

Alghero: una storia tra porto e città

Alghero: a History of Port and City

Le caratteristiche meteo-marine del trascorso inverno, ancor più le forti mareggiate con singolarità d'onda di ben 18 metri nel mare a ponente di Alghero, non possono, oggi, non arricchire di suggestione e di pari severità una riflessione sui caratteri di questa parte del sistema costiero dell'isola di Sardegna: a ben vedere, nel tempo e negli eventi, quasi un 'finis terrae' mediterraneo, proteso verso il settore di maestrale del Golfo del Leone!

Così, con tratti di spiccata marineria, si interpretano meglio le cronache storico-economiche delle rotte, dei traffici, i frequenti naufragi, le perdite di carichi, i rinvenimenti archeologici di relitti anche numerosi nella rada, a ridosso dell'isolotto della Maddalena, se non nel più protetto Golfo di Porto Conte, riportato in epoca romana come il Portus Ninpharum in cui, per i ripari e le caratteristiche dei luoghi, si consolidò contiguo ad una preesistenza nuragica, un insediamento di struttura portuale con residenze, stabilimento termale e magazzini.

La geografia ci soccorre, cioè, nel comprendere meglio ritmi di frequentazione della costa, origini, evoluzione e forme dell'insediamento della struttura portuale se non dello stesso incasato nella sua storia urbana e territoriale.

Ed allora, pur con una regolarità nel lungo periodo, a partire dalla riconosciuta fondazione della città da parte dei Genovesi nel XII secolo e sin alla recente interruzione del cabotaggio mediterraneo del '900, i traffici appaiono alternarsi nelle rotte e nelle cadenze degli scali, privilegiando soprattutto il tempo della primavera e dell'estate con una precauzione e un riguardo, quasi contemporaneo, al tempo del viaggio.

Per tutte, le fonti d'archivio sulla flotta impegnata nella pesca del corallo, di prevalenza campana, raccontano di una stagione di pesca limitata alla sola estate, non solo per la costante inaffidabilità all'ormeggio della struttura portuale della città, ma ancor più per l'esposizione e l'apertura mediterranea dell'intero sistema costiero.

Apertura e relazioni mediterranee che, per contro, nel consentire ricchezza di traffici commerciali, di storie di uomini, di popolamenti, originano maggiormente la stessa forma della città storica, il suo sistema di fortificazioni catalano-aragonesi dalla metà del XIV secolo, quanto la stessa identità culturale e linguistica.

Il territorio della Corona d'Aragona, Barcellona, l'area Valenciana imbarcano per mare vasellame, maioliche, rajoles nei colori azul e nelle tecniche del lustro del rinasci-

Ortofoto del porto e della città di Alghero,
2006

Zenital photo of the city and the port
of Alghero, 2006

The weather and sea conditions this past winter, in addition to the storms at sea with waves as high as 18 meters to the west of Alghero, can only add suggestion and severity to the current debate on the characteristics of this part of the coastal system of the island of Sardinia: which is really, in terms of time and events, a sort of Mediterranean "finis terrae", stretching out-

wards towards the maestrale section of the Golfo del Leone!

It is thus, with evident traits of seaman-ship, that one can better interpret the historical and economic chronicles of routes, trade, the frequent shipwrecks, loss of cargo, the archaeological discovery of even more shipwrecks in the bay near the island of the Maddalena, and even in the no longer protected Golfo di

Porto Conte, known in the Roman era as the Portus Ninpharum; there, because of its shelter and the characteristics of the place, a port structure was consolidated near an existing Nuragic settlement, with homes, a thermal bath and warehouses.

