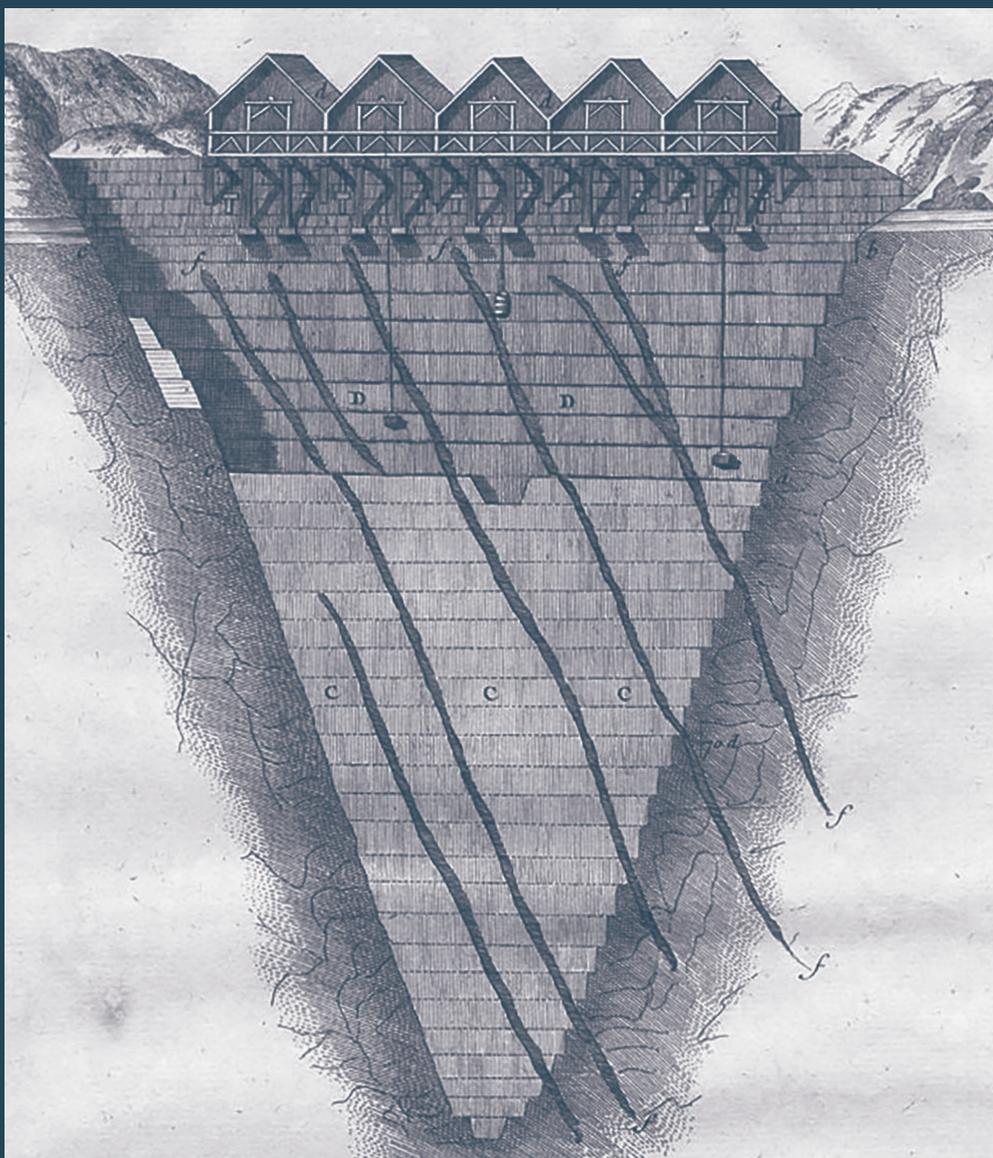


PAESAGGI MINERARI

Temporaneità e lunga durata



IX LABORATORIO INTERNAZIONALE DI ARCHITETTURA E PAESAGGIO
IX INTERNATIONAL WORKSHOP OF LANDSCAPE AND ARCHITECTURE
Iglesias Monteponi, 15 / 20 settembre 2025

IX LABORATORIO INTERNAZIONALE DI ARCHITETTURA E PAESAGGIO
IX INTERNATIONAL WORKSHOP OF LANDSCAPE AND ARCHITECTURE
Iglesias Monteponi, 15 / 20 settembre 2025

PAESAGGI MINERARI
Temporaneità e lunga durata

Giunto alla nona edizione, il laboratorio internazionale di architettura e paesaggio rappresenta un momento di studi, ricerche e progetti sui territori minerari e industriali abbandonati. Questa edizione si sofferma in particolare sullo spessore del tempo, sulla lunga durata, sul temporaneo, tutti temi che questi paesaggi contengono come matrice della loro storia.



TEMPORANEITÀ E LUNGA DURATA

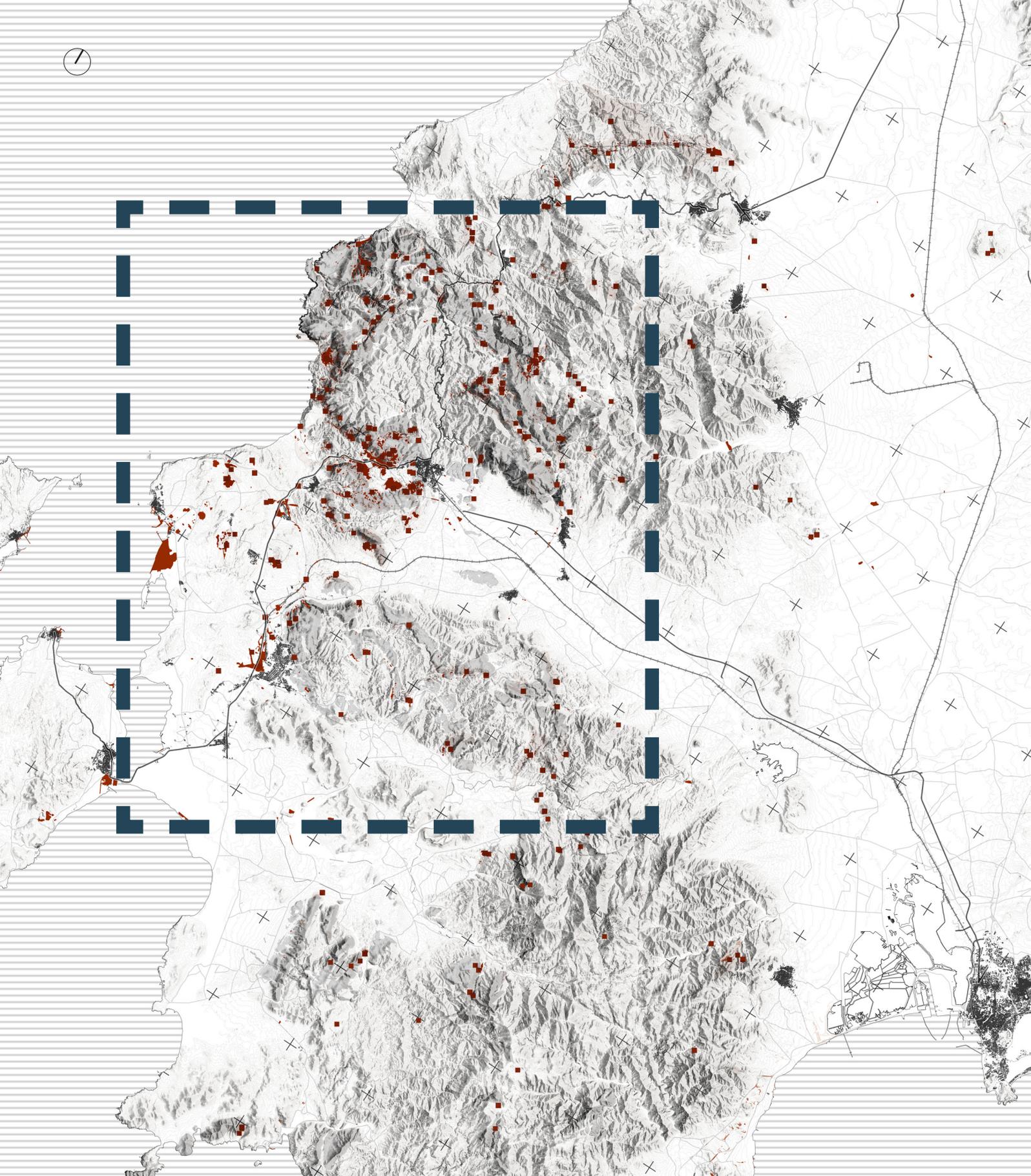
architettura e paesaggio nell'epoca della crisi dei sistemi intelligibili

