

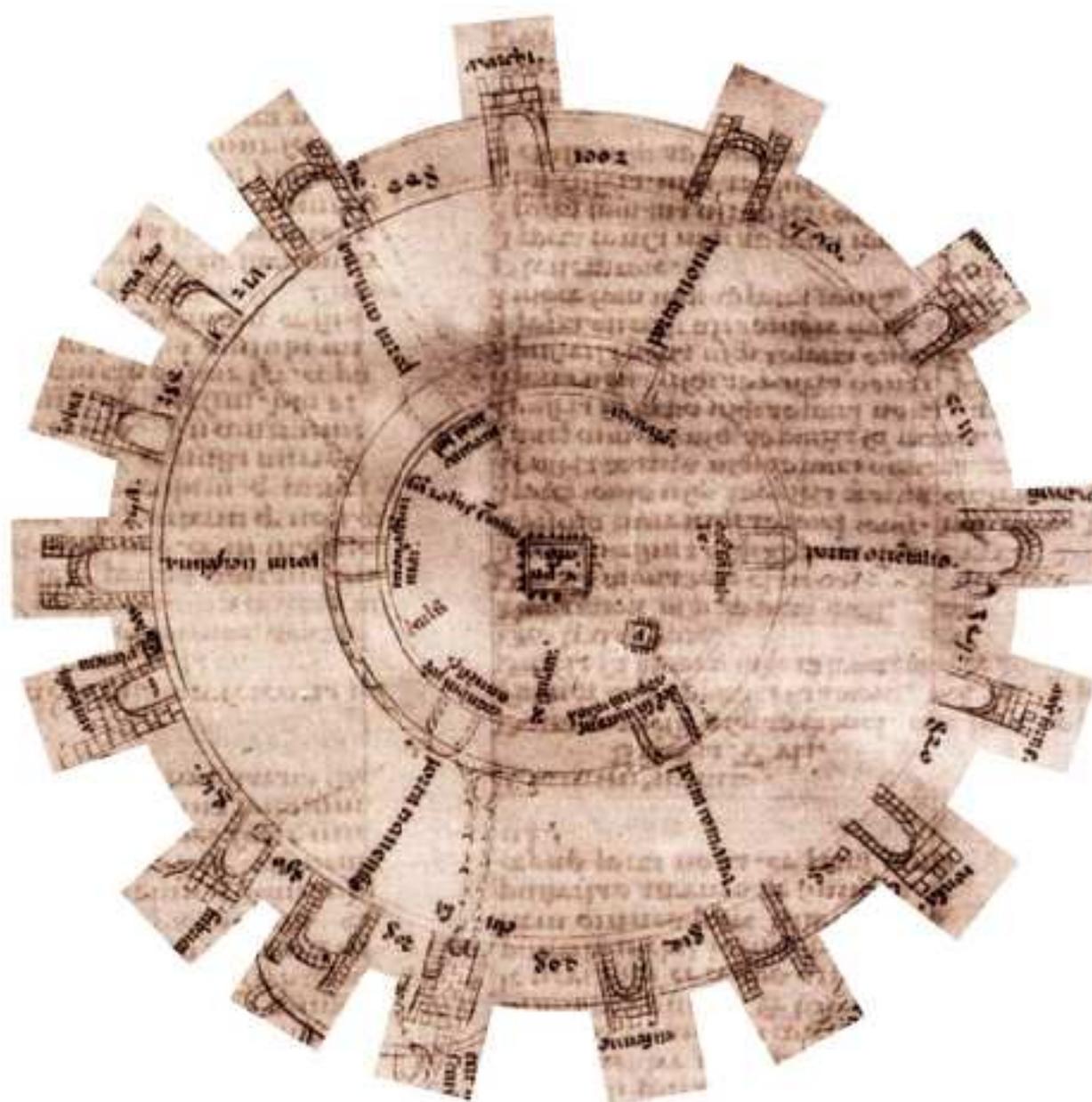
STORIA DELL'URBANISTICA/SARDEGNA I

LA CITTÀ EUROPEA DEL TRECENTO

TRASFORMAZIONI, MONUMENTI, AMPLIAMENTI URBANI

a cura di

Marco Cadinu e Enrico Guidoni



Edizioni Kappa

LA CITTÀ EUROPEA DEL TRECENTO

Trasformazioni, Monumenti, Ampliamenti urbani

*Convegno Internazionale
Cagliari, 9 e 10 dicembre 2005*

Le trasformazioni urbanistiche delle principali città italiane ed europee durante il XIV secolo sono al centro del convegno dedicato in particolare agli ampliamenti urbani, all'apertura di nuove strade (anche extraurbane), alla progettazione di mura e chiese, alla costruzione di monumenti con particolare significato urbanistico (porte, residenze e piazze signorili), all'amministrazione, alla legislazione e ai regolamenti.

Lo studio di questi eventi è finalizzato al riconoscimento dell'azione progettuale, del significato dell'opera e dell'intenzione dei committenti, spesso diretta verso l'amplificazione del potere signorile all'interno di grandi organismi urbani al tempo già definiti e consolidati.

In un secolo che si caratterizza come autonomo rispetto alle grandi fasi urbanistiche del duecento europeo, nuove istanze culturali concludono le ricerche medievali e, dopo la fase della grande peste, preannunciano gli esiti rinascimentali.

Tra i temi al centro del convegno:

- Sventramenti e ristrutturazioni urbane
- Grandi assi stradali, piazze e infrastrutture territoriali
- Iniziative signorili, residenze e nuovi assetti urbani
- Porte, mura, monumentalità "fuori scala"
- Ampliamenti programmati
- Apertura di strade extraurbane
- «Bonifica» di ambiti urbani labirintici: giude-rie e morerie
- La trattatistica, il disegno e le teorie sulla città
- Estetica urbana

M.C.

LA CIUDAD EUROPEA DEL SIGLO XIV

Trasformaciones, monumentos, ampliaciones urbanas

*Congreso Internacional
Cagliari, 9 y 10 de diciembre de 2005*

Las transformaciones urbanísticas de las principales ciudades italianas y europeas durante el siglo XIV centran el congreso, dedicado en particular a las ampliaciones urbanas, a la apertura de nuevas vías (incluidas las trazadas extra-muros), al proyecto de murallas e iglesias, a la construcción de monumentos con especial significado urbanístico (puertas, palacios y plazas señoriales), a la administración, a la legislación y a los reglamentos.

El estudio de estos episodios va orientado al reconocimiento de la acción proyectante, del significado de la obra y de la intención de sus promotores, a menudo dirigida hacia la ampliación del poder señorial dentro de los grandes organismos urbanos por entonces ya definidos y consolidados.

En un siglo que se caracteriza por su autonomía respecto a las grandes fases urbanísticas del siglo XIII europeo, nuevas instancias culturales concluyen las experiencias medievales y después de la fase de la gran epidemia de peste, anticipan los logros renacentistas.

Entre los temas principales del congreso destacan:

- Demoliciones y reestructuraciones urbanas
- Grandes ejes viarios, plazas e infraestructuras territoriales
- Iniciativas señoriales, residencias y nuevas ordenaciones urbanas
- Puertas, murallas y monumentalidad desmesurada
- Ampliaciones urbanas programadas
- Apertura de vías extramuros y suburbanas
- «Regeneración» de ámbitos urbanos laberínticos: juderías y morerías
- La tratadística, el trazado y las teorías sobre las ciudades
- Estética urbana

M.C.

LA VILLE EUROPÉENNE DU 14 SIÈCLE

Développements, monuments et extension urbaine

*Conférence Internationale
Cagliari, Décembre 9 – 10, 2000*

Le développement urbain des villes italiennes et européennes pendant le XIV siècle est le thème principal de la Conférence qui porte essentiellement sur les grandes villes, les différentes formes d'extension urbaine ou d'étalement urbain, le percement de nouvelles rues, les murailles, les remparts et les églises, les bâtiments et monuments et leur fonctions urbaines spécifiques (les portes, les places, les maisons et les grandes résidences), ainsi que sur leur gestion sur le plan administratif et législatif.

L'objectif de l'étude de ce phénomène est de comprendre le processus de la planification, la signification de ces interventions, les intentions et les logiques d'acteurs, qui autrefois portaient sur l'extension de l'influence des classes aisées au sein des centres urbains consolidés.

Dans un siècle plus innové, en comparaison avec la plus importante période du développement urbain en Europe observée durant le XIII siècle, de nouvelles exigences culturelles sont apparues sur la base de la recherche médiévale pour annoncer l'époque de la renaissance.

Parmi les thèmes principaux du Colloque:

- *Régénération urbaine, modernisation des aires urbaines*
- *Grands axes urbains, places et infrastructures urbaines*
- *Portes, murailles, remparts et les monuments*
- *Extensions urbaines*
- *Percement de nouvelles rues*
- *Réhabilitation urbaines dans les quartiers historiques*
- *Aspects académiques, théorie et conception de la ville*
- *Esthétique urbaine*

M.C.

THE EUROPEAN CITY IN THE 14TH CENTURY

Developments, monuments and urban extension

*International Conference
Cagliari, December 9 & 10, 2005*

Urban development in Italian and other European cities during the 14th century is the theme of the conference which focuses on major cities, analysing especially urban extension, the laying of new roads (also extra-mural), the planning of city walls and churches, the building of monuments with a specific urban function (the city gates, the residences and squares of the ruling classes), administration and legislation.

