

Giuseppe Tore Frulio

Il waterfront di Alghero, città di mare

Alghero, avamposto fortificato della Corona d'Aragona a partire dal XIII° secolo, a nord ovest dell'isola di Sardegna sulla rotta delle Isole Baleari, ha sempre rappresentato, nella storia strategico-economica del Mediterraneo, un luogo di intensa storia marittima sia per la sua centralità geografica nelle rotte, sia per le risorse economiche con il corallo intensamente pescato sin dall'antichità romana.

L'attuale impianto della città va delineandosi così, a partire dal XII° secolo, nella fitta trama dell'incasato di una penisola interamente protesa verso il mare, con una prima impronta difensiva di matrice genovese, modificata e integrata dai catalani a partire dalla metà del '300, dopo la sua conquista e la conseguente introduzione di forme e costumi tra cui la stessa lingua.

Alghero, città che si conserva quale immagine urbana fortificata sino alla fine dell' '800, trova da sempre nel mare il quadro di riferimento principale: tutto il sistema difensivo per tre lati sarà fondato sui banchi rocciosi delle rive con un porto che da approdo e riparo inizia a prendere forma definitiva solo a partire dalla fine del XIX° secolo, proprio in considerazione dei crescenti traffici e dei commerci.

Lo sviluppo della città verso la campagna ai primi del '900, a seguito di una parziale demolizione delle mura verso terra, non mancherà, tuttavia, di confermare la volontà di espandere e abbellire il disegno e la forma urbana con due nuovi assi a bordo d'acqua fondamentali per le stese caratteristiche attuali della città: un primo viale, a nord, lungo il porto verso la nuova stazione della ferrovia per Sassari e un secondo, a sud, che nel dopoguerra inaugurerà di fatto in Sardegna la moda del 'passeggio marittimo', tipico delle località vacanziera di mare.

La città dagli anni della seconda guerra mondiale diviene, poi, aeroporto parimenti alla nascita nel 1938 di Fertilia, e il porto in

The Waterfront of Alghero, City on the Sea

Alghero, a fortified outpost of the Crown of Aragon since the thirteenth century, northwest of the Island of Sardinia along the route to the Balearic Islands, has always represented, in the strategic and economic history of the Mediterranean, a place of intense maritime history because of its central position in the geography of the routes, and its economic resources in coral, intensely harvested since Roman Antiquity.

The current layout of the city was first delineated in the 12th Century, in the dense pattern of housing on a peninsula extending fully out into the sea, with an initial defensive imprint of the Genoese type, modified and integrated by the Catalans after the mid-13th Century, who conquered the city and introduced their own forms and customs, including language.

Alghero, a city that retained its fortified urban image until the end of the 19th Century, has always looked to the sea for its primary framework of reference: its entire system of defenses, on three sides, was founded on the rocky banks of the shores with a port that was initially a harbor and shelter, and did not acquire its definitive form until the end of the 19th Century, with the increase in traffic and trade.

The development of the city towards the country in the early twentieth century, following a partial demolition of the walls on the land side, would also confirm the will to extend and make the urban design and form more beautiful by creating two new axes along the water which would become fundamental for the appearance the city today: a first

boulevard, north, along the port towards the new railway station to Sassari, and a second one, to the south, which after World War II would in fact inaugurate the trend of 'seaside promenades' in Sardinia, typical of seaside resorts.

During World War II the city also acquired an airport, which came with the foundation of Fertilia in 1938, and the growing port, adjacent to the ancient city, would confirm its fundamental role in opening the island in post-war years, in its economic upswing and its reconstruction after the Anglo-American bombings.

Only in more recent times, after the city planning initiatives in the Sixties, did the city begin to express a substantial distance from the primitive idea of its relationship of identity with the sea: the city now advanced towards the mainland, occupying agricultural areas cultivated for produce and olive groves.

While Alghero became the tourist capital for vacations on the sea in Sardinia, it experienced a substantial conceptual estrangement, we might say, from the water space of the sea and its evocative quality.