Il mondo delle miniere si offre come un potente dispositivo della forma e dell'analogia capace di provocare un senso della storia e della memoria dell'antico e l'immagine di una grande macchina architettonica i cui ingranaggi, bloccati, generano una sorta di sospensione della sua figura e il momentaneo offuscamento. Gli aspetti funzionali non bastano, infatti, a descrivere e rappresentare questo paesaggio: siamo di fronte a straordinarie costruzioni geografiche artificiali, architetture di terra e "nella terra" di difficile decifrazione, avendo perduto il dato originario che ne aveva determinato la loro condizione formale. Una condizione che ci consente alcune riflessioni generali che, direttamente o indirettamente, coinvolgono l'architettura.

L'immagine di un'architettura della terra e il riconoscimento di una forma potenziale - o della sua figurazione - nei paesaggi minerari si rendono evidenti, soprattutto nella dimensione temporale, cioè nella condizione di una transizione formale e di significato. Nel libro *Il tempo, grande scultore* la Yourcenar ci offre un'immagine eloquente, poetica nel senso del fare, che sembra descrivere questa situazione sospesa: «questi materiali duri modellati a imitazione delle forme della vita organica hanno subito, a loro modo, l'equivalente della fatica, dell'invecchiamento, della sventura. Sono mutati come il tempo ci muta. Talune di queste modificazioni sono sublimi. Alla bellezza come l'ha voluta un cervello umano, un'epoca, una particolare forma di società, aggiungono una bellezza involontaria, associata ai casi della Storia, dovuta agli effetti delle cause naturali e del tempo [...] Il suo disegno si afferma sin in fondo nella rovina delle cose»¹.

Il tempo è determinante per la prefigurazione futura di questi luoghi.

Vittorio Gregotti ha colto l'importanza di precisare nella nozione di paesaggio il riferimento al tempo: «noi sappiamo molto bene che il paesaggio, non solo quello antropogeografico, in quanto ambiente significativo, è sempre storicamente costruito



in quanto decisione di destinazione o di residuo, a meno del puro deserto: noi siamo in grado di riconoscere e di distinguere il paesaggio toscano da quello svevo anche se sono simili dal punto di vista della geografia fisica. Se non altro è sempre storicamente costruita la nostra percezione di esso e come tale la geografia viene continuamente rifondata dalla nostra esperienza culturale di utenti, che è da un lato conquista di nuovi punti e di nuove dinamiche di osservazione, di nuovi sistemi di comunicazione, di nuove strategie del desiderio del gruppo e del soggetto, di diversi significati di cui si carica la figura attraverso le trasformazioni delle concezioni della scienza, intorno alla natura, alla materia, allo spazio e attraverso l'invenzione artistica di ottiche figurative nuove e diverse»².

Aristotele si riferiva al tempo come alla misura del cambiamento, osservando che le cose mutano continuamente, mentre Newton teorizzava un tempo assoluto, che scorre indipendente dagli eventi e dai cambiamenti. Sono comunque entrambi due modi di decifrare il tempo come una progressione univoca.

Einstein introduce una visione sistemica del tempo che possiamo leggere come analogia del progetto di paesaggio: «la singola quantità “tempo” si frantuma in una ragnatela di tempi. Non descriviamo come il mondo evolve nel tempo: descriviamo le cose evolvere in tempi locali e i tempi locali evolvere uno rispetto all'altro. Il mondo non è come un plotone che a danza al ritmo di un comandante. È una rete di eventi che si influenzano l'un l'altro. Così dipinge il tempo la teoria della relatività generale di Einstein. Le sue equazioni non hanno un tempo, ne hanno innumerevoli»³.

Il tempo di questi paesaggi è un sistema di relazioni reciproche che si ricombinano continuamente perché soggette a variazioni, anche imprevedibili, provocate da fattori non facilmente controllabili, o come complesso sistema di possibilità che “aspirano” ad una stabilità mai comunque definitiva. Il tempo, in questo senso, non è una freccia direzionata ma un sistema di relazioni che operano sul cambiamento che non è semplicemente decadimento, anche quando appare in forma di rovina. Scrive a tal proposito Francesco Venezia: «Ungaretti ci dice una cosa: la rovina conquista all'architettura un valore universale. L'architettura ha sempre una doppia componente: una attuale, contingente, immersa nella contemporaneità; l'altra universale, eterna. Questa è la condizione perché l'architettura sia degna di portare questo nome. Un architetto del Novecento, maestro di Le Corbusier, soleva così ammonire i suoi allievi: “ricordatevi sempre di progettare belle rovine” [...] Il senso dell'ammoni-



mento è: ricordati sempre che dietro il tuo progetto, che deve obbedire in ogni caso a quelle che sono le istanze, le necessità, le convenienze del momento, deve comunque esistere un qualcosa che renda quel progetto - realizzato - eterno, cioè destinato a divenire un giorno rovina e parlare alle generazioni future, essere in qualche misura universale»⁴.

