

Licence d'architecture

#3 Cagliari

Automne 2017 & Printemps 2018



Ecole Spéciale d'Architecture

Association d'enseignement supérieur et de recherche

Fondée en 1865, reconnue d'utilité publique en 1870 et par l'État en 1934

Membre de la Conférence des Grandes Écoles

254 boulevard Raspail 75014 Paris

Tel : + 33 (0)1 40 47 40 47

www.esa-paris.fr

info@esa-paris.net

Directeur de la publication / Christian Mestre

Comité éditorial / Emmanuelle Andreani, François Bouvard,
Mick Brundle, Bernard Delage, Duccia Farnetani, Aurélie Godard,
Michaël Halter, Giorgio Peghin, Carlo Pisano, Yvette Vasourkova,
Marc Vaye, Catherine Weinzaepflen.

Conception réalisation maquette / Marc Vaye

Traductions Adaptations
Italien-Français / Boris Bastianelli
Anglais-Français / Marc Olsen

Crédits des illustrations

© Google earth

© Jacques Pochoy

© Marc Vaye

© La Générale de Productions

Conférenciers, élèves, enseignants

Typographie Akkurat Family / Lineto

© 2020 Ecole Spéciale d'Architecture

ISBN N° 978-2-918638-07-0

Dépôt légal : 4^e trimestre 2020

Tous droits de reproduction réservés

Sommaire

page 4

Protocole / Agence universitaire pour recherche-projet / Marc Vaye

Jury international & Témoignages

page 8

Composition du Jury international

page 10

Sea & Sardinia / Mick Brundle

page 14

Faille et rupture / Emmanuelle Andréani

page 16

Face à face / Yvette Vasourkova

page 18

Listes des diplômes ESA Grade 1

page 22

Cagliari / Conférences

page 40

Cagliari / Ville historique et paysage contemporain / Giorgio Peghin

Cagliari / The Centre elsewhere / Carlo Pisano

page 52

Editoriaux & sites

page 54

Cagliari par Catherine Weinzaepflen

page 56

Cagliari par Aurélie Godard

page 58

Cagliari par Bernard Delage

page 59

Démarche par Michaël Halter & Duccia Farnetani

Sites étudiés

Recherches-projets / Automne 2017

page 62

91 marches de pierre / Margaux Delaporte

page 98

L'accordeur / Julien Chalençon

page 114

Le Labyrinthe musical / Alexis Millet

page 142

Big Bang / Martin Pacquot

Recherches-projets / Printemps 2018

page 164

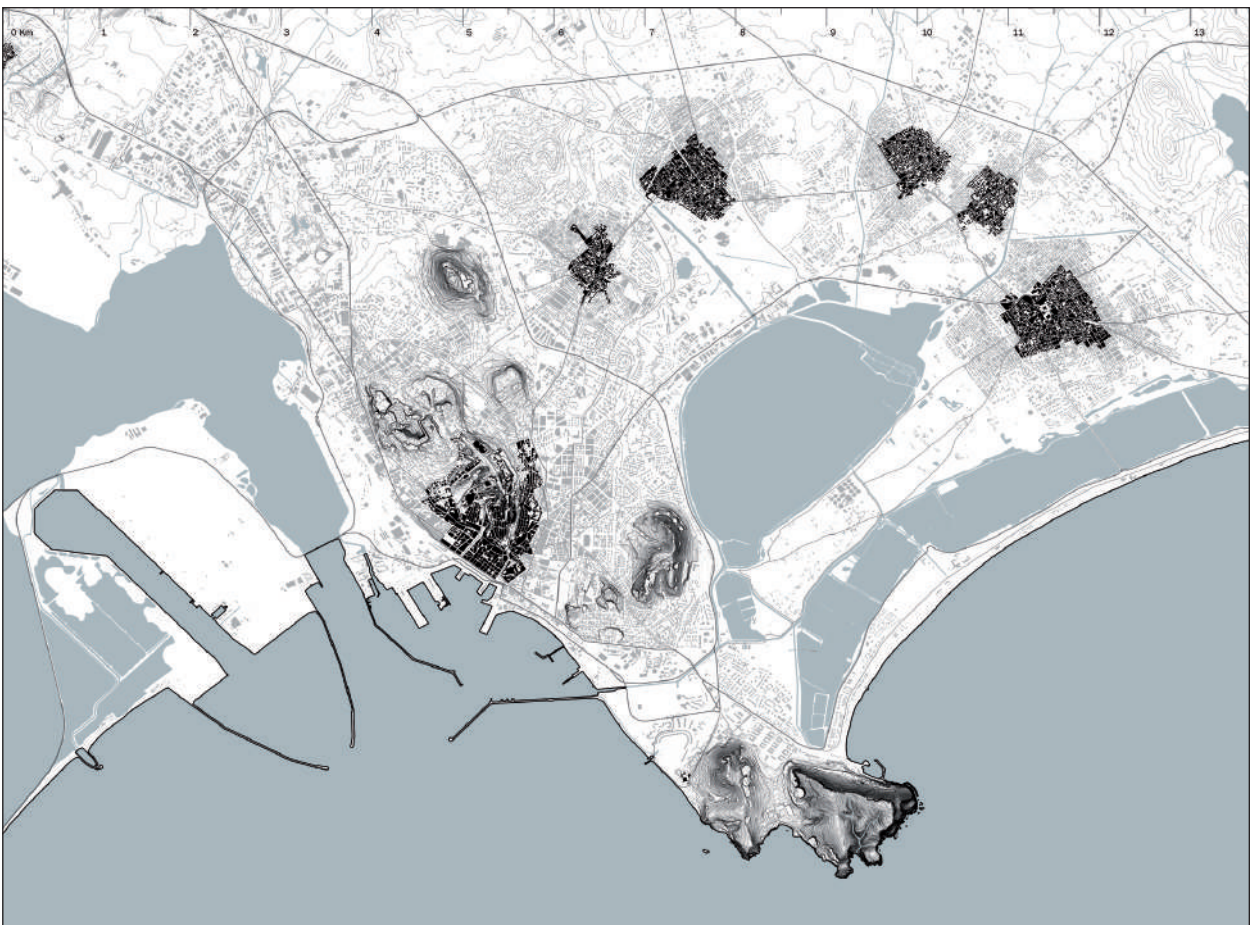
