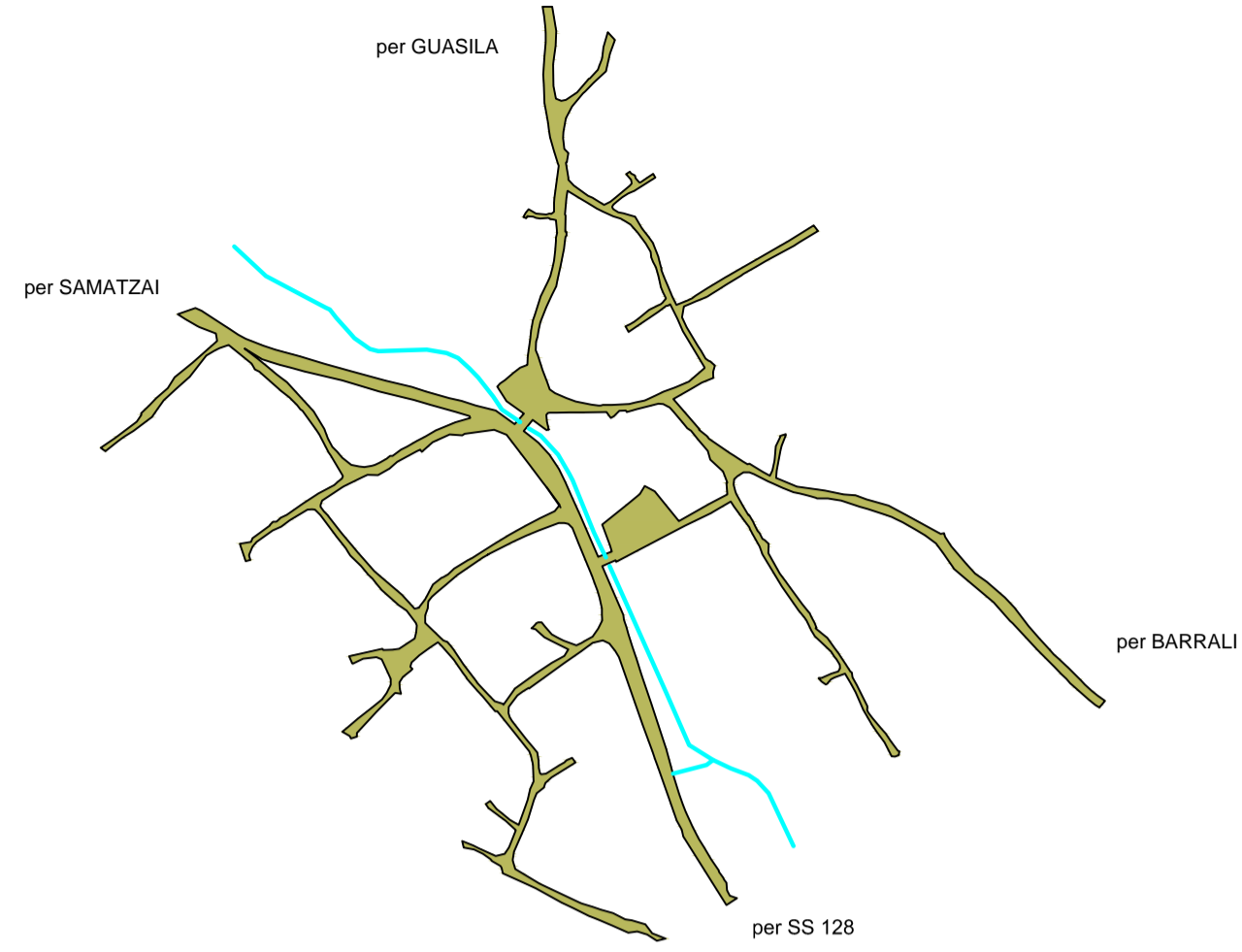


1— UTE del Catasto di Cagliari, Comune di Pimentel.  
Analisi della viabilità storica della prima metà del 1900



