

La città tra identità e paesaggio. Il caso di Gravina in Puglia

GIACOMO MARTINES* E MARIAGRAZIA CINELLI*

Abstract

Il paper si colloca come parte della ricerca attiva presso il Dipartimento di Architettura, Costruzione e Design del Politecnico di Bari in seno all'Accordo Quadro sottoscritto con il Comune di Gravina in Puglia. All'interno dei temi di indagine prende particolare importanza il rapporto tra la città ed il suo contesto territoriale e paesaggistico ed il tema dell'evoluzione urbana. Il caso studio analizzato è quello della città di Gravina in Puglia, esempio di particolare interesse in quanto emblematica per il rapporto tra costruito e paesaggio. Tale caratteristica diviene elemento cardine nella costruzione di una serie di attività di ricerca sui processi di valorizzazione che possono attivarsi collegando queste caratteristiche al concetto di identità locale.

Keywords

Paesaggio rurale, Rapporto tra città e gravina, Valore paesaggistico, Valorizzazione territoriale, Riammagliamento urbano

La città di Gravina in Puglia

Questo studio si colloca come parte della ricerca attiva presso il Dipartimento di Architettura, Costruzione e Design del Politecnico di Bari in seno all'Accordo Quadro sottoscritto con il Comune di Gravina in Puglia. All'interno dei temi di indagine prende particolare importanza il rapporto tra la città ed il suo contesto territoriale e paesaggistico ed il tema dell'evoluzione urbana.

La comprensione delle metodologie di valorizzazione del territorio è alla base per un corretto sviluppo progettuale.

Il processo di analisi effettuato sulla città di Gravina in Puglia ha avuto origine sulla comprensione della conformazione del territorio a livello regionale. Tale analisi rende chiara la particolarità della situazione del comune, in cui si attestano il maggior numero di ambienti rupestri del territorio dell'Alta Murgia.

* Politecnico di Bari. Va attribuito a Mariagrazia Cinelli il paragrafo *La città di Gravina in Puglia*; vanno attribuiti a Giacomo Martinez i paragrafi *L'identità culturale come motore dei processi di valorizzazione e Conclusioni ed auspici*. Le immagini dalla n° 1 alla n° 9 sono riprese dal lavoro del Laboratorio di Laurea "Contesti Rupestri Antropizzati: il caso di Gravina in Puglia", relatore: Prof. Arch. Giacomo Martines, tutor: Arch. Raffaella Nardiello, laureandi: M. Cinelli, V. G. Pellegrino; N. L. Quintieri; I. Santovito; A. Surgo; M. G. Vitariello, attivato in seno all'accordo quadro sul Restauro Urbano tra il Dipartimento di CAR del Politecnico di Bari ed il Comune di Gravina di Puglia. Le immagini dalla n° 11 alla n° 16 sono riprese dal lavoro del Laboratorio di Laurea "Restauro Urbano e del Paesaggio: Gravina in Puglia", relatore: Prof. Arch. Giacomo Martines, tutor: Ph.D. Arch. Mariagrazia Cinelli, laureandi: A. d'Andrea, G. De Agazio, M. Lorusso, G. Lovero, S. Tatulli.

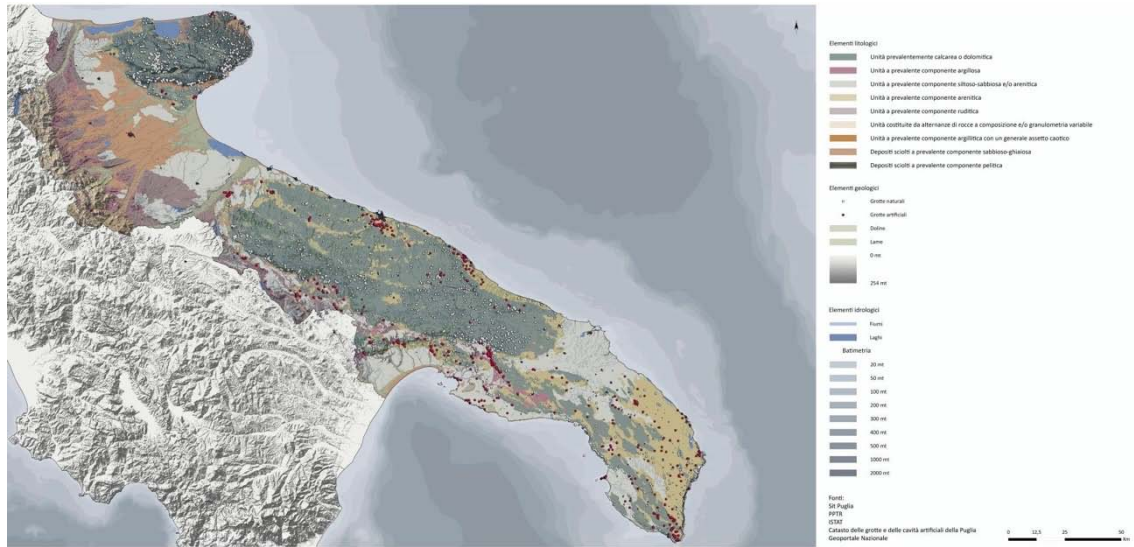


Fig. 1. Sistema degli insediamenti rupestri pugliesi in relazione alle caratteristiche idro-geomorfologiche del territorio.