Urbain méditerranéen / Aziz Zlaoui

page 182

Sous les chênes-verts du rempart / Maéva Guedré & Charlie Bordecq



Vue aérienne de l'agglomération urbaine et environnementale de Cagliari. Source: [http : //demeuredesanges.blogspot.com/](http://demeuredesanges.blogspot.com/)
 Plan de localisation de la ville métropolitaine de Cagliari. © Carlo Pisano, 2016.



Cagliari The Centre Elsewhere

Carlo Pisano

Architecte Ingénieur PhD, Enseignant chercheur
Universités de Cagliari & Florence

Pour les disciplines s'occupant de la conception dans l'enseignement, la notion d'identité est assimilée à celle de lieu : celui-ci existerait dans la mesure où, d'une part, il serait habité en tant que polis et, d'autre part, il ressortirait culturellement d'un processus historique considéré sur une longue durée (Corti, 2011). Cette définition fait ainsi émerger un concept de lieu comme une construction dynamique, laquelle s'articulerait autour de différents moments spatiaux et sociaux successifs : en ce sens, le lieu apparaît donc comme une construction politico-culturelle qu'une société élabore dans les limites d'une aire géographique donnée, et parce qu'elle s'y reconnaît, elle y interviendra au fil du temps pour la modifier périodiquement selon diverses adaptations établies en fonction de ses besoins propres. En cela, il devient une sorte de matrice d'identité collective dans laquelle cette société trouve à s'identifier en retour. Cependant, si à partir de ce postulat initial découle le concept d'identité, et incidemment celui de lieu qui lui est associé, ces derniers s'imposent moins comme valeur préétablie, qui se poserait comme invariante à travers l'histoire, que comme projet, c'est-à-dire comme véritable dynamique de transformation en devenir laquelle s'adapte tant aux mutations sociales et culturelles, qu'aux évolutions spatiales. C'est pourquoi, attendu que le lieu serait donc un concept potentiellement conçu et construit, il serait donc aussi bien en mesure de se baser sur des approches différentes que sur des politiques d'aménagement du territoire ou de l'histoire éla-

