
32
33
31
30
M A R E

IL PROGETTO DI ESPANSIONE DI CAGLIARI ALLA FINE DEL XIX SECOLO E L'IMPIANTO ALBERATO DEL VIALE TRIESTE (GIÀ VIA SAN PIETRO). DAL TRACCIATO RURALE AL BOULEVARD BORGHESE

The Expansion Project of Cagliari at the End of the 19th Century and the Tree-Lined Layout of Viale Trieste (formerly Via San Pietro): From Rural Route to Bourgeois Boulevard

DOI: 10.17401/su.17.so12

Silvia Orione
Università degli Studi di Cagliari – Associazione di Storia della Città
silvia.orione@unica.it

Parole chiave
Urbanistica ottocentesca, espansione extra moenia, pubblico passeggio, alberature monumentali, rettificazione viaria
Nineteenth-Century Urban Planning, Extra-Moenia Expansion, Public Promenade, Monumental Tree-Lined Avenues, Street Rectification

Abstract
Il Viale Trieste di Cagliari, già Stradale di San Pietro, costituisce un episodio emblematico della modernizzazione urbana ottocentesca lungo l'asse occidentale verso Sant'Avendrace. Sorto in un territorio di antica stratificazione, attraversato da percorsi romani e tracciati rurali, il nuovo viale traduce nel paesaggio l'espansione borghese della città oltre le mura. La sua concezione, maturata in relazione all'ingresso urbano della Strada Reale Carlo Felice (1822) e alla definizione della piazza del Carmine, si consolida tra il 1873 e il 1877, quando la rettifica del tracciato e la piantumazione di quattrocento alberi ne determinano il carattere

salubre, monumentale e rappresentativo. Rimosse nel 1912 per la posa del collettore fognario e poi ripristinate, le alberature restituiscono il segno originario di un boulevard moderno, in cui natura e progetto urbano si fondono in un'unica immagine di progresso e decoro civile. Oggi il viale resta un asse urbano vitale spesso dimentico del suo valore storico di alberata monumentale.

Viale Trieste in Cagliari, formerly known as Stradale di San Pietro, stands as an emblematic episode of nineteenth-century urban modernization along the western axis towards Sant'Avendrace. Developed within a historically layered landscape crossed by Roman and rural routes, the new boulevard translated into form the bourgeois city's expansion beyond its walls. Conceived in relation to the urban gateway of the Strada Reale Carlo Felice (1822) and to the definition of Piazza del Carmine, the project took shape between 1873 and 1877, when the rectified alignment and the planting of four hundred trees gave the avenue its healthy, monumental, and representative character. The trees, removed in 1912 for the sewer works and later replanted, restored the image of a modern boulevard where nature and urban design merge in a single vision of progress and civic decorum. Today, the avenue remains a vital urban axis, yet too often neglectful of its historic value as a monumental tree-lined boulevard.

Un viale per la città moderna

Fra la seconda metà dell'Ottocento e i primi decenni del Novecento, Cagliari attraversa una stagione di profonde trasformazioni urbane: la demolizione delle mura, l'apertura di nuove piazze e viali, la costruzione della stazione ferroviaria e il progressivo affermarsi di una borghesia cittadina che proietta la città oltre i limiti fisici della sua struttura fortificata. In questo quadro il progetto di una serie di nuovi Viali alberati, tra cui primeggia il Viale Trieste, già noto come Stradale di San Pietro, configura una delle operazioni più emblematiche della modernità urbana cagliaritana[1]. [Fig. 2, 7]

Fin dalle prime discussioni, il nuovo viale viene concepito come risposta a un'esigenza: da un lato, collegare la piazza del Carmine e il centro storico con il borgo di Sant'Avendrace per il pubblico passeggio, dall'altro, disegnare un ingresso monumentale verso la città, in continuità con la Strada Reale Carlo Felice, aperta nel 1822 come grande infrastruttura di connessione dell'isola[2]. [Fig. 5-6, 8] Così, mentre la demolizione delle mura difensive liberava spazi strategici per nuovi assi viari, prendeva corpo l'idea di un *boulevard* rettilineo, ordinato, alberato, espressione di decoro e controllo dello spazio urbano. [Fig. 3]