The purpose of the study of these phenomena is to better understand the planning process, the significance of these interventions and the intentions of those that commissioned the work, which were more than often aimed at extending the influence of the upper classes within large but already well-defined and consolidated urban centres. In a more innovative century, compared to the most important period of urban development in Europe seen during the 13th century, new cultural needs brought medieval investigation to an end and in the wake of the Great Plague heralded the arrival of the Renaissance.

The themes central to the conference include:

- *The clearing of urban areas and their modernization*
- *Main urban highways, squares and territorial infrastructure*
- *City gates, walls and «larger than life» monuments*
- *Planned extensions*
- *The laying of streets outside the city*
- *The improvement of maze-like urban environments, for example in the Jewish and the Moorish quarters*
- *Academic essays, the design and theory behind the conception of the city*
- *Urban aesthetics*

M.C.

Premessa

Il Convegno Internazionale di Studi “*La Città Europea del Trecento. Trasformazioni, Monumenti, Ampliamenti urbani*”, tenutosi a Cagliari nel dicembre 2005 con il contributo degli Enti Locali, dell’Università di Cagliari insieme all’Associazione Storia della Città, ha favorito una felice occasione di incontro culturale tra studiosi di varie città italiane ed europee, riuniti attorno ad un titolo originale ed inedito nella storiografia europea.

Tra le tante ricerche sviluppate in questi anni il convegno sul *Trecento*, nuova proposta scientifica di Enrico Guidoni, ha avuto necessità di una lunga preparazione tesa a definire tematiche nuove che avrebbero potuto aprire ulteriori filoni di studio nel panorama della città europea e mediterranea; alla fine Guidoni ha scelto Cagliari quale sede per il *Trecento* per valorizzare una fase culturale di convergenza mediterranea, ancora più chiara nella riflessione di fasi urbanistiche comuni con città quali Napoli, Palermo o Valencia. Ma al di là degli utili confronti tra le città europee meridionali, per le quali si evidenziano importanti analogie nelle strategie di investimento pubblico – particolarmente nelle aree centrali, portuali e mercantili – dai diciannove contributi al Convegno è emersa una notevole affinità di obiettivi urbanistici e architettonici leggibili in uno scenario geografico ben più ampio. Si rilevano opere finalizzate a cambiare il volto delle città secondo nuovi ed ambiziosi programmi, dove il protagonismo di sovrani e signori si esprime attraverso architetture e rinnovamenti di porzioni urbane, sottolineati da forti significati monumentali e politici. I progetti delle nuove architetture interpretano nell’enfasi dimensionale o nella spettacolare centralità scenografica la volontà di cambiare, pur con azioni limitate a particolari settori urbani, l’aspetto e l’immagine della città, legandola ad una particolare fase politica ed adeguandola ai moderni parametri estetici. Nelle ordinate e regolari strutture viarie dei nuovi quartieri, segno di un fermo controllo sulla società urbana, si favoriscono i nuovi inurbamenti e si dispongono norme tese a favorire gli investimenti immobiliari delle famiglie che ricercano nuove sedi di rappresentanza negli ambiti centrali. I palazzi privati sorgono anche grazie a norme che permettono l’esproprio o l’unificazione di case a schiera contigue, promulgate per definire attraverso più alti criteri di decoro il rinnovamento delle città; gli ampliamenti urbani seguono i programmi di consolidamento o ampliamento delle cinte murarie, coordinate

con estese operazioni di lottizzazione di iniziativa pubblica o privata ma dovute anche alla intraprendenza urbanistica degli ordini mendicanti.

La città europea del Trecento si rivela quindi, pur in un differenziato panorama di situazioni locali, ben individuabile e caratterizzata dal perfezionamento di esperienze tecniche ed estetiche collaudate da lunga data; sulle basi della formidabile stagione urbanistica duecentesca si conferma la ricerca di effetti urbanistici tendenti a quella città ideale pensata e progettata almeno due secoli prima delle teorizzazioni rinascimentali. Tecnici e committenti la perseguono con lucidità, promuovendo strategie e investimenti guidati da disegni unitari.

Secondo la tradizione duecentesca la norma scritta sostiene programmi e progetti sulla città che riflettono le tendenze della trattatistica e delle teorie tese ad esaltare i principi della perfezione urbana, in un ambiente culturale sempre più attento alle scienze dell'architettura, della città e del territorio. È proprio la componente letteraria che ci trasmette uno dei particolari volti della città del Trecento e che, attraverso la diffusione di scritti e disegni, accompagna il processo di crescente integrazione di intenti e tendenze tra le diverse parti dell'Europa. È questo uno degli aspetti trattati nella relazione di Enrico Guidoni, come sempre prezioso scrigno di suggerimenti ed intuizioni.

Gli Atti di questo convegno sono dedicati ad Enrico Guidoni, insieme alle tante manifestazioni ed eventi che tentano, a pochi mesi dalla sua scomparsa, di ricompensare con piccoli gesti l'immenso contributo da lui dato alla disciplina della storia della città con la fondazione del metodo moderno di studio e quarant'anni di proposte culturali innovative. Questi Atti segnano una chiara strada da percorrere, su cui procedere perseguendo i progetti già ideati: la seconda parte del convegno sul *Trecento* a Cagliari, aperto a nuovi confronti con l'Europa settentrionale ed orientale, un nuovo incontro sulla città islamica nel medioevo, uno sulle città nuove del Settecento.

Sono certo che dalla lettura di questi atti emergerà il particolare significato del Trecento europeo, una fase storica spesso indicata solo come transitoria ma a ben vedere ricca di elementi di chiara riconoscibilità. Invito, dunque, alla lettura del volume, che si apre con la *Relazione Introduttiva* di Enrico Guidoni che, sebbene nella forma essenziale derivante dalla trascrizione della videoregistrazione, racchiude in sé molteplici apporti innovativi e gli affascinanti significati di questo secolo.

Si inaugura con questo primo numero la serie regionale dell'Annuario Nazionale di Storia della Città e del Territorio "Storia dell'Urbanistica" dedicata alla Sardegna. Un'iniziativa che si affianca alle serie regionali di Piemonte, Veneto, Toscana, Puglia, Lazio, Campania e Sicilia, anch'esse fondate da Enrico Guidoni.

Sarà un ulteriore luogo di incontro e dibattito, di edizione di ricerche e contributi caratterizzati da un comune metodo disciplinare.

Il nuovo quartiere aragonese sul porto nel primo Trecento a Cagliari

Marco Cadinu

TAVOLE XXI-XXIV

Il quartiere della Marina di Cagliari è frutto di una precisa pianificazione trecentesca, progettata e realizzata dai catalani dopo la presa della città nel 1324, ristrutturando e in parte sovrappo-
nendosi con una griglia di strade ortogonali e con parziali demolizioni, alle strutture insediative e viarie del quartiere tenuto dai pisani nella fase precedente, di cui rimane la parte alta ancora caratterizzata da un sistema di strade curvilinee¹.

È possibile asserire questo alla luce degli studi degli ultimi anni perchè la forma e lo sviluppo del quartiere sono state riviste con strumentazioni rinnovate sia sul piano storico e archeologico sia sul piano delle analisi dei tessuti insediativi.

L'obiettivo di questo intervento è quello di analizzare la struttura viaria del quartiere, precisando la nuova pianificazione aragonese e i suoi rapporti con la preesistente maglia viaria.

Precedenti interpretazioni, come quella che vedeva il quartiere svilupparsi dal mare verso monte, a partire dagli apprestamenti portuali noti dall'XI-XII secolo, possono dirsi oggi superate². Ulteriori ipotesi di una progressiva crescita del quartiere verso oriente, non supportata dai primi riscontri archeologici sull'area, sono comunque da includere nei ragionamenti sull'organizzazione urbanistica generale del quartiere duecentesco e trecentesco³.

L'autonomia delle azioni urbanistiche medievali, spesso riscontrata pur in presenza di forti preesistenze antiche, deve essere ribadita con forza nel caso del quartiere della Marina. A fronte di una ripetuta sovrapposizione di fasi urbane tra antichità e medioevo, certo anche con il recupero di posizioni nodali e strategiche, è necessario analizzare distintamente i modi e le forme del

progetto dell'insediamento medievale, riproposto con forte decisionismo pianificatorio ed espresso in più occasioni nel Due-Trecento. Il progetto del riassetto planimetrico medievale del resto, esito di ristrutturazioni urbanistiche molto estese, è la parte più evidente di una rete stradale e di un tessuto insediativo in buona parte conservato fino ai nostri giorni; ha valore documentario ogni volta che costituisce testimonianza di assetti planimetrici riconducibili in tutto o in parte all'atto progettuale fondativo.

Sul presupposto di lavoro dell'autonomia delle azioni medievali si presentano alcune valutazioni, ancora più utili in un ambiente culturale e temporale quale quello due-trecentesco in esame.