Scendendo di scala ed approfondendo lo studio sulla città, si evince come questa goda di una condizione di unicità nella sua conformazione morfologica.

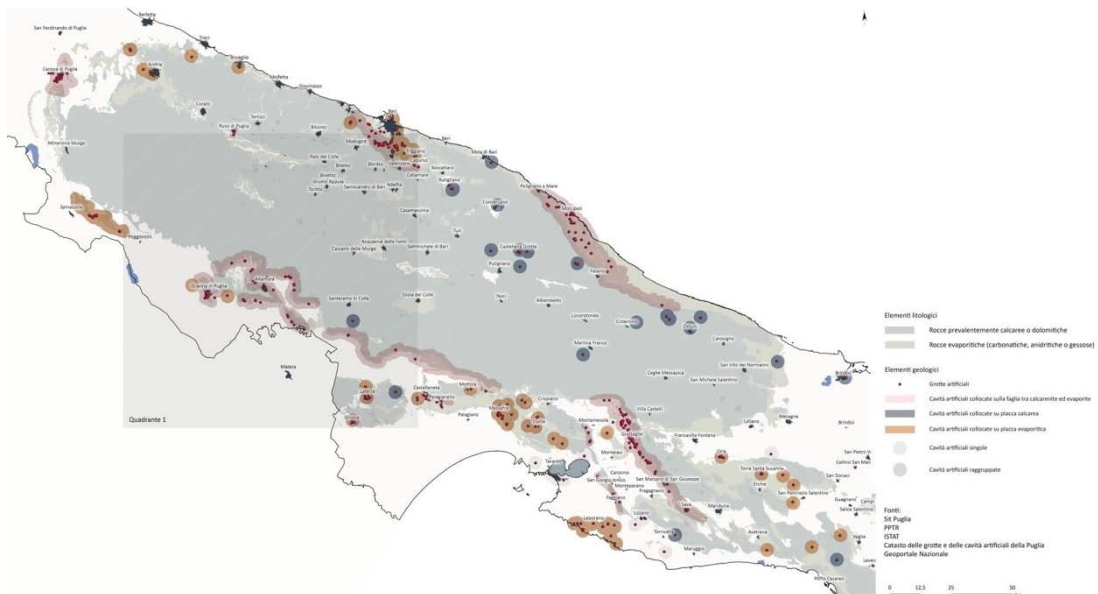


Fig. 2. Sistema degli insediamenti rupestri della Puglia Centrale in relazione alle placche di calcarenite e di evaporite.

La città di Gravina in Puglia, in particolare, gode di una condizione di unicità nella sua conformazione morfologica incentrata su un nucleo fondativo rupestre all'interno della fenditura carsica dalla quale prende il nome. L'identificazione puntuale e la relativa catalogazione degli elementi che caratterizzano l'abitato rupestre delineano le caratteristiche primarie del centro urbano e la sua particolare espansione. Il costruito, infatti, è realizzato con i materiali cavati dallo stesso ambito rupestre.

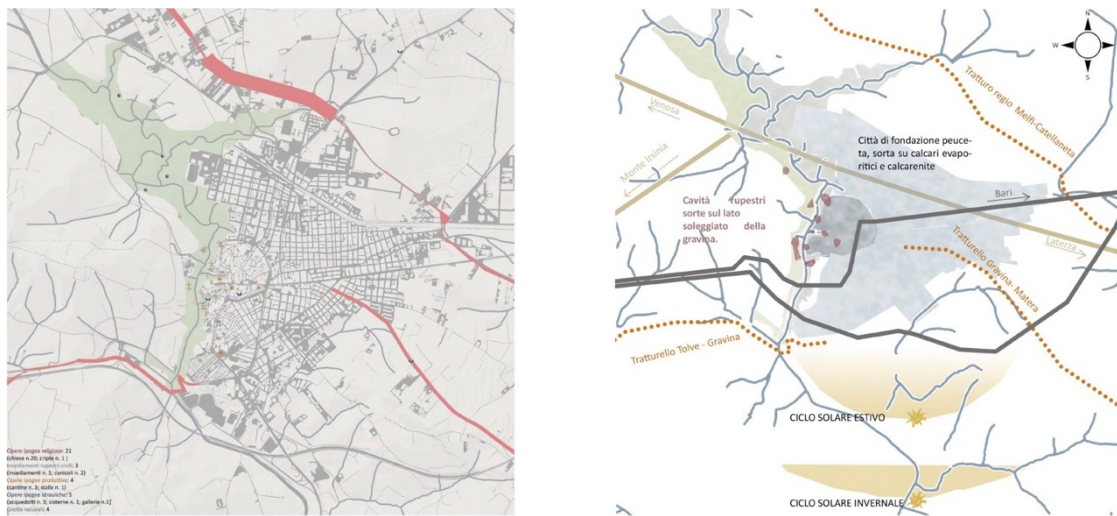


Fig. 3. Il sistema rupestre della città di Gravina in Puglia.

Questa caratteristica viene completamente stravolta dalle dinamiche dell'espansione Novecentesca e pertanto la città rappresenta un interessante caso di studio di tutte quelle problematiche causate dalle rapide trasformazioni di quel periodo.

La decrescita della popolazione nella prima metà del Novecento ed il suo repentino aumento nel secondo dopoguerra hanno comportato l'abbandono di quartieri storici e, a distanza di pochi anni, la creazione di nuovi quartieri dormitorio, distanti dal nucleo fondativo e spinti sempre più verso un territorio esterno, necessari per accogliere tutti quelli che lavoravano nelle vicine campagne o nelle industrie circostanti.