---

1. Il concetto di 'fuori dalle mura' come momento di fondazione della città moderna è stato approfondito nella storiografia recente; si veda il contributo Silvia Martelli, *Oltre le mura. Cagliari tra ottocento e novecento*, Cuec, Cagliari 1993.
Sui viali come vettore di espansione vedi Marco Cadinu (a cura di), *Le strade alberate di Cagliari*, LapisLocus, Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2021.
Le principali fonti archivistiche utilizzate per il presente contributo sono conservate presso l'Archivio Storico del Comune di Cagliari (A.S.C.Ca), Sezione III, Categoria X, Classe 1, Fascicolo 6, con atti datati tra il 1841 e il 1921, integrati da delibere civiche, relazioni tecniche e corrispondenze amministrative.
Per il prezioso regesto di dati archivistici, si rimanda a Tatiana K. Kirova, Franco Masala, Maria Antonietta Mongiu, Michele Pintus (a cura di), *Cagliari, Quartieri Storici. Stampace*, Silvana Editoriale, Cagliari 1995.

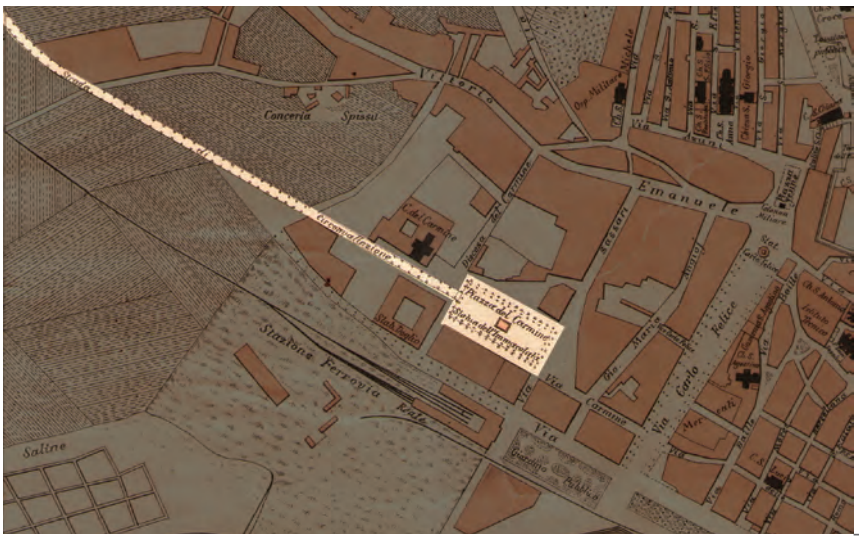
2. Sull'evoluzione dell'area urbana occidentale si veda la delibera del Consiglio degli Edili del 18 dicembre 1841, che già menziona la necessità di «riattamento della strada che dallo stradone di Sant'Avendrace traversa obliquamente nel sito detto di San Pietro sino alla piazza del Carmine».
Sulle vicende progettuali ed il percorso dell'antica Strada Reale Carlo Felice, si veda Stefano Mais, *Giovanni Antonio Carbonazzi e la costruzione della Strada Reale Carlo Felice (1822-1829)*, in «Aristana», I, 1, 2023, pp. 45-59 e Idem, *Ponti, strade e opere pubbliche. Giovanni Antonio Carbonazzi (1792-1873) ingegnere nel Regno di Sardegna*, Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2020.



1_In linea tratteggiata verde, aggiunta dall'autrice, si identifica tra i campi la via San Pietro. Sebbene diversa da quella attuale, si noti che segue la medesima direzione. (Archivio Storico del Comune di Cagliari, 1.A.23).



2_Piano di ampliamento della città di Cagliari redatto dall'ing. Francesco Sanna Manunta nel 1906. Nel disegno di progetto è chiara l'intenzione di sdoppiare l'ingresso della Strada Reale nella forcella alberata viale Trento – viale Trieste. (Archivio Storico del Comune di Cagliari, Progetti, s.c.).



3_Si noti la strada alberata qui denominata Strada di Circonvallazione. (Archivio Storico del Comune di Cagliari, 1.A.15).



