

**ARCHITETTURA ED OPERE PUBBLICHE
A BRINDISI E NELLA SUA PROVINCIA
DURANTE IL FASCISMO**

di Mauro Scionti

Architettura ed opere pubbliche a Brindisi e nella provincia durante il fascismo

Mauro Scionti

«La detta Città di Brindisi, ancorchè fosse stata dal suo principio una delle più illustri città de' Salentini, nondimeno la intemperie di quel cielo, la sterilità dei terreni e la soggezion de' tremuoti ha fatto sì che, dove per poco il Governo abbia trascurate le diligenze per mantenerla abitata, sia stata da' propri cittadini lasciata in abbandono»¹. In questa supplica settecentesca di Filippo Villani, che si propone di far riconoscere il valore *in perpetuum* di occasionali privilegi, già si riscontra il contributo più significativo ed ineludibile dello Stato alla crescita demografica della città: la **diligenza** che è in grado da sola, nella continuità delle azioni, di far emergere Brindisi dal resto del circondario prima, della provincia dopo.

Anche se tale diligenza non fu particolare rispetto ad altri centri della regione, e le classi dirigenti locali non hanno mai brillato per impegno autonomo non assistito, la naturale presenza del porto ed una rifiorente attività commerciale, anche solo di transito, concorrono alla rinascita postunitaria della città, favorendo perfino l'affermarsi di una nuova imprenditoria straniera indirettamente collegata ai traffici portuali e pronta a fare affari reinvestendo in attività produttive parte dei profitti. Così se nel 1861 Ceglie Messapico, Fasano, Francavilla Fontana, Ostuni, sono ancora centri di gran lunga più popolosi in un territorio agricolo ricco e sostanzialmente policentrico, è sufficiente l'arrivo della ferrovia (1865), il ruolo centrale che torna ad assumere il porto, il consolidarsi di una rinnovata sia pure ancora marginale struttura amministrativa e di controllo, per far superare a Brindisi la soglia dei 10.000 abitanti (obiettivo inseguito da diversi secoli) fino a conquistare, con 23.106 abitanti nel 1901, il primato tra tutti i centri della futura provincia. Un incremento che si dimostrerà irrefrenabile lungo tutto il periodo fascista - 35.335 abitanti nel '21, 55.749 nel '47 -, confermando anche a Brindisi tra il 1901 ed il 1951 i dati regionali di inurbamento delle città capoluogo (da 1/8 ad 1/5 nella media). A Brindisi 13,11% nel 1901; 16,41% nel 1936; 18,62% nel 1951.

All'incremento demografico corrisponde l'urgenza di risolvere grandi problemi cittadini a partire dai temi fondamentali della casa e del lavoro ma anche da quelli, già riconosciuti da Villani e da tutti i viaggiatori sette-ottocenteschi, che riguardano il completamento definitivo della bonifica idraulica di ampie porzioni di territorio, in particolare dell'agro. Prima di tutto il lavoro, là dove nella funzionalità del porto, nella sua dotazione infrastrutturale, nell'ampliarsi e diversificarsi dei mercati, nella sopravvivenza di industrie a quello collegate, si fondano, oltre che nella produttività e redditività delle campagne, origine indiscussa della ricchezza della provincia, speranze troppo presto disilluse di invenzione di nuove occupazioni, di crescita, quanto meno di stabilità e continuità.

«La storia di Brindisi si compendia nella celebrità del suo porto»² scrive Giacomo Arditì nel 1879 mettendo l'accento sul tema della celebrità; sulla falsariga si dispongono tutti quanti trattano più in generale della città tra ottocento e novecen-

to, e non meraviglia allora che, tra le motivazioni della nascente provincia, si pongano fin dall'inizio in giusto risalto quelle legate più strettamente al mare ed al porto, anche se poi l'interesse realizzativo si concentra sulla sicurezza e sulla manovrabilità dello specchio d'acqua e su di un diffuso ed efficiente banchinamento perimetrale - demonizzando fin dal 1932 il riacuirsi di uno stato di belligeranza internazionale -, più che sulla realizzazione di quegli impianti necessari ad un più fattivo ruolo commerciale da troppo tempo auspicati ma che molti esperti avevano sempre giudicato se non superflui, secondari.

Infatti, dopo le opere avviate tra il 1889 ed il 1904, appena sufficienti a consentire proprio rapidità ed efficienza alle operazioni connesse ai compiti della Valigia delle Indie, la commissione per il Piano Regolatore dei porti del Regno, nel valutare ulteriori lavori a farsi in quello di Brindisi, poi approvati nel 1907, limitava la spesa a 2 milioni giudicandola più che sufficiente a «corrispondere ai bisogni del prossimo ventennio»³. Per la commissione, gli esperti, il relatore ingegnere capo del Genio civile Domenico Lo Gatto, non solo il movimento commerciale era stazionario da almeno dieci anni, la zona d'influenza modesta nè «si presume....debba prossimamente variare»⁴, ma che questo era assorbito per 4/5 dal carbone necessario al rifornimento della navi e solo per 1/5 da una contenuta esportazione di vini, frutta secca, granaglie e botti. Pertanto, al di là di ulteriori banchinamenti realizzati anche con pontili mobili e di qualche tettoia per le merci più deperibili, la velocizzazione delle operazioni fondata su efficienti squadre di facchini era perfino più utile di costose ed ingombranti attrezzature fisse. Per altro, ancora nel 1910 la *Guida di Brindisi* di Pasquale Camassa descriveva un'industria scarsamente competitiva dove appena si distinguevano, oltre a laboratori artigianali ed a centri di produzione legati alla lavorazione ed alla trasformazione dei prodotti agricoli, un cantiere meccanico con fonderia, una fabbrica di mattoni in cemento, due cantieri navali⁵. E la situazione non sarebbe mutata anche in seguito, al più accrescendosi il numero di rappresentanti, concessionari, intermediari, montatori di prodotti industriali d'importazione.

L'occasione militare che fa scoprire Brindisi, per ubicazione e dimensioni, come il porto naturale italiano più sicuro dell'Adriatico, ravviva l'interesse a completare opere da tempo in cantiere relative a banchine, moli, dighe, fondali, ma anche ad immaginarne del tutto nuove, alimentate dalla tensione del momento - studi incredibili rispetto ad una valutazione costi-benefici - quali il canale navigabile Brindisi-Taranto o il maestoso bacino di carenaggio. Progetti di breve durata: esclusa la realizzabilità del canale, abbandonata la costruzione del bacino al cessare delle ostilità, il porto vede convivere con difficoltà funzioni commerciali e militari entrambe incerte ora che, deviata su altri porti la Valigia delle Indie, vanno ridisegnati mercati ed aree di influenza.

I dati relativi al movimento di navi e di merci, pubblicati anche dal Caravaglio⁶,

dimostrano la sostanziale stabilità del mercato e come la città soffra la concorrenza di Taranto, con la sua base navale ed arsenale, e di Bari dove il "primato commerciale" del Gran Porto, come chiarisce anche Amedeo Lovri in un articolo reportage tecnico sui porti pugliesi del dopoguerra⁷, resta indiscutibile.

Così al primo dopoguerra succede un periodo di orientata trascuratezza lungo tutto il ventennio, almeno fino al 1939 quando: sul tema della dotazione di attrezzature meccaniche di movimentazione delle merci il Consiglio dei ministri emana un tardivo quanto inutile provvedimento, per altro minato dal sospetto di una possibile rivalsa della città «con danno di altre città»⁸; e su quello dei Magazzini generali portuali, inutilmente sollecitato dal 1929 insieme alla infruttuosa richiesta di istituzione del porto franco⁹, si ha notizia che il Banco di Napoli va riesaminando progetti da tempo accantonati. Questa resa rispetto ai porti concorrenti è appena controbilanciata da un'esaltazione della sacralità del porto, dall'istituzione di un Collegio navale, dalla specializzazione del traffico commerciale in un suo particolare segmento, quello dei passeggeri, su cui per tutto il ventennio il Governo indirizza scelte ed opere.