Geography comes to our rescue, however, to acquire a better comprehension of the frequency of contact with the

Giuseppe Tore Frulio



La banchina Sanità anni '40

La darsena portuale anni '20

Proposta di attracco esterno per navi da crociera (progetto J. Busquets, G. Tore Frulio, A. Muzzetto, 1999-2000)

The Sanità pier in the 40s

The port marina in the 20s

Proposal for an outside dock for cruise ships (project J. Busquets, G. Tore Frulio, A. Muzzetto, 1999-2000)

Zonizzazione Piano Particolareggiato del Porto, 2008

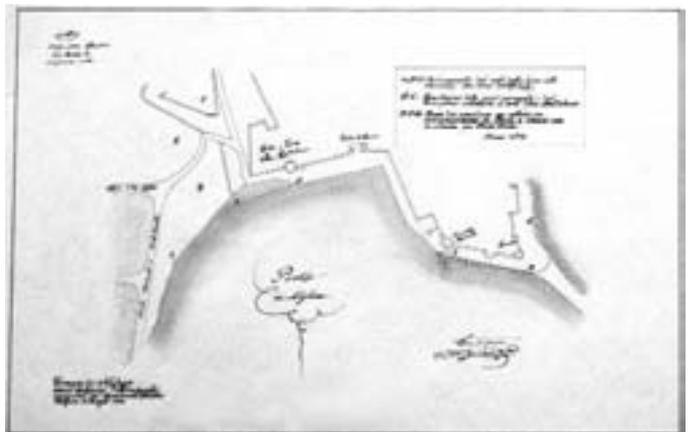
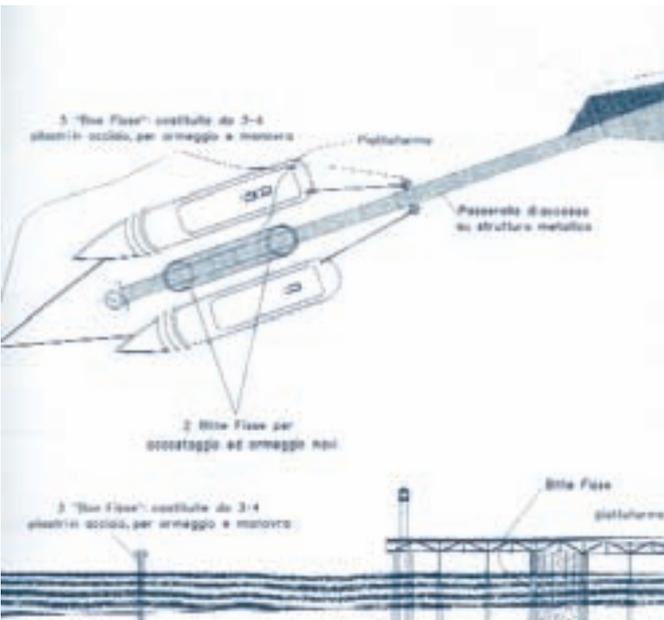
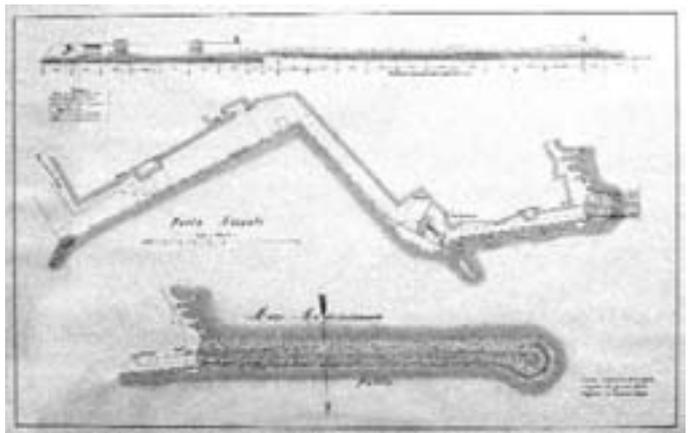
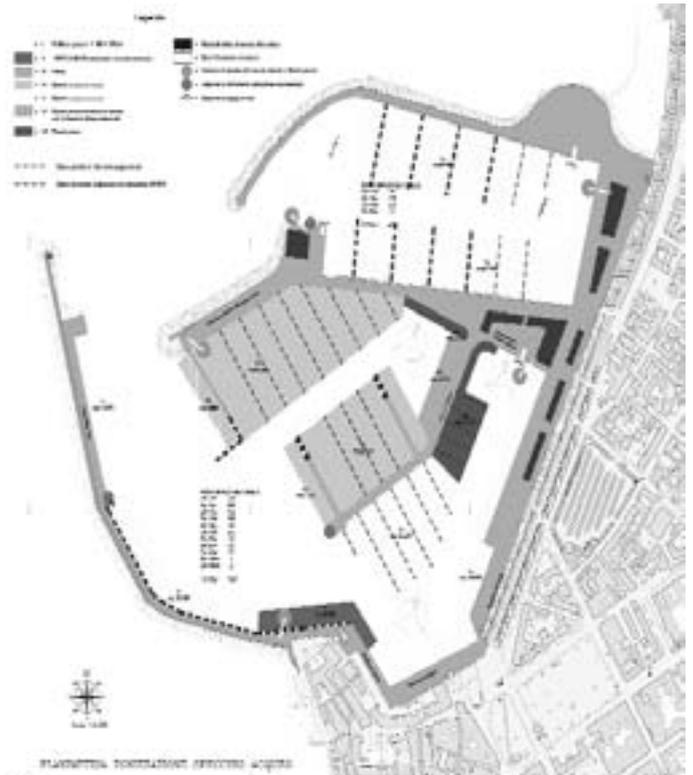
Progetto Ampliamento Porto di Alghero, 1871

