

costruirne quel filo conduttore che legano gli eventi relativi alla *costruzione della città* a quegli atti formali, politici e amministrativi, ma pure tecnici e progettuali che rappresentano coordinate fondamentali per una trasmissibilità informativa della cultura delle città.

Questi canali appaiono oggi di difficile percorso, poiché non viene raccolta, così come spesso si vorrebbe, quella memoria della città, che è memoria collettiva, poiché espressione di comportamenti, stili di vita, linguaggi che concorrono a definire quella *cultura della città* a cui più attenzione dovremmo portare se vogliamo comprendere il fenomeno urbano nella sua complessità.

Credo valga la pena sottolineare come l'affermarsi di una cultura urbanistica e architettonica nuova deve necessariamente approfondire e studiare, fare ricerca insomma, intorno ai caratteri di quell'urbanistica e quell'architettura che hanno formato e prodotto la città contemporanea.

Nel centro come nella periferia sono evidenti invece i segni del degrado di questa cultura, che pure stratificandosi, ha perso i caratteri dell'identità e di una nuova sostanziale unità linguistico/architettonica.

Mentre guardiamo la città e, spesso la scorriamo con la stessa velocità con cui la viviamo, non sedimentiamo «alcun segno» se non immagini parziali, visioni che non colgono l'intima vita dell'organismo urbano.

Ci chiediamo quindi se essa, la città, ha una intimità nuova e diversa da ciò che siamo abituati a conoscere, se c'è un'altra comunicazione possibile fra il cittadino e la città.

Certamente essa vuole *comunicare* e può certo lasciarsi afferrare su quelle espressioni dell'architettura che rappresentano l'equilibrio raggiunto nella composizione di una particolare parte di città, di edificio, di dettaglio ornamentale.

Le città sono parte di una civiltà largamente fondata sulla loro evoluzione, sui caratteri della loro costruzione e modificazione, sulla comunicazione e scambio fra persistenze fisiche.

Per questo siamo impegnati a interpretare la città e a sviluppare un contributo di analisi.

ANGELA COLONNA

ALCUNI EDIFICI PUBBLICI A BARI NEL VENTENNIO FASCISTA

ABBREVIAZIONI

A.S.B. = Archivio di Stato di Bari
U.T.C. = Ufficio Tecnico del Comune

Bari del Novecento vive una condizione marginale rispetto ai centri dove si elaborano, si discutono, si scontrano e si modificano le idee e le posizioni sull'architettura e sulla città. Spesso i temi, le polemiche, i programmi, altrove formulati, in periferia diventano echi, perdono sostanza, assumono l'aria poco vissuta di discorsi da salotto. Ma in un momento storico come il ventennio fascista in cui è al centro del dibattito la definizione della «architettura di Stato» e la politica del regime tenta un linguaggio comune tutto «italiano e fascista» (tentativo che negli anni Trenta diventa sempre più consistente, poiché lo Stato si erge ad arbitro delle scelte culturali), indagare su ciò che avviene ai confini, lontano dai centri propulsori, assume un altro aspetto ed un'altra rilevanza. Si tratta, allora, di pesare le ricadute di quegli stessi temi sul territorio nazionale, di valutare la reale diffusione delle idee, i modi ed i significati assunti dalla politica del governo centrale allorché questa si rifletta sulle province.

D'altro canto Bari vive nel ventennio il mito di sé come città destinata a diventare un nuovo polo per la vita del Paese, né il potere centrale disillude questa aspirazione pensando che la città pugliese potesse funzionalmente fare da ponte verso l'Oriente in quel progetto di mire espansionistiche accarezzato dal fascismo. Bari sarebbe diventata, insieme a Napoli e Palermo, uno dei tre cardini di «un triangolo potente di forza, di energie, di capacità»¹.

¹ Sono le parole di Mussolini pronunciate nel discorso di Napoli del 24 Ottobre 1922 e riportate dal Prefetto di Bari, si veda A.S.B., Gabinetto del Prefetto 2ª serie, F. 258, f. 2).

La città si immagina scelta per grandi destini e vive questi anni con grande fermento per mostrarsi in una veste adeguata al nuovo ruolo. Viene chiamato a raccolta tutto il proprio passato più glorioso come passaporto per un altrettanto glorioso futuro e come lezione da cui apprendere per operare nel presente. In occasione dell'inaugurazione della seconda Fiera del Levante, nel 1931 Araldo Di Crollalanza, protagonista delle vicende politiche locali e inserito nei quadri politici nazionali (nel 1926 è nominato podestà di Bari, nel 1928 riceve l'incarico di sottosegretario ai Lavori Pubblici, dal 1930 al 1935 occuperà la carica di ministro dei Lavori Pubblici), scrive: «Bari, la città che sintetizza tutte le virtù marinare e mercantili della gente di Puglia e che con Venezia rivaleggiò nella conquista dei mercati d'Oriente; che anche dopo la caduta della Repubblica Veneta non fu mai estranea alla vita commerciale del Levante; che pur dopo la sua distruzione avvenuta nel 1156, e nei periodi di maggiore decadenza italiana, con l'intraprendenza dei suoi pescatori e mercanti, seppe mantenere legami di dimestichezza con i popoli orientali, cui la lega anche il suo Santo protettore; Bari rifiorita dopo l'Ottocento per volere del Re Gioacchino Murat e per tenacia e spirito d'iniziativa dei suoi cittadini, ma valorizzata e compresa solo dal Governo fascista, è fiera di avere oggi ripreso quella missione nazionale che la geografia e la storia le assegnano»².

