



**COMUNE di COLLINAS**

**PIANO PARTICOLAREGGIATO DEL  
CENTRO DI ANTICA E PRIMA  
FORMAZIONE**

**art. 52 NTA del PPR**

**D.Lgs n.42/2004 / L.R. 8/2004**

Elaborato\_05: Viabilità del Centro di Antica e Prima Formazione

Delibera di Adozione Iniziale:

n.     del

Delibera di Adozione Definitiva:

n.     del

**Progettazione:**

Servizio Tecnico Manutentivo

Dott. Ing. Gianluca Fontana

**L'amministrazione:**

Il Sindaco

Francesco Paolo Cannas

## Sommario

<b>NOTA INTRODUTTIVA</b>	<b>3</b>
<b>1.1 IL CENTRO DI ANTICA E PRIMA FORMAZIONE</b>	<b>3</b>
<b>1.2 LO SVILUPPO DELL'INSEDIAMENTO URBANO NEL XIX E XX SECOLO</b>	<b>3</b>
<b>LE PAVIMENTAZIONI STRADALI</b>	<b>13</b>
<b>2.1 LE PAVIMENTAZIONI STORICHE</b>	<b>13</b>
<b>LA VIABILITA' ATTUALE</b>	<b>33</b>
<b>3.1 VIA DE CASTRO</b>	<b>33</b>
<b>3.2 VICO CHIESA</b>	<b>34</b>
<b>3.3 VIA G.M. ANGIOI</b>	<b>34</b>
<b>3.4 VIA GARIBALDI</b>	<b>35</b>
<b>3.5 TRAVERSA SAN SEBASTIANO</b>	<b>36</b>
<b>3.6 VIA FUNTANA CRUCCU</b>	<b>37</b>
<b>3.7 VIA SAN SEBASTIANO</b>	<b>38</b>
<b>3.8 VIA ROMA</b>	<b>38</b>
<b>3.9 VIA FELICE UDA</b>	<b>40</b>
<b>3.10 VIA MAZZINI</b>	<b>41</b>
<b>3.11 VIA LA PACE</b>	<b>42</b>
<b>3.11 VIA EFISIO MARINI</b>	<b>42</b>
<b>3.12 VIA SAN ROCCO</b>	<b>43</b>
<b>3.13 ULTERIORI STRADE</b>	<b>44</b>
<b>LE PIAZZE E I SAGRATI</b>	<b>46</b>
<b>4.1 LA TRASFORMAZIONE DELLE PIAZZE E DEI SAGRATI</b>	<b>46</b>
<b>L'ILLUMINAZIONE</b>	<b>56</b>
<b>L' ARREDO URBANO</b>	<b>60</b>

## **Nota introduttiva**

### **1.1 Il centro di antica e prima formazione**

Il Centro matrice dell'abitato di Collinas ricopre un'area pressoché di 15 ettari, e comprende tutti gli isolati della zona "A" e alcune parti degli isolati adiacenti ricadenti nella zona "B" di completamento.

Il suo assetto, la sua morfologia e consistenza sono espressione sia dell'unità edilizia, sia di un altro elemento fondamentale della morfologia urbana, qual è l'isolato. Esso, infatti, rappresenta l'elemento di divisione tra aree private e spazi pubblici, intendendo con questi ultimi il complesso di strade, vicoli, piazze, sagrati delle chiese, slarghi e aree verdi, che rivelano lo sviluppo dell'assetto storico-politico dell'abitato e della sua vita socio-economica.

La trasformazione planimetrica ci narra il processo segnato da modificazioni della proprietà privata, da progettazioni pubbliche, da espropri, ridisegni di tracciati o lottizzazioni non sempre documentati nella storia locale.

Di conseguenza, il primo passo di questo studio è consistito nella ricerca di dati e documenti che attestassero la trasformazione dell'impianto della struttura insediativa e della sua rete stradale. Pertanto sono state messe a raffronto le piante catastali e le aerofotogrammetrie nella loro evoluzione temporale, per individuare le variazioni urbane e territoriali.

Inoltre si è svolta un'attività di ricerca nell'archivio storico del Comune che ha permesso di raccogliere una serie di dati e informazioni che consentono di porre in evidenza le variazioni di assetto planimetrico che sono intervenute. Ciò, inoltre ha consentito una ricostruzione storica delle modifiche e dei lavori susseguitisi nella matrice storica del paese.

### **1.2 Lo sviluppo dell'insediamento urbano nel XIX e XX secolo**

L'eredità storica della rete delle strade consolari romane, nel medioevo fu ridotta in pessime condizioni: le strade cominciarono a non essere più battute, a deteriorarsi, a sparire inghiottite dalla vegetazione. Nel territorio sardo, in epoca sette - ottocentesca, le strade erano poche e trascurate. Va riconosciuto al neonato Regno d'Italia il merito d'aver affrontato una situazione molto carente; dal 1860 al 1864 fu promossa e realizzata un'importante serie di studi sul territorio, che considerò particolarmente il Sud D'Italia, per definire la situazione della viabilità.

Con la legge del 20 Marzo 1865 n. 2248 furono stabilite le norme di competenza nella costruzione, manutenzione e conservazione delle strade, nel carico delle spese e nel servizio di polizia stradale. Le strade furono divise in quattro grandi categorie: nazionali, di competenza dello stato, provinciali, comunali, vicinali, di competenza dei consorzi formati dagli utenti privati, con o senza la partecipazione degli enti locali. Questa classificazione rimase immutata fino al 1923, anno in cui il Regio Decreto n. 2506 modificò la precedente classificazione portandola in cinque classi: statali, provinciali, comunali, vicinali e militari.

Le strade statali erano di competenza dello stato; le strade provinciali erano quelle che dai territori dell'interno si dirigevano verso i porti e i litorali; le comunali erano quelle che mettevano in comunicazione un villaggio con la strada reale, con la provinciale o con quella di un altro villaggio; le vicinali erano le strade di campagna.

Oggi, le strade in Italia sono classificate, ai sensi del Codice della Strada, sia dal punto di vista tecnico sia dal punto di vista amministrativo. La nomenclatura delle strade rispecchia in larga parte la classificazione amministrativa che così le suddivide: (SS) strade statali, (SR) strade regionali, (SP) strade provinciali, (SC) strade comunali e infine le strade vicinali.

Rispetto al passato, se pur la nomenclatura delle strade è rimasta pressoché simili, si fa notare, invece, un diverso riferimento degli ambiti territoriali al quale appartengono.

Il dato cartografico dal quale si ritiene aprire lo studio, è la planimetria di progetto dei lavori di sistemazione delle strade interne del paese, presente nei locali del municipio, nel quale è rappresentata la struttura viaria dell'abitato nel 1888.



### **Sistemazione strade interne del paese nel 1888 – Esposizione locali del Municipio di Collinas**

Il progetto riporta indicato l'elenco delle strade costituenti la rete viaria di quel periodo: Bia Santu Petru, Bia Sa Mitza Bia Is Tellaias (superiore), Bia Funtana Spada, Bia Is Tellaias (inferiore), Bia Santu Sebastianu, Bia Funtana Cruccu Bia, Is Argiolas Arriu Gruccu.

Come si evince dalla mappa, l'arteria principale era rappresentata già allora, dalla strada provinciale (oggi via Vittorio Emanuele III) che costeggiava con i suoi gradevoli tornanti l'insediamento e oltre la quale, nella parte a valle, si sviluppava il centro abitato attorno alle due chiese di San Michele Arcangelo e San Sebastiano ben riconoscibili nella figura.

L'immagine della rete viaria rispecchia l'attuale maglia delle strade che oggi compongono la parte bassa dell'abitato; difatti, è ben riconoscibile l'attuale via De Castro, Via Funtana Spada (oggi via G.M. Angioi), Via Funtana Cruccu, Via San Sebastiano, Via Sa Mitza e infine la via San Rocco che conduce all'omonima chiesa.

Mentre si fa notare come l'antico insediamento non si sviluppasse oltre l'altra parte della provinciale; ancora non era presente la via Felice Uda e, inoltre, la via Is Tellaias (oggi via Roma), era invece costituita da due rami separati.

Nell'archivio del comune di Collinas è conservato l'elenco delle strade del paese del 1928, 1929 e del 1959; in essi si evincono le vie, di cui in quegli anni, era costituito l'abitato.

Nel 1928 l'elenco delle strade interne all'abitato era così composto:

1. Piazza G.B. Tuveri	2. Via Vittorio Emanuele III
3. Via De Castro	4. Via Garibaldi
5. Via Indipendenza	6. Via Felice Uda
7. Via la Pace	8. Via San Sebastiano
9. Via Mazzini	10. Via Funtana Cruccu
11. Via Villanovaforru	12. Via San Rocco
13. Via G.M. Angioi	14. Vico I de Castro
15. Vico II De Castro	16. Vico Chiesa
17. Vico I Indipendenza	18. Vico II Indipendenza
19. Vico San Sebastiano	20. Vico I Sa Costa
21. Vico Efisio Marini	

## Elenco strade comunali nel 1928

Come può constatarsi, rispetto all'elenco delle strade del 1888, nel 1928, l'abitato presenta un maggior numero di strade interne: da 9 a 20. Ciò a rilevare, la crescita e lo sviluppo dell'insediamento avvenuti agli inizi del XX secolo, che seguirà con l'aumento della densità del costruito, tale da modificare, entro certi limiti, i margini dell'abitato.

Infatti, tra le strade presenti nell'elenco, si riconosce gran parte di quelle che oggi costituiscono la rete viaria del centro storico del paese. In primo luogo si osserva la presenza di nuove vie quali via Felice Uda, via La pace, via Mazzini, via Villanovaforru, vico I Sa Costa e vico Efisio Marini; in secondo luogo si evidenzia la diversa denominazione della Via Indipendenza (*Is Stellaias inferiore e superiore* in passato, oggi *Via Roma*) e della via G.M. Angioi (in passato *Bia Funtana Spada*). Infine si fa notare la nuova presenza dei vicoli, che testimoniano la trasformazione del tessuto urbano che nasce proprio da questa fase di addensamento edilizio che ha raggiunto un livello di saturazione. Infatti, l'impianto urbano si arricchisce del vicolo come elemento indispensabile ad assicurare l'accesso a ogni unità edilizia derivata dalla modificazione dell'assetto della proprietà privata. Spesso il vicolo nasce dalla condivisione fra più proprietari di un'area inizialmente privata, sino alla sua completa evoluzione in vero e proprio spazio pubblico, sovrapponendosi e integrandosi con i tessuti originari. L'elenco del 1929 è invece così composto:

1. Via Vittorio Emanuele III	2. Via Felice Uda
3. Via Indipendenza	4. Vico San Pietro
5. Vico Indipendenza	6. Via Garibaldi
7. Via la Pace	8. Via San Sebastiano
9. Vico San Sebasiano	10. Via Funtana Cruccu

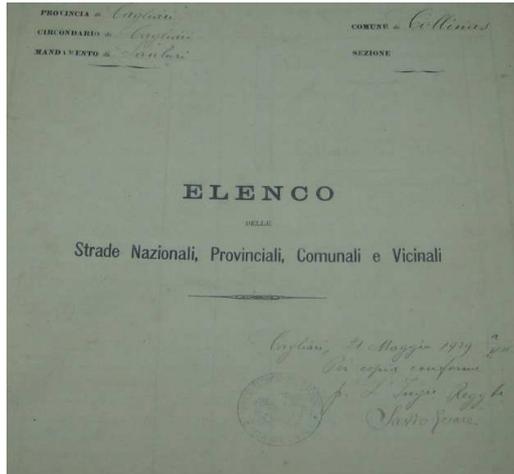
11. Via Efisio Marini	12. Via Sa costa
13. Via De Castro	14. Vico I De Castro
15. Vico II De castro	16. Via Giovanni M. Angioi
17. Vico Salvatore Onnis	18. Via Giuseppe Mazzini
19. Via San Rocco	20. Via Funtana Mammucci

#### **Elenco strade comunali nel 1929**

Non si riscontrano grandi cambiamenti rispetto all'elenco dell'anno precedente; è inserita la nuova via Mammucci e alcuni vicoli sono diventati delle vere e proprie vie, come via Sa Costa e via Efisio Marini.