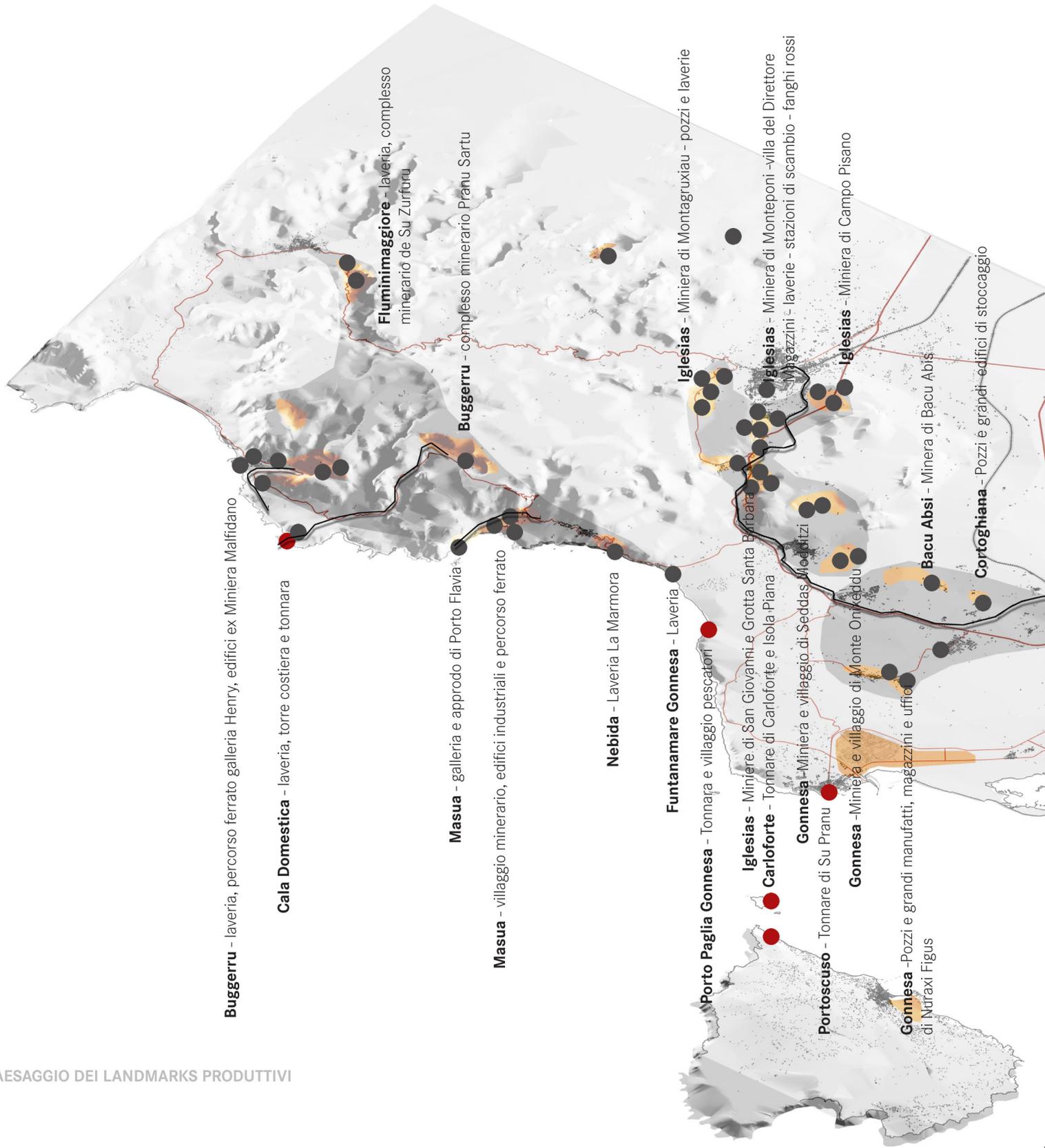
La misura del cambiamento, quindi, non è solo un dato oggettivo ma introduce un giudizio qualitativo che può essere interpretato con la cultura e la capacità di leggere nelle cose non solo l'aspetto superficiale ed esteriore ma anche la sostanza profonda che è "struttura" della cosa stessa. Non possiamo non rilevare, infatti, il fascino di questi luoghi dismessi, trasformati dal tempo in rovine eloquenti, in manufatti che hanno perso la loro originaria funzione ma hanno acquisito un valore estetico che prima, forse, avevano solo in parte, essendo luoghi sorti per esclusivi scopi produttivi. La loro trasformazione non è provocata da un tempo lineare e costante ma da fatti ed eventi che si sono sovrapposti o intrecciati in differenti narrazioni, ognuna delle quali si svolge sulla base di una selezione del materiale esistente. Il prodotto di questo processo è un paesaggio che non è possibile rappresentare in una visione omogenea e riduttiva della complessa stratificazione di tempi, luoghi, architetture, usi.

1 M. Yourcenar, *Il tempo, grande scultore*, Einaudi, Torino, 1985, pp. 51-52.

2 V. Gregotti, *La forma del territorio*, in *Edilizia Moderna*, n. 87-88, 1965, p. 9.

3 C. Rovelli, *L'ordine del tempo*, Adelphi, Milano, 2017, p. 25.

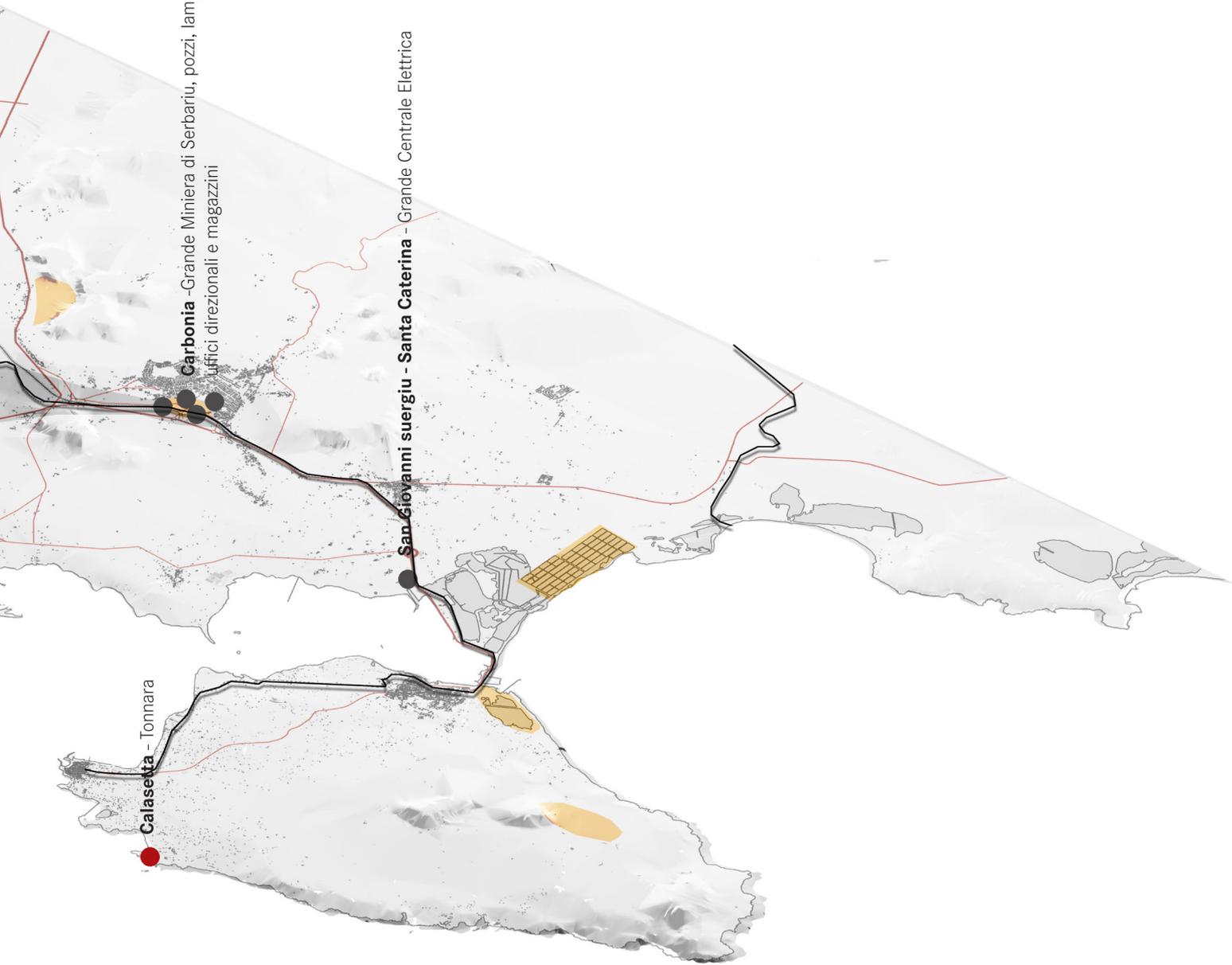
4 F. Venezia, *Che cos'è l'architettura. Lezioni, conferenze, un intervento*, Electa, Milano, 2011, p. 15.



PAESAGGI MINERARI

Terre, bacini, villaggi, archeologie.

Scenari di architettura e paesaggio tra temporaneità e lunga durata





Porto Vesme (Foto di G. Meloni, 2016)

I LUOGHI DEL PROGETTO

Monteponi, Porto Flavia, Masua,
Nebida, Villaggio Asproni,
Cortoghiana, Porto Vesme, Buggerru

L'eredità di straordinari manufatti architettonici, di territori devastati e inquinati, di una comunità che ha affrontato il difficile passaggio da un'economia dell'industria ad una nuova e non del tutto definita economia sistemica, costringe a riprendere un progetto complessivo di questo paesaggio che deve basarsi sulle risorse del territorio declinate come nuovi valori sui quali costruire il futuro.

