati a seguito di appalti, così come in caso di contenziosi pertinenti a spazi verdi sono chiamati i periti già citati¹. Nell'età napoleonica la città si dota o si progetta di dotare di passeggiate pubbliche, già anticipate in alcuni progetti della fine del Settecento: ben poche di queste passeggiate sono però condotte a termine ma avviano una moda, che gli stessi pontefici sviluppano, portando a conclusione alcuni progetti già avviati prima della Restaurazione.

Gestire queste passeggiate, non completate e bisognose di una costante, costosa e raffinata manutenzione e implementazione, non si presenta quindi di semplice, soprattutto se per effettuare i lavori è necessario ricorrere ad appalti, che richiedono competenza e particolare attenzione. Si affianca per il Pincio al primo direttore di questo settore, Luigi Vescovali, il giardiniere francese Augusto Houssaille, ma ben presto si comprende che è necessario affidare tali compiti a soggetti interni all'amministrazione, assumendo personale e bandendo concorsi. I personaggi che si susseguono al vertice del settore non sempre risultano adeguati, essendo soprattutto amministratori

1. Su questo tema cfr. C. BENOCCI, *Roma verde: la professione del "giardiniere" nello stato pontificio e nella nuova capitale del Regno*, in *Dalla Roma pontificia alla Roma italiana. Le istituzioni culturali e la città*, atti del convegno (Roma, 20-21 maggio 2021), a cura di E. Capuzzo, in corso di stampa, con fonti e bibliografia precedente.

piuttosto che esperti nell'arte dei giardini, ma si va avanti². La cronica scarsità capitolina di risorse economiche, tanto più di quelle assegnate ai nuovi spazi verdi pubblici, rende indispensabile individuare altri tipi di finanziamento, necessario al buon governo del verde. Il vivaio avviato in età napoleonica, spostato in varie sedi e definitivamente a S. Sisto Vecchio, denominato "Piantinaio Comunale Romano", si rivela utile allo scopo e la crescente professionalità degli addetti al settore del verde ha come esito la produzione di piante di varie specie, da mettere in vendita, oltre che utili per garantire una buona manutenzione e sviluppo del verde pubblico cittadino. La città pontificia si va ampliando, sia con opere pubbliche di rilievo promosse dal pontefice sia con programmi espansivi in aree fino ad allora non troppo edificate, provviste in questi anni di nuovi importanti collegamenti, soprattutto ferroviari, come l'area circostante la Stazione Termini o quella di Trastevere, oltre che il settore dei Prati di Castello, insieme ad altri quartieri urbani. Il verde, quindi, ha un nuovo mercato di espansione, necessario per adeguate forniture a ville, villini e case di civile abitazione, oltre che a dimore collettive, laiche e religiose (alberghi, collegi, scuole ecc.). I funzionari capitolini promuovono quindi la vendita di piante, pubblicandone un catalogo con i costi e le caratteristiche di ciascuna specie: si illustra tra gli altri il *Catalogo delle piante alberi ed alberi fruttiferi forestali ed ornamentali coltivati nel Piantinaio Comunale Romano presso S. Sisto Vecchio, Via di Porta S. Sebastiano 4, colla indicazione dei prezzi per le specie e varietà poste in vendita*³ (fig. 1), pubblicato a Roma nel 1859 presso la Tipografia Menicanti. Nel volume le piante sono suddivise in quattro divisioni; nella prima sono elencati "Alberi e arbusti fruttiferi": Albicocchi, Ciliegi, Meli, Peri, Peschi, Pruni, Viti, Viti americane, "frutta diverse", quali Azeruoli, Castagni, Cotogni, Crespigni, Fichi, Gelsi, Giuggioli, Lamponi, Loti, Mandorli, Melagrani, Nespoli, Noccioli, Noci, Olivi, "Pero d'India", Pistacchi, Ribes e "Gelsi per banchi da seta"; nella seconda si susseguono "Alberi ed arbusti forestali e ornamentali spogliantisi"; nella terza sono elencati "Coniferi e resinosi", tra cui "Resinosi a foglia caduca", e nella quarta sono le "Piante ed arbusti ornamentali a foglie persistenti", concludendo con le camelie. Le specie, soprattutto mediterranee ma anche più rare, sono elencate alfabeticamente e si indicano le modalità di innesto e la compatibilità con il clima e i terreni romani. I prezzi sono contenuti.

La proclamazione di Roma capitale apre dopo il 1870 questa strada di conoscenza, diffusione e reddito in modo esponenziale. Interessante è il confronto con N. 9 1879 S.P.Q.R. *Catalogo e prezzo corrente delle piante da pien'aria coltivate nel Vivaio comunale Via di Porta S. Sebastiano n° 4. Roma Tipografia Fratelli Pallotta n. 85 1879* (fig. 2): si tratta di un volume assai più cospicuo (100 pagine anziché le 24 del precedente catalogo) e soprattutto in grado di offrire esemplari di ogni parte del mondo, suggerendo le specie migliori o più adatte a singole condizioni, precisando gli oneri connessi con una buona messa a coltura e soprattutto con un'adeguata manutenzione. La struttura editoriale prevede sempre quattro divisioni ma di ciascuna specie si precisano caratteristiche dimensionali e di adattamento ai luoghi, avvertendo sull'uso ottimale di ciascuna specie. Nel rinviare allo studio complessivo in corso la trattazione più puntuale di questo importante documento,

2. M. De Vico Fallani, *Storia dei giardini pubblici di Roma nell'Ottocento*, Roma 1992.

3. Si rinvia all'ampio studio in corso la trattazione puntuale di questo tema, con riferimenti alle piante messe in vendita.

si sottolinea la presenza di tre importanti settori: la “Tavola speciale delle qualità più adatte alla piantagione dei viali e passeggiate”, che prevede per “Terreni secchi e calcarei” la messa a coltura di Acacia (“commune, piramidale, ombrellifera”), Acero pantano, Acero campestre, Negundo, Ailanto, Olmo; nei “Terreni Leggeri e profondi” di “Castagni d’India, Melia, Mimosa Julibrissin, Pioppo bianco, Sofora del Giappone, Tiglio Europeo, Tulipano di Virginia”; per i “Terreni argillosi” si propongono il Plantano e la Quercia. Non si citano i pini, pure presenti nell’elenco ma destinati ad altri settori, come “piantinai”, parchi o simili; non se ne prevede, quindi, l’utilizzazione per fiancheggiare importanti strade romane, come comunemente si afferma. La messa in opera dei pini ai lati delle strade consolari e di vie romane di rappresentanza risponde a una scelta politica del periodo fascista. Di un certo interesse è anche la Sezione 8ª della divisione “Piante forestali ornamentali”, dedicata alle “Piante per bordure delle aiuole”, comprendenti piante verdi e da fiore sia tradizionali che innovative⁴.

Il volume si conclude con un ambizioso programma: “in questo Vivaio trovansi vendibili bellissimi Cigni a L. 150 la coppia. Il presente Catalogo si spedisce *gratis* a chiunque ne faccia richiesta. Quanto prima sarà pubblicato il Catalogo delle Piante da Stufa ed Aranciera”. I criteri adottati sono la ricchezza dell’offerta e la chiarezza per un buon esito dell’acquisto, individuando piante adatte ad ogni sito e di cui si descrivono puntualmente le caratteristiche: indubbiamente si vuole evitare che si producano vivaci proteste ed esiti giudiziari per vendite incaute e in effetti non si registrano significativi contenziosi ma anzi un pieno sviluppo del Vivaio, che diverrà un celebre e apprezzato “Semenzaio”, e delle conseguenti cospicue vendite.

4. *Alyssum saxatile*, *Bellis perennis* flo. ple., *Buxus sempervirens*, *Convallaria japonica*, *Evonymus Japonica buxifolia* e *radicans* fol. var., *Gorteria rigens*, *Iris pumila*, *Pennisetum longistilum*, *Phalaris arundinacea* fol. var. *Plumbago larpente*, *Primula veris*, *Stachys lanata*, *Statice latifolia*. *Tradescantia japonica*, *Vinca herbacea* e *minor* fol. var., *Viola odorata* e *alba*, *coerulea*, *parmensis*.



Catalogo delle piante alberi ed alberi fruttiferi forestali ed ornamentali coltivati nel Piantinaio Comunale Romano presso S. Sisto Vecchio, Via di Porta S. Sebastiano 4, colla indicazione dei prezzi per le specie e varietà poste in vendita, Roma 1859, Roma, Archivio Storico Capitolino.



S.P.Q.R. Catalogo e prezzo corrente delle piante da pien'aria coltivate nel Vivaio comunale Via di Porta S. Sebastiano n° 4. Roma Tipografia Fratelli Pallotta n. 85 1879, Roma, Archivio Storico Capitolino.

Le strade alberate nei centri urbani della Sardegna. Una rassegna preliminare

In Sardegna il tenore qualitativo conferito allo spazio pubblico dalla presenza di strade alberate risalta in modo evidente nel capoluogo, dove azioni di progetto che includono viali alberati interessano la città già da Settecento¹. Un progressivo incremento lungo l'Ottocento, e poi nel Novecento, sostanzia questo tipo di azione nel segno di uno spazio urbano di qualità e bellezza che garantisce al contempo benessere, "passeggi pubblici" e luoghi di godimento paesaggistico in contatto con la natura.

Nei centri urbani dell'isola tale carattere ha un impatto meno pregnante rispetto a Cagliari, ma non per questo assente. Uno sguardo accurato agli episodi di trasformazione di piccoli e grandi centri della Sardegna tra Ottocento e Novecento permette infatti di evidenziare una notevole quantità di progetti che, singolarmente o dentro più ampi piani di ridisegno dello spazio pubblico, hanno previsto la realizzazione di strade alberate. Un patrimonio verde urbano diffuso che si inquadra nel colto scenario progettuale delle strade alberate ottocentesche e novecentesche europee e che giunge alla nostra epoca, meritevole della giusta cura e attenzione. I viali alberati dei centri urbani della Sardegna, spesso rilevabili in poche unità soprattutto nei centri urbani minori, acquistano infatti la giusta collocazione valoriale se inseriti in un sistematico quadro di lettura capace di suggerire alle comunità il patrimonio di cui dispongono.

Un incentivo al mutamento dello spazio urbano dei centri dell'isola tramite nuovi viali alberati si registra già dal principio dell'Ottocento, quando alcuni paesi sardi sono interessati dall'attraversamento della Strada Reale Carlo Felice, progettata e realizzata dall'Ing. Giovanni Antonio Carbonazzi tra il 1821 e il 1829 e provvista di alberature lungo tutto il suo sviluppo². La nuova infrastruttura viaria, utile per collegare Cagliari con Porto Torres, impone spesso sventramenti urbanistici che hanno come conseguenza una radicale alterazione degli equilibri urbani e architettonici locali. Lungo la Strada Reale che valica lo spazio urbano la piccola borghesia costruisce o trasforma i propri palazzi secondo disegni coordinati e un gusto estetico conforme ai tempi, che vede nell'inclusione di alberature ai lati della strada l'occasione per definire spazi belli e salubri, quindi per accrescere i valori immobiliari delle proprietà. Tra i centri interessati da questo tipo di processo si annoverano Monastir (parte sud di via Nazione), Nuraminis (ingresso nord e sud lungo via Nazionale), Serrenti (via Nazionale), Sanluri (via Carlo Felice),

1. Sul tema rimando al cap. 4 del presente lavoro e, più in generale, alle notizie archivistiche presenti nella sezione *Le fonti archivistiche* a cura di Ester Gessa e Marina Vincis nei volumi *Castello*, *Stampace* e *Villanova di Cagliari Quartieri Storici* editi da Silvana Editore tra il 1991 e il 1995.

2. Il progetto di Carbonazzi prevedeva che alberi lungo la Strada Reale Carlo Felice, estesa per 235 Km, fossero piantati ad una distanza di 5 metri l'uno dall'altro lungo l'intero percorso stradale secondo le scelte tipologiche indicate dalla Reale Società Agraria Sarda. Gli alberi garantivano protezione ai viaggiatori, costituivano un elemento distintivo della pubblica proprietà stradale e avevano un fine economico: Carbonazzi ipotizzava infatti che dopo 25 anni dalla messa a dimora avrebbero prodotto il legname con cui indennizzare parte della spesa per l'istituzione del servizio dei cantonieri. Cfr. Stefano Mais, *Ponti, strade e opere pubbliche. Giovanni Antonio Carbonazzi (1792-1873) ingegnere nel Regno di Sardegna*, Collana LapisLocus, Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2020, p. 230.