boré selon des points de vue originaux, en vue de suggérer autant d'ouverture pour de nouvelles perspectives. C'est de cette façon que, par exemple, lorsque des historiens ont commencé à étudier les plus grandes villes industrielles du XX^e siècle – telles que Détroit, Manchester et Turin – lorsqu'ils les analysèrent à travers l'optique et les images des grands processus d'industrialisation, ils découvrirent à quel point leurs modèles étaient caducs et limités (Olmo, 2002). Ainsi, de la ville de Turin. Celle-ci a toujours été communément interprétée comme étant la ville de Fiat. En réalité, pourtant, elle n'a jamais été autrement cette "Company Town" que durant les trente années entre 1950 et 1980 (Olmo, 1997). En quoi, si l'identité, tout comme les lieux, peut être construite, cela appelle énormément de temps. Outre de présenter Cagliari non seulement comme une ville intégrée à son contexte territorial et paysager, mais aussi comme pleinement actrice de son développement, l'objectif de cet article, est de défendre une hypothèse alternative sur la ville, laquelle, cependant, celle-ci ne serait-elle pas nouvelle. Selon cette perspective, il est possible d'affirmer que le véritable locus de Cagliari est hors de la ville, qu'il se situe au contraire au-delà des limites des murs du quartier de Castello qui domine le reste de l'agglomération, au-delà des quartiers historiques et même au-delà des limites administratives de la commune. En ce sens, le locus de la ville se détache davantage encore pour déborder les montagnes *dei Sette fratelli* qui enserrent la vallée *del*

Campidano à l'est, pour se rependre dans le vaste golfe *degli Angeli* au sud, se projetter sur les crêtes des collines qui délimitent les quartiers de la ville ainsi que des grands miroirs d'eau qui l'enserrent. Indépendamment du centre historique de la ville, sinon aussi le profond caractère que lui insuffle le puissant et incontournable piton rocheux qui s'étire du nord vers sud, en direction du port (Sanna, 2016) et sur lequel elle s'appuie, ou encore, hormis le caractère que lui donnent ces palais maritimes si raffinés du XIX^e siècle qui se disposent le long de la *via Roma*, pour véritablement bien comprendre Cagliari, il est nécessaire d'élargir son regard vers les territoires qui campent en dehors de ses limites construites et dont les dynamiques environnementales, géographiques, historiques et anthropologiques ont toujours été déterminantes pour elle.

A la découverte de Cagliari

Les caractéristiques formelles du site de la ville de Cagliari présentent différents points de vue autorisant une analyse efficace concernant d'une part les qualités morphologiques de la ville historique, d'autre part, les contours généraux de l'agglomération aujourd'hui entendue sous le nom de ville métropolitaine, mais surtout, de manière plus globale les particularités du territoire et du paysage dans lequel elle s'insère. Ainsi, en arrivant par mer on aperçoit tout d'abord l'image d'une structure urbaine finement articulée qui a su assimiler la topographie durant son expansion. Toutefois, en réalité, le moyen le plus efficace pour découvrir la ville et son lien à son territoire se vérifie-t-il peut-être par l'avion, lorsqu'à l'occasion d'un atterrissage prévu à l'aéroport d'Elmas, arrivant depuis le sud, un heureux observateur assis dans la rangée F, peut découvrir la relation de la métropole à son environnement. Une fois passé *il Capo Carbonara* et l'*Isola dei Cavoli*, se dessine par le hublot le *Golfo degli Angeli* avec ses alternances de promontoires rocheux, entièrement couverts d'un maquis méditerranéen et de petites criques. En continuant vers le nord, la vue s'ouvre sur la plage *del Poetto* qui s'étire sur près de dix kilomètres et se caractérise par une succession de petites tours et de plantes espagnoles. Par temps clair, au crépuscule, les étangs d'eau salée *Molentargius* et *Santa Gilla* s'enflamment. Ils enseignent la ville de Cagliari et la séparent de ces autres centres urbains qui aujourd'hui composent la ville métropolitaine. À ce point, l'avion a déjà atteint une altitude qui concède de distinguer les objets des bâtiments peuplant ce territoire. Dès lors, une fois franchi le promontoire *della Sella del diavolo*, ce dernier suit la côte en passant au-dessus, respectivement, du quartier résidentiel de *Sante'Elia*, du port touristique de *Su Siccu*, auquel se relie la basilique de *Bonaria*, et enfin au dessus du dédiée à la foire commerciale. Mais pour finir, c'est entre les sept collines que compte Cagliari, que se profile alors celle occupée par *Castello*, la seule qui soit habitée, ainsi

que la silhouette de la *palazzata*, le long de la *via Roma* en bordure de port laquelle vient arrêter le quartier de la marina.