The port's role in Mediterranean cabotage declined, and the railway station along the edge of the water was demolished and transferred further inland into a suburban district. The population doubled after the Fifties and reached a figure of 42,000 residents, with peaks of summertime population close to 120,000 inhabitants. The role of the historic city centre would also falter during those years, losing a significant part of its population and seeing its social and produc-

espansione, a ridosso della città antica, si conferma fondamentale per l'apertura dell'isola negli anni del dopo conflitto, per la ripresa economica e per la ricostruzione dopo i bombardamenti anglo-americani.

Solo in tempi più recenti, a partire dalla pianificazione degli anni '60, si registra, di fatto, un sostanziale allontanamento della città, dalla primitiva idea di rapporto identitario con il mare: la città avanza, ora, verso l'interno occupando zone agricole produttive ortive ed olivetate.

Mentre Alghero diviene, cioè, capitale turistica della vacanza di mare in Sardegna si osserva, per contro, un suo sostanziale allontanamento concettuale, diremo, dallo spazio d'acqua marino e dalle sue vere suggestioni.

Il porto perde il suo ruolo nel cabotaggio mediterraneo e la stazione ferroviaria a bordo d'acqua, sarà demolita e trasferita all'interno in un quartiere periferico. La popolazione si raddoppia dagli anni '50 e raggiunge gli oltre 42.000 residenti, con punte di popolazione estiva di 120.000 abitanti.

Anche il ruolo del centro storico entrerà in crisi in quegli anni registrando un intenso spopolamento e una perdita di funzioni sociali e produttive a favore di quartieri periferici, nati senza una corretta pianificazione urbanistico-edilizia.

È questo il quadro di riferimento che vede in città a partire dalla metà degli anni '80 una crescente sensibilità verso le tematiche del dibattito internazionale sul waterfront e la stessa qualità urbana, anche a partire da un Seminario Internazionale di Studi sullo sviluppo delle città di mare del Mediterraneo, organizzato dalla stessa municipalità assieme all'INU-Istituto Nazionale di Urbanistica. La presenza tra i relatori di Joan Busquets, coordinatore dei progetti urbani della Barcelona Olimpica, fornisce l'occasione per l'avvio di una relazione disciplinare fattiva tra il comune di Alghero (l'Alguer catalana) e la 'madre patria' sui temi della 'città di mare' e di un possibile Progetto a scala urbana che sempre più appare necessario nel panorama che vede allontanarsi sine die la redazione del nuovo Piano Regolatore.

Lo stesso Joan Busquets, Giuseppe Tore Frulio coordinatore scientifico del Seminario sul waterfront, e Antonio Muzzetto propongono al Comune di Alghero un "Progetto Strategico di Riqualificazione della Città sul mare e di creazione di un nuovo lungomare dal porto al lido di San Giovanni", partecipando a Parigi nel 1989 al SIA-Salon International de l'Architecture.

La mancanza di una visione chiara per la città fa sì che l'Idea Strategica di un nuovo fronte a mare divenga elemento centrale della politica di rinnovo, riqualificazione e recupero di aree urbane sino ad allora dimenticate in dispregio alla cultura e alla storia della città: le calate del porto antico erano divenute parcheggio per la zona centrale della città e la dismissione della stazione sul Lungomare Garibaldi aveva determinato un nuovo vuoto spaziale e funzionale.

Il Progetto, nella sua formulazione, comprendeva la riqualificazione di tutto il 'nastro' di interfaccia tra la città e il mare partendo dal vecchio Lungomare Dante, a sud, indicando un nuovo disegno complessivo lungo il porto, verso il lido di San Giovanni, compreso il recupero dei percorsi sui bastioni in grave abbandono e le banchine Garibaldi e Sanità a ridosso delle mura.

Prospettiva sul porto
View onto the port



...tive functions move away to more suburban districts, which were built without a proper city and building plan.

It is within this context that, starting in the mid-Eighties, the city showed a growing interest in the themes developed by the international debate on waterfronts and on urban quality itself, following the International Study Seminar on the development of cities located along the Mediterranean Sea, organized by the city government with the Istituto Nazionale di Urbanistica (I.N.U.).