I temi ricorrenti in tutta una produzione coeva di storici locali (S. La Sorsa, M. Cacciapaglia, A. Violante ed altri), che abbonda di letture in chiave eroica del passato della città pugliese, vanno dalle origini mitologiche della terra di Puglia dove Diomede, di ritorno da Troia, si fermò per fondare nuove città, alla tradizione marinara di questo popolo coraggioso ed avventuroso, alla storia delle crociate e del trasporto delle reliquie di S. Nicola, al primato culturale, sociale ed economico raggiunto sotto gli Svevi e, con un grande sal-

² A. DI CROLLALANZA, *La Fiera del Levante*, in «La proprietà edilizia di Puglia», n. 8-9, agosto-settembre 1931, p. 3.

to storico, al governo di Gioacchino Murat che consentì all'intraprendente popolo barese di realizzare il nuovo borgo fuori le mura.

Si attinge alla storia con disinvoltura; brani di essa vengono strumentalmente estrapolati dal contesto e isolati perché si carichino di significati univoci ed evidenti. Questa operazione che non è né nuova né originale, specie per un'epoca in cui il potere politico deve autolegittimarsi, si presta ad essere interpretata: dalla storia di Bari si distillano quelle epoche che hanno dato forma alla città, il medioevo per la formazione del borgo antico, l'Ottocento di Murat per la nascita del borgo nuovo. Il ventennio ha in comune con questi due periodi della storia barese, la capacità di riformare il volto di questa città e firmare questa operazione con il proprio marchio. Nel 1935 un articolista del «Corriere dei costruttori» così scrive: «*Mussolini preannunciò al fedele popolo di Puglia il sorgere della nuova Bari. E le opere sorsero, una città nuova è stata costruita dalle fondamenta a fianco di quella antica, si è sovrapposta ed ha invaso i vecchi borghi distruggendo quanto miseramente sopravviveva senza armonia con la vita nuova che prorompeva, per il lavoro febbrile e per la previdenza del Regime, da ogni angolo e in ogni giorno*»³.

Lo strumento privilegiato per realizzare il nuovo volto della città è l'architettura. Al contrario, poca influenza avrà, sulla forma urbana realizzata, la pianificazione urbanistica; infatti le scelte dei piani regolatori del periodo (le tre stesure del 1911, 1918 e 1926 del piano Veccia ed il piano Petrucci mai approvato) vengono puntualmente deluse e scalzate da una pratica di gestione privatistica del mercato dei suoli protetta dalla inefficienza degli strumenti di piano, i regolamenti edilizi.

A partire dal 1927 il rallentamento dell'economia locale, che risente della svolta deflazionistica del 1926 e della relativa crisi economica a livello nazionale, segna il momento di passaggio dal pri-

³ L'articolo è riportato nel «Bollettino del Sindacato Provinciale Fascista Ingegneri di Terra di Bari», n. 1-2, gennaio-febbraio 1935, p. 3 con il titolo *La città miracolo*.

mato dell'edilizia privata gestita da capitali ed imprese locali, all'inizio di una politica di opere pubbliche che vide a Bari, fino alla prima metà degli anni Trenta, la presenza di ingenti capitali privati provenienti dal Nord Italia e dall'estero e l'apertura alla partecipazione di tecnici non locali alla costruzione della nuova immagine per la città pugliese.

All'inizio degli anni Trenta in tutta Italia si inaugura la stagione dei concorsi di architettura. Su questo campo di prova si sperimentano i temi dello stile nazionale e il dibattito sulla «architettura di Stato»⁴. Attraverso la formazione delle giurie e la stesura dei bandi, viene creata una rete di controllo per la produzione architettonica tesa a uniformare lo stile e la logica progettuale delle realizzazioni edilizie pubbliche che, in quanto tali, avrebbero rappresentato lo Stato.

A Bari, tra il 1930 e il 1934, vengono banditi quattro concorsi: per lo stadio (1930), per il palazzo delle Finanze (1931), per il palazzo del Ministero dei Lavori Pubblici (1932) ed il concorso provinciale per la Casa del Fascio (1934). Il caso di Bari si affaccia, così, sulle riviste nazionali: «Architettura», la rivista organo del Sindacato Nazionale Fascista degli Architetti diretta da Piacentini, informa e commenta sull'esito dei concorsi per il palazzo delle Finanze e del Ministero dei Lavori Pubblici; la milanese «Rassegna di Architettura», dà notizia del concorso per lo Stadio; «L'Architettura Italiana» pubblicata a Torino, riporta del concorso per la Casa del Fascio; e, ancora, si scrive sui concorsi per lo Stadio e per il palazzo del Ministero dei Lavori Pubblici sulla rivista del Sindacato Nazionale Fascista degli Ingegneri «L'Ingegnere». I concorsi di architettura rappresentavano un terreno di conquista nel quale con fermezza si facevano avanti quelle posizioni culturali che, appoggiate dalla classe di governo, si andavano istituzionalizzando negli organi di controllo della professione. Si spiega così l'interesse ri-

⁴ Si veda a proposito il capitolo *La stagione dei concorsi* nel volume di G. Crucca, *Gli architetti e il fascismo*, Torino 1989).

servato ai concorsi per Bari dalle due riviste organi dei Sindacati degli Architetti e degli Ingegneri.

In questo senso, anche a Bari si pone il problema di una architettura «arte di Stato» che deve essere leggibile sulle facciate dei suoi edifici pubblici. Anche per Bari giunge il giudizio del censore Piacentini. Basti scorrere gli elenchi dei membri delle commissioni giudicatrici dei concorsi: per il palazzo delle Finanze, a fianco dei dirigenti del Genio Civile, è presente, in qualità di specialista in materia, l'architetto Alberto Calza Bini allora segretario del Sindacato Nazionale degli Architetti, figura professionale per più versi legata alle posizioni del collega Piacentini; per il palazzo del Ministero dei Lavori Pubblici, accanto agli ispettori del Genio Civile, c'è l'architetto Arnaldo Foschini che negli anni 1930-1931 era stato direttore di «Architettura» prima di Piacentini e che da quest'ultimo sarà scelto per partecipare alla progettazione della Città Universitaria di Roma tra il 1932 e il 1935; per lo stadio, nella commissione del concorso del 1930, figuravano, tra gli altri, i nomi del professor Gino Chierici che nel 1927 era stato nel consiglio direttivo di «Architettura» e dell'ingegner Edmondo Del Bufalo segretario nazionale del Sindacato Fascista Ingegneri. I progetti vincitori di questi concorsi portano la firma di figure professionali quali: per lo stadio l'architetto Angelo Guazzaroni al quale si era unito l'architetto Vincenzo Fasolo, componente quest'ultimo del Gruppo «La Burbera» che ruotava intorno alla figura di Gustavo Giovannoni; per i due palazzi delle Finanze e del Ministero dei Lavori Pubblici il vincitore è l'architetto romano Carlo Vannoni, figura minore probabilmente non legato da particolari rapporti culturali con altri colleghi; per la Casa del Fascio l'ingegner Sergio Giancaspro è affiancato dall'architetto foggiano Concezio Petrucci allievo di Giovannoni.