Per progettare questi paesaggi bisogna, così, "disporsi" culturalmente verso luoghi che solo recentemente hanno assunto una qualificazione estetica ma che, ancora, portano i segni, anche negativi, della loro funzione originaria. Non si tratta solo di trovare soluzioni per il recupero degli edifici ma di ricostruire/reinventare un'estetica di questi luoghi e una nuova prospettiva funzionale che abbia la capacità di rappresentare le storie passate e la bellezza di questi artefatti di natura, tecniche e cultura. Un progetto di paesaggio per il quale la sola "tecnica", necessaria per "mettere in sicurezza" il territorio, non è in grado di dare risposte durature e strategiche.

La politica, la cultura, le tecniche, quindi, sono gli elementi che sostanziano questo progetto e nuovi scenari di sviluppo sono possibili solo se si individua un programma che, in questi luoghi, non può che essere di lunga durata e capace di processi adattivi. Serve, quindi, un nuovo paradigma culturale, un'alleanza tra culture progettuali, tecniche ambientali e politiche territoriali, e la sperimentazione e continua ricerca di modelli progettuali come chiave esplorativa, per capire meglio e conoscere. Il progetto non è solo uno strumento che risolve i problemi ma un dispositivo che ci aiuta a trovare differenti opportunità che, in uno scenario mai del tutto definitivo, possono avverarsi. È necessario porsi le domande giuste, capire cosa serve, consapevoli che questi paesaggi possono essere anche lo specchio dei nostri limiti.

MONTEPONI

Acropoli mineraria

L'archeologia della terra è un concetto che consente di leggere un luogo in cui "immaginare" un disegno da compiere, un processo che possiamo definire fondamentale per l'apprendimento dei segreti celati nei ruderi, nei monumenti del passato; un meccanismo che rende il passato un deposito attivo di soluzioni, idee, esempi da attualizzare e interpretare, seguendone le indicazioni che alle volte anche singoli frammenti possono offrire. È un processo che potremmo definire "dispositivo", macchina dell'analogia che traduce le memorie materiali di un luogo in forme attualizzate.

Il sito minerario di Monteponi rappresenta la sostanza di questa condizione: un sistema edilizio e paesaggistico in cui la modificazione - delle infrastrutture, delle tecniche, dei luoghi - è stata continua e, in alcuni casi, radicale. È un "costruire sul costruito" che si configura come stratificazione che, nel suolo e nel sottosuolo, ha generato un complesso "palinsesto" in attesa di una nuova riscrittura.

A Monteponi possiamo "leggere" figure universali: l'acropoli, la città antica, le grandi topografie delle difese militari, la fabbrica e i processi di produzione, la natura costruita. Realtà e memoria, passato e futuro, lo "specchio segreto di ciò che è passato per le anime" come lo ha definito Borges, attende qualcuno che sia in grado di ricollocare nella "storia universale" i frammenti perduti. Chi sarà in grado di guardare oltre le apparenze scoprirà un "mondo" di forme, storie, significati che acquisiscono un senso universale e potrà trovare l'immagine, traslata o allegorica, di una memoria collettiva. È quello che Robert Smithson, nel 1967, vedeva nelle "rovine industriali" di Passaic: «quel panorama nullo sembrava contenere "rovine al contrario", ovvero: tutta la nuova struttura che sarebbe stata costruita in seguito. Ciò rappresenta l'opposto della "rovina romantica" perché gli edifici non cadono in rovina dopo essere stati costruiti, ma piuttosto si elevano a rovina prima di essere costruiti. Questa messa in scena antiromantica suggerisce la screditata idea di "tempo" e di molti altri concetti fuori moda. Ma la periferia esiste senza un passato razionale e senza i "grandi eventi" della storia. Oh, ci sono forse alcune statue, una leggenda, una coppia di curiosi - ma nessun passato, solo ciò che passa per il futuro [...] Passaic sembra piena di "buchi" [...] e quei buchi sono in un certo senso i vuoti monumentali che definiscono, senza tentativi, le tracce della memoria di una serie di futuri abbandonati».



MONTEPONI FANGHI ROSSI

Architettura del suolo e progetto ambientale

I “Fanghi Rossi” di Monteponi sono prodotti di scarto dei processi di trattamento di produzione industriale per via elettrolitica dello zinco metallico. L'impianto, situato nella miniera di Monteponi, nei suoi sessant'anni di attività (1925-1983), ha subito diversi aggiornamenti tecnologici. I fanghi rossi hanno cessato di essere prodotti alla fine degli anni Cinquanta, con l'esaurimento dei giacimenti calaminari di Campo Pisano e la modifica dei processi di lavorazione. Da quel momento gli accumuli sono stati abbandonati senza interventi tecnici di controllo e salvaguardia.

In quarant'anni sono stati prodotti circa 800.000 mc di fanghi che occupano una superficie di circa 68.000 mq. I corpi terrazzati degli accumuli, con altezze di oltre 30 metri, sono stati realizzati attraverso appoggi sub-orizzontali di conci carbonatici e argini di contenimento definiti da un sistema di palizzate in legno e cannicciato; la decantazione e perdita di fluido veniva garantita dai fronti acclivi, disponibili al ruscellamento superficiale, e da un impianto di drenaggio realizzato mediante tubi.

Se nel tempo la caratteristica colorazione e conformazione morfologica hanno fatto divenire i fanghi rossi un forte segno identitario del paesaggio, peraltro sottoposto a vincoli storico-paesaggistici, dall'altro questi accumuli rappresentano gravi agenti contaminanti dell'aria, delle acque e dei suoli. Il Rio San Giorgio, principale asta idraulica della zona, è uno dei principali recapiti dei residui che vengono convogliati in soluzione dalle acque meteoriche. I sedimenti hanno raggiunto la palude di “Sa Masa” e sono arrivati ad interessare il litorale di Funtanamare. Studi scientifici hanno già evidenziato quali sono gli interventi necessari per poter “disinnescare questa bomba ecologica” (IGEA, ex DIGITA). Resta da definire come gli interventi di risanamento ambientale possano rappresentare l'occasione per la creazione di nuovi spazi pubblici e la valorizzazione economica del territorio.