Fig. 4. Lo sviluppo urbano della città di Gravina in Puglia.

Al fine di indentificare correttamente le operazioni fondamentali per il recupero ed il ripristino urbano, è stato necessario analizzare da un punto di vista critico la città ed i suoi elementi caratterizzanti come i quartieri sulla gravina, la fenditura carsica e le aree produttive dismesse. L'analisi nelle sue quattro componenti - forza (*Strengths*), i punti di debolezza (*Weakness*), le opportunità (*Opportunities*) e i rischi (*Threats*) - è stata declinata per: le morfologie del tessuto urbano, le infrastrutture, gli spazi pubblici e tutte le relazioni intrinseche che si generano tra questi elementi.

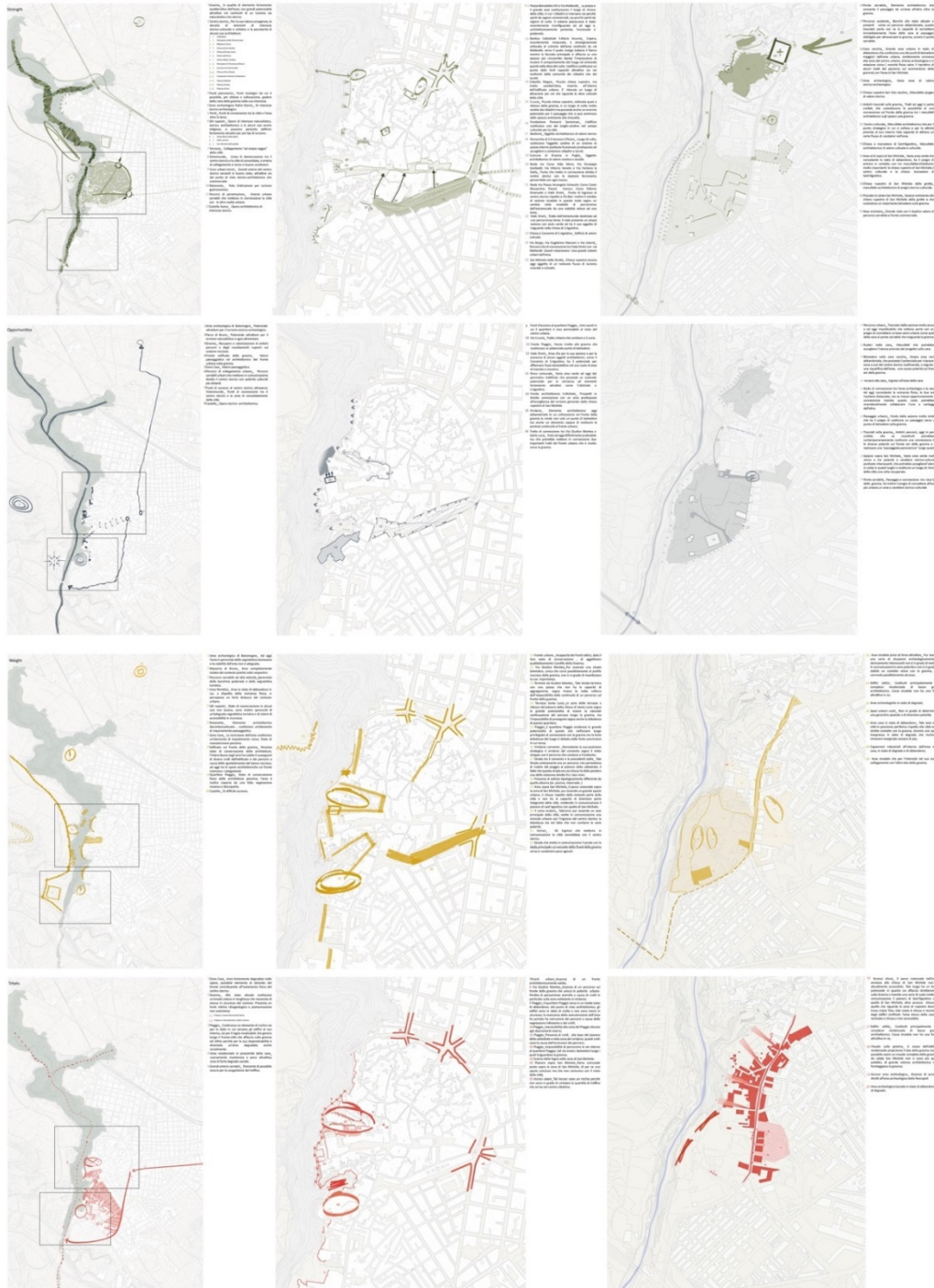


Fig. 5. Analisi S.W.O.T.

su un contesto urbano e non solo sullo specifico quartiere, in cui la componente paesaggistica, sociale ed ambientale è elemento prezioso e non problematica da risolvere.



Fig. 7. Foto panoramica della Città.