Sardara (via Cagliari, quindi via Oristano), Uras (ingresso sud lungo via Eleonora d'Arborea), Oristano (via Cagliari), Paulilatino (via Nazionale), Macomer (via Umberto I), Torralba (Via Carlo Felice), Sassari (via Roma), Porto Torres (via Sassari e Corso Vittorio Emanuele II)³.

L'impulso al progetto di viali alberati che si verifica nell'Ottocento in concomitanza con la rivisitazione delle arterie viarie territoriali passanti contesti urbani consolidati si registra anche in altri centri come, ad esempio, Iglesias. Nell'Ottocento la città è interessata dalla risistemazione della strada verso Cagliari a cui si collegano le strade alberate di via dei Cappuccini, (quindi via Valverde) e via San Salvatore (quindi via Garibaldi), procedenti dalla piazza – anch'essa alberata – dedicata a Quintino Sella, progettata nell'Ottocento e poi rivisitata a inizio Novecento. Sempre all'inizio del Novecento risalgono i pini del lungo rettifilo di via Villa di Chiesa che congiunge i citati viali all'infrastruttura viaria verso Cagliari. Notevole interesse riveste inoltre il Viale delle Rimembranze, costruito per commemorare i defunti della prima guerra mondiale a cui è dedicato, per ciascuno, un albero del viale.

Nelle città maggiori l'introduzione di nuovi viali alberati avviene in concomitanza con le proposte di espansione e di nuovi ampliamenti oltre le mura storiche. Significativo, oltre al caso cagliaritano, quello di Sassari, ricco di viali alberati e spazi per il passeggio borghese. Già nel progetto della Strada Reale Carlo Felice del 1822, quindi in quello di ampliamento della città del 1829 firmato da Giuseppe Cominotti, emerge la cintura di viali alberati attorno alle mura e le alberature dei principali viali verso il contado e le emergenze architettoniche extraurbane⁴. Al primo sviluppo oltre le mura si riferiscono le alberate di Viale Umberto I, Corso Regina Margherita, Corso Francesco Vico e l'innesto della Strada Reale Carlo Felice a sud, su cui si imposta l'alberata di Via Roma, quindi Piazza e Italia e gli isolati limitrofi. Moderne parti di città sono pianificate con maggiore vigore entro gli anni '30 del secolo scorso, impostate proprio attorno ad ampi viali alberati: il quartiere Cappuccini sulla strada alberata di viale Caprera e la perpendicolare Viale Trieste; il quartiere Porcellana, sull'alberata di via Giovanni Amendola, quindi via Napoli, viale Italia e il limite alberato di Corso Giovanni Maria Angioy; e l'espansione a sud-ovest lungo il rettifilo con la tripla alberata di Viale Dante e le perpendicolari strade alberate di via Asproni e Deffenu. Ancora l'alberata di Viale Adua, asse di collegamento allo Stadio Torres (oggi Vanni Sanna) costruito nel 1922. Aldilà delle tensioni speculative e le resistenze particolari a Sassari si registra un generale atteggiamento di accoglienza dei dettami igienisti che vedono nella bassa densità e nella costruzione di viali alberati, la soluzione per il miglior ottenimento di sole, aria e luce. L'espansione del dopoguerra, guidata dal piano dell'architetto Clemente del 1959, promuove ancora un'impostazione di ampio respiro con viali alberati che si propongono come prosecuzione di quelli esistenti:

3. Per un generale resoconto delle vicende urbane tra Ottocento e Novecento dei principali centri urbani citati rimando a Gianni MURA, Antonello SANNA (a cura di), *I Paesi, «Paesi e città della Sardegna»*, CUEC, Cagliari, 1998.

4. Relativamente alla cartografia indicata: *Piano e profilo della strada centrale nel distretto di Cagliari*, progetto di Giovanni Antonio Carbonazzi, 1822, disegno acquerellato di Giuseppe Cominotti, 1825-26 (*Archivio Privato della Famiglia Grillo Pasquarelli*); *Pianta della Città di Sassari col disegno de suoi principali edifizii*, Giuseppe Cominotti, 1829 (Biblioteca di Studi Sardi, Cagliari).

Via Turati, Via Rockefeller, Via Budapest ne sono chiaro esempio fino ai giorni nostri⁵.

In modo simile a Sassari, anche Alghero imposta le sue strade alberate fuori dal nucleo urbano, all'interno delle scacchiere impostate nell'Ottocento. Il piano di Musso del 1873 contempla già il lungo rettifilo alberato dell'attuale Via Vittorio Emanuele II, su cui si incardina tutta l'espansione urbana della città ottocentesca⁶. Sebbene l'ipotesi non venga realizzata nella sua interezza, il progetto trova attuazione almeno nel suo nucleo principale con una moderna maglia di strade alberate ortogonali che gestisce l'espansione della città verso nord-est fino al secondo conflitto mondiale; tra queste il largo viale alberato dell'attuale Via XX Settembre e Via Catalogna. Altre strade alberate vengono impostate solo nel secondo Novecento, lungo le direttrici di nuova pianificazione che ricalcano spesso gli itinerari di antiche strade verso l'agro come Via Sant'Agostino e via Giovanni XXIII⁷.

Anche a Nuoro, pur nel suo difficile tentativo di allineamento alle riforme di pianificazione ottocentesche, si registrano riflessi dell'urbanistica impostata sulle ragioni dei viali alberati. Tra le prime interessanti iniziative, quella del Professor Marinucci, direttore della Scuola Normale di Nuoro, che progetta alla fine dell'Ottocento la risistemazione della Piazza d'Armi, oggi Piazza Vittorio Emanuele. Lo stesso direttore si occupa di far arrivare appositamente da Milano piante di vario genere per la piazza e i viali circostanti⁸. Bisogna però attendere il secondo decennio del Novecento per scorgere piani che considerino in modo strutturale la presenza di viali alberati. Quello del 1923 è significativo in tal senso: un nuovo quartiere, che ipotizzava la ridefinizione dell'area tra la cattedrale e l'attuale tribunale, è definito da viali curvilinei dai nomi esotici (mammole, acacie, eucalipti, gigli)⁹. Ipotesi mai realizzate, che lasciano spazio ai ridisegni urbani di Cesare Valle, Carlo Rocatelli, Angelo Vicario e Ignazio Guidi sensibili, seppur timidamente, all'introduzione di nuovi viali alberati secondo la moda contemporanea¹⁰. È in questo clima di aggiornati propositi che compaiono moderne strade verdi, come quelle previste nel Piano Regolatore di Nuoro del 1941, redatto da Cesare Valle e Ignazio Guidi. Sarà tale strumento urbanistico che, sebbene non ultimato per via della guerra, detterà le linee guida dello sviluppo urbano successivo e con esso le nuove alberature. Le attuali strade alberate di Via Deffenu, Via La Marmora, Via Manzoni e Via Giovanni XXIII, sono impostate infatti sulle previsioni dei piani degli anni '40. Un nuovo impulso alla costruzione di strade alberate nel capoluogo nuorese si rileva

5. Su una rassegna sintetica dei piani d'espansione della città nel Novecento v. Elena CENAMI, *Sassari*, in Gianni Mura, Antonello Sanna (a cura di), *Le Città, «Paesi e città della Sardegna»*, CUEC, Cagliari 1999, pp. 153-176.

6. *Piano di ingrandimento della città di Alghero*, A. Musso, 20 ottobre 1873 (Archivio di Stato di Cagliari).

7. Giorgio PEGHIN, Emilio ZOAGLI, *Alghero*, in Gianni Mura, Antonello Sanna (a cura di), *Le Città, «Paesi e città della Sardegna»*, CUEC, Cagliari 1999, pp. 177-188.

8. Cfr. *La Nuova Sardegna*, 23 dicembre 1897.

9. Marco CADINU, *Architettura e urbanistica nella Nuoro*, in Antonella Falzetti (a cura di), *Riscoprire la città. Nuovi paesaggi per lo spazio urbano*, Argos, Roma 2004, pp. 58-69, in particolare p. 63.

10. Marco CADINU, *Due piani di Cesare Valle per Nuoro (1933 e 1941)*, in «Il Tesoro delle Città», III, Kappa, Roma 2005, pp. 118-128, tavv. VII-VIII.

nei processi di inurbamento tra gli anni '50 e '70¹¹: risalgono a quegli anni le alberate – ancora presenti – delle vie Gramsci, del Lavoro, Santa Barbara, Campania, Liguria, Piemonte, Veneto, e di altre vie dei quartieri periferici.

Anche a Oristano, all'esterno della città storica, si impostano nuovi viali. Spiccano dall'Ottocento l'alberata della Via Cagliari, quindi le sistemazioni delle larghe vie Aristana e Arborea. Rilevante, seppure non molto estesa, l'alberata davanti alla Torre di Mariano II, oggi molto sacrificata rispetto all'impostazione originaria.

Nei centri di dimensioni più contenute, i viali alberati vengono costruiti a seguito del sorgere di nuove sensibilità, spesso in concomitanza con la rivisitazione di spazi urbani per la costruzione di nuove infrastrutture e delle loro dotazioni. È il caso, ad esempio, delle vie di accesso alle stazioni ferroviarie nobilitate con maggiore decoro proprio da alberature e spazi per il passeggio. Rientrano in questo caso i viali alberati che conducono alle stazioni ferroviarie di Macomer e Sanluri. Quest'ultimo caso impostato su un pregevole progetto urbano di Dionigi Scano del 1914¹². Il viale, teso tra la piazza Porta Nuova e la stazione, è stato oggetto di recente ristrutturazione e vede la sua naturale prosecuzione nella perpendicolare via Sassari, anch'essa alberata.

La ristrutturazione degli affacci a mare e ai porti delle città sostiene spesso la costruzione di viali alberati. Il caso più emblematico è quello del capoluogo, con la sistemazione della via Roma a partire dall'Ottocento, quindi la linea del Poetto nel Novecento¹³. Anche altre città, in particolare nel dopoguerra, come Carloforte (dagli anni '50) Bosa (dagli anni '60), Olbia (dagli anni '60), Palau (dagli anni '80), Sant'Antioco (dagli anni '80) e Alghero (dagli anni '90) sono interessate da simili azioni, più o meno basate su programmi urbani di ampio respiro.

Anche nelle frenetiche espansioni urbane che si registrano negli ultimi decenni del Novecento in altri centri dell'isola il viale alberato costituisce un elemento rilevante, talvolta utilizzato per rimarcare la maggiore importanza nella gerarchia stradale di nuovi ambiti urbani. Felici congiunture sociali e culturali, spesso alimentate da maggiori livelli di benessere economico, sostengono la volontà delle comunità di costruire spazi urbani decorosi e dall'alto tenore qualitativo, in connessione con elementi naturali e vegetali. A Porto Torres la lottizzazione della parte orientale della città, negli anni '70, è costruita su un ampio viale centrale alberato, attuale Viale delle Vigne, ancora oggi infrastruttura verde della cittadina. A Macomer le strade alberate di via Toscana e via Sant'Antonio cingono il primo dinamico ampliamento nel dopoguerra, a cui fanno seguito altri tentativi, come quello dell'alberata di Via Pietro Nenni, quindi di Viale Gramsci, ormai negli anni '70¹⁴. Rilevante, sia per estensione sia per toponimo, anche il viale alberato

11. Serafino Luigi ARRU, Ninni PIGOZZI, *Nuoro*, in Gianni Mura, Antonello Sanna (a cura di), *Le Città, «Paesi e città della Sardegna»*, CUEC, Cagliari 1999, pp. 235-246.

12. Archivio Storico del Comune di Sanluri, *Lettera di trasmissione del progetto del Viale della Stazione di Sanluri*, Cat. X, Classe IV, anno 1914. Sul tema rimando al contributo dell'autore sulla monografia di prossima pubblicazione dedicata a Dionigi Scano, esito del Convegno "Dionigi Scano 1867-1949. Un intellettuale nella Sardegna dell'Otto e Novecento" (Cagliari, 30 maggio 2019).

