

L'Architettura e il paesaggio di Carloforte. Proposte di indagine attraverso le fonti d'archivio e il patrimonio costruito

di Marcello Schirru | marcello.schirru@unica.it

Documentare e raccontare la storia architettonica di una piccola isola, disabitata fino a tre secoli fa, potrebbe apparire un obiettivo semplice, se rapportato a realtà più estese, di antica antropizzazione e con profonde sedimentazioni culturali. Eppure, sull'Isola di San Pietro e sulla città di Carloforte, nel litorale sud-occidentale della Sardegna, l'addensarsi improvviso della storia ha prodotto complesse trasformazioni, paragonabili ai paesaggi di antica frequentazione. Nella città isolana, permangono in ombra alcune vicende architettoniche trascurate dagli storici, per quanto concerne il periodo tra Otto e primo Novecento, i cui esiti confermano la presenza di un'élite borghese di notevole caratura politica e intellettuale. Sono da attribuire a questa classe dirigente lo sviluppo di un'edilizia signorile di pregio e il supporto prestato ai piani di infrastrutturazione promossi dai Governi post-unitari. Ci troviamo, quindi, davanti ad una stratificazione storica breve, ma eterogenea, tradottasi, necessariamente, in complessità estetica.

La storiografia più nota sulla città di Carloforte racconta, in primo luogo, la fondazione settecentesca della città (1736-1738), in seguito al trasferimento di un gruppo di abitanti di Tabarka, all'epoca isola anch'essa del litorale tunisino. La maggior parte dei tabarchini discende dai primi coloni cinquecenteschi provenienti da Pegli, oggi quartiere di Genova, dediti alla pesca e al commercio del corallo per conto della famiglia Lomellini. Fin dal primo insediamento nel nord Africa, la comunità ligure deve fronteggiare la difficile convivenza con la popolazione tunisina e le frequenti incursioni dei pirati (Viridis, 1954; Vallebona, 1962).

Negli anni '30 del Settecento, l'accordo internazionale tra il Regno di Sardegna e l'Impero Ottomano consente il trasferimento di un

gruppo di tabarchini nell'Isola di San Pietro e la fondazione di un primo abitato, sotto le direttive del progettista piemontese Augusto de la Vallée. Un ventennio dopo, grazie ad un secondo concordato esteso alla Santa Sede e all'Impero di Spagna, si organizza un nuovo approdo di popolatori verso i centri di fondazione di Calasetta, nella vicina Isola di Sant'Antioco, e di Nueva Tabarka, sull'omonima isola antistante il litorale di Alicante, in Spagna. Ad eccezione di quest'ultima, oggi piccolo villaggio a vocazione turistica, i due progetti sardi ottengono discreto successo perché inseriti in un contesto economico-produttivo legato alla pesca e alle lavorazioni connesse, alla coltivazione del sale marino e ad alcune estrazioni minerarie. Carloforte e Calasetta fronteggiano lo stesso braccio di mare, interessato dal transito stagionale dei tonni e dalla presenza, allora, di banchi corallini. Nonostante il riscontro in termini demografici ed economici, però, la vita nei due centri si rivela difficile per le temute razzie dei pirati barbareschi e per l'isolamento (Marcello Schirru, 2013).

Allo stato attuale, gli studi sul patrimonio architettonico carlofortino privilegiano le opere realizzate nel secondo Settecento, epoca in cui la popolazione, abbandonato il primo insediamento a monte, occupa il territorio prossimo alla costa, più congeniale alle attività ittiche (Cabras, 1966, p. 301; Piras, 2005; Ferrando, 2015; Bianchi, 2025). Il tessuto stradale cartesiano e l'elegante viale tra il porto e la parrocchiale di San Carlo Borromeo, oggi corso Antonio Tagliafico, denotano la qualità del disegno urbano, elaborato intorno al 1767 da un altro progettista sabauda: Antonio Saverio Belgrano. La fuga prospettica lungo il viale traguarda spazi ed oggetti attentamente studiati: la statua del monarca Carlo Emanuele III, fondatore della città, al centro dell'omonima piazza sul mare e all'imbocco del viale; l'attuale piazza Repubblica, quadrangolare, alberata e baricentrica, tra gli isolati e le strade della città antica. Si deve, poi, allo stesso Belgrano il completamento delle fortificazioni e la realizzazione del Forte di San Vittorio, a sud dell'abitato, in prossimità delle saline (Cavallari Murat, 1961, pp. 47-48; Naitza, 1992, pp. 91-92).