Osservando la città dalla gravina appare evidente quanto il rapporto tra spazio urbanizzato e spazio naturale-antropizzato sia inscindibile e pertanto è necessario effettuare un cambio di rotta nella programmazione degli interventi al fine di ricucire e riannettere le due componenti. La semplice connessione dei beni che si attestano sui fronti della Gravina ed al suo interno ed il ripristino dei percorsi storici portano alla creazione di un percorso che definisce in autonomia una serie di elementi utili alla progettazione ed identificazione degli interventi auspicabili per il ri-ammagliamento degli ambiti e per la definizione di un nuovo percorso di crescita economico, congiungendo tematiche lontane fra di loro e che in nessun altro modo sarebbe stato possibile connettere.

CIRCUITO DELLA VALORIZZAZIONE



Fig. 8. Circuito della valorizzazione.

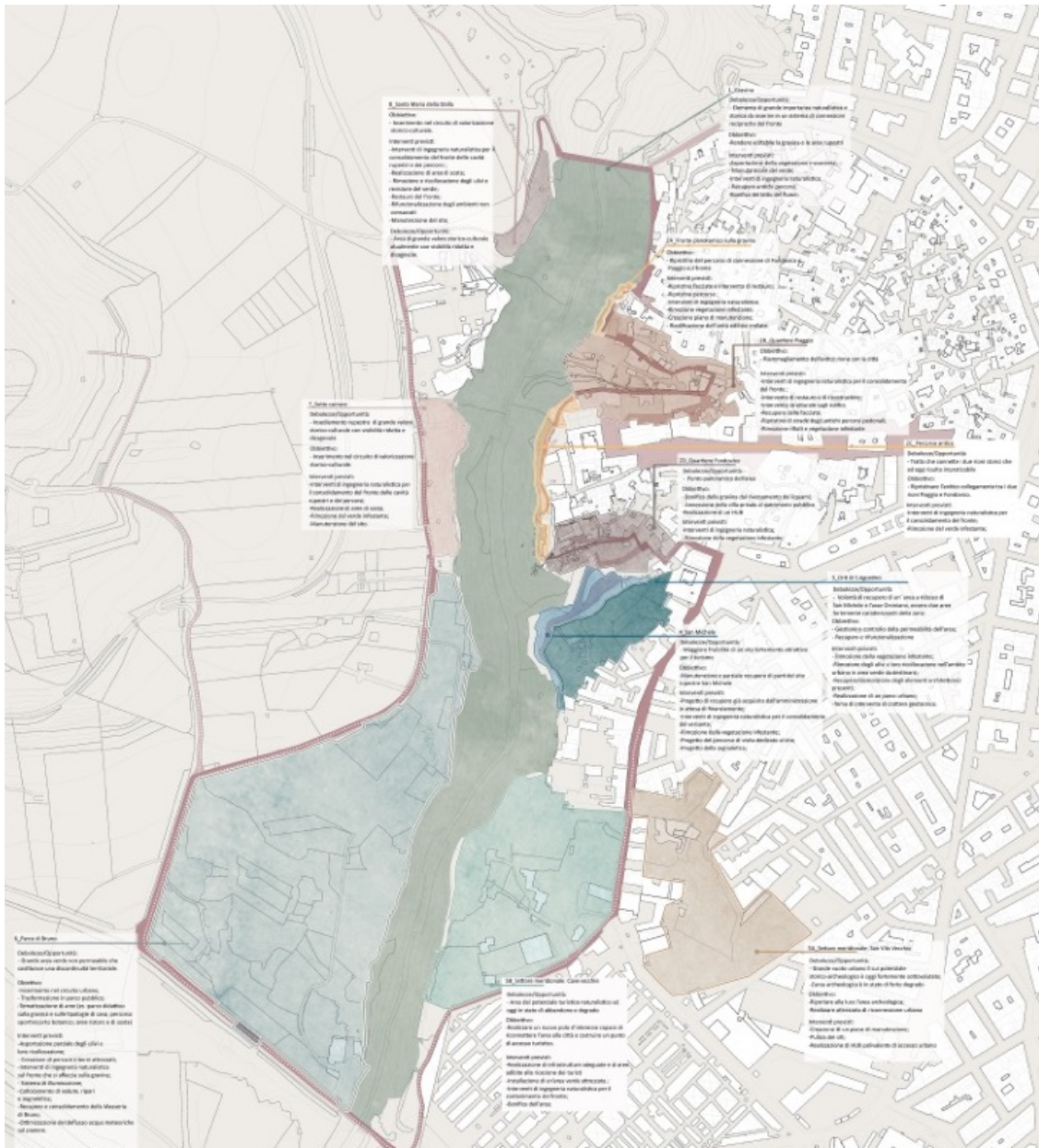


Fig. 9. Gli interventi auspicabili.

Nel corso degli ultimi anni l'amministrazione, conscia delle potenzialità del territorio, ha iniziato un processo di ripristino degli elementi di connessione dello spazio e che cercando di riprendere le caratteristiche spaziali storiche ridefinendoli in una chiave moderna ma che strizza l'occhio proprio a quel paesaggio che per anni è stato considerato un qualcosa di estraneo e molte volte più un problema che un valore aggiunto.



Fig. 10. Gli interventi attivati: il prima ed il dopo (Foto storica e foto di Mariagrazia Cinelli).