Ma, accanto a questi che vedranno premiati i propri progetti, il panorama degli altri concorrenti è abbastanza ampio da offrire soluzioni compositive eterogenee, espressione di posizioni culturali anche opposte a quelle dei vincitori. Partecipano, infatti, figure quali Mario De Renzi (affiancato da Marcello Canino per il concorso barese del palazzo del Ministero dei Lavori Pubblici), personaggio con-

traddittorio, membro del R.A.M.I. ma anche, a partire dal 1932, collaboratore con Alberto Libera; Giuseppe Nicolosi (il progetto per il palazzo del Ministero dei Lavori Pubblici per Bari è firmato insieme a Paniconi e Pediconi) che nel 1928 aveva preso parte alla prima esposizione Razionale con il «Tipo di casa popolare a Roma»; Mario Paniconi e Giulio Pediconi (a Bari presentano insieme anche un progetto per il palazzo di Finanze) che occupano una posizione di mediazione tra «razionalismo» e «monumentalismo»; Gaetano Minnucci (partecipa al concorso per il palazzo del Ministero dei Lavori Pubblici di Bari insieme all'ingegner Fago) il fondatore con Luigi Piccinato nel 1926 del Gruppo degli Urbanisti Romani, i primi «architetti integrali»⁵; Giuseppe Samonà (gareggia a Bari per il palazzo del Ministero dei Lavori Pubblici) con la sua posizione eccentrica rispetto ad ogni schieramento. Nel panorama dei tecnici che negli anni Trenta progettano per Bari, questi architetti, che rappresentano le posizioni più vicine al razionalismo e, comunque, assumono un atteggiamento di adesione problematica ai temi del movimento moderno, non trovano spazio nella costruzione del nuovo volto della città.

Questi progetti resteranno legati, più che alla storia della città di Bari che hanno solo sfiorato, alle singole storie dei progettisti. Alla forma del nuovo volto di Bari fascista sono legati invece altri nomi della cultura architettonica del tempo quali Alberto Calza Bini (del quale si realizzerà il progetto del 1932 per l'Albergo delle Nazioni e il complesso residenziale I.N.A.) e l'accademico d'Italia citato nel «tavolo degli orrori» (un collage di fotografie di architetture provocatoriamente esposto alla seconda mostra di architettura razionale, nel 1931 a Roma) Cesare Bazzani (che vedrà realizzato il suo progetto del 1932 per la caserma Bergia dei Reali Carabinieri) che, insieme ai tecnici locali, firmeranno gli edifici di parata allineati sui due lungomare.

Piacentini, che da lontano, per il peso che aveva nel dibattito

⁵ Si veda G. Ciucci, *op. cit.* primo capitolo.

nazionale, era arbitro anche per una città di confine come Bari, giunge nel capoluogo pugliese, come progettista, solo nel 1951 con la sistemazione urbanistica di piazza del Ferrarese insieme al collega Calza Bini; ma il «piacentinismo» lo precede, quell'influenza sullo stile nazionale già segnalata da Munoz su «Architettura e arti decorative»: «Marcello Piacentini, la cui attività è instancabile, va portando oggi l'impronta della sua arte in quasi tutte le città d'Italia»⁶.

In questo si può intendere l'acquisizione di modelli provenienti da Roma per una città come Bari che, non avendo più come riferimento Napoli, capitale e centro culturale fino all'Ottocento, nel ventennio fascista instaura un rapporto diretto con Roma come sede del governo centrale, proprio attraverso la politica di opere pubbliche.

Per il linguaggio declamatorio usato negli edifici pubblici della città pugliese, i riferimenti progettuali non sono né la «mediterraneità», né la «classicità» in quell'accezione data dai razionalisti i quali si erano ispirati proprio ai bianchi paesi del Sud Italia, ma si evoca il romanico imponente dei castelli e delle chiese, si usa la pietra locale declinata col significato di possente e monumentale. Inciampando nell'ambiguità del dibattito nazionale, un tecnico locale così scrive: «Ora in nessuna regione italiana meglio che in Puglia si potrà risolvere il problema di nobilitare e fondere la architettura locale esistente (qui di tradizione e di essenza prettamente mediterranea) con la nuova linea a base di semplicità; avviando il senso architettonico locale a compenetrarsi delle nuove esigenze (...) di cui il novecento è antesignano. In sostanza si tratta di innestare sul tronco dell'architettura locale il nuovo influsso e le nuove prospettive architettoniche ed edili del tempo attuale; e ciò mantenendo intatto lo spirito del senso locale della architettura, e cioè precipuamente la linea orizzontale e l'arco»⁷.

⁶ «Architettura e arti decorative» fasc. I-II, settembre-ottobre 1925, numero doppio monografico sull'opera di Marcello Piacentini).

⁷ A. BEVILACQUA LAZISE, *Costruire*, in «La proprietà edilizia di Puglia», n. 7-8-9, luglio-agosto-settembre 1934, p. 67.