A ben vedere il destino del porto ricalca quello della ferrovia, altro polo fondamentale di un auspicato sviluppo industriale e commerciale. In questo caso, depennata subito dall'agenda del regime l'ipotesi forte di un potenziamento di tutta la rete meridionale col raddoppio del binario, i lavori anche a Brindisi sono solo di facciata e si limitano (1932) ad un modesto ampliamento dei locali della stazione ed alla risistemazione della piazza antistante.

Questa orientata trascuratezza traspira anche dalle accorate relazioni trimestrali¹⁰ sulla situazione politica ed economica della provincia trasmesse al ministro dell'interno dal prefetto che al porto dedica sempre particolare attenzione evidenziando la ciclica crisi della Società Carbonifera Industriale Italiana e più in generale delle industrie e delle società commerciali che operano intorno al porto, la stentata vita del Cantiere Meccanico, la concorrenza spietata della nuova Italcementi all'industria locale affine, là dove tutto si riassume in sollecitazione di progetti e di finanziamenti a tutela del lavoro e dell'ordine pubblico: nel '34, attento al piano organico dei porti del '35; nel '40, ricordando come dei 9 milioni promessi nel '39 per attrezzature portuali ne erano arrivati la metà, per altro dedicati al completamento della nuova stazione marittima già costata 3,5 milioni al rustico; a più riprese reiterando la richiesta di una gru sulle banchine ed almeno di qualche capannone. Così oltre a 601 metri lineari di banchine nuove (erano 1691 nel 1919), alla rilocalizzazione della Carbonifera Raggio (dal 1925) ed a lavori diversi di consolidamento e miglioramento delle infrastrutture esistenti comprese le reti ferroviarie ed elettriche, poche risultano essere le opere effettivamente innovative realizzate nel ventennio oltre naturalmente al Monumento al marinaio (1924-'33) ed al Collegio navale (1934-'37). Tra queste, la costruzione della Stazione marittima per passeg-

geri (1936), una nuova e comoda strada di accesso alle calate portuali che completa la circuitazione del centro antico e, dal 1925, la realizzazione dell'Idroscalo e dell'Aeroporto. Tutto questo senza alterare il rapporto tra le spese sostenute in opere marittime tra il 1922 ed il 1942 e quelle complessivamente sostenute dalla provincia in opere pubbliche; dato omogeneo per tutte le province pugliesi là dove il totale delle spese resta proporzionale al rispettivo peso demografico e conferma, una volta di più, che la nascita della provincia non ha accelerato nè alterato processi economici in atto, ma al più è stata funzionale ad una rigenerazione e riorganizzazione delle strutture di gestione e di controllo del territorio.

**OPERE PUBBLICHE REALIZZATE DAL REGIME IN PUGLIA
DAL 29 OTTOBRE 1922-1 AL 10 GIUGNO 1940-XVIII**

	Lire in migliaia	%
VIABILITA'	233.624.120,04	15,56
BONIFICA	419.365.544,15	27,95
EDILIZIA	576.571.049,28	38,42
FERRO-TRAMVIARIE	6.735.000	0,45
MARITTIMO FLUVIALI	254.352.483	16,96
VARIE	9.829.573,50	0,66
TOTALE	1.500.477.769,97	

(Fonte: *Panorami di realizzazioni del fascismo. Le opere pubbliche del regime fascista*, vol. IX, Roma, 1942).

**OPERE PUBBLICHE ESEGUITE NELLA PROVINCIA DI BRINDISI
DAL 1922 AL 1942**

	Lire in migliaia	%
FOGNATURE	26.735	17,3
OSPEDALI	8.987	5,84
PIANI REGOLATORI	10.100	6,57
EDILIZIA STATALE	21.322	13,87
EDILIZIA SCOLASTICA	17.000	11,06
EDILIZIA ECONOMICA	3.000	1,95
VIABILITA'	14.781	9,61
OPERE MARITTIME	22.777	14,81
BONIFICA INTEGRALE	20.456	13,30
OPERE DEL PARTITO	8.510	5,54
ALLUVIONI	96	0,07
TOTALE	153.764	

(Fonte: «Opere pubbliche eseguite nella provincia di Brindisi dal 1922 al 1942», in ACS, *Mostra rivoluzione fascista*, b. 2, fasc. 18).

Alla crisi dell'industria e delle attività commerciali legate all'esportazione di prodotti agricoli ed artigianali (in particolare di botti), corrisponde una ciclica instabilità nel settore agricolo, che condiziona pesantemente la vita della città aggravandone l'inurbamento, ma anche, più in generale, altera gli stessi modi di essere della direzione politica che nella provincia regola la distribuzione delle opere pubbliche e la loro tipicità. La disoccupazione stagionale (si pensi ai 12.000 senza lavoro previsti per l'inverno del 1931 dal prefetto Francesco Rosso) che dalla campagna si riversa periodicamente sul capoluogo in cerca di altre occupazioni, impone una continua revisione dei programmi di opere pubbliche dove talune categorie di lavori, non specialistici, finiscono con l'assumere scadenze stagionali.

Nè le trasformazioni culturali, in particolare nell'agro brindisino, gestite col ricorso all'affitto a miglioria ed a particolari contratti di mezzadria e caratterizzate dall'impianto del vigneto e del frutteto, ed in seguito anche dell'oliveto, sono sufficienti da sole ad assicurare la piena occupazione in tempi di incremento demografico e con essa l'aspirazione ad un più elevato tenore di vita che il regime sbandiera come meta di efficienza e di civiltà e che la città sembra offrire col ventaglio delle sue occasioni.

Così non è tanto la produttività in quintali per Ha, dato tipico della battaglia del grano, nè il peso delle singole colture - là dove ancora nel 1931 in tutta la provincia il seminativo occupa il 44,9% della superficie agraria, l'oliveto il 26,6%, il pascolo, bosco ed incolto, il 7,2%, mentre le più ricche produzioni del vigneto e del ficheto si attestano sul 10% e sul 9,7% -, nè la loro redistribuzione sul territorio che, a partire dall'agro brindisino, segue gli incerti destini della commercializzazione delle sanzioni e dell'autarchia - crisi dell'olio, delle mandorle e dei fichi secchi, instabilità nella produzione del tabacco, sviluppo del vigneto e poi della barbabietola -, nè la lenta ma inesorabile crisi zootecnica, che, al di là delle statistiche, caratterizzano gli avvenimenti del ventennio nelle campagne, quanto l'abilità dimostrata dalla media e grande proprietà terriera, in tempi di bonifica integrale, nel governare le situazioni che sottintendevano un attentato alla proprietà, indirizzando l'uso dei finanziamenti pubblici destinati alla rinascita sociale ed economica delle campagne (bonifica agraria e ruralizzazione) verso processi di bonifica idraulica e di infrastrutturazione del territorio da arrestare alle soglie della colonizzazione.

Rimettere in discussione questo limite significava infatti minare la capacità di controllare e reprimere lo scontro di classe nelle campagne dove ancora 140.546 rurali nel 1935 rappresentavano il 59% della popolazione provinciale e tra questi: 62.862 giornalieri, 50.638 contadini con terreni propri, 13.137 fittavoli, 7.155 mezzadri e coloni, 6.754 addetti ad altro titolo¹¹.

I dati statistici confermano questa linea di tendenza. Se bonifica e viabilità assorbono il 43,52% della spesa complessiva per opere pubbliche realizzate dal regime in Puglia, in provincia di Brindisi l'impegno finanziario si stabilizza sul 22,91% e solo 1/3 dei 90.000 Ha perimetrati (2/3 se si comprendono tutti i lavori postunitari) risulta investito da azioni effettive di bonifica. Non solo è totalmente assente l'impegno fattivo dell'ONC, ma è lasciato all'iniziativa del singolo anche l'interesse particolare a richiedere sussidi per opere relative ad acquedotti rurali, impianti irrigui, strade interpoderali, fabbricati colonici, pozzi artesiani e comuni, più diffuso là dove il proprietario aveva firmato contratti di miglioria e si era impegnato in una quota parte degli oneri. A fronte di impegni economici dei proprietari - fino al 1934, si parla di 25 milioni per ricostruire i vigneti, 10 per impiantare oliveti e frutteti, 6 per opere irrigue - il contributo dello Stato non superava il milione limi-

tatamente alle opere irrigue e così naturalmente tra i lavori a farsi finiscono col prevalere quelli a rete, completamente a carico delle diverse amministrazioni, più genericamente infrastrutturali e capaci di assorbire la disoccupazione stagionale, a partire dalla risistemazione e della manutenzione di 320 km di strade provinciali, fino a tutti quei lavori destinati a completare o a mantenere storiche bonifiche idrauliche, igieniche ed idrogeologiche, ubicate in particolare nell'agro brindisino ma che tra questo, S. Pietro Vernotico, S. Donaci, S. Vito dei Normanni, estendono surrettiziamente le aree interessate al 45,3% delle superfici agrarie della provincia. A questo si aggiunga, tra il 1929 ed il '30, la lenta diffusione della rete elettrica, gestita dalla Società Meridionale di Elettricità ed in particolare dalla Generale Pugliese di Elettricità, destinata ad alimentare nelle campagne, su richiesta, oleifici, enopoli, impianti irrigui, pozzi artesiani, "modello", frenata dai costi di allacciamento e di consumo, ma anche dalla più economica concorrenza animale ed umana.