Pisani e toscani si distinguono per ripetute e precise azioni di pianificazione urbanistica, con molte fondazioni ad oggi studiate, documentate e datate. Emerge il loro ruolo di esperti progettisti di quartieri e di intere città, di lottizzazioni e normative di controllo catastale ed urbanistico, ben testimoniate anche in Sardegna: il Castello di Cagliari, il quartiere di Villanova e parte di quello di Stampace, la città di Terranova di Olbia sono tutte opere nuove, programmate sulla carta e poi realizzate in sintonia con le più avanzate esperienze urbanistiche coeve. Nel caso di Terranova è molto interessante il rapporto con la città antica, non meno complesso del caso cagliaritano, con la costruzione di un nuovo porto medievale sovrapposto a quello antico mediante la ridefinizione della linea di costa e dei moli, con imponenti riempimenti; azione coordinata con la rifondazione urbana, con il tracciamento di strade ed isolati progettati ex novo, pur in presenza di un consapevole recupero di almeno

una strada romana del precedente impianto, ridisegnando però ogni aspetto dell'apparato monumentale e militare, con nuove tipologie edilizie e nuovi criteri particellari. Un progetto complesso e ben meditato, concepito e disegnato allo scadere del XIII secolo in armonia con le tante progettazioni urbanistiche delle Terre Nuove toscane⁴.

Non meno interessante appare l'operare degli aragonesi, pronti ad affiancare alle azioni di governo ed alle conquiste militari estesi programmi di rifondazione urbanistica e di programmazione normativa e fiscale: i casi di Alghero e Cagliari sono già apparsi come esemplari, entrambi accompagnati da complete sostituzione della popolazione, da programmati flussi migratori, da ridisegni rigorosi di strutture abitative e stradali, tesi a rinnovare radicalmente i luoghi ed a realizzare gli ideali urbanistici cui la Corona d'Aragona guarda con attenzione, basando su di essi il programma dell'insediamento e sotto certi aspetti la speranza del successo della conquista.

È per questo che le nuove fondazioni e le rifondazioni sono concepite in stretta relazione e conseguenza all'azione militare⁵: alla vittoria non deve seguire una semplice fondazione monumentale (Santa Maria della Vittoria dei Catalani, chiesa subito programmata sul sito sacro del quartiere della Marina)⁶ ma una clamorosa e radicale operazione urbanistica, segnale della sovrapposizione culturale e della nascita oltre il confine di una nuova colonia, precisamente configurata sull'ideale urbano e simbolico della madre patria⁷. Attraverso la lettura ed i confronti con altri casi, ad esempio Valencia e Palermo, emergono molti dei caratteri di quella che si configura come una vera strategia urbanistica.

Su questi principi si devono leggere le azioni della Corona d'Aragona all'indomani della capitolazione pisana a Cagliari: rifondazione, ripopolamento, concessione dei diritti e delle prerogative statutarie di Barcellona, creazione di un ambiente favorevole ai nuovi abitanti, con azioni a tutto campo. Tra queste è evidentemente centrale, come sempre nelle fondazioni nuove, l'apparato mediatico e simbolico⁸. I nuovi abitanti sono incentivati in tutti i modi a trasferirsi nella *pobla nova*, anche perché abiteranno in strade *identiche* alle più belle e più moderne che si fanno nelle città eleganti del tempo⁹; esse avranno i nomi delle amate località della loro origine: Carrer de Barchinona, Carrer de Senta Eulalia, Carrer del Lleyda, Carrer del Villafrancha (de Pedralbes), Carrer de Gerona, Carrer de Valencia, tutte città dell'area catalana, luogo di provenienza dei coloni¹⁰.

La reinterpretazione della struttura e della dinamica di sviluppo del quartiere, molto complessa e stratificata, può quindi partire dalla più attenta interpretazione della rete stradale e della forma delle lottizzazioni.

Prima della nuova pianificazione aragonese. La struttura viaria pisana

Per un'opportuna rilettura della dinamica di sviluppo medievale del quartiere, ancora non completamente decodificabile, è utile considerare il fronte mare, orientato solo dal tardo medioevo sulla attuale linea.

La reale direzione e conformazione della forma orografica di promontorio che dal Castello si dirige verso il mare è infatti decisamente ruotata rispetto al fronte del porto odierno e segue con coerenza la linea tracciata dai fondatori del quartiere del Castello, con direzione prossima all'asse nord-sud. Sotto la rocca infatti il promontorio allunga la sua forma orografica verso la Darsena, giungendovi con un forte salto di livello, ottimo punto di controllo militare davanti all'approdo naturale¹¹. Coerente con tale impostazione un importante percorso sinuoso (via del Collegio-via Dettori) si impone quale linea portante adagiata con lievissima pendenza sulla mezza costa, tra l'abside della chiesa di Sant'Eulalia e il sito presso la porta Stampace del quartiere Marina. Questi due poli urbani individuano gli estremi di un delicatissimo ambito urbano, già indicati nel loro significato e per le loro stratificate preesistenze¹².

Tale percorso sinuoso è tracciato con molta attenzione secondo la tecnica della strada a doppia inflessione, ben nota in ambito centro italiano ed europeo. Si tratta di un modello stradale databile per la sua forma in un ambito temporale indicabile tra XII e prima parte del XIII secolo¹³. La sua sensibile simmetria rispetto ad un asse ideale di tracciamento è coordinata planimetricamente con due importanti siti al contorno dell'insediamento: la lunga linea passante per i citati poli (abside Sant'Eulalia e porta Stampace) unisce infatti il sito della chiesa e grotta di Sant'Efisio con l'angolo meridionale della città medievale, di fronte all'attuale Darsena.

In questo senso il significato della strada in esame, di carattere urbano e quindi entro un circuito difeso, acquista un'accezione territoriale nell'unione tra le aree costiere prospicienti alla Darsena con quelle del nodo attorno all'attuale piazza Yenne, in contatto con le preesistenze rupestri del sito dove sarebbe sorto il quartiere di Stampace nel secondo '200¹⁴; da questo nodo si

diparte *Su Brugu* (il Borgo, il Corso), sinuoso percorso già indicato come tracciato non posteriore ai primi decenni del '200¹⁵.

Con la strada a doppia inflessione qui ricordata si coordinano la via Barcellona, curvilinea nella sua parte alta originale e poi rettificata nel '300 nella sua parte bassa, e alcuni alti percorsi curvilinei del quartiere.

Sarà quindi bene distinguere, a seguito di queste prime premesse, alcune fasi del quartiere, che si indica come Civita o Bagnaria prima, Lapola poi:

1. prima fase attinente al periodo storico «giudicale», tra l'XI e l'inizio del XIII secolo. Una fase caratterizzata da dinamiche portuali controllate da apparati statuali autoctoni disponibili – se conveniente – ad aprirsi a presenze mercantili differenti. Il sistema viario è formato su «strade in curva».

2. seconda fase tra la fondazione del Castello pisano del 1217 e la conquista aragonese. Una fase in cui deve registrarsi il possesso effettivo del Comune di Pisa del quartiere del porto al tempo detto Bagnaria. A prescindere dalla compresenza della capitale giudicale di Santa Igia fino al 1258, fino alla conquista aragonese del 1323, questo possesso è stabile e capace di investire fortemente in strutture urbane e di controllo militare.

3. una terza fase, segnata dalla grande ristrutturazione urbanistica aragonese operata dopo la conquista del 1326, dove si attua la rifondazione del quartiere mediante una griglia di strade rettilinee ben riconoscibili, tracciate nella parte del quartiere presso il mare, ampliandone i margini e spesso sovrapponendosi alle preesistenti strutture urbane di epoca pisana.

Prima fase tra l'XI e l'inizio del XIII secolo

Si conoscono pochi particolari legati alle collocazioni degli elementi urbani noti dai documenti. Si può comunque provare a ricordarne alcuni e metterle in relazione con la forma attuale.

La linea di costa, ad esempio, non è nota con precisione. Certamente la sua posizione, molto arretrata rispetto a quella odierna, non coincide neanche con quella nota dalle prime carte ottocentesche. Lo stesso fronte del porto, definito dalla «palazzata» a mare del XIX secolo, non risponde all'originale affaccio a mare della città nel medioevo né per orientamento né per forma (oggi oltre 110 metri separano il mare dalla linea dei portici).

La chiesa di *Santa Lucia di Civita o di Bagnaria* – citata all'inizio del XII secolo – costituisce un solido riferimento nella definizione di un punto

di terraferma. Potrebbe essere stata una chiesa molto vicina al mare, similmente alla Santa Lucia di Napoli o alla Santa Lucia di Orosei, secondo una ricorrenza di dediche registrate in ambiti mercantili e portuali tirrenici tra XI e XII secolo, ribaditi ad esempio dalla *Santa Lucia de loco Baniaria* nei dintorni di Salerno¹⁶. Presso Santa Lucia si segnala un San Leonardo nel 1226, con annesso ospedale per gli infermi¹⁷.

Un quartiere del porto che, negli anni e in precedenza della fondazione del Castello del 1217, è dotato di fondaci, ospizi, ospedali, magazzini e probabilmente acque salubri¹⁸.

Seconda fase, dal 1216 al 1324

All'occupazione del Comune di Pisa si deve riconoscere il ruolo di aver sostenuto le sorti portuali dell'insediamento urbano nell'area. Un insediamento che certamente evolve in dimensioni e forma a seguito della crescita politica pisana: la fondazione del Castello del 1217 segna una cesura importante e, tra questa data e il 1326, è necessario immaginare un quartiere portuale certamente in crescita, forse ristrutturato e in più parti, saldamente in mano ai pisani del Castello.

Il nome medievale è molto importante. Non sono molto abbondanti le citazioni. Nella prima fase sembra corretto citare il quartiere col nome di Civita o Bagnaria e un preciso documento pisano di denuncia della fondazione del Castello del 1217 indica che questo è *super Bagnariam edificato*. Fino al 1309 il Castellum Castri è dotato di un *Portu Bagnarie*; nello stesso documento le sue pertinenze territoriali con le saline sono indicate come *de Kalari*, segno di una sopravvivenza amministrativa degli assetti precedenti la risoluzione dei rapporti pisano-giudicali del primo duecento¹⁹.