Da questo momento, la storia architettonica di Carloforte entra in una lunga fase oscura, protrattasi fino ai decenni tra Otto e primo Novecento, come testimoniano i decori storicisti diffusi nel paesaggio edilizio cittadino. Si tratta di una lacuna significativa, causa del sostanziale oblio sull'immagine della città prima degli sviluppi urbanistici dell'ultimo secolo. Sarebbe, per altro, auspicabile l'accurato confronto tra la scarsa documentazione superstite, le fonti orali e le testimonianze desumibili dalle immagini d'epoca o dalle poche iscrizioni superstite.

In questa direzione ha cercato di articolarsi il LUDICA 2024, assecondando una metodologia di indagine basata sull'incrocio e sulla catalogazione ragionata delle fonti scritte, visive, audio e fotografiche.

La visita alle emergenze architettoniche carlofortine ha evidenziato la progressiva appropriazione della linea di confine tra la città e il mare, dovuta all'avanzamento della linea di battigia prodotta dall'infrastrutturazione portuale. Primo interfaccia per il viaggiatore in arrivo a Carloforte, i palazzi prossimi a questa linea ideale, prendono corpo nelle decadi tra Otto e Novecento. Le abitazioni assumono caratteri di eleganza dirigendosi verso il lungomare dove sorgono i palazzi signorili più in vista, un tempo appartenuti all'élite politica e borghese della città.

La chiave di volta di questo interessante processo architettonico e sociale è la costruzione del porto, infrastruttura decisiva per lo sviluppo economico e mercantile, inquadrata all'interno di precise normative emanate dallo Stato italiano nei decenni post-unitari. Gli sviluppi della navigazione tardo-ottocentesca, per quanto riguarda le imbarcazioni, i sistemi di controllo da terra e la cartografia, non possono prescindere dalla riconfigurazione dell'intero fronte a contatto col mare. La modernizzazione del porto è, dunque, una operazione tecnica, fondamentale per lo sviluppo economico della città, ma anche l'opportunità di riconfigurare il lungomare e promuovere un'edilizia signorile al passo coi tempi.

Questo aspetto, con evidenti conseguenze di ordine architettonico, politico, economico e sociale, si riflette in una eterogenea produzione

documentaria, distribuita su più archivi e su un'ampia varietà di fondi. Assodata l'ingente perdita di carteggi conservati nell'Archivio Storico del Comune, danneggiato da un incendio nel 1955, la disponibilità maggiore di documenti riguardanti la fondazione di Carloforte, gli sviluppi successivi della città e l'infrastrutturazione ottocentesca è concentrata nell'Archivio di Stato di Cagliari e nell'Archivio Centrale dello Stato. L'Archivio di Stato di Torino custodisce ulteriori testimonianze sulla fondazione urbana e sulle azioni diplomatiche relative al trasferimento dei coloni da Tabarka.

Che la navigazione attorno all'Isola di San Pietro sia un argomento all'ordine del giorno fin dagli anni successivi all'Unità d'Italia, trova conferma nell'ingente appalto per la costruzione del Faro di Capo Sandalo, nell'omonimo promontorio sul versante ovest dell'isola, bandito nel 1860. L'imprenditore Vittorio Obino si aggiudica l'opera per la ragguardevole somma di 94.000 Lire, superando la concorrenza del collega Efisio Timon, esponente di una delle famiglie più in vista della borghesia imprenditoriale di Cagliari. Il progetto del faro si deve all'ingegnere Luigi Fadda, aiutante di III Classe del Genio Civile, al quale subentra, nelle fasi di realizzazione, il parigrado Agostino Boraggini. Edificata tra il 1860 e il 1868, la torre di segnalazione prevede una serie di interventi accessori, come il tracciamento dello stradello d'accesso, per il quale sono acquisiti alcuni terreni del possidente Federico Rombi³².