4_Scorcio della alberata di via San Pietro a cavallo tra i due secoli (Foto in Sardinia Digital Library).

Il Viale Trieste non fu dunque un semplice intervento infrastrutturale: la sua genesi racconta una più ampia vicenda di emancipazione urbana e di ridefinizione dell'immagine cittadina. La strada, infatti, costituì fin dall'inizio il simbolo di un nuovo rapporto fra città, campagna e sponda lagunare, fra ordine e natura, fra spazio produttivo e spazio del passeggio[3]. [Fig. 4]

3. Si veda Marcello Schirru, *Cagliari nel secondo Ottocento. Viali, parterre, piazze per un modello nuovo di città*, in Maria Grazia Rosaria Mele (a cura di), *Mediterraneo e città. Discipline a confronto*, FrancoAngeli, Milano 2019, pp. 199-215.

Topografia storica e origine del toponimo 'San Pietro'

Prima delle trasformazioni ottocentesche, l'area oggi corrispondente al viale Trieste costituiva un ambito di margine tra la città fortificata e la campagna occidentale. La denominazione di 'via San Pietro' deriva dalla presenza, in questo settore, della chiesa medievale dedicata all'apostolo, documentata nelle fonti tardo-medievali come edificio rurale. L'antico asse viario era parte del sistema della scomparsa capitale giudicale di Sant'Igia, tra il Borgo di Sant'Avendrace e Bagnaria, lungo la sponda della laguna di Santa Gilla[4]. [Fig. 1]
Le evidenze archeologiche mostrano tuttavia che, in età romana e verosimilmente anche durante la fase giudicale, quest'area era inclusa entro il perimetro urbano, occupata da edifici e infrastrutture produttive, come templi, cisterne, impianti idrici e resti di pavimentazioni stradali[5]. Solo dopo la distruzione di Sant'Igia e la fondazione pisana della città, l'area venne progressivamente a trovarsi fuori dal circuito difensivo di Stampace e di Marina, con prevalente funzione agricola e di transito[6].
Questo territorio, attraversato da tracciati di lunga durata, si configurava come fascia agricola intensamente coltivata e irrigua, punteggiata da piccoli insediamenti religiosi e produttivi. La sua fertilità era garantita da una fitta rete di canalizzazioni, pozzi e fossi d'acqua, tra cui la derivazione del sistema idraulico che convogliava le acque verso le saline e le aree di orto[7].
Le ricerche di Marco Cadinu e di altri studiosi hanno messo in luce come, a partire da questa fase, la città di Cagliari si sviluppi secondo una polarità multipla: il Castello come sede del potere amministrativo, Stampace come borgo mercantile e produttivo, e l'area di San Pietro come margine fertile e di comunicazione verso la piana di Santa Gilla[8]. Questa articolazione territoriale sopravvive nelle

---

4. Il titolo «sancti Petri de litoris maris» risulta tra i possedimenti dei monaci benedettini dell'abbazia di San Vittore di Marsiglia dal 1089. Vedi Mauro Dadea, *San Pietro dei Pescatori*, in Idem, Simone Mereu, Maria Antonietta Serra, *Chiese e arte sacra in Sardegna. Arcidiocesi di Cagliari*, Zonza, Cagliari 2000, pp. 197-198.

5. Per una ricostruzione delle evidenze archeologiche nell'area dell'attuale piazza del Carmine si veda Alessandra Pasolini, Grete Stefani, *Microstoria di un sito urbano: la chiesa di S. Nicola nella piazza del Carmine a Cagliari*, in «Studi Sardi», XLVIII, Cagliari 1995, pp. 13-24.

6. Sulla riorganizzazione urbana pisana e la marginalizzazione delle aree extra moenia si veda Marco Cadinu, *Il territorio di Santa Igia e il progetto di fondazione del Castello di Cagliari*, in «RiMe», n. 15/2, 2015, pp. 96-147.