Il Porto esistente e le mura, 1870

Detailed Port Plan, 2008

Development Plan of the Port of Alghero, 1871

Existing Port and city walls, 1870



mento iberico; dal Tirreno i carichi sono ancora stoffe o ceramiche policrome provenienti dall'area toscana di Montelupo Fiorentino attraverso i porti di Pisa, prima e di Livorno poi, come anche dalla ligure Albisola. Poi, da Alghero, ripartono granaglie, pelli, vino, formaggi, bestiame dell'economia delle terre interne del Logudoro che sempre hanno inteso il porto di Alghero sbocco economico naturale anche grazie, successivamente, all'avvio della costruzione ottocentesca dell'attuale struttura portuale.

E così la forma portuale che si era mantenuta inalterata nell'idea di riparo, quasi 'approdo fugace' a ridosso delle mura della città catalana, appare nel tempo priva di una configurazione spaziale per tutto il settecento e sino alle prime proposte progettuali di metà ottocento.

La cronaca dell'arrivo del sovrano Carlo V nel 1541 in rotta verso Algeri, riporta della costruzione di una passerella lignea (quasi un primo pier) posto nella darsena di fronte alla Porta a Mare, così da consentire lo sbarco del sovrano e l'ingresso nella Plaça de l'Arsenal, o de les Dressanes (Piazza Civica).

Dopo la visita reale in città e la ricognizione che investirà il sistema sociale, delle fortificazioni e dello stesso porto attrezzato appunto per l'occasione, si susseguono nelle fonti idee differenti di darsena (progetto R. Cappellino) e di organizzazione interna dello spazio portuale (progetto 1869 A. Musso) che si estenderà sempre verso nord (stazione ferroviaria - primo stabilimento balneare) partendo dal ridosso offerto dal primo molo di sopraflutto (progetto 1871 Carlo Castiglioni) che, partendo dalla radice della Cortina di Sant'Elm (ovest-nord ovest), si svilupperà per oltre 200 metri, verso ponente-maestro per concludersi nell'odierno disegno che si allontana (anni '80) dagli orientamenti del progetto di avvio.