Altrettanto onerosa sotto il profilo economico è la sistemazione del molo di carico nel porto, nel decennio tra il 1862 e il 1872, operazione di notevole complessità tecnica. È lo stesso Comune di Carloforte ad avanzare la petizione al Governo, attraverso il Genio Civile, per la realizzazione dell'opera: una vera e propria modernizzazione delle banchine, destinata ad elevare il livello qualitativo dello scalo carlofortino. Non a caso, il progetto è curato in prima persona dall'ingegnere capo Domenico Carlo Ferrettini e l'importo stimato dei lavori, pari a 64.000

³² Archivio di Stato di Cagliari (in seguito A.S.Ca), Prefettura, I Versamento, Categoria XXII (Acque Pubbliche), buste 438, 439.

Lire, testimonia l'investimento necessario. La somma è equamente ripartita tra le finanze di Stato e municipali; per fronteggiare l'impegno economico assunto, l'amministrazione civica deve contrarre un mutuo pari alla metà della somma di spettanza, per il quale ottiene la necessaria autorizzazione. Nonostante l'urgenza e le pressanti richieste del Comune, l'opera richiede diverso tempo e la stesura di un secondo progetto, redatto dall'assistente ingegnere Enrico Vacca; entrambe le proposte sono sottoposte al vaglio dell'Ufficio Centrale dei Porti, Spiagge e Fari, con sede a Genova, diretto dall'ingegnere Adolfo Ignazio Parodi³³.

Il potenziamento del porto di Carloforte è, dunque, una rilevante opera di infrastrutturazione marittima con immediate conseguenze sul piano politico ed economico. Giocano a favore del progetto le pressanti richieste dell'amministrazione civica, allora guidata dall'ennesima Giunta messa in piedi dal sindaco Paolo Segni: avvocato e possidente, con radici familiari genovesi, la sua longa manus sulla politica carlofortina corrisponde, di fatto, ad una opzione quarantennale sulla poltrona di primo cittadino dal 1855 al 1895 (Capriata, 2020). Il ruolo di Segni nel dialogo con le autorità ministeriali è certo un fattore decisivo; così come le pressioni dell'imprenditoria mineraria, sostenuta da grandi capitali stranieri, consapevole delle potenzialità commerciali, di carico e di collegamento del porto carlofortino. Lo scalo marittimo si imporrebbe, quindi, come infrastruttura al servizio dell'intero comparto estrattivo sulcitano e di siti minerari dislocati nella stessa Isola di San Pietro.

Gli interessi delle élite politiche e imprenditoriali si conciliano con i piani d'investimento elaborati dal Regno d'Italia all'indomani dell'Unità. Il vasto programma di riforme emanato negli ultimi decenni dell'Ottocento abbraccia diversi ambiti della vita sociale, produttiva e culturale. Il tema degli scali marittimi passa presto sotto i riflettori delle autorità di Governo, date le immediate implicazioni di ordine

³³ A.S.Ca, Prefettura, I Versamento, buste 230 (Porti, Fari, Tonnare).

economico e militare, strettamente legate agli sviluppi della navigazione. Il classamento degli scali italiani persegue il duplice obiettivo di razionalizzare i traffici e i commerci e di imporre una stringente gerarchia tra le infrastrutture portuali esistenti: operazione, quest'ultima, con evidenti conseguenze politiche.

Ma il funzionamento razionale dei porti e della navigazione presuppone un'efficiente gestione degli scali e delle apparecchiature di segnalazione. La costruzione del Faro di Capo Sandalo e il potenziamento del porto di Carloforte sono, infatti, accompagnati dalla istituzione della Capitaneria di Porto con sede nel rinnovato lungomare. Il presidio marittimo entra subito in dialogo con gli Uffici di Governo attivi sul territorio, in primo luogo il Genio Civile e le Prefetture e, attraverso questi, con gli organi ministeriali, nel rispetto della gerarchia piramidale amministrativa.