7. Marco Cadinu, *Architetture dell'Acqua in Sardegna*, Steinhauser Velag, Wuppertal 2015, pp. 203-210.

8. Idem, *Urbanistica giudicale. Spazi pubblici e architetture (XI-XIV secolo)*, Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2019, pp. 133-141.

fasi moderne, come attestano le carte IGM di inizio Ottocento, dove il tracciato di via San Pietro è già leggibile fra campi e orti, pur non ancora rettificato, esito di una struttura territoriale antica e medievale sedimentata, in cui memoria e progetto convivono. [Fig. 1]

Le origini del progetto: dal 'riattamento' alla rettificazione (1841–1870)

Le prime attestazioni relative all'impellente necessità di sistemazione della strada di San Pietro risalgono agli anni Quaranta dell'Ottocento. Nella seduta del Consiglio degli Edili del 18 dicembre 1841 si discute il «riattamento della strada che dallo stradone di Sant'Avendrace traversa obliquamente nel sito detto di San Pietro sino alla piazza del Carmine»[9]. Il documento descrive con precisione le condizioni precarie del tracciato, «una vasta pozzanghera» di acque stagnanti e terreni melmosi, e la necessità di rialzare il suolo con ingenti lavori di sterro e riporto. L'intervento, stimato in novemila lire sarde, veniva considerato di difficile esecuzione a causa della mancanza di strumenti adeguati e per la natura stessa dei terreni, soggetti a frequenti allagamenti[10].

L'atto del 1841 rivela un dato di straordinario interesse, finora non documentato nella letteratura storica: la proposta di riutilizzare i materiali provenienti dalla demolizione dell'orecchione di Porta Stampace per il rialzamento e la sistemazione della strada di San Pietro. Tale decisione, di natura tecnica, conferma il prezioso dato di cambio di quote della strada necessario ad evitare gli impaludamenti che avrebbero reso la funzione di pubblico passeggio impraticabile. Il documento precisa che l'impiego delle «macerie delle fortificazioni abbattute» avrebbe consentito «vistosissimi risparmi». Si tratta di un'informazione di rilievo, che testimonia una forma di pianificazione coordinata fra demolizione, riuso dei materiali e costruzione di nuovi spazi pubblici. In tal modo, la trasformazione della via San Pietro si colloca all'interno di una strategia unitaria di modernizzazione urbana, nella quale la razionalità tecnica si intreccia a una chiara volontà di rappresentazione e di decoro civico, oltre che al valore emblematico per cui il nuovo *boulevard* di espansione verso ovest della città storica nasce letteralmente dalle rovine delle sue mura, trasformando i resti dell'antica città fortificata nella materia fondativa del nuovo asse della città moderna.

Nel 1842 il progetto di livellamento della strada di San Pietro definisce un primo disegno geometrico dell'asse viario, prevedendo il trasporto e la stesura di strati

9. A.S.C.Ca, Sez. antica, Consiglio degli Edili, vol. 296, c. 49, 18 dicembre 1841.

10. Ibidem.

di terra di venti centimetri ciascuno per rialzare e regolarizzare la pendenza. Anche in questo caso le terre di riporto provenivano delle demolizioni delle mura, secondo una logica di economia materiale che univa ingegneria e visione urbana[11]. Si deve notare che la mancata considerazione delle imponenti trasformazioni in termini di scavi e riporti necessari alla realizzazione della perfetta 'livelletta' attuale del viale e delle strade al suo intorno, hanno limitato di molto il riconoscimento degli strati archeologici di un'area chiave per la storia della città, in particolare di quelli medievali.
A distanza di poco più di un decennio, nel 1855, l'Intendente generale Magenta denuncia le pessime condizioni del percorso,

> «Nella Strada che dal Carmine porta alla Chiesa di S. Pietro molto frequentata massime dagli abitanti di Santa Avendrace e che serve pure di passeggiata a molti di quelli di Cagliari esiste un fosso ove colano o meglio ristagnano le acque puzzolenti che derivano dalle concie, tramandano un insopportabile fettore che può essere causa di grave danno alla pubblica igiene»[12].

