



Ministero della Cultura

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
 Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Cagliari
 e le province di Oristano e Sud Sardegna

CAGLIARI

Stazione Ferroviaria

Piazza Matteotti e Via Sassari civ. 34

Relazione Storico-artistica

La Stazione Ferroviaria, catastalmente identificata al F. NCEU 18, Mappale 7602, sorge al margine inferiore del quartiere cagliaritano di Stampace e prospetta sulla piazza Matteotti, i cui Giardini Pubblici sono stati riconosciuti di interesse culturale con D.D.R. n. 4 del 04/01/2019.

Stampace, allo stesso modo di Villanova, si estende come appendice del Castrum, borgo al servizio dei Signori, anche se cinto di mura, ora non più esistenti, con una torre per ciascuna porta d'accesso, tra cui Porta dello Sperone e Porta Stampace. All'interno delle mura il borgo aveva tutte le sue strade, parallele a quelle del soprastante Castrum, che prendevano nome dalle chiese. Stampace è infatti il quartiere col maggior numero di chiese: fuori dalle mura, lungo la strada che conduceva a S. Igia, sorsero le Chiesette di San Pietro dei Pescatori e di San Paolo e, più tardi, la Chiesa del Carmine, mentre a nord, nelle rocche di Buon Cammino, la Chiesa dei Santi Lorenzo e Pancrazio. Ricordiamo ancora, nel cuore del quartiere ma nella sua parte alta, le Chiese di Santa Restituta e Sant'Efisio, quella di San Michele, di Sant'Anna.

Ancora alla metà dell'Ottocento il quartiere Stampace risulta edificato prevalentemente nella porzione a valle di Castello, mentre il corso Vittorio Emanuele funge da asse matrice per un'edificazione di tipo nastriforme almeno fino alla Chiesa dell'Annunziata; immediatamente a monte ed a valle delle case lungo il corso sono documentati ampi spazi verdi, almeno fino al borgo di Sant'Avendrace.

I primi piani di edificazione di un certo peso hanno oggetto, a partire dalla metà dell'Ottocento, la zona di piazza del Carmine, individuata assieme alla Marina, come il nuovo centro direzionale della città per la realizzazione di edifici pubblici e di servizio (ad esempio la nuova Stazione Ferroviaria in argomento o il Palazzo Civico, anch'esso dichiarato di interesse culturale con D.C.R. n. 253 del 30/11/2016) ma anche il luogo ideale per la costruzione di edifici di pregio per la sempre più potente borghesia cagliaritano (ad esempio il Palazzo Vivanet, la cui porzione di proprietà pubblica è stata riconosciuta di interesse culturale con D.C.R. n. 15 del 15/03/2021).

La scelta di individuare questa parte di città come la sede di importanti edifici pubblici è tutt'altro che casuale e, almeno in parte, scaturisce proprio dalla realizzazione, in questo luogo, del primo nucleo della Stazione Ferroviaria in oggetto.

Nell'anno 1860 in Sardegna i politici locali, preso atto in altri territori d'oltremare dello sviluppo dell'innovativo sistema di trasporti con l'ausilio di macchina a vapore e strade ferrate, posero il problema della necessaria introduzione anche nell'isola di un sistema di collegamenti interni in grado di favorire la crescita economica e sociale.

A distanza di qualche anno, dopo studi di fattibilità e un iter parlamentare del governo centrale necessario alla ricerca dei finanziamenti, nel giugno 1863 a Londra fu costituita la Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde.

Nell'agosto del 1864, bastimenti carichi del necessario materiale per l'avvio dei lavori partirono dall'Inghilterra diretti in Sardegna; nel novembre del 1864 si diede il via, con diversi cantieri, alla costruzione delle strade ferrate che inizialmente collegheranno Cagliari a Porto Torres. Successivamente, nel 1869, arrivò in Sardegna dall'Inghilterra il progettista della linea ferroviaria Ingegnere Benjamin Piercy, forte della sua esperienza internazionale nel settore, per verificare l'avanzamento dei lavori.

Il 25 settembre 1879, dopo qualche anno di lavori, fu inaugurata ed aperta al pubblico la stazione della Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde a ridosso del quartiere Stampace a Cagliari: l'area, fino ad allora, era costituita da aperta campagna a ridosso di una spiaggia utilizzata come approdo riparato di piccole barche a vela.

