



Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo

DIREZIONE GENERALE BELLE ARTI E PAESAGGIO
Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio per le province di Cagliari, Oristano,
Medio Campidano, Carbonia-Iglesias e Ogliastra

OSINI

Fabbricato Ferroviario VIA STAZIONE,
~~Isola Monte Dalcino~~

Relazione storico-artistica

La linea nacque come diramazione di 9 km della Mandas-Arbatax (anch'essa in fase di realizzazione in quegli anni) e fu costruita ad opera della Società italiana per le Strade Ferrate Secondarie della Sardegna negli ultimi anni del XIX secolo. La più breve linea costruita nella storia dell'intera rete ferroviaria pubblica sarda venne infatti inaugurata il 16 novembre 1893 e, seppur così breve, rappresentò un enorme progresso per gli abitati di Osini, Ulassai e Jerzu, all'epoca raggiungibili solo con i mezzi a trazioni animale.

Già nel 1870 lo jerzese Nicolò Businco prima e la famiglia di Francesco Cannas di Ulassai poi avevano sollecitato in vari comizi la realizzazione di un collegamento ferroviario che mettesse in comunicazione i paesi del Pardu con il resto dell'isola. Dopo 23 anni di speranze, le popolazioni di Jerzu, Osini e Ulassai poterono così raggiungere lo scalo di Gairo coi primi treni e, da lì, proseguire per Arbatax o verso Mandas e Cagliari.

Un dato su tutti spiega la portata di questo progresso: Cagliari era raggiungibile ora con "sole" 9 ore di treno e non più con dieci giorni di viaggio sui carri o col cavallo.

Dal punto di vista del tragitto, la linea partiva dalla stazione di Gairo (nota all'epoca come Gairo Taquisara) per poi virare verso sud, seguendo il corso del rio Pardu. Dopo aver attraversato l'unica stazione intermedia, quella di Osini-Ulassai, la linea giungeva nel capolinea di Jerzu, situato alcuni chilometri a nord ovest dell'omonimo abitato. Nel 1921 la linea passò alle Ferrovie Complementari della Sardegna.

Il 28 novembre 1926 nel Regio Decreto n°2038, contenente il piano (in gran parte non realizzato) di costruzione di nuove ferrovie in Sardegna, fu inserito anche il prolungamento della linea dalla stazione di Jerzu sino al centro abitato, prolungamento che però non divenne mai realtà.

La storia di questa ferrovia terminò il 14 settembre 1956, quando venne attuata la chiusura della tratta e la sostituzione del servizio per mezzo di autobus, non senza amarezza da parte delle popolazioni locali.

La tratta è stata interamente smantellata, seppur restino le opere realizzate per la linea, tra cui spicca la stazione capolinea di Jerzu, riconvertita a museo d'arte (denominato Stazione dell'arte) su iniziativa del comune di Ulassai, nel cui territorio è compreso oggi lo scalo.

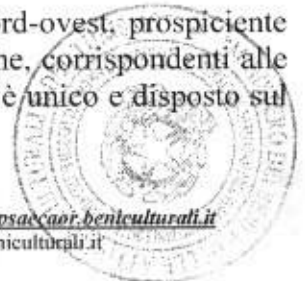
La stazione di Gairo invece serve tuttora la linea Mandas-Arbatax, che dal 1997 è attiva solo per il servizio turistico.

La stazione ferroviaria di Osini, ora dismessa e adibita ad abitazione in seguito alla ricostruzione dell'abitato, ospitava gli uffici del capostazione, il telegrafo e la sala d'aspetto dei viaggiatori.

La Stazione ferroviaria, catastalmente identificata al F. NCEU 9, Mappale 226, è oggi dismessa ed adibita ad abitazione, in seguito alla ricostruzione dell'abitato del comune di Osini.

Il fabbricato, organizzato su due piani fuori terra, sorge isolato rispetto ai fabbricati circostanti e non fa parte di un complesso immobiliare.

L'edificio è a pianta rettangolare e il suo prospetto principale è rivolto a nord-ovest, prospiciente alla strada via Stazione. I prospetti sono caratterizzati da bucatore simmetriche, corrispondenti alle mezzerie delle tre campate interne in cui è articolato. L'accesso al fabbricato è unico e disposto sul





Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo

DIREZIONE GENERALE BELLE ARTI E PAESAGGIO

Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio per le province di Cagliari, Oristano,
Medio Campidano, Carbonia-Iglesias e Ogliastra

lato destro del prospetto principale mentre le restanti bucatore al piano terra sono state murate e intonacate. La copertura è a due falde su struttura lignea con le testate delle travi principali passanti rispetto al muro perimetrale.

La muratura portante è realizzata in pietrame irregolare a vista con cantonali in blocchi squadri, giuntati a nastro in calce. I prospetti sono caratterizzati da cornici marcapiano e modanature intorno alle bucatore, tutte realizzate in blocchi lapidei squadri. Grandi finestre novecentesche a vano rettangolare sono caratterizzate dai serramenti lignei originari e schermate con persiane. Una bucatore a vano circolare, dalle dimensioni ridotte e tamponatura in laterizio, arieggia il sottotetto nel prospetto rivolto a sud-est.

Il fabbricato si presenta in ottimo stato di conservazione e mantiene l'aspetto originale, comprese le dicitore sulla facciata ed ai lati, oltre alla decorazione sotto la canaletta di scolo del tetto, tipica delle stazioni della fine del XIX secolo e, per questo motivo, se ne ritiene più che motivato il formale riconoscimento dell'interesse culturale ai sensi del D. Lgs. 42/2204.

Tratto dalla Relazione trasmessa dalla proprietà alla Soprintendenza BEAP-CA

IL RELATORE
(arch. Stefano Montinari)



VISTO: IL SOPRINTENDENTE
(arch. Fausto Martino)



VISTO
IL SEGRETARIO REGIONALE S.S.

ing. Daniela Serra