SCHEDE — I DUE PIANI DEL VENTENNIO: IL PIANO VECCIA E IL PIANO PETRUCCI

Il piano Veccia

L'approvazione del piano Veccia avvenuta nel 1926 è solo la conclusione di un lungo *iter* che mette in risalto i mutamenti di impostazione all'interno della pianificazione, attraverso un susseguirsi di modifiche, varianti e stralci, a partire dal 1901; in quell'anno l'amministrazione affida la compilazione del nuovo piano all'Ufficio Tecnico Comunale di Bari, di cui Arrigo Veccia è l'ingegnere capo.

Le stesure del piano Veccia sono tre, nel 1911, nel 1918 e nel 1926. Ma, brevemente, conviene far luce sulla discussione del piano tra il 1905 e il 1915.

Nel 1905 il Consiglio Comunale discute solo i «Criteri fondamentali per la elaborazione del piano regolatore» ed affida ad una Commissione Speciale lo studio del piano¹. La bozza di questo piano individua a levante, la direttrice privilegiata per l'espansione urbana e, sul lungomare, la costruzione di edifici pubblici; nello stesso anno viene approvato in Consiglio il progetto del lungomare di levante da adibirsi a giardino pubblico e a residenza. Nel 1910 viene presentato in Consiglio un nuovo piano, redatto sempre dal Veccia, nel quale vengono apportate agli studi della Commissione «*quelle modifiche rese necessarie da nuove esigenze industriali, commerciali e di pubblici servizi, od imposte da considerazioni di estetica e di edilizia ovvero da nuove condizioni di fatto*»². Il piano, per il

¹ A.S.B., COMUNE DI BARI, U.T.C., A. VECCIA, *Piano regolatore di ampliamento della città di Bari* — Relazione, Bari, 1918, p. 5.

² A.S.B., COMUNE DI BARI, U.T.C., A. VECCIA, *Piano...* cit., (v. nota 1), p. 6.

quale il Consiglio richiede ulteriori modifiche, viene ripresentato nel 1911 all'Assemblea Comunale; le modifiche proposte in questa sede saranno recepite nella stesura del 1913 con la relazione del pro-sindaco e assessore ai Lavori Pubblici, l'Ingegnere Mauro Amoruso. Anche questo aggiornamento del piano recepito dalla Giunta, non è approvato dal Consiglio e non diviene esecutivo; pertanto nel 1915 il Consiglio delibera di «riprendersi ex novo lo studio e la compilazione del piano regolatore»³.

Nel 1911 il piano Veccia riprende le direttive dei 'Criteri' del 1905, ma in una situazione di fatto già modificata. Viene confermata l'urbanizzazione della zona orientale con una aumentata estensione dell'area edificabile rispetto alla proposta primitiva a scapito del verde pubblico e delle piazze. Sul lungomare, non ancora realizzato, benché previsto sin dal 1905, sono in progetto una pineta, una fila di villini ed una di palazzine, e un ampio viale, che creano sistema con un lago di ostricoltura che fa da testata, mentre, a Nord, il viale termina in una piazza alberata chiusa da possibili ma non individuati edifici. «Mercè la sistemazione del porto vecchio, si potranno realizzare suoli edificatori, che renderanno meno grave la spesa, e risolveranno pure la questione degli edifici destinati a pubblici uffici»⁴ così risulta nel testo una indicazione abbastanza generica. Questi edifici vengono localizzati nella parte settentrionale di corso Cavour ed in numero notevolmente ridotto rispetto a quello previsto dal progetto di massima del 1905. Viene previsto l'allacciamento ferroviario tra la stazione ed il porto nuovo e ipotizzata la trasformazione della stazione centrale di testa con l'interramento della linea Bari-Brindisi (problema non ancora risolto!).

Già nel 1911 l'amministrazione «credette opportuno di stralciare, per la discussione del Consiglio, il piano regolatore della città vec-

³ A.S.B., COMUNE DI BARI, U.T.C., A. VECCIA, *Piano...* cit., (v. nota 1), p. 8.

⁴ Cfr. A.S.B., COMUNE DI BARI, U.T.C., Atti del Comune di Bari, *Relazione sul piano regolatore e di ampliamento della città di Bari*, Bari 1913, p. 19. La relazione, riporta in parte il Verbale Consiliare del 7 giugno 1912.

chia, ed il piano di risanamento della spiaggia di levante con quello di sistemazione del porto vecchio; argomenti che contenevano tutti gli elementi prescritti dalla legge e che non richiedevano ulteriore studio. Ed il Consiglio Comunale nella seduta del 7 giugno 1912 approvò lo stralcio coll'ordine del giorno proposto dall'Amministrazione»⁵. Circa la «questione del porto vecchio», secondo quanto si legge nel verbale consiliare dello stesso 7 giugno 1912: «esso costituisce una delle più importanti tradizioni della vita commerciale di Bari nostra»⁶. Principio informatore «fu quello a non alterare la forma dell'antico porto, ma di migliorarne gli approdi e le vie di accesso, in modo da soddisfare pienamente alle esigenze commerciali»⁷; inoltre «così come esiste una questione del porto nuovo, non manca anzi si impone una questione del porto vecchio, che risolta, con lo sfungamento e con la sistemazione del nuovo muro di sponda e delle strade di accesso, agevolerà il movimento commerciale del porto nuovo»⁸. Grande risalto viene dato, dunque, al ruolo commerciale di Bari in un periodo in cui si concretizza una fitta rete di traffici con l'Oriente. Ma, nel periodo giolittiano il settore trainante dell'economia barese è l'industria e il commercio con l'Oriente è basato proprio sull'esportazione di prodotti dell'industria.

Il piano Veccia del 1911, come sostengono a ragione Corvaglia e Scionti⁹, contrariamente al piano 1918, non esalta in Bari questo aspetto nascente di città industriale. «La questione della zona industriale, agitata in Consiglio nel 1911, ed accettata dall'Amministrazione, è di tale importanza da richiedere uno studio minuzioso,

⁵ Cfr. *ibid.*, pp. 5-6.