L'analisi degli elenchi ha messo in evidenza un diverso uso della nomenclatura viaria rispetto a quella attuale: infatti gli elenchi del 1928 e 1929 suddividono la rete in strade Provinciali, Comunali, Vie dell'Abitato e strade Vicinali. Diverse sono le differenze con l'attuale ambito di appartenenza territoriale e denominazione: infatti quelle allora denominate strade comunali rappresentavano in realtà le odierne strade provinciali o di località di campagna (alcuni esempi sono: *strada comunale Corongiu – Uras, Sardara - Mogoro, strada comunale di Pabillonis, oppure strada comunale Sartu de Cresia*).

L'unica strada a carattere Provinciale era denominata San Gavino Marmilla, mentre le odierne strade comunali sono classificate come Vie dell'abitato.



**Frontespizio dell'elenco delle strade del 1929**

**Stralcio dell'elenco delle strade Provinciali e Comunali del 1929**

**Stralcio dell'elenco delle vie dell'abitato del 1929**

**Stralcio dell'elenco delle strade vicinali del 1929**

**Elenco delle strade Nazionali, Provinciali, Comunali e Vicinali del 1929**

**Provincia di Cagliari, Mandamento di Sanluri, Comune di Collinas**

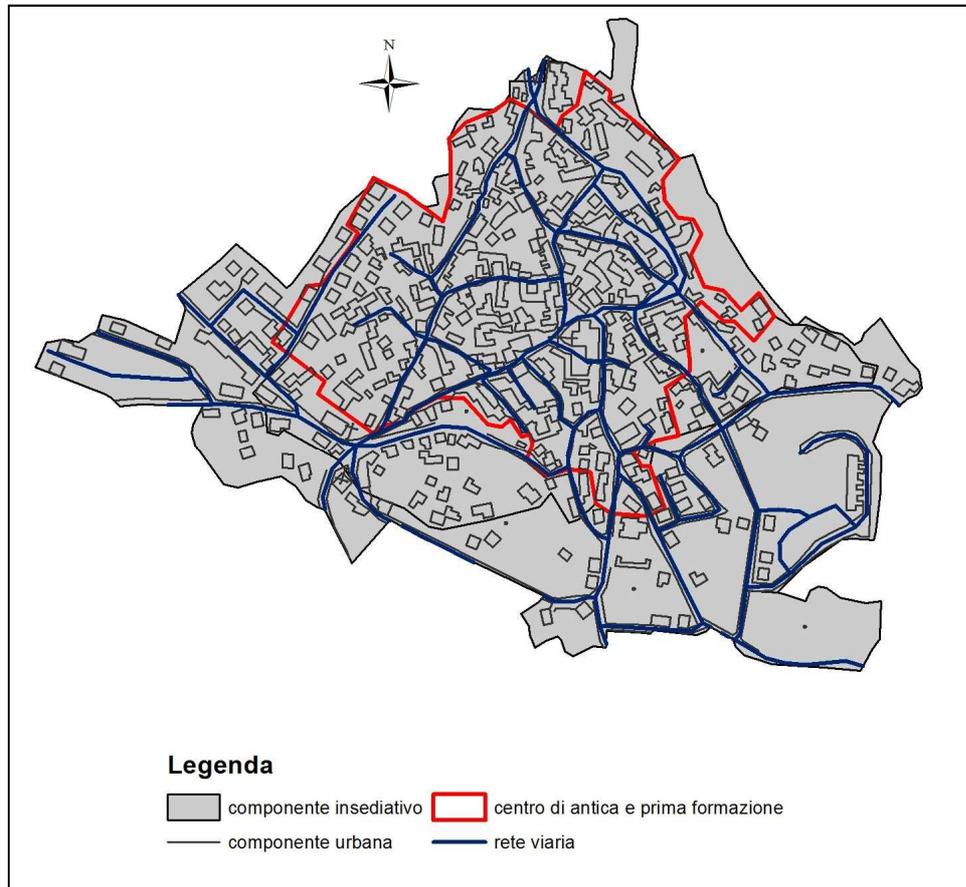
**Documenti dell'Archivio Comunale di Collinas**

Nell'elenco delle strade comunali e vicinali del 1959 si presenta una mutata classificazione, in cui si ha una distinzione in categorie "A", "B", "C" rispettivamente: strade comunali esterne, strade comunali interne e strade vicinali. L'elenco delle strade comunali interne è così composto:

N°	Denominazione			Larghezza
1.	Via Vittorio Emanuele III	2.	Via Villanovaforru	La larghezza varia dai 3 ai metri 5
3.	Vico 1°-2°-3°-4°-5° Vitt. Emanuele III	4.	Via San Rocco	
5.	Via De Castro	6.	Via G.M. Angioi	
7.	Vico 1° e 2° De Castro	8.	Vico Chiesa	
9.	Via Garibaldi	10.	Vico 1°-2°-3 Roma	
11.	Via Roma	12.	Via Sa Costa	
13.	Via Felice Uda	14.	Via Efisio Marini	
15.	Vico 1°-2°-3°-4°-5°-6° Felice Uda	16.	Vico 1° e 2° La Pace	
17.	Via La Pace	18.	Via San Pietro	
19.	Via San Sebastiano	20.	Via Funtana Mammucci	
21.	Via Mazzini	22.	Vico San Sebastiano	
23.	Via Funtana Cruccu	24.	Piazza G.B. Tuveri	

## Elenco strade comunali del 1959 - Categoria B – Strade Interne

A questo punto, raffrontando l'elenco sopra riportato, con l'attuale planimetria dell'abitato, si rilevano tutte le vie e i vicoli che oggi costituiscono il Centro matrice, confermando che a fine anni Cinquanta la morfologia dell'antico insediamento era ormai costituita.



Da fine anni '50 ad oggi, i cambiamenti intervenuti nell'area del centro matrice sono molteplici, ma, non interessano più l'evoluzione planimetrica del suo nucleo originario, in quanto ormai la sua crescita è confinata dalle nuove zone di espansione e dal moderno modo di costruire.

L'evoluzione degli ultimi cinquant'anni ha invece considerato la consistenza degli spazi pubblici, ha interessato gli aspetti funzionali ed estetici che spesso però non ha saputo concordare col patrimonio storico e ambientale.

L'introduzione di nuovi materiali, di moderne tecnologie e discussi modi di pensare ha spesso snaturato il primitivo contesto urbano, fintanto che, una nuova consapevolezza degli ultimi decenni ha rivalutato l'estetica della pietra con la praticità del conglomerato bituminoso, la bellezza di una piazza col lastricato alle fredde mattonelle in cemento.

## LE PAVIMENTAZIONI STRADALI

### 2.1 Le pavimentazioni storiche

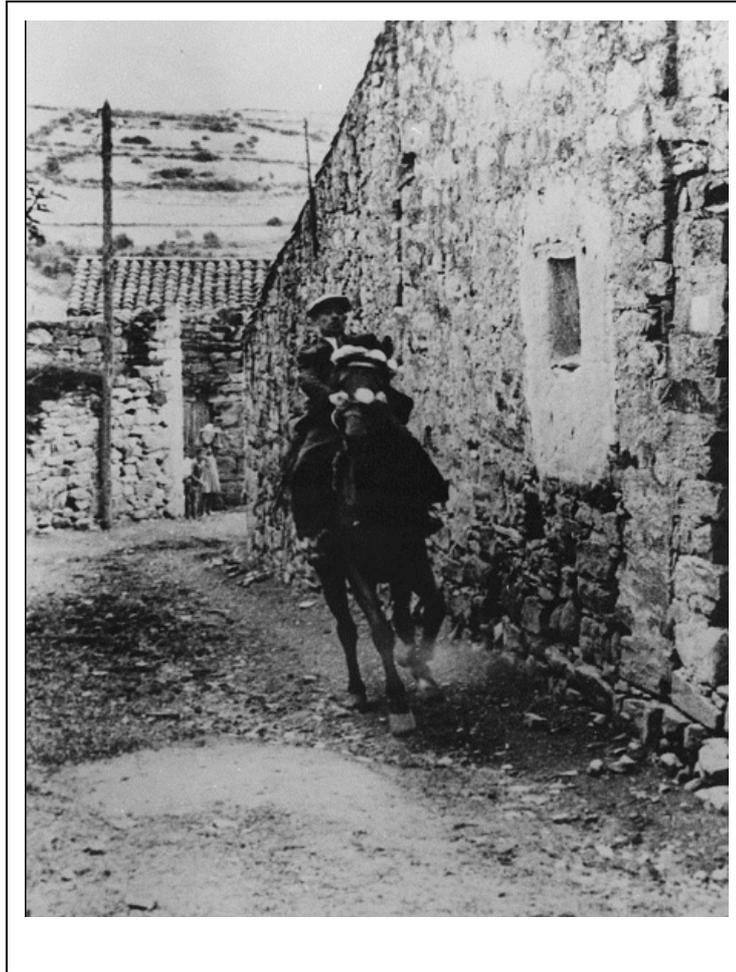
Sino ai primi dell'ottocento, la rete viaria in Sardegna era quasi ovunque allo stato "naturale" e solo nei principali tragitti si avevano esempi di acciottolato o di "impedrau" (ovvero di pietra locale di piccola pezzatura assestata su letto di sabbia e terra).

Successivamente, a partire dai grandi centri urbani, si diede il via alle prime sistemazioni viarie con lastroni, in genere alternati come rotaie carrabili all'acciottolato, e solo nel '900 si riscontra una diffusione più generalizzata delle pavimentazioni lapidee.

Anche la rete viaria dell'abitato di Collinas era quasi ovunque allo stato naturale o con una pavimentazione fatta di elementi lapidei di piccola pezzatura.

I primi dati documentati su questo tema risalgono agli atti comunali dei primi anni del 1950, mentre per l'analisi della situazione anteriore si ci è avvalsi della memoria storica tramandata oralmente che in alcuni casi è corredata di qualche immagine fotografica.

I ricordi degli anziani fanno risalire ai tempi dei loro padri (fine 1800) la presenza dell'acciottolato in alcune vie dell'abitato, le altre, invece, erano per lo più allo stato naturale, cioè costituite da terreno naturale approntato per permettere la circolazione stessa che le rendeva fangose d'inverno e polverose d'estate.



**Strada di Collinas negli anni 40 – Fotografia tratta dal CD Rom Giovanni Battista  
Tuveri**



**S'Incontru della Santa Pasqua degli  
anni 50**

**(in primo piano si evidenzia “su  
impedrau”) Fotografia tratta dal libro  
“In Collinas” a cura di Gisella Mura**



**Processione di Santa Maria Angiargia  
sull'acciottolato della via De Castro**

**Fotografia tratta dal CD Rom Giovanni  
Battista Tuveri**



**Veduta della Via De Castro - Fotografia tratta dal CD Rom Giovanni Battista Tuveri**

**Esempi di strade con “Su Impedrau”**

Come detto l'acciottolato era la pavimentazione più diffusa sino agli anni '60; esso era eseguito con ciottoli arrotondati di basalto, della dimensione di 13-15 cm, scelti in modo da presentare forme e dimensioni simili, onde ridurre al massimo i giunti e consentire la tenuta complessiva del manufatto stradale per mutuo contrasto tra gli elementi del rivestimento.

