

Memoria storica, identità urbana e tutela dell'ambiente

Nell'ambito della ricerca storica, le diverse "questioni urbane" affidate a singole competenze (ai geografi, demografi, sociologi, economisti, urbanisti...) hanno dimostrato progressivamente i limiti della settorialità ed evidenziato la necessità di una loro contestualizzazione in un quadro più generale e relazionale, basato su una dimensione multidisciplinare in grado di rapportarsi ad una realtà così complessa (il centro urbano) che vive e si sedimenta nei secoli.

Non è perciò un caso che lo studio del sistema urbano abbia finito col richiedere un coinvolgimento sempre maggiore delle scienze sociali, a iniziare dalla stessa definizione dell'oggetto della ricerca ¹.

Interrogarsi sulle "città" del futuro implica una conoscenza del passato che tenga conto di questi aspetti, che faccia luce sull'identità del luogo così come si è prodotta, rappresentata (e/o autorappresentata) e trasmessa alle più recenti generazioni attraverso processi lunghi e contraddittori, la cui lettura è affidata all'interpretazione delle testimonianze più diverse giunte fino a noi. Un tale approccio non vuole incoraggiare, nelle ricadute pratiche, rifugi nel passato e scelte di retroguardia; l'intento è piuttosto quello di attivare consapevolezza della storia di una comunità per sottolineare comportamenti e propensioni che sono diventati nel lungo periodo linee di tendenza e vocazioni territoriali fino a delineare un modello di città.

L'argomento (quello della "memoria") è uno dei nodi centrali per una politica del territorio che abbia come obiettivo l'organizzazione, il risanamento e la riqualificazione dei nuclei abitati, il

recupero delle periferie degradate, dei siti abusivi; la salvaguardia del verde e dei giardini, della campagna, delle aree libere incolte.

L'avvenire della città deve, cioè, rispondere a esigenze di modernizzazione e conservazione insieme, nello sforzo di coniugare le istanze del tessuto urbano interessato, alla luce di progetti che abbiano fatto proprio la categoria della "qualità ambientale", per indicare uno sviluppo "sostenibile" che sfoci in risorsa economica e dinamismo produttivo. Il che comporta da una parte, per gli amministratori e per la stessa comunità, la necessità di un'appropriazione delle vicende del territorio interessato; dall'altra l'elaborazione di disegni complessivi non rigidi (a breve, medio, lungo termine) con momenti di verifica, di valutazione di quanto si va pensando e realizzando.

Rispetto al ruolo della storia, Jacques Le Goff ha esemplificato con efficacia il coinvolgimento dello studioso nella fase progettuale e anche operativa, ricordando che dal 1983 ha incominciato a lavorare ad una riflessione su Parigi condotta insieme ai responsabili dei trasporti cittadini per un progetto ambizioso sulla funzione del metrò, concepito non solo come mezzo di trasporto, ma anche di comunicazione ed informazione ².

Un simile metodo di lavoro che voglia privilegiare le strategie progettuali con l'impiego di più competenze costituirebbe, se generalizzato, una netta inversione di tendenza rispetto ad alcune realtà destinatarie di interventi a pioggia, disorganici e settoriali, e perciò svincolati sia dalla tradizione territoriale, sia, nella pratica, dal rispetto di processi di controllo e di eventuali ridefinizioni.

I destini dei centri urbani non possono più



prescindere, invece, dall'essere pensati alla luce di fili conduttori forti e coerenti in un contesto, i cui punti di riferimento sono – come sappiamo – le istituzioni più vicine, ma anche le più lontane, tenendo conto della categoria “ecosistema”.

Si pensi alle direttive emanate da più soggetti: da organismi sovranazionali (come ONU e UE), da singoli governi e dagli enti locali, rispetto alle quali si avverte, se mai, il difetto di concertazione per individuare indicatori comuni e uniformi.

Valga per tutti il problema che più richiede, a livello decisionale, il coinvolgimento generale come quello delle modificazioni climatiche, senza per questo trascurare questioni nodali, legate ad emergenze diffuse e delicate, quali i piani per il traffico e per lo smaltimento dei rifiuti.