All'ingegnere capo del Genio, Antonio Angeli, è indirizzato il sollecito con cui, nel 1886, la Capitaneria chiede l'invio delle mappe raffiguranti il litorale sud-occidentale della Sardegna e il braccio di mare compreso fra il Capo Teulada e il Capo Nieddu, a nord di Oristano, verosimilmente gli estremi terranei traguardabili dall'Isola di San Pietro. Secondo Angeli, però, non esistono al momento le cartografie richieste; l'unico strumento disponibile è la mappa pubblicata dall'Istituto Topografico Militare di Firenze, alla scala 1:5.000, sebbene l'ampia scala la renda inutilizzabile allo scopo. Il funzionario invita, quindi, la Capitaneria a rivolgersi all'Intendenza di Finanza, presso i cui uffici si conserva la carta dell'intera Sardegna in scala 1:500³⁴.

Come si deduce dalla vicenda, il divario fra l'efficienza amministrativa, agognata dalla burocrazia di Stato, e la realtà contingente appare incolmabile. L'elevato profilo dei funzionari dirigenti nulla può davanti alle carenze ataviche di tanti territori, sui quali si vorrebbero applicare modelli di gestione idealizzati, retaggio della cultura napoleonica e positivista.

³⁴ A.S.Ca, Prefettura, II Versamento, Categoria XV, busta 356.

Con o senza la disponibilità di cartografie marittime, il rinnovamento architettonico di Carloforte ha ormai imboccato il suo percorso, sospinto dagli investimenti, questa volta edilizi, della locale borghesia imprenditoriale. Nel lungomare, sorgono le dimore signorili delle famiglie Rivano (oggi Hotel Hieracon – 1897), Jacomy (secondo Ottocento) e Napoleone (1906) o il Cineteatro Cavallera (dal 1920). Emergono, tuttavia, alcune residenze più datate come i Palazzi Vecchio (dal secondo Settecento) e Giera (nella vicina piazza Repubblica, 1883).

Il tenore di queste architetture richiede l'intervento di progettisti esperti, aggiornati sulle recenti tendenze della cultura signorile. Francesco Floris Thorel, esponente di una nota famiglia della borghesia cagliaritano, disegna il Palazzo Giera, dirigendone in prima persona la fabbrica, come testimonia una lapide murata nell'edificio. Paolo Carta Biggio, distintosi nelle opere portuali della vicina Sant'Antioco, è l'autore del Cineteatro Cavallera; si deve allo stesso progettista di Iglesias, nel 1931, la sistemazione della strada di avvicinamento al comprensorio di Pescetti, nella parte meridionale dell'Isola di San Pietro, zona acquitrinosa, all'epoca oggetto di un'ampia bonifica³⁵.

Merita un doveroso cenno Enrico Maurandi Cicilloni, nato a Carloforte nel 1863 e qui deceduto nel 1937, autore anch'egli di opere rilevanti nel porto di Sant'Antioco. Parliamo, quindi, di una personalità interna alla realtà isolana, di cui conosce le vicende storiche e le dinamiche di sviluppo tra Otto e primo Novecento. La passione per la sua città conduce Maurandi a scrivere la *Storia di Carloforte: documenti e appunti*, ancora in forma di note scritte all'epoca della sua morte, ma fortunatamente donata dall'autore alla Parrocchia di San Carlo Borromeo e edita nel 2013. Si tratta, forse, dell'unica testimonianza diretta sul ricco patrimonio documentario un tempo custodito nell'Archivio Storico Comunale e andato perduto nel citato incendio del 1955 (Maurandi, 2013).

³⁵ Bollettino Ufficiale del Ministero dell'Agricoltura e delle Foreste, 1932/XI, pp. 824, 1649-1650.

Nel frattempo, Carloforte comincia a dotarsi di spazi urbani di incontro e monumenti commemorativi, al fine di elevare l'immagine e il decoro. Abbiamo già ricordato la piazza Repubblica, col suo corredo di alberi e panchine, uno dei luoghi privilegiati dalla cittadinanza, incastonata nel tratto centrale del corso Tagliafico. Altrettanto significativa, sul versante meridionale della città, si apre la piazza Pegli, la cui configurazione risale al secondo Novecento: al centro dell'esteso spazio quadrangolare, trova nuova collocazione il Monumento ai Caduti, su disegno dell'architetto siciliano Francesco Giarrizzo, qui trasferito dalla originale collocazione ai margini dell'abitato (Monteverde & Belli, 2004 p. 170).