13. Sui progetti per la via Roma rimando alla relativa sezione del presente catalogo.

14. Gianni MURA, *Macomer*, in Gianni Mura, Antonello Sanna (a cura di), *Le Città, «Paesi e città della Sardegna»*, CUEC, Cagliari, 1999, pp. 247-256.

di via dei Platani a Sardara, così come la lunga alberata di Via Repubblica a Villacidro, progettata insieme alla nuova strada cittadina negli anni '70. Significative anche le monumentali alberate di Corso Vittorio Emanuele a Sant'Antioco e di via del Redentore a Monserrato, costruita sull'alveo abbandonato del Riu Saliu. E ancora le strade alberate di Viale Cimitero e Viale Roma a Calangianus, il Viale Fonte Nuova a Tempio, le strade verdi nelle città di fondazione fascista Fertilia, Arborea, Carbonia e Cortoghiana.

La selezione di casi qui proposta tratteggia solo una preliminare rassegna di studio, con esempi emblematici che trovano riscontro in molti altri paesi dell'isola, oggetto di futuri approfondimenti in un quadro di studi più organico. Molti degli esempi qui presentati hanno mantenuto fino a oggi l'impostazione iniziale con alterne vicende che hanno visto spesso la scomparsa di alcuni alberi o porzioni di viali, nonché la più frequente sostituzione delle originarie specie arboree. Progetti, testimonianze archivistiche, foto aeree storiche e foto d'epoca permettono di ricostruire gli impianti originari, quali fonti indispensabili per reinterpretare oggi gli spazi pubblici in un'ottica di preservazione dei caratteri urbani storici. La permanenza dei viali alberati, quali segno qualificante lo spazio urbano, è da intendersi – a prescindere dalle alterazioni intercorse – quale bene culturale e identitario, quindi risorsa su cui impostare le prerogative urbane attuali. Azioni da valutare coerentemente con le preminenti attenzioni per le questioni ambientali e di transizione ecologica che devono impegnare necessariamente anche le scelte urbane e architettoniche.

Paulilatino, la folta alberata di via Nazionale nei pressi della fontana su Cantaru.



Porto Torres, Corso Vittorio Emanuele II e piazza (foto tratta dal progetto Porto Torres Sparita).



Iglesias, Viale delle Rimembranze, costruito in epoca fascista per commemorare i caduti nella prima guerra mondiale.



*Sassari, alberata di Via
Roma.*



*Sassari, alberata di Viale
Trieste.*



*Alghero, i Giardini Pubblici
e l'alberata di Via Vittorio
Emanuele II.*



Nuoro, attuale Via Giovanni XXIII e Piazza d'armi (odierna Piazza Vittorio Emanuele II).



Oristano, alberata di Via Roma.



Sant'Antioco, l'alberata di Corso Vittorio Emanuele vista da Piazza Umberto.



Le alberate di Torino dal disegno urbano alle prime tutele

Le mie sono brevi note che circoscrivono succintamente alcuni nodi di un tema complesso che ha avuto pochi contributi specifici, ma che si riconnette alla più ampia storiografia relativa allo sviluppo del verde urbano della città capitale¹. D'altra parte, occuparsi dei viali alberati di Torino è quasi un altro modo di ripercorrere la storia della città: il processo di realizzazione di nuovi assi viari con alberature piantate *en ligne droite* nella prima età contemporanea è così pervasivo che costituisce un filtro di grande interesse per interpretare i fenomeni urbani e il profilo della città che cresce e si modifica nel trapasso dalla capitale dell'assolutismo alla dinamica città otto e novecentesca.

Se guardiamo alle fonti di antico regime, è facile comprendere come la dimensione del viale alberato nel corso del Sei e del Settecento sia fondamentalmente extraurbana: ad essere evidenti sono soprattutto le connessioni bipolari che caratterizzano il rapporto tra le residenze esterne e gli attestamenti sulle porte; è il caso, noto, del Castello del Valentino con le tre vie alberate convergenti sull'emiciclo di accesso (non più esistente) della residenza secondo uno schema *à patte d'oie*, definito soprattutto da due dei tre attestamenti bidirezionali, l'uno verso la seicentesca Porta Nuova e l'altro diretto al convento di San Salvario, ancora da iscriversi nell'ambito della progettazione castellamontiana. Si tratta di allee a doppio filare che enfatizzano la relazione tra le residenze di corte e luoghi simbolici e funzionali della città, secondo quella logica che possiamo apprezzare anche nel caso della vigna collinare del Cardinal Maurizio in connessione con la Porta di Po o in quelli successivi del Castello di Rivoli (1711, su disegno di Michelangelo Garove) e della palazzina di Stupinigi, con la configurazione che Ludovico Bo, soprastante collaboratore di Benedetto Alfieri, dà a metà XVIII secolo all'idea juvarriana.

Per Rivoli in particolare, l'ampio asse viario carrabile, ben spianato e ombreggiato, che collega la porta Susina con l'antico castello dinastico sabauda, è anche emblematico dell'importanza del progetto in fieri per una vera e propria reggia extraurbana, che Vittorio Amedeo II sta concertando con i suoi architetti nei primi decenni del Settecento. Si tratta di opere fortemente riconoscibili, anche nella grande cartografia di riferimento come la Carta della Caccia dei primi anni Sessanta del Settecento, che mostrano le nuove infrastrutture viarie attraversare una campagna ben governata, un paesaggio ubertoso punteggiato di cascine produttive e scandito dalla presenza di una maglia podereale ben strutturata che dà il senso e la misura della qualità del governo del territorio intorno alla città capitale.

1. Sul tema specifico dei viali alberati un primo importante assestamento bibliografico è in Vera COMOLI MANDRACCI, Rosanna ROCCIA (a cura di), *Torino città di loisir. Viali, parchi e giardini tra Otto e Novecento*, Città di Torino, Torino 1996, in particolare v. i saggi di Vilma Fasoli, Paolo Odone, Costanza Roggero Bardelli, Rosanna Roccia, Maria Carla Visconti. Negli anni successivi, la bibliografia si è ulteriormente ampliata: nella brevità di questa comunicazione, si rimanda alla letteratura disciplinare di riferimento e agli studi che hanno approfondito il tema dei parchi urbani – in primis quello del Valentino – e dei giardini, segnalando esemplificativamente le pubblicazioni della Scuola di Specializzazione in Beni Architettonici e del Paesaggio del Politecnico di Torino.

Questi stessi assi stradali, che costituivano originariamente il caposaldo di un forte disegno territoriale, sono oggi invece parte di un continuum urbano che ha saldato diversi sistemi insediativi della città metropolitana; dunque essi hanno perso molto della loro identità e della loro riconoscibilità e vale qui la pena di fare un primo riferimento ad una questione aperta, che attiene non solo alla conoscenza, ma anche alla conservazione e alla tutela di questi impianti viari all'interno della città contemporanea e dell'area metropolitana. Nel caso dei viali verso Rivoli e Stupinigi, oggi corso Francia e corso Unione Sovietica, si tratta infatti di preesistenze che, evidentemente, non hanno più la consistenza originaria in termini di esemplari arborei: è il caso dei filari di olmi campestri un tempo esistenti (aggrediti dalla grafiosi) che caratterizzavano lunghi tratti dell'antico stradale di Stupinigi, o di quelli che impreziosivano la strada di Francia dall'attuale piazza Bernini a Rivoli lungo un tratto di oltre dieci chilometri, già piantati dalla città nel 1712, fatti oggetto di manutenzione e rinnovamento per tutto il Settecento, e i cui ultimi esemplari vennero abbattuti nel 1944-45².

Rimane tuttavia l'impianto funzionale, simbolico e prospettico di questi percorsi che oggi anche il recente Piano Paesaggistico Regionale riconosce e può contribuire a tutelare. Chi scrive ha partecipato al gruppo di progetto della prima stesura del Piano e mi fa piacere segnalare l'attuale articolo 22 delle norme di attuazione, indirizzato alla viabilità storica, che disciplina gli interventi "in modo da assicurare l'integrità e la fruibilità d'insieme, il mantenimento e il ripristino, ove possibile, dei caratteri costruttivi, morfologici e vegetazionali, con particolare riferimento alle eventuali alberate, caratterizzanti la viabilità". La norma sottopone inoltre "i manufatti edilizi o di arredo interessati a una normativa specifica che garantisca la leggibilità dei residui segni del loro rapporto con i percorsi storici, anche con riferimento alla valorizzazione di alberature, sistemi di siepi, recinzioni, cippi, rogge, canali significativi, oppure alla riduzione di impatti negativi di pali e corpi illuminanti, pavimentazioni, insegne, elementi di arredo urbano e di colore".

Più a ridosso delle mura urbane, passeggiate alberate in fregio ai bastioni caratterizzavano soprattutto l'area dei Giardini Reali, integrandosi con il verde curatissimo a complemento del Palazzo. Questa situazione è destinata a mutare in epoca francese, allorché, nell'ambito dei piani napoleonici che vedono la luce a partire dal concorso di idee del 1802, emerge un nuovo impulso alla realizzazione di infrastrutture viarie, intese anche come strumento di stimolo economico, in anni di crisi demografica e produttiva. Prende dunque corpo un inedito progetto di circonvallazione complessiva della città costituito da *promenades publiques* intorno ai bastioni ancora esistenti, in un processo speculare a quello della progressiva dismissione delle fortificazioni della città³. Si tratta infatti di ridefinire i margini e i limiti dei tessuti edificati, a maggior ragione allorché il governo francese si determina alla demolizione delle porte, aprendo un tema progettuale inedito. La circonvallazione ne è la soluzione; lungo di essa si attestano quelle che i documenti francesi chiamano *grandes places*, ovvero grandi spazi pubblici non costruiti, ma definiti completamente da doppie quinte alberate continue. Queste scelte, sebbene non determinino immediatamente nuove soluzioni edificatorie, tuttavia lasciano un segno indelebile: il loro tracciato infatti verrà ripreso nei decenni successivi nel quadro della realizzazione

2. Paolo Odone, *Ambiente e gestione del verde*, in *Città di Loisir*, cit., pp. 323-350.

3. Il tema è già ben chiarito in Vera Comoli, *Torino*, Laterza Roma-Bari 1984.

dei viali che tuttora caratterizzano la città e segnano il perimetro di quello che viene considerato, anche dall'attuale piano regolatore, il centro storico della città o meglio la zona urbana centrale storica (ZUCS). Come è noto, in corrispondenza delle *grandes places* sorgeranno poi le piazze della prima Restaurazione: piazza Carlo Felice, piazza Vittorio Emanuele (poi Vittorio Veneto), piazza della Repubblica e, alcuni decenni più tardi, piazza dello Statuto. Un caso emblematico di come questi spazi alberati d'epoca francese influenzino le scelte edificatorie successive, è quello dell'esedra alberata che caratterizza l'area della futura piazza Vittorio Emanuele. La consistenza di quest'area è ben rappresentata dal Bagetti nel 1814 in occasione del ritorno del re e della corte al termine del periodo napoleonico. Qui, il progetto di Gaetano Lombardi del 1817 chiarisce bene come le alberate del periodo francese costituiscano una sorta di premessa per la morfogenesi delle piazze di Restaurazione che andranno a porsi a cerniera tra l'interno e l'esterno della città, nei luoghi dove precedentemente sorgevano le porte urbane e gli accessi alla capitale. Si tratta infatti di un progetto che ancora riprende il persuasivo disegno ad esedra, poi successivamente abbandonato nei disegni successivi⁴.

In epoca francese, piazze definite da alberate a cerniera tra la città esistente e i tessuti in potenziale espansione non sono soltanto una soluzione per Torino, ma anche per altri centri: è il caso, per portare un solo esempio, di Cuneo.

Nel secondo quarto del XIX secolo, la funzione di passeggio e, insieme, di asse retto della nuova urbanizzazione è evidente nella realizzazione progressiva del nuovo viale del Re (oggi Corso Vittorio Emanuele II), che tange a sud la città di antico regime, uno dei primi casi dove palazzine aristocratiche di alto livello qualitativo, con ampie corti e giardini, affacciano su uno spazio pubblico alberato che assume il carattere tipico di una metropoli del diciannovesimo secolo. Decoro urbano, passeggio e il nuovo dibattito intorno ai temi dell'ingegneria sanitaria contribuiscono alla fortuna di questi modelli. I progetti della prima metà del diciannovesimo secolo disegnano dunque una città in progredente espansione e introducono finalmente a pieno titolo i viali alberati come parte integrante di un aggiornato disegno urbano. Si affacciano anche nuovi modelli internazionali nell'organizzazione delle aree verdi: inglesi (gli squares, come quello che sorge in piazza Carlo Felice, di fronte alla stazione di Porta Nuova), e, ovviamente, di derivazione francese. Sono infatti i manuali d'oltralpe che chiariscono sempre meglio anche gli aspetti tecnici delle *plantations d'alignement*, da Alphand a De Breuil, a Charguereaud, e veicolano le competenze e la conoscenza ravvicinata di esperienze internazionali⁵. Un rapporto, quello con la Francia, che si consolida anche con le consulenze e i contatti con i protagonisti delle trasformazioni haussmanniane della Parigi del Secondo Impero,

4. Mauro VOLPIANO, *Una immensa piazza per "la Venuta del Re"*, in *Progettare la città. L'urbanistica di Torino tra storia e scelte alternative*, a cura di Vera COMOLI e Rosanna ROCCIA, Città di Torino, Torino 2001, Vol. 1, pp. 217-222.