Su un'altro importante tema l'impegno del regime resta superficiale, almeno nella provincia, anche se estremamente articolato è il dibattito che coinvolge in Italia tecnici, proprietari e lavoratori, in indagini territoriali, statistiche e studi propositivi: la casa rurale. Ma anche su questo tema, che ci avvicina a quelli più propriamente urbani, al di là delle dichiarazioni di principio di natura corporativa, i risul-



Bonifica del Canale Chianche

tati effettivi solo marginalmente interessano le nostre campagne là dove nella provincia di Brindisi è ben noto che «la quasi totalità delle case rurali (...) è composta di un solo vano ed è abitata soltanto nei periodi in cui fervono i lavori di raccolta»¹². Per quanto la casa rurale sparsa sia tradizionalmente più diffusa che altrove, la sua presenza come abitazione è infatti ben più consistente in forma aggregata nei centri urbani.

Ma quante sono le case rurali sparse sul territorio, quanto graverebbe sul bilancio dello Stato o dei proprietari ricollocarle nell'affresco mirabile della Bonifica integrale, e soprattutto: sono affidabili le minuziose elaborazioni, fondate su di un rilevamento che si esaurisce in un particolare mese dell'anno e la cui buona esecuzione è verificabile solo per campione, disponibili già nel 1931 quando l'Istat porta a termine il VII censimento generale della popolazione e l'indagine sulle abitazioni? Da una combinata lettura dei dati si desume che la provincia di Brindisi più di altre in Puglia ha una forte percentuale di presenti in case sparse (il 14% per 33.863 abitanti); che su 58.322 abitazioni (142.917 stanze) censite il 72,3% è composto da 1 e 2 stanze (affollamento medio 4,2 e 2,4) e che in sostanza sul territorio si contano (in difetto) almeno 12.000 case rurali sparse, in genere di 1/2 vani. Di contro non rilevabile direttamente appare il dato complessivo delle case rurali, comprese quelle ubicate nei villaggi e nei centri abitati, anche se non sembra difficile intuirlo ricordando ed estendendo i valori già citati relativi alla condizione professionale (140.546 rurali nel '35).

Tanto l'Istat quanto la Confederazione fascista dei lavoratori dell'agricoltura si impegnano, tra il 1933 ed il '34, in una più precisa quantificazione del problema. Per quanto utili i dati, frutto di differenti metodi di rilevamento, non riusciranno ad essere nè coerenti nè omogenei, anche nei totali regionali, pur avendo il pregio di concretizzare i termini del confronto: 191.240 abitazioni rurali di cui 106.145 non necessitano di alcuna riparazione, per l'Istat; 199.700 e 139.720 per la Confederazione.

Ma il dato regionale più eclatante è quello che riguarda le abitazioni rurali da demolire completamente: 20.480 secondo la Confederazione, più attenta ai destini della bonifica urbana; 14.448 per l'Istat, certo più in linea con l'obiettivo di ruralizzazione del regime.

Se sono affidabili i dati, e l'indice di affollamento sembra confermarlo, secondo la Confederazione, in provincia di Brindisi si contano 23.600 case rurali delle quali il 55,1% è ubicato nelle campagne, e di queste 3.180 sono da demolire (per il 66,4% nelle campagne) mentre 5.480 necessitano di radicali trasformazioni (per il 58% nelle campagne). Quindi sembra che la soluzione del problema si raggiunga programmando la cantierizzazione di 3.840 abitazioni rurali per le famiglie che, per la più gran parte, dovranno trasferirsi dalle città in case più igieniche ben sistemate in campagna: unica condizione dichiarata perchè braccianti ed operai agricoli possa-

no trasformarsi in rurali/coloni. Condizione costosa ma non impossibile se la Nazione interviene in forma propositiva con finanziamenti e contributi, solo velleitaria se pensa di ottenere gli stessi risultati operando (in negativo) esclusivamente con esoneri fiscali, linee di credito agrario, mutui agevolati. Nel complesso costruire 3.840 abitazioni rurali costa dai 67 ai 153 milioni, secondo si tratti di soluzioni agglomerate o sparse, da sommare ai costi già citati dalla bonifica idraulica ed a cui sommare quelli della bonifica agraria. Ma nel 1935, ormai chiaro il livello dell'impegno finanziario dello Stato, insufficiente anche solo a completare le bonifiche idrauliche e perfino incapace sui suoli demaniali bonificati di avviare iniziative di colonizzazione tramite l'ONC, i tecnici agrari non si fanno soverchie illusioni e tendono più cautamente a rileggere i dati statistici nell'ottica particolare della bonifica urbana per la quale sembrano ancora sussistere canali finanziari dedicati di diversa provenienza.

Per meglio dire, la soluzione al problema più vasto della ruralizzazione si riduce via via a quello della quantificazione delle abitazioni rurali destinate ad essere demolite solo perchè opprimono località centrali ed impediscono operazioni di bonifica urbana e sociale; per tutte le altre è sufficiente fare affidamento su chi tutela l'ordine pubblico e sulla liberalizzazione dei fitti per avviare l'espulsione dei ceti rurali più poveri anche dai quartieri marginali e periferici delle città, senza spese superflue e senza alterare artificialmente il mercato edilizio.

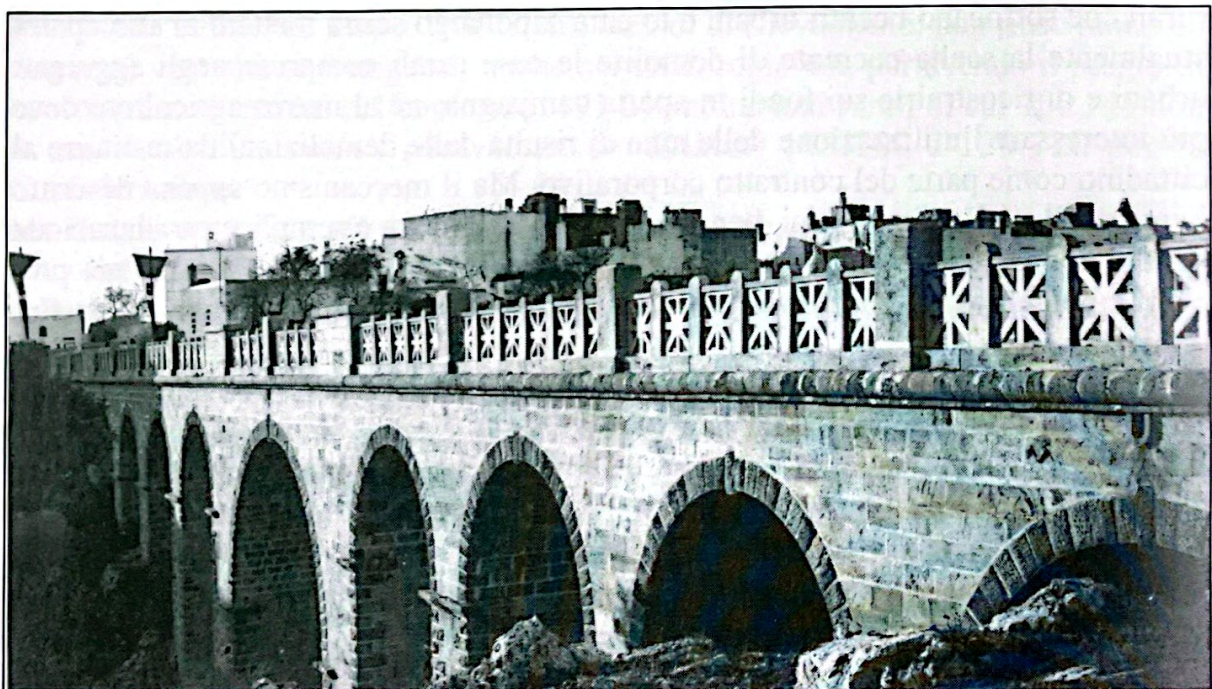
Così la teoria fondata sul noto slogan «ruralizzare le città, urbanizzare le campagne» trova ben presto a Brindisi una pratica più contenuta. Certo non si ruralizza risolvendo i problemi igienico sociali dei quartieri bracciantili e degli agglomerati rurali che soffocano i centri urbani e le città capoluogo senza mettere in atto contestualmente la scelta coerente di demolire le case rurali comprese negli aggregati urbani e di ricostruirle sui fondi in aperta campagna; nè al nuovo agricoltore deve più interessare l'utilizzazione delle aree di risulta dalle demolizioni da restituire al cittadino come parte del contratto corporativo. Ma il meccanismo appena descritto è ingestibile nelle dimensioni, ben più oneroso della pura e semplice ruralizzazione perchè contestualmente investe anche la città nel suo complesso, incerto nei processi e nei tempi di attuazione, fumoso nello sfondo teorico corporativo che lo sostiene.