L'identità culturale come motore dei processi di valorizzazione

Come ben evidenziato nel paragrafo precedente, la ricerca ha evidenziato nei due rioni storici Piaggio e Fondovito il nucleo originario della città. Non si vuole tralasciare l'origine rupestre pure documentata dell'insediamento, come l'antica città preromana collocata sull'altura prospiciente, tuttavia questo brano di territorio si disloca in forma separata dall'odierno complesso urbano, separato dal profondo solco fluviale del torrente Gravina; risulta privo di popolazione, fisicamente separato dall'odierno contesto urbano e, per quanto interessantissimo sito antropologico-storico che porta testimonianze rimontanti fino all'epoca medievale ed oltre almeno nei siti religiosi, come Santa Maria della Stella, non ha contiguità formale e funzionale con la vita del centro urbano, come oggi viene vissuto e riconosciuto dalla propria popolazione.

Nella forma della città storica medievale e poi rinascimentale cui si aggancia e dalla quale derivano la città di completamento e la città contemporanea, si riconosce una continuità evolutiva ed una contiguità spaziale dalla quale se ne riconosce il valore culturale fondativo.

I due rioni storici che si articolano nelle due "conche" (due canali carsici naturali) che isolano il promontorio centrale su cui sorge la cattedrale rinascimentale, con il palazzo Orsini e l'odierno Seminario (con l'antico incastellamento da questo inglobato) si presentano con differenti valori e differente condizione di "appartenenza" all'odierno contesto urbano. Questi rioni costituiscono due anse insite nel centro rinascimentale della città e che per molti anni hanno costituito isole intercluse non permeabili, separando di fatto il centro antico in anditi non intercomunicanti.

Il Fondovito, su cui si sono concentrati diversi interventi di rigenerazione e recupero negli ultimi anni, forse anche grazie alla presenza dell'antica cattedrale rupestre di San Michele, è ormai avviato con pieno successo ad un processo di riqualificazione, tramite il recupero degli spazi pubblici aperti e di moltissime unità immobiliari private. Il Piaggio, che forse incarna il collegamento più diretto con la gravina e le aree più antiche del borgo, invece oggi ancora versa in uno stato di fortissimo degrado, con significativi crolli ed ampie aree interdette alla pubblica fruibilità per motivi di incolumità. Il rione Piaggio, per le condizioni di crolli estensivi e l'oggettiva difficoltà di accesso che rende complesso ogni intervento esecutivo, è rimasto ad oggi ancora mancante di un congruo recupero. E questo sebbene il Piaggio risulti ad un'analisi oggettiva, ancor più significativo del precedente, per l'importanza architettonica di alcuni fabbricati, per l'affaccio sulla

gravina in immediata prossimità dei percorsi di collegamento antichi (precedenti al rinascimentale ponte acquedotto) con la sponda opposta e con il tracciato antico della via Appia e per le dimensioni di estensione all'interno del tessuto della città antica.



Fig. 11. Carta delle criticità del rione Piaggio: il Sistema delle Connessioni.

Il rione Piaggio si configura quindi come un centro ineludibile per il riconoscimento dei valori identitari fondativi del sito. Questo è il rione baricentrico dello sviluppo rinascimentale della città storica, da qui la viabilità storica si doveva innervare nei percorsi del paesaggio attraverso la gravina, come nell'itinerario storico antropologico che consente di rianneggiare i due versanti delle rimanenze rupestri, poco note proprio sul versante cui appartiene l'attuale sviluppo urbano, più note, documentate e valorizzate, sul versante opposto. Sul rione Piaggio si affacciano il belvedere urbano della grande piazza della cattedrale, come il viridario del Convento delle Domenicane, purtroppo oggi ambedue privi di alcun sistema di discesa; All'interno del rione si aprono inoltre i portali inferiori (oggi non praticabili) del succorpo della Cattedrale e del palazzo del Seminario, che nelle ricostruzioni storico-architettoniche presumibilmente riutilizza il sedime dell'antico incastellamento normanno (Martines G., 2013). Sempre nel rione Piaggio sfociava (ed oggi non più a seguito di un crollo) la via che un tempo portava il nome "di città" dopo aver attorniato il monastero delle Domenicane voluto dalla madre del pontefice Benedetto XIII.

Ben si comprende come il valore di riferimento di questo rione sia fondamentale per l'evoluzione urbana della città Orsiniana, e parimenti ben si comprende come tutti i punti

di contatto nel tempo siano andati interrompendosi, vuoi per il forte dislivello, vuoi per smottamenti del suolo ormai storicizzati, vuoi per l'uso di percorsi urbani più consoni alle moderne esigenze.