Al contrario, giunti eccessivamente larghi e irregolari favoriscono il ruscellamento e l'asportazione della sabbia tra le pietre, e l'attecchimento di vegetazione infestante.

Gli elementi di pietra erano posati direttamente sulla terra battuta e disposti in maniera da convogliare l'acqua verso le linee di naturale compluvio, al centro o al lato della strada.

Il materiale veniva sempre prescelto per le sue caratteristiche di resistenza all'usura ed agli urti, di compattezza e di ridotta porosità e gelività.

Le pietre erano reperite in loco, e provenivano dalle vicine campagne.

La posa dei ciottoli per realizzare l'acciottolato secondo la tecnica più tradizionale prevede la stesura di uno strato di sola sabbia ben costipata, mediante rullaggio di strati di piccolo spessore o battitura, successivamente con l'ausilio di un martelletto si scava leggermente il letto di posa, si colloca il ciottolo, e si riempiono gli spazi fra i ciottoli con altra sabbia. Nel contempo con un listone di legno dal profilo rettilineo si controlla l'allineamento rispetto ai ciottoli circostanti e si provvede battendo con un martelletto i singoli ciottoli a regolarne l'altezza. Tale strumento di battitura del ciottolo è chiamato mazzeranga ed è costituito da un massiccio tronco di cono rinforzato alla base che, battuto pesantemente sul terreno, serve a livellarlo e compattarlo (se ne riporta un esempio nella seguente figura n° 4).



**Fasi di realizzazione dell'acciottolato**

**Immagini tratte dal “Manuale del recupero dei centri storici delle colline” Regione  
Sardegna**

Come alternativa si può procedere al riempimento fra ciottoli con sabbia frammista a calce spenta o in tempi più recenti con un legante idraulico, dopo il riempimento si procede alla bagnatura del ciottolato realizzato con la fugatura di sabbia e legante.

La documentazione reperita negli archivi comunali, testimonia che nel 1955 e nel 1962 furono istituiti dei cantieri scuola lavoro per la sistemazione delle strade interne con fondi finanziati dal Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale, per il ripristino delle strade acciottolate.

Nel 1955 i lavori svolti nei cantieri interessarono le seguenti vie:

Via Indipendenza (attuale via Roma dall'incrocio con via Garibaldi a quello con Via F.Uda)	Piazza Via Indipendenza – Via Felice Uda
Via San Sebastiano	Via Mazzini
Piazza G.B. Tuveri	Via Garibaldi
Via Funtana Cruccu	Vico Indipendenza
Via De Castro e Vicoli	Vico La Pace

Inoltre dalle relazioni quindicinali inviate dal Comune al Ministero si leggono le fasi di lavoro necessarie per i vari ripristini dell'acciottolato; in sintesi fu eseguito:

- ✓ Rimozione del ciottolato della vecchia massicciata;
- ✓ Carico e scarico del materiale di risulta su carri;
- ✓ Cavatura, cernita, carico e scarico e spargimento di sabbia sul piano di posa dei ciottoli;

- ✓ Costruzione di ciottolato con impiego di ciottoli recuperati dalla vecchia massicciata;
- ✓ Spargimento di sabbia in copertura;
- ✓ Pestatura del ciottolato con mazzeranghe.

Nel 1962, l'amministrazione comunale, per porre riparo ad un sicuro aumento della disoccupazione (venne chiusa una cava di pietrisco locale che dava lavoro a parecchi operai) decise di istituire un cantiere di lavoro per la sistemazione delle strade interne. Dalla relazione tecnica del progetto si legge che l'importanza della sistemazione di dette strade era legata a diversi fattori quali:

- ✓ alcune di esse sono al centro del paese e quindi molto trafficate, mentre altre anche se periferiche rappresentano dei passaggi obbligati per il bestiame, i carri a trazione animale, i trattori e gli autocarri;
- ✓ durante l'inverno, in molte di queste strade, oltre ad essere impraticabile il tratto da sistemare, lo è anche quello sistemato, in quanto l'acqua, non avendo dei passaggi obbligati, scorre irregolarmente lungo tutta la sede stradale, trascinando a causa della forte pendenza, fanghiglia e sassi;
- ✓ i carri a trazione animale e gli autocarri, che uscendo da queste strade con le ruote imbrattate di fango devono attraversare la strada Provinciale, perdendo il fango proprio sull'asfalto, sono sempre soggetti a contravvenzione.

I lavori eseguiti furono:

- ✓ Scavo di sbancamento di profondità massima di 50 cm per la regolarizzazione delle livellette e delle cunette e formazione di rilevati con materie provenienti dagli scavi;
- ✓ Produzione del materiale occorrente mediante frantumazione di sassi (con mine) e raccolta di ciottoli sparsi nella campagna;
- ✓ Formazione del sottofondo stradale e del ciottolato con pietrame messo di punta e assestato con mazzeranga;

✓ Spandimento di polverino di cava con materiale aggregante per la copertura dei ciottoli.

Le strade interessate furono: una parte di via G.Mazzini, una parte di via San Rocco, via Sa Costa, via Efisio Marini, via De Castro e vico II De Castro, Vico I,II,III e V Felice Uda, Vico V e VI di via Roma. Di seguito si riportano le planimetrie di progetto dei lavori.



**Via Giuseppe Mazzini**



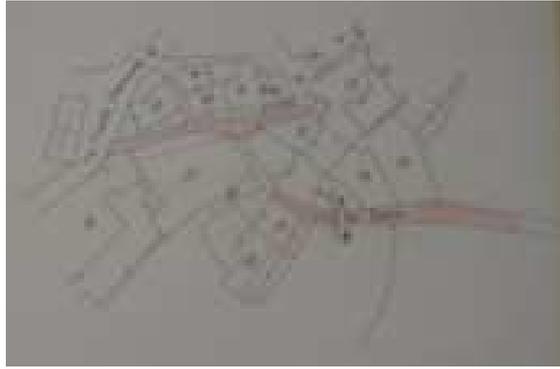
**Sezione Via Giuseppe Mazzini**



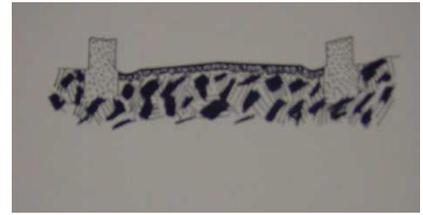
**Via San Rocco e Traversa V.Emanuele III (oggi Via Cocco Ortu)**



**Sezione Via San Rocco e Cocco Ortu**



**Via Sa Costa**



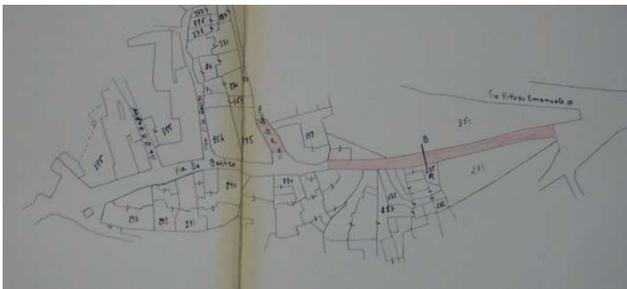
**Sezione Via Sa Costa**



**Via Efisio Marini**



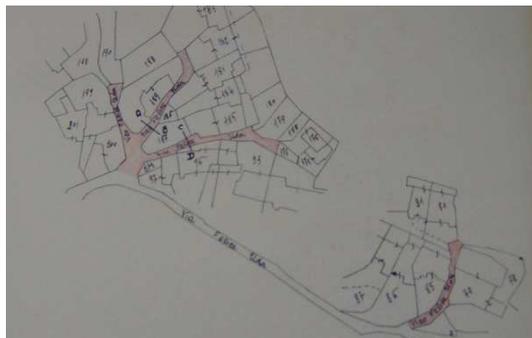
**Sezione Via E. Marini**

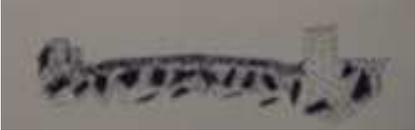


**Via De Castro e Vico II De Castro**



**Sezione Via De Castro e Vico II De Castro**



<p><b>Vico 1° - 2° - 3° - 5° Felice Uda</b></p>	 <p><b>Sezioni Vico 1° - 2° - 3° - 5° Felice Uda</b></p>
 <p><b>Vico 5° e 6° Roma</b></p>	 <p><b>Sezione Vico 5° e 6° Roma</b></p>

**Planimetrie e sezioni del progetto per i lavori di ripristino dell'acciottolato negli anni  
1962**

**Archivio Comunale**

Come si evince le sistemazioni prevedevano per tutte le strade la sistemazione dell'acciottolato.

Purtroppo dei vecchi acciottolati delle strade quasi nulla è pervenuto sino ai nostri giorni, in quanto gli interventi di messa in opera di nuovi manti ha completamente rimosso o coperto questi rivestimenti storici, che risultano dunque non più recuperabili. Un raro caso di recupero si è avuto in questi anni durante i lavori di sistemazione del monumento di G.B.Tuveri, dove si è riportato alla luce una parte dell'acciottolato che un tempo rivestiva quest'area.



**Recupero acciottolato presso il monumento  
di G. B. Tuveri**



**Vista dell'acciottolato recuperato**

Inoltre, molti abitanti del paese hanno ancora ben viva l'immagine della Via Is Tellaias, l'attuale parte superiore di Via Roma, che sino a metà degli anni 60, era costituita da un esteso banco di roccia superficiale (da qui appunto tellaias) che formava il naturale piano di calpestio. La seguente foto ritrae la parte rimasta sino ad oggi della via "IS TELLAIAS".



**Parte rimasta del banco di roccia naturale de "Is Tellaias"**

Per quanto concerne la strada provinciale che attraversa l'abitato, essa, era composta fino al 1954-55 da una massicciata costituita da una miscela di ghiaietto e pietrisco frantumato di diversa pezzatura, compattato con mezzi pesanti, le cui polveri fungevano da legante, e che, sotto l'azione degli agenti atmosferici e del traffico, auto-cementavano l'intera massicciata (Macadam).

Nel 1954-55 la provinciale venne ricoperta da un primo strato di bitume e fu la prima strada del paese ad essere ricoperta di un manto bituminoso.



**Scorcio di Via Vittorio Emanuele III negli anni Cinquanta** Fotografia tratta dal libro "In Collinas" a cura di Gisella Mura



**Scorcio di Via Vittorio Emanuele III oggi**



**Veduta di Via Vittorio Emanuele III negli anni  
Cinquanta Fotografia tratta dal libro “In  
Collinas” a cura di Gisella Mura**



**Scorcio di Via Vittorio Emanuele III  
oggi**

Sino ad allora il sollevamento di polveri e di ristagni di acqua che ostacolavano il passaggio dei pedoni, dei carri a trazione animale e delle prime automobili erano connaturate al contesto urbano. Tuttavia, con la diffusione delle automobili e quindi l'adozione dei pneumatici nei veicoli, si rese ineluttabile la formazione di un piano di scorrimento regolare e duraturo, che impedisse il sollevamento della polvere, come la pavimentazione stradale.