Per rimanere al caso Italia e al tema affrontato in questa sede rispetto alla “qualità ambientale”, dobbiamo ricordare che è solo nell'ultimo ventennio che si è assistito, tra l'altro, ad una sorta di “riabilitazione” della stessa nozione di paesaggio, passando progressivamente dalla tutela dei luoghi “straordinari”, singolari dal punto di vista estetico (secondo la legislazione del 1939), ad un carattere estensivo del concetto³.

Il riferimento è al provvedimento Galasso del 1985, in parte vanificato da una serie di ritardi e di contraddizioni a livello di politica regionale, ma anche di iniziative centrali, se solo pensiamo alla legislazione dei condoni.

Per l'immediato e per il futuro, io credo che nel pensare il ruolo di una città, si debba avere e perseguire un'idea chiara, tenendo conto dei pre-requisiti storici, dello stesso immaginario collettivo, delle realtà più accreditate da valorizzare in direzione polifunzionale, in una prospettiva che si vuole, anche per la crescente sensibilità dell'opinione pubblica, “orientata in senso ecologico”.

Su questa strada bisogna porre attenzione a più elementi, a iniziare da un diritto elementare, primario della persona e del cittadino che vorrei qui ricordare e che ha conosciuto sempre più limitazioni negli ultimi trenta, quarant'anni, vale a dire il piacere di far muovere, vagare lo sguardo su spazi e orizzonti aperti, per godere, contemplare, osservare, conoscere.

A tale perdita hanno contribuito i fenomeni della cementificazione delle coste, dei pendii, delle vallate; gli esempi di “spontaneismo” edilizio senza regole e la manomissione del patrimonio artistico; le stesse conseguenze del diboscamento, delle pratiche estensive e, a seconda dei casi, anche di quelle intensive in agricoltura.

Nel tempo, studiando i fenomeni di crescita urbana, è evidente quanto sia risultato difficile (lì

dove la questione è stata posta) trovare la sintesi tra esigenze innovative e salvaguardia dell'esistente.

I problemi legati alla ideazione e soprattutto alla realizzazione degli interventi nei centri urbani non sono certamente di facile soluzione sia rispetto allo spazio cittadino rapportato agli equilibri del sistema territoriale provinciale e regionale, sia rispetto alle modificazioni sempre più accelerate introdotte da categorie quali stato, mercato, rivoluzione tecnologica, rapporti pubblico-privato.

Da questo punto di vista, per certi aspetti, la storia ci può soccorrere.

La ricostruzione del passato diventa strumento per guardare avanti, per gestire al meglio non solo ciò che abbiamo ereditato in successive stratificazioni, ma anche per riflettere sulle sfide progettuali realizzate, mancate e/o incompiute che pure sono state programmate e decise in coincidenza soprattutto con particolari scansioni temporali.

Consideriamo, per rimanere solo agli ultimi due secoli, che cosa abbia significato l'ammodernamento dei servizi esistenti o l'introduzione di nuovi in periodi particolarmente significativi. È d'obbligo, sotto questo aspetto, il riferimento alla seconda metà dell'Ottocento, all'estensione diffusa della rete ferroviaria, alla costruzione delle stazioni e al loro collegamento con i centri abitati. Né si può sottovalutare, negli anni Ottanta e Novanta dello stesso secolo, la tendenza più generale a dotare anche i centri minori (sulla scia delle conseguenze della seconda rivoluzione industriale) di servizi quali: illuminazione elettrica, rete idraulica, fognatura, trasporti pubblici, scuole, ospedali, mercati, parchi, viali extramurali.

Non senza operazioni discutibili, lì dove non sono stati introdotti strumenti urbanistici adeguati come i piani regolatori e si è proceduto, per esempio, nelle città provviste di mura all'abbattimento di bastioni con il conseguente “isolamento” di alcuni manufatti artistici, come le stesse “porte” monumentali inserite nei tratti perimetrali, che sono stati eliminati con la giustificazione di interventi di risanamento e di costruzione di infrastrutture⁴, sotto l'influenza del modello parigino dell'haussmannizzazione diffuso in Italia dal piano regolatore dell'architetto Giuseppe Poggi per Firenze.