La dimension métropolitaine

Le court récit qui suit illustrera le *genius loci* de Cagliari en mettant en évidence son principe d'implantation. L'insertion de la ville dans son site réside avant tout dans la primauté des reliefs et étendues d'eaux qui en déterminent l'espace. Ce sont en effet ces derniers qui conditionnent la morphologie puisque s'ils autorisent nombre de vues et de perspectives inouïes, ils imposent de lourdes contraintes ou obstacles dans son expansion. Le centre de Cagliari doit donc être recherché en premier lieu dans cette dimension environnementale laquelle impacte l'échelle de tout travail, la plus minime soit-elle, de toute réflexion ou projet qui se porterait sur la ville. L'autre grand facteur décisif dans la constitution identitaire historique de Cagliari tient dans la fonction de capitale de la Sardaigne que la ville exerce depuis des siècles (Ortu, 2011). Alternativement détruite puis reconstruite par les Pisans au XIII^e siècle, conquise par les Catalans-Aragonais puis revenue au Duc de Savoie, la ville de Cagliari a toujours conservé une fonction managériale d'un point de vue tant territorial que bureaucratique, et ce, quelque fût le régime administratif et économique de gestion en vigueur, depuis les premiers temps jusqu'à l'ère industrielle. Aujourd'hui, cette fonction est quelque peu atténuée par l'organisation en métropole laquelle regroupe dix-sept municipalités et une population de près de 500.000 habitants. Et, c'est justement pour donner suite aux mutations induites par l'avènement des métropoles italiennes qu'il est maintenant important d'en reconsidérer tous les enjeux et d'évaluer ce que représente une telle agglomération située sur un aussi vaste territoire, c'est-à-dire finalement à tenter de comprendre le contexte de cette conurbation presque complètement uniformisée aujourd'hui et qui se répand tout du long de l'arc nord de l'étang de *Molentargius* et le versant Est de l'étang de *Santa Gilla*. L'origine de ces centres est aussi ancienne que celle de Cagliari et leur rôle est historiquement complémentaire de celui joué par la ville : alors que la capitale servait d'empire commercial et de bastion militaire, la fonction de ces agglomérations périphériques était celle de colonies de production agricoles dont la destination était de fournir l'ensemble des denrées alimentaires nécessaires à la ville. Aujourd'hui, le besoin d'espaces dédiés au développement industriel ainsi qu'aux besoins résidentiels aux alentours immédiats de Cagliari a retiré à ces agglomérations leurs usufruits agricoles. Depuis une époque récente, en fonction de l'expansion de la capitale, c'est l'ensemble du territoire qui a été transformé en une vaste étendue construite, à tel point désormais qu'elle assemble, sans d'aucune réflexion d'ensemble cependant, tous ces anciennes communes en un seul continuum urbain. (AA.VV., 1984).



Projet de réaménagement du front de mer Poetto.

Source : <http://www.metassociati.com/>

1 : http://www.metassociati.com/mies_portfolio/riqualificazione-urbana-lungomare-poetto-cagliari/

Projet de la ville métropolitaine de Cagliari

La construction de l'identité métropolitaine de Cagliari est un processus qui prend source en des temps relativement reculés. En fait, de nombreux projets urbains et territoriaux ont, au fil du temps, repris et renforcé le caractère tantôt d'inclusion, tantôt de division dont procède la réalité d'une métropole. Tandis que certains ont effectivement réussi à construire une image unitaire de l'aménagement métropolitain de la ville, d'autres ne sont pas parvenus à dépasser les outils et procédures encore trop soumises à la division administrative des sols. Suivent ci-après certains de ces projets métropolitains reconsidérés à ce titre comme faisant parmi les plus importants.