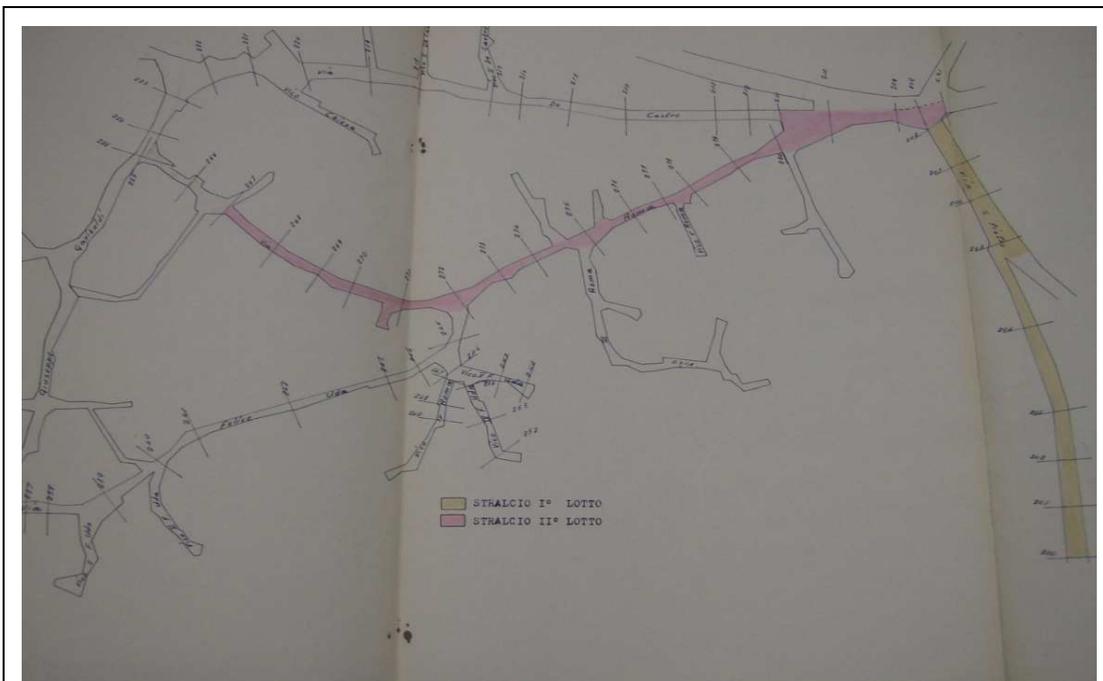
Dal allora anche nell'abitato di Collinas, come nel resto dei centri urbani, l'asfalto o meglio il conglomerato bituminoso si è connaturato con il paesaggio urbano a tal punto che non solo le strade e i vicoli ne sono stati ricoperti, ma spesso anche molte piazze e slarghi.

Nuove esigenze hanno abbandonato l'interesse dei materiali come il cotto, le pietre, i ciottoli.

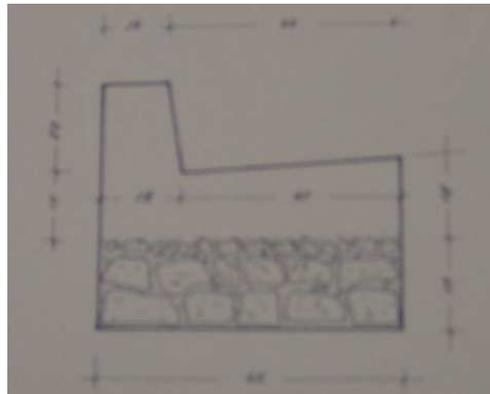
Inizialmente le nuove pavimentazioni venivano realizzate stendendo uno strato di bitume e pietrischetto direttamente sulla sovrastruttura di Macadam e compattando con rulli pesanti.

Dai documenti dell'archivio del Comune si attesta che nel 1966, i primi interventi concernenti la bitumatura delle strade, interessarono la Via Roma, la Via De Castro, la via Felice Uda e la Via San Pietro.

Di questi primi interventi si è recuperata la planimetria di progetto di una parte dei lavori eseguiti e il disegno della sezione della cunetta detta alla “francese”.



**Planimetria di progetto dei lavori di bitumatura nella Via Roma a metà anni Sessanta**



**Sezione di progetto della cunetta alla “francese”**

Nel 1968 furono realizzati i lavori di bitumatura delle strade via Garibaldi e traversa San Sebastiano. Dalla relazione tecnica del progetto si legge che i lavori consistevano nello scavo per la realizzazione del cassonetto e delle cunette e la sistemazione della sede stradale con l'asfalto. La tecnica di realizzazione della nuova pavimentazione prevedeva uno strato di toutvenant di 20 cm, uno strato di pietrisco di 10 cm e uno di pietrischetto di 5 cm con

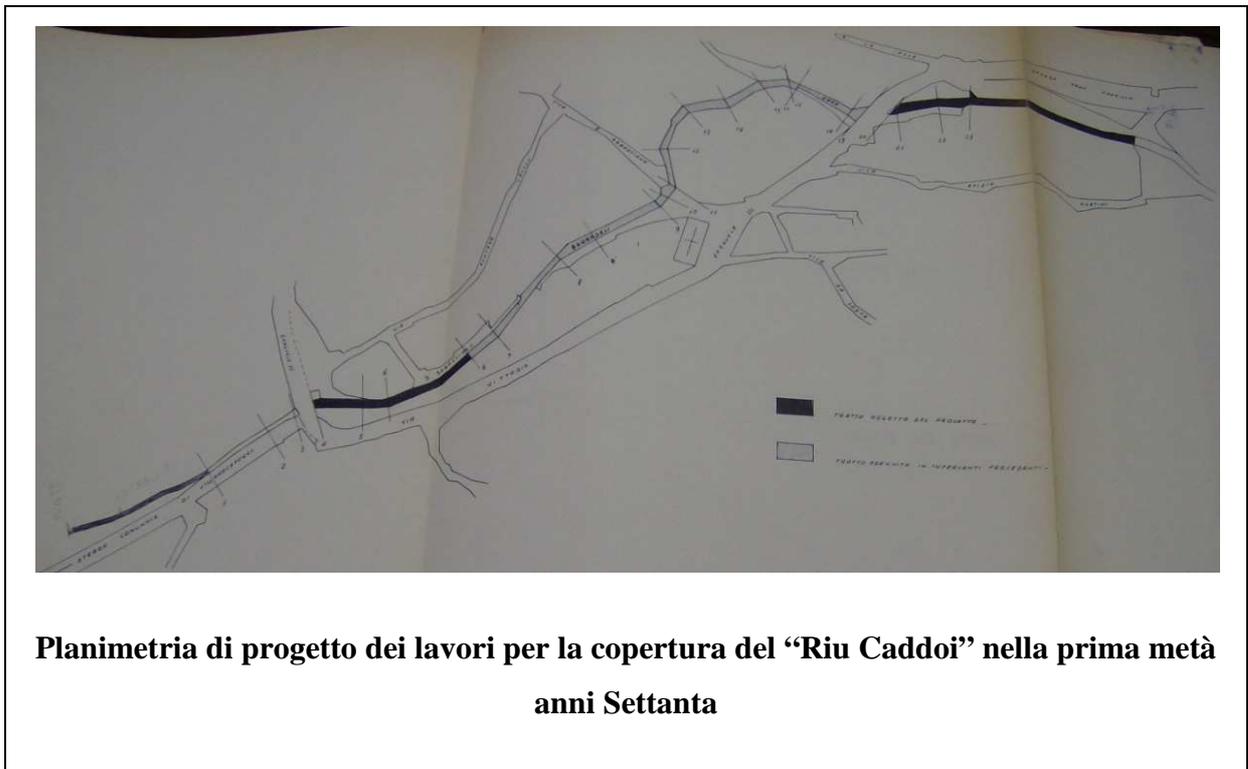


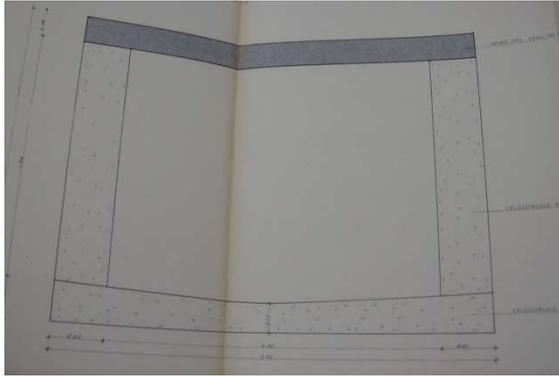
Pertanto, gran parte di quello che oggi chiamiamo Centro matrice, a inizi anni 70 si presentava con una rete viaria già in buona parte con pavimentazione in conglomerato bituminoso.

Inoltre, come si può notare, anche dalla planimetria precedente, fino ad inizio anni 70, lungo l'abitato era presente un rigagnolo, chiamato "rio Barradeu", meglio conosciuto come "rio Caddoi" che scorreva lungo una parte dell'abitato.

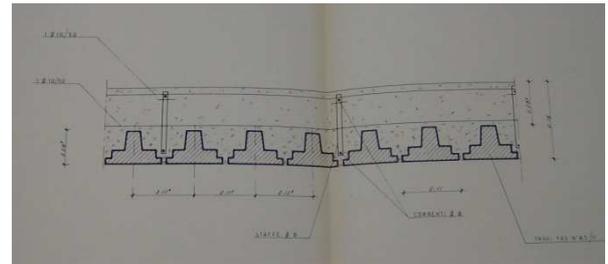
Negli anni successivi, furono eseguiti diversi interventi per la sistemazione del canale che era causa di diverse problematiche legate all'accessibilità delle case limitrofe, soprattutto nei periodi di pioggia, alla percorribilità della strada, nonché a questioni igienico-sanitarie per la presenza di diversi insetti nei periodi estivi.

Dal 1970 al 1975, i lavori divisi in più lotti, realizzarono la sistemazione e copertura del canale con una struttura in conglomerato cementizio armato, che ha interessato alcune punti della strada Provinciale ma principalmente la strada San Sebastiano.





**Particolare di progetto della sezione dei lavori per la copertura del “Riu Caddoi” nella prima metà anni Settanta**



**Particolare di progetto del solaio scac dei lavori per la copertura del “Riu Caddoi” nella prima metà anni Settanta**

Tutto il percorso nel quale il canale è stato inscatolato è carrabile e la pavimentazione è rimasta sino ad oggi, in buona parte, in calcestruzzo.

La sistemazione del rio, ha rappresentato però, anche l’addio ad un aspetto fondamentale della scena quotidiana del passato: infatti presso i suoi argini le donne erano solite incontrarsi e chiacchierare mentre si lavavano i panni.

Negli anni ottanta, dove un tempo scorreva il rio Caddoi a cielo aperto, sono state eseguiti dei lavori che hanno sostituito una parte della pavimentazione in cemento con un lastricato di Sampietrini. Oggi, lungo questo tratto, si svolge il mercatino settimanale.





**Funtana Cruccu oggi**

In passato le problematiche legate allo scorrimento delle acque era ricorrente e spesso a creare i problemi erano anche le forti piogge e conseguentemente il loro deflusso; infatti, nei documenti conservati nell'archivio comunale, sovente si è letto di come le amministrazioni chiedessero finanziamenti per porre rimedio ai danni causati da alluvioni.