Nel corso del XX secolo risultano ugualmente spartiacque gli anni Venti/Trenta che segnano il passaggio alla città “moderna” postliberale con la definizione più articolata degli spazi destinati al lavoro, alla residenza abitativa, alla circolazione, allo svago e alla ricreazione. Tutto questo signifi-

cherà attivazione di lavori pubblici che risponderanno alla necessità della riqualificazione dei servizi e della costruzione di edifici per la crescente burocratizzazione, assecondando in alcune realtà discussi interventi di sventramento e demolizione di aree e di interi quartieri⁵.

Negli anni Sessanta poi, nel periodo di intensa crescita del processo di urbanizzazione, salteranno in maniera radicale i rapporti città/campagna/aree incolte e, all'interno della realtà urbana, sarà spesso compromesso l'equilibrio tra centro storico e periferie, fino al proliferare del fenomeno dell'abusivismo, dovuto anche alla mancanza di idonei strumenti di programmazione pubblica di espansione urbanistica del territorio.

Passando dalle problematiche più generali ai casi particolari o meglio esemplificativi, dal punto di vista del rapporto trasmissione della memoria/futuro dei centri urbani, mi pare che si debbano tenere in considerazione, nel campo degli studi, le iniziative editoriali delle "Città nella Storia d'Italia" diretta da Cesare De Seta per la Laterza e, sempre per la stessa casa editrice, nella collana "Società e storia" la pubblicazione in più volumi – tanto per rimanere al territorio pugliese – della Storia di Bari e di Lecce⁶.

L'iniziativa per la ricostruzione delle vicende dell'antico capoluogo salentino dal Medioevo fino al XX secolo, è nata nel Dipartimento di Studi Storici della nostra Università. Personalmente ho coordinato e curato il volume per l'Età contemporanea, a iniziare dall'Ottocento quando appare già irreversibile il processo di perdita da parte di Lecce di un ruolo di centralità, di capitale dinamica così come lo aveva svolto per l'Età moderna.

La ricerca ci consegna (nella data ad quem) una città con una forte connotazione terziaria, secondo un modello che viene sostanzialmente confermato anche per gli ultimi trent'anni.

Interessanti e significativi, a mio giudizio, alcuni elementi di lunga durata (dal Medioevo agli ultimi secoli) emersi dai contenuti dei volumi pubblicati⁷ e meritevoli di considerazione e riflessione non solo nell'ambito del dibattito storiografico, ma anche da parte di intellettuali, professionisti, politici, amministratori, semplici cittadini.

Vale a dire:

- dipendenza delle gerarchie cittadine dalle correnti di traffico internazionali;
- mancanza di un processo economico auto-propulsivo nell'antico centro salentino;
- ruolo dei ceti mercantili e finanziari forestieri e inclinazione delle élites urbane per le professioni e le carriere amministrative;
- forte coesione del tessuto cittadino (con pre-

senza di un'alta percentuale di artigiani) che, pur nelle modificazioni dei blocchi sociali, giunge attraverso forme consolidate alle soglie dell'Età contemporanea;

– spessore della funzione culturale.

E, in particolare, per l'ultimo secolo:

- rottura dell'unità amministrativa dell'antica Terra d'Otranto;
- perifericità e limiti nella rete dei trasporti;
- scarsa propensione dell'élites economiche all'investimento;
- ruolo dell'intervento pubblico;
- iniziative per la "spendibilità" del prestigioso passato.

Nel secondo dopoguerra e, in particolare negli anni Cinquanta, in occasione delle scelte strategiche per l'industrializzazione del Mezzogiorno, Lecce, nell'ambito dell'area jonico-salentina, rimane esclusa a favore di Taranto e Brindisi, destinate (con la legge 29 luglio 1957) rispettivamente dei poli siderurgico e petrolchimico.

L'emarginazione dell'antico capoluogo salentino viene vissuta in termini di sconfitta dalla classe dirigente locale, la quale penserà di far valere, per il futuro di Lecce, la consolidata "vocazione" culturale, dando vita con iniziativa autonoma e con risorse del territorio all'istituzione dell'Università degli Studi.