5. Su questo aspetto rimando al volume di Francesca BAGLIANI, *Passeggi pubblici e verde urbano nel XIX secolo. Trattati di arte dei giardini e teorie urbanistiche*, in «Storia dell'Urbanistica», Piemonte V, Editore Kappa, Roma 2004. Sempre della medesima autrice, v. anche EADEM, *Parchi e alberate nelle politiche municipali* in Paolo Cornaglia, Giovanni Maria Lupo, Sandra Poletto (a cura di), *Paesaggi fluviali e verde urbano. Torino e l'Europa tra Ottocento e Novecento*, Celid, Torino 2008, pp. 67-78.

in particolare, come è già stato segnalato, con il giardiniere Jean-Pierre Barillet-Deschamps.

Il carattere tradizionale del viale alberato torinese, con ampie sezioni caratterizzate dalla presenza di fossi ai lati dei filari, utili allo scolo delle acque e all'irrigazione, e sedimi stradali in lieve pendenza, si conferma con il piano di ingrandimento della capitale di Carlo Promis del 1851 per modificarsi progressivamente nei decenni successivi con i piani postunitari. Tra i due secoli si adattano e si assestano, ancora, le morfologie del verde urbano. Un cambiamento che Augusto Monti, intellettuale torinese a cavallo dei due secoli, tratteggia bene rievocando il progressivo modificarsi dell'area della cittadella filibertiana in corso di demolizione, dove ancora permanevano alcuni degli antichi passeggi a lato delle mura: "Le alberate dell'antica cinta scomparse quasi tutte e trasformate in viali di ippocastani nuovi, senza più fossi allato, con banchine rilevate, inghiaiate e tenute per bene, muniti di nomi, nuovi anch'essi, nomi di luoghi che per i piemontesi a quei tempi non esistevano ancora, nome di battaglie che allora non si erano peranco combattute, nomi di gente che allora erano ancora persone vive. Qualcuno si di quei platani era sopravanzato e faceva tuttavia bella mostra di sé, vetusto e gigantesco, in mezzo alle aiuole riavviate e infiorate di certi bei giardini, già compresi, oramai, nel cuore della nuova Torino. La cittadella era ridotta pressoché al mastio, che se ne stava là, con l'ala di quel tetto tirato su gli occhi, sempre più solo e deserto, mentre i muraglioni residui del famoso Pentagono lì presso, anno per anno diminuivano sparivano, rosicchiati sgretolati da formicai d'uomini, che vi si accanivano intorno con picconi e leve e badili e carriole"⁶.

La città cambia e, pur con qualche doverosa cautela sulla loro attendibilità, i bollettini statistici tardo-ottocenteschi ci forniscono dati interessanti per valutare il rilievo che, nel capoluogo subalpino, il sistema lineare del verde urbano ha ulteriormente acquisito, anche se confrontato con i principali centri italiani: nel 1891 Torino primeggiava per estensione delle sue strade alberate urbane (oltre 31 km), seconda soltanto a Firenze (che dichiarava nel 1887 oltre 48 km di alberate). A confronto Milano, dato del 1890, pare averne meno della metà (13 km). I numeri restano comunque ampiamente inferiori a quelli forniti da Parigi (oltre 250 km). Un altro interessante dato riguarda la spesa per la manutenzione, la pulizia e l'innaffiamento della sede stradale: nel caso di Torino, il costo esposto di 363 lire per 1000 mq è tra i più bassi d'Italia. In confronto quello di Genova è quasi il doppio e quello di Parigi di oltre 1200 lire.

Il verde in città continua a crescere nei primi decenni del Novecento e i dati raccolti dalla municipalità lo dimostrano: nel 1932 su 8.500.000 di mq di suolo pubblico le banchine alberate occupano ben 1.110.000 mq⁷. La seconda guerra mondiale costituirà tuttavia un momento di particolare crisi: la necessità di scaldarsi e le esigenze belliche porteranno a un decremento degli esemplari in alberata dai 21.000 nel 1940 a poco più di 7000 nel 1945. Questo numero però ricomincerà a crescere velocemente e di nuovo le statistiche comunali ci confermano questa crescita con 36.000 piante nel 1962 che diventeranno addirittura 65.000 nel 2006⁸. I decenni dell'ascesa

6. Augusto MONTI, *Torino falsa magra e altre pagine torinesi*, a cura di Giovanni Tesio, L'Ambaradan Torino 2006.

7. «Torino. Rassegna mensile della città», luglio 1933 (XIII), n. 7, p. 23.

8. Dati dell'Ufficio verde pubblico del Comune di Torino, 2008.

di Torino città industriale vedono infatti ancora un ulteriore sviluppo dei progetti di verde urbano che riguardano, ancora una volta, la città in espansione e coinvolgono i luoghi rappresentativi delle nuove dinamiche economiche, come gli stabilimenti della Fiat Mirafiori. Piantumazioni certo più recenti, ma avviate già tra le due guerre e oggi, per molti aspetti, storicizzate.

Voglio terminare ancora con qualche sintetico accenno ai prodromi della salvaguardia di questo ricco patrimonio vegetale, perché da questo punto di vista Torino è stato un notevole laboratorio, non soltanto legato al verde, ma più in generale a considerazioni riferite alla qualità architettonica e dello spazio urbano. Possiamo prendere spunto dalle norme che vengono profilate dal piano regolatore del 1956-59, le quali trattano in modo specifico della protezione "ambientale" della città. Un primo aspetto interessante è dato dalla volontà di tutelare le vedute prospettiche di alcuni assi sia di età moderna sia di prima età contemporanea: E' una precoce dimostrazione della sensibilità per la questione del paesaggio urbano dimostrata dal padre del piano, Giorgio Rigotti, che, per esempio, prevede per alcune piazze storiche il vincolo delle visuali, come nel caso di piazza Carlo Felice, piazza San Carlo, piazza Castello, piazza Vittorio Veneto, piazza Statuto e piazza Palazzo di Città: in questi casi da qualsiasi punto di vista ad altezza 1,60 m, così dicono le norme, «dal marciapiede del perimetro di dette piazze non dovrà scorgersi alcuna nuova costruzione oltre l'attuale profilo delle cornici e coperture degli edifici che limitano le piazze». Quest'attenzione, dedicata alla qualità degli spazi urbani anche laddove non preesistano vincoli monumentali, porta anche alla dichiarazione di notevole interesse pubblico che salvaguarda alcuni dei viali alberati della città ai sensi della legge 1497/39. Cito dal decreto pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del marzo del 1964: «Questi grandi viali della folta e imponente alberatura rappresentano elemento tipico e insostituibile nella definizione dei caratteri ambientali della città e, insieme, possiedono nella intrinseca bellezza verde e negli effetti di prospettiva lontananza spesso inquadrante lontani paesaggi alpini, un così alto valore di elemento di paesaggio urbanistico da richiedere una degna tutela per la salvezza della loro integrità: a ciò si aggiungono anche le considerazioni sull'importanza di questi elementi nella più ampia storia del paesaggio urbano italiano». Dunque deve essere «riconosciuto che i viali predetti hanno notevole interesse pubblico perché, per l'architettonica disposizione degli alberi, la ricchezza del verde che li definisce, l'unitaria composizione urbanistica che fa di essi oltretutto tipici esempi di un'ampia e respirata costruzione di paesaggio urbano in senso storico e tradizionale, costituiscono singolarmente e nel loro coordinato insieme complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico tradizionale»⁹.

Si tratta dunque di un'espressione di quel clima intorno al tema dei beni culturali che in quello stesso momento si sta delineando con l'istituzione della commissione Franceschini in Parlamento e che troverà di lì a poco, nelle pagine di Giovanni Astengo dedicate proprio alla questione di *beni culturali ambientali*¹⁰, un importante riferimento poi successivamente

9. Gazzetta Ufficiale n° 80 del 31 marzo 1964. Decreto in data 22 febbraio dello stesso anno. Ringrazio Claudia Cassatella per il confronto su questi temi.

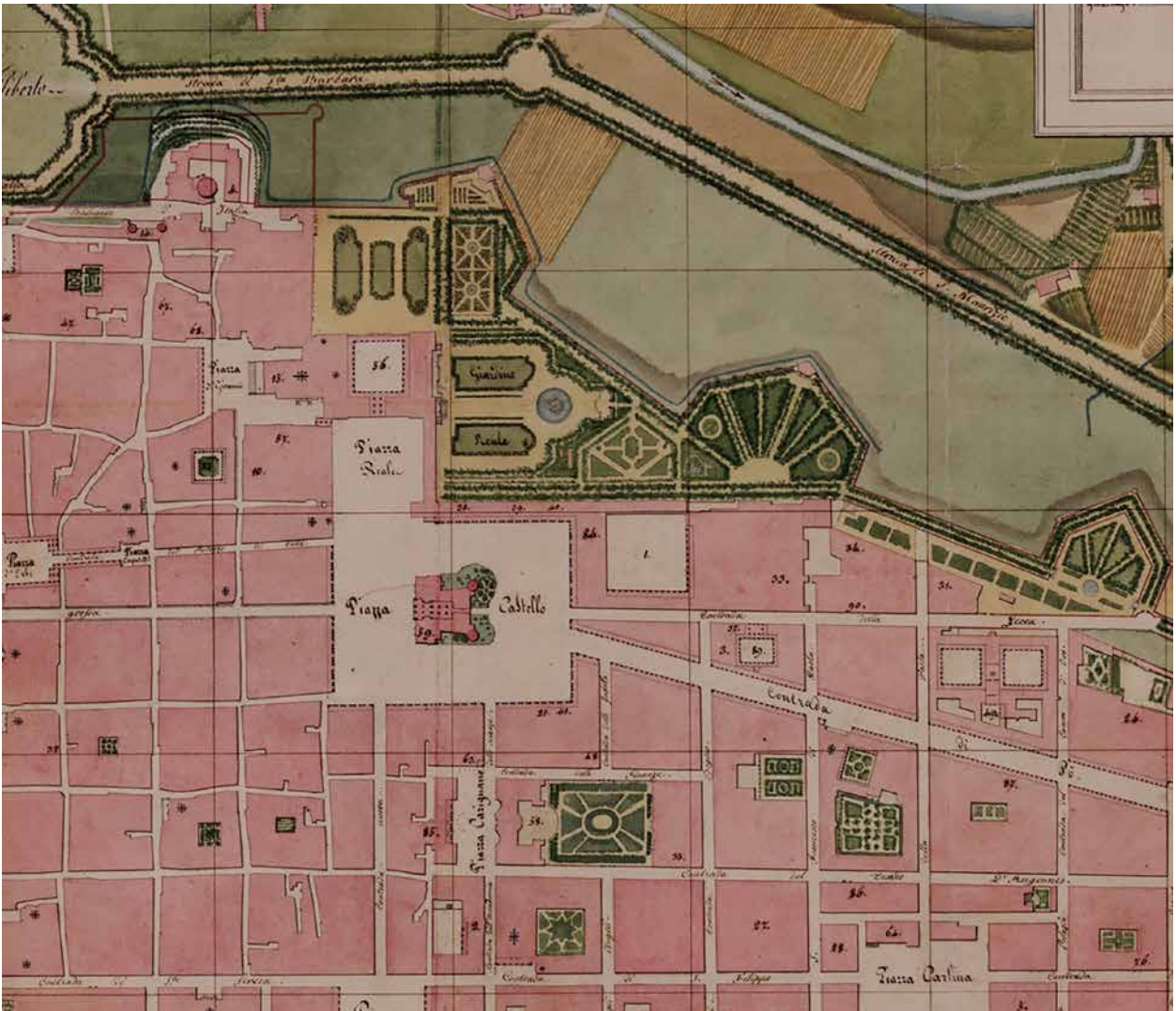
10. Giovanni ASTENGO, *Tutela e valorizzazione dei beni culturali ambientali*, in *Per la salvezza dei beni culturali in Italia. Atti e documenti della Commissione d'indagine per la tutela e la valorizzazione del patrimonio storico, archeologico, artistico e del paesaggio*, Colombo, Roma 1967, pp. 437-504.

acquisito dal quadro normativo nazionale. È interessante notare come i viali che vengono tutelati con il decreto del 1964 siano tratti di quel disegno della circonvallazione di epoca francese di cui si è parlato (corso Vittorio Emanuele dal ponte del Po a corso Bolzano, corso Regina Margherita dal ponte del Po fino al Martinetto), ma anche sedi stradali che erano venute definendosi più recentemente come ad esempio il corso Massimo D'Azeglio che prende forma come limite del parco del Valentino negli ultimi decenni dell'Ottocento e soprattutto come elemento portante del sistema delle esposizioni tardo ottocentesche su aree in via di urbanizzazione. E, ancora, altri viali della città di secondo Ottocento e primo Novecento quali il corso Re Umberto, corso Galileo Ferraris, corso Rosselli. Nel caso dell'antico Viale del Re, di cui si è già accennato (oggi corso Vittorio Emanuele II), si aggiunge una disposizione particolare che prevede anche l'estensione del vincolo ad un isolato a destra e a sinistra del viale stesso, integrando così la tutela del verde con quella del costruito.