L'organizzazione del Laboratorio di Umanistica Digitale in una realtà isolana, con peculiarità proprie, assenti nei territori limitrofi, caratterizzata da una popolazione avveza al gusto estetico e all'intraprendenza è una scelta vincente dal punto di vista formativo. La ricchezza e varietà di testimonianze storiche consente di sopperire all'indisponibilità, in situ, di una abbondante documentazione archivistica.

Per l'ennesima volta, il patrimonio architettonico emerge come riflesso dell'evoluzione culturale e sociale della cittadinanza. L'interessante antologia di palazzi signorili, va detto, attende un accurato studio, al fine di comprenderne la genesi, l'identità dei progettisti e l'evoluzione nel tempo; il proposito è tanto più complesso se consideriamo la perdita irreparabile dei documenti otto-novecenteschi un tempo custoditi nell'Archivio Storico del Comune.

La nuova esperienza del Ludica conferma, quindi, il valore didattico e interpretativo della Storia dell'Architettura, come disciplina affine alla Storia pura, i cui metodi di indagine e di racconto offrono un contributo notevole all'interpretazione del patrimonio costruito e del paesaggio. La combinazione con gli strumenti digitali consente di ampliare le potenzialità tradizionali della disciplina e di combinare dati di varia natura, altrimenti destinati all'oblio.

Bibliografia

- Elisa Alberta Bianchi. (2025). Modelli di fortezze nella Sardegna del secondo Settecento: L'opera dell'ingegnere militare Saverio Belgrano di Famolasco. *Defensive Architecture of the Mediterranean, I*, Atti del Convegno Caserta 13-16 novembre 2025, Universitat Politècnica de València, Valencia, 327–334.
- Mauro Cabras. (1966). Le opere del de Vincenti e dei primi ingegneri militari piemontesi in Sardegna nel periodo 1720-1745. In Atti del XIII Congresso di Storia dell'Architettura del Centro di Studi per la Storia dell'Architettura (Cagliari 6-12 aprile 1963), I, 292–309.
- Nicolò Capriata. (2020). Professione sindaco: Sciù Pàulin (Paolo Segni), al servizio di Carloforte dal 1855 al 1895. *Polis Sa Magazine*.
- Augusto Cavallari Murat. (1961). Saverio Belgrano di Famolasco, ingegnere sabauda quale architetto in Sardegna. In Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino, 15, 29–49.
- Stefano Ferrando. (2015). Carloforte: L'approvvigionamento idrico nei primi anni dalla fondazione. In Marco Cadinu (ed.) *Ricerche sulle architetture dell'acqua in Sardegna* (pp. 201–212). Steinhau-ser Verlag.
- Enrico Maurandi. (2013). *Storia di Carloforte. Documenti e appunti*. Fausto Lupetti.
- Salvatore Naitza. (1992). *Architettura dal tardo del '600 al Classicismo purista*. Ilisso.
- Alberto Monteverde & Emilio Belli. (2004). *1919-1939: Società, economia e cultura nella Sardegna del primo dopoguerra*. Askòs.
- Daniele Pescarmona. (1984). Nuovi contributi alla conoscenza dell'attività degli ingegneri militari piemontesi in Sardegna nel secolo XVIII. In *Bollettino d'arte del Ministero per i Beni Culturali e Ambientali* (Vol. 28, pp. 71–90). Istituto poligrafico e zecca dello stato.

- Rita Piras. (2005). Le vicende costruttive della parrocchiale San Carlo Borromeo di Carloforte. In *Quaderni d'Architettura. La rappresentazione, il ilievo, la storia, la costruzione, l'architettura e la città*, V, CUEC, Cagliari, pp. 163–188.
- Marcello Schirru. (2013). La fondazione di Calasetta, un progetto urbano settecentesco nel Regno di Sardegna. In *Il Tesoro delle Città. Strenna dell'Associazione Storia dell'Architettura*, VII. Kappa, Roma.
- Giuseppe Vallebona. (1962). Carloforte: Storia di una colonizzazione (1738-1810). Tamburino Sardo, Carloforte.
- Bruno Viridis. (1954). Bastioni e torri di Carloforte: Contributo alla storia dell'architettura militare. Regionale Editrice, Roma.