Il porto, sempre sprovvisto di moli verso nord ed esposto alle traversie di maestrale e tramontana, troverà riparo interno nella realizzazione (1950-55) di un molo di sopraflutto. (Impresa G. Visconti)

L'orientamento a maestrale del Castiglioni è peraltro ripreso, di recente, nell'idea di realizzazione di un attracco per navi da crociera, esterno all'attuale struttura portuale, in acque profonde, nel Progetto Strategico di Riqualificazione della Città sul Mare (1999-2000) del Gruppo Joan Busquets, G. Tore Frulio, Antonio Muzzetto, nella riconsiderazione della centralità di Alghero nel traffico crociere del ponente mediterraneo e in armonia sia con l'opportunità dello scalo aereo sia del porto passeggeri di Porto Torres (Genova, Tolone), intuito come fondamentale nel sistema traffici marittimi nel nord Sardegna.

È dall'ottocento, infatti, che si registra una antitesi e una flessione economica costante nel traffico merci-passeggeri del porto di Alghero a favore dello scalo di Porto Torres, fortemente sostenuto specie in epoca sabauda nei collegamenti con il porto di Genova e quindi con l'economia lombardo-piemontese e con la stessa Francia, ma non in effetti negli approdi di navi crociera che ritrovano nello scalo catalano richiamo, suggestione e bellezza dei luoghi.

È di quel tempo, si badi, la prima dicotomia tra i due scali portuali del nord ovest della Sardegna che, senza dirette relazioni stradali e ferroviarie, hanno evoluto sino a oggi una differente storia economica e di mare, assai lontana da una integrazione territoriale già tracciata in epoca romana

coast, the origins, evolution and forms of the settlement around the port structure and the residential area concerning its urban and regional history.

So that, however regular over the long term, beginning with the acknowledged foundation of the city by the Genoese in the XIIIth century and through the recent termination of Mediterranean coastal navigation in the XXth century, trade appears to alternate along the routes and distances between ports, preferring springtime and summer with precaution and an almost contemporary attention to the length of the voyage.

For all of them, sources in the archives on the coral fishing fleet, mostly from the Campania region, refer to a fishing season limited to the summer months, not only because the port structure of the city was invariably unreliable for docking, but mostly because the entire coastal system was exposed and open to the Mediterranean.

This openness and relationship with the Mediterranean, on the other hand, which brought a wealth of commercial traffic, of histories of men, of populations, were most instrumental in originating the form of the historical city, its system of mid-XIVth century Catalan-Aragonese fortifications, as well as its cultural and linguistic identity.

The territory of the Crown of Aragona, Barcelona, the area around Valencia embarked vases, maiolica, rajoles in the azul colours and in the 'lustrò' techniques of the Spanish Renaissance, by sea; from the Tyrrhenian sea the cargoes included polychrome ceramics from the Tuscan area of Montelupo Fiorentino through the ports of Pisa first and then Leghorn, and Albisola in the Liguria region. Alghero sent out grain, leather, wine, cheese, and animals from the economy of the hinterlands of Logudoro which always considered the port of Alghero as the natural economic outlet until construction began on the current port structure in the nineteenth and twentieth century.

And so, the shape of the port which had remained unaltered in its idea of shelter, as a 'fleeting anchorage' under the walls of the Catalan city, appears devoid of a spatial configuration for the entire eighteenth century until the first planning ideas were expressed in the mid-nineteenth century.

The chronicles of the arrival of the sovereign Charles V in 1541 en route to Algiers, tell of the construction of a wooden walkway (almost a first pier) built on the wharf in front of the Porta a Mare, the Gate onto the Sea, in order to allow the king to come ashore and enter Plaça de l'Arsenal, or de les Dressanes (Piazza Civica).

After the king's visit to the City and the recognition that would be given to the social system, the fortifications and port itself fitted out for the occasion, the sources present a series of different ideas of docks (project by R. Cappellino) and interior organization of the port space (1869 project by A. Musso) which would always extend towards the north (railroad station - first bathing facilities) beginning with the backdrop offered by the first breakwater (1871





e medievale, ma oggi sempre più necessaria nelle differenti forme di integrazione dei sistemi di traffico marittimo.