I punti del verbale consiliare del 7 giugno 1912 riguardanti l'approvazione dello stralcio del piano regolatore del 1911 (punti stralciati dal piano: porto vecchio, lungomare e risanamento della città vecchia) sono riportati nella relazione tenuta da Mauro Amoruso nella seduta del 21 ottobre 1913.

⁶ Cfr. *ibid.*, p. 17.

⁷ Cfr. *ibid.*, p. 18.

⁸ Cfr. *ibid.*, p. 19.

⁹ E. CORVAGLIA-M. SCIONTI, *Il piano introvabile*, Bari 1985, cap. 2.1.

che s'integra nel piano regolatore» è la puntualizzazione fatta da Amoruso nel 1913¹⁰ che denuncia la mancanza del piano Veccia; ma, nella stessa relazione di Amoruso è anche scritto: «Non si sono, da ultimo, stabilite aree per la ubicazione dei quartieri operai per evitare una demarcazione tra le abitazioni dei ricchi e quelle dei meno abbienti, pur lasciando all'iniziativa dell'Istituto autonomo delle Case Popolari, creato dal Comune, e dagli Istituti consimili, la scelta per la fabbricazione dei gruppi di case, atte ad ospitare operai, salariati ed impiegati»¹¹, eludendo, così come aveva fatto Veccia nel 1911, il gravoso problema della residenza operaia.

Nel 1913 viene presentato in giunta dal prosindaco Amoruso il nuovo piano che aggiunge al piano del 1911 solo l'analisi dei dati statistici sull'andamento demografico della popolazione cittadina e sui ritmi dell'espansione edilizia.

«Altri gravi danni seguirebbero (...) se con urgenza non si provvedesse all'approvazione di un qualsiasi piano d'ampliamento, il quale, (...), servirebbe a preparare una più vasta piattaforma per lo sviluppo industriale, commerciale, edilizio, igienico e di abbellimento in rapporto ai nuovi orizzonti che si aprono verso l'Oriente nel dopoguerra»¹² è la motivazione di Veccia, nel 1918, circa la necessità del nuovo piano di ampliamento. Al termine della prima guerra mondiale i baresi nutrono una grande speranza nel futuro industriale della loro città. Bari, infatti, durante il conflitto internazionale, aveva tratto benefici economici dalla conversione delle industrie locali e la previsione di un consolidamento della struttura produttiva industriale fa intravedere, di conseguenza, una maggiore rete di scambi tra Bari e l'Oriente¹³.

¹⁰ A.S.B., COMUNE DI BARI, U.T.C., Atti del Comune di Bari, *Relazione...* cit., (v. nota 4), p. 23.

¹¹ *Ibid.*, p. 13.

¹² A.S.B., COMUNE DI BARI, U.T.C., A. VECCIA, *Piano...* cit., (v. nota 1), p. 9.

¹³ Tutti questi temi sono già espressi nelle note introduttive alla relazione del Veccia sul piano del 1918.

Questo futuro industriale previsto per Bari diviene per Veccia anche la spinta alla realizzazione delle strutture urbane necessarie per la concretizzazione dei progetti di piano: «Di più il progetto offre la possibilità di istituire la zona industriale, importantissima per il dopo guerra, e verso il quale, per goderne i benefici, che non mancheranno di invocarsi quanto prima, già si orientano forti nuclei d'industriali ed offrirà altresì il modo di provvedere, infine, a quel lavoro d'integrazione delle forze vive locali, indispensabili per ottenere il lungo mare e costruire quartieri per gli operai e la borghesia, la Stazione balneare a S. Cataldo, lo Stadium e via di seguito»¹⁴.

Il piano del 1918 vuole definire una pianificazione a lungo termine e su una estesa area in base ai dati statistici, proponendo per l'espansione urbana una previsione valida per il successivo quarantennio.

La sistemazione dell'assetto stradale costituisce il problema principale risolto dal piano. La previsione di tre circonvallazioni ad anelli concentrici, che delimitano altrettante aree di espansione, presuppone una urbanizzazione a macchia d'olio e, contemporaneamente, un criterio di zonizzazione. «Il criterio principale (...), è stato quello di conservare il sistema radiale delle strade che dai vari centri di produzione della provincia conducono al capoluogo»¹⁵, proprio nell'ottica di un futuro industriale di Bari¹⁶.

Il piano del 1918 prevede una serie di strutture pubbliche di cui la città deve dotarsi; con ubicazione ad oriente vengono previsti i mercati e il macello comunale; le piazze e i giardini «sono disseminate con equa proporzione» ma «circostanze peculiari obbligano a

¹⁴ A.S.B., COMUNE DI BARI, U.T.C., A. VECCIA, *Piano...* cit., (v. nota 1), p. 19.

¹⁵ A.S.B., COMUNE DI BARI, U.T.C., A. VECCIA, *Piano...* cit., (v. nota 1), pp. 17-18.