PORTO FLAVIA

La natura costruita

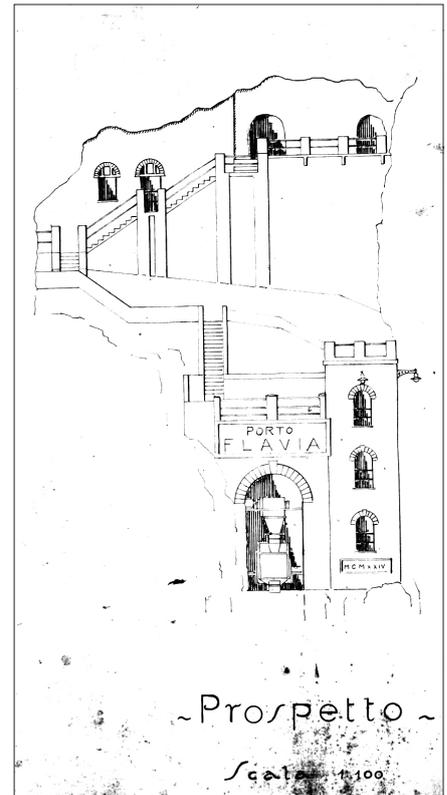
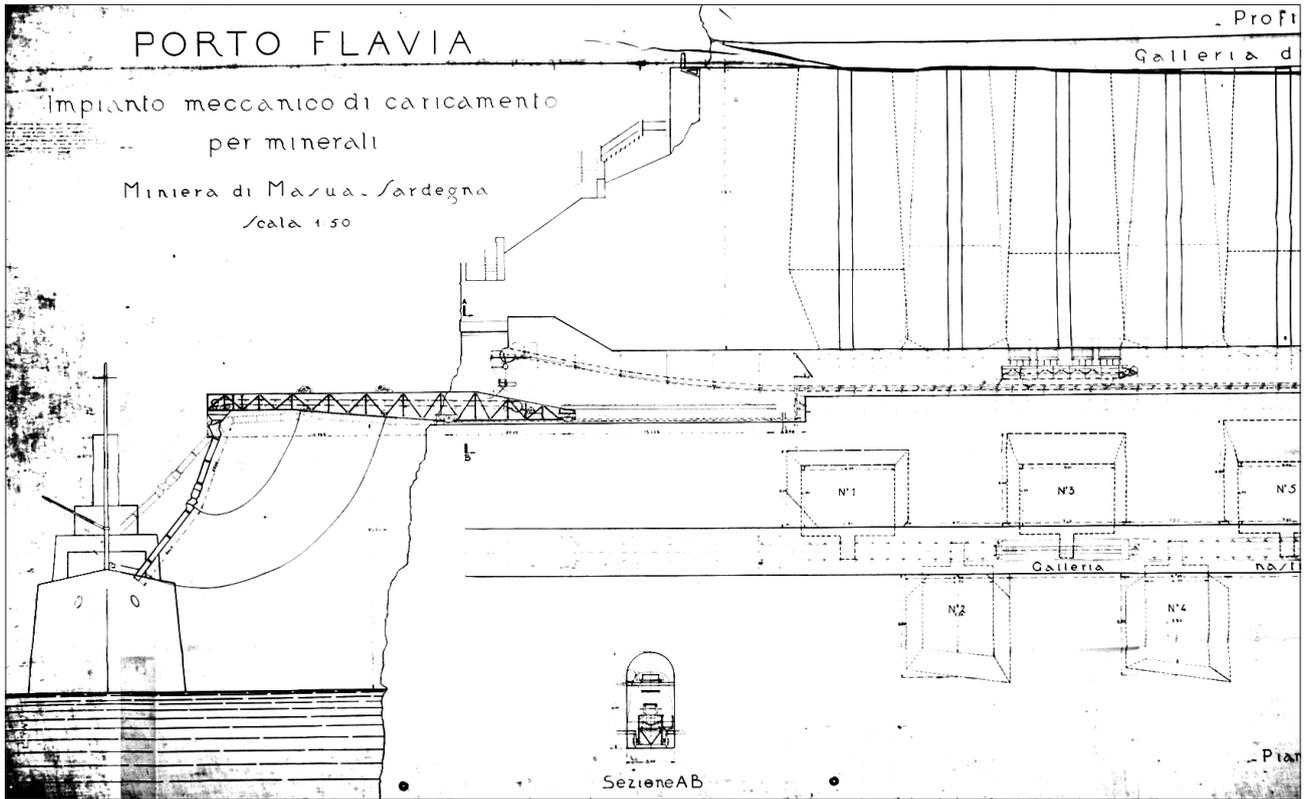
Tra gli impianti modernissimi, notevole e unico nel suo genere è quello di Porto Flavia per il caricamento meccanico dei minerali sui piroscafi. Esso è situato a nord di Masua (km. 2): nella roccia calcarea, che domina in quel punto il mare, si sono scavati in caverna ampi magazzini della capacità complessiva di 1.500 mc. Da esso a mezzo di trasportatori meccanici e ponte metallico, il minerale è convogliato ai piroscafi. Da Masua a Porto Flavia fa servizio una ferrovia elettrica per trasporto di personale e materiale (magnifica e suggestiva veduta).

Questo impianto di Porto Flavia ha fatto divenire la miniera di Masua, che già è di per se stessa di primaria importanza, quasi l'emporio di tutti i minerali prodotti nelle miniere di S. Benedetto, Monte Agruxiau, Montecani e Acqua Rexi, trasformando il vasto anfiteatro di rocce digradanti verso il mare in una conca operosa di vita e di lavoro. Sia all'interno che all'esterno fanno servizio locomotive elettriche. Per la visita dell'interno occorre un intero giorno. Si può trovare cibo alla dispensa della Cooperativa di Masua.

Questa descrizione mette in evidenza una delle più originali opere di infrastruttura mineraria del Sulcis. La costa di Masua è generalmente e diffusamente conosciuta per la sua caratteristica morfologica delle falesie calcaree, con la presenza dell'isolotto di Pan di Zuccherò, che emerge dal mare per oltre 100 metri, e Porto Flavia, opera realizzata nel 1924 scavando la montagna di bianco calcare. Quest'opera, progettata dall'ing. Cesare Vecelli e che prende il nome della figlia Flavia, è interamente scavato nella roccia e attraverso una galleria di carico, con 9 silos di stoccaggio del minerale alti 18 m ed una seconda galleria inferiore, attrezzata con un nastro trasportatore estensibile, consentiva di caricare il minerale direttamente nella stiva delle navi mercantili.

Il complesso sotterraneo riceveva i minerali dai depositi sotterranei delle miniere di Masua e Aquaresi per poi trasferirli nella stiva delle navi che potevano avvicinarsi alla costa, in un punto in cui la profondità del mare e la relativa protezione del sito per la presenza dello scoglio-isola di "Pan di Zuccherò" consentiva questo tipo di sistema per l'imbarco dei minerali.

La perfetta corrispondenza tra l'architettura e la natura e l'integrazione tra il disegno e la forma naturale ha creato un'opera non mimetica che consente alla natura di assumere artificialmente una certa configurazione anche funzionale, applicando il principio del massimo risultato con il minimo sforzo.



MASUA

La natura trasformata

L'area di progetto comprende un brano territoriale che dall'estremo nord del golfo di Masua, dominato dallo scoglio del Pan di Zuccherò e dall'antico scalo minerario di Porto Flavia, si estende verso sud verso il piccolo borgo costiero di Nebida, ricco di importanti archeologie minerarie.

Sul finire del XIX secolo la Miniera di Masua costituiva una delle realtà industriali più importanti della Sardegna per l'estrazione dei minerali di piombo e dello zinco. Negli anni '70 venne intrapresa la coltivazione dei solfuri e degli ossidati della vicina miniera di Acquaresi. Questi giacimenti erano collegati con l'impianto di trattamento di Masua tramite la moderna Galleria di carreggio, denominata Ornella, lunga 12 km. Questa consentiva di raggiungere i cantieri e di trasportare ogni anno 500.000 tonn. di minerale. Nel 1991 per ragioni economiche vennero chiusi i cantieri e gli impianti di trattamento della miniera.

Il sito di Masua presenta oggi problematiche analoghe: un paesaggio straordinariamente suggestivo sottoposto a uno sfruttamento intensivo e ormai in abbandono che, portando con sé le difficili conseguenze della radicale trasformazione avvenuta in passato ad opera delle attività estrattive, mantiene allo stesso tempo quella forte connotazione identitaria che ne suggerisce le potenzialità di valorizzazione e sviluppo.

Uno dei principali obiettivi per l'attivazione di tale riconversione è sicuramente quello della sostenibilità, che a Masua emerge con evidenza nella sua componente innanzitutto ambientale.

La possibilità di integrare tecniche di rigenerazione ambientale con ipotesi progettuali di riuso e riabilitazione può restituire a questi luoghi un ruolo attivo nella costruzione di un paesaggio che coniuga memoria, forma e nuove funzioni.