In quest'area si colloca il molo di imbarco delle merci, la Lapola, chiaramente descritto in alcuni documenti. In uno in particolare si definisce il gesto dal carico delle merci sulle navi, da effettuarsi con cura per mezzo della lapola (*leppula*) il nome deriva forse dalla pula, puleggia o gru adoperata per trasferire le merci dal molo alle navi, nome poi esteso all'area e al quartiere²⁰). Il nome, non perfettamente chiaro sul piano etimologico, è da relazionare con il gesto di tirare in alto i pesi, e trasferirli sui ponti²¹. Ciò si effettua mediante argani mossi da più carrucole, i cui modelli sono noti dalla cantieristica tardo medievale ma anche da quella romana: macchine mosse da ruote entro cui camminano uomini incaricati di far girare le pulegge di sollevamento²². Una macchina di questo genere è comples-

sa da costruire e presuppone un investimento ed una tecnologia strettamente collegata alla marineria, alle sue carrucole ed ai suoi bozzelli, tecnologia alla base, insieme alla bussola, del successo delle città marinare. Possiamo ipotizzare che a seguito della costruzione della macchina da carico (*leppula*) sul molo, si sia iniziato a denominare così il sito ed il quartiere, nome poi utilizzato dagli aragonesi sebbene, come è evidente dal documento su citato, almeno fino ai primi del '300 il nome Bagnaria fosse quello adoperato per designare il porto²³.

Questa fase di importante riorganizzazione mercantile del porto potrebbe coincidere con la fondazione del Castello da parte di Ubaldo Visconti, podestà del Comune di Pisa dal 1215 al 1218, o con gli anni immediatamente successivi. La seconda metà del '200, quando la comunità pisana si dota di un corpo statutario autonomo rispetto alla comunità dei castellani, attraverso il quale conosciamo vari elementi urbani, l'assetto delle vie curvilinee del quartiere è già realizzato da tempo: ne è prova il fatto che subito dopo il 1258 nella fondazione di Stampace e Villanova il Comune di Pisa adotta modelli urbanistici basati sulle strade rettilinee usate nelle terrenove.

Il tracciato della via principale tra il mare e il Castello, che prenderà il nome di via Barcellona, risale dunque al primo duecento ed è un gesto urbanistico coordinato con la nascente struttura urbana sul colle, in particolare con l'asse portante di quest'ultimo, la *ruga Mercatorum*, (attuale via Lamarmora). La via, dotata della tipica inflessione delle strade mercantili tracciate nel XII secolo, si dirige con precisione dal mare verso la porta del Leone: i modi nel superare il forte dislivello finale – forse più tornanti successivi – non devono sviarne l'interpretazione planimetrica.

Terza fase, dopo la conquista aragonese. Il progetto di rifondazione dell'area del porto.

La meditazione e la realizzazione della strategia catalana, in merito alle azioni di insediamento dopo la capitolazione del Castello pisano di Cagliari del giugno 1326, si protrae per alcuni anni, come ben descritto nei documenti e nel testo edito nel 1984 da Conde e Cabañas²⁴. Si trattava di evitare la crescita già in atto del grande agglomerato-città sorto sul colle di Bonaria in funzione dell'assedio e popolato con almeno 5000 individui, le cui mura distavano meno di 450 metri dalle mura delle appendici del Castello, e di decidere sulla futura forma della città.

Dopo un primo pensiero teso a pianificare l'e-

spansione nella piana tra Bonaria e Cagliari si decide di trasferire tutto nella città pisana, espellendo i precedenti abitatori, abbandonando Bonaria e il suo porto, riassegnando le case di Castello (le più ambite), poi quelle di Stampace, poi quelle della Lapola²⁵.

Un nuovo piano di ingrandimento, studiato con estrema attenzione, prevede l'ampliamento del quartiere al fine di soddisfare le ulteriori richieste, stimate in gran numero dal Boxadors, l'amministratore regio; egli il 2 febbraio 1327 – completata l'espulsione dei pisani e dei cagliaritari – relaziona stimando Cagliari quale «*buen mercado*» e prevede un'importante domanda immobiliare²⁶.

Il presupposto della rifondazione del quartiere del porto ruota attorno ad un modello urbano ideale. La proposta di un modello di città ideale, dove decoro e bellezza, regolarità delle vie, disegno dei lotti secondo una dimensione minima, fossero i presupposti del nuovo progetto, risente delle tradizioni statutarie tardo duecentesche già sperimentate in Italia e nell'areale di riferimento culturale della corte aragonese.

La scelta del formato dell'isolato tendente al quadrato, elemento alquanto anomalo nell'urbanistica italiana del periodo, si riallaccia alla tradizione iberica e francese. Abbiamo già avuto occasione di analizzare questo elemento, fondamentale per collocare la qualità urbanistica dell'intervento, indicando la caratura culturale dei reali d'Aragona, molto vicini alle istanze classicheggianti e «prerinascentali» già affermatasi da tempo nel loro ambiente. Gli esempi delle città nuove fondate dai cistercensi tra XII e XIII secolo, così come le fondazioni dei borghi agricoli e particolarmente delle *bastides* del meridione francese, avevano contribuito allo sviluppo di una tradizione progettuale ben presente nelle più prestigiose sedi culturali del periodo²⁷.

È proprio la richiesta regia di programmare la lottizzazione con lotti minimi da misurare secondo la canna di Montpellier (della dimensione di 3x5) a fornire un ulteriore elemento utile a identificare la provenienza del progettista del nuovo piano urbanistico, intervenuto probabilmente nell'agosto del 1327, quando compare la norma del lotto minimo e un nuovo atteggiamento pianificatorio²⁸.

Il ricorso a tale unità di misura rivela il riferimento tecnico e la necessità di operare sullo spazio pubblico – strade, piazze e forse impianti militari – senza peraltro abolire l'unità di misura corrente, la canna di Barcellona, usualmente adoperata per terreni e case in altre aree della città e nella pratica privata. In un documento del 1371²⁹ rela-

tivo a proprietà immobiliari presso Sant'Eulalia nella Lapola si adoperano entrambe le unità di misura: la canna di Barcellona per tutte le misure interne mentre quella di Montpellier – nel sottomultiplo dei palmi – interviene per misurare il fronte stradale sul *vico nominato de Gerona*, fatto che ci conferma la persistenza nel quartiere aragonese di norme urbanistiche ancora registrate secondo i «punti fissi» dell'originaria fondazione. Essi vanno rispettati ed evidentemente, con processi già noti per le città medievali, sono trascritti in registri e controllati dai funzionari comunali che tutelano lo spazio pubblico.

Nella stessa Montpellier³⁰ in anni poco precedenti viene realizzata una nuova lottizzazione per isolati quadrati al limite del vecchio centro, con partizioni interne confrontabili con quelle del caso cagliaritano. Pur nelle varianti formali presenti anche qui notiamo isolati più rettangolari al limite dell'intervento a mediare il raccordo con il tessuto preesistente sottoposto forse sul fronte meridionale a parziale demolizione.

Una struttura urbana basata quindi sul quadrato, secondo una tradizione culturale che nel Trecento acquista significati molto profondi, tesi ad individuare nella forma un richiamo all'equilibrio della tradizione classica ed alla tecnica agrimensoria e fondativa romana, al tempo nota³¹. A questi atti si aggiungono le azioni normative al contorno tra le quali ricordiamo quella presto operativa e tesa a facilitare l'unione dei lotti contigui facilitando l'esproprio da parte del confinante che intenda costruire un palazzo.³²

Per quanto riguarda l'organizzazione strutturale dell'impianto vale ricordare e approfondire quanto già espresso in altra sede: la tendenza a costruire lo spazio mediante coppie di assi portanti, probabilmente senza piazze nuove già in origine, permette una indifferenziata crescita sulle quattro direzioni dello spazio e un innesto alle linee della viabilità curvilinea preesistente. Parte del quartiere precedente viene probabilmente demolito, come la parte bassa della via Barcellona, rettificata ed inserita nel nuovo reticolo. La chiesa di Santa Lucia, prestigioso polo già presente all'inizio del XII secolo, viene ricompresa nella nuova maglia urbana, forse mediante una successiva ricostruzione. Il campanile di Sant'Eulalia (così come dal 1354 il campanile del Duomo di Alghero nella rifondazione aragonese, nei confronti dell'asse principale detta via di Bonaria) diventa il segnacolo di traguardo dei nuovi allineamenti, elemento di fondale delle lunghe vie parallele al mare.

La lunghezza e la dimensione viene ribadita quale elemento dimostrativo del controllo terri-

toriale, capace di coinvolgere l'intorno del quartiere. L'asse portante perpendicolare al mare viene scelto in quella che oggi è la via Napoli, rettificando parte di un percorso preesistente parallelo alla via «pisana» intitolata ora a Barcellona; dal campanile del duomo di Santa Maria in Castello – secondo segnacolo di riferimento per il tracciamento – la linea di controllo del piano passa per il portico di Sant'Antonio, attraverso il campanile a vela e definisce la strada fino al mare³³. La via in questione (via Napoli) assume un ruolo particolarmente significativo nel sostituire l'asse pisano e nel fornire l'orientamento geometrico del sistema, sancito dall'allineamento di tre campane (o forse campanili in passato): del Duomo, di Sant'Antonio e di Santa Lucia.