The speakers included Joan Busquets, coordinator of the urban projects for Olympic Barcelona, and his presence offered the opportunity to begin a disciplinary operative relationship between the city of Alghero (the Catalan Alguer) and the 'mother country' on the themes of the 'City on the sea' and a possible urban scale Project that appears increasingly necessary in a context in which the development of the new Master Plan has been postponed sine die.

Joan Busquets himself, Giuseppe Tore Frulio – scientific coordinator of the Seminar on the waterfront –, and Antonio Muzzetto offered the City of Alghero a "Strategic Project for the regeneration of the city on the sea and the creation of a new seafront running from the port to the beach of San Giovanni", during their participation in the Salon International de l'Architecture in Paris in 1989.

The lack of a clear vision for the city makes it possible for the Strategic Idea for a new seafront to become the central element in a policy of renewal, regeneration and restoration of urban areas heretofore forgotten, going against the

very culture and history of the city: the bays of the ancient port had become parking areas for the central zone of the city and the demise of the station on Lungomare Garibaldi had determined a new spatial and functional void.

The Project was formulated to include the regeneration of the entire 'strip' of interfacing between the city and sea starting on the old Lungomare Dante, to the south, indicating a new overall design along the port, towards the beach of San Giovanni, including the restoration of the promenades along the bastions now severely blighted and the Garibaldi and Sanità wharves along the city walls.

An urban regeneration project over 2,500 meters long which was deemed possible because, among other things, there were no public domain restrictions, customs barriers in the port, or public domain concessions such as exist in other cities: an exceptional and prodigious coincidence that gave the project excellent feasibility. But despite all, the process of maturation, sharing and political acceptance of the urban waterfront regeneration by all concerned, went through alternate phases that stretched over a decade.

There were various attempts to secure funding for the work, but it was not until the Nineties that the strategic and executive contents of the project were fully accepted.

The City of Alghero, also funded by the European Community, decided to change the articulation of the original project and to separate the project for the regeneration of the Lungomare along the



projects

Un intervento di riqualificazione urbana di oltre 2.500 metri di sviluppo che si percepiva possibile anche in relazione alla assenza di impedimenti demaniali, di varchi doganali portuali o di concessioni di demanio presenti in altre realtà urbanistiche: una casualità eccezionale e prodigiosa che conferiva al progetto una forte caratteristica di fattibilità. Pur tuttavia i tempi della maturazione, della condivisione e della comune accettazione anche politica del recupero del waterfront urbano, seguirono fasi alterne nell'arco di oltre un decennio.

Differenti furono i tentativi di portare a finanziamento l'opera, ma solo a partire dalla fine degli anni '90 si accettarono pienamente i contenuti strategici ed esecutivi del progetto.

Il Comune di Alghero con fonti di finanziamento anche comunitarie, pur con una differente articolazione rispetto all'idea iniziale, concepì la separazione progettuale tra il recupero del Lungomare sui Bastioni dalla Torre dell'Esperò Real al Porto, e il nuovo disegno del Lungomare che dal porto, integrando l'area della vecchia stazione, gli spazi residuali della stessa linea ferroviaria, avrebbe raggiunto il lido di San Giovanni a nord, verso l'Aeroporto e le zone residenziali alberghiere, in direzione di Porto Conte e Capo Caccia. Il Progetto Esecutivo di nuovo waterfront della città, articolato per fasi, vede il primo cantiere alla fine dell'anno 2000 con un tratto di 500 metri, che interessa la parte più urbana a ridosso del porto e comprende al suo interno le aree a bordo banchina portuale e lo stesso vecchio viale della stazione caratterizzato da una rambla centrale ornata da alte phoenix canariensis che diverrà spina ideale di un ampio passeggio al centro del disegno del nuovo Lungomare.

La sezione di progetto che si differenzia nella sua dimensione, a partire dalla fine dell'area portuale, prevede un marciapiedi per i residenti, due corsie stradali di dimensioni contenute in uscita, la passeggiata centrale alberata, le due corsie di ingresso alla città,

una ampia pista ciclabile ipotizzabile come futura sede della tramvia urbana e un secondo passeggio a contatto con lo spazio portuale: secondo un profilo che consente una chiara percezione dello spazio marino della rada.