Le soluzioni impiegate per agevolare lo smaltimento dell'acqua nelle carreggiate stradali consisteva nel rivestire le porzioni laterali con acciottolati o selciati. Questo accorgimento consentiva, tra l'altro, di preservare la salubrità delle murature delle abitazioni disposte sul filo strada, limitando i fenomeni di degrado dovuti alla risalita capillare dell'acqua stagnante e all'erosione alla base del muro per effetto dell'acqua in movimento.

In altri casi, si risolveva il problema dello smaltimento dell'acqua meteorica che dalle abitazioni si riversava nel corpo stradale attraverso uno stretto passaggio non più largo di un metro e mezzo, che essendo rivestito con trovanti in pietra locale, o più raramente con ciottoli, si configura come un vero e proprio canale di raccolta a scala urbana.

Nell'abitato di Collinas uno di questi esempi è dato dalla "Gora de Pinzellu", che raccoglieva le acque piovane della parte alta del paese le convogliava verso il fondovalle "de Sa Mitza". Ancora oggi sono visibili, in alcune abitazioni, gli scoli delle acque piovane che si riversavano nel corpo stradale.



**"Sa Gora e Pinzellu"**



**Esempio di scolo delle acque meteoriche**



**Esempio di scolo delle acque meteoriche**

Dopo 15 anni dalla bitumatura della strada Provinciale (avvenuta nel 1954-55), quando per mancanza di fondi fu sistemato solo il piano viabile senza cunette, nel 1971, l'amministrazione ottenne un finanziamento per la sistemazione delle cunette laterali di scolo delle acque bianche lungo la traversa principale. Negli anni infatti le crescenti necessità igieniche e di traffico richiesero la sistemazione della provinciale, che ormai rappresentava un

pericolo per la presenza dei fossi laterali e delle problematiche legate al ristagno dell'acqua, oltre che creare un problema di accesso alle abitazioni private.

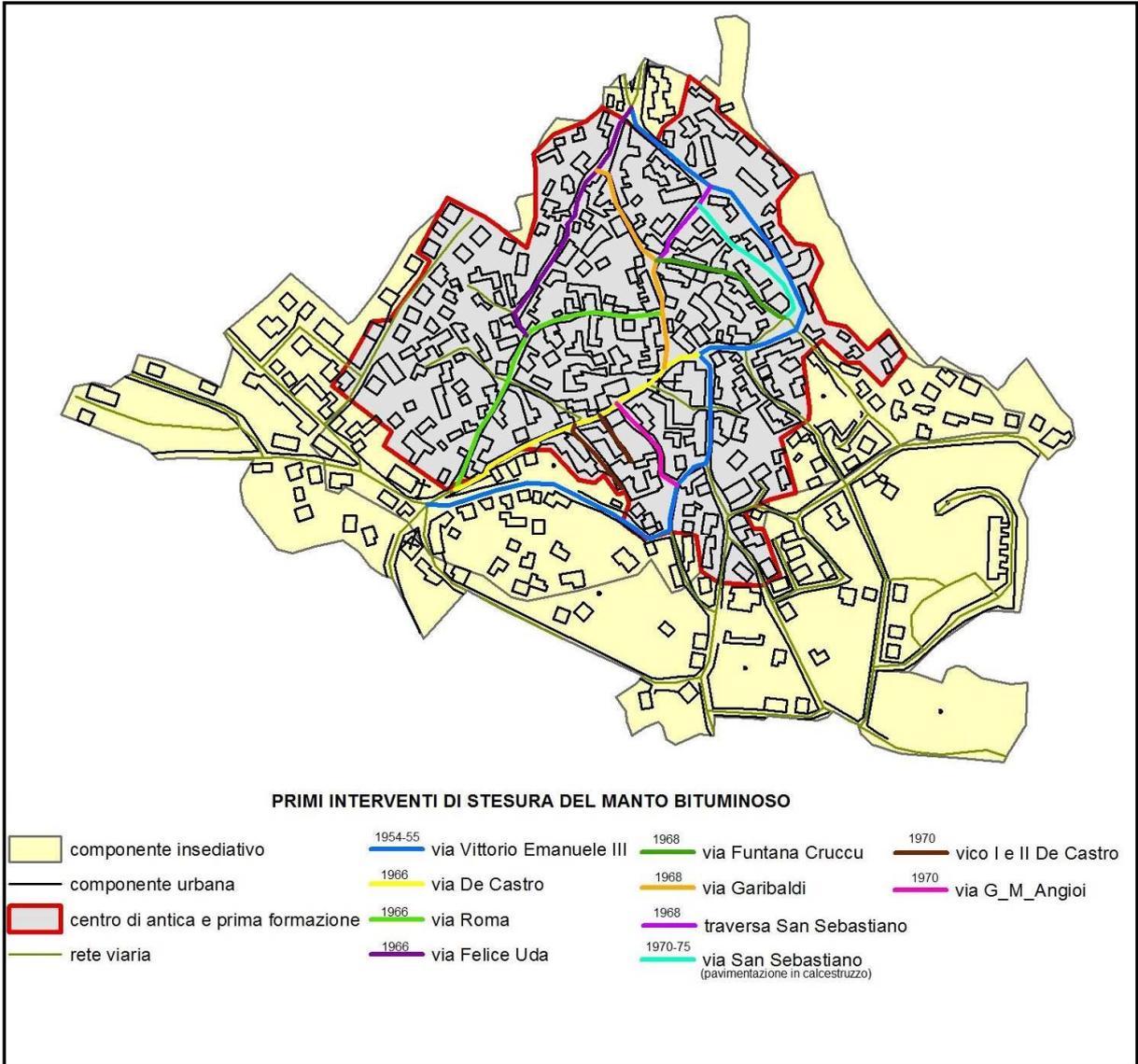


**Particolare di un ingresso nella via V.  
Emanuele III**



**Particolare di un ingresso nella via  
Garibaldi**

Con gli anni settanta, quindi, gran parte della rete viaria del Centro matrice aveva cambiato volto alle sue pavimentazioni e diversi furono anche gli interventi di ripristino sui vari tappeti stradali in conglomerato bituminoso.



## LA VIABILITA' ATTUALE

### 3.1 Via De castro

Come precedentemente scritto, la via De Castro, un tempo completamente rivestita di “impedrau”, poi bitumata per la prima volta nel 1966, oggi si presenta come indicato nelle seguenti fotografie. Essa rappresenta un percorso urbano lungo la quale si attestano vari siti significativi del paese, pertanto, nel 2008 sono stati avviati dei lavori per il recupero e la valorizzazione del centro storico che hanno demolito la pavimentazione in asfalto e sostituito con ciottoli e lastre di pietra basaltica. Le lastre di basalto sono collocate su entrambi i bordi della strada per il passaggio pedonale, mentre al centro è presente una cunetta per lo smaltimento delle acque meteoriche. Tra le lastre che creano il passaggio pedonale e la cunetta sono inseriti i ciottoli che ricostituiscono “su impedrau”.



Via De Castro oggi



<b>Vico I De Castro</b>	<b>Vico II De Castro</b>
-------------------------	--------------------------

I due vicoli della via De Castro presentano invece una pavimentazione in conglomerato bituminoso.

### 3.2 Vico Chiesa



**Vico Chiesa oggi**

Il Vico Chiesa è stata oggetto di lavori a fine anni '90 ed è realizzato con una pavimentazione che presenta una cunetta centrale in lastre di basalto, alla quale si accostano da entrambi i lati ciottoli che ricreano l'antico "impedrau".

### 3.3 Via G.M. Angioi





**Via G.M. Angioi oggi**

La Via G.M. Angioi è stata oggetto di lavori a fine anni '90 e si presenta con una pavimentazione pressoché in continuo con la vicina via De Castro. Infatti, anch'essa presenta una cunetta centrale in lastre di basalto, che poi si allarga da entrambi i lati con ciottoli che ricreano l'antico "impedrau". Nella sua parte finale, tra la "Funtana Spada" e le scalette che conducono alla provinciale, si uniforma con sole lastre di basalto.

### **3.4 Via Garibaldi**



**Via Garibaldi prima dei lavori (2014)**



### **Via Garibaldi oggi**

La Via Garibaldi mostrava una pavimentazione in conglomerato bituminoso che ormai risultava degradata anche per gli evidenti tagli sul manto stesso.

Il tragitto tra il primo tratto della via Garibaldi e la traversa San Sebastiano realizza il percorso che unisce le due Chiese del paese, quella di San Michele Arcangelo e quella di San Sebastiano. Il contesto attraversato è caratterizzato dalla presenza di edifici storici e di elementi di pregio architettonico come dei portali antichi.

Per questo motivo, in prosecuzione degli interventi già realizzati per la riqualificazione del centro urbano dell'abitato, quali il percorso della via De Castro (come visto precedentemente), il rifacimento della Pratzza 'e Cresia e della Pratzza Manna (vedasi sottocapitolo 3.3), sono stati eseguiti i lavori di rifacimento della pavimentazione con elementi in basalto al fine di rivalorizzare e creare un unico scenario tra le due suddette piazze e quella di San Sebastiano.

### **3.5 Traversa San Sebastiano**



**Prima lavori**



**Dopo lavori**

### **Traversa San Sebastiano**

Come sopra scritto la Traversa San Sebastiano si inserisce in quel contesto di interventi di rivalorizzazione del centro urbano; i lavori eseguiti presentano una pavimentazione in pietra con lastre di basalto.

### **3.6 Via Funtana Cruccu**



**Prima lavori**



**Dopo lavori**

### **Via Funtana Cruccu**

La via Funtana Cruccu, presentava una pavimentazione in conglomerato bituminoso che mostrava evidenti segni di degrado.

I lavori eseguiti hanno previsto per la sua riqualificazione, la sostituzione della pavimentazione in conglomerato bituminoso con lastre di pietra in basalto.

L'intervento in progetto si inquadra nell'ambito di una strategia che consiste nel dotare ciascun comune di un modulo di riqualificazione urbana coordinato e condiviso che si configura come elemento di riconoscibilità all'interno di un sistema di percorsi storico-culturali strutturato sulle qualità dell'architettura tradizionale in Marmilla.