¹⁶ Solo nel 1927 la circoscrizione territoriale del Comune capoluogo si dilata acquisendo le aree limitrofe di Palese, Macchie, Sauto Spirito, Torre Pelosa, Carbonara e Ceglie, divenute «frazioni» della città.

limitarne il numero e la grandiosità»¹⁷; un grande «Stadium» viene previsto a Sud tra le due estramurali più esterne; gli edifici pubblici e le scuole sono menzionate ma senza una precisa localizzazione. È definita urbanisticamente piazza Massari con l'ubicazione di alcuni edifici pubblici ed è prevista la costruzione della strada litoranea di ponte che collega il porto nuovo con il rione di S. Cataldo. Nel borgo si ripropone il problema della riqualificazione funzionale e formale della zona di ponte e la ridefinizione del lungomare di levante. L'abbattimento della chiesa S. Francesco rende possibile il prolungamento del corso Vittorio Emanuele fino alla sede dell'Università, che con l'antistante policlinico e la piazza crea un sistema urbano di progetto atto a riqualificare l'intera zona di ponte: «il progettato prolungamento si presta ad un accesso maestoso alla sede della grande Università che sarà ubicata lungo il corso (...). La ubicazione verso occidente di questo importante centro di studi concorrerà efficientemente ad apportare nuova vita e movimento in quella plaga, già densa di fabbricati, con vantaggio pubblico e privato»¹⁸. Ad oriente, il lungomare realizzato per colmata viene adibito a «quartiere signorile, con giardini, trottoir, sports ecc.»¹⁹; mentre i quartieri popolari vengono allontanati in periferia nelle aree ad Est e ad Ovest della circonvallazione più esterna, e la zona industriale conserva la sua ubicazione ad occidente, prossima al porto ed alla rete ferroviaria. Per i rioni operai e popolari «si è seguito il criterio fondamentale della necessità del decentramento della classe operaia della Città, avviandola verso la periferia in vicinanza delle officine»²⁰ e la «costruzione, perciò, dei quartieri suddetti, se studiata ed attuata con criteri moderni, risolve un problema di primissimo ordine di pro-

¹⁷ A.S.B., COMUNE DI BARI, U.T.C., A. VECCIA, *Piano...* cit., (v. nota 1), p. 22.

¹⁸ *Ibid.*, p. 14.

¹⁹ *Ibid.*, p. 15.

²⁰ *Ibid.*, p. 26.

gresso sociale che avvia alla evoluzione e all'elevamento morale ed economico delle classi diseredate»²¹.

Per due rilevanti problemi urbani quali la sistemazione ferroviaria e il risanamento della città vecchia, Veccia, nella relazione che correda il suo piano, si limita a confermare le soluzioni previste in passato. Per la ferrovia viene recuperato il progetto del 1900 che prevede, come ampliamento della rete, l'allacciamento col porto e la costruzione di due sottovia; per il borgo antico viene riproposta l'apertura della strada ad ipylon che collega direttamente il corso Vittorio Emanuele con la cattedrale e con la basilica di S. Nicola.

Il piano Veccia approvato solo nel 1926, ormai notevolmente modificato rispetto alle proposte del 1918 conseguentemente alle trasformazioni avvenute, nel frattempo, nel capoluogo pugliese. Nei primi anni del regime fascista si ottiene la riduzione dell'estensione del piano circa entro la prima fascia di ampliamento. In questo piano del 1926 scompaiono l'Università, che doveva riqualificare l'area di ponte; il quartiere a villini in zona S. Cataldo; lo «Stadium».

Con la riduzione del perimetro del piano e con la soppressione dei punti qualificati per la città, viene meno anche il criterio della zonizzazione che aveva informato il piano del 1918 ed il piano approvato si riduce ad una semplice regolamentazione viaria.

Il piano Petrucci

Il 21 febbraio 1932, tramite affissione all'albo pretorio del Comune, il Commissario Straordinario Vincenzo Vella affida, con delibera, la progettazione del nuovo piano regolatore e di ampliamento della città di Bari all'architetto Concezio Petrucci²². La scelta cade

²¹ *Ibid.*, p. 28.

²² A.S.B., COMUNE DI BARI - Deliberazione del Commissario Straordinario - 1932 - X - 1° semestre, n. 323.

A questa delibera si fa riferimento nelle successive citazioni.

Concezio Petrucci, docente all'epoca dell'Istituto Superiore di Architettura di Fi-

sul Petrucci dal momento che questi, «*appositamente dal Comune incaricato della compilazione del piano di risanamento del vecchio abitato di Bari testè superiormente approvato, ha assolto degnamente il mandato*».

Quanto alla decisione di studiare un nuovo piano regolatore che subentri a quello del Veccia, approvato con R.D. 9 luglio 1926, le molteplici cause sono menzionate nella stessa deliberazione n. 323. In questa il piano Veccia, approvato nel 1926 «*dopo vari decenni di vicende diverse*» viene considerato un rimedio provvisorio «*per la necessità impellente di arginare le irregolarità che giorno per giorno continuavano a crearsi nell'edilizia urbana con gravi e sempre crescenti conseguenti oneri pel Comune*».

Inoltre, il piano Veccia approvato è notevolmente trasformato rispetto alle proposte iniziali a causa delle numerose varianti rese necessarie e «*quasi tutte dipendenti da condizioni di fatto create durante la mole degli studi e dell'approvazione*».

Ancora, il piano del 1926 «*non risponde più adeguatamente alle esigenze del nuovo sviluppo cittadino*» dal momento che sono già sorte o sono di imminente attuazione «*nuove grandi opere di utilità pubblica*» e dato che «*diverse sono le zone alle quali è d'uopo estendere il piano*» ed è necessario «*regolare la edilizia delle diverse frazioni recentemente annesse al Comune*».

Del resto il piano Veccia intende controllare le modificazioni urbane attraverso indicazioni precise sulla residenza e sulla localizzazione delle attività produttive; ci sono cenni sui diversi quartieri residenziali differenziati per ceti sociali, mentre non c'è alcuna formulazione su edifici pubblici o servizi a scala urbana quali elementi qualificanti o organizzatori della città²³.

renze, era l'autore del piano di diradamento della città vecchia di Bari e delle nuove città di Pomezia ed Aprilia nell'agro pontino.

²³ A confronto di queste considerazioni si veda l'articolo di D. BORRI-A. CUCCIOLLA-M. LASTILLA, *Piano regolatore e produzione della città - Bari 1950-1980*, in «Casabella», XLV, settembre 1981 n. 472, pp. 17-21.