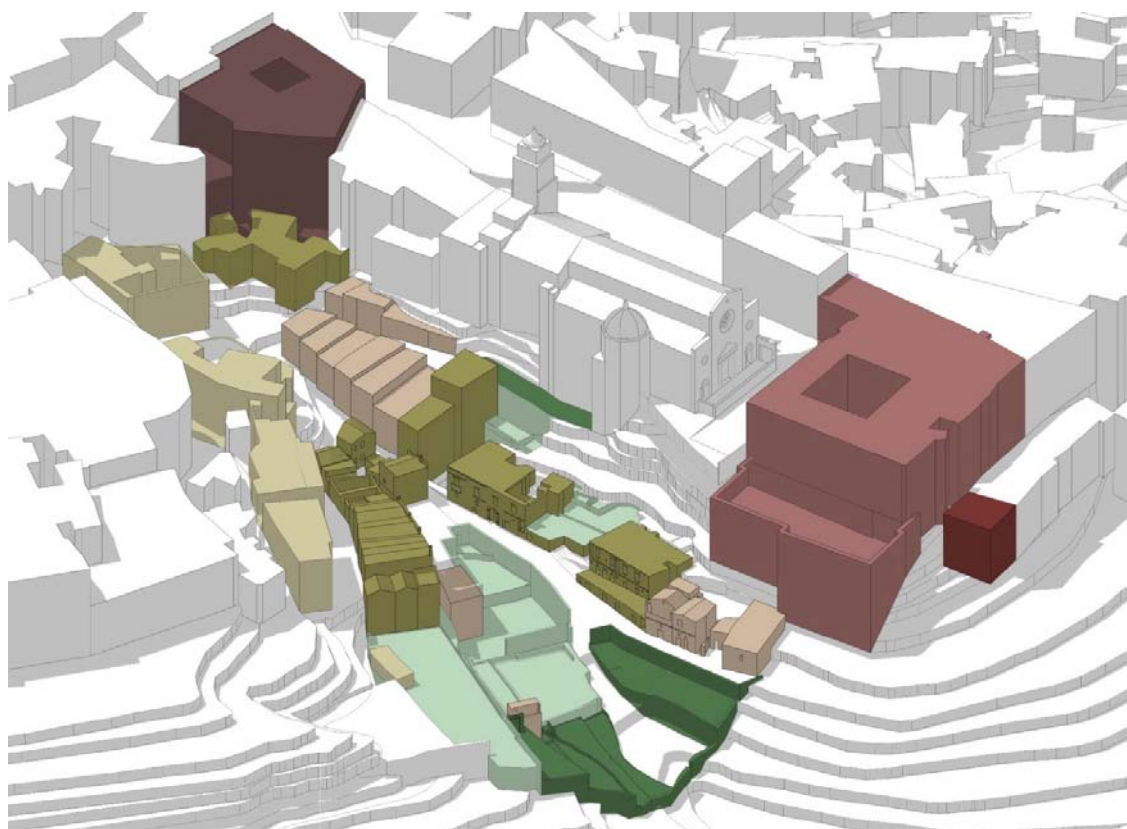


Fig. 12. Le tipologie edilizie residenziali del rione Piaggio e le prospettive programmatiche.

In stretta condivisione con l'ufficio tecnico comunale, il gruppo di ricerca ha avuto l'opportunità di studiare approfonditamente il sito, identificandone a pieno i caratteri specifici sia in termini di consistenza edilizia e stato di conservazione ed integrità del patrimonio superstite, che di caratteristiche costruttive specifiche storicistiche locali.

Il sito del rione Piaggio presenta, nonostante la condizione di forte dislivello e di non immediata accessibilità, dati che permangono come invariante progettuale, una enorme qualità potenziale in termini di valore paesaggistico, qualità dell'edificato storico nei suoi caratteri tipologici perfettamente conservati, qualità degli spazi di relazione nel rapporto tra edificato e spazi aperti urbani pubblici lastricati, pubblici e semipubblici verdi (anche produttivi, nel rispetto degli usi storici) e verdi privati.

Il programma di valorizzazione che si è sposato è stato quindi quello del riconoscimento di questi valori come potenziali promotori essi stessi della riqualificazione del sito una volta riconnesso al tessuto di un Centro Storico pienamente finale cui non solo appartiene, ma anzi del quale è nucleo generativo.

La prima strategia adottata dall'amministrazione Comunale è stata quindi l'indispensabile rimessa in pristino della sicurezza delle vie pubbliche e la riapertura degli accessi al quartiere, con la rimozione delle infestanti ed il recupero degli spazi aperti.

Segue il recupero dei grandi volumi pubblici che si affacciano sul solco della gravina e

sul rione, quali, in primis, il Convento delle Domenicane, da restituire alla collettività cui appartiene come contenitore culturale aperto alla cittadinanza.