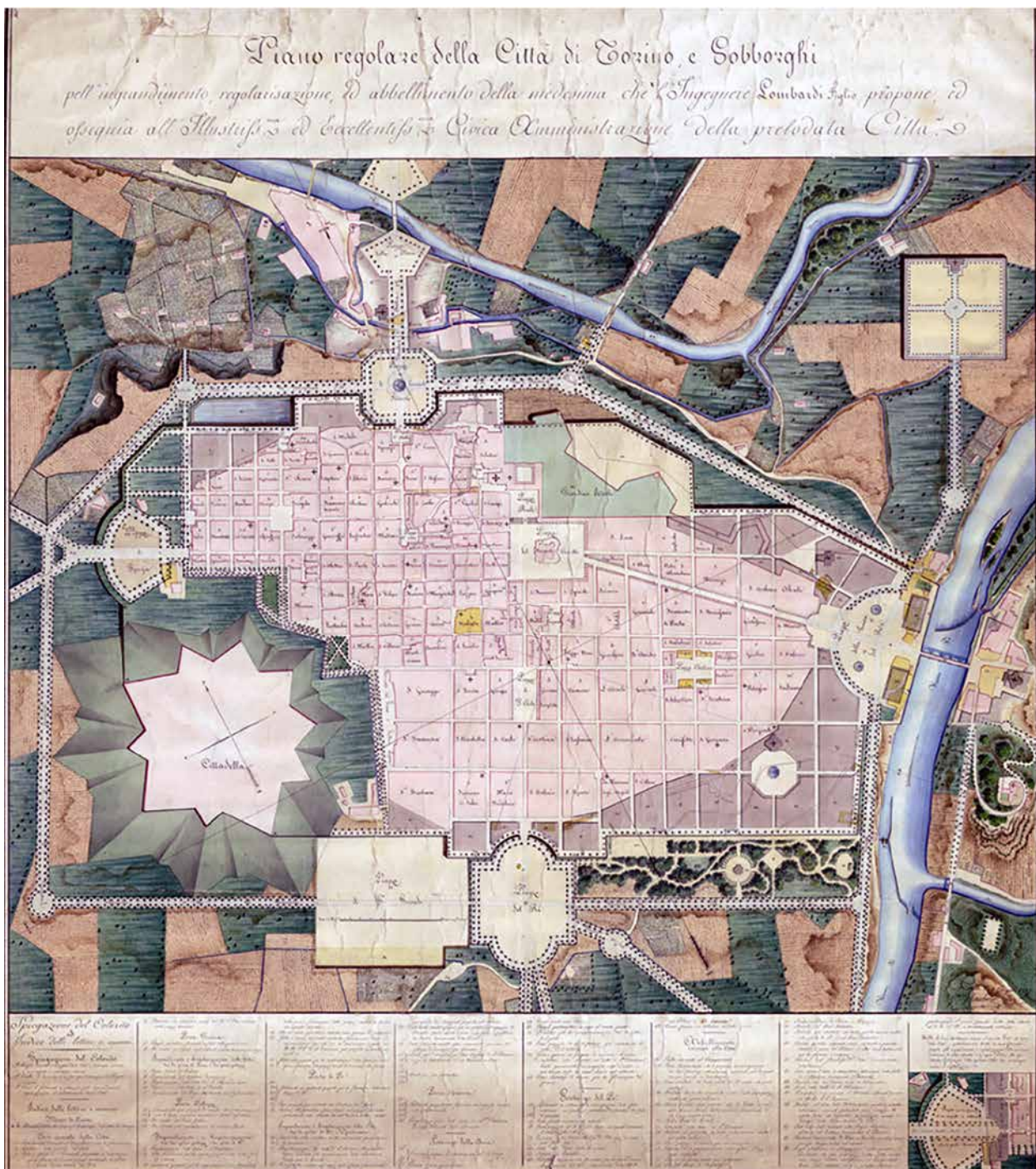
Oggi le alberate della città, costituite da olmi (siberiani e non più campestri), ippocastani, platani, aceri, tigli e numerose altre tipologie arboree, affrontano le sfide del progressivo cambiamento climatico, dell'introduzione di nuovi patogeni, dell'impermeabilizzazione del suolo, dell'interferenza delle infrastrutture a rete nel sottosuolo, oltre al naturale invecchiamento degli esemplari giunti alla fine del proprio ciclo di vita. Si tratta di un patrimonio prezioso di cui monitorare attentamente la resilienza: continuare ad approfondirne la conoscenza resta un'azione fondamentale propedeutica alla conservazione.



La veduta di Giuseppe Pietro Bagetti commemora il ritorno del re e della corte al termine dell'occupazione francese, delineando suggestivamente l'esedra alberata prospiciente il ponte napoleonico sul Po.



Lo stralcio cartografico chiarisce la morfologia delle alberate sui bastioni e della circonvallazione alberata realizzata nel periodo napoleonico.



Gaetano Lombardi, Piano regolare della Città di Torino e Sobborgli [...], 1817. Torino, Archivio Storico della Città di Torino.



Il Viale del Re in un'immagine di inizio XX secolo.



Corso Siccardi, uno dei viali di nuova realizzazione nell'area della demolita Cittadella, assiato sul monumento postunitario a Vittorio Emanuele II e caratterizzato dal doppio filare alberato.



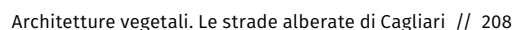
Alberate della città industriale: l'area degli stabilimenti Fiat a Mirafiori.

Allegati

Architetture Vegetali

le strade alberate di Cagliari

grafica Daniele Poni - foto Daniele Scattolon



Cagliari, Il Ghetto
23 Luglio 24 Ottobre 2021



Architetture Vegetali

le strade alberate di Cagliari

www.ilghettocagliari.it

info e prenotazioni delle visite: 070 6670190 - ilghetto@consorziocamu.it





La città e le sue strade alberate

Dalla fine del Settecento in poi a Cagliari come in tutte le città del Regno di Sardegna, la città si è sviluppata lungo le strade alberate, che hanno dato forma al tessuto urbano. Le strade alberate sono state progettate e realizzate in epoche diverse, ma hanno sempre avuto un ruolo importante nella vita della città. Le strade alberate sono state progettate e realizzate in epoche diverse, ma hanno sempre avuto un ruolo importante nella vita della città.

Le strade alberate come patrimonio storico e identitario, fonte di benessere e di bellezza

Le strade alberate sono un patrimonio storico e identitario, fonte di benessere e di bellezza. Le strade alberate sono un patrimonio storico e identitario, fonte di benessere e di bellezza. Le strade alberate sono un patrimonio storico e identitario, fonte di benessere e di bellezza.

Il paesaggio della città, l'ambiente e le sue risorse

Il paesaggio della città, l'ambiente e le sue risorse. Il paesaggio della città, l'ambiente e le sue risorse. Il paesaggio della città, l'ambiente e le sue risorse.

Le strade alberate e le risorse della città

Le strade alberate e le risorse della città. Le strade alberate e le risorse della città. Le strade alberate e le risorse della città.

Le strade alberate e le risorse della città

Le strade alberate e le risorse della città. Le strade alberate e le risorse della città. Le strade alberate e le risorse della città.

Le strade alberate e le risorse della città

Le strade alberate e le risorse della città. Le strade alberate e le risorse della città. Le strade alberate e le risorse della città.

I principali viali alberati divisi per epoche con indicazione delle specie arboree prevalenti

I primi viali alberati della città

1. Bastione Santa Orsola - Albero: pino domestico e pino domestico
2. Via Carmine Nuvola - Albero: pino domestico e pino domestico
3. Corso Vittorio Emanuele - Albero: pino domestico e pino domestico
4. Viale Politecnico - Albero: pino domestico e pino domestico
5. Bastione Santa Orsola - Albero: pino domestico e pino domestico
6. Viale Bonaria - Albero: pino domestico e pino domestico

Le passeggiate e i viali alberati ottocenteschi

7. Viale Bonaria - Albero: pino domestico e pino domestico
8. Viale Bonaria - Albero: pino domestico e pino domestico
9. Viale Bonaria - Albero: pino domestico e pino domestico
10. Viale Bonaria - Albero: pino domestico e pino domestico
11. Viale Bonaria - Albero: pino domestico e pino domestico
12. Viale Bonaria - Albero: pino domestico e pino domestico
13. Viale Bonaria - Albero: pino domestico e pino domestico
14. Viale Bonaria - Albero: pino domestico e pino domestico
15. Viale Bonaria - Albero: pino domestico e pino domestico
16. Viale Bonaria - Albero: pino domestico e pino domestico

I viali oltre le mura della seconda metà dell'Ottocento

17. Viale Bonaria - Albero: pino domestico e pino domestico
18. Viale Bonaria - Albero: pino domestico e pino domestico
19. Viale Bonaria - Albero: pino domestico e pino domestico
20. Viale Bonaria - Albero: pino domestico e pino domestico
21. Viale Bonaria - Albero: pino domestico e pino domestico
22. Viale Bonaria - Albero: pino domestico e pino domestico

I viali della città moderna

23. Viale Bonaria - Albero: pino domestico e pino domestico
24. Viale Bonaria - Albero: pino domestico e pino domestico
25. Viale Bonaria - Albero: pino domestico e pino domestico
26. Viale Bonaria - Albero: pino domestico e pino domestico
27. Viale Bonaria - Albero: pino domestico e pino domestico
28. Viale Bonaria - Albero: pino domestico e pino domestico
29. Viale Bonaria - Albero: pino domestico e pino domestico
30. Viale Bonaria - Albero: pino domestico e pino domestico
31. Viale Bonaria - Albero: pino domestico e pino domestico
32. Viale Bonaria - Albero: pino domestico e pino domestico
33. Viale Bonaria - Albero: pino domestico e pino domestico
34. Viale Bonaria - Albero: pino domestico e pino domestico
35. Viale Bonaria - Albero: pino domestico e pino domestico
36. Viale Bonaria - Albero: pino domestico e pino domestico
37. Viale Bonaria - Albero: pino domestico e pino domestico
38. Viale Bonaria - Albero: pino domestico e pino domestico
39. Viale Bonaria - Albero: pino domestico e pino domestico
40. Viale Bonaria - Albero: pino domestico e pino domestico
41. Viale Bonaria - Albero: pino domestico e pino domestico



La vita e la morfologia di un albero

La vitalità, la stabilità, l'efficienza di un viale alberato in ambito urbano è funzione diretta della vitalità, stabilità ed efficienza del corrispondente apparato radicale.

L'alberata sarà quindi tanto più facile da gestire quanto più verranno rispettati i parametri ottimali suolo-pianta: la cura dello spazio vitale esplorabile dalle radici garantisce agli alberi la possibilità di intercettare l'acqua e i nutrienti e di respirare.