Si definisce con questo atto una sostanziale rotazione dell'affaccio urbano verso il mare della città pisana, probabilmente in passato maggiormente tendente a considerare la Darsena come luogo terminale della città. Una nuova linea di costa si afferma coerentemente col nuovo disegno urbano, sebbene non sia possibile stimare l'entità dell'avanzamento eventuale, ottenuto con quei riempimenti sul mare che sono frequenti in questi anni, registrati anche a Napoli e pochi anni prima a Terranova-Olbia.

In conclusione, il nuovo orientamento urbano è funzionale alla riconoscibilità della nuova Cagliari rispetto all'assetto pisano e si ripropone di ridisegnare a fondo il fronte del mare, programmando una nuova darsena nel lato ovest, demolendo e dividendo in quattro parti quella pisana, da assegnarsi a privati; tale opera forse non viene realizzata³⁴. Non è da escludere che accanto agli usi portuali pisani vi fossero anche ambiti limitrofi adoperati come saline, funzione che sopravvive con estesa forma vicino al porto di Cagliari fino al XIX secolo. La trasformazione e la colmata di ambiti costieri può coincidere con la riorganizzazione dell'area mercantile: nel 1327 si dispone di utilizzare un preesistente *hospitium* per deposito del sale e per la residenza dell'amministratore delle saline, indicandolo posto *infra clausuram salinarum*, frase che sembra indicare apparati tecnici per la produzione oltre che fiscali³⁵.

Tutto il movimento organizzativo sulla linea di costa non deve stupire: è quello il luogo dei massimi interessi commerciali ed immobiliari, della costruzione degli ambiti di rappresentanza e di ostentazione della forma militare³⁶.

Note

¹ La lettura della forma geometrica delle strade e del tipo di lottizzazioni permette prime datazioni sulle quali approfondire le ipotesi di ricerca. Anche per il quartiere di Marina il rinnovamento del metodo di studi sulle città medievali della Sardegna ha portato a definire modi e metodi del tracciamento delle fondazioni urbane, precise collocazioni temporali dei progetti urbanistici, concreti raffronti con gli ambiti culturali di riferimento e con le casistiche coeve confrontabili nel panorama storico urbanistico italiano ed europeo; una sintesi delle ricerche degli ultimi anni in M. CADINU, *Urbanistica medievale in Sardegna*, Bonsignori, Roma 2001 (l'inquadramento storico del quartiere del porto di Cagliari è alle pagine 69-71). Tale rinnovamento, portato da chi scrive dal 1992 con una serie di contributi sulle principali fondazioni ed ampliamenti delle città della Sardegna, si è avvalso dell'illuminante insegnamento di Enrico Guidoni, così ben evidente nei suoi moltissimi scritti, purtroppo spentosi nelle more di stampa del presente volume. Il programma di rifondazione della Lapola e lo studio del nuovo reticolo stradale aragonese sul porto di Cagliari è stato individuato nel 1992, studiato e disegnato per la prima volta da parte di chi scrive durante il Dottorato di Ricerca in "Storia della Città" svolto negli anni 1995-1998 presso l'Università di Roma la Sapienza (X Ciclo, tesi La città medievale in Sardegna, tutor prof. Enrico Guidoni, depositata nel febbraio 1999, pp.114 e sgg.), esposto in numerosi seminari universitari e conferenze a Cagliari e a Roma nonché preannunciato in altri contributi entro il 1999: cfr. M. CADINU, *Ristrutturazioni urbanistiche nel segno della croce delle Juharias della Sardegna dopo il 1492*, in *Storia dell'Urbanistica. Annuario Nazionale di Storia della Città e del Territorio*, Nuova Serie, 3/1997, edizioni Kappa, Roma 1999, p. 198; IDEM, *Il progetto della città nella Sardegna medievale*, in A. SANNA, G. MURA (a cura di), *Paesi e Città della Sardegna*, vol. II, *Le Città*, edizioni Cuec, Cagliari 1999, pp. 91-101).

La grande operazione di insediamento aragonese a Cagliari era già nota per via documentaria e studiata anche in R. CONDE Y DELGADO DE MOLINA, A. R. ARAGÒ CABAÑAS, *Castell de Càller. Cagliari Catalano-aragonese*, Palermo 1984, alla luce di fondamentali aggiornamenti d'archivio, ma mai collegata prima alle forme urbanistiche ed agli assetti topografici della città medievale, e soprattutto mai considerata quale forma progettuale autonoma e consapevole, programmata ed eseguita in armonia con le modalità del progetto urbanistico del tempo.

La fondazione di una *pobla*, testimoniata a Cagliari e già così nominata nei documenti di preparazione all'azione urbanistica, era una pratica diffusa in area catalano-aragonese che presupponeva strategie di fondazione coordinate con l'adozione di particolari criteri di regolarità geometrica e di ordine fiscale; tale pratica era applicata in modo esteso e gli esempi studiati da Amadeo Serra Desfilis su Valencia ne sono testimonianza (vedi la sua analisi nei presenti Atti).

Anche a Cagliari la *pobla nova* è ben testimoniata dai documenti e il re coi suoi funzionari cercano fin dall'inizio di riservarsi il governo fiscale non assegnando case franche e adeguando eventuali privilegi a quelli in vigore a Barcellona e a Valencia. Vedi CONDE, CABAÑAS, *Castell...*, cit., documento V, 1327 enero/febrero, pp. 219 e sgg. e passim; il *Coeterum*, il lungo documento che regola i tanti privilegi alla fine concessi ai popolatori della città, di norma iberici, è noto dall'edizione del R. DI TUCCI, *Il libro verde della città di Cagliari*, Cagliari 1925.

² Le prime valutazioni storiche e urbanistiche sul quartiere infatti, oltre a non considerare i possibili cambiamenti della linea di costa o della struttura orografica del sito (si vedano a proposito gli imponenti riempimenti dal tardoantico in poi registrati nell'area di Sant'Eulalia), erano influenzate della tradizione storiografica che ricollegava la regolare maglia urbana della parte bassa del quartiere con una ipotetica castrametazione romana; le strutture antiche emerse negli scavi degli ultimi anni, notevoli per tipologia e dimensioni, hanno rilevato orientamenti del tutto differenti da quelli degli assetti tardomedievali. Ripercorrere le lunghe serie di scritti sulla città di Cagliari, dalla *Forma Karalis* di Dionigi Scano del 1922 in poi, non ci sembra utile in questa sede; richiameremo in nota alcuni nuovi contributi, anche sul piano archeologico, quale il recente Rossana Martorelli, Donatella Mureddu, (a cura di), *Archeologia urbana a Cagliari. Scavi in Vico III Lanusei (1996-1997)*, Scuola Sarda Editrice, Cagliari 2006.

³ Il campanile di Sant'Eulalia è citato nel 1369 «...en la verdescha de quampanill de la església de Senta Aulàlia en mig loch de la Lapola...» con due guardie che avvisavano col suono delle campane (URBAN, *Cagliari*, cit., p. 85 e n. 73).

Nel mezzo del quartiere di Lapola significa molto, e ciò depone a favore dell'interpretazione che noi indichiamo, tesa a considerare l'unitaria realizzazione del reticolo di fondazione, lasciando pure aperta la possibilità di una non immediata costruzione dei lotti, cosa del resto – come vedremo oltre – pattuita nella fase di pianificazione tra il Governatore e i rappresentanti dei futuri abitatori.

⁴ Si veda CADINU, *Urbanistica...*, cit., pp. 91-93 e ID., *Olbia: una Terranova medievale in Sardegna*, relazione al Convegno Internazionale di Studi «Città Nuove Medievali. Le fondazioni dei secoli XIII e XIV: impianto progettuale, metrologia, edilizia», San Giovanni Valdarno (AR), 20-21 novembre 2003 (in corso di stampa).

⁵ Nel 1328 Guillem de Cornalboix è incaricato come *obrer* di Castel di Cagliari, già *obrer* di Bonaria; Bernat de Montanys, responsabile di vari cantieri in Lapola e Stampace, nel 1335 è dal Re per ottenere migliori risarcimenti (cfr. in URBAN, *Cagliari*, cit.); è ipotizzata la presenza in Lapola del Magister Guillem Clergue progettista della chiesa di Tarragona; carte non necessariamente urbanistiche, sono inviate nella prima fase del 1326: «... segons les cartes que s.en porta en Ldrera e en Guillem Oliver», cfr. CONDE, CABAÑAS, *Ca-*

stell... cit., doc. III, p. 212. Intorno a queste azioni e a questi personaggi si deve ricercare l'autore del progetto urbanistico per la Lapola.

⁶ Nel 1327 si decide di costruire una nuova chiesa in Lapola dedicata alla Santa Maria della Vittoria dei Catalani, al posto di costruire una nuova chiesa in Bonaria (URBAN, *Cagliari...*, cit., p. 49 e nn. 117-118).

⁷ Inutile ribadire la lunga consuetudine di azioni urbanistiche nella storia delle colonie ispirate agli ideali della patria; si tratterebbe di citare le colonie della Magna Grecia per concludere con quelle europee nelle Americhe.

⁸ Sulle modalità insediative aragonesi cfr. CADINU, *Urbanistica...*, cit., pp. 36-38. Si veda anche il caso di San Giovanni Valdarno e delle sue dediche, con un disegno affidato ad un nome «di grido» della progettazione architettonica di quegli anni, Arnolfo di Cambio.