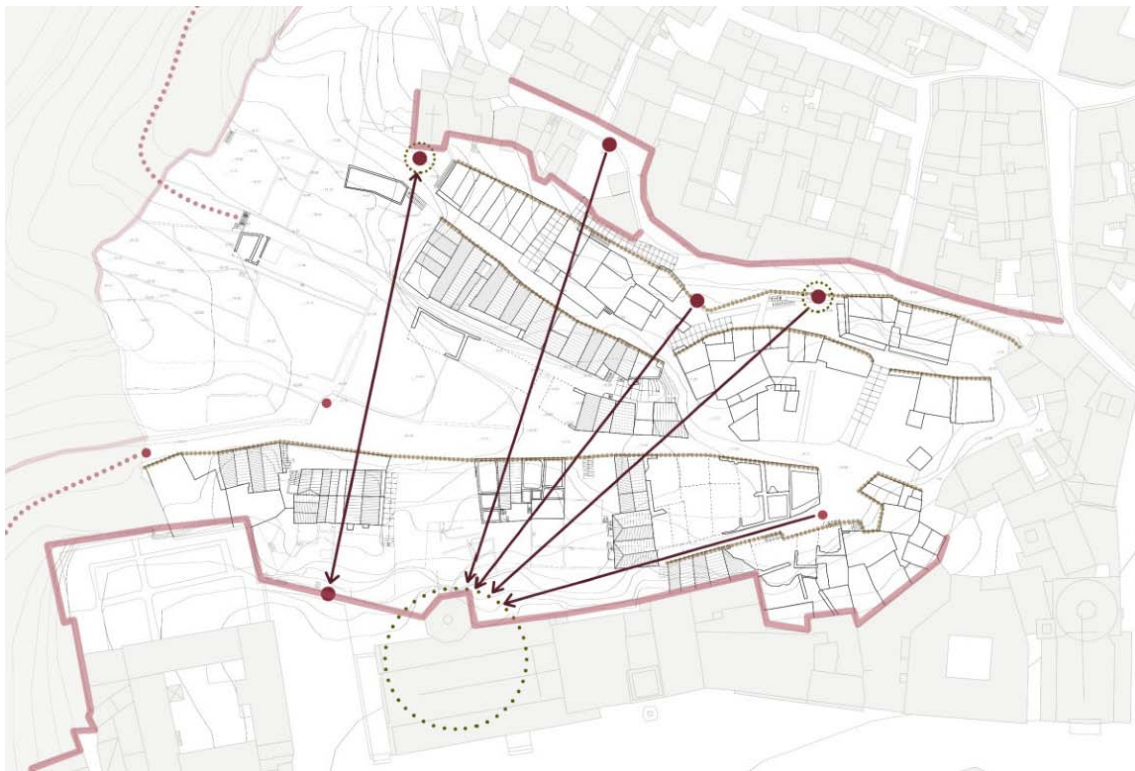


Fig. 13. Il sistema percettivo del rione Piaggio.

Il processo di valorizzazione si articola e diviene più complesso nel ripristino di quei sistemi di collegamento che garantivano la funzionalità e la vitalità del borgo antico e che oggi si sono interrotti e nel rapporto con l'edificato.

In merito ai percorsi di collegamento lo studio ha identificato una inscindibile biunivoca relazione tra il sistema voluto dal pontefice Benedetto XIII Orsini e questo borgo segnandone la connessione con la città in tre nodi essenziali: attraverso gli orti che conducevano alla porta del Succorpo della Cattedrale o attraverso le vie principali che conducevano alla monumentale porta del palazzo del Seminario e, tramite i saloni di questo, alla piazza della cattedrale quindi all'asse Orsini ed al centro della città rinascimentale che si articola, finalmente in quota, sull'altopiano sovrastante il Piaggio. L'ultimo percorso, anulare al promontorio consentiva di circumnavigare il convento per raggiungere la medesima piazza della cattedrale o di mantenere la quota per arrivare alla seconda conca (Fondovito) ed all'altro fondamentale sito di devozione della cattedrale antica rupestre di San Michele.

Il ripristino dei collegamenti antichi, marcati nell'immaginario collettivo, oggi come allora, dall'impatto visuale della grande mole della splendida Cattedrale che doveva stagliarsi a dominare il rione con il maestoso rosone del transetto (oggi mancante) e con il grande cappellone del Santissimo Sacramento, ben visibili da tutto il borgo, non avrebbe oggi la stessa efficacia eludendo questo rapporto nativo.

Da questa valutazione nasce l'opportunità di recuperare i siti anch'essi a forte rischio di degrado, sottoutilizzo e perdita di importanza strategica per la memoria collettiva del

Succorpo della Cattedrale e dei saloni ipogeali dell'odierno Museo Diocesano, oltre al ripristino di collegamenti propri dello spazio pubblico, liberamente accessibili anche a prescindere dalle disponibilità orarie di apertura di siti che rimarrebbero nella gestione di enti terzi.



Fig. 14. Le strategie per il recupero del rione Piaggio.

In relazione all'edificato, il programma prevede il recupero dei sedimi storici, a parità di tipologie e di tecniche tradizionali, salvo il necessario adeguamento statico ed in termini di comfort, garantendo quindi il ripristino dell'immagine della "città perduta".



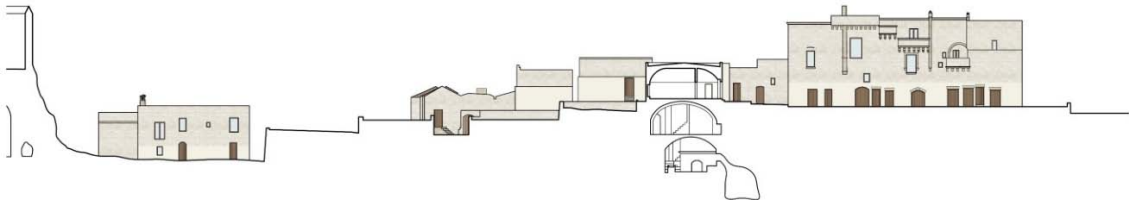


Fig. 15. Il ripristino dei fronti urbani con la riedificazione dei volumi crollati.