Il progetto esecutivo fu affidato all'ingegnere algherese Luigi Polese.

L'edificio di stile neoclassico su due livelli fuori terra e corpo di fabbrica, sviluppato ad U e con ali laterali che si estendevano parallele, aveva un prospetto frontale simmetrico caratterizzato da due ampie terrazze laterali al primo piano delimitate da balaustre costituite da colonnine lapidee. Di forte impatto visivo era il timpano superiore di forma triangolare, al cui centro era posizionato un orologio che poggiava su trabeazione sorretta da quattro colonne ioniche. Al di sopra del timpano ed a completamento di questi era presente un'ulteriore estensione muraria inizialmente liscia e successivamente adornata con lo stemma della casa regnante Savoia contornata da fregi. Le coperture delle ali laterali erano realizzate con falde a padiglione.

Il 1 gennaio 1920 la Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde fu acquisita, confluendovi, nelle Ferrovie dello Stato.

Nei primi anni '30 del Novecento l'edificio fu interessato da ampie ristrutturazioni a seguito del progetto redatto dall'architetto Roberto Narducci. Principalmente le opere consistettero nella riduzione dell'altezza interna del primo piano per poi provvedere ad elevare il corpo di fabbrica ricavando due ulteriori livelli estesi a tutto il prospetto, con l'eliminazione delle terrazze laterali.

A livello stilistico il prospetto principale fu ristrutturato mantenendo pressoché intatto il piano terra ma con rielaborazione della facciata dallo stile neoclassico ad uno definito stile Umbertino: il timpano triangolare originario fu





Ministero della Cultura

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
*Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Cagliari
e le province di Oristano e Sud Sardegna*

sostituito con un altro che si elevava attraverso una composizione di tre riquadri centrali accostati lateralmente da due più bassi di forma rettangolare.

Durante il Ventennio fascista nei riquadri erano rappresentati dei fasci littori, rimossi alla fine della guerra.

A seguito degli eventi bellici del secondo conflitto mondiale la stazione ferroviaria di Cagliari venne pesantemente bombardata: in particolare, nella giornata del 28 febbraio 1943, si registrarono numerose vittime ed enormi danni con la devastazione di gran parte dell'ala rivolta verso la Via Roma e di parte del fabbricato antistante la piazza Matteotti.

Il prospetto principale fu restaurato mantenendo le caratteristiche costruttive e stilistiche esistenti mentre nell'ala sulla via Roma vennero mantenute intatte solo le parti del corpo di fabbrica contigue al fronte principale, risparmiate dalla guerra. La nuova ala fu realizzata, estendendone la lunghezza, su quattro piani fuori terra che attraverso delle rampe di scale sui corridoi interni permisero di raccordare i dislivelli tra i piani della nuova struttura con i tre preesistenti di fronte e dell'ala lato parcheggi. Successivamente, nei primi anni '60, avvenne un ulteriore ampliamento con le stesse identiche caratteristiche costruttive e stilistiche corrispondenti all'attuale situazione di fatto.

La Stazione di Cagliari, situata a ridosso dell'ampia area fronte porto della città, è costituita a livello volumetrico da un corpo di fabbrica centrale rivolto verso la piazza Matteotti e caratterizzato dalla predominante presenza di ricchi elementi stilistici che si estendono per breve tratto anche lungo le ali laterali; queste, rivolte rispettivamente verso la via Roma e verso il parcheggio interno di stazione, riprendono prevalentemente la composizione volumetrica del prospetto frontale, ma risultando stilisticamente in gran parte semplificate.

Il fabbricato nella sua quasi totalità è edificato in muratura portante con l'uso di conci di pietrame squadrati e mattoni pieni. La porzione di fabbricato lato via Roma che si affaccia verso l'ingresso laterale e edificata per ultima in ordine di tempo risulta, invece, realizzata con muratura in blocchi laterizi. I pilastri di sostegno al piano terra presenti sull'atrio d'ingresso e le sovrastanti volte a vela sono realizzati in muratura di mattoni pieni. I solai interpiano dei piani 1°, 2° e 3° ed il solaio di copertura a terrazza sono realizzati con travi a doppio T in acciaio e volterrane laterizie. Le tramezzature interne sono realizzate con mattoni del tipo pieno o mattoni forati. La copertura dei fabbricati è del tipo a terrazza.