NEBIDA

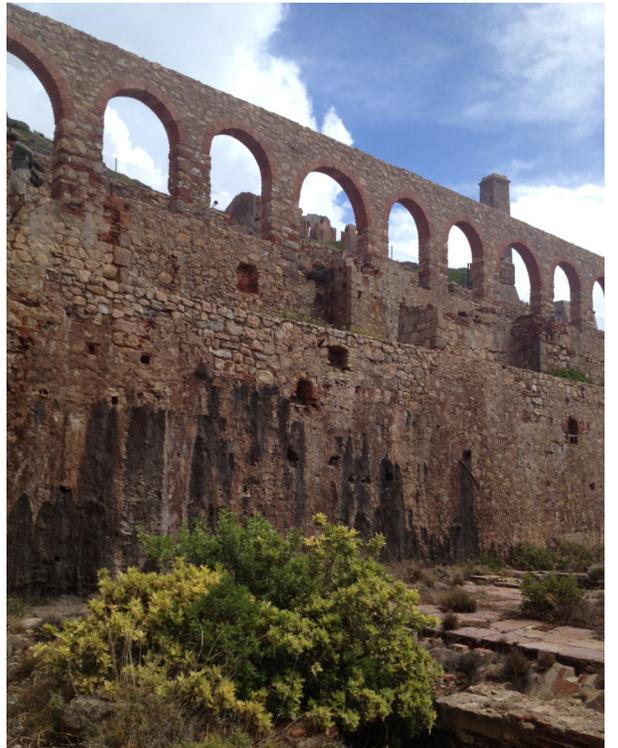
Archeologia e tempo

Nebida e il complesso della “Laveria Lamarmora” rappresentano una straordinaria icona dell’intero sistema delle infrastrutture minerarie dell’Iglesiente. La Laveria fu completata nel 1897, per volere della Società Anonima di Nebida. Al tempo era considerato il più moderno impianto di separazione del minerale puro dalla roccia di tutta la Sardegna. La struttura della laveria è caratterizzata da terrazzamenti sulla roccia a picco sul mare, realizzati in laterizio misto a pietra locale. Gli ambienti, oggi completamente scoperti, erano presumibilmente chiusi da una copertura in legno che seguiva l’andamento delle pareti, mentre i pavimenti erano realizzati con lastroni di trachite.

A qualche decina di metri dall’impianto si trovano ancora oggi i resti del piccolo approdo navale che costituiva il terminale del processo produttivo. Da qui gli inerti venivano trasportati su piccole imbarcazioni verso Carloforte, snodo tra l’industria mineraria e il mercato peninsulare.

La laveria rimase in funzione per 50 anni e in seguito, alla fine dei lavori, venne inesorabilmente abbandonata. Nel secondo Dopoguerra, infatti, l’intero settore estrattivo del Sulcis entrò in crisi e un lento declino portò all’abbandono della miniera e delle sue strutture oggi ridotte allo stato di rovina.

Attualmente il complesso rappresenta un esempio di archeologia industriale di incomparabile suggestione, il fascino che emana è tale da lasciare il visitatore sbalordito. Purtroppo i manufatti si trovano in un avanzato e progressivo stato di degrado. In modo particolare le strutture dell’approdo sono interessate da diffusi crolli con un processo in continua evoluzione acuito dall’azione incessante e diretta dell’ambiente marino. Nei primi anni del 1990 si portò avanti un restyling da parte della Soprintendenza ai Monumenti di Cagliari e in quell’occasione furono fabbricati i 430 gradini che la collegano alla passeggiata in cima alla montagna, dove ai tempi d’oro transitava la ferrovia mineraria che trasportava parte del materiale estratto fino all’impianto di lavorazione..



VILLAGGIO ASPRONI

Architettura e urbanistica

Situato a poca distanza dalla città di Iglesias, sopra le colline da cui si vede in lontananza il mare, il Villaggio fu edificato tra la fine dell'ottocento e l'inizio del novecento per volontà dell'Ing. Giorgio Asproni nelle vicinanze della miniera di cui lo stesso Asproni era divenuto proprietario e nella quale per i successivi quarant'anni avrebbe investito il notevole patrimonio di famiglia.

La storia del Villaggio è stata dunque sin dall'inizio strettamente legata alla storia della miniera e la vita del Villaggio, a cui Asproni non fece mancare nulla e in cui lui stesso visse con tutta la famiglia, si è intrecciata per decenni alla vita del suo fondatore, riuscendo a sopravvivergli per altri 30 anni dopo la morte, avvenuta nel 1936.

Il sito prende il nome dalla macchia mediterranea presente nella zona, in particolare il lentischio, definito in sardo moddizzi; il nome significa letteralmente Valle del Lentischio.

In prossimità della miniera di Seddas Moddizzis sorge quella di San Giorgio; si tratta infatti di una zona in cui l'attività estrattiva è praticata sin dall'epoca romana e pisana. L'attività di tipo industriale prende avvio alla fine dell'Ottocento sotto la direzione dell'ingegnere Giorgio Asproni, che nel 1874 fece erigere l'omonimo villaggio.

La posizione delle abitazioni all'interno del villaggio rispecchia la gerarchia su cui era basato il lavoro in miniera: al centro la villa del direttore e l'edificio della Direzione con gli uffici amministrativi, mentre intorno erano dislocate le abitazioni degli operai, la scuola e lo spaccio; la chiesa si trovava invece in una posizione leggermente all'esterno dell'abitato. Le case destinate agli operai erano costituite da due stanze, una soffitta e una veranda; invece la villa del direttore presenta ben più ampi volumi, sviluppandosi su due piani con 23 stanze e torretta centrale di gusto neomedievale.