Solo quando viene contenuto e limitato si fa trasparente il nodo concettuale che lo anima e lo fa vivere sul quale convergono senza riserva alcuna tecnici, politici, proprietari, classe media ed alta, imprenditori ed agrari, e che illumina la politica urbana del fascismo impegnato nella modernizzazione del centro della città a partire dalla redistribuzione ordinata dei ceti sociali sul territorio là dove programmaticamente «il trasferimento dei lavoratori agricoli sui fondi costituirà una prima approssimativa soluzione del problema degli agglomerati urbani tanto lamentato, la quale diverrà in seguito definitiva, sia con il loro sfollamento progressivo, sia

mediante il risanamento dei vecchi centri, dotandoli pure dei servizi pubblici fondamentali e di organizzazioni produttive adatte»¹³.

Un nodo concettuale su cui tutti idealmente concordano ma che ciascuno chiosa a suo modo forzandone o indirizzandone gli esiti secondo l'interesse particolare, prima ancora che di categoria, che entra in crisi quando con i primi anni '30 lo stato-regime non è più in grado di dimostrare nei fatti, come compensatore del reale, la **diligenza** teorizzata negli anni della conquista. Un pò in tutte le aree produttive, e l'agricoltura ne è l'esempio più calzante per le masse che convoglia, improvvise accelerazioni settoriali inceppano il meccanismo nel suo complesso. Non sembra così essere più necessario ed urgente ruralizzare quando l'impegno economico della bonifica integrale (che segue quella idraulica), così come i processi di riconversione produttiva, sono sostanzialmente a carico della proprietà, e questo specie nel quadro di riferimento di una regione prevalentemente bracciantile; nè è regola assoluta che i lavoratori dei campi abbandonino le città, che altrimenti si spopolerebbero, ma è indispensabile che questi, con i pescatori ed i ceti meno abbienti, sloggino dai centri storici e dalle località centrali dove ben altri interessi sono chiamati a confrontarsi più fattivamente.

Questo confronto si sublima in particolare a Brindisi, meta obbligata per chi cerca un'occupazione stagionale o stabile, città che, oltre ad essere sede di tutti i centri decisionali, assorbe con il suo agro oltre il 50% (il 44,69% escludendo i più cospicui finanziamenti dell'Amministrazione provinciale e del Genio civile) della spesa complessiva per opere pubbliche contro un peso demografico percentual-



Viadotto in Villa CastelliSbancamento nel Seno di Levante

mente più contenuto. Ma non è assente negli altri centri della provincia dove pure sono meno evidenti le provvidenze del regime e dove elenchi di opere ed occasioni inaugurali privilegiano il numero delle giornate di lavoro rispetto agli effettivi importi finanziari di volta in volta impegnati. Nella provincia infatti gran parte della spesa riguarda la realizzazione di impianti a rete - strade, luce, acqua, la stessa bonifica idraulica -, opere non monumentali e per molti versi sottovalutate dalla propaganda di regime, ma che rappresentano la più autentica manifestazione di modernizzazione del territorio nel ventennio anche se si tratta non di rado solo di completamenti di opere già avviate dai Borboni o dallo Stato liberale.

OPERE REALIZZATE DAL REGIME IN PUGLIA (in lire)

	BARI	BRINDISI	FOGGIA	LECCE	TARANTO
COMUNE CAPOLUOGO	116.189.134	14.536.000	78.142.000	10.882.400	58.964.500
ALTRI COMUNI	259.779.329	17.985.800	170.566.186	73.009.628	46.704.559,97
GENIO CIVILE	297.950.000	128.466.000	139.194.267	8.900.153
AMMINISTRAZ. PROV.	21.150.000	2.060.990	19.194.849	36.801.974
TOTALE	673.918.463	182.137.800	250.769.176	242.281.144	151.371.186,9

(Fonte: *Panorami ... citata*)

Tra le opere del tutto nuove, avviate con il completamento dei lavori dell'Acquedotto pugliese (1927), ricordiamo lo studio e la realizzazione dei primi lotti funzionali delle reti fognanti ed idriche di quei centri (11 comuni tra i più popolosi della provincia compreso il capoluogo) via via raggiunti dalle diramazioni del canale principale e dal ramo adriatico del sifone del Salento. Con 26,7 milioni (17,38%) quei lavori rappresentano il più consistente impegno finanziario del ventennio in una particolare categoria di opere.

Lo stesso impegno del regime (17 milioni pari all'11,06%) è riversato nell'edilizia scolastica localizzata in particolare nel capoluogo ma che coinvolge almeno altri 15 comuni sui 20 della provincia completando la trama di edifici per l'istruzione la cui costruzione ha solide premesse nel primo novecento.

Di contro impegni finanziari più modesti, a volte solo simbolici, sono quelli residuali relativi alla realizzazione ex novo di edifici pubblici o più diffusamente a lavori di ripristino o ampliamento di strutture preesistenti che si distribuiscono par-

**OPERE REALIZZATE DAL REGIME IN PROVINCIA DI BRINDISI
(in lire)**

COMUNI	TOTALE OPERE REALIZZATE	TOTALE OPERE IN CORSO ED IN PROGETTO
Brindisi	14.536.000	4.250.000
Carovigno	389.000	120.000
Ceglie Messapico	3.344.296	967.000
Cellino San Marco	560.000	-
Cisternino	197.374	-
Erchie	87.500	-
Fasano	5.114.910	-
Francavilla Fontana	501.100	5.586.000
Latiano	100.000	-
Mesagne	2.330.728	-
Oria	1.354.500	120.000
Ostuni	1.037.096	4.000.000
San Donaci	240.000	-
S. Michele Salentino	775.000	1.450.000
S. Pancrazio Salentino	359.000	-
S. Pietro Vernotico	-	-
S. Vito dei Normanni	538.000	-
Torchiarolo	211.700	560.000
Torre Santa Susanna	-	200.000
Villa Castelli	845.593	-
Amministrazione Provinciale	21.150.000	-
Genio Civile	128.466.000	-
Totale Generale	182.137.797	17.253.000

(Fonte: *Panorami ... citata*)

simoniosamente tra tutti i comuni: 6 cimiteri, 3 mercati coperti, 1 casa del littorio, 3 campi sportivi, qualche sistemazione di villa comunale o giardino periferico a parco della rimembranza, il monumento ai caduti, qualche strada ripavimentata ed attrezzata a viale. E' tuttavia indubbio che, tranne che per scorci isolati, nei centri della provincia non vi è mai una programmata interrelazione tra nuove opere del regime e disegno o ridisegno della città. Contro ogni impegno programmatico la progettualità urbana (per quanto provinciale e modesta) resta intrisa di una qualità e di un decoro tutto ottocentesco ed umbertino a cui ben si associa, su taluni ambiti morfologici centrali, un'edilizia privata che predilige lo stile novecento.