### **3.7 Via San Sebastiano**



**Via San Sebastiano oggi**

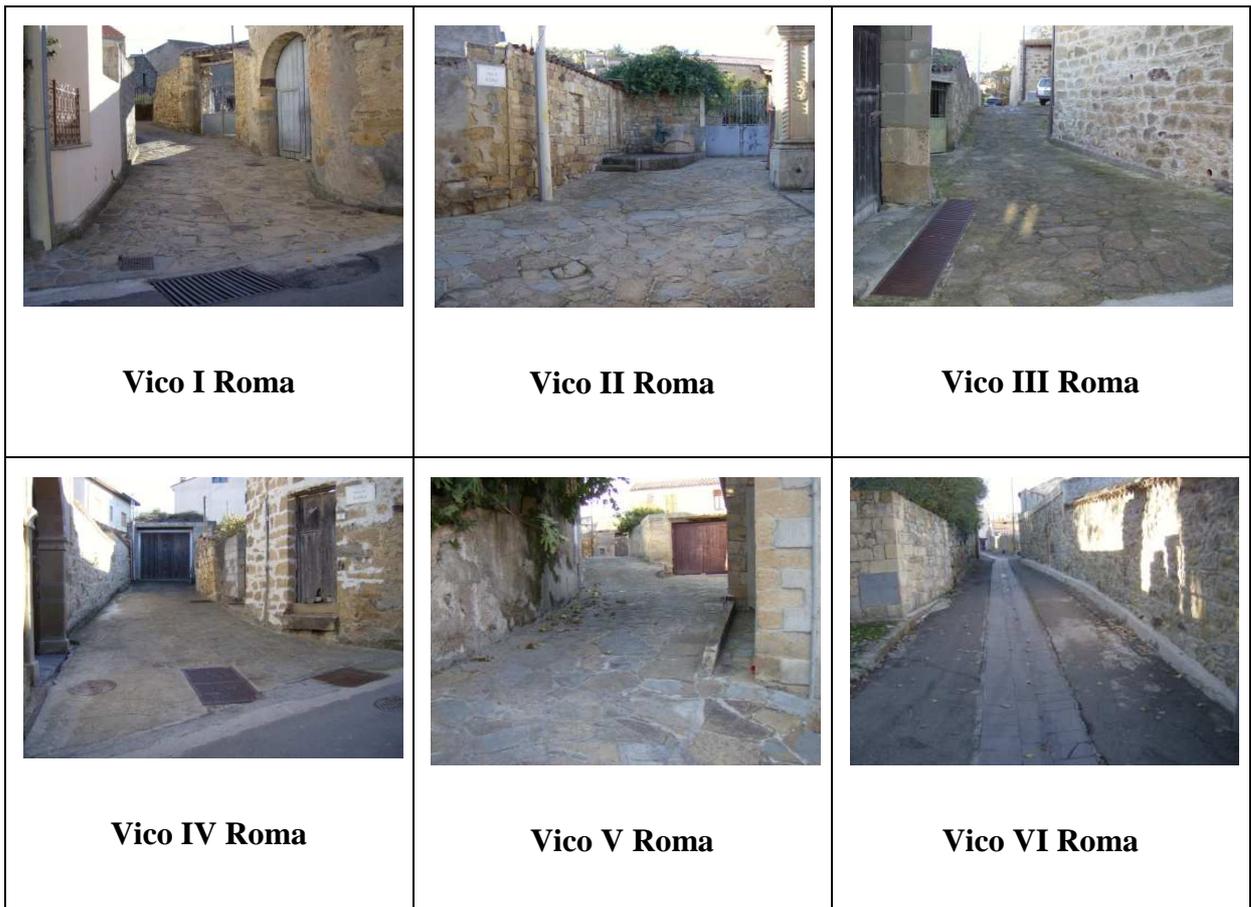
La via San Sebastiano è ricoperta da pavimentazione in calcestruzzo, che ha protetto e nasconde le acque del Rio Caddoi. Anche per questa strada, sono in fase di progetto degli interventi che tendono a riqualificare questo percorso che termina in corrispondenza del sagrato della Chiesa di San Sebastiano. Anche questo intervento si inserisce all'interno del più ampio ambito di rivalorizzazione di tutto il centro storico del paese.

### **3.8 Via Roma**



**Via Roma oggi**

La via Roma, si presenta oggi con una pavimentazione in conglomerato bituminoso, in cui sono evidenti i tagli nel tappeto stradale dovuti a recenti lavori per i sottoservizi urbani.



Diversamente, i vicoli della via Roma presentano tutti, ad eccezione del vico VI Roma, una pavimentazione in lastre di pietra bianca, che richiama la tipologia di pietra usata nelle

costruzioni abitative del paese. Il vico VI Roma, invece, presenta una cunetta centrale in basalto che prosegue poi su entrambi i lati con l'accostamento di un infelice e estraneo bitume.

### 3.9 Via Felice Uda



**Via Felice Uda oggi**

La via Felice Uda presenta una pavimentazione in conglomerato bituminoso e anche i suoi vicoli III, IV e V presentano lo stesso tappeto di bitume. Il vico I e II, invece, hanno una pavimentazione in calcestruzzo.





**Vico III Felice Uda**



**Vico IV Felice Uda**



**Vico V Felice Uda**

### **3.10 Via Mazzini**



**Via G. Mazzini oggi**

Anche la via Mazzini e i suoi due vicoli sono realizzati in conglomerato bituminoso.



**Vico I Mazzini**



**Vico II Mazzini**

### 3.11 Via La Pace



**Via La Pace oggi**

Via la Pace presenta due diverse tipologie di pavimentazione che interessano due suoi tratti differenti: la prima parte, quella che si collega attraverso una strettoia alla via Felice Uda, è caratterizzata da una pavimentazione in ciottoli che ricreano l'antico "impedrau". L'altro tratto, che si ricollega alla via San Sebastiano e che termina con l'incrocio alla provinciale è in calcestruzzo, ad esclusione di un breve tratto realizzato in pietra circondante la fontana pitzuregu.

### 3.11 Via Efisio Marini



**Via Efisio Marini oggi**

La via Efisio ha una pavimentazione in conglomerato bituminoso.

### *Via Sa Costa*



**Via Sa Costa oggi**

Anche via Sa Costa e i suoi due vicoli hanno la pavimentazione in conglomerato bituminoso.



**Vico I Sa Costa**

**Vico II Sa Costa**

### **3.12 Via San Rocco**



**Via San Rocco oggi**

La Via San Rocco, che dalla provinciale risale sino all'antica chiesa omonima, è in conglomerato bituminoso. Anche in questa pavimentazione si notano evidenti i tagli realizzati per i lavori dei sottoservizi urbani, che deturpano il corpo stradale e svalutano il contesto locale composto da antiche abitazioni in pietra.

### **3.13 Ulteriori strade**

Tra le vie che compongono la rete stradale del centro matrice, sono presenti alcune piccole strettoie, degli angoli nascosti che realizzano delle scorciatoie pedonali, che se riqualificate contribuirebbero alla suggestività del contesto attorno. Uno di essi, già presenta una pavimentazione in acciottolato.



**“Ottoniu” tra via G.M. Angioi e vico I De Castro**



**“Ottoniu” tra via Sa Costa e via V. Emanuele III**



**“Ottoniu” tra via via Felice Uda e via La Pace**

## LE PIAZZE E I SAGRATI

### 4.1 La trasformazione delle piazze e dei sagrati

Contemporaneamente alla trasformazione subita dalle strade, anche altri spazi deputati come luoghi di passaggio o di incontro, quali piazze, sagrati, slarghi, del centro abitato hanno subito diverse trasformazioni.

La memoria storica dei cittadini di Collinas e la documentazione fotografica raccontano gli originali assetti della piazza G.B.Tuveri o Pratzza Manna, del sagrato della Chiesa di San Michele Arcangelo e della sua sottostante Pratzza 'e Cresia.



**Festa in Piazza Giovanni Battista Tuveri nel 1938 – Fotografia tratta dal libro in  
Collinas a cura di Gisella Mura**



**Festa in Piazza Giovanni Battista Tuveri nel 1938 – Fotografia tratta dal C.D. su Giovanni Battista Tuveri**

Come si evince dalle foto, la piazza G.B. Tuveri, teatro delle feste paesane, nel passato si presentava in terra battuta per consentire i differenti balli che, invece, sarebbero stati impraticabili con l'acciottolato, come presenta invece l'adiacente via che la fiancheggia.

Dall'archivio comunale, si legge inoltre che nel 1964, in seguito ad un forte alluvione, l'amministrazione fece eseguire dei lavori per il ripristino dei danni causati dalla pioggia nella piazzetta G.B.Tuveri, nell'adiacente muraglione della chiesa parrocchiale e per le relative scale di accesso. Si legge che la piazza sarebbe stata sistemata con una massicciata di pietrame calcareo e con sabbia di cava assestata con mazzeranga e ghiaino di cava per lo spandimento; le sole cunette erano previste in cemento.

Nel 1974, fu approvato un nuovo progetto che prevedeva i seguenti lavori:

- ✓ demolizione del vecchio selciato;
- ✓ pavimentazione in lastroni di pietra.

Negli anni 85-90, ulteriori lavori interessarono la piazza e videro la sostituzione delle mattonelle in cemento con lastre di pietra.

Infine, nel 2008 in seguito ai lavori che hanno interessato la qualificazione e il riuso del centro storico di Collinas (*realizzazione del percorso urbano Via De Castro e Centro Studi G.B. Tuveri*), si sono eseguiti degli interventi che hanno ampliato la piazza e portato ad un'unica quota il piano della stessa con la parte finale della via De Castro, che si è deciso di lasciar chiusa al traffico veicolare. I lavori hanno considerato, inoltre, la realizzazione della scala di accesso e il ripristino della piazza con pavimentazione in pietra locale.



**Immagine dell Piazza G.B. Tuveri fino al 2008**



**Immagine dell Piazza G.B. Tuveri oggi**



**Immagine dell Piazza G.B. Tuveri oggi**

Il completamento della Via De castro con l'ampliamento della piazza, sono terminati infine con la chiusura al traffico veicolare della suddetta area, e con un intervento di riqualificazione dell'area in cui sorge il monumento in onore a G.B.Tuveri che ha cercato di rivalorizzare il luogo riportando alla luce la vecchia base in pietra.



**Monumento di G.B. Tuveri sino al 2008**



**Monumento di G.B. Tuveri oggi**

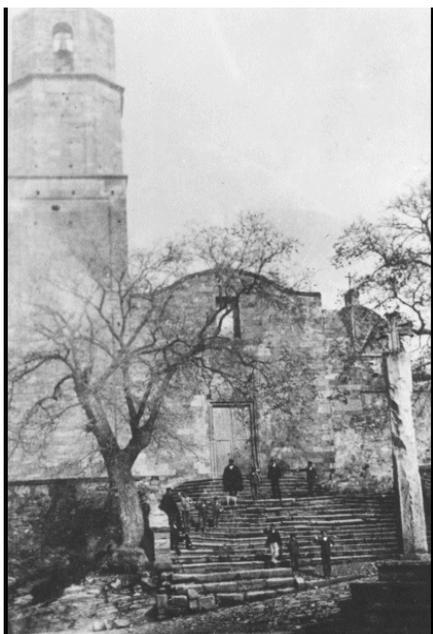


**Zona chiusura al traffico veicolare della Piazza G.B. Tuveri**

Anche il sagrato della chiesa Parrocchiale, con la sua caratteristica scalinata e la piazzetta antistante denominata “Prazza ’e Cresia” nel tempo sono state oggetto di alcuni interventi.

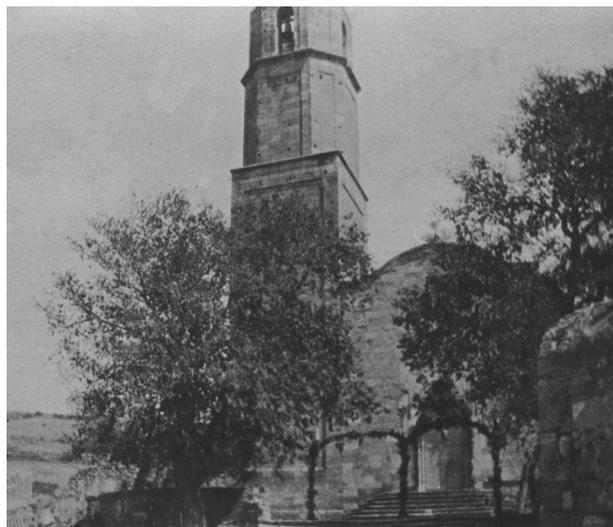
Tutti i cittadini, infatti, conoscono l'immagine del passato del sagrato della chiesa con gli olmi che contribuivano ad abbellire la già splendida scalinata in pietra e la croce in pietra ai suoi piedi.

Sa Prazza e Cresia, teatro di numerose feste religiose, era realizzata con l'acciottolato.