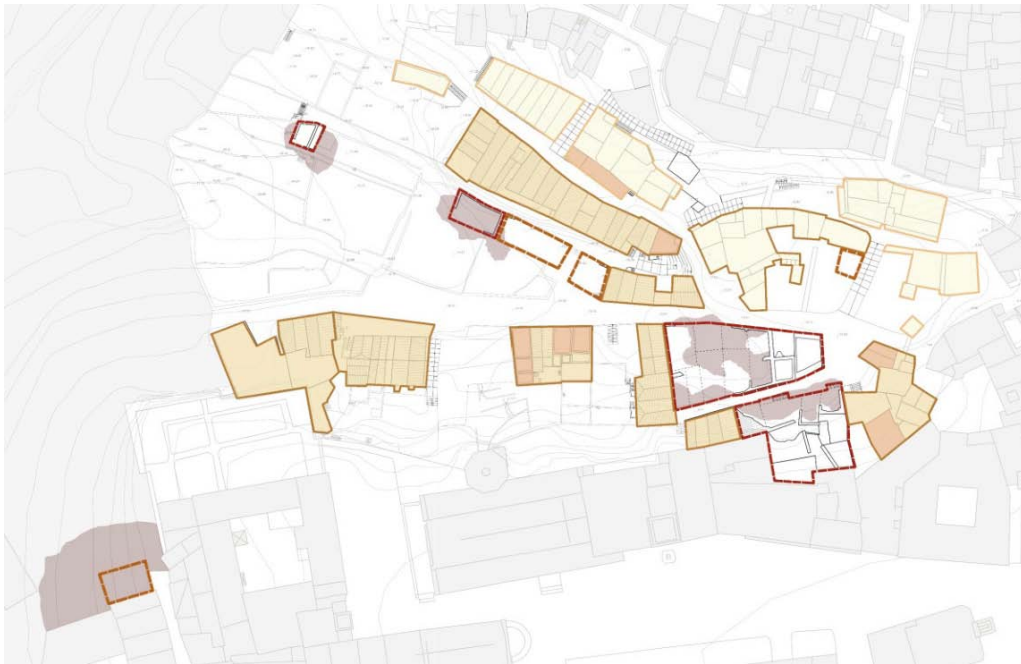


Fig. 16. Censimento delle condizioni di criticità, crollo, potenzialità di riuso.

Conclusioni ed auspici

Anche in funzione della promozione della città che si va a restituire alla propria popolazione, all'interno della riedificazione dei volumi, il progetto auspica un intervento pubblico orientato tanto al recupero dei sedimi fisici, quanto al recupero della funzione urbana del rione, favorendo, anche nei volumi di proprietà privata la creazione di spazi per l'accoglienza, per la promozione della cultura materiale locale, del valore identitario. Le attività trainanti che si immaginano si articolano in un museo del territorio integrato con funzionalità ricettive e con la doverosa divulgazione delle produzioni di altissimo livello dell'artigianato (anche enogastronomico) locale che costituiscono, insieme ai beni inamovibili dei monumenti, un patrimonio transgenerazionale che definisce l'identità di un sito che non può mancare di costituire il continuativo motore rigenerativo di un qualsiasi processo vitale di una collettività urbana.

In tal senso, come nell'esperienza già avviata nel rione Fondovito, l'intervento ipotizzato si rivolge ad una *koiné* articolata funzionale e fruitiva: non si vuole infatti realizzare un "rione turistico" come lo splendido borgo del Valentino torinese che nei momenti di chiusura degli esercizi commerciali perde ogni frequentazione e rimane avulso dalla vita cittadina, né si intende creare uno spazio per i soli residenti cui questi stessi hanno già voltato le spalle in

passato vista la “scomodità” data dai dislivelli e dalla dimensione angusta delle strade. Si crede piuttosto che la convivenza funzionale, unitamente alla riattivazione dei percorsi che consentono la fruizione della gravina, la riattivazione (seppure con il naturale dislivello, agevolato eventualmente da sistemi di ascensori urbani) delle percorrenze trasversali possa restituire a questo rione la sua antica centralità.

Bibliografia

- Calderazzi A. (2011), *Progettare il sottosuolo: gli ipogei in Puglia*, Bari, Adda.
- De Minicis E. (a cura di) (2008), *Insedimenti rupestri di età medievale: abitazioni e strutture produttive, Italia centrale e meridionale*. Atti del convegno di studio, Grotteferrata 27-29 ottobre 2005, Spoleto, Centro Italiano di Studi sull'Alto Medioevo.
- De Minicis E. (2011), *Aree rupestri del Lazio: una realtà insediativa poco conosciuta*, in *Le aree rupestri dell'Italia centro-meridionale*, Spoleto, Centro Italiano di Studi sull'Alto Medioevo, pp. 11-26.
- Giuffrè A. e Carocci C. (a cura di) (1997), *Codice di pratica per la sicurezza e la conservazione dei Sassi di Matera*, Matera, La Bauta.
- Martines G. (2013), *Storia architettonica della Cattedrale di Gravina*, in Lorusso G. et al. (a cura di), *La Basilica Cattedrale di Gravina nel tempo*, Altamura, LAB Edizioni.
- Menestò E. (a cura di) (2011), *Le aree rupestri dell'Italia centro-meridionale nell'ambito delle civiltà italiche: conoscenza, salvaguardia, tutela*. Atti del IV convegno internazionale sulla civiltà rupestre, Savelletri di Fasano (BR), 26-28 novembre 2009, Spoleto, Centro Italiano di Studi sull'Alto Medioevo.
- Nicefalo V. et al. (2013), *Gravina, la civitas, la piazza Benedetto XIII*, in Lorusso G. et al. (a cura di), *La Basilica Cattedrale di Gravina nel tempo*, Altamura LAB Edizioni.
- Raguso F. e D'Agostino M. (2012), *In Gravina per le vie*, in Id., *Catalogo guida bibliografica. Scritti storici e storiografici*, Gravina di Puglia.
- Ranellucci S. (2007), *Il restauro urbano, teoria e prassi*, Torino, UTET.
- Restucci A. (1998), *Matera, i Sassi. Manuale del recupero*, Milano, Electa.