La strada, tuttavia, non era solo via di transito ma veniva già utilizzata come corridoio di passeggio cittadino, frequentato dagli abitanti di Sant'Avendrace e del centro. Questo doppio uso, funzionale e sociale, avrebbe costituito la base concettuale per la successiva trasformazione in viale urbano.
A partire dagli anni Sessanta, l'amministrazione municipale riconosce l'importanza strategica di quell'asse, deliberando nel 1865 la sua dichiarazione di pubblica utilità. Il tracciato che partiva dalla Darsena attraversava la piazza del Carmine e raggiungeva la Croce del sobborgo di Sant'Avendrace veniva così definito come infrastruttura fondamentale della nuova città[13]. Il viale si preparava a divenire il limite e insieme la soglia di un'espansione destinata a cambiare il volto di Cagliari. [Fig. 8]

La costruzione della strada e le espropriazioni (1865–1875)

Con la delibera del Consiglio Civico del 1865, la via di San Pietro assume formalmente il ruolo di infrastruttura di pubblica utilità. Tale decisione segna l'av-

11. Ibidem, c. 141-142.

12. A.S.C.Ca, Sezione III, Memorie di Governo, vol. 171, c. 232, 15 febbraio 1855.

13. Ibidem, Deliberazioni del Consiglio Civico, vol. 49, sedute n. 41 e n. 46, 2 maggio–18 luglio 1865.



5_Gli alberi presenti in questa foto, successiva al 1905, saranno rimossi nel 1912 per la posa della rete fognaria e successivamente ripristinati nel 1925 (Foto in Sardinia Digital Library).

vio di una fase operativa che, nei successivi dieci anni, trasformerà in modo sostanziale la fascia urbana occidentale. Nel 1873 la Giunta Municipale dispone la spesa per l'esproprio delle case e dei terreni necessari all'apertura della nuova arteria, mentre nel 1874 vengono liquidati i pagamenti per la costruzione del tratto compreso tra la chiesa di San Pietro e la Croce del sobborgo di Sant'Avendrace[14]. L'anno successivo si richiede un sussidio provinciale per sostenere le spese di completamento in quella fase gravanti su un bilancio municipale ancora limitato.

La costruzione della nuova strada si inserisce in un più ampio quadro di riforma urbana che interessa l'intero settore sud-occidentale della città: la piazza del Carmine, la stazione ferroviaria e il collegamento con il porto, nuovo 'fronte di modernità' e sistema coerente di spazi pubblici collegati da assi alberati e regolari. La rettifica del tracciato di via San Pietro, da percorso tortuoso a viale rettilineo, non rappresenta solo un miglioramento funzionale, ma anche un'operazione simbolica. [Fig. 7]

La scelta di un asse di grande respiro, connesso visivamente alla piazza del Carmine e proiettato verso Sant'Avendrace, conferisce alla strada il carattere di 'viale d'ingresso', luogo di rappresentanza e di passeggio. [Fig. 5-6, 8] Nella cultura urbana ottocentesca, la via alberata è espressione di igiene e decoro, ma anche di controllo e disciplina dello spazio: una sintesi tra natura ordinata e geometria urbana. Il viale di Cagliari, in tal senso, si pone in dialogo con modelli europei di

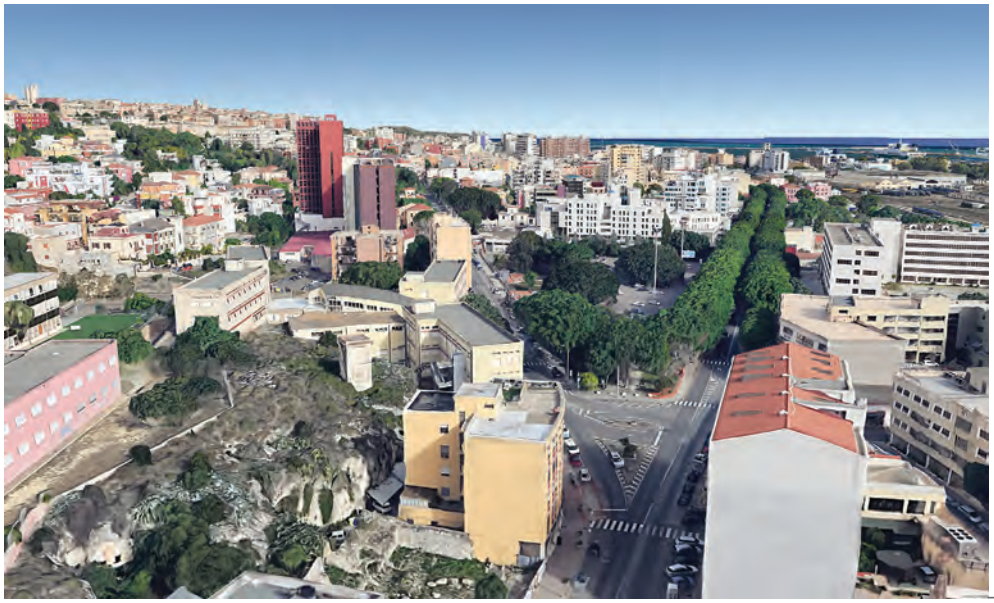
14. Ibidem, Deliberazioni della Giunta Municipale, vol. 116, seduta n. 3, 21 ottobre 1873; vol. 117, sedute n. 75 e n. 92, 24 agosto e 25 settembre 1874.