2.1. Le parti dell'albero



2.2. Tipi di foglie



Morfologia delle foglie
Struttura e disposizione
Materie: Botanica
Venezia: Venezia
Spazio Verde: Spazio Verde
Ricerca Verde: Ricerca Verde

2.3. Dimensione delle radici

Le radici sono da una volta e mezzo, fino a quattro volte più ampie della proiezione della chioma e si trovano, generalmente, nei primi 60-80 cm di terreno. Con l'aumentare della profondità del suolo, diminuisce la densità delle radici, principalmente a causa della diminuzione dei livelli di ossigeno e di umidità.

Tenendo conto dei fattori in grado di incidere sullo sviluppo dell'apparato radicale (genetico, pedologico, culturale) in generale l'apparato radicale delle piante arboree si presenta molto squadrato in senso radiale (la maggior parte delle radici assorbenti è distribuita oltre la proiezione della chioma, con profondità non elevata (20-150 cm) con maggior frequenza tra 20 e 70) e efficientemente ha radici fittonanti che vanno solo in profondità. Questo anche perché la maggior parte dei nutrienti si trova nei primi 50 cm.



Apparato radicale di Ficus virens
(foto di Daniele Sternati)

La vita e la morfologia di un albero

2.4. Funzioni dell'apparato radicale

La radice ha molte funzioni, è soprattutto un organo per l'assorbimento di acqua e nutrienti dal terreno, ma anche di conduzione, di riserva e di ancoraggio, interviene nella sintesi di ormoni vegetali ed è coinvolta in vari processi simbiotici.

2.5. Morfologia dell'apparato radicale

La forma dell'apparato radicale dipende dalla tipologia di sviluppo radicale, nelle piante arboree gli apparati radicali possono seguire le seguenti tipologie di sviluppo delle radici:

FITTONANTE

caratterizzata da una radice principale (il Fittono) che si sviluppa in profondità e che domina sulle radici secondarie che si dipartono da questa.

FASCICOLATA

composta da un insieme di radici ad uguale dominanza.

A CANDELABRO

con numerose radici che penetrano il terreno verticalmente.

ORIZZONTALE

con numerose radici a sviluppo superficiale.



Il Fittonante e la Fascicolata e la Candelebro di C. Sternati

2.6. Intelligenza delle radici

Gli apici radicali hanno la capacità di percepire, monitorare ed elaborare contemporaneamente e in modo coordinato ben 15 parametri corrispondenti ai altrettanti stimoli ambientali vitali per la pianta e poi DECIDONO di seguire una strada mettendo in atto comportamenti "motori".

L'abilità di valutare e poi decidere il pone davanti una tipologia di intelligenza diversa da quella animale, una intelligenza diffusa, collaborativa, di rete.

2.7. Plasticità delle radici

La geometria e la disposizione degli apparati radicali dipende fortemente dal sito in cui si trovano.

Le piante adattano la propria struttura alla condizione della stazione: in ambienti caratterizzati da siccità estiva la profondità delle radici può raggiungere anche i 20 metri; in suoli con falda superficiale le radici sono per lo più superficiali.

Pertanto la disposizione delle radici non è quasi mai un parametro fisso ma variabile e dipendente da:

- caratteristiche pedologiche della stazione;
- disponibilità di nutrienti;
- disponibilità di umidità;
- associazione con altri vegetali;
- metodo di propagazione della pianta;
- presenza di ostacoli meccanici;
- gestione antropica dell'area.



2.8. Il ruolo delle radici nella stabilità degli alberi

La sicurezza statica degli alberi è garantita dall'apparato radicale, la forza con cui le radici (rimangono agganciate al terreno) è massima vicino al tronco e diminuisce man mano che ci si allontana da esso.

Esiste una stretta correlazione tra integrità delle radici e stabilità dell'albero: piante le cui radici siano state interessate da interventi di osatura dovuti alla pena in opere di condutture di gas, luce, telefoni, etc., mostrano una maggiore propensione alla caduta.

La lunghezza totale delle radici che garantiscono un valido apporto di sostanze nutritive e dunque l'efficienza della pianta è risultata in alcuni casi superiore al diametro del tronco di 5 volte; da ciò consegue la raccomandazione prudentiale di rispettare, in caso di scavi, una distanza pari ad almeno 6 volte il diametro del tronco della pianta in questione.

La vita e la morfologia di un albero



Radici di un albero di un viale (regolatore) (foto di Daniele Sternati)



Radici del viale (regolatore) (foto di Daniele Sternati)



Radici del viale (regolatore) (foto di Daniele Sternati)



Radici del viale (regolatore) (foto di Daniele Sternati)



Radici del viale (regolatore) (foto di Daniele Sternati)



Radici del grande albero in Piazza Venezia nel parco dell'edilizia (foto Roberto Margutti)

Vivaisti, agronomi e progettisti. La tecnica dei viali alberati

3.1. Agronomi e giardinieri civili

Dalla seconda metà del Settecento fino agli inizi del Novecento, la Sardegna è interessata da una corrente di riformismo agrario che nel giro di un secolo le permette di modernizzare un'agricoltura anemata e di introdurre concetti innovativi di gusto europeo in tema di parchi, passeggiate pubbliche e verde urbano.

La città di Cagliari inizia a rivestire i propri viali con alberature che vengono regolarmente innaffiate e ripiantumate, dapprima incaricando sponadicamente maestri giardinieri per poi successivamente definire ed istituzionalizzare un tecnico municipale, che si prendesse cura del verde pubblico della città, è così che nasce la figura dell'Agronomo Municipale.

Tra i diversi agronomi che si sono succeduti alla cura del verde di Cagliari è in particolare a due di loro che dobbiamo la organizzazione della struttura arborea dei viali storici e la loro varietà botanica: Giuseppe Piccaluga e Carlo Visca.

3.1.1. Giuseppe Piccaluga

Agronomo e vivaista ligure, attivo a Cagliari fra gli anni Trenta e Sessanta dell'Ottocento.

Dapprima giardiniere del Marchese di San Tommaso di Cagliari, negli anni Trenta lo troviamo membro della Reale Società Agraria ed Economica di Cagliari e dopo poco viene incaricato delle piantumazioni e manutenzione del Giardino Pubblico.

Piccaluga vive un tempo in cui il processo di modernizzazione in agricoltura e giardinaggio infuoca gli spiriti e genera sfide di progresso che non potevano rimanere inaccettate dagli uomini che ritenevano di avere un pensiero moderno.

Nel 1856 gestisce un vivaio vendendo specie da fiore che non sono presenti nel catalogo della tenuta d'Orni, quindi probabilmente introdotte successivamente alla metà dell'Ottocento. Le specie sono essenzialmente bulbose: *Tulipani doppi*, *Ranuncoli doppi* in miscuglio, *Tabernerie doppie*, *Aconiti doppi*.

Nel 1856 è Direttore Giardiniere civile e in quanto tale richiede maggiore autonomia d'azione rispetto al Capo Architetto dell'Ufficio del Arte, nella progettazione del verde e la piantumazione di alberi e cespugli.

Nel 1862 viene nominato agronomo civile e diventa l'autore principale delle diverse piantagioni di alberi effettuate a Cagliari come ad esempio Viale Buoncammino e il Terrapieno; nello stesso anno pubblica un manuale per istruire i "gard coltivatori" sulle tecniche di coltivazione e propagazione degli alberi. Nel manuale consiglia pratici sulla scelta delle specie e gli stili di abbinamento.

Vivaisti, agronomi e progettisti. La tecnica dei viali alberati

Arboricoltura, ossia propagazione, educazione e coltivazione degli alberi più utili alla sarda agricoltura



Immagini tratte da Giuseppe Piccaluga, *Arboricoltura, ossia propagazione, educazione e coltivazione degli alberi più utili alla sarda agricoltura*, A. Torres, Cagliari, 1862

Vivaisti, agronomi e progettisti. La tecnica dei viali alberati

3.2. Carlo Visca

Carlo Visca, ingegnere e urbanista, attivo a Cagliari dal 1862 al 1882, è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Visca è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

3.2. Antonio Lilla

Antonio Lilla, ingegnere e urbanista, attivo a Cagliari dal 1862 al 1882, è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

Lilla è autore di diverse opere di urbanistica e di architettura.

3.2. La gerarchia dei viali alberati

La gerarchia dei viali alberati è determinata dalla loro funzione e dalla loro posizione nel tessuto urbano.

I viali alberati sono divisi in tre categorie: viali principali, viali secondari e viali terziari.

I viali principali sono quelli che attraversano la città e che collegano i quartieri.

I viali secondari sono quelli che collegano le strade principali con le strade secondarie.

I viali terziari sono quelli che collegano le strade secondarie con le strade terziarie.

I viali principali sono quelli che attraversano la città e che collegano i quartieri.

I viali secondari sono quelli che collegano le strade principali con le strade secondarie.

I viali terziari sono quelli che collegano le strade secondarie con le strade terziarie.

I viali principali sono quelli che attraversano la città e che collegano i quartieri.

I viali secondari sono quelli che collegano le strade principali con le strade secondarie.

I viali terziari sono quelli che collegano le strade secondarie con le strade terziarie.

I viali principali sono quelli che attraversano la città e che collegano i quartieri.

I viali secondari sono quelli che collegano le strade principali con le strade secondarie.

I viali terziari sono quelli che collegano le strade secondarie con le strade terziarie.

I viali principali sono quelli che attraversano la città e che collegano i quartieri.

I viali secondari sono quelli che collegano le strade principali con le strade secondarie.

I viali terziari sono quelli che collegano le strade secondarie con le strade terziarie.

I viali principali sono quelli che attraversano la città e che collegano i quartieri.

I viali secondari sono quelli che collegano le strade principali con le strade secondarie.

I viali terziari sono quelli che collegano le strade secondarie con le strade terziarie.

I viali principali sono quelli che attraversano la città e che collegano i quartieri.

I viali secondari sono quelli che collegano le strade principali con le strade secondarie.

I viali terziari sono quelli che collegano le strade secondarie con le strade terziarie.

I viali principali sono quelli che attraversano la città e che collegano i quartieri.

I viali secondari sono quelli che collegano le strade principali con le strade secondarie.

I viali terziari sono quelli che collegano le strade secondarie con le strade terziarie.

I viali principali sono quelli che attraversano la città e che collegano i quartieri.

I viali secondari sono quelli che collegano le strade principali con le strade secondarie.

I viali terziari sono quelli che collegano le strade secondarie con le strade terziarie.

I viali principali sono quelli che attraversano la città e che collegano i quartieri.

I viali secondari sono quelli che collegano le strade principali con le strade secondarie.

I viali terziari sono quelli che collegano le strade secondarie con le strade terziarie.

I viali principali sono quelli che attraversano la città e che collegano i quartieri.

I viali secondari sono quelli che collegano le strade principali con le strade secondarie.

I viali terziari sono quelli che collegano le strade secondarie con le strade terziarie.

I viali principali sono quelli che attraversano la città e che collegano i quartieri.

I viali secondari sono quelli che collegano le strade principali con le strade secondarie.

I viali terziari sono quelli che collegano le strade secondarie con le strade terziarie.

I viali principali sono quelli che attraversano la città e che collegano i quartieri.

I viali secondari sono quelli che collegano le strade principali con le strade secondarie.

I viali terziari sono quelli che collegano le strade secondarie con le strade terziarie.

I viali principali sono quelli che attraversano la città e che collegano i quartieri.

I viali secondari sono quelli che collegano le strade principali con le strade secondarie.

I viali terziari sono quelli che collegano le strade secondarie con le strade terziarie.

I viali principali sono quelli che attraversano la città e che collegano i quartieri.

I viali secondari sono quelli che collegano le strade principali con le strade secondarie.

I viali terziari sono quelli che collegano le strade secondarie con le strade terziarie.

I viali principali sono quelli che attraversano la città e che collegano i quartieri.

I viali secondari sono quelli che collegano le strade principali con le strade secondarie.

I viali terziari sono quelli che collegano le strade secondarie con le strade terziarie.

I viali principali sono quelli che attraversano la città e che collegano i quartieri.

I viali secondari sono quelli che collegano le strade principali con le strade secondarie.

I viali terziari sono quelli che collegano le strade secondarie con le strade terziarie.

I viali principali sono quelli che attraversano la città e che collegano i quartieri.

I viali secondari sono quelli che collegano le strade principali con le strade secondarie.