⁹ Come segnalato da Enrico Guidoni nella relazione introduttiva di questo convegno in generale la città del Trecento è una città fatta per piacere, destinata ad un pubblico internazionale.

¹⁰ In URBAN, *Cagliari...*, cit., p. 48 e tav. 6 l'utile quadro delle citazioni documentarie riferite a strade e piazze. La studiosa sottolinea la volontà pianificatrice legata a queste dediche.

¹¹ L'area riporta molti elementi di posizioni insediative antiche, quali la fullonica presso l'attuale sede Inps, il colossale muro variamente interpretato presso la Darsena, le attestazioni di riuso colto altomedievale e funerarie antiche del viale Regina Margherita, cui si aggiungono i recenti scavi presso la Manifattura Tabacchi. La dinamica di sviluppo due-trecentesca si avvale solo in minima parte di tali preesistenze, lasciando intendere una sostanziale indipendenza progettuale nel ridisegno delle linee urbanistiche; forse questo atteggiamento è dovuto alle eccessive precedenti distruzioni delle infrastrutture antiche, forse è motivata dalla volontà di sovrapporsi riorientando strutture e viabilità – anche in senso simbolico e culturale – anche a costo di notevoli riempimenti e modifiche del contesto, stabilendo nuovi livelli del suolo e della linea di costa. Si vedano per un più ampio inquadramento delle fasi antiche M. A. MONGIU, *Ad Karalis ripam*, pp. 11-20, in AA.VV., *Via Roma tra memoria e progetto*, Cagliari 1996 e Ead., *Il quartiere tra mito, archeologia e progetto urbano*, in AA.VV. *Cagliari. Quartieri storici. Marina*, Milano 1989, pp. 13-22; vedi anche in MARTORELLI, MUREDDU, *Archeologia...*, cit., passim.

¹² La chiesa di Santa Eulalia è ancora indicabile – non ostante i dubbi legittimi – come impianto principale catalano sorto su un sito dalle straordinarie stratificazioni romane, segnato dalla presenza culturale paleocristiana, e quindi da nuovi elementi quali (forse) la «Torre di Lapola». La chiesa di Santa Teresa, dei Gesuiti, è al centro di un amplissimo esproprio seicentesco, più esteso del suo già ampio isolato, funzionale alla costruzione del Collegio, non sappiamo su quali preesistenze; la piazza Dettori è rettificata in quella fase ma con probabilità ben precedente; tra le piazze del Santo Sepolcro e Savoia si può collocare la Fonte Nuova, a lato della chiesa una vasca con gradini indi-

ca un probabile battistero paleocristiano.

¹³ Enrico Guidoni ha codificato alla fine degli anni '60 e nei primi anni '70 i caratteri planimetrici ed esecutivi della strada curva; si veda ID., *Arte e Urbanistica in Toscana. 1000-1315*, Roma 1970 e ID., *L'architettura delle città medievali. Rapporto su una metodologia di ricerca (1964-1974)*, in «Mèlanges de l'École française de Rome», Tome 86, (1974), 2, pp. 486-525. Cfr. come definito in precedenti occasioni in CADINU, *Urbanistica...*, cit., p. 69.

¹⁴ Sant'Efisio, San Guglielmo, Sant'Andrea, Santa Restituta. È il quartiere Stampace, la cui fase tra tardo antico e rifondazione duecentesca dovrà essere ancora riesaminata; un primo studio in M. A. MONGIU, *Stampace: un quartiere tra polis e chora*, pp. 13-22, in AA.VV., *Cagliari, quartieri storici. Stampace*, Milano 1995.

¹⁵ CADINU, *Urbanistica...*, cit., p.69.

¹⁶ Ringrazio Raimondo Pinna cui devo la segnalazione della chiesa salernitana nota nel 1047; si concorda in genere sull'accezione termale della derivazione del nome, diffuso nelle sue varianti in molti ambiti europei. Cfr. *Codex Diplomaticus Cavensis*, Tomo 7, Hoepli, Milano-Napoli-Pisa 1888, doc. 1073 del 15-1-1047 e doc. 1116 del 4-1-1051.

¹⁷ Nell'ambito di San Leonardo sono documentati anche terre e orti, cfr. URBAN, *Cagliari...*, cit., p. 50 e nota 121.

¹⁸ Un acquedotto viene riorganizzato nei primi anni della conquista aragonese (cfr. URBAN, *Cagliari...*, cit., pp. 44-5); bagni e fontane, insieme a cisterne, sembrano essere un elemento da considerare attentamente nella valutazione del quartiere medievale. Nelle more di stampa del presente volume ci accingiamo, restaurando il rudere della Santa Lucia di impianto cinque-seicentesco, a scavare l'ambito della vecchia navata, oggi vuoto urbano e in futuro nuovo spazio di relazione pubblica. Ci aspettiamo di trovare la precedente Santa Lucia trecentesca, le cui pertinenze sono descritte nel Trecento, ed eventualmente tracce dell'impianto ancora precedente, quello nominato all'inizio del XII secolo. Quindi tre chiese sovrapposte, se è lecito pensare che la grande ristrutturazione aragonese per maglie stradali ortogonali possa aver portato alla ricostruzione dell'impianto del XII secolo rendendolo conforme al nuovo assetto urbano. È del resto anche possibile che la chiesa, prestigiosissima nel medioevo, possa aver suggerito col suo originale orientamento la direzione della griglia di fondazione. Sulla coppia Santa Lucia San Leonardo, legate a mercanti e ospizi, ma anche alle acque salubri fin dall'XI secolo, è aperta l'indagine, confermata da nuove osservazioni sul piccolo centro di Masullas (Or), dove le due chiese sono riferibili ad una fase di direzionalità mercantile e politica del XII secolo.

¹⁹ Non entro nella disamina delle fasi politiche della prima metà del duecento a Cagliari, comunque fondamentale per l'assetto dell'intero equilibrio insediativo dell'area. Uno studio in corso di Raimondo Pinna ne ripropone nuovi significati e sensi di lettura, ridonandole centralità storica e politica.

²⁰ Un documento descrive il caricamento per mezzo della Leppula: «...in portu Bagnarie Castelli Castri...; i mercanti devono ricevere merci...et ipsas recepisse super Leppula portu Bagnarie Castelli Castri et ipsam et ipsas portavisse a dicta Leppula ad ipsas navim et in ea et sub eius copertis diligenter honerasse et immississe et collocasse ut subscribitur...; cfr. ARTIZZU F. (a cura di), *Documenti inediti relativi ai rapporti economici tra la Sardegna e Pisa nel Medioevo*, vol. I, Padova 1961, I, doc. 37 p 56-7, 1300 st. pis.; l'Artizzu non risolve l'origine del nome, sebbene ne ridiscuta anche citando altri non solutori dell'etimo, in ID., *Il Porto*, in AA.VV., *Cagliari. Quartieri storici. Marina*, Milano 1989., pp. 23-6.

²¹ V. *Vocabolario Etimologico della Lingua Italiana*, di Ottorino Pianigiani, on line, s.v. *puleggia*. Ancora presente oggi nel verbo inglese *to pull*.

²² Sono i *poli pastos* già adoperati dai greci, visibili in molte rappresentazioni di cantieri edili antichi e medioevali; nel porto di Cagliari e nelle saline ancora alla metà dell'ottocento erano in servizio simili meccanismi, lì per dragare la darsena, qui per favorire il travaso delle acque salse tra le vasche.

²³ I mercanti pisani si definiscono del *Porto di Kallari*, luogo istituzionale ancora nel 1318, mentre il porto come struttura funzionante, dove arrivano le navi, è indicato col nome di porto di Bagnaia (Il *Breve Portus Kallaretani*, del 1318, cfr. F. ARTIZZU, *Gli ordinamenti pisani per il porto di Cagliari. Breve Portus Kallaretani*, Roma 1979, è forse in vigore in tempi ben precedenti, nel f.30 redatto nel 1320. Assai complessa ma utile per le sue implicazioni interpretative, la serie delle denominazioni costituisce uno degli elementi utili per la valutazione delle fasi storiche del sistema urbano. Nelle more di stampa segnalo che nel 1256 il porto è detto Porto di Castro, cfr. C. ZEDDA, *I rapporti commerciali fra la Sardegna e il Mediterraneo dal XIII al XV secolo. Continuità e mutamenti*, in «Archivio Storico Giuridico Sardo», vol. 12, n.s., a. 2007, p. 137).

Vi è una Loggia per trattative mercantili e, certamente nei pressi, una piazza della Carra, dedicata all'unità di misura per aridi. La Darsena è nominata nel 1263 ed è utile ricordare che il nome non indica solo lo specchio d'acqua protetto per l'approdo ma anche strutture edilizie importanti per la cantieristica, per il deposito e forse per la difesa, ossia l'Arsenale.

²⁴ Vi si trattano tutti i passaggi delle trattative in atto tra il Re, il suo Amministratore in Sardegna e gli abitanti di Bonaria; si riporta il meticoloso censimento delle case del Castello, svuotate dai pisani espulsi e rese disponibili per i trasferimenti. Cfr. in R. CONDE Y DELGADO DE MOLINA, A. R. ARAGÒ CABAÑAS, *Castell...* cit.