6_Scorcio della alberata di via San Pietro ripresa da piazza del Carmine e riprodotta in una cartolina.

7_Il viale Trieste oggi in una vista zenitale. Si noti la dimensione di parallelismo sinergico tra il viale Trieste, pedonale e carrabile, e la ferrovia. (Cattura su Google Earth eseguita dall'autrice in data 17-05-2025).





8_Sullo sfondo, a sinistra dell'immagine, la città storica e, a destra dell'immagine, il mare. Vista aerea dell'ingresso in città da viale Sant'Avendrace e lo sdoppiamento nella forcella viale Trento (sx) e viale Trieste (dx). (Cattura su Google Earth eseguita dall'autrice in data 17-05-2025).

boulevard, ma li traduce in chiave locale, in relazione alla morfologia e alla memoria del sito[15].

L'impianto alberato e la nascita del paesaggio urbano (1876–1878)

Il carattere distintivo del nuovo viale fu fin dall'inizio la sua alberatura. Tra il 1876 e il 1877, il giardiniere civico Felice Galbiati supervisionò il progetto di piantumazione di circa quattrocento alberi lungo lo «Stradale di San Pietro, nel tratto compreso fra la piazza del Carmine e il borgo di Sant'Avendrace», assicurando «l'innaffiatura settimanale delle piante» e curandone la crescita con scrupolo tecnico e sensibilità paesaggistica[16]. Tra queste, sono documentati olmi europei, alberi robusti e longevi, ma anche altre specie a medio fusto, in grado di garantire ombra senza compromettere la visibilità né la regimazione idrica.

15. Sul modello culturale e simbolico del boulevard ottocentesco come dispositivo urbano, si veda la riflessione sull'integrazione tra natura e ordine borghese nelle trasformazioni europee di fine secolo in Allan B. Jacobs, Elizabeth Macdonald, Yodan Rofe (a cura di), *The boulevard book: history, evolution, design of multiway boulevards*, The MIT Press, Cambridge, Mass 2002.

16. A.S.C.Ca, Sezione III, Categoria X, Classe 1, Fascicolo 6, Giardini e Alberature (1872–1883). Relazione di F. Galbiati del 20 settembre 1877: «No totale delle piante 400… acqua dovuta ogni settimana ad ogni pianta sono litri No 50». Nel 1897 ne vengono registrate 410, si vedano i documenti studiati in questo volume da Stefano Mais.

La relazione del 3 aprile 1878 conferma la complessità tecnica dell'intervento: Galbiati segnala la necessità di un nuovo apparecchio d'irrigazione presso la fontanella della piazza del Carmine e la realizzazione di un punto di approvvigionamento d'acqua «rimpetto la Colonna della Croce», per ridurre le perdite dovute alla distanza e garantire la sopravvivenza delle piante[17]. La mancanza di adeguate infrastrutture idriche provocò infatti la perdita di numerosi esemplari, che vennero poi ripiantati successivamente.
L'alberatura del viale, più che un elemento ornamentale, rappresentava una componente strutturale del progetto urbano. Essa univa funzione igienica e valenza simbolica, traducendo in immagine visibile l'idea di una città razionale, ordinata e attenta alle esigenze dei suoi cittadini. Gli alberi, disposti in filari simmetrici, segnavano la misura dello spazio e conferivano ritmo e profondità al nuovo asse viario. Come in molte capitali europee, la natura regolata diventava metafora della modernità: un paesaggio costruito che rifletteva il controllo e l'armonia dell'ordine borghese.