Tali processi sono, oggi, al centro (sotto la spinta anche dei concetti di "qualità ambientale" e di vivibilità dei centri urbani) di una riflessione storica e sociologica⁹ che vuole sottolineare quelli che si possono definire, in prospettiva, i vantaggi delle persistenze, l'utilizzo in termini positivi dei ritardi di alcune realtà marginali e periferiche che possono oggi programmare crescita e valorizzazione con un'eredità meno gravosa e pesante in termini di manomissione del territorio, favorendo (con un'inversione di tendenza rispetto alle decisioni calate dall'alto) predisposizioni naturali, tendenze del mercato e aspettative occupazionali.

L'occasione mancata nel passato diventa *chance* per il futuro, possibilità, per esempio, per il territorio leccese di una crescita più equilibrata e fruibile anche dal punto di vista turistico rispetto ai problemi (tanto per attivare comparazione con i siti più vicini) del risanamento, della dismissione e/o riconversione delle zone industriali di Taranto e Brindisi.

La questione, naturalmente, è più complessa anche per la stessa analisi e interpretazione storica e va affrontata considerando correttamente più elementi: la necessità, negli anni Cinquanta e Sessanta del secolo scorso, di creare con gli insediamenti industriali dinamismo economico e occupa-



zionale nel Mezzogiorno; il peso dei condizionamenti nelle scelte e la concreta possibilità di percorrere altre strade; l'ordine di valutazione dei rischi e dei costi in termini di dissesto ambientale (verso i quali c'erano per il periodo considerato – come sappiamo – ben diverse cognizioni e sensibilità).

Non manca perciò materia su cui meditare, a iniziare dalle scelte storiche, se si vogliono prendere le mosse da quelle che si definiscono le istanze territoriali per lavorare a un progetto di città che risponda a più categorie (alcune più collaudate, altre di più recente percezione): vale a dire quelle di bellezza, salubrità, civiltà, vivacità culturale, sicurezza, organizzazione dei servizi, iniziativa economica, capacità di recepire le sfide tecnologicamente più avanzate, controllo dell'inquinamento.

Note

¹ M. Roncayolo, *La città: storia e problemi della dimensione urbana*, Torino, Einaudi, 1993; dello stesso autore cfr. anche le voci *Ambiente* in *Enciclopedia Einaudi*, I Torino, 1977 e *Territorio*, ivi,

14, 1981; L. Bortolotti, *Storia, città, territorio*, Milano, Angeli, 1993.

² In D. Romagnoli (a cura di), *Storia e storie della città*, Parma, Pratiche editrice, 1988, p. 17.

³ Cfr. M. Zerbi, *Paesaggio e pianificazione paesaggistica in Italia* in A. Trono (a cura di), *Sviluppo e pianificazione urbana in una società in transizione. La città meridionale e l'intervento pubblico. Il caso di Lecce tra passato e presente*, Lecce, Conte, 1996, pp. 3-17.

⁴ Cfr. C. De Seta-J. Le Goff (a cura di), *La città e le mura*, Roma-Bari, Laterza, 1989.

⁵ L. Benevolo, *La città nella storia d'Europa*, Bari, Laterza, 1993.

⁶ Ma si vedano anche per quanto riguarda l'impianto della ricerca E. Fasano Guarini (a cura di), *Prato. Storia di una città*, sotto la direzione di F. Braudel, vol. 3, Firenze, Le Monnier, 1986 e per la *Storia d'Italia* di Einaudi gli *Annali* 5 e 8: *Il Paesaggio e Insediamenti e Territorio*, a cura di C. De Seta, Torino 1982 e 1985.

⁷ B. Vetere (a cura di), *Storia di Lecce dai Bizantini agli Aragonesi*, Bari, Laterza, 1993; B. Pellegrino (a cura di), *Storia di Lecce dagli Spagnoli all'Unità*, Bari, Laterza, 1995; M.M. Rizzo (a cura di), *Storia di Lecce dall'Unità al secondo dopoguerra*, Bari, Laterza, 1992.

⁸ Cfr. O. Confessore, *L'Università di Lecce, Dalle Cattedre del '700 allo "Studium 2000"*, Galatina, Congedo, 1997.

⁹ Già introdotta pensando al sistema territoriale pugliese e ai processi ottocenteschi di disordinata crescita di Brindisi e Taranto, da B. Salvemini, *Prima della Puglia. Terra di Bari e il sistema regionale in età moderna*, in L. Masella e B. Salvemini (a cura di), *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi. La Puglia*, Torino, Einaudi, 1989, p. 200.