Al di là delle incongruenze statistiche riguardo il totale delle somme impegnate e spese, è necessario completare l'analisi avviata con una considerazione più generale che ci riporta al ruolo centrale che va assumendo il capoluogo nel campo della spesa pubblica.

Infatti se è dimostrata una distribuzione sostanzialmente proporzionale di finanziamenti tra le province pugliesi rispetto ai relativi pesi demografici, è anche vero che



Sbancamento nel Seno di Levante

a Brindisi e Taranto l'urgenza di mettere in piedi un'immagine rappresentativa dello stato-regime comporta, proporzionalmente, un contenimento dell'impegno finanziario nella restante parte delle rispettive province. Al contrario tra le ragioni che frenano, ritardano o contengono, molte iniziative brindisine prevale l'obbligo imposto di conservare un qualche equilibrio nella distribuzione più generale dei finanziamenti. Così se per un verso gli eventi che concorrono a caratterizzare le forme della città fascista fino a renderla riconoscibile si concentrano nella città capoluogo, non sempre l'impegno finanziario pubblico corrisponde a quello progettuale e di idee là dove stentano tutti i programmi "di miglioramento" mirati a coinvolgere fattivamente l'iniziativa autonoma del privato.

La critica al tradizionale disimpegno del privato nella costruzione della città traspare da tutte le fonti e stampa, da relazioni ufficiali e riservate, dalle stesse immagini della città veicolate dalla pubblicistica del regime e dalle cartoline illustrate¹⁴; una città dove ancora nel 1931 su 7847 abitazioni appena 2.104 superavano il piano terra, dove anche le strade principali avevano un aspetto incompiuto e scalettato, dove perfino le statistiche più oggettive riportano numeri estremamente modesti e, come sempre, contrastanti e lacunosi. Infine, dove si aggravano i valori

ANNO	COSTRUZIONI IN VANI		TOTALE	VANI DEMOLITI
	NUOVE COSTRUZIONI	SOPRAELEVAZIONI		
1927	(143)	(37)	170 (180)	12 (10)
1928	(56)	(47)	67 (103)	8 (-)
1929	(136)	(36)	314 (172)	5 (-)
1930	(262)	(157)	409 (419)	13 (3)
1931	(392)	(48)	388 (440)	43 (10)
1932			106	1
1933			162	20

(Fonte: Istituto Nazionale Fascista della Proprietà Edilizia; tra parentesi dati dell'Istituto Nazionale di Urbanistica)

dell'affollamento se si pensa che, fuori dai limiti del risanamento, il privato, tra il 1922 ed il 1937, non realizza più di 514 abitazioni per 2009 vani.

Sandro Giuliani, che visita Brindisi nel 1927, riconosce «i danni non ancora sanati dell'epoca di guerra»¹⁵, sale su «un'altura in vicinanza del porto» (!!!) per ammirare i resti delle colonne romane e percorre le strade, tutte da rifare, dei corsi principali; Saverio La Sorsa, chiosando nel 1934 il prefetto Marino Mutinelli, pur elencando accuratamente le numerose opere in corso, criticava l'assenza di un disegno complessivo che coordinasse scelte e localizzazioni anche perchè «nell'urgenza di far fronte a tutte le esigenze presentatesi, non si potette seguire un piano organico, cosicchè il molto che si è fatto negli ultimi 6 anni non appare, e soprattutto non ha migliorato l'aspetto della città nel suo insieme»¹⁶; a più riprese i prefetti trasmettono al ministro dell'interno critiche valutazioni su una città incapace di rispondere alle esigenze della sua accresciuta importanza anche se non tralasciavano di elencare opere interrotte, mai avviate, solo promesse, ed i numeri della montante disoccupazione edile stretta tra inconsistenza del mercato privato e tracollo, a partire dal '35, di quello degli appalti pubblici, là dove i valori medi percentuali in Puglia, rispetto all'azienda Italia, sono: 1,5% tra il '26 ed il '28; 3,8%, '29-'31; 6,6%, '32-'34; 4,1%, '35-'37; appena il 3% nel 1938.

Il Piano di massima regolatore edilizio e di diradamento della città di Brindisi ed il relativo Regolamento, approvati nel 1935, galvanizzano l'attenzione dei ceti sociali e delle categorie professionali cittadine fin dal 1933 quando il nuovo prefetto Mutinelli insedia la Commissione per il piano regolatore chiamata ad esprimersi sul lavoro progettuale dell'ingegnere capo della provincia Telesforo Tarchioni. Una decisione che segue di diversi anni l'istituzione della Provincia; vuol essere funzionale e porre solide premesse al superamento di una crisi che già sembra investire il mercato edilizio privato; contribuisce, grazie anche ad un buon piccone "manovrato senza pietà", alla soluzione di importanti problemi cittadini a partire dai temi ineffabili di "decoro e bellezza della città"¹⁷.

Per leggere correttamente le scelte urbanistiche conseguenti questo assunto e per comprendere fino in fondo i motivi teorici dell'immane fallimento è importante collocare il problema Brindisi nel più ampio scenario di quel dibattito urbanistico che in Italia attraversa tutto il primo novecento. In quest'ottica più generale strascichi di guerra ed impedimenti esterni alla crescita di settori produttivi sono condizioni aggravanti ma non escludenti eventuali esiti positivi di un dibattito sulla costruzione della città che però a Brindisi, al di là di dichiarazioni di principio, segna il passo fino agli anni '30.

La stessa Associazione della Proprietà edilizia di Puglia, che nel 1930 lamentava nel capoluogo gli effetti di quota novanta su fitti ancora fermi al 1927, solo nel 1932 riorganizza le fila della sua delegazione provinciale ed incomincia a svolgere un ruolo più attivo a tutela degli iscritti. Fino ad allora la città era cresciuta occupando i lotti edificabili perimetrati da un piano regolatore redatto nel 1883, irrisolto nelle trame viarie ma esteso fino ad occupare tutte le superfici recintate dall'antica cinta muraria, indifferente tanto alla marginalità di un'espansione popolarissima ed incontrollata oltre porta Mesagne, quanto a quella borghese delle ville del Casale. Piano tanto vasto e neutro e disponibile da rendere improponibile, anche solo come ipotesi, una qualsiasi prematura revisione.

Già nei primi anni del novecento infatti in Italia si confrontano duramente ipotesi contrastanti su temi che investono più in generale i meccanismi di crescita della città. Sembra essere doveroso prendere posizione: tra proprietà collettiva dei suoli urbani, intesa come strumento fondamentale di riequilibrio sociale e di disegno ordinato dello spazio urbano, e tutela della proprietà privata come bene naturale ed inalienabile; tra espansione a macchia d'olio e sviluppo monodirezionale o polinucleico; tra un'esplicita zonizzazione sociale ed urbanistica, forme implicite di zonizzazione regolate dalle leggi di mercato, forme nuove di integrazione ancora tutte da verificare; tra totale sostituzione dell'esistente e disegno dello sviluppo che salvaguardi almeno in parte i centri storici; tra indifferenza funzionale della rete viaria a scacchiera ed una nuova gerarchia di assi e di tracciati che ne rendano più leggibile e razionale il disegno complessivo; tra un'ipotesi di utilizzazione degli spazi pubblici e del verde come tessuto connettivo strutturante la città in espansione ed il dilagare dell'edificazione privata che contrasta, in nome della difesa delle rendite di posizione, l'unità e l'integrazione di questi tessuti connettivi riducendoli dimensionalmente e mortificandoli qualitativamente.