Il porto di Alghero, ancora classificato di interesse nazionale, registra, così, via via la perdita totale del cabotaggio (anni 80) a favore di una crescente monocultura diportistica, trainata dal ruolo turistico della città, come da un sistema portuale di elevata dimensione, disponibile in assenza di una pianificazione di settore, quanto di un'idea consapevole di sviluppo.

Nel 2008, in applicazione della Legge sulla portualità del 1994, il Comune di Alghero redige il Piano Particolareggiato del Porto (Ingg. Ruiu, Ritossa), con previsione di un riordino interno e la creazione di una nuova darsena per il diporto, in ampliamento, a nord dell'attuale molo di sottoflutto.

Significativa, peraltro, di questi anni al riguardo, è la sintesi di un'idea strategica di waterfront territoriale della Provincia di Sassari, che comprende nuovi sistemi di gerarchie e relazioni nel recupero delle aree interne della Nurra, tra i due parchi dell'Isola dell'Asinara a nord (porti di Porto Torres, Castelsardo e Stintino), e di Porto Conte a sud, in connessione con la struttura portuale di Alghero e lo stesso scalo aeroportuale internazionale, quali luoghi fondamentali per uno sviluppo armonico del territorio.

In tale visione strategica di tempo lungo che individua le

due polarità principali di riferimento nelle portualità di Alghero e Porto Torres, appare oggi – con un occhio alla storia economica – fondamentale prevedere una nuova armonica integrazione dell'offerta nei traffici marittimi (crocierismo, passeggeri, merci) come nel diportismo nei due scali che si rapportino in superficie con la struttura più dinamica costituita dallo stesso aeroporto.

E così il potenziamento di un disegno, ormai costante di approdo internazionale crocieristico per Alghero, ben si integra con la sua stessa vocazione a primo scalo diportistico di Sardegna nella rotta mediterranea est-ovest: Barcellona, Baleari, Penisola italiana.

Ma di tale centralità occorrerà sforzarsi a comprenderne il ruolo, la configurazione spaziale, ma ancor più i bisogni di attrezzature, organizzazioni e servizi da rapportare a un moderno scalo distante quasi duecento miglia, dal sistema Baleari, rapportato direttamente con ogni tempo al mare di Sardegna, se non allo stesso rammentato Golfo del Leone. Alghero, cioè, mentre cerca relazioni con le portualità diportistiche più prossime, occorre non perda l'orizzonte della complessa dimensione geografica ed economica che il tempo storico le ha affidato.

Il porto che è parte centrale e viva della stessa città antica, di quella più dinamica della nuova Passeggiata Barcellona, deve trovare armonia nella forma con la sua struttura fisi-

ca attuale, con i valori del quadro ambientale d'insieme e con il ritrovato godimento (*loisir*) che i cittadini e gli ospiti intrattengono oggi con il mare e con il suo lungo bordo d'acqua.

Dovrà rappresentare, in definitiva, elemento chiaro di certezza – come nella storia urbana passata – in un waterfront che da nord a sud riunisca un percorso di emozioni, suggestioni e opportunità differenti di quasi cinque miglia: partendo dal porto di Fertilia e le zone umide dello stagno del Calich, attraverso le dune di Maria Pia, le sabbie del lido urbano, il nuovo lungomare, il porto con il sistema della città murata, sino al lungomare otto-novecentesco a sud, anche oltre il Colle del Trò (Plaça Balaguer) lungo le scogliere e le cave di pietra arenaria che hanno consentito la costruzione della Cattedrale di Santa Maria, le architetture, le mura e gli spazi più intimi della stessa città antica.

Il waterfront urbano di Alghero
The Urban Waterfront of Alghero



project by Carlo Castiglioni) which started at the root of the Cortina di Sant'Elm (west-northwest), and extended over 200 meters, towards the ponente-maestro to end with today's plan which would be a departure (1980's) from the orientations of the initial project.