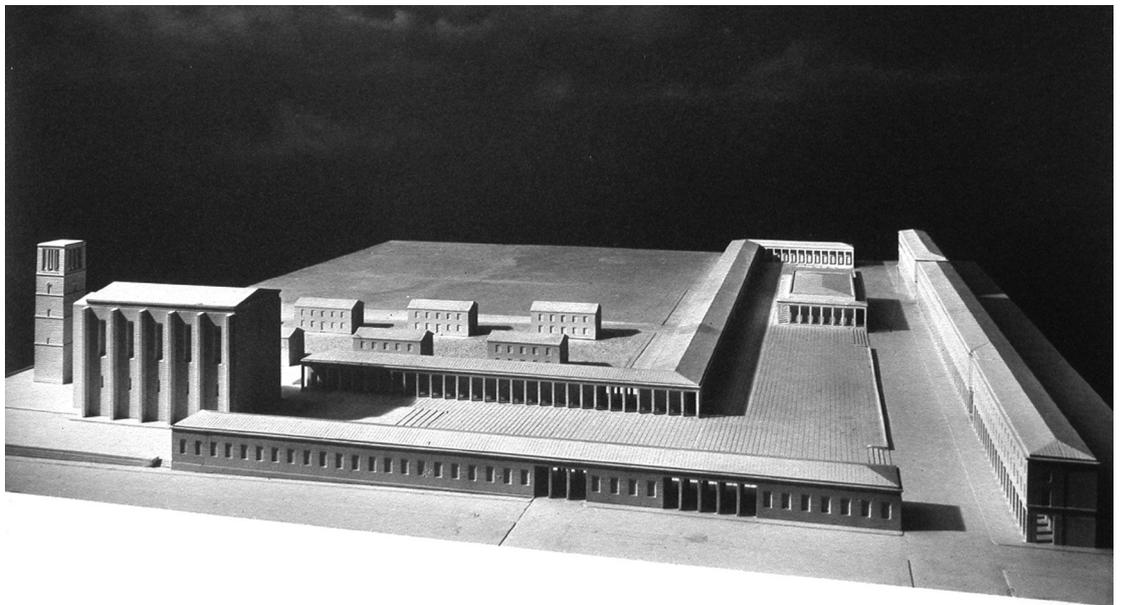
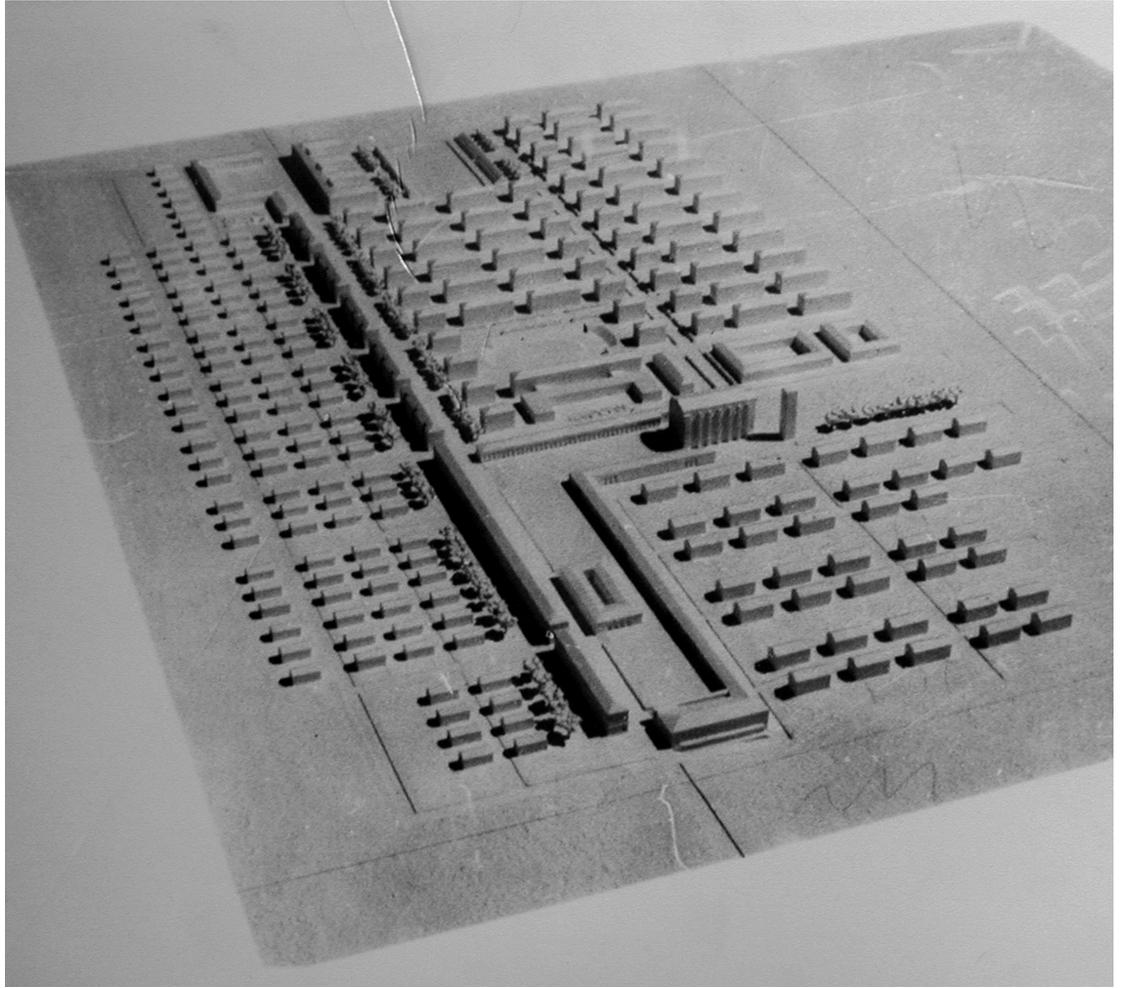
CORTOGHIANA Città di fondazione

Cortoghiana, ultimo episodio della vicenda fondativa sul-citana, costituisce un sistema che coniuga grande chiarezza d'impianto e altrettanto profonda complessità di concezione. Il progetto viene affidato all'architetto romano Saverio Muratori che, in collaborazione con l'ufficio tecnico dell'Istituto Fascista per le Case Popolari dell'A.Ca.I. (dietro il quale si celano i nomi e le matite di Calini e Montuori), concepisce il disegno urbano, gli edifici pubblici, le tipologie residenziali e perfino i principali dettagli architettonici.

Cortoghiana si configura come un autentico progetto integrale, che permette al giovane architetto di estendere il suo pensiero "dal cucchiaino alla città", secondo il celebre enunciato di Muthesius, fatto che emerge chiaramente dalla coerenza tra le diverse scale e dal ricorso evidente ad un unico metodo progettuale.

La trama ordinatamente ortogonale, esattamente orientata sui punti cardinali, concilia la tradizione classica dell'impianto cardo-decumanico romano con il rigore razionalista delle più avanzate sperimentazioni urbanistiche europee ed italiane del tempo; tale scelta permette al progettista di attutire il divario tra le richieste del regime che preme perchè ci si rifaccia alla tradizione ed alla storia della classicità e invece la sua decisa volontà di modernità. Il progetto di Cortoghiana sancisce inoltre una decisa inversione di rotta rispetto al disegno iniziale della città giardino, adottato nella Carbonia di primo impianto, e si allinea invece con la proposta per il piano di ampliamento della città stessa, anch'esso risalente al 1940 circa, ad opera di Montuori che disegna un nuovo e moderno quartiere di espansione, con isolati regolari e tipologie residenziali iso-orientate.

La costruzione di Cortoghiana, progettata per circa 5000 abitanti, viene interrotta dall'incrudirsi della situazione internazionale e dal degenerare della guerra; il progetto si arresta infatti ad una dimensione parziale, leggermente inferiore alla capienza prevista, ma completa di tutti gli elementi fondamentali per la definizione della struttura urbana, nelle due componenti del tessuto residenziale e dello spazio pubblico, e tuttora assolutamente percepibile nella linearità del viale principale e soprattutto nello scenario urbano della grande piazza Venezia.



PORTOSCUSO PORTOVESME

Paesaggio e industria

Nel 1940 Giuseppe Pagano redige il nuovo Piano Regolatore di Portoscuso, un progetto che prevedeva la trasformazione di quello che era in origine un piccolo borgo di pescatori, documentato durante la sua indagine sull'architettura rurale italiana. Questo progetto non è un ampliamento all'insediamento esistente ma una vera e propria "nuova città" che si sarebbe confrontata con la vicina Carbonia e con le ipotesi urbanistiche elaborate per il progetto Milano Verde. Pagano disegna, infatti, una maglia ortogonale intorno ad un asse urbano elio-orientato su cui si attestano gli edifici pubblici e i blocchi residenziali.

Il progetto resterà sulla carta a causa dello scoppio della guerra e della conseguente crisi del sistema minerario, ma il piccolo borgo di pescatori si svilupperà come uno dei principali poli industriali della Sardegna moderna. L'area industriale di Portovesme è sorta tra il 1969 ed il 1972 per assorbire i dipendenti delle miniere del Sulcis e dell'Iglesiente in crisi. Oggi questa storia si ripete, con la chiusura dell'Ex Ila, Eurallumina ed Alcoa; rischia la chiusura anche la Portovesme Srl, ultima realtà ancora attiva.

L'area industriale è servita da un porto che ha movimentato mediamente, sino al 2008, circa 6 milioni di tonnellate di merci costituite in larga parte da bauxite, olii combustibili e carbone. Questa attività portuale condizionata dalle industrie ha subito negli ultimi anni, con la chiusura del polo dell'alluminio, un crollo del traffico sino ad oltre la metà del totale. È presente anche un attracco destinato al collegamento con l'isola di Carloforte, con un movimento annuo medio di circa 650.000 passeggeri, 200.000 autovetture e 20.000 mezzi pesanti.

Questo sistema produttivo, che ha lasciato tracce critiche del suo passato industriale nelle pressanti problematiche sociali e ambientali, può avere oggi un nuovo ciclo di vita che usa l'infrastruttura esistente per realizzare una nuova configurazione spaziale e nuove forme di produttività sia per gli impianti e gli spazi dismessi.