²⁵ Il programma per la pianificazione di un nuovo quartiere nella piana tra Cagliari e Bonaria, poi abbandonato ma destinato ad unire le due realtà urbane in un unico sistema, è stato studiato da Paolo Sanjust che ne riferisce nel presente volume di atti del convegno.

²⁶ CONDE, CABAÑAS, *Castell...*, cit., p. 198.

²⁷ In E. GUIDONI, *La città dal medioevo al rinascimento*, Roma Bari 1981 si veda il saggio *Cistercensi e città*

nuove, pp. 103 e sgg., edito nel 1977.

La cultura neoclassica, particolare elemento distintivo delle più illuminate menti del Duecento europeo, giunge al primo Trecento con potente slancio, forte del sostegno culturale espresso nel campo delle arti e nella letteratura. La cultura catalano aragonese duecentesca era fortemente permeata di tali valori, sostenuti certamente anche dalle strette relazioni dinastiche con Federico II di Svevia, il cui matrimonio con Costanza d'Aragona precede quello di Pietro IV d'Aragona con una Hohenstaufen negli anni '80 del duecento. Il prestigio del centro universitario di Lerida nello studio delle arti classiche e della medicina, la ricerca di riferimenti tecnici (e progettuali, evidentemente) a Montpellier, città guida e culturalmente da tempo in stretta relazione con la Corona, lo confermano. La vicinanza della corte con personaggi di rilievo quali Arnaldo di Villanova o Raimondo Lullo (e nei decenni successivi con il trattatista e teorico della città Francesc Eiximenis), oltre al Muntaner, il vivo interesse espresso già da Giacomo II per i testi classici romani e le traduzioni arabe, aiutano a delineare i possibili influssi culturali sui protagonisti di quegli eventi. Sul tema vedi anche i riferimenti citati in CADINU, *Urbanistica...*, cit., passim.

²⁸ Con un generale ripensamento, come si è accennato sopra, riguardo alla strategia di insediamento dopo la vittoria.

²⁹ Editto in URBAN, *Cagliari...*, cit, p.266, dall'Archivio della Corona d'Aragona.

³⁰ Vedi CADINU, *Urbanistica...*, cit, p. 70, da dove riprendo questa frase, aggiungendo che oltre che nella prestigiosa città universitaria analoga azione urbanistica si sperimenta a Perpignano. La corte aragonese frequenta questi luoghi, da dove si danno lettere e istruzioni a chi sta in Sardegna, e le anetterà poi nel 1349. Si veda sugli interventi urbanistici citati G. FABRE, T. LOCHARD, *Montpellier. La ville médiévale*, Emprimiere Nationale, Paris 1992.

³¹ Concordo con le osservazioni portate da Ugo Soragni nello studio dell'arte e dell'urbanistica veneta, cui mi riferisco in questa riflessione e nelle righe successive; si veda in U. SORAGNI, *Spazio pubblico e spazio rappresentativo nelle città e nei centri «nuovi» (sec. XIV). Dalle arche scaligere veronesi alle pianificazioni a «croci di strade»*, in E. GUIDONI e U. SORAGNI (a cura di), *Lo spazio nelle città venete (1348-1509)*, Atti del convegno nazionale di studio, Verona 14-15 dicembre 1995; mi riferisco in particolare a quanto riportato a pag. 84, nella nota n.15, sintesi attenta e fonte di molteplici spunti per nuove indagini. Tra le interessanti suggestioni il richiamo alla fondazione della bastida di Barcellona du Gers, prima del 1316, nel nord del Midi Pirenaico, regolare e ortogonale, con coppie di assi paralleli, che nel nome richiama la specularità precoce di riferimenti culturali e politici tra la Francia e l'Aragona.

³² Sarà adoperata per lo più in Castello. Nel 1332 il sovrano concede agli abitanti del Castello l'unificazione di due case contigue per fare un'unica residenza: tale norma permetterà la trasformazione radicale della

struttura abitativa del quartiere composta da edilizia a schiera. La tendenza a favorire l'accorpamento delle unità edilizie in epoca aragonese è tesa alla riqualificazione del volto della città; si riallineano i fronti stradali, si accorpano ruderi e si favoriscono riprogettazioni di palazzi, come del resto negli stessi anni a Palermo, dove gli stessi fenomeni sono registrati nella norma trecentesca e del primo quattrocento (vedi gli studi di A. CASAMENTO, *Statuti e regolamenti edilizi a Palermo dal medioevo all'ottocento*, in *Storia dell'Urbanistica*, 1, (1995), pp. 137-150.

³³ Un piccola statua acefala, incastonata nel campanile di Sant'Antonio, è rivolta verso il mare in posizione di osservazione; l'impianto religioso, rilanciato con funzioni ospedaliere nel trecento aragonese, era probabilmente già operativo in precedenza.

³⁴ Forse rivedendo la costa ai lati e in parte all'interno della palizzata di difesa del porto pisano. Rimando alle considerazioni espresse in questo convegno da chi ha curato le relazioni sulle città mediterranee citate (Teresa Colletta, Aldo Casamento), rendendo così evidenti le analogie urbanistiche tra le nostre città. Mi limito a notare che la continua registrazione di riempimenti e avanzamenti di costa nei porti mediterranei del periodo dovrebbe essere messa in relazione con fasi e cicli di variazione dei litorali in genere, cosa che non ci compete direttamente ma sulla quale ci proponiamo di coinvolgere i geologi interessati. Sulla nuova Darsena: «*Daraçanal*» «*inter murum Leapolae versum domum fratrum minorum*» (ASC, AAR, B6, f. 132v). La darsena esistente era infatti troppo piccola e avrebbe «ostacolato il popolamento dell'area destinata a essere edificata.», URBAN, Cagliari..., cit., p. 267.

³⁵ Utilizzo la nota 112 edita nel prezioso lavoro di M.B. URBAN, Cagliari..., cit., p.47, rileggendone il significato in considerazione dell'importanza della produzione saliniera per la città, presente anche in altri siti (San Pietro, Sant'Elia – lazzaretto), Santa Maria, Perda Bianca ecc.

³⁶ Non sviluppo in questa sede i significati della città vista dal mare, uno dei temi fondanti della riconoscibilità militare e mercantile di Cagliari; rimando sul tema al mio studio *Cagliari vista dal mare. XVI secolo*, in *Atti del Convegno Nazionale «I punti di vista delle città. Parte seconda: XVI secolo»*, Roma 10 dicembre 2004, (in corso di stampa).



1/ La Marina in un'immagine d'epoca dal cielo con in evidenza il reticolo stradale aragonese e l'area della Darsena.



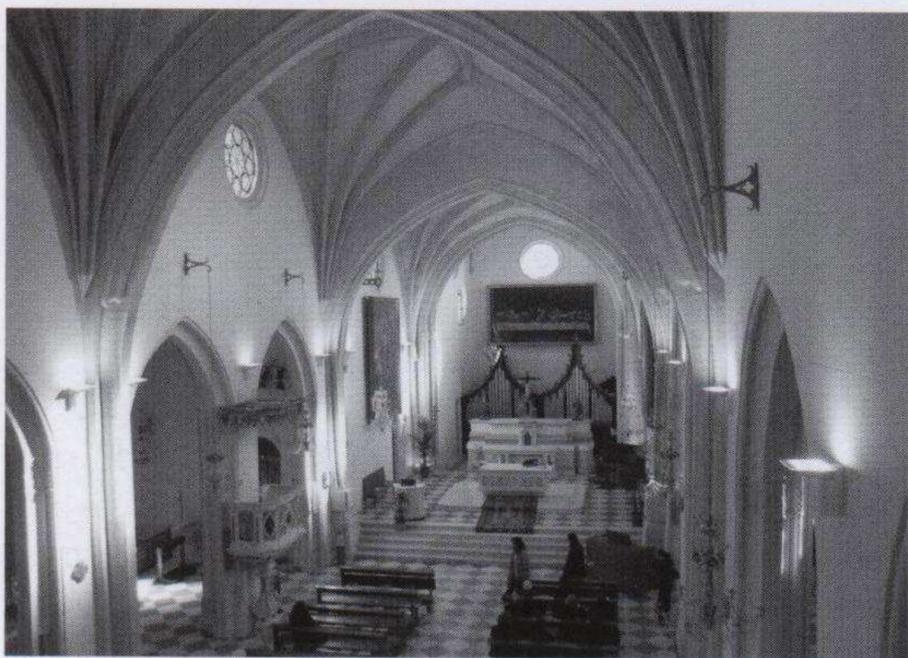
2/ Catastale dell'area della lottizzazione aragonese. Al termine della strada curvilinea è la chiesa di Sant'Eulalia.



3/ Veduta dal campanile di Sant'Eulalia verso est. Il Campanile assume il ruolo di figura monumentale di fondale e di traguardo ottico per le principali vie nuove.