The port which always lacked docks towards the north, exposed to the harsh conditions of the maestrale and tramontana winds, would be sheltered by the construction of a breakwater. (Impresa G. Visconti)

Castiglioni's orientation towards the maestrale was recently borrowed for the idea to create a dock for cruise ships, outside the actual port structure in deep waters, in the Strategic Project for the Regeneration of the City on the Sea (1999-2000) by the Group composed of Joan Busquets, G. Tore Frullo, Antonio Muzzetto, which reconsidered the centrality of Alghero in cruise ship traffic in the western Mediterranean, in keeping with the opportunity offered by both the airport and the passenger port of Porto Torres (Genoa, Toulon) which were understood to be fundamental to the system of maritime traffic in Northern Sardinia.

Since the 19th century, in fact, there has been an antithesis and a constant economic decrease of cargo-passenger traffic in the port of Alghero to the benefit of Porto Torres, which, especially during the reign of the Savoia family, was given much support in its connections with the port of Genoa and hence with the economy of the Lombard-Piedmont regions and with France itself; but not in fact as a stop for cruise ships which preferred the attraction, suggestion and beauty of the Catalan destination.

The origin of the first dichotomy between the two ports of northwestern Sardinia may be attributed to this period. Having no direct connections by road or railroad, they evolved a very different economic and seafaring history up to the present, quite unlike the territorial integration that had been established in the Roman and Medieval eras, but increasingly necessary now for the different forms of integration of maritime traffic systems.

The port of Alghero, still classified as a port of national interest, suffered a constant decrease in coastal traffic (1908's) as opposed to a growing yachting monoculture, driven by the role of tourism in the city, and by the large port system, available as a result of the lack of planning and of a conscious idea of development.

In 2008 in application of the Law on ports dated 1994, the City of Alghero drafted the Detailed Port Plan (Engineers Ruiu, Ritossa) to reorganize the interior and create a new wharf for leisure boating, as an extension to the north of the current breakwater.

The Province of Sassari, in those years, developed a significant synthesis of a strategic idea of regional waterfront, which includes new systems of hierarchy and relationships in the regeneration of the inland areas of the Nurra, between the two parks of the Island of Asinara to the north (ports of Porto Tor-

res, Castelsardo and Stintino) and Porto Conte to the south, connected to the port structure of Alghero and the international airport, as fundamental locations for a harmonic development of the territory.

In this strategic long-term vision that identifies the ports of Alghero and Porto Torres as the two major polarities, it seems fundamental today, bearing in mind their economic history, to provide a harmonic integration of the supply of maritime traffic (cruise ship tourism, passengers, cargo) and leisure boating in the two ports, that relate on the surface to the more dynamic structure of the airport.

And thus the reinforcement of the recurring design to make Alghero an international cruise ship destination, fits well into its vocation as the primary leisure boating port in Sardinia along the east-west Mediterranean route: Barcelona, the Balearic islands, Italian peninsula.

But it will be important to make an effort to fully understand the role of this centrality, its spatial configuration, as well as its needs in terms of equipment, organization and services to relate to a modern destination almost two hundred miles away, the Balearic islands system, directly related at all times with the sea of Sardinia, and the above-mentioned Golfo del Leone.

This means that it is important that Alghero, in seeking relationships with the leisure ports closest to it, not lose the perception of the complex geographic and economic dimension that history has entrusted it with.

The port, which is a central and vital part of the ancient city, and of the more dynamic area of the new Passeggiata Barcellona, must find formal harmony with its current physical structure, with the values of the general environmental framework and with the enjoyment that the citizens and their guests have now found in the sea and its extended waterfront.

It will have to represent, in conclusion, a clear hinge element – as it has throughout its past urban history – in a waterfront that from north to south creates a trail of emotions, evocations and opportunities almost five miles long: starting with the port of Fertilia and the wet zones of the Calich marshes, through the dunes of Maria Pia, the sand of the urban beach, the system of the walled city, through the 19th and 20th century seafront to the south, and beyond the Colle del Trò (Plaça Balaguer) along the tall sandstone quarries that made it possible to build the Cathedral of Santa Maria and the architecture, the walls and all the places in the ancient city itself.