Ancora negli anni '20, per quanto venute a mancare le proposte più avvincenti sulla costituzione di demani pubblici di aree, da cui far scaturire le scelte più innovative, si discuteva sull'accettare o meno l'ipotesi di ristrutturazione edilizia della città esistente dentro e fuori i perimetri dei nuclei storici più antichi, secondo una linea propositiva teorizzata da Gustavo Giovannoni, oppure, come invece presupponevano certe proposte di Marcello Piacentini, partire direttamente dai quartieri di espansione, ancora non urbanizzati, e su questi far gravare il peso dei nuovi interventi previsti. Si trattava, come fin dal 1916 aveva notato lo stesso Giovannoni, di sciogliere il nodo che vedeva contrapposte le "società speculative" ai legittimi proprietari nella parte costruita della città, mentre nelle zone d'espansione l'antagonismo investiva le imprese e l'ente locale sui temi delle infrastrutture e dei

contributi di miglioria. Ma ormai nell'uno e nell'altro caso si trattava di elaborare un progetto di pura e semplice zonizzazione della città senza che questa fosse fin da subito vincolante per la distribuzione ordinata di interventi e classi sociali sul territorio; e di attuare, a livello di disegno urbano, una ricomposizione tendente a ricucire il contrasto tra la "scuola romantica" della linea curva e delle visuali interrotte e quella del "rettifilo e della regolarità". E nel 1924 Cesare Albertini, dall'osservatorio di Milano, difendeva forme articolate di mediazione tra una lenta rigenerazione dei quartieri edificio per edificio, ed un radicale rinnovamento di interi isolati e di tessuti viari; tra la posizione temporeggiatrice dei privati che alla fine, per timore dell'esproprio, accettavano di investire i loro risparmi nelle sopravlevazioni delle case ad un piano non discostandosi dai limiti catastali e quella irruente ed industrialista del Comune e dello Stato espropriatore.

La tesi industrialista, di cui in Puglia Di Crollalanza era principale referente politico, si fondava sull'esistenza di un piano regolatore e di ampliamento aggiornato allo spirito dei tempi pur conservando alto il livello della mediazione là dove, non contrastando l'intervento del privato nella fase esecutiva del piano, lo si vincolava a programmi di ristrutturazione della proprietà urbana e ad interventi di comparto estesi ad interi isolati o a più isolati al fine, non solo estetico e di riqualificazione morfologica, di contenere i costi delle strade pubbliche, delle opere infrastrutturali e dei servizi. La stessa tesi, nei nuovi quartieri di espansione, contrastava ogni condizionamento - costi e difficoltà di approvvigionamento delle aree e sovradimensionamento dei lotti edificabili, ma anche tempi e forme di intervento, tipologie edilizie, densità territoriali - in nome di una più che libera iniziativa fondata sull'assoluto ed autonomo decisionismo dell'imprenditoria privata.

Visto che non sono ancora disponibili piani dove il progetto coincida totalmente con gli interessi manifesti della proprietà e dell'imprenditoria, la scelta che prevale alla fine degli anni '20 è quella di un piano di massima, privo di scadenze, con sommarie previsioni finanziarie tutte da verificare, fondato sui tagli del centro storico e sul degrado formale, funzionale, distributivo ed infrastrutturale, delle periferie. Ma sono già *in fieri* nel piano e leggibili in trasparenza - lo conferma in città la resistenza della proprietà edilizia ad attuare autonomamente la sua parte di programma, così come sui campi quella della proprietà agraria - quegli elementi che, con la crisi di fine anni '20, incrinano il progetto industrialista faticosamente sostenuto dall'impegno finanziario pubblico e protetto da un sempre più improbabile sogno corporativo. Infatti se nel primo novecento il diversificarsi delle classi sociali e dei ceti aveva prodotto disomogeneità e discontinuità nelle tipologie edilizie e nella divisione sociale dello spazio urbano, e nei piani dei primi anni '20,

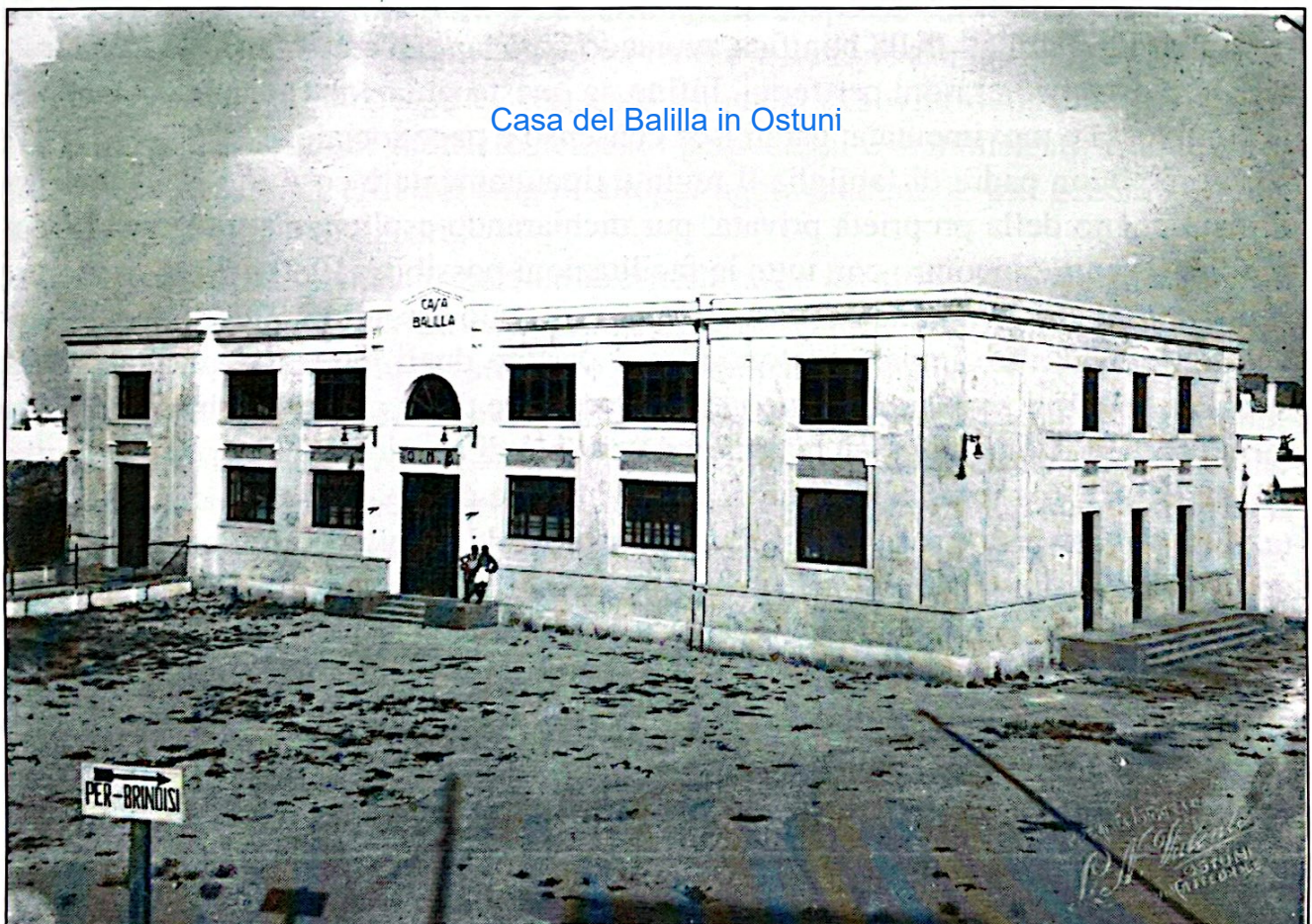
nell'articolarsi delle tipologie, si tentò di razionalizzare e quantizzare questo differenziarsi, sono gli anni '30 in Italia, certo più noti per il prevalere del pubblico sul privato, che vedono diffondersi un'edilizia residenziale tipica del ceto medio e piccolo borghese su tutta la città favorendo lo sfruttamento indifferenziato delle aree e facendo perdere identità al quartiere come unità organica di espansione. Ma non era più il disegno generale del piano il nodo fondamentale di un confronto che in tanti centri, anche in Puglia a Foggia, aveva portato a sperimentare lo strumento concorsuale, dal quale proprio Albertini sarebbe emerso (1927-'32). Come su di una sinopia al primo abbozzo d'ufficio, si sovrappone una cortina di studi, varianti, piani di risanamento e di bonifica urbana, piani di stralcio per la realizzazione di borgate, rioni popolari, villaggi periferici per operai, pescatori, contadini. Progetti tutti in variante attuativa di piani a volte mai ufficialmente approvati, ed essi stessi in genere mai approvati; e l'inseguire il caso per caso fa presto perdere di vista l'importanza del Piano come strumento stabile di controllo delle trasformazioni urbane - e dei bilanci comunali - sminuendo nei fatti quello sforzo pianificatorio e programmatorio che il regime propagandava.

