



Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo

DIREZIONE GENERALE BELLE ARTI E PAESAGGIO

Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio per le province di Cagliari, Oristano,
Medio Campidano, Carbonia-Iglesias e Ogliastra

OSINI

Fabbricato Ferroviario

Loc. Monte Palonia

Relazione storico-artistica

La linea nacque come diramazione di 9 km della Mandas-Arbatax (anch'essa in fase di realizzazione in quegli anni) e fu costruita ad opera della Società italiana per le Strade Ferrate Secondarie della Sardegna negli ultimi anni del XIX secolo. La più breve linea costruita nella storia dell'intera rete ferroviaria pubblica sarda venne infatti inaugurata il 16 novembre 1893 e, seppur così breve, rappresentò un enorme progresso per gli abitati di Osini, Ulassai e Jerzu, all'epoca raggiungibili solo con i mezzi a trazioni animale.

Già nel 1870 lo jerzese Nicolò Businco prima e la famiglia di Francesco Cannas di Ulassai poi avevano sollecitato in vari comizi la realizzazione di un collegamento ferroviario che mettesse in comunicazione i paesi del Pardu con il resto dell'isola. Dopo 23 anni di speranze, le popolazioni di Jerzu, Osini e Ulassai poterono così raggiungere lo scalo di Gairo coi primi treni e, da lì, proseguire per Arbatax o verso Mandas e Cagliari.

Un dato su tutti spiega la portata di questo progresso: Cagliari era raggiungibile ora con "sole" 9 ore di treno e non più con dieci giorni di viaggio sui carri o col cavallo.

Dal punto di vista del tragitto, la linea partiva dalla stazione di Gairo (nota all'epoca come Gairo Taquisara) per poi virare verso sud, seguendo il corso del rio Pardu. Dopo aver attraversato l'unica stazione intermedia, quella di Osini-Ulassai, la linea giungeva nel capolinea di Jerzu, situato alcuni chilometri a nord ovest dell'omonimo abitato. Nel 1921 la linea passò alle Ferrovie Complementari della Sardegna.

Il 28 novembre 1926 nel Regio Decreto n°2038, contenente il piano (in gran parte non realizzato) di costruzione di nuove ferrovie in Sardegna, fu inserito anche il prolungamento della linea dalla stazione di Jerzu sino al centro abitato, prolungamento che però non divenne mai realtà.

La storia di questa ferrovia terminò il 14 settembre 1956, quando venne attuata la chiusura della tratta e la sostituzione del servizio per mezzo di autobus, non senza amarezza da parte delle popolazioni locali.

La tratta è stata interamente smantellata, seppur restino le opere realizzate per la linea, tra cui spicca la stazione capolinea di Jerzu, riconvertita a museo d'arte (denominato Stazione dell'arte) su iniziativa del comune di Ulassai, nel cui territorio è compreso oggi lo scalo.

La stazione di Gairo invece serve tuttora la linea Mandas-Arbatax, che dal 1997 è attiva solo per il servizio turistico.

Il fabbricato in argomento, ora dismesso e adibito a locale di sgombero, un tempo era adibito a "casa cantoniera" a supporto del tratto di linea ferroviaria Gairo Taquisara.

I caratteri formali e costruttivi dell'edificio, catastalmente identificato al F. NCEU 7, Mapp. 1017, richiamano quelli della vicina stazione ferroviaria di Osini: organizzato su due piani fuori terra, sorge isolato rispetto ai fabbricati circostanti e non fa parte di un complesso immobiliare. L'edificio è a pianta rettangolare e il suo prospetto principale è rivolto a nord-est, prospiciente alla strada.

La copertura è a due falde su struttura lignea con le testate delle travi principali passanti rispetto al muro perimetrale.





Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo

DIREZIONE GENERALE BELLE ARTI E PAESAGGIO
Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio per le province di Cagliari, Oristano,
Medio Campidano, Carbonia-Iglesias e Ogliastra

La muratura portante è realizzata in pietrame irregolare a vista, con cantonali in blocchi squadri, giuntati a nastro in calce. I prospetti sono caratterizzati da modanature intorno alle bucatore, tutte realizzate in blocchi lapidei squadri; le finestre a vano rettangolare sono caratterizzate dai serramenti lignei originari.

Il fabbricato si presenta in buono stato di conservazione e mantiene l'aspetto originale, tipico delle architetture ferroviarie di fine XIX secolo, motivo per il quale se ne ritiene più che motivato il formale riconoscimento dell'interesse culturale ai sensi del D. Lgs. 42/2204.

Tratto dalla Relazione trasmessa dalla proprietà alla Soprintendenza BEAP-CA

IL RELATORE
(arch. Stefano Montinari)



VISTO: IL SOPRINTENDENTE
(arch. Fausto Martino)



VISTO
IL SEGRETARIO REGIONALE S.S.

Ing. Daniela Serra