Il verde e le essenze arboree sono di differente altezza e disegno tali da conferire già dall'impianto un nuovo profilo nella percezione della città dal mare: si pensi, al riguardo, che già il Piano di Ingrandimento della città di fine '800 prevedeva sui bastioni un potenziamento del verde per garantire un migliore uso dello spazio di passeggio sul porto!

Le pavimentazioni, fondamentali nella continuità dello spazio e nella sua articolazione percettiva, sono in materiale lapideo della tradizione sarda: calcare bianco, basalto nero e trachite rossa.

Il disegno, secondo un modulo ricorrente e articolato rielabora nel cromatismo e nello sviluppo l'intrecciarsi delle alghe marine che hanno conferito dalle sue origini il toponimo di l'Alguer, Alghero: luogo per eccellenza di praterie di posidonia oceanica.

La verticalità del progetto, poi, oltre alla dimensione ed alla chioma del verde, è affidata agli elementi di un articolato impianto di illuminazione disegnato secondo una chiara impronta marinara, relazionati tra loro nello sviluppo lineare da una ghirlanda festival: quasi un gran pavese notturno di una nave in rada!

Elevate torri faro ritmano, poi, la scansione e la lettura dal mare del lungomare nei differenti spazi di sosta.

Tale articolazione, quasi per piazze o vecchi scali di alaggio, diverrà più chiara e leggibile nella seconda fase del progetto già cantierato (2003-2005), a partire dal molo di sottoflutto verso le spiagge.

Lasciate le banchine del porto, il contatto con lo spazio marino e le sue suggestioni diviene più prossimo e accessibile, tale da poter ravvivare l'uso e la relazione personale che gli abitanti della città hanno sempre intrattenuto con il mare.

Si potrà incontrare rapidamente la sabbia, alare o varare barche di piccole dimensioni, consumare ricci di mare, pescare nella sezione del passeggio più prossima allo spazio d'acqua, lontano dalla rete viabilistica e dai tracciati più dinamici del progetto.

Una ampia piazza in legname marittimo, a forma di stella concluderà la parte urbana del passeggio e fungerà da belvedere e transizione verso lo spazio della balneazione sull'arenile di San Giovanni, consentendo una osservazione più alta dello stesso lungomare e dello spazio marino.

Va delineandosi ora un terzo intervento di completamento del progetto con una sistemazione dell'asse stradale un tempo tracciato della ferrovia sino, appunto, alla nuova stazione nel quartiere della Pedrera (la Pietraia) e della transizione tra la corsia stradale e l'arenile della via Lido, sino a oggi considerata semplice asse viabilistico al servizio delle aree balneari e residenziali a nord della città.

Si percepiscono già chiari i segni culturali del progetto e la stessa ricaduta strategica sul tessuto sociale ed economico della città se si considera che lo spazio del nuovo lungomare, collegato direttamente verso sud al porto e al percorso sopra i bastioni, rappresenta a scala anche del territorio vasto un elemento di attrazione quotidiana per le differenti fasce d'età sia dei cittadini come degli stessi forestieri, nelle differenti ore della giornata, secondo un uso assai personale e differenziato che recupera i valori del tempo libe-

port, and the new design of the Lungomare from the port, which would integrate the area of the former station, the residual spaces of the railroad tracks, reaching the beach of San Giovanni to the north, towards the Airport and the residential hotel zones, towards Porto Conte and Capo Caccia.

The final Project of the new city waterfront, articulated in phases, inaugurated the first construction site at the end of the year 2000, for a stretch of 500 meters, involving the most urban area adjacent to the port and including the areas along the port wharf and the old road leading to the station, characterized by a central rambla adorned with tall phoenix *canariensis* which will become the ideal spine for an ample promenade at the center of the project for the new Lungomare.

This section of the project, which is distinguished by its scale, starting at the end of the port area, includes a sidewalk for the residents, a small two-lane exit street, the central tree-lined promenade, the two entrance lanes to the city, a wide bicycle trail that could be the future location for the city streetcar and a second passage connected to the port space: a profile that would allow a clear perception of the bay space on the sea. The vegetation and the trees have different heights and a new design whose very layout gives a new profile to the city as perceived from the sea: it should be noted that the Expansion Plan for the city at the end of the 19th Century included an increase in plantings to guarantee better use of the promenade spaces along the port!