Trasformazioni e manutenzioni (1890–1925)

Negli ultimi decenni dell'Ottocento, il viale Trieste entra in una nuova fase di trasformazioni. Le esigenze di manutenzione e di modernizzazione si intrecciano con la crescita urbana e con l'espansione dei traffici verso il porto. Nel 1890 l'ingegnere civico Giuseppe Costa propone di utilizzare l'acqua di mare per l'innaffiamento delle vie della parte bassa della città, «affinché la grande quantità di polvere che si solleva ad ogni leggero soffio di vento… venga trattenuta da un leggero strato di salino che mantiene per molte ore l'umido»[18]. L'uso dell'acqua marina testimonia la ricerca di soluzioni tecniche volte tutelare la percezione del viale come spazio di rappresentanza, da mantenere decoroso e fruibile.
Nei primi anni del Novecento si susseguono atti di permuta ed espropriazione per la regolarizzazione dei fronti edificati lungo la via San Pietro. I documenti del 1902–1904 menzionano i casi dei facoltosi proprietari Ballero, Maramaldo, Costa e Picchi, i cui immobili vengono allineati al nuovo tracciato urbano[19]. Tali

17. Relazione di F. Galbiati del 3 aprile 1878, in cui si propone l'installazione di un «apparecchio… onde facilitarne la distanza del trasporto d'acqua dovuta a quelle piante». Ibidem.

18. Innaffiamento coll'acqua del mare della parte bassa della città, relazione dell'ingegnere G. Costa in Ibidem, 28 gennaio 1890.

19. Ibidem, Deliberazioni del Consiglio Comunale e della Giunta Municipale, 1902–1904: atti relativi alle permute e agli allineamenti lungo il viale S. Pietro.

operazioni rivelano la progressiva trasformazione del viale da limite periferico a fascia residenziale borghese, dove le abitazioni e i piccoli stabilimenti artigianali si dispongono in continuità con l'asse stradale. [Fig. 4]
Nel 1912, la Giunta Municipale delibera l'abbattimento delle alberature esistenti «in seguito alla costruzione del collettore» fognario, con la cessione del legname alla ditta Barbera[20]. L'intervento, temporaneo ma radicale, mette in luce la tensione tra infrastruttura e paesaggio urbano: l'albero, simbolo di decoro e salubrità, viene sacrificato alle nuove esigenze igieniche della città. Negli anni immediatamente successivi si avvia la ripiantumazione, ma con specie talvolta diverse, segno di un mutato approccio alla cura del verde pubblico. Quale evidente indicatore si notano le minori larghezze dei marciapiedi a vantaggio della dimensione della carreggiata[21]. [Fig. 5-6]
Nel 1921, la Giunta Municipale approva la sistemazione del viale Trieste «a macadam a catrame colato», uniformando la pavimentazione da piazza XXVII Marzo fino alla Croce di Sant'Avendrace[22]. La strada, divenuta ormai arteria principale, conserva tuttavia il disegno originario: un rettilineo ampio, alberato e scenografico che, pur adattato alle nuove esigenze del traffico, continua a testimoniare la logica compositiva del *boulevard* ottocentesco. Gli alberi rimossi nel 1912 per la posa della rete fognaria, furono successivamente ripristinati nel 1925[23]. [Fig. 6]

Persistenze e fragilità: il viale oggi

Nel corso del Novecento e fino ai nostri giorni, il viale Trieste ha mantenuto intatto il suo ruolo di asse di attraversamento e di rappresentanza, conservando gran parte del tracciato e della struttura concepiti tra Otto e Novecento. La sua forma rettilinea e ampia, l'allineamento degli edifici e la presenza, pur discontinua, delle alberature ripiantumate a inizio '900 continuano a definire l'immagine urbana del margine occidentale di Cagliari. [Fig. 7-8] Tuttavia, il valore storico e paesaggistico di questo viale alberato non ha ad oggi ricevuto la tutela che merita[24].
I progetti di riqualificazione degli ultimi decenni hanno spesso privilegiato