Front de mer Poetto de Cagliari

Ce bref excursus de projets part d'un des lieux les plus caractéristiques de la métropole : celle de la promenade *del Poetto*. Il s'agit véritablement d'une plage urbaine et en cela constitue le lieu de loisirs historique par excellence. La plage *del Poetto*, qui s'étend sur près de dix kilomètres le long du golfe *degli Angeli*, est historiquement caractérisée par une synergie partagée entre les valeurs environnementales, culturelles et infra-structurelles. En soi, elle représente aussi bien un axe de connexion métropolitaine, une ligne de partage entre l'environnement marin d'un côté et la lagune de l'autre, mais aussi un lieu parfait pour les loisirs et la résidence. Le projet de réaménagement de l'espace public a été lancé en 2012. Il fût présenté comme pierre angulaire d'un large processus de recomposition du paysage. En poursuivant la protection des zones perméables résiduelles existantes et se proposant de travailler à la revalorisation de certains éléments existants dans le cadre d'une balade écologique et culturelle, il se propose de promouvoir et de redéfinir l'identité architecturale et environnementale du site. En ce sens, le projet dessiné par les agences Gaia et Metassociati, définissait la promenade du bord de mer comme "un espace longitudinal et bidirectionnel, qui se développera au rythme de la marche pondérée de pauses, qui se caractérisera par les couleurs du paysage naturel, qui accueillera aussi bien des espaces aménagés urbains

que des espaces verts, qui recevra le pont, les nœuds stratégiques disposés aux intersections des principales routes présentes, des espaces de liaison depuis la promenade jusqu'à la plage, qui sera conçu comme l'adaptation morphologique à la dune existante ce, en en respectant cependant les spécificités et y définissant des dispositifs de traversée, qu'en somme, accompagnera un usage réfléchi de l'espace urbain immiscé au cœur de l'environnement naturel. Ainsi, le projet se présente comme une sorte de filtre écosystème, pensé comme une véritable frontière, assumera de nouvelles fonctions nécessaires à un nouvel équilibre de relations entre les deux environnements. Il deviendra ainsi un espace de transition semi naturel voué à protéger le naturel. " ¹

Parc del Molentargius

Les marais salants de Molentargius se sont caractérisés au cours des siècles par l'interaction positive qu'ils entretiennent entre, tout à la fois, les environnements préexistants (l'étang, les dunes, le littoral), les activités de production (extraction du sel) et la présence humaine et son urbanisme. L'ensemble de ces données favorisa la constitution d'une installation complexe d'une valeur réellement exceptionnelle. L'histoire de l'extraction du sel marin à Cagliari remonte à la période phénicienne. Plus récemment, l'extraction du sel a fait l'objet d'un monopole gouvernemental tout d'abord durant la domination espagnole, puis sous celle de la maison de Savoie. Par le passé, les activités d'extraction conduisaient à recruter les travailleurs directement dans la population. Cependant, entre les XVIII^e et XX^e siècles, l'État de Savoie s'employa à recourir aux prisonniers condamnés aux travaux forcés qui s'entassaient dans les prisons piémontaises mais aussi dans l'ancienne prison de San Bartolomeo de Cagliari. Dans les années 30, la technologie apporta de radicales modifications dans les techniques d'extraction avec, par exemple, la mise en place de réseaux de réservoirs d'évaporation ou encore la mise au point de nouveaux dispositifs de levage et de canalisation des eaux. En 1984, en raison des fréquentes fuites d'eaux polluées, l'État décida la cessation de l'activité de ses salines pour des raisons sanitaires. S'il ne reste pour seuls témoins



Image aérienne de l'étang de Molentargius.
Source : www.sardegnaurismo.it.

de cette activité passée que les quelques lambeaux de terre qui formaient les réservoirs, le dispositif de circulation et de régulation des eaux au contraire demeure toujours en activité afin de maintenir intact un écosystème particulier créé en partie par l'homme. Le parc naturel régional de Molentargius Saline, créé en 1999, est aujourd'hui une zone marécageuse reconnue au niveau international. A ce titre, il figure parmi les plus importants d'Europe notamment comme rare exemple au monde où un tel écosystème cohabite aux côtés de zones aussi humanisées. Pour autant, il constitue un habitat idéal pour de nombreuses espèces animales dont, principalement, les flamants roses. Néanmoins, si l'urbanisation entreprise dès les années 50 aux abords de sa périphérie fut initiée de façon totalement invasive, elle présente aujourd'hui toutes les plus grandes contradictions découlant de la confrontation entre d'une part une agglomération de près d'un demi-million d'habitants et, de l'autre, l'urgence relative aux enjeux environnementaux et morphologiques d'une importance internationale. Depuis sa création, plusieurs propositions, développées au travers de nombreux projets, ont cherché à améliorer les conditions environnementales et culturelles de ce parc naturel régional. Ceux qui ont été réalisés ont essentiellement travaillé sur les accès et les parcours éducatifs et pédagogiques qu'il était possible d'imaginer en son sein, sinon même de la même manière, l'intégration de terrains de sport ainsi que de zones de loisirs. Au nombre de ceux-ci, il faut noter le projet de protection de l'environnement et de mise en valeur de la région de Bellorosa Minore mise en place par l'architecte paysagiste João Nunes et son l'agence portugaise Proap. Ce dernier en effet oriente sa réflexion à l'échelle plus globale visant le réaménagement de la plaine de Is Arenas à travers une reconversion durable principalement destinée à des fins agricoles et sociales.