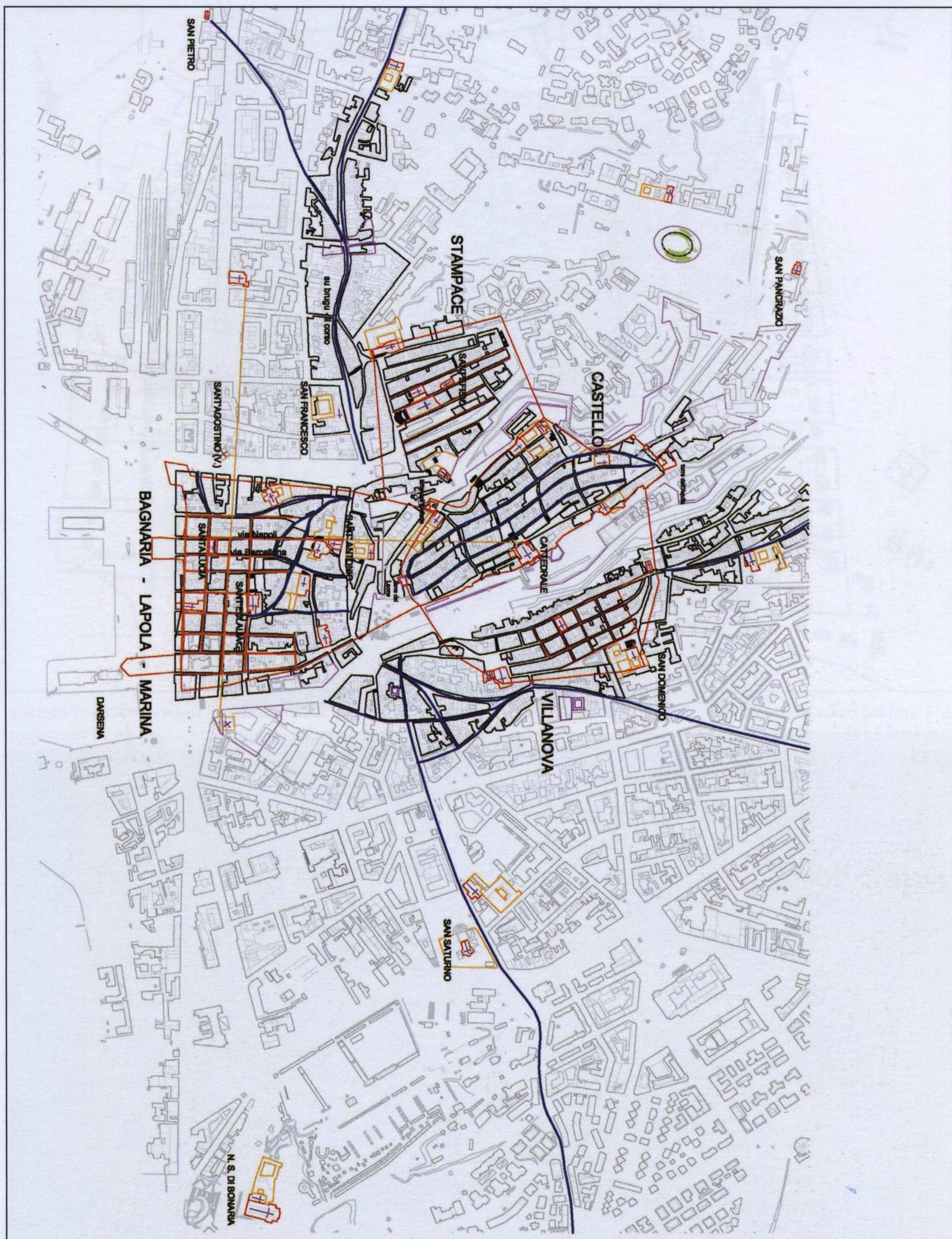
4/ La parte curvilinea della via Barcellona, asse portante della città pisana tracciato verosimilmente in coordinamento con la definizione della struttura urbana del nuovo quartiere del Castello fondato nel 1217.



5/ Le volte gotiche della chiesa di Sant'Eulalia. Al di sotto della navata e dell'abside gli scavi in corso hanno rivelato una parte della città romana, con case e una grande via porticata e lastricata, dall'orientamento completamente differente rispetto alle strade medievali soprastanti.



6/ Il busto della piccola statua murata nel campanile di sant'Antonio, acefala, ma posta in posizione di osservazione verso il porto. Attraverso tale luogo passa l'allineamento geometrico della via Napoli verso la Cattedrale, alla base della nuova fondazione.



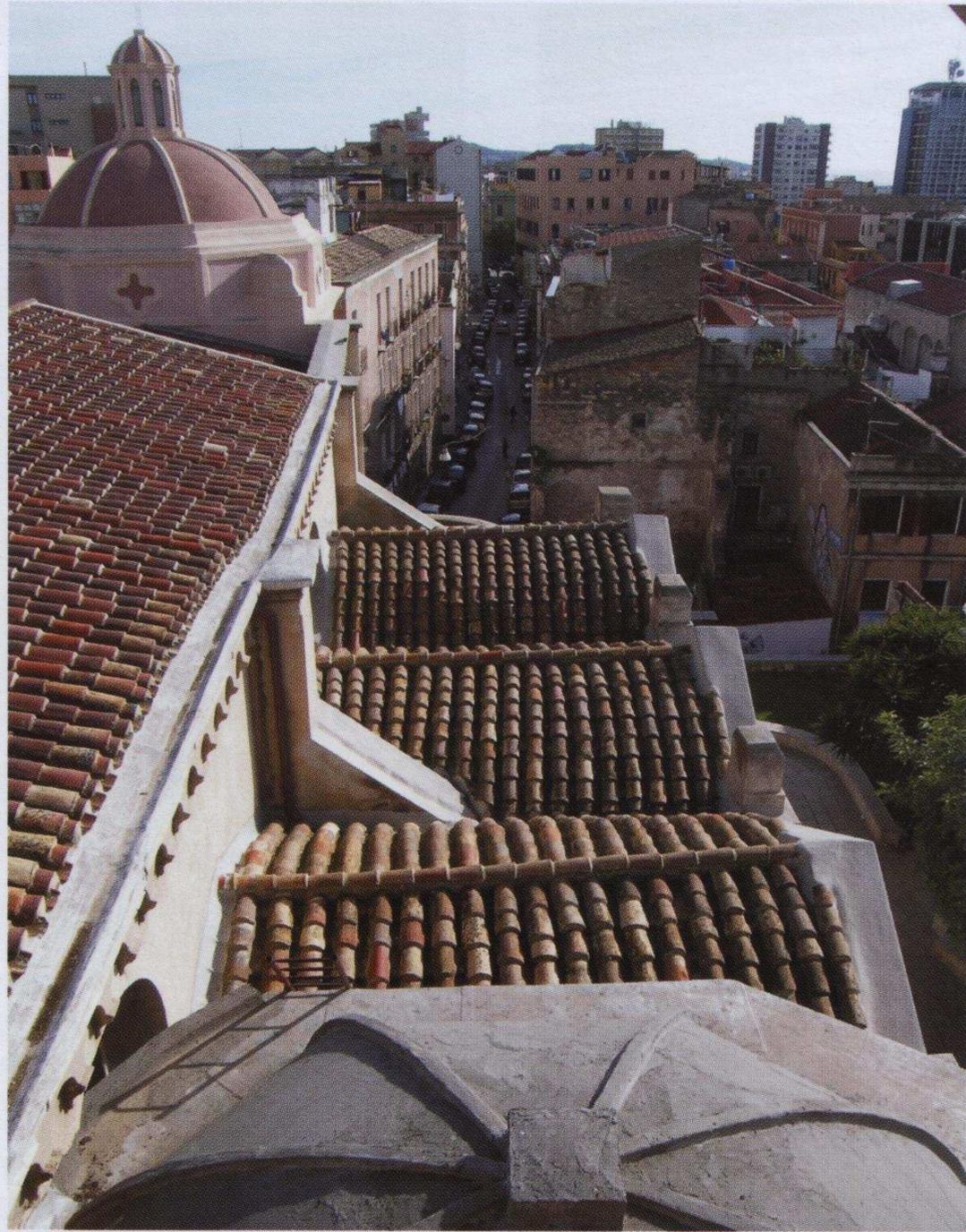
I/ Le strade di Cagliari nel medioevo. In blu: nel Castello, nell'area portuale e nel suburbio le vie curve al tempo della fondazione pisana del primo Duecento; in rosso: i reticoli delle "terre murate" di Villanova e Stampace, tracciati nel terzo quarto del Duecento. In arancione il reticolo della rifondazione aragonese trecentesca della Marina, innestato sulla viabilità più antica e coordinato con luoghi eminenti della topografia urbana: il campanile della Cattedrale e, ortogonalmente, i siti di rilevante preesistenza dove sorgeranno più tardi le sedi dei Minori Osservanti ad est (in diretta adiacenza con la Darsena) e dei Carmelitani ad ovest (presso l'antico *capitolium*).



II/ L'ambito della lottizzazione aragonese e le coppie di strade alla base del tracciamento del nuovo reticolo programmato nel 1327.



Il quartiere del porto di Cagliari visto dal mare, con in evidenza l'allineamento della via Napoli tracciata verso il campanile della Cattedrale sul Castello e l'asse ortogonale per il campanile di Sant'Eulalia..



Vedute dal Campanile della chiesa di Sant'Eulalia verso oriente.



Il limite occidentale del quartiere, interno alla Porta Stampace, dove i percorsi curvilinei inquadrano la torre pisana dell'Elefante (del 1307); in primo piano l'angolo del Bastione del Balice.



Le strade nuove della Marina: via Napoli, percorso rettificato e riutilizzato nel piano aragonese, parallelo alla via Barcellona e perpendicolare alla linea di costa.



Le strade nuove della Marina: via Cavour, utilizza il campanile di Sant'Eulalia come architettura di fondale e regola la parte orientale del quartiere aragonese, pianificato unitariamente al nucleo centrale e probabilmente assegnato nel tempo.