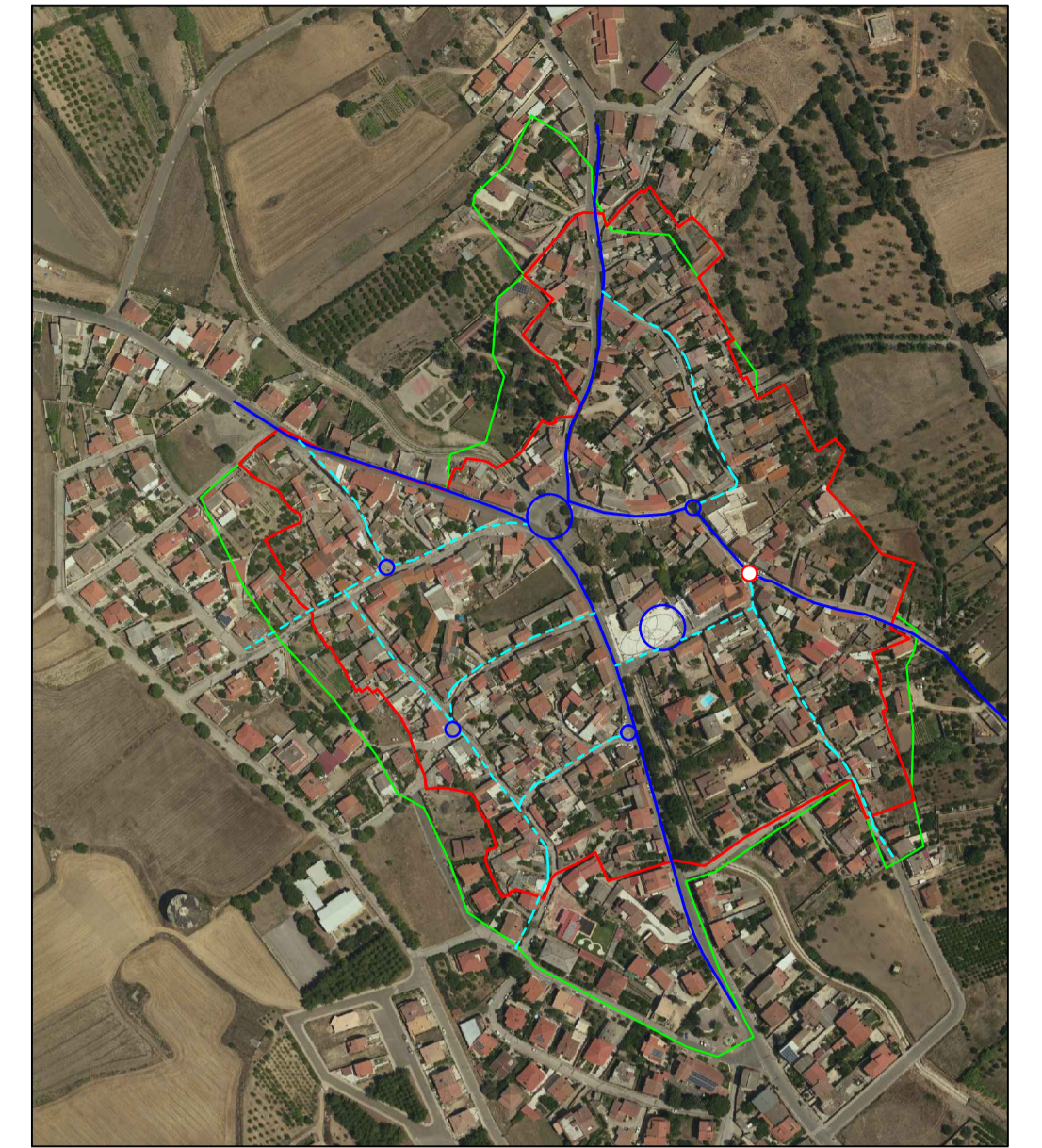
2— Rielaborazione UTE del Catasto di Cagliari, Comune di Pimentel.  
Analisi della viabilità storica della prima metà del 1900



3— UTE del Catasto di Cagliari, Comune di Pimentel.  
Individuazione del centro urbano, e dei principali assi e percorsi storici.



4— Foto aerea 2015, Comune di Pimentel.  
Individuazione del centro urbano, e dei principali assi e percorsi storici.



Analizzando la cartografia catastale della prima metà del 1900, (fig.1) si può mettere in evidenza la rete dei percorsi in relazione al costruito, da questa analisi emerge subito la relazione fra la struttura viaria e la morfologia degli isolati storici. Il tracciato stradale è solitamente condizionato dalla necessità di dare accesso alle corti, è la disposizione e la tipologia di queste ultime quindi che definisce la rete viaria. Come conseguenza possiamo avere dei lotti pressoché regolari con percorsi ortogonali fra loro quando l'esigenza è quella di orientare le corti nord-sud, come si può notare nella parte ad ovest rispetto al corso d'acqua, mentre sulla parte ad est dove ci sono elementi di polarità quali gli edifici pubblici e religiosi, i percorsi si delineano in maniera più irregolare permettendo alle corti un affaccio su questi spazi. Altro fattore da mettere in evidenza è il processo di frazionamento delle grandi corti fino alla costituzione di lotti minimi, i quali si ritagliano uno spazio sottilissimo allo scopo di ricavare un ingresso indipendente sulla corte. La creazione di questi lotti corridoio porta a introdurre il vicolo come elemento indispensabile ad assicurare l'accesso ad ogni unità edilizia, questo sovrapprendendosi e frammentando i tessuti originali porta una maggiore complessità nella struttura urbana. Isolando il tracciato definito dalla viabilità (fig.2) si notano meglio le maglie stradali e la differenza fra i due versanti del corso d'acqua, si riescono così a definire dei segni forti che condizionano la morfologia urbana, fra tutti il ruscello e i percorsi viari che lo fiancheggiano, da questo parte la logica dell'insediamento, anche gli slarghi che derivano dall'incrocio degli assi maggiori, non nascono quindi come spazio pubblico ma lo diventano nella loro semplicità e assenza di parti costruite.

