

EDITORIALE

DOI: 10.17401/su.13.us00

Ugo Soragni

La repentina scomparsa di Claudia Bonardi, avvenuta il 18 giugno del 2023, ha preceduto di poco la pubblicazione del presente numero di «Storia dell'Urbanistica», che ne ospita un denso contributo dedicato, nel solco di un interesse per tale argomento a lungo coltivato con passione e rigore interpretativo, alle fondazioni basiliane tra XII e XV secolo.

La stima e la considerazione raccolte dall'amica e collega presso la comunità scientifica, frutto di decenni di studi dedicati ad un'interpretazione dei fenomeni insediativi tanto rigorosa quanto originale, unitamente al riconoscimento della sua indiscussa rettitudine morale, ci incoraggiano a dedicarle il presente fascicolo della rivista, nell'auspicio di intraprendere quanto prima ulteriori iniziative volte a valorizzare adeguatamente il suo apporto alla progressione delle ricerche nel campo della storia urbanistica in età medievale e moderna.

Il convegno internazionale su *Le strade con fondale. La progettazione coordinata di strade e architetture tra medioevo e Novecento* si è svolto dal 15 al 17 giugno 2022 presso la facoltà di architettura di Cagliari. Un appuntamento promosso da Marco Cadinu, docente del medesimo ateneo e presidente dell'associazione "Storia della Città", affiancato nella circostanza da un comitato scientifico del quale hanno fatto parte alcuni componenti degli organi di questa rivista.

Da tale iniziativa, la quale ha richiesto un rilevantissimo sforzo scientifico ed organizzativo, è scaturito un confronto, ampio ed articolato, tra ricercatori impegnati a vario titolo sul terreno della storia degli insediamenti, sollecitati ad intervenire – in controtendenza rispetto alla progressiva rarefazione, nell'odierno panorama delle ricerche, di iniziative di paragonabile ampiezza e rigore metodologico – su un tema dotato di una propria indiscutibile identità tecnica ed espressiva, in grado di attraversare il medioevo giungendo con sostanziale continuità alle soglie della contemporaneità, fino a riflettersi sulle proposizioni dello stesso movimento moderno.

Il rapporto tra viabilità urbana (rettilenea o curvilinea) ed emergenze architettoniche si definisce e si evolve progressivamente attraverso l'accumulazione e l'affinamento delle esperienze dei 'costruttori' delle città, chiamati ad affrontare le questioni (teoriche e pratiche) poste dall'incidenza delle scienze prospettiche sulla geometria e sulla percezione degli spazi pubblici, dall'esigenza di codificare

appropriate gerarchie funzionali tra fulcri monumentali e viabilità, dalle correlazioni che si instaurano tra tessuto urbano e fronti edilizi.

Ancorché latori di orientamenti storiografici non necessariamente coincidenti i partecipanti al convegno hanno reso testimonianza concorde – attraverso la presentazione di trentacinque relazioni – dell'esigenza che la progressione degli studi di settore si alimenti di indagini orientate alla selezione e all'approfondimento di temi effettivamente 'fondanti' per la storia degli insediamenti urbani, in grado di consolidare l'ormai raggiunta autonomia delle discipline storico urbanistiche. Queste ultime svincolatesi – grazie alla peculiarità dei propri metodi e delle proprie strumentazioni – da improprie commistioni con settori disciplinari ad esse contigui ma tutt'altro che sovrapponibili: dalla storia dell'economia a quella delle istituzioni, dalla storia dell'architettura alle scienze geografiche. A tale riguardo rinviamo al saggio introduttivo di Marco Cadinu, nel quale sono ripercorsi l'evoluzione della 'strada con fondale', definita a suo tempo da Enrico Guidoni «azione urbanistica che comporta la programmazione coordinata di una strada importante conclusa da un edificio che svolge il ruolo di terminale scenico», e lo sviluppo delle investigazioni storiografiche ad essa dedicate.