I viali terziari sono quelli che collegano le strade secondarie con le strade terziarie.

I viali principali sono quelli che attraversano la città e che collegano i quartieri.

I viali secondari sono quelli che collegano le strade principali con le strade secondarie.

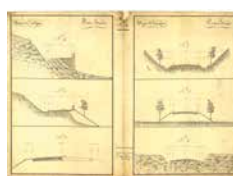
I viali terziari sono quelli che collegano le strade secondarie con le strade terziarie.

I viali principali sono quelli che attraversano la città e che collegano i quartieri.

I viali secondari sono quelli che collegano le strade principali con le strade secondarie.



Mappe storiche di Cagliari che illustrano la struttura urbana e la posizione dei viali alberati.



Mappe storiche di Cagliari che illustrano la struttura urbana e la posizione dei viali alberati.



Mappe storiche di Cagliari che illustrano la struttura urbana e la posizione dei viali alberati.



Mappe storiche di Cagliari che illustrano la struttura urbana e la posizione dei viali alberati.



I primi viali alberati della città

4.1. Gli alberi piantati lungo le vie pubbliche, disposti a filari e a gruppi

La prima idea di piantare alberi lungo le vie pubbliche fu di Cesare D'Alagni, che nel 1802, come primo sindaco di Cagliari, si occupò di migliorare l'aspetto urbano della città. D'Alagni, che era anche ingegnere, si occupò di migliorare l'aspetto urbano della città, in particolare di piantare alberi lungo le vie pubbliche.



4.2. La passeggiata alberata sul lungomare di San Pietro, il mare di San Pietro

La passeggiata alberata sul lungomare di San Pietro, il mare di San Pietro, fu progettata da Cesare D'Alagni, che nel 1802, come primo sindaco di Cagliari, si occupò di migliorare l'aspetto urbano della città.



4.3. Viale della Pace (Piazza Publica)

Viale della Pace (Piazza Publica) fu progettata da Cesare D'Alagni, che nel 1802, come primo sindaco di Cagliari, si occupò di migliorare l'aspetto urbano della città.



4.4. Viale della Pace (Piazza Publica)

Viale della Pace (Piazza Publica) fu progettata da Cesare D'Alagni, che nel 1802, come primo sindaco di Cagliari, si occupò di migliorare l'aspetto urbano della città.



4.5. Viale della Pace (Piazza Publica)

Viale della Pace (Piazza Publica) fu progettata da Cesare D'Alagni, che nel 1802, come primo sindaco di Cagliari, si occupò di migliorare l'aspetto urbano della città.



4.6. Viale della Pace (Piazza Publica)

Viale della Pace (Piazza Publica) fu progettata da Cesare D'Alagni, che nel 1802, come primo sindaco di Cagliari, si occupò di migliorare l'aspetto urbano della città.



4.7. Viale della Pace (Piazza Publica)

Viale della Pace (Piazza Publica) fu progettata da Cesare D'Alagni, che nel 1802, come primo sindaco di Cagliari, si occupò di migliorare l'aspetto urbano della città.



Il diritto al “pubblico passeggio” e viali alberati nell'Ottocento

5.1. Cagliari e le strade alberate ottocentesche: le pubbliche passeggiate

La nuova moda europea portò a tutti i cittadini di esercitare il loro diritto al “pubblico passeggio”, che era bene avere. Un diritto espresso nel 1822 dal Comune di Cagliari. Il progetto di passeggiare di tutti i cittadini di Cagliari, che era bene avere. Un diritto espresso nel 1822 dal Comune di Cagliari.



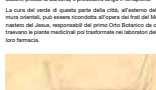
5.2. A est della città: Viale Regina Margherita, Viale Regina Elena (Terrapieno)

La prima idea di piantare alberi lungo le vie pubbliche fu di Cesare D'Alagni, che nel 1802, come primo sindaco di Cagliari, si occupò di migliorare l'aspetto urbano della città.



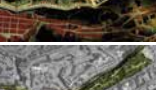
5.3. A est della città: Viale Regina Margherita, Viale Regina Elena (Terrapieno)

La prima idea di piantare alberi lungo le vie pubbliche fu di Cesare D'Alagni, che nel 1802, come primo sindaco di Cagliari, si occupò di migliorare l'aspetto urbano della città.



5.4. A est della città: Viale Regina Margherita, Viale Regina Elena (Terrapieno)

La prima idea di piantare alberi lungo le vie pubbliche fu di Cesare D'Alagni, che nel 1802, come primo sindaco di Cagliari, si occupò di migliorare l'aspetto urbano della città.



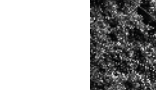
5.5. A est della città: Viale Regina Margherita, Viale Regina Elena (Terrapieno)

La prima idea di piantare alberi lungo le vie pubbliche fu di Cesare D'Alagni, che nel 1802, come primo sindaco di Cagliari, si occupò di migliorare l'aspetto urbano della città.



5.6. A est della città: Viale Regina Margherita, Viale Regina Elena (Terrapieno)

La prima idea di piantare alberi lungo le vie pubbliche fu di Cesare D'Alagni, che nel 1802, come primo sindaco di Cagliari, si occupò di migliorare l'aspetto urbano della città.



5.7. A est della città: Viale Regina Margherita, Viale Regina Elena (Terrapieno)

La prima idea di piantare alberi lungo le vie pubbliche fu di Cesare D'Alagni, che nel 1802, come primo sindaco di Cagliari, si occupò di migliorare l'aspetto urbano della città.



[illegible]

Nell'immagine cartografica del 1952, disegnata dal Geografo Mario Bazzani, Viale Menello appare già impiantato sulla parte alta come via alberata.

Con l'approvazione del Piano Coatta del 1992 la parte più alta, quella che si chiamava la "vicenda dell'Annunziata" viene trasformata in un viale autostrada e indica poi, nel suo percorso che fino agli anni Venti, quello zona di sviluppo urbano, viene rinominata a Luigi Menello. Vi saranno alcuni dei viali più alla moda della città.

Immagine di San Giovanni Lupatoto
rinnovata e riqualificata

6

Nella foto degli ultimi anni dell'Ottocento i quadruplici filari alberati di Via Roma e del Lago Carlo Felice si incontrano sulla linea degli edifici urbani, oggi la linea del porto, nell'angolo dove ancora non sono stati edificati né il palazzo "Rinascimento" né il Palazzo del Comune di Fiumicino.

La zona fuori-mura, suddestinatamente luogo del Lago Carlo Felice, presenta delle distribuzioni dei botteghe di San Francesco e di San Saverio (disposizione di alcuni piccoli botteghe di altri...

Progetto di grande metrolink in Italia a Firenze. Tronco a collegamento della Piazza del mercato da Piazza del Duomo (1582, Biblioteca Storica del Comune di Capri), viale T. Martelli (modernamente San Rossore), P.z. Sarnano dal capolinea T2 (Bent), attraverso via Olcese (Gruppi)

Dalla piazza, oggi Piazza Verne, il contatto visivo tra il porto e la città senza i bastioni di Sant'Agostino e di San Francesco si sarebbe offerto per un grande e unitario nuovo progetto urbanistico.

L'architetto Gaetano Ciampi nel 1849 propone un progetto nuovo che prevede il riordino dei fronti edificati e una grande via terminante ai vanti all'obelisco della Piazza Venezi, il miglio zero della Strada Reale, un nodo appropriato dalla convergenza tra gli assi stradali del Corso Vittorio (al tempo San Francesco), di Via Milano (al tempo San Coste) e del nuovo viale.

L'allineamento divergente dell'edificio sui due lati del "angolo" secondo l'asse rettilineo non è perfetto, genera un effetto prospettico che non tende ad avvicinare la percezione della sommità. In questo punto l'architetto propose inizialmente la costruzione di una fontana pubblica, adoperando lungo la discesa due file di alberi allineati con il fine di creare un'illusione di prospettiva.

Al centro del grande spazio, oggi il "Largo", Gaetano Costa propose in un primo tempo la costruzione di un grande edificio con funzioni mercato, con il fine di ospitare i banchi e i caschi di vendita.

Ma tempo necessario alle demolizioni dei bastioni, i programmi case popolari, le opere di riqualificazione urbana, la demolizione di Santa Agostina Nuova, e allineata con le case del nuovo viale. Al posto della fontana, a pochi metri, fu rinviato il monumento a Carlo Farini nel 1860, in un basamento progettato sempre da Gaetano Costa. Costa aveva pensato che il volume del basamento si sarebbe fatto più alto, e ospitare il tabernacolo di una fontana accessibile su quattro lati, ma si alzò.

Largo Carlo Farini

[illegible]

Il parco di Lungotevere
Lungotevere è un parco di 1.500 metri quadrati che si estende lungo il fiume Tevere. È un luogo ideale per una passeggiata o una corsa. Il parco è anche un luogo di incontro per i cittadini e per i turisti.

Il parco di Lungotevere
Lungotevere è un parco di 1.500 metri quadrati che si estende lungo il fiume Tevere. È un luogo ideale per una passeggiata o una corsa. Il parco è anche un luogo di incontro per i cittadini e per i turisti.

Il parco di Lungotevere
Lungotevere è un parco di 1.500 metri quadrati che si estende lungo il fiume Tevere. È un luogo ideale per una passeggiata o una corsa. Il parco è anche un luogo di incontro per i cittadini e per i turisti.

Il parco di Lungotevere
Lungotevere è un parco di 1.500 metri quadrati che si estende lungo il fiume Tevere. È un luogo ideale per una passeggiata o una corsa. Il parco è anche un luogo di incontro per i cittadini e per i turisti.

Il fronte della città sul porto, in origine separato dal mare da alte mura e bastioni, è oggetto di molteplici progetti tra le mura dell'Ottocento e i porti decentri dell'Novecento al centro della discussione è stato la dimensione e la forma della costruzione progettuale: il mare e il porto di prima sono al di sotto, alle spalle o al di sopra, un edificio variabile della protezione del centro. Oggi, dopo la guerra, il porto è al centro, il mare è al di sotto. Dopo la delibera che approvava nel 1982 il nuovo ordinamento degli edifici sul mare si assiste a una sostanziale trasformazione della relazione tra la città e il suo porto.

1978

Nel 1991 viene realizzato un progetto di fondamentale importanza per il futuro dell'area che prevede l'impiego di una quadrifida fra di alto. La loro disposizione, così fra due punti estremi, è accuratamente integrata in armonia con i percorsi pedonali e con la posizione delle vie di ingresso al quartiere della Marina. L'abbazia, segno distintivo della città di allora fino alla Seconda Guerra mondiale, si ripropone lungo la via.

Accanto alla densa abstrazione cromatica sembra essere in gioco l'intervento delle espressioni plastiche, capace di portare al fronte al mare la paesaggio dei cittadini. La serie di palme e altre piante, che si stagliano all'orizzonte, non disegnano più interpretato che in minima parte, vista di ombreggiatura e riflessa scenografia della paesaggio abbazia originale.

(Immagine illustrata di G. Pizzani, Museo di Arte Moderna e Contemporanea, Roma)

(Immagine illustrata di G. Pizzani, Museo di Arte Moderna e Contemporanea, Roma)

Certificado de Real Cédula
 Real Academia de San Carlos
 1787

Certificado de Real Cédula
 Real Academia de San Carlos
 1787

Esigebat. Ma l'opera si profila con le grandi alternative poste nel primo biennio.

Una passeggiata sotto gli alberi di via Nazionale che emerge dal primo piano.

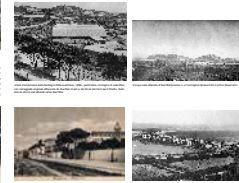
(architetto Silvio Poggioli)

L'effetto insulare del trapianto della grande alluvata è il grande giardino, dove l'architettura in mattoni rivaleggia di spicco.

Completata la quadrifida della nuova palazzina porticata e il nuovo spazio della piazza, la strada romana viene così ridisegnata: un'isola di verde allungata su un lungo trapezoidale.

(architetto Silvio Poggioli)

Una passeggiata verde in quartiere del Cagliari verso il mare e al centro. In alto a sinistra: l'area di intervento. In alto a destra: la passeggiata verde in viale della Libertà. In basso: la mappa della città di Cagliari con la passeggiata verde evidenziata in verde.