The paving, which is fundamental for the continuity of the space and the perception of how it is articulated, will be made of stone in the tradition of Sardinia: white limestone, black basalt and red trachyte.

The pattern, which follows a repetitive and articulated module, uses color and design to simulate the intertwining of seaweed, which was at the origin of the name *Alguer* (from the Italian *alga* – seaweed n.d.t.), Alghero: the location par excellence for the prairies of Oceanic *poseidonia*.

In addition to the dimensions and the bushy green of the treetops, the verticality of the project is ensured by the elements of an articulated street lighting system designed with evident references to the sea, and laid out in the linear pattern of a festive garland: similar to the nocturnal *gran pavese* of a moored ship!

The tall lighthouses provide rhythm and a reading of the seafront and the various mooring spaces from the sea.

This articulation, similar to town squares or old slipways, will become more clear and legible in the second phase of the project already under construction (2003-2005), starting from the outer breakwater towards the beaches.

By leaving the wharves in the port, the contact with the space of the sea and its sensations becomes closer and more accessible, restoring the habitual use and personal relationship that the inhabitants of the city have always had with the sea.

It will be easier to reach the sand, to hoist or launch small boats, to eat sea urchins out of the water, to fish from the sections of the promenade closest to the water, far from automobile traffic and the more dynamic arteries of the project.

A large deck in marine wood, in the shape of a star, will end the urban section of the promenade and serve as a belvedere and transition towards the swimming areas along the beach of San Giovanni, providing a view from above of the promenade itself and the sea space.

A third phase in the completion of the project is now being defined with the renovation of the street axis formerly defined by the railway tracks up to the new station in the district of Pedrera (Pietraia) and the transition between the street and the beach on via Lido, which has always been considered as no more than a circulation axis serving the beach and residential areas to the north of the city.

It is already possible to perceive the cultural signs of the project and the strategic effects on the social and economic fabric of the city if one considers that the space of the new seafront, connected directly to the port in the south and to the promenade along the bastions, represents a powerful element of attraction for daily use, at a regional scale, for various age groups of citizens and visitors, at different hours of the day: they will use it in a rather personal and differentiated way based on the values of free time, the esthetic perception of the marine landscape, and the very identity of the places that were once separated from the life and the rhythm of the city.

A new seashore is practically emerging along the edge of the city along the water, in a clear-cut design based on an urban axis that orders and connects spaces, functions, abandoned areas and is centered on the city, its port, and the new-found relationship with the sea and its activities.

What remains to be done in the concept-project of a rediscovered Alghero, city on the sea, is to reorder the port according to its historic functions of cabotage-cruise industry, fishing and tourist marina, with an intrinsic functional integration of its parts; thus bringing to a conclusion the construction of a light pier to moor the many cruise ships that remain at large, like in the chronicles of travelers and illustrious geographers who came from the sea to reach and visit the city, before traveling further into the territory of Sardinia.

ro, della percezione estetica del paesaggio marino, e la stessa identità dei luoghi un tempo separati dalla vita e dai ritmi della città.

Quasi una nuova riva viene oggi delineandosi come margine della città a bordo d'acqua in un disegno chiaro di asse urbano ordinatore che ricollega spazi, funzioni, aree dismesse con al centro la città, il suo porto e il rinnovato rapporto con il mare e le sue attività.

Dell'idea-progetto di una ritrovata Alghero, città di mare, resta da compiersi il riordino del porto secondo le sue funzioni storiche di cabotaggio-crociera, pesca e diporto-turistico, con una organica integrazione funzionale delle parti; avviando così a compimento la realizzazione di un molo leggero (*pier*) di attracco delle navi da crociera che numerose, restano ancora in rada, come nelle cronache di viaggiatori e illustri geografi che, sempre dal mare, nel passato approdarono e visitarono la città, spingendosi poi all'interno verso i territori di Sardegna.

Prospettiva sul passeggio
Prospettiva sul porto
View of the promenade
View onto the port