Il piano terra del corpo centrale è destinato alla funzione di atrio d'ingresso e biglietteria – ufficio informazioni; da qui si può accedere successivamente alla galleria coperta di testa interna alla stazione ferroviaria rivolta verso gli spazi destinati ai binari di ricevimento e partenza treni.

Sul lato destro del fabbricato, per chi osserva dalla piazza Matteotti, sono presenti degli ambienti destinati ad uffici e servizi; tali ambienti, vista la notevole altezza utile dei vani, sono articolati in un piano terra ed un piccolo piano soppalcato. Sulla prosecuzione ad angolo di questi uffici, sul lato rivolto verso la via Roma da dove hanno pubblico accesso, sono presenti in successione un piccolo atrio d'accesso verso i piani superiori e di seguito gli ambienti destinati allo storico bar tabacchi con annessa sala ristoro; a tali locali si può accedere anche dalla galleria interna di stazione.

Di seguito, attraverso un ampio varco d'accesso coperto non edificato, ritroviamo l'accesso laterale viaggiatori. In prosecuzione dell'ala laterale del corpo di fabbrica, e fino al termine, ritroviamo dei locali ad uso commerciale di diverse metrature e disposizioni interne intervallati tra loro da due vani d'accesso ai piani superiori.

L'ala del fabbricato rivolta verso il parcheggio interno di stazione, che per semplice identificazione si chiamerà lato sinistro, è costituita, nella parte del corpo di fabbrica originario, dagli uffici retrostanti la biglietteria. Sull'ala rivolta verso il lato parcheggi, e prima del varco d'accesso laterale, sono presenti la Cappella di stazione ed un locale ad uso commerciale; su entrambi i lati, successivamente agli accessi laterali, si susseguono diversi locali ad uso commerciale. In particolare, sul lato sinistro dall'interno area viaggiatori, sono presenti i locali adibiti a sala d'attesa viaggiatori ed i servizi igienici di stazione. In prosecuzione di questo, e dopo un ulteriore varco coperto verso l'esterno, il corpo di fabbrica riduce di volume il suo ingombro laterale. In questa parte di fabbricato, costituita da soli due piani fuori terra, sono presenti gli uffici della polizia ferroviaria e gli uffici in uso alle organizzazioni sindacali di categoria e locali ad uso archivio.

Il piano primo del corpo centrale è costituito dagli uffici in uso a Fondazione FS e relativa sala riunioni; in prosecuzione di questi, sul lato destro ma non comunicanti, sono presenti i locali destinati ad uso ambulatorio, sale visita ed uffici della Direzione Sanitaria. Sull'ala sinistra del corpo di fabbrica, gli ambienti sono comunicanti senza soluzione di continuità con quelli del corpo centrale della Direzione Regionale, ma sono sfalsati di livello a causa della differenza di altezza utile tra i vani del corpo centrale più alti rispetto ai vani delle ali laterali. Tali differenze sono compensate dalla presenza di rampe di scale sui corridoi. Su questa ala i vani sono destinati ad uffici tecnici ed amministrativi per le società del Gruppo FS. Nella restante parte del corpo di fabbrica in poi, in corrispondenza del restringimento della dimensione laterale e fino alla fine del fabbricato, sono presenti locali ad uso ufficio.

Il piano secondo del corpo centrale risulta comunicante, per la differenza di altezze interne già descritte in precedenza, con il piano terzo dell'ala lato destro e con il secondo piano dell'ala lato sinistro. Tale continuità degli ambienti è garantita dalla presenza di singole rampe di scale sui corridoi. In questo piano sono presenti gli uffici tecnici ed amministrativi della Direzione Regionale di Rete Ferroviaria Italiana.



Ministero della Cultura

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
*Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Cagliari
e le province di Oristano e Sud Sardegna*

Il piano terzo è presente sulla terrazza del corpo di fabbrica centrale, ma in posizione arretrata rispetto al prospetto principale, con alcuni vani attualmente utilizzati ad uso archivio.