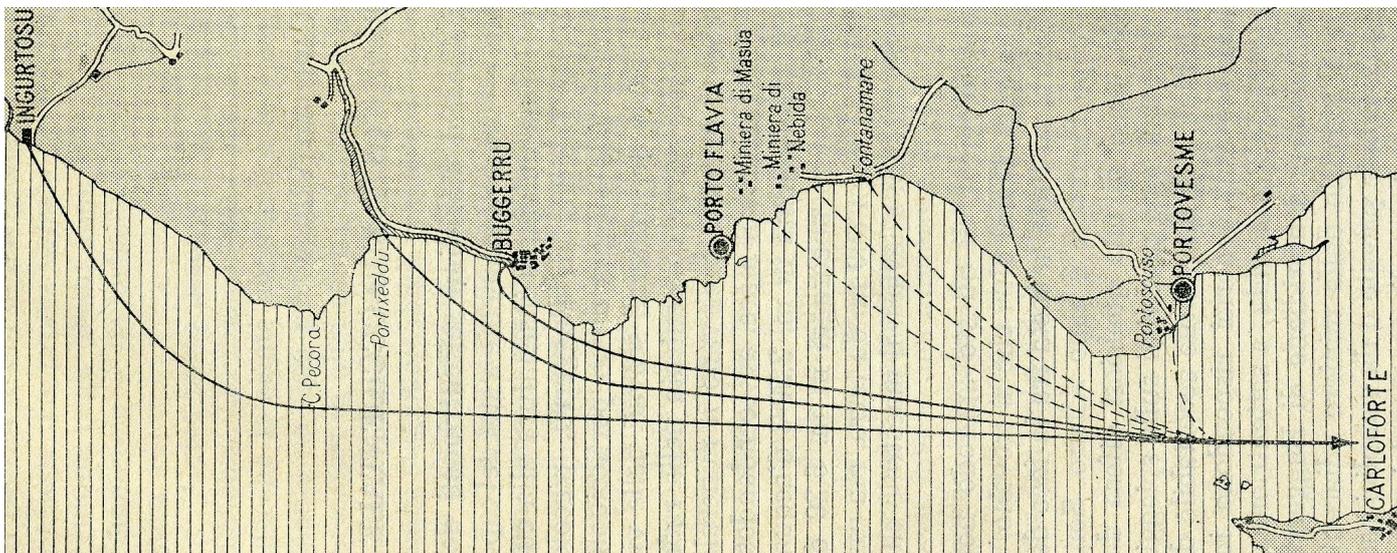
BUGGERRU

Lotte e miniere

L'epopea mineraria inizia a Buggerru nel 1865, quando Belgrano e la Società Millo & Ciarella cedono i diritti di esplorazione all'ingegnere francese Giovanni Eyquem che, dopo uno studio accurato dei luoghi, scopre imponenti affioramenti di calamina pura. Il 28 febbraio 1867, in qualità di rappresentante della Société Anonyme des Mines de Malfidano, egli chiede quindi e pochi mesi dopo ottiene che la miniera di Buggerru venga dichiarata scoperta e concessibile.

La miniera ha sviluppato una progressiva razionalizzazione del suo sistema infrastrutturale. Tramite lunghissimi piani inclinati, fili aerei, gallerie di carreggio e il Pozzo Santa Barbara, il minerale e gli sterili estratti a Malfidano, Caitas, Planedda, Monte Rexio e Genna Arenas, raggiungono l'ampio piazzale ricavato nella valle formata dal Monte Malfidano e dal Monte Planedda. E qui convergevano i percorsi ferrati realizzati lungo i versanti opposti della valle. Quello a nord aveva il compito di condurre gli sterili nella discarica a mare o lungo i pendii e il minerale alle strutture di trattamento concentrate sull'arenile: i forni di calcinazione e la straordinaria Laveria Malfidano. Al servizio della miniera tra il 1882 e la fine del 1886 vengono realizzati due tratti ferrati, parte interrati e parte a cielo aperto, con uno sviluppo complessivo di 1500 m. Il primo, terminato nel 1884, comprende la Galleria Henry, ha inizio a monte della Laveria Buggerru e corre all'interno della falesia per 500 metri fino a confluire in un belvedere posto a strapiombo sul mare e servito da magazzini per lo stoccaggio.

L'episodio più significativo della sua storia è l'eccidio del 4 settembre 1904, quando l'esercito sparò su minatori in sciopero, causando vittime e dando origine al primo sciopero generale nazionale italiano.







Organizzazione

AUSI Consorzio per la promozione delle attività universitarie del Sulcis-Iglesiente
DICAAR Dipartimento di Ingegneria civile, Ambientale e Architettura, Università di Cagliari

Scuole di Architettura

DIARC Dipartimento di architettura, Università Federico II di Napoli
Dipartimento ArCoD Architettura, Costruzione e Design, Politecnico di Bari
SDS Scuola di Architettura di Siracusa, Università di Catania
DICAAR Dipartimento di Ingegneria civile, Ambientale e Architettura, Università degli Studi di Cagliari
DARC Dipartimento di architettura, Università di Palermo
DAD Dipartimento di architettura e design, Politecnico di Torino
Dipartimento di Architettura e Disegno Industriale, Università degli Studi della Campania "Luigi Vanvitelli"
Dipartimento di architettura, Università di Bologna, sede di Cesena
DABC Dipartimento di Architettura, Ingegneria delle Costruzioni e Ambiente Costruito, Politecnico di Milano

Partner

MAP Master in Architettura del Paesaggio, Università degli Studi di Cagliari
Master in Architettura per i Musei, Università degli Studi di Cagliari
VIL.MIN.AS S.A.S. Villaggio Minerario Asproni

Comitato scientifico-didattico

Claudia Angarano (Napoli), Renato Capozzi (Napoli), Francesco Costanzo (Napoli-Aversa), Francesca Coppolino (Napoli), Bruna Di Palma (Napoli), Francesco Defilippis (Bari), Adriano Dessi (Cagliari), Luciana Macaluso (Palermo), Gino Malacarne (Bologna), Marco Mannino (Bari), Pasquale Miano (Napoli), Carlo Moccia (Bari), Raffaella Neri (Milano), Giorgio Peghin (Cagliari), Carlo Ravagnati (Torino), Andrea Sciascia (Palermo), Federica Visconti (Napoli)

Conferenze, seminari e critiche

Antonio Angelillo (Gorizia), Nicola Di Battista (Roma), Jean-Michel Landecy (Ginevra-Parigi), Francesco Cherchi (Cagliari), Gianmarco Chiri (Cagliari), Giambattista Cocco (Cagliari), Marco Lecis (Cagliari), Massimo Faiferri (Cagliari), Fausto Pani (Cagliari)

Direzione

Giorgio Peghin

Co-direzione

Adriano Dessi

Coordinamento e segreteria organizzativa AUSI

Federico Puddu, Ilaria Madeddu

Coordinamento didattico

Roberto Sanna, Eleonora Giglio

Collaboratori didattici

Martina Ghibaudu, Francesco Lucchi, Antonio Nitti, Gabriele Sanna, Andrea Scalas

Studenti

Sara Autelitano, Marco Barmina, Veronica Bassi, Silvia Binetti, Caticchio Carmine, Paola Carones, Alessia Cerri, Ludovico Chetta, Daniele Cirelli, Marco Conte, Roberta Cossu, Alessia Fiorentino, Vittoria Frola, Filippo Fulghesu, Giorgio Graglia, Angela Guerra, Giacomo Locci, Francescopio Lomurno, Alessandro Mariotti, Giorgio Mastantuono, Stefano Monteleone, Martina Ottomanelli, Lorenzo Orrù, Litzia Ortombina, Giorgio Pirrone, Marco Procaccini, Michele Rega, Davide Renzulli, Niccolò Salamone, Eva Sanfilippo, Fereshtet Sardari, Giacomo Sonnante, Lucia Tartaglione, Maria Grazia Vena

Grafica e testi

Giorgio Peghin

Info

www.consorzioausi.it / www.monteponi.it
info@consorzioausi.it



AUSI

Consorzio per la promozione
delle attività universitarie del Sulcis-Iglesiente



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI CAGLIARI

DICAAR

Dipartimento di Ingegneria Civile,
Ambientale e Architettura