Réappropriation de la zone Sant'Avendrace

Le quartier de Sant'Avendrace situé en périphérie représente un autre aspect important du processus de réformation de la ville. Cette zone, qui fait

partie de la banlieue dite centrale de Cagliari, s'étend de manière linéaire entre les deux éléments les plus importants de la ville lesquels ont déterminé son développement du point de vue historique et environnemental; il s'agit ici, d'une part, la colline de Tuvixeddu, laquelle abrite la plus importante nécropole punique encore existante et, d'autre part, de l'étang de Santa Gilla, lequel constitue également un exemplaire de biodiversité de zones marécageuses figurant parmi les plus importantes d'Europe. Si historiquement le quartier de Sant'Avendrace fut une des portes d'accès à la ville, dès le XIX^e siècle il connu un processus d'industrialisation extrêmement rapide en raison de l'implantation de la ligne de chemin de fer qui définissait l'épine dorsale nord-sud de la Sardaigne, laquelle fut à l'origine par ailleurs du développement du grand complexe de cimenterie de Santa Gilla. Au cours du XX^e siècle, la crise du secteur industriel a entraîné, la perte de l'identité historique du secteur, entraînant de fait la progressive disparition de grands pans de production quand bien même celle-ci fut en partie contrebalancée par de nouvelles constructions dédiées tant aux activités tertiaires qu'à l'habitat populaire mixte. Concrètement, c'est en raison, pour une part, de sa condition comme banlieue centrale, en continuité directe avec le secteur historique de la ville et, d'autre part, la présence de nombreuses aires vides, désaffectées ou partiellement, sinon totalement, dégradées, qu'au cours des dernières décennies une dynamique de revalorisation économique s'est peu à peu fait jour soit par la revitalisation des tissus urbains dans les limites d'initiatives privées, soit par la réappropriation de nombreux espaces libres par les autorités publiques. Au nombre de celles-ci, les projets proposés dans le cadre du concours organisés pour la réaffectation des aires périphériques par une équipe universitaire de Cagliari et d'Alghero se révélèrent à ce titre particulièrement pertinents. Ils envisageaient en effet la mise en place d'une stratégie regardant plusieurs types d'interventions qui visaient la valorisation qualitative de l'espace public associé à l'amélioration des services urbains et des quartiers qui y correspon-
dent. Le schéma directeur général mettait ainsi en exergue les différentes actions envisa-

Schéma directeur des interventions des bureaux d'appel. Source : Tableaux d'architecture de la municipalité de Cagliari, 2016.





Gare terminale de la Piazza Repubblica, tramway de Cagliari.
Sources : <http://www.ortupillola.it/>; photographie de Benimagine.
<http://www.ortupillola.it/progetti/repubblica/estesa.php#>

gées, dont notamment le réaménagement de l'axe urbain de la Via Sant'Avendrace, accompagné par la réalisation d'un parc sportif et la création d'un nouveau quartier dédié aux logements sociaux.