Da questo ampio dibattito Brindisi è toccata solo marginalmente ritrovandosi negli anni '30 senza aver mai elaborato idee e progetti originali che non fossero quelli



Planimetria della valle di Ponte Piccolo

totalitari di Mutinelli e Tarchioni, acriticamente avallati da Alfredo Boccuzzi, ingegnere capo del Genio civile, e da tutta quanta la pubblicistica locale e nazionale - Alberto Alpago-Novello su «Rassegna di Architettura», Vincenzo Civico su «L'ingegnere» e su «Urbanistica», Jefferson Chelotti su «La Gazzetta del Mezzogiorno», Giuseppe Torcia su «La Proprietà Edilizia di Puglia»¹⁸ - che plaude la proposta demolizione di mezza città storica, per la quale si impegna il 65% delle somme (36 milioni) sommariamente preventivate per l'esecuzione dei piani regolatori di massima, di risanamento e di ampliamento della città, ed il conseguente trasferimento forzoso degli sfrattati ai Cappuccini ed al Casale, e scandisce, fino al 1940, fascicolo dopo fascicolo, progettazione ed esecuzione delle opere. Ben altre erano state le aspirazioni dei primi anni '20 che sul porto e sul rilancio delle attività economiche e produttive avevano fondato la speranza di una riqualificazione anche morfologica della città ottocentesca; lo stesso impegno diretto del privato, per la verità mai eccessivo, avrebbe avuto altri esiti se le condizioni di contorno fossero state diverse. Non debbono far meraviglia allora l'opposizione agli oneri crescenti sulla proprietà, le reiterate (almeno dal 1932) richieste di ridu-



zione delle tariffe per i diritti di allacciamento (elettricità, acquedotto, fognatura) e più in generale per contenere i contributi di miglioria; l'auspicata equidistanza e reciproca moderazione dell'Amministrazione nell'applicazione delle norme relative alla liberalizzazione del mercato dei fitti (1928-'34), la resistenza durissima infine all'istituzione dei Consorzi.

L'Amministrazione fa quello che può per venire incontro alla proprietà: contiene fin dove possibile, ricorrendo a fondi nazionali di integrazione dei disavanzi delle province, le sovrimposte che solo nel '35 raggiungono il III° limite; si impegna nella politica delle opere pubbliche con infrastrutture ed edifici per uffici destinati a liberare abitazioni private da decenni fuori mercato ed usate impropriamente; fa prevalere la bonifica urbana rispetto all'espansione là dove (art. 4 del regio decreto-legge di approvazione) nessuna indennità è prevista per la risoluzione forzosa dei contratti di locazione e quindi con il risanamento dà una mano al proprietario nell'espellere inquilini indesiderati; dà un ulteriore sostanziale, sia pure indiretto, contributo ai proprietari consorziati alienando ad appena 50 lire, dopo averli bonificati ed urbanizzati, suoli urbani centralissimi già espropriati a 200-400 lire; si impegna nell'acquisizione di aree più che marginali per costruire case destinate ad accogliere gli sfollati della bonifica avviando così la realizzazione delle infrastrutture a rete anche nei rioni periferici. Infine, in questa situazione sociale così difficile complessa e movimentata, garantisce consenso e pace sociale.

Ma come buon padre di famiglia il regime ripetutamente è costretto a condannare il disimpegno della proprietà privata, pur dichiarando esplicitamente la sua disponibilità a venirle incontro con tutte le facilitazioni possibili (1930 e 1935); assicura i più scettici che la rendita per i capitali investiti può essere più alta di quella ricavabile da ogni altro impegno economico e perfino degli interessi bancari (1937); supplica (1938) i proprietari **almeno** a sopraelevare di un piano i fabbricati a piano terra perchè il Comune non è più in grado da solo di coprire il fabbisogno abitativo ed insieme di costruire edifici pubblici per liberare dagli uffici tutte quante le abitazioni private e di proseguire lo sventramento. L'appello, pubblicato nel mese degli sfratti, è drammatico: «Ripetiamo che è indispensabile venga provveduto dai singoli mediante la costruzione di case da affitto non lussuose, ma decenti e dotate di quel minimo di comodità che è richiesto dal vivere civile. Il bisogno di case è così pressante che ogni nuova costruzione rappresenta un affare sicuro e cioè un ottimo investimento di capitali»¹⁹ anche perchè molti cittadini sono ormai costretti a vivere nei paesi vicini o ad accrescere il livello di affollamento, tra i più alti in Italia.

Tutto il possibile è ben poca cosa se in concreto l'impegno dell'Amministrazione

nel settore dell'edilizia popolare ed ultrapopolare, che si somma a venti alloggi per ferrovieri (1926-1930) ed a due fabbricati INCIS per 46 alloggi destinati agli impiegati dello Stato (1929-1932), a cui si aggiungeranno in seguito altri tre lotti, si riassume in 225 vani costruiti tra il 1922 ed il 1934, di cui 143 per 93 alloggi inaugurati nel 1931. Del nuovo programma di opere conseguente all'attuazione del piano regolatore colpisce particolarmente l'incongruenza tra scelte urbanistiche che invertono interi quartieri sovraffollati da demolire o diradare pesantemente - 1.700 abitanti alle Sciabiche, 1.200 a S. Pietro degli Schiavoni, ecc. - e le previsioni più che contenute in termini di alloggi per gli sfrattati. Dei 198 alloggi per 541 vani previsti, a tutto il 1939 ne sono disponibili 149 per 191 vani a cui aggiungerne altri 68 per 84 vani in appalto ed ancora nel 1937, dopo tanto impegno pubblicitario, erano state demolite appena 54 case per 185 vani, sfrattando 205 abitanti.

Nel complesso, tra il 1922 ed il 1942, nel comune capoluogo il regime ha realizzato 422 vani in 7 fabbricati ed ha così dato alloggio a non più di 900 abitanti.

E' implicito che il grosso dell'impegno nel settore dell'edilizia residenziale continua a gravare in parte certamente sull'iniziativa imprenditoriale privata, prevalentemente a carattere familiare, ma in parte anche cospicua sul ruolo che svolge la proprietà privata là dove, contribuendo a tenere a freno le demolizioni e gli espropri della bonifica urbana, ispira e consente fenomeni di sovraffollamento dei singoli stabili, rende abitabili indifferentemente perpedagni e seminterrati, riduce oltre misura le dimensioni utili dei singoli alloggi aggravandone le più generali condizioni di abitabilità e di decoro.