Su questa base è stato possibile perimetrare l'estensione dello spazio costruito, e mettere in evidenza i principali percorsi e assi di espansione del paese, distinguendoli in una prima analisi dai percorsi di collegamento, emergono da questi tracciati di sintesi le parti nodali rappresentate da slarghi e piazze storiche, la cui più rilevante, segnata in rosso, non coincide con la più estesa ma con quella su cui risultano prospicienti i più importanti edifici pubblici civili e religiosi. (Fig.2)  
Tale insieme di segni è stato poi riportato sull'ortofoto del 2015, per un confronto tra edificato e percorsi storici e stato attuale, evidenziando come la morfologia dei percorsi e degli isolati sia sostanzialmente invariata, e la densità edilizia sia aumentata prima con un processo di intasamento all'interno delle corti oltre che con un processo di espansione. (Fig.3 e 4)  
In ultima analisi viene accostato il perimetro dell'abitato storico alle perimetrazioni rispettivamente del PPR e al perimetro verificato congiuntamente col comune per evidenziare il processo di definizione del centro di prima antica formazione.(Fig.4)

- Principali percorsi e assi di espansione del paese.
- Percorsi di definizione degli isolati storici.
- Principale slargo storico: prospiciente agli edifici pubblici di maggior rilievo
- Slarghi e piazze storiche, quali zone di snodo e di polarità dell'insediamento storico.
- Perimetrazione secondo PPR
- Perimetro verificato congiuntamente col comune con deliberazione del consiglio Comunale n°22 del 11/11/2008

5—STUDIO DELL'EVOLUZIONE DELLA VIABILITÀ STORICA



Dall'analisi cartografica fatta è possibile capire, attraverso la sequenza cronologica dei tracciati viari dal 1800 fino ai giorni nostri, le logiche di sviluppo della viabilità storica, come conseguenza di quelle dello sviluppo urbano, e riconoscere i principali percorsi matrici dell'insediamento storico. Risulta utile a tale scopo evidenziare di volta in volta, attraverso le indicazioni di direzione segnalate dalle frecce rosse, (►) gli assi di sviluppo che assumono maggiore importanza nell'evolversi del centro urbano. Possiamo notare come dalla metà del 1800 per oltre un secolo, fino agli anni sessanta del 1900 il nucleo urbano non subisca forti cambiamenti, la viabilità traccia isolati che rimangono pressoché gli stessi nel tempo, disposti lungo quello che è il principale percorso storico dato dalla strada che fiancheggia il corso d'acqua, e che storicamente collega il paese a sud con Barrali e a Nord con Guasila, vediamo dagli inizi del 1900 in poi come cominciano ad assumere importanza la nuova ramificazione di tale percorso con la strada che porta verso Samatzai, gli isolati si consolidano nel versante sinistro ma la struttura dell'edificato è sostanzialmente equidistribuita in entrambi i lati del corso d'acqua.

A partire dagli anni ottanta del 1900 le logiche che hanno portato alla formazione dell'edificato storico cambiano e di conseguenza si modifica la struttura della viabilità interna al paese. le cause principali sono date in primo luogo dal cambiamento dell'importanza dei collegamenti coi centri limitrofi, che vede un abbandono del collegamento storico con Guasila e un rafforzamento dell'asse centrale del paese che costituirà la strada provinciale n° 33, dove confluiranno gli svincoli per i paesi limitrofi, e il collegamento per la strada statale 131. Da questo consegue una predilezione per l'edificazione nel versante sinistro, ad altimetria più elevata e meglio collegato. Le nuove logiche costruttive portano ad isolati più regolari con percorsi ortogonali alla strada principale, il vecchio centro urbano di formazione storica cessa di evolvere e trasformarsi nel suo assetto viario.

Gruppo di progettazione  
Capogruppo:  
Ing. Giovanni Cappai  
I collaboratori:  
Ing. Elena Cau  
Ing. Fabiola Cappai  
Dott.ssa Silvia Loddo  
Ing. Gian Marco Marras

**COMUNE DI PIMENTEL**  
**PROVINCIA DEL SUD SARDEGNA**  
PROGETTO DEL PIANO PARTICOLAREGGIATO  
DEL CENTRO DI ANTICA E PRIMA FORMAZIONE