Le tramway

Malgré la clôture du réseau de tramway historique de Cagliari et son complet démantèlement dans les années 70, il est a été décidé de le réinstaurer au regard des besoins d'optimisation de la mobilité au cœur de la métropole. Si les premiers moments de nouveau tramway datent du milieu des années 90, ce n'est cependant qu'en 2003 que sera initiée la construction de la première ligne du projet entre Piazza Repubblica-Monserrato et via San Gottardo, laquelle par ailleurs étant le fruit de la reconversion du tronçon ferroviaire urbain qui existait entre Cagliari-Isili. En 2010, dans un premier temps, une deuxième ligne a été mise en service pour relier l'hôpital universitaire au Monserrato, tandis que dans un second temps, une troisième ligne a été ouverte entre Monserrato et Settimo. Parmi les différentes interventions liées à la construction du réseau de tramway, il faut souligner la gare - terminale de Cagliari construit au droit de la première ligne. Celle ci a été conçue et construite sur les soins des agences Ortu et Pillolla. Il s'agit d'un bâtiment qui constitue l'angle des rues commerçantes Via Dante et Piazza della Repubblica. Son enveloppe extérieure est organisée géométriquement sur le pas de la structure existante; les murs, pour la plupart pleins, sont séparés des bâtiments mitoyens par des ouvertures verticales, toute hauteur, protégées à leur tour par des brise-soleil. L'entrée de la Piazza della Repubblica est annoncée par un aménagement de sol, et traitée comme une zone piétonne. Elle aussi est dessinée selon une composition géométrique sobre que permet de souligner l'usage de la couleur blanche propre au calcaire sarde.²

Le complexe de grandes usines et l'implantation urbaine historique

C'est dans la seconde moitié du XIX^e siècle, à travers le projet néo-classique pour Cagliari de l'architecte Gaetano Cima que s'enclenchera une opération majeure pour les prémisses métropolitaines de la ville. L'objectif de cette grande entreprise était de créer tout un ensemble de nouvelles typologies en mesure de figurer totalement les institutions relevant de l'empreinte de l'Etat moderne dans cette Cagliari qui confortait chaque jour un peu plus son statut de capitale commerciale. Les nombreuses constructions qui trouvèrent ainsi place au droit des imposants espaces des fortifications constituent en cela le radical patrimonial qui ne cessera de s'enrichir à travers leurs histoires jusqu'à nos jours encore.

*Ainsi du complexe hospitalier qui, jusque-là trouvera à s'articuler de diverses manières à la ville historique. En prenant exemple sur des ensembles conventuels similaires, pendant plus de cent ans, ce dernier se développera donc au cœur du secteur nord de Stampace, avec en particulier, l'édification de nombreux bâtiments répondant presque tous à une typologie architecturale vouée à une certaine centralité. Ces derniers ont tous été progressivement réhabilités pour structurer finalement aujourd'hui le campus d'enseignement universitaire de médecine.

*Ainsi de l'institution pénitentiaire qui, à la fin du XIX^e siècle, construira l'un des bâtiments les plus imposants de ce plan masse directement sur le grand promontoire naturel nord de la citadelle piémontaise. Cette construction influencera jusqu'à sa récente cession cette zone urbaine en profondeur pendant plus d'un siècle.

*Ainsi du *Monopolio di Stato del Tabacco* qui, à partir de 1767, choisira de situer la production sur le site qui l'accueil encore d'aujourd'hui. A

Plan masse des grandes usines et de l'implantation urbaine historique.
Source: Annexe Etg 018 du plan détaillé du centre historique de Cagliari, juillet 2015.



partir de la reconversion des constructions appartenant au couvent des Frères Mineurs au droit du bastion de Jésus, c'est au milieu des années 1800 que, corroborant par la dynamique de développement ininterrompu dont elle faisait l'objet, et voyant l'accroissement de sa production, seront adaptées en conséquence les structures qui l'abritait. C'est de cette époque que résultera la situation actuelle (après le déclassement de 2001) qui lui permettra de figurer au classement parmi les Grandes Usines comme celles en possession de grands potentiels de surfaces utiles. A ce titre, il faut noter qu'une partie de cette structure est dédiée depuis 2007 à l'organisation d'importants événements culturels, dont notamment le Festarc, festival international d'architecture que dirige Stefano Boeri.

*Ainsi du complexe universitaire qui se constitue progressivement depuis le milieu des années 20/30 avec, pour point de départ, la nouvelle clinique pédiatrique sur la nouvelle route Via Genovesi reliant l'hôpital *San Giovanni di Dio* à la "quatrième porte" du château, puis avec la construction de la clinique Macciotta durant les années 50, pour finalement venir occuper le Fosso di San Guglielmo avec l'adjonction des cliniques Aresu, et le pôle scientifique conçu et construit dans les années 30 notamment avec l'imposant Palazzo delle Scienze et ses instituts biologiques annexes.