**Chiesa di San Michele Arcangelo**

**Fotografia tratta dal C.D. su Giovanni  
Battista Tuveri**



**Chiesa di San Michele Arcangelo**

**Fotografia tratta dal C.D. su Giovanni  
Battista Tuveri**



**Scalinata della chiesa di San Michele Arcangelo**

**Fotografia tratta dal C.D. su Giovanni Battista Tuveri**



**Carnevale in Pratz e Cresia negli anni Cinquanta - Fotografia tratta dal C.D. su**

## **Giovanni Battista Tuveri**

Nel tempo si sono susseguiti diversi lavori di sistemazione della scalinata e alla fine degli anni settanta fu sostituita la pavimentazione della piazzetta, costituita da un selciato di ciottoli ormai in completo dissesto, con una pavimentazione in lastroni di pietra.



**Lavori per la sostituzione della campana del campanile della Chiesa di San Michele Arcangelo nel 1959**

**(si intravede la pavimentazione in ciottoli) - Fotografia tratta dal libro in Collinas a cura di Gisella Mura**



**Piazzetta antistante la chiesa di San Michele Arcangelo oggi**

Infine negli anni 80 le pietre della scalinata vennero sostituite con un altro tipo perché diventate fonte di rischio per scivolamenti.

Sempre negli anni '80, a lato della scalinata, è sorto il monumento ai caduti in guerra, la cui architettura seppur discutibile per il suo profilo così moderno e così lontano dalle tradizionali forme è stato recentemente oggetto di lavori che ne hanno modificato l'altezza con conseguente eliminazione della ringhiera nella parte alta. Il riaggiustato profilo, ora, si inserisce in maniera più armonica nel pregiato contesto.



**Monumento ai caduti in guerra  
(prima)**



**Monumento ai caduti in guerra oggi**

Infine negli ultimi anni, le diverse amministrazioni susseguitesesi hanno cercato di ricreare l'ormai persa "Pratza 'e Cresia" del passato, in quanto la vecchia croce era stata totalmente smantellata negli anni 70, la pavimentazione in acciottolato si era persa sotto un manto di bitume della via De Castro e del vico Chiesa. Pertanto a metà anni 90, si è cercato di rivalorizzare l'area con la sistemazione di una nuova croce e di una pavimentazione in acciottolato in continuo con la riqualificazione del vicino vico Chiesa.



**Pratza 'e Cresia" sino al 2008**



**Pratza 'e Cresia" oggi**

Per concludere, nel 2008, è stato dato avvio ad una serie di interventi che miravano alla riqualificazione ed il riuso del centro storico di Collinas attraverso la realizzazione del percorso urbano di Via De Castro – Centro Studi G.B. Tuveri. L'intervento ha realizzato la demolizione della pavimentazione in asfalto che è stata sostituita con lastre di ciottolato basaltico e la croce è stata spostata nella parte alta della piazzetta delle scalinate. Questo ha consentito di uniformare l'area della piazzetta con un'unica pavimentazione.

Anche la piazzetta antistante la chiesa di San Sebastiano, è stata interessata a metà anni 90 da interventi che hanno mirato a ridare a quest'area la sua originale pavimentazione con l'acciottolato. Infatti, in seguito ad un corso regionale, che promuoveva la figura dell' operaio specializzato nella realizzazione dell'acciottolato, si realizzò una nuova pavimentazione con ciottoli. Oggi, è in fase di studio il progetto per una nuova pavimentazione che andrebbe ad uniformarsi con quella prevista per l'adiacente via San Sebastiano.



**Sagrato chiesa San Sebastiano oggi**



**Particolare della pavimentazione in  
acciottolato**

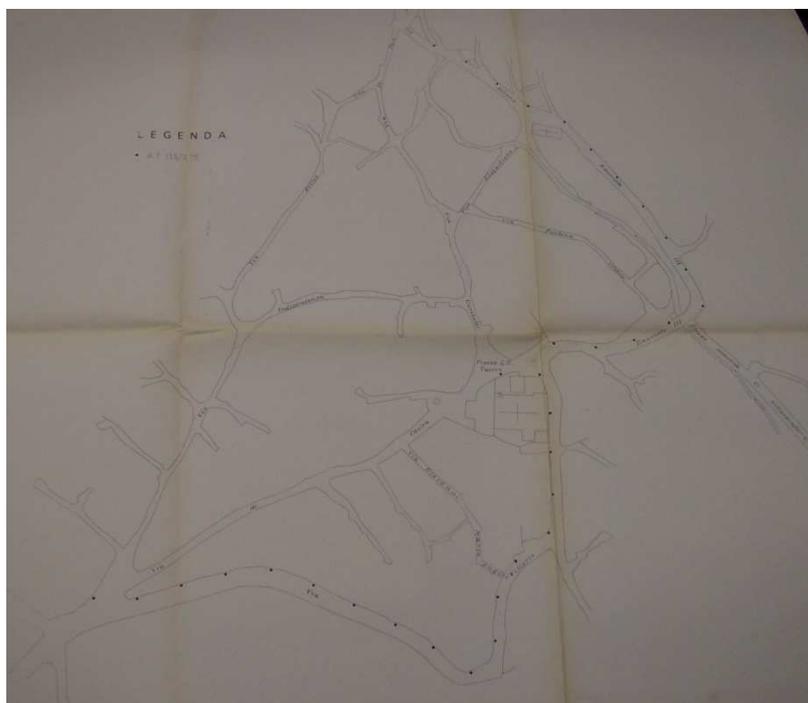
## L'ILLUMINAZIONE

Il concetto di illuminazione pubblica è relativamente recente, anche se in passato gli edifici più importanti hanno sempre avuto un'illuminazione notturna continua assicurata mediante torce o bracieri. L'illuminazione pubblica coincide all'inizio, e anche oggi in gran parte, con l'illuminazione stradale, e nasce coll'ingrandirsi dei centri urbani soprattutto al fine di contrastare la criminalità favorita dalle tenebre.

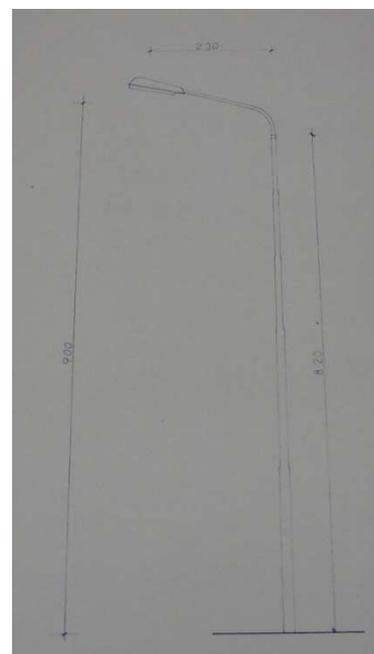
Dapprima limitata a lanterne da appendersi sotto i balconi delle case, avrà una svolta con la disponibilità del gas illuminante, successivamente superata dal diffondersi dell'illuminazione elettrica, oggi giorno praticamente la sola utilizzata.

Nel centro abitato di Collinas, erano presenti alcuni punti luce, dislocati nei crocevia più importanti del paese.

I primi lavori nell'abitato di Collinas furono realizzati nel 1971, quando vennero finanziati i lavori per l'installazione della illuminazione pubblica con lampade fluorescente su pali metallici lungo tutto il percorso della Provinciale Vittorio Emanuele III.



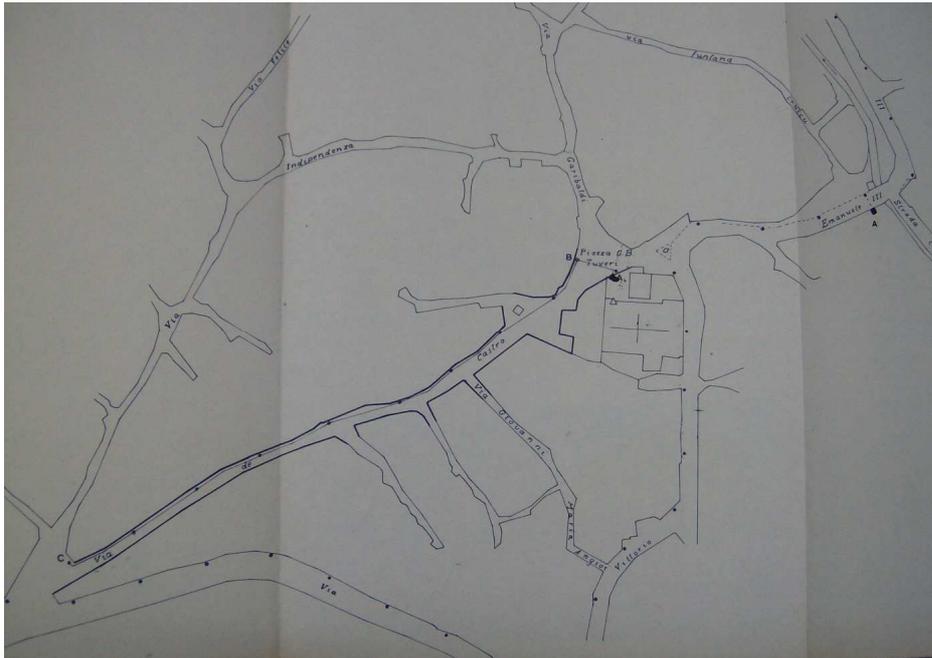
**Planimetria di progetto dei lavori per l'installazione della pubblica illuminazione nella Via V. Emanuele III nel 1971**



	<b>Particolari di progetto del lampione</b>
--	---

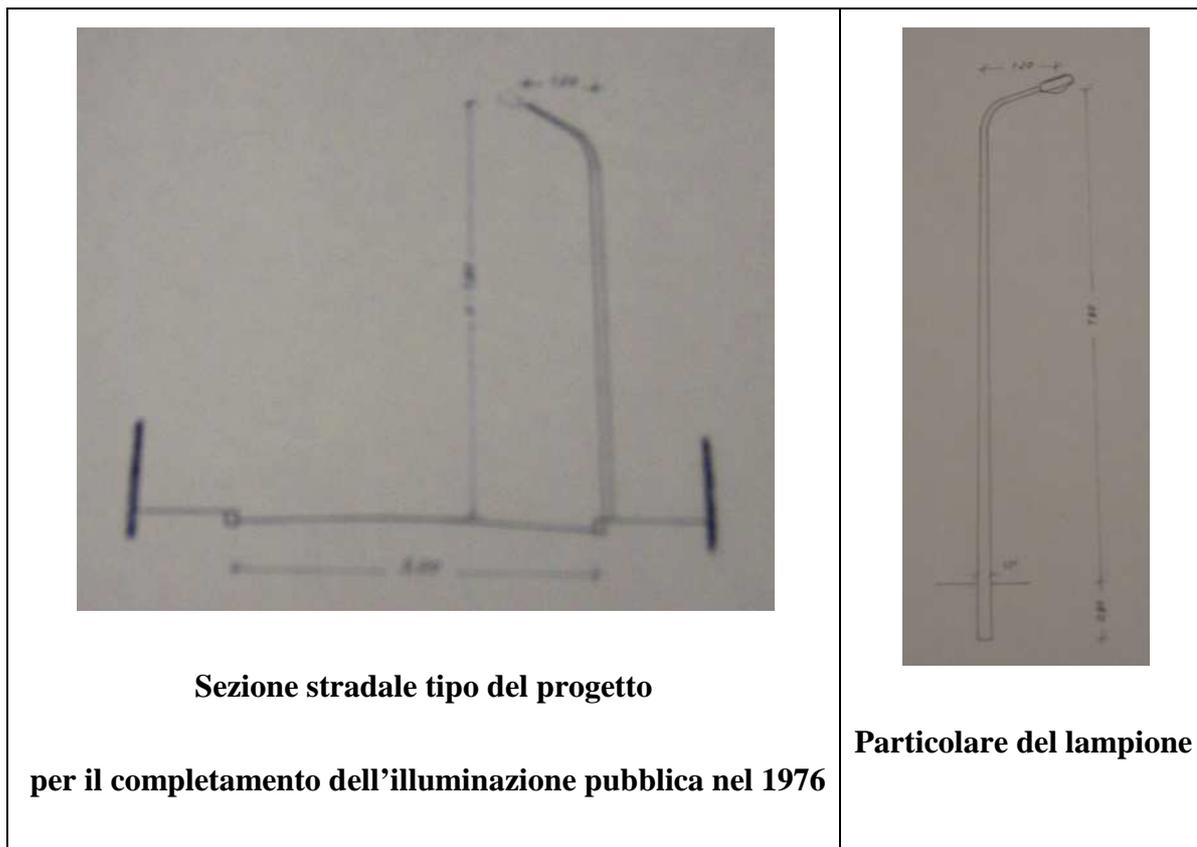
Nelle restanti vie, l'illuminazione artificiale continuava ad essere inadeguata in quanto i corpi illuminanti molto spesso erano insufficienti o addirittura assente.