La città moderna e i suoi alberi

La pianificazione della città durante il primo Novecento comporta nuove visioni urbane e la costruzione di assevi espansivi in tutta periferia e fuori di Roma, urbanizzata con la progressiva costruzione della lunga Via Dante. Gli assi di San Saturnino e di San Benedetto. La Via, vengono trasformate in città. I due assi sono del tutto allineati verso l'asse di San Saturnino e la Piazza Giovanni XXIII. Al centro la rotonda di San Benedetto, anch'essa allineata.

8.1. Via Dante



Via Dante, Roma, 1907, foto di Antonio M. Rossi.



Via Dante, Roma, 1907, foto di Antonio M. Rossi.

8.2. Via San Benedetto e Via Pauli



Via Pauli, Roma, 1907, foto di Antonio M. Rossi.



Via Pauli, Roma, 1907, foto di Antonio M. Rossi.



Progetto di Via Dante, Roma, 1907, foto di Antonio M. Rossi.



Progetto di Via Dante, Roma, 1907, foto di Antonio M. Rossi.



Via Dante, Roma, 1907, foto di Antonio M. Rossi.

8.3. Via Milano, Via Firenze, Via Pessina, Via Sarno

Le nuove strade di Cagliari realizzate tra le due guerre e nel secondo dopoguerra sono ancora i luoghi del verde in cui la più intensa attività edilizia si accompagna a sistematiche abitudini che conferiscono valore e qualità ambientale alle nuove espansioni.



Via Milano, 1907, foto di Antonio M. Rossi.



Via Firenze, 1907, foto di Antonio M. Rossi.



Via Pessina, 1907, foto di Antonio M. Rossi.



Via Sarno, 1907, foto di Antonio M. Rossi.



Via Sarno, 1907, foto di Antonio M. Rossi.



Via Sarno, 1907, foto di Antonio M. Rossi.



Via Sarno, 1907, foto di Antonio M. Rossi.

8.4 Via Verde Colombo verso Calamatta

Via Verde Colombo, tra Viale Diaz e l'entro, sempre con affollato del parco regionale Bontadeo, del 1962 e della progettazione del Gruppo di Architettura di Cagliari, ha una storia complessa e un'evoluzione continua. La sua storia è legata alla storia della città e alla sua trasformazione. La sua storia è legata alla storia della città e alla sua trasformazione. La sua storia è legata alla storia della città e alla sua trasformazione.



I viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

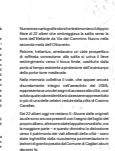
Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi



Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

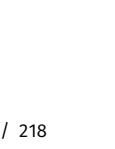
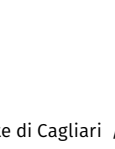
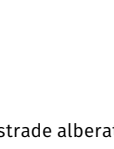
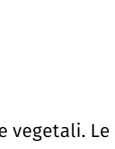
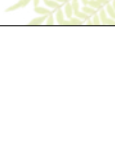
Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi

Il viali alberati scomparsi



A photograph of a park scene. In the foreground, a person is sitting on a bench, looking down. Another person is standing next to them. In the background, there are many large trees and other people sitting on benches. The scene is peaceful and green.

9.1. Pensare al futuro

11. Pensare di fuori

Alla conclusione di questo piccolo viaggio tra i vari abitanti della città di Cagliari troviamo un interessante messaggio proveniente dal mondo del cinema: «Il cinema è un'arte che si nutre della vita. La cura del verbo umano è al particolare l'impulso di Strindberg. L'arte è una tradizione nella città di Cagliari e della ammirazione per il cinema. La vita è una storia che si nutre della vita. Nuovevita, ha avuto un ruolo decisivo nel definire la bellezza della città. La vita è una storia che si nutre della vita. La bellezza è una storia che si nutre della vita».

Del secondo dopoguerra in più nuovi film storici hanno raccontato la storia di Cagliari. In questi film, si sono visti i più importanti abitanti, da alle crociate - negli ultimi decenni - da un'epoca di prosperità e di splendore. La vita è una storia che si nutre della città, come patrimonio vero del cittadino.

In questa fase moderna, guardando ancora alla qualità quantificata, le grandi Strindberg, come i Vasi storici della città, sono stati e sono ancora oggi, le basi più solide, definite in parte dall'arte del cinema e della vita, in parte dalla trasformazione del traffico veicolare, in parte da una disastrosa che parte a Cagliari e che parte a Cagliari.

Oggi il tempo di ricostruire i vari abitanti più rappresentativi della città, è sempre di più parte della vita. Il ricostruire è la vita che si nutre della vita. La vita è una storia che si nutre della città, è il primo passo per prendere cura di questo bene che è la vita e la storia del cittadino.

La vita è una storia che si nutre della città, come patrimonio vero dell'ingegno.

In questa fase moderna, particolarmente negli ultimi quarant'anni, le grandi Strade Alciate, ossia i Viali storici della città, dov'è rovesciata, stanno vivendo la loro fase più critica, dovuta in parte all'età dei singoli esemplari, in parte alla trasformazione del traffico veicolare, in parte ad una disattenzione che porta a considerarli più "areali urbani" che organismi viventi. Oggi è l'epoca di riconsiderare i Viali alciati più rappresentativi della città, composti da viali patibolari verdi, il riconoscimento del loro valore di patrimonio monumentale e identitario della collettività, e il primo passo per prendersi cura di questo bene comune che abbiamo ereditato ai pari di altre opere dell'arte e dell'ingegno.

Il riconoscimento ai Viali alberati del valore culturale e monumentale porta alla ricostruzione della loro immagine originaria, fatta di piante e forme, in un quadro di rinnovate attenzioni.

Al fianco dei "Grandi Viali Alberati" storici, quali viale Diaz, il Largo Carlo Felice, Viale Tiziana o Viale Buoncammino, possono rinascere quei viali che, ormai ridotti all'estremo, possiedono il pieno recupero della loro forma e geometria originaria: la salita di Bonella, Via Porcella o Via Cammino Nuovo, esempi di viali oggi scomparsi da nostri pianatori ma facilmente ancora oggi recuperabili.

Nuove strategie urbanistiche potrebbero prevedere inoltre importanti nuovi impianti di Strade Alberate nella città moderna e nelle periferie, luoghi dove ancor più è utile rigenerare benessere e qualità della vita, favorire la presenza di verde, ombra e ossigeno per accogliere pedoni, biciclette in un ambiente con meno calore urbano, meno rumori, meno automobili, CO₂ e polveri sottili.

Verso il comune obiettivo di una città sempre più verde e vicina al suo straordinario ambiente naturale.

Nuove strategie urbanistiche potrebbero prevedere inoltre importanti nuovi impianti di Strade Alberate nella città moderna e nelle periferie, luoghi dove ancor più è utile rigenerare benessere e qualità della vita, favorire la presenza di verde, ombra e ossigeno per accogliere pedoni, biciclette in un ambiente con meno calore urbano, meno rumori, meno automobili, CO₂ e polveri sottili.

Verso il comune obiettivo di una città sempre più verde e vicina al suo straordinario ambiente naturale.



© Foto: Flavia Margherita, Pirella Göttsche, senza il Giardino della Smeralda, 2021
(foto di Roberto Krug)

9.2. Un esempio dell'avanguardia internazionale: gli Champs Élysées di Parigi

9.2. Un esempio dell'avanguardia internazionale: gli Champs Élysées di Parigi

In alcuni scenari d'uso degli spazi urbani centrali delle città, permettono oggi di riprogrammare le loro organizzazioni: progetti di avanguardia considerano un minore numero di automobili, ormai meglio utilizzate per l'ingresso nel cuore città, e un maggiore spazio per gli usi pedonali in relazione alle alternative frenate.

Lo studio parigino PCA-STREAM ha elaborato un progetto innovativo per uno dei più trafficati viali della città, gli Champs-Élysées, riducendone fortemente la sezione carrabile a favore di nuovi usi sociali e commerciali.

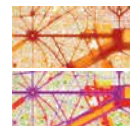
Il Largo Carlo Felice di Cagliari, figlio della medesima ecotococentea, potrebbe ospitare nuove funzioni e mutiplo suo valore di spazio pubblico rappresentativo della città.



Una sfilata degli spazi di parcheggio tra gli altri (per info e simulazione prepagata, per gentile concessione di GP&A.ITN) ad un Urban Mobility per GP&A.ITN



Perché il trattamento con la spina dorsale non è solo un'operazione di "taglio" (come si diceva in passato) ma un'operazione di "ricostruzione" (come si dice ora).



A Parigi le piazze sono state invase da manifestanti (immagine sotto) e i numeri dei trafficanti (immagine sotto) in
Champs-Élysées sono oggi sotto i primi d'obbligo. Un progetto di legge per la sicurezza
in aerea verrà a pedinare insieme ad altri con i voli dei carri (facile di andare
senza aerei per gente conosciuta di SPICA, SPICA e di altri conosciuti
PCA-SPICA).

Galleria fotografica della mostra (di Gabriele Muscas)









Bibliografia essenziale

Sul piano metodologico si segnala prioritariamente:

Enrico GUIDONI, Sofia VAROLI PIAZZA (a cura di), *Le strade alberate*, numero monografico, «Storia dell'Urbanistica», N.S., 2, 1996 (1997).

Ulteriori testi sull'area in esame:

Dionigi SCANO, *Forma Karalis. Stradario storico della città e dei sobborghi di Cagliari dal XIII al XIX secolo*, 1934, riedizione Gianni Trois Editore, Cagliari 1989.

Vittorio ANGIUS, voce "Cagliari", in Goffredo CASALIS, *Dizionario geografico-storico-statistico-commerciale degli Stati di S. M. il Re di Sardegna*, Torino, G. Maspero e G. Marzorati, 1833-56, voll. 1-28, edizione Ilisso, 2006.

Giovanni SPANO, *Guida della città di Cagliari*, Timon, Cagliari 1861, rist. anastatica GIA, Cagliari 1991.

Giuseppe PICCALUGA, *Arboricoltura, ossia propagazione, educazione e coltivazione degli alberi utili alla sarda agricoltura*, Cagliari 1862.

Ilario PRINCIPE, *Le città nella storia d'Italia. Cagliari*, Roma-Bari 1981.

Castello 1985: Ester GESSA, Marina VINCIS, *Le fonti archivistiche*, in *Cagliari Quartieri Storici*. Castello, Silvana, Cinisello Balsamo 1991.

Siro VANNELLI, *Il verde di Cagliari*, Cagliari Assessorato Comunale al verde pubblico, Janus, Cagliari 1986.

Villanova 1991: Ester GESSA, Marina VINCIS, *Le fonti archivistiche*, in *Cagliari Quartieri Storici*. Villanova, Silvana, Cinisello Balsamo 1991.

Stampace 1995: Ester GESSA, Marina VINCIS, *Le fonti archivistiche*, in *Cagliari Quartieri Storici*. Stampace, Silvana, Cinisello Balsamo 1995.

Franco MASALA, *Architetture di Carta, Progetti per Cagliari (1800-1945)*, AM&D, Cagliari 2002.

Francesca BAGLIANI, *Passeggi pubblici e verde urbano nel XIX secolo. Trattati di arte dei giardini e teorie urbanistiche*, in «Storia dell'Urbanistica», Piemonte V, Editore Kappa, Roma 2004.

Marco CADINU, *Cagliari. Forma e progetto della città storica*, edizioni Cuec, Cagliari 2009.

Alessandra PASOLINI, schede *Sardegna*, in Vincenzo Cazzato (a cura di) *Atlante del giardino italiano, 1750-1940*, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, Roma 2009.

Steinhäuser Verlag & Kamps
Am Kriegermal 34 D – 42399
Wuppertal



Vegetational architectures. The tree-lined streets of Cagliari

*Exhibit catalog
Cagliari, July 22nd - November 14th, 2021*

This exhibition illustrates a period in the history of Cagliari characterised by substantial urban transformations: the city loses its military importance and abandons the fortifications that had marked the boundaries of its historical districts up to the mid-19th century: Castello, Stampace, Marina and Villanova.

Spaces now free from walls are rethought and planned as public promenades, following the example of important European cities such as London, Paris, Vienna.

The city takes on building and architectural features that meet the needs of the emerging bourgeoisie and is equipped with infrastructures that favour the improvement of its citizens' health. Broad tree-lined avenues are designed to mark the routes of the new urban expansion.

These tree-lined city streets, the result of a design concept that transformed the face of the city, are a legacy we are invited to recognize as cultural heritage, acknowledging it in its design geometry and unity and taking care of it through targeted and ameliorative restoration processes.