Quando nel 1932 viene dato al Petrucci l'incarico di redigere il nuovo piano regolatore, già a Bari si va realizzando il vasto programma di edifici pubblici che modifica il volto della città e la sua struttura. Va aggiunto anche il fatto che la città ormai comprende le circoscrizioni limitrofe divenute frazioni di Bari; questa dilatazione territoriale del capoluogo, dovuta all'esigenza di aggregazione delle funzioni amministrative, pone il problema del rapporto con il territorio.

Petrucci raccoglie tutti questi dati per riorganizzarli nel piano: nelle intenzioni del progettista la città viene dotata di un ampio centro con funzione direzionale, esteso circa sette chilometri quadrati, in cui sorgono gli edifici pubblici rappresentativi affiancati da una edilizia intensiva. A questo progetto di centro espanso si abbina un programma di decentramento della residenza dei ceti meno abbienti nelle frazioni limitrofe e di spostamento e frazionamento delle aree destinate all'industria. Secondo queste direttive il borgo murattiano perde la prerogativa di contenere l'insieme delle strutture direzionali della città; queste ultime vengono localizzate in più parti urbane e collegate da tracciati viari che ne disegnano in planimetria le relazioni.

L'intera operazione progettuale di Petrucci ruota intorno ad una scelta fondamentale, quella dello spostamento degli impianti e della stazione ferroviaria di circa 1.200 metri più a Sud, e l'insediamento di un nuovo parco merci in prossimità del porto e della zona industriale. Il problema dello spostamento della ferrovia è già affrontato più volte negli anni Venti, ma solo nel 1932 sembra risolvibile, quando vengono stipulati accordi di intenti tra il ministro dei LL.PP. Araldo Di Crollalanza ed il Compartimento delle Ferrovie dello Stato circa l'assunzione dell'onere dello spostamento degli impianti da parte dell'amministrazione delle Ferrovie. Lo spostamento della ferrovia consente l'urbanizzazione verso Sud ed Est e la riqualificazione di quelle zone che fino ad allora, essendo posizionate oltre la «cintura di ferro», erano destinate a restare aree marginali della città e per lo più prive di servizi. L'area risultante dallo spostamento dei binari viene destinata a giardino e largo viale alberato; la nuova stazione

viene posizionata a conclusione del prolungamento di corso Cavour: in tal modo questo asse collega il centro storico al borgo murattiano e alla zona di espansione. Un altro asse, costituito da una arteria principale di progetto, unisce direttamente piazza Garibaldi con piazza Giulio Cesare antistante il Policlinico.

L'impianto stradale, costituito da arterie principali e secondarie, organizza l'intero sistema sia a scala urbana, attraverso assi che collegano le parti di città, che a scala territoriale, attraverso le arterie di raccordo con le frazioni contermini.

Oltre la ferrovia di progetto è prevista la nuova periferia urbana, che si estende fino alle frazioni, costituita dai quartieri per la residenza dei ceti operai e popolari. Per queste zone di espansione viene previsto il completamento e la razionalizzazione dell'esistente con particolare attenzione per i quartieri ad Est e a Sud. Il piano definisce anche le tipologie edilizie predisposte per le diverse zone della città e differenziate rispetto al tipo di residenza.

La sistemazione urbana di Petrucci esprime il tentativo di connettere il centro storico, il borgo murattiano e le zone di espansione della città. Questa connessione operata sia attraverso il decentramento delle funzioni direzionali all'interno del nuovo centro espanso, sia attraverso una serie di assi di collegamento stradali e visivi, configura nuove grandi strade e viali; essi si offrono quali cannocchiali ottici che congiungono piazze-nodi urbani o si aprono con sbocchi scenografici sul mare, come è il caso del viale creato dal raccordo di corso Mazzini e di corso Vittorio Emanuele, alla cui estremità viene prevista la demolizione del teatro Margherita che ostruisce la vista sul mare.

Questo vasto programma modifica notevolmente la struttura fondiaria della città ed urta contro molteplici interessi privati, anche se, come scrive Di Ciommo, «*incentivando le funzioni direzionali del capoluogo [il piano Petrucci] forniva ampi spazi ad una accentuata ripresa edilizia*»²⁴.

²⁴ E. DI CIOMMO, *Bari 1806-1940. Evoluzione del territorio e sviluppo urbanistico*, Milano, p. 503.

Ma quegli anni segnano anche il momento di crisi dell'imprenditoria locale che vede la programmata ripresa edilizia tutta a favore del capitale proveniente dall'Italia centro settentrionale. Già, infatti, i primi sintomi di inquietudine dell'imprenditoria e della proprietà edilizia locali si erano manifestati in conseguenza della politica di opere pubbliche promossa dal Di Crollalanza e dai suoi sostenitori. Tale malcontento nasceva soprattutto dalla presenza di imprese costruttrici e di capitali non locali.

Nel caso del piano Petrucci questa inquietudine diventa opposizione dichiarata al progetto urbanistico e, di riflesso, all'amministrazione fascista.

Il Sindacato Provinciale Fascista Ingegneri di Terra di Bari suggerisce, nel 1933, le prime varianti al progetto preliminare del Petrucci esponendo, in una relazione, «*quel contributo di idee e di proposte meglio atte ad indurre alla migliore soluzione dell'importante problema cittadino*»²⁵. La stessa relazione viene pubblicata anche sulla rivista locale, organo del Sindacato Provinciale Fascista Ingegneri²⁶. Sebbene la relazione indichi che «*pochi rilievi la nostra commissione interna di studio ha trovato a segnalare e di non grande importanza, se si prescinde da quello relativo alla opportunità o meno dello spostamento della Stazione Principale*», le modifiche apportate dal Sindacato Ingegneri sono tali da stravolgere il senso del piano di Petrucci. Per la tesi di improbabilità dello spostamento della ferrovia il Sindacato Ingegneri adduce la motivazione che tali violenti turbamenti dello stato di fatto creerebbero vuoti nella maglia di edifici; ciò fornirebbe «*la possibilità di utilizzare ampie aree edificatorie in ottima posizione, ma imporrebbe (...) il raccor-*

²⁵ A.S.B., Atti del Comune di Bari, U.T.C., C.N.S.F.P.A., Sindacato Provinciale Fascista Ingegneri di Terra di Bari, 26-10-1933, anno XI, oggetto: Alcune note sul piano di ampliamento della Città di Bari predisposto dalla civica amministrazione.