20. A.S.C.Ca, Deliberazioni della Giunta Municipale, vol. 112, 1 giugno 1912.
21. Stima dalle foto d'epoca, v. *Architetture vegetali*, cit, p. 117.
22. A.S.C.Ca, Deliberazioni della Giunta Municipale, vol. 112, 1 marzo 1921.
23. Oggi, dei 400 alberi previsti, sembrerebbero essere sopravvissuti 233 *ficus microcarpa*.
24. L'attuale condizione del viale Trieste è oggetto di un ampio dibattito cittadino. La discussione riguarda non solo le condizioni in cui versa oggi la 'passeggiata' che dovrebbe collegare Sant'Avendrace al centro, la sostituzione delle alberature e i nuovi progetti di risistemazione, ma anche il riconoscimento del viale come bene monumentale urbano.

aspetti funzionali o estetici contingenti, trascurando la natura complessa del viale come manufatto storico. Interventi di sostituzione delle alberature con specie incongrue, piantumazioni sottodimensionate o dislocate in punti errati, l'apertura di piazzole e la perdita di continuità dei filari hanno alterato la percezione originaria del boulevard. La logica compositiva ottocentesca – fondata su simmetria, ritmo e proporzione – è oggi frammentata, mentre la memoria del progetto urbano che l'aveva generata si affievolisce. [Fig. 9-10]
Eppure, nonostante tali fragilità, il viale Trieste conserva un'identità urbana riconoscibile e potente: un segno che continua a ordinare lo spazio e a raccontare, nella sua persistenza fisica, la storia della modernità cagliaritana. Riconoscere il suo valore di alberata storica non significa soltanto tutelare un insieme di piante, ma restituire senso e dignità a un'opera che ha saputo unire natura e architettura nella costruzione della città.

Il viale come infrastruttura simbolica

Il viale Trieste, già via San Pietro, rappresenta una delle più compiute traduzioni della modernità urbana cagliaritana. La sua vicenda – dal progetto di «riattamento» ottocentesco alla costruzione della grande alberata borghese, fino alle ripiantumazioni e ai mutamenti novecenteschi – restituisce l'immagine di una città che, aprendosi oltre le mura, cerca un nuovo equilibrio tra natura, tecnica e rappresentazione. Il viale si configura come un dispositivo complesso: infrastruttura di collegamento, ma anche paesaggio urbano, segno di identità collettiva e di civiltà.
Nel suo disegno rettilineo, nella regolarità dei filari e nella continuità spaziale che unisce piazza del Carmine e Sant'Avendrace, si legge la volontà di costruire un ordine visibile, una misura morale oltre che geometrica dello spazio urbano. Come in altri viali ottocenteschi, l'albero diviene figura della modernità: elemento naturale disciplinato, simbolo di igiene, di controllo, di progresso. La natura, incanalata entro la forma del progetto, si fa linguaggio urbano e rappresentazione di un'idea di città civile. [Fig. 2-3]
Oggi, nonostante le trasformazioni e le disattenzioni che ne hanno compromesso la coerenza originaria alla base del progetto ottocentesco, il viale Trieste conserva un valore profondamente simbolico. La sua permanenza testimonia la capacità dei progettisti e dell'amministrazione di Cagliari di riconoscersi in un segno unitario, capace di conciliare memoria e trasformazione. [Fig. 9-10] Guardando le sue alberature superstiti, interrotte, malconce, ma ancora vitali, si scorge la parabola di molte strade della Cagliari moderna nel passaggio, mai concluso, dai tracciati rurali ai boulevard borghesi.

9_Scorcio della alberata di viale Trieste ripresa da piazza del Carmine. (Foto di Dietrich Steinmetz, 2021).



10_2025, scorcio della alberata di viale Trieste ripresa da piazza del Carmine dopo i lavori di riqualificazione. (Foto da URL: https://www.comune.cagliari.it, 01-11-2025).