Il prospetto principale del fabbricato viaggiatori della stazione FS di Cagliari si eleva su tre livelli con facciata gerarchizzata e simmetrica. Il suo impianto monumentale è caratterizzato da una parte centrale di maggiore rilevanza rispetto alle ali laterali lievemente arretrate sul fronte strada. Al piano terreno, sulle pareti dei volumi laterali sono presenti tre luci per lato, costituite da due finestre ed una porta centrale equidistanti tra loro. Sul volume centrale sono presenti 5 luci, di cui due finestre posizionate lateralmente che vanno ad affiancare le tre porte d'accesso all'atrio centrale. L'intero fronte del prospetto è delimitato alle estremità da lesene che vanno a contenere il rivestimento murario costituito da bugnature lisce ad andamento orizzontale che decrescono, convergendo radialmente in prossimità delle luci, sugli archi a tutto sesto di porte e finestre. A protezione dei varchi d'accesso sono presenti delle cancellate a due ante in ferro battuto con sovrastante rosta fissa a raggiera. Al di sopra dei varchi è presente una copertura a sbalzo costituita da quattro mensoloni metallici in ferro a sostegno del tavolato di legno.

A coronamento del piano terra è presente, per tutta l'estensione del prospetto, una fascia marcapiano in rilievo che in corrispondenza del corpo centrale si arricchisce con modanatura inferiore a dentelli. Le ali laterali del piano primo sono contraddistinte rispettivamente da tre luci posizionate in corrispondenza della proiezione verticale di quelle del piano terreno. Tali finestre, evidenziate nella loro parte inferiore dalla presenza di una linea continua di davanzale in rilievo per tutta l'ampiezza del prospetto, presentano a contorno elementi architettonici in rilievo che si estendono a livello inferiore verso la fascia marcapiano e a quello superiore con coronamento di una cimasa. Gli infissi sono realizzati in legno a due ante con vasistas superiore fissa. Il prospetto del corpo centrale del piano primo è evidenziato da lesene che vanno a scandire il ritmo delle cinque luci di finestra estendendosi fino al cornicione di coronamento del piano secondo. Delle cinque finestre, le due alle estremità sono realizzate da delle trifore, mentre quelle centrali sono a singola vista. Le trifore sono intervallate da semicolonne con capitelli ionici che vanno a sorreggere una semplice trabeazione con doppia modanatura orizzontale. Le tre finestre centrali sono contornate da pilastri decorativi con capitelli a sostegno di trabeazioni con identica modanatura delle trifore. Il prospetto del piano secondo è costituito dallo stesso numero di luci costituenti il piano primo e che ne vanno a rappresentare l'identica proiezione sull'asse verticale. Le finestre delle ali laterali sono contraddistinte da cornici modanate con davanzale in evidenza e sormontate da fregio. Tali cornici modanate si estendono, con identica sagomatura, per tutta la lunghezza delle ali laterali raccordando le tre luci ed andando ad intersecare con la loro proiezione orizzontale le lesene del corpo centrale. Sul corpo centrale le due finestre laterali sono delle trifore ad arco modanato a tutto sesto con concio di chiave sporgente che va a congiungersi con la trabeazione del cornicione di coronamento. I pilastri delle trifore sono arricchiti da modanature verticali a volute che sostengono modanature a dentelli. Le tre finestre centrali sono a luci singole e presentano un davanzale costituito da una balaustrata cieca in materiale lapideo. Le finestre presentano un architrave con elementi bugnati che confluiscono superiormente sulla trabeazione del cornicione; quest'ultima, estesa per l'intera estensione del fronte e sulle porzioni del corpo di fabbrica simili per stile architettonico, rivolte verso la via Roma e sul lato parcheggio interno, è costituita nella parte inferiore da modanatura con motivi floreali in rilievo, sormontata nella sola parte centrale del fronte da piccole mensole modanate brevemente intervallate tra loro.

A compimento del sovrastante cornicione a sbalzo è presente una copertura laterizia costituita da associazione coppi ed embrice. A delimitazione della copertura a terrazza sulle ali laterali della facciata sono presenti dei semplici parapetti in muratura con pilastri sormontati da semplici capitelli modanati. Il timpano del corpo centrale è costituito da due diversi ordini di riquadri modanati tra loro, delimitati e intervallati da lesene. Il primo ordine è costituito da due riquadri di forma rettangolare posizionati lateralmente mentre centralmente sono presenti i tre riquadri di forma regolare più elevati, di cui in quello centrale è posizionato un orologio inquadrate in una cornice toroidale con due piccole ali laterali. Al di sopra dei riquadri, poggiati sui capitelli delle lesene, sono presenti i cornicioni sfalsati ed alternati tra loro in altezza. Al di sopra del cornicione centrale sono presenti due fregi sovrapposti. Il primo, partendo dal basso, reca la scritta storica Ferrovie dello Stato mentre subito al di sopra è presente il caratteristico stemma nobiliare della ex casa regnante Savoia con croce rossa su scudo bianco. Lo stemma è sostenuto a contorno da due aquile e inferiormente dal motto che risale sui lati.