²⁶ *Alcune note sul piano di ampliamento della città di Bari predisposto dalla Civica Amministrazione*, in «Bollettino del Sindacato Provinciale Fascista Ingegneri di Terra di Bari», XI, novembre-dicembre 1933, XI-XII, pp. 178-183.

Alla relazione ci si riferisce per le successive citazioni.

do immediato delle costruzioni edilizie fra il termine attuale della città e la futura stazione». E ancora, «considerato che numerosi edifici pubblici sono già sorti per i più importanti uffici statali e parastatali, si è indotti ad escludere che molti altri ne possano ancora sorgere, sicché dovrebbe l'iniziativa privata sopperire al bisogno», ma quest'ultima, come abbiamo già annotato, si trova in uno stato di depressione economica. Secondo la relazione non c'è dubbio che «la compattezza non abbia a realizzarsi e venga a prodursi invece una misera, lenta, stentata progressione edilizia»; d'altra parte, «la necessità di favorire con le maggiori agevolazioni il sorgere di nuovi fabbricati nella zona in disanima», renderà più pigra la sistemazione dei quartieri murattiani.

Il Sindacato Ingegneri si interroga poi se da tale operazione «non sarà per derivare una grave svalutazione nel patrimonio immobiliare edilizio dell'abitato attuale, capace di produrre una insostenibile crisi a carico di quei contribuenti che forniscono le maggiori risorse alle Finanze Comunali, proprio quando queste saranno già impegnate dalla realizzazione del piano e della conseguente maggior mole di servizi pubblici».

E ancora, «lo spostamento in parola costringerebbe alla demolizione di importanti edifici industriali, di cospicui istituti di educazione e porterebbero a dovere distruggere la maggior parte degli attuali quartieri della periferia con improvviso violento turbamento nel regime economico del ceto meno agiato». Queste ed altre sono le preoccupazioni, destinate dal piano Petrucci, dell'imprenditoria e della proprietà edilizia locali, fiancheggiati e sostenuti dal gruppo dei tecnici di cui si fa portavoce il Sindacato Ingegneri.

Anche l'Associazione Fascista dei proprietari edili di Puglia si dice «desiderosa di svolgere (...) la propria opera di cordiale collaborazione con la civica Amministrazione»²⁷ nella stesura del piano e riporta, in un articolo sulla rivista del locale organo dell'associa-

²⁷ Prossima riforma del regolamento edilizio a Bari, in «La Proprietà edilizia di Puglia», IV, luglio 1933, VII, p. 82.

zione, l'elenco di emendamenti e varianti al piano Petrucci, proposti dall'ing. De Bernardis²⁸.

Tra le richieste di De Bernardis, che si fa portavoce della proprietà privata, vi è la rinuncia «al progetto di tagliare tutti i fabbricati esistenti ad est del corso Cavour, fra le vie Cardassi e Dieta di Bari, per dare maggiore larghezza in quel tratto al corso Cavour»; e lo stesso ingegnere trova «inutile, dispendiosa e dannosa la creazione della nuova via ottenuta in progetto col taglio dei fabbricati interposti fra le vie Manzoni e Sagarriga Visconti».

Dal numero e dal tipo di richieste di modifiche al piano rivolte da più parti risulta chiaramente quanti interessi privati fossero lesi dalle previsioni di piano e come fosse volontà comune che il borgo murattiano mantenesse il monopolio delle funzioni direzionali.

Nell'ottobre del 1934 il piano Petrucci viene approvato dal Comune con deliberazione commissariale²⁹; ma questo non tronca le ostilità al piano che anzi si fanno più aspre e diventano spesso denuncia all'operato dell'amministrazione comunale, anche tramite lo strumento delle lettere anonime al Ministero dell'Interno.

Viene messa sotto accusa anche la politica di edifici pubblici portata avanti dal gruppo politico ruotante attorno a Di Crollalanza e Vella, cui si aggiunge Larocca, presidente della Fiera del Levante.

Si può capire come cambino i quadri direzionali della politica locale anche in rapporto alle vicende del 1935: Di Crollalanza perde l'incarico di ministro dei LL.PP.; Razza è nominato nuovo ministro dei LL.PP. e, a Bari, Vella viene sostituito dal nuovo podestà Michele Viterbo. Tutto ciò provoca un arresto nel percorso burocratico per l'approvazione del piano. Fino al 1938, anno in cui la Consulta

²⁸ R. DE BERNARDIS, Il piano regolatore di ampliamento della Città di Bari, in «La proprietà edilizia di Puglia», IV, novembre 1933, XII, pp. 129-132.

²⁹ Città di Bari - Deliberazione del Podestà n. 839 - oggetto: Piano regolatore e di ampliamento - 15 maggio 1938.

Il verbale di delibera è allegato alle tavole del piano Petrucci conservate presso l'Assessorato all'Urbanistica del Comune di Bari.

Comunale approva il piano, questo viene del tutto modificato ad opera dell'Ufficio Tecnico Comunale, mentre il regolamento edilizio, redatto nel '33 dal segretario generale del Comune ed affiancato al piano Petrucci, viene reso definitivamente operante a partire dal 1936.

Quanto al piano regolatore, l'approvazione comunale del 1938 è insufficiente a renderlo operante dal momento che ancora è privo dell'approvazione da parte del Ministero dei LL.PP., approvazione che non verrà poi concessa.

VINCENZO VELATI

«FOTO DI INTERNI» NOTE, SCHEDE E APPUNTI

IMMAGINI DI ANGELA CIOCE