Il convegno cagliaritano ha dunque ribadito – qualora ve ne fosse stato bisogno – che lo studio degli insediamenti urbani e territoriali non può fondarsi, come viceversa ritenuto da talune 'scuole' storiografiche di retroguardia, sull'interpretazione, più o meno attendibile, delle testimonianze cartografiche, disponibili – nella stragrande maggioranza dei casi – solo a partire dai secoli XV e XVI, o sulla trascrizione di qualche documento a contenuto descrittivo, emerso più o meno fortunosamente dagli archivi. Senza voler negare l'utilità di tali strumenti è evidente che, condizionata da tali limiti metodologici, frutto dell'incapacità di orientare le ricerche in direzione delle testimonianze offerte dalla consistenza materiale degli insediamenti, la storia della città finisce con l'escludere – tra le altre – la totalità delle vicende ascrivibili ai secoli XI-XIV; viceversa essenziali per la comprensione – al di là delle inevitabili trasformazioni e 'sostituzioni' del tessuto edilizio – dei processi di formazione degli spazi delle odierne città, condizionati nella loro interezza dalle forme della viabilità e degli isolati di impianto più antico, conservatesi pressoché invariate nei secoli grazie alla permanenza delle linee di separazione tra luoghi pubblici (strade e piazze) e luoghi privati (particelle edificiali o fondiari). Basti al riguardo considerare quanto si verifica sul terreno della tecnica urbanistica a partire dal XIII secolo a seguito della progressiva affermazione di «strade perfettamente dritte e controllate nel segno, mirate a massimizzare l'effetto della percezione dell'edificio di fondale attraverso» allineamenti di notevole rilevanza geometrica ed esecutiva. «A Orvieto la costruzione della cattedrale, alla fine del duecento, comporta interventi sul tessuto edilizio limitrofo» che si esprimono «sia mediante processi di isolamento

dell'edificio dal tessuto circostante, sia con la definizione di uno spazio di sagrato quadrangolare, funzionale alla percezione della facciata. La via Maitani, luogo di importanti architetture private, diventa la linea assiale e di simmetria che inquadra con precisione la porta del Duomo» (Cadinu).

A partire dagli esempi di età comunale, alcuni dei quali – tanto sul versante delle città di origine antica quanto su quello dei centri di nuova fondazione – si segnalano per la loro straordinaria complessità e raffinatezza concettuale ed esecutiva, le strade con fondale si affermano ben presto come lo strumento probabilmente più incisivo di cui i progettisti dispongono per conferire spessore fattuale e giuridico alle istanze di bellezza ed armonia della città medievale. Il perseguimento di un siffatto obiettivo 'qualitativo', viceversa desolatamente assente dalle finalità delle odierne discipline pianificatorie, votatesi interamente all'urbanistica 'dei numeri' – nella quale gli indici fondiari o di fabbricabilità, le altezze dei fabbricati e le distanze tra le costruzioni, hanno preso il posto di una doverosa attenzione al disegno della viabilità, al rapporto tra geometrie stradali e visuali prospettiche, alla caratterizzazione architettonica e decorativa degli edifici – si arricchisce, in età rinascimentale e barocca, di ulteriori contenuti e implicazioni, in larga parte ascrivibili all'evoluzione delle scienze prospettiche ed al progresso delle conoscenze sulla fisiologia della visione. Ad esse si affiancano, in una sorta di parallelismo perfetto, norme giuridiche improntate all'esigenza, fortemente avvertita dal potere politico, di non compromettere il decoro della città, secondo linee di tendenza che, nel corso dei secoli XVIII e XIX, affideranno ai governi cittadini il compito di mantenere impregiudicata e, ove possibile, di incrementare, la monumentalità e la bellezza dei luoghi urbani.

Sulla base di tali premesse «Storia dell'urbanistica» ha ritenuto indispensabile mettere sollecitamente a disposizione della comunità scientifica – ma anche di coloro, che, nella veste di amministratori e di tecnici, esercitano le proprie responsabilità nel campo della progettazione architettonica e della pianificazione urbanistica – gli esiti del convegno di Cagliari, ritenendoli testimonianza fondamentale dell'evoluzione più recente degli studi sulla storia della città e, al tempo stesso, opportunità di riflessione sui nuovi e più virtuosi orizzonti possibili dell'urbanistica contemporanea. A tale proposito, nel dedicare all'appuntamento cagliaritano due fascicoli consecutivi della rivista, vogliamo esprimere un sentito ringraziamento al curatore scientifico del convegno, agli studiosi intervenuti, alla redazione ed all'editore di «Storia dell'urbanistica» per l'impegno profuso, rivelatosi decisivo al fine di superare di slancio la deprecabile tendenza ad interporre tempi lunghi o lunghissimi tra lo svolgimento dei dibattiti e dei confronti scientifici e la pubblicazione dei loro risultati.