Nel 1974, fu realizzato l'impianto di illuminazione pubblica anche nella via De Castro.



**Planimetria di progetto dei lavori per l'installazione della pubblica illuminazione nella  
Via De Castro nel 1974**

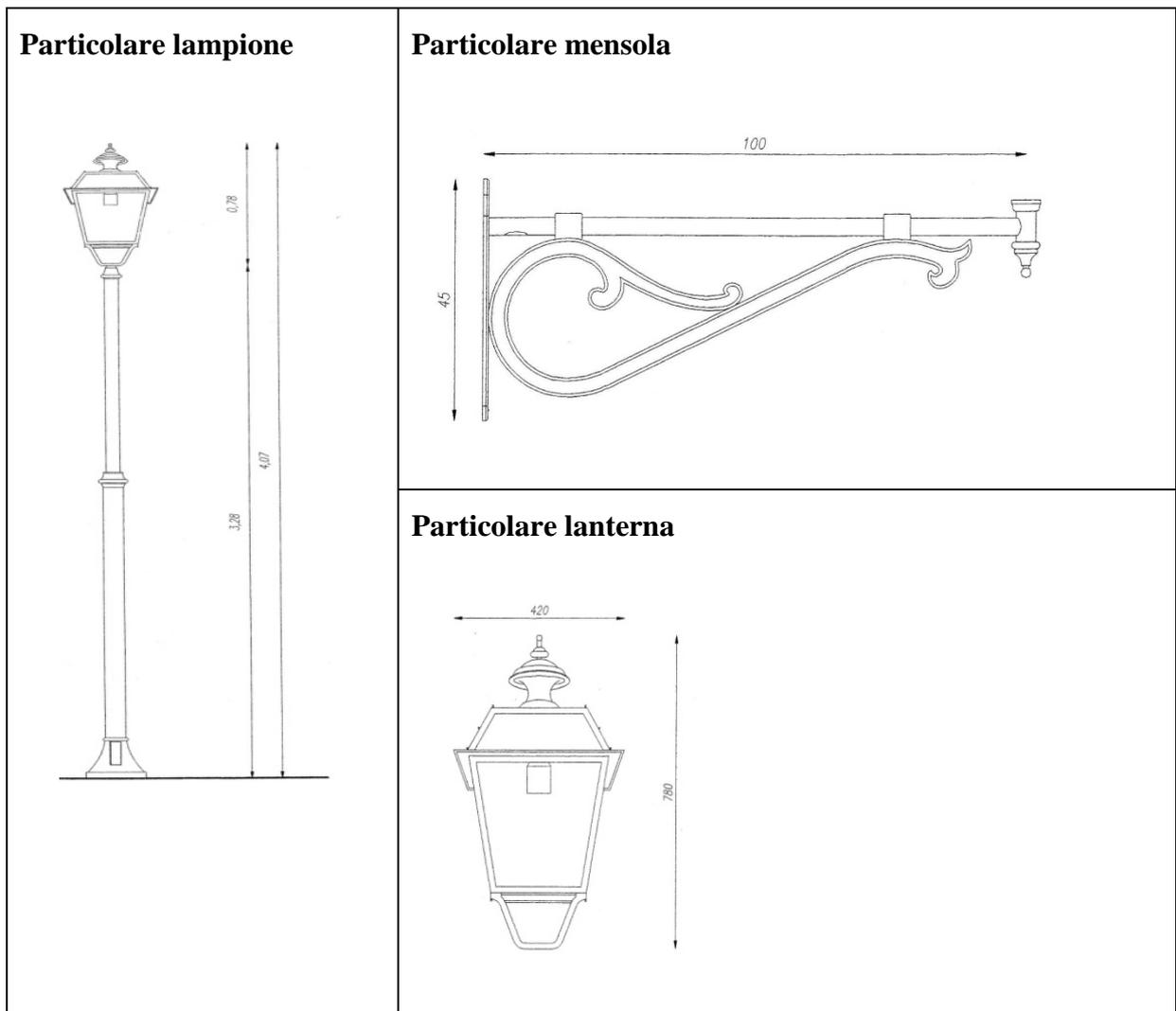
Sempre dall'archivio comunale emerge che nel 1976 furono eseguiti i lavori per il completamento dell'impianto di illuminazione pubblica del paese, purtroppo di questo progetto non si è recuperata alcuna planimetria.



Nel 1980, invece, furono eseguiti i lavori per illuminazione artificiale nelle restanti vie del centro paese, tra le quali via Mazzini e via San Sebastiano, e di altre vie ricadenti nelle nuove zone di espansione.

Nel 2007, in seguito ai lavori che hanno riqualificato il percorso urbano della via De Castro, è stato realizzato un nuovo impianto di illuminazione, che tenendo conto dei rinati aspetti storici-ambientali, ha considerato non solo gli aspetti prettamente illuminotecnici, ma anche la sua funzione di arredo urbano nel centro storico del paese.

Infatti, l'impianto di illuminazione è stato considerato un componente del contesto urbano nel quale deve integrarsi. Ha assunto perciò rilievo il profilo dei pali e degli apparecchi di illuminazione, il loro colore ed il rapporto di proporzionalità fra l'altezza del palo e le dimensioni dell'apparecchio di illuminazione.



Attualmente invece, sono da poco ultimati i lavori per la sistemazione di tutto l'impianto di illuminazione pubblica del paese. Naturalmente il fine principale è stato quello di ridurre i consumi energetici e l'inquinamento luminoso, ma non ultimo è stato l'interesse per un miglioramento estetico delle strade principali e di quelle del centro storico.

Infatti, con gli anni, interventi isolati e limitati, scaturiti dalle necessità contingenti e da scarse disponibilità economiche hanno determinato una notevole promiscuità in seno alla rete di illuminazione caratterizzata da diversi tipi di armature stradali e di sostegni.

In particolare interventi, puntuali e sporadici, di mera sostituzione di elementi fatiscenti, hanno accentuato ancor più la disomogeneità in termini di tipologia di sostegni ed armature presenti.

## L' ARREDO URBANO

Col termine di arredo urbano oggi si intende uno specifico ambito progettuale e di ricerca che provvede ad attrezzare gli spazi pubblici urbani con manufatti fissi o mobili funzionali, tali da creare una immagine coordinata dell'abitato.

Oggi sono molteplici gli elementi che disegnano gli spazi pubblici, quali: cartelli stradali, le panchine, le cabine telefoniche, le pensiline per le fermate dei mezzi di trasporto pubblico, i cestini porta rifiuti, le strutture per i cartelloni pubblicitari, le stesse lampade di illuminazione pubblica.

Molti di questi elementi, naturalmente, non hanno un excursus da raccontare, ma nascono con le necessità della vita moderna e uniscono il senso del pratico a quello, a volte anche più ricercato, dell'estetico.

Al contrario in passato gli arredi urbani, si qualificavano più per l'aspetto funzionale che per quello estetico.

Si pensi ai numerosi angoli delle strade in cui si trovano caratteristici pozzi a cui era legata la realtà campagnola per l'approvvigionamento dell'acqua. Si mette in evidenza che lo stesso Casalis nel suo resoconto dell'abitato di Collinas del 1838 narrava come l'abitato era fornito di 8 pozzi di acqua di poca bontà.

Infatti, essi erano molto importanti e diffusi nei centri abitati prima che l'acqua corrente fosse disponibile nelle singole abitazioni.

Questi luoghi in passato avevano grande importanza, assicuravano la vita per l'uomo e per le bestie ed erano il punto attorno al quale ci si attardava nel piacere dell'incontro, dello scambio, della conversazione, una sorta di salotto all'aperto.

Nel 1982, furono eseguiti dei lavori per il restauro e valorizzazione dei pozzi cisterna comunali, al fine di conservare la testimonianza della cultura materiale locale in un'ottica non solo di salvaguardia, ma di un vero e proprio disegno dell'arredo urbano.



**Planimetria di progetto per i lavori di restauro e di valorizzazione dei pozzi cisterna comunali nel 1982**

**POZZI INTERNI ALL'AREA DEL CENTRO MATRICE**



**FUNTANA SCASUS**



**FUNTANA CRUCCU**



**FUNTANEDDA**



**FUNTANA SPADA**



**FUNTANA MARCU**



**FUNTANA PITZUREGU**

## POZZI ESTERNI ALL'AREA DEL CENTRO MATRICE



**FUNTANA SA MITZA**



**FUNTANA MAMUCCI**



**FUNTANA CADDOI**

Nel 1953, con la realizzazione dell'acquedotto comunale, vennero costruite anche diverse fontane, che oggi arricchiscono angoli del paese con le loro pietre scolpite e lavorate anche in seguito a recenti interventi.

Oggi, questi luoghi di accesso all'acqua rappresentano principalmente un elemento architettonico e urbanistico ornamentale.



**Fontanella di Pratzza 'e Cresia**

**Fotografia tratta dal C.D. su Giovanni Battista Tuveri**





Altri elementi che fanno parte dell'arredo urbano del passato, si riscontrano in alcune vecchie fotografie; infatti si evidenzia come anche negli anni trenta fossero presenti delle rudimentali panchine in pietra nei lati della piazza G.B.Tuveri. Accanto ad esse erano presenti delle grosse pietre a forma di cilindro, i paracarri, che delimitavano l'area della piazza dalla via retrostante. Essi rappresentavano anche un ostacolo fisico che fungeva da deterrente all'ingresso dei carri nella suddetta area: in definitiva possiamo considerarli i primi rudimentali dissuasori di traffico.



**Saggio ginnico dei balilla e delle Piccole italiane in Piazza G.B.Tuveri nel 1939**

**(si evidenziano le panchine in pietra e i paracarri)**

**Fotografia tratta dal C.D. su Giovanni**



**Festa in Piazza Giovanni Battista Tuveri nel 1938**

**Fotografia tratta dal C.D. su Giovanni Battista Tuveri**

<b>Battista Tuveri</b>	
------------------------	--

Il paracarro, in realtà, era presente in molti ingressi delle abitazioni private, e la sua funzione era per l'appunto quella di segnalare e proteggere gli edifici dal passaggio dei carri.

Alcuni esempi questi elementi in pietra sono ancora presenti nell'abitato, come indicato nella foto sottostante.



**Paracarri presso l'ingresso di un'abitazione privata in via Garibaldi**