I canoni stilistici del fronte principale si estendono per un breve tratto anche sui prospetti lato via Roma e lato parcheggi per l'estensione di due luci. Successivamente e per un ulteriore tratto i prospetti evidenziano una generale semplificazione con la sola presenza di modanature a contorno delle porte e finestre e con la presenza del cornicione di coronamento. Al solo secondo piano lato parcheggi sono presenti dei balconi a sbalzo sorretti da mensole e con parapetto in metallo lavorato. Sul lato via Roma la restante parte del prospetto è costituita, al piano terreno, da una facciata rivestita in lastre di travertino paglierino mentre ai piani 1°, 2° e 3° presentano tre ampi balconi coperti arretrati rispetto al fronte strada che vanno ad alternarsi ai quattro volumi a filo strada. Il fabbricato presenta finitura ad intonaco civile tinteggiato di color ocra chiaro. Al margine superiore del piano terreno e per tutta la lunghezza di quest'ultima parte di prospetto è presente una pensilina metallica in laminato color alluminio.



Ministero della Cultura

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Cagliari
e le province di Oristano e Sud Sardegna

Sul lato parcheggi i prospetti si presentano senza particolari finiture, con la sola presenza al piano terreno di portali a contorno di porte e finestre realizzati con colonne e archi a sesto ribassato in granito. Gli intonaci sono del civile tinteggiato di color ocra chiaro mentre gli infissi di porte e finestre sono realizzati in alluminio anodizzato di colore nero. In corrispondenza dell'accesso laterale del lato parcheggi è presente una pensilina del tutto identica per tipologia e forma a quello descritta in precedenza. La sala biglietteria al piano terreno presenta una contro soffittatura a cassettoni di colore bianco con rosoni centrali. Nell'area interna destinata al servizio viaggiatori la pavimentazione è interamente realizzata con granito sardo del tipo Beta bocciardato, mentre le pareti per tutta l'altezza del piano terreno sono rivestite in travertino del tipo paglierino. A protezione dell'intera area interna e fino in corrispondenza della testa dei binari è presente una copertura a volta con intelaiatura in acciaio inox a sostegno di pannelli traslucidi in policarbonato.

I prospetti sono stati recentemente oggetto di un'attenta opera di manutenzione straordinaria e restauro, promossa dall'ente proprietario sotto la supervisione della Soprintendenza, che ha consentito, grazie allo studio stratigrafico appositamente realizzato, di restituire l'edificio alla sua presumibile colorazione originaria nei toni del giallo chiaro.

Relativamente agli ambienti interni, gli stessi sono intonacati con intonaco di malta e finitura con rasatura a gesso. I pavimenti degli uffici sono realizzati in gran parte con mattonelle in gres porcellanato o monocotture di colore bianco, mentre al piano primo della parte del fabbricato rivolto verso la piazza Matteotti i pavimenti sono realizzati in pregiati marmi tra cui rosso e giallo Verona, marmo bianco e travertino.

In tali ambienti le volte dei solai presentano realizzazioni di diversa fattura: nella stanza del Direttore con sfondo azzurro intervallata da riquadri modanati bianchi, nella sala d'attesa è realizzata a cassettoni con modanature e sfondo in diverse tonalità di grigio-verde con al centro rosoni decorativi. Le scale d'accesso agli uffici dalla via Roma sono realizzate con rivestimento murario e pedate in travertino, alzate e specchietti laterali in marmo bianconero. I parapetti sono realizzati in ferro battuto verniciati di color nero.

Si ritiene necessario riconoscere l'interesse culturale della Stazione Ferroviaria di Cagliari che, nonostante le modifiche subite nel corso degli anni, presenta indubbiamente motivi di interesse artistico ed architettonico che la rendono meritevole di tutela.

- Tratto dalla relazione trasmessa dalla proprietà alla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Cagliari e le province di Oristano e Sud Sardegna.

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

arch. Stefano Montinari

VISTO: LA SOPRINTENDENTE
Maura Picciau