Dès lors, chacun de ces ensembles a marqué, selon ses différentes particularités, un aspect fondamental dans la relation qu'entretint la ville pré-moderne, dans laquelle ils ont toujours trouvé à s'insérer, quand bien même fut-ce presque systématiquement au droit des anciennes murailles, par rapport tant à la ville moderne qu'à la ville contemporaine, et pour lesquelles ils ont alors signifier les principales lignes directrices de développement. Cette condition si caractéristique établit aujourd'hui une opportunité extraordinaire pour dynamiser la ville contemporaine, car elle permet à la fois de mettre en valeur son identité et, simultanément, de concevoir de nouveaux pôles d'innovation pour Cagliari.

Cagliari / Le centre en dehors

Aujourd'hui comme par le passé, les villes sont un organisme vital, où s'entremêlent tout à la fois, l'histoire, l'histoire de l'architecture, l'histoire du territoire, l'histoire sociale, où les phénomènes urbains successifs, les contradictions et, parfois les conflits, et où les nouveaux projets assurent l'environnement spatial construit (Mazzeri 2002). Dans un livre de 1949, Fernand Braudel décrit comment le temps historique peut être décomposé en trois temporalités, trois différents régimes : la première concerne des structures historiques durables, résistantes au changement, celle d'une histoire presque immobile; c'est celle de l'homme et ses relations avec l'environnement. La seconde est une histoire procédant d'un rythme lent, c'est celle de l'histoire

sociale, celle des groupes et des sociétés. La troisième, en revanche, est l'histoire traditionnelle, ou pour le dire autrement, une histoire moins considérée selon la dimension de l'homme en général que de l'individu en particulier; c'est celle de l'histoire "événementielle" (Braudel, 49). Si la première temporalité est presque intouchable, car relevant de processus extérieurs à l'homme, le schéma relatif à ces projets brefs et imparfaits que ce dernier ne cesse d'imaginer, lié inséparablement à un processus de transformation – et donc consubstantiel à la troisième vitesse que définit Braudel – tient de l'ambition de façonner toutefois une histoire sociale, une histoire des communautés, selon une perspective à long terme. L'acceptation du caractère changeant, imprévisible et factuel de nombreux aspects de la vie urbaine d'aujourd'hui a conduit à la perte de confiance en la capacité du projet architectural et paysager à entreprendre des récits durables en mesure de pouvoir participer à la constitution d'une nouvelle identité en de nouveaux lieux. La perspective d'interpréter le fait que le locus de Cagliari est en dehors d'elle-même semble en cela proposer une possibilité de réécrire une grande partie de l'histoire récente de la ville et d'en comprendre autrement les projets qui l'ont façonnée; cela pourrait autoriser en outre à déceler un ordre en ce foisonnement de situation particulière qui, quotidiennement, sont mis à jour au cœur même de la structure urbaine, ce dont il a été question partiellement dans ce texte, de façon telle qu'ils puissent être exploités dans le cadre d'un projet de ville davantage cohérent et durable.

Bibliographie

AA.VV., 1984. Guida d'Italia, Sardegna. Touring Club Italiano, Milano.

Braudel Fernand, 1949. La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II, Liberie Armand.

Braudel Fernand, 1973. Scritti sulla storia, Mondadori, Milano.

Corti Enrico, 2011. "Identità storiche e priorità progettuali", in AA.VV. Un castello di carte, Acma, Milano.

Ortu Gian Giacomo, 2011. "Cagliari tra passato e futuro", in AA.VV. Un castello di carte, Acma, Milano.

Mazzeri Claudia, 2002. "Lezione di storia urbana", in Bernardo Secchi, Carlo Olmo, Stefano Boeri, Marco De Michelis, Oriol Bohigas, Vittorio Gregotti, La città europea del XXI secolo, Skira, Milano.

Olmo Carlo, 2002. "La città e le sue storie", in Bernardo Secchi, Carlo Olmo, Stefano Boeri, Marco De Michelis, Oriol Bohigas, Vittorio Gregotti, La città europea del XXI secolo, Skira, Milano.

Sanna Antonello, 2016. "La Cagliari di Antonello Sanna". Domus, 1008.