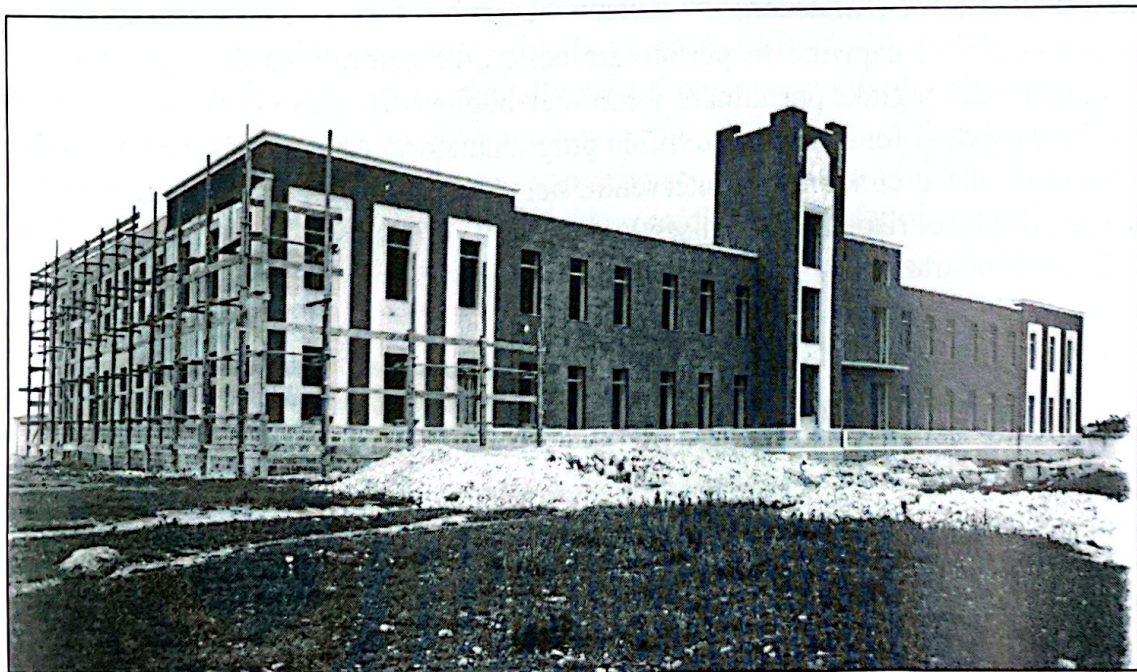
La resistenza si esprime in particolare nelle aree centrali, là dove più forte è l'impegno del regime per attuare i consorzi obbligatori. Tutto il piano, a partire dagli espropri, si fonda infatti sul ruolo programmatico dei consorzi e quindi sulla volontà corale e concorde di intervenire nel settore dell'edilizia da parte di enti, privati, imprese, rispettando il disegno del piano; sull'uso di somme a disposizione dell'Amministrazione; più in generale sulla riqualificazione delle località centrali a partire dall'espulsione dei ceti più deboli.

Erano proprio i consorzi invece il punto più debole di tutta quanta l'ipotesi di rinnovamento, specie quando non si trattava di interventi ad alto livello speculativo - e a Brindisi 3 piani erano la norma -, nè di progetti destinati ad opere pubbliche o di regime, là dove l'esproprio era l'obbligo: quando il problema si pone a Brindisi, lo Stato non è più in grado di assicurare contributi a fondo perduto o crediti agevolati come negli anni tra il 1927 ed il '30.

Così rarefacendosi e dimostrandosi intempestiva ed inconcludente l'iniziativa pubblica in un settore particolarmente rivolto alla definitiva sistemazione di ceti che

affollavano le aree del risanamento, per i quali il privato non dimostrava fretta nè interesse alcuno, ed evidenziandosi l'urgenza di espropriare là dove erano invece previsti edifici rappresentativi già finanziati, piazze e slarghi, la proprietà si mobilita contrastando in tutte le sedi legali il prezzo di esproprio, le norme che regolavano non ben definite aree attigue ai piani, le difformità, giudicate irregolari ed arbitrarie e quindi illegali, che via via si riscontrano nel confronto tra i disegni del piano regolatore di massima e quelli dei piani particolareggiati e poi degli stralci esecutivi. Strategia questa fondata anche sul contenuto del Testo unico delle Leggi sanitarie appena varato (1934) che, disciplinando l'altezza dei fabbricati, i distacchi degli edifici dai fili stradali, la funzione dei cortili, lo stesso aspetto dei fabbricati, sostanzia le scarse norme attuative dei PRG, ma insieme dà ai consorzi un colpo mortale tendendo a rilanciare sì l'iniziativa privata ma a fondarla prevalentemente sullo strumento più agile ed immediato della licenza singola.

In questo contrastato confronto di poteri gran peso assume l'impegno diretto dello Stato, ben oltre il 30% del peso complessivo, nella realizzazione di edifici pubblici statali e provinciali, in particolare localizzati nel capoluogo e non occasionalmente su aree destinate alla bonifica urbana. Per quanto il programma di rinnovamento contrasti con un linguaggio formale moderatamente novecentista, se non eclettico e perfino littorio, delegato a tecnici locali o minori, non manca a Brindisi il contributo eccezionale di architetti ben noti a livello nazionale per tendenze razionaliste più o meno accentuate quali Gaetano Minnucci, Gaetano Rapisardi e Carlo



Edificio scolastico in Erchie

Vannoni. E' pure presente Luigi Brunati con Amerigo Bartoli, ma è bene ricordare che la loro, sia pure vincente, resta una prestazione modesta in un concorso che aveva visto partecipare, con progetti di ben altra qualità, Angelo Di Castro con Enrico Martini e lo stesso Agnoldomenico Pica.

L'elenco più minuzioso delle opere eseguite nel capoluogo è riassunto dal Chelotti nelle pagine che su *Puglia in linea* ricordano l'impegno del fascismo nella provincia²⁰.

Questo elenco, come altri diffusi periodicamente, maschera una vicenda che illumina l'ultimo scorcio epocale del regime dimostrando anche a Brindisi la sostanziale resistenza, quanto meno indifferenza, nel concretizzare un segmento particolarissimo delle opere pubbliche quale quello delle opere di partito. Due case del littorio, 1 casa GIL (collegio navale), 1 centro di maternità ed infanzia, 1 colonia climatica, 4 campi sportivi, riassumono l'iniziativa ventennale del regime limitata in provincia ad appena 4 comuni compreso il capoluogo. In particolare sulla costruzione di un sistema diffuso di case del fascio e di palazzi del littorio il regime, sul finire degli anni '30, si scontra con amministrazioni, associazioni, enti morali, che non assicuravano la disponibilità gratuita di aree adeguate, nè idonei lasciti o contributi. Di qui l'insistenza con cui nei primi anni '40 l'ing. Luigi Mancini, capo dei Servizi Tecnici - Architettura del PNF, segue le vicende della provincia: a Brindisi dove, bocciato un secondo progetto di casa littoria, nel 1941 il federale aveva impegnato direttamente l'architetto Mario Ridolfi; a S. Pietro Vernotico, Carovigno, Torre S. Susanna dove, scelti i progetti, nel '42 si attendeva la donazione delle aree; in tutti gli altri centri dove contestava l'infruttuosa attesa (14 marzo '42), da anni, di immagini, progetti, foto, delle rispettive case del fascio²¹.

Ma il testo illustrato di Chelotti dischiude un'ultima serie di considerazioni che di necessità questo saggio lascia ai margini dell'argomentare. Riconsiderare gli edifici pubblici realizzati a Brindisi come elenco, ne fa emergere casualità ed occasionalità ubicazionale ed insieme una loro sostanziale autonomia ed estraneazione dal disegno urbano su cui si fonda il piano regolatore.

Si nota allora come sia del tutto assente un rapporto visuale coerentemente strutturato tra le varie opere pubbliche realizzate dal regime, quale ad esempio quello che, coniugando monumentalità e scenografia, naturale ed artificiale, storicamente aveva segnato la direzione prospettica che collegava via Appia, colonne romane, porto interno, porto esterno, castello di mare.

Eppure inopinatamente la perdita complessiva di effetti assiali e simmetrici relativi alla categoria del monumentale, la cui comprensione a Brindisi resta limitata ai singoli oggetti architettonici estraniati dal contesto o appena rispecchiati dal mare,

comporta a scala urbana e territoriale il recupero di forti valenze scenografiche che prevalgono su quelle monumentali. Questo contraddittoriamente proprio a partire dal Monumento al Marinaio che si offre alla città esclusivamente da punti di vista che, negando la prospettiva centrale, ne sottolineano tridimensionalità e chiaroscuri. Più in generale non si riscontrano a Brindisi quadri morfologici monumentali compiuti che rendano riconoscibile la città nuova del fascismo, ma solo processi irrisolti qualitativamente, interrotti quantitativamente, scenografie parziali o mancate, assialità incompiute che tradiscono nei fatti le aspirazioni al monumentale. Irrealizzati restano infine i luoghi centrali dell'espansione.

La guerra a Brindisi interrompe la bonifica urbana, il completamento di numerose opere, la realizzazione di progetti mai avviati; eppure il dopoguerra proprio a partire dal piano, mutandone indici e parametri ma non il disegno, troverà occasione per riproporre processi speculativi che il fascismo aveva con i suoi progetti appena esplorato.

La stessa rivista «Urbanistica», in un'indagine del 1949 sui piani regolatori dei comuni capoluogo di provincia, confermava l'urgenza di attivare i piani particolareggiati che investivano tanta parte del centro storico e la loro sostanziale attualità; il piano nel suo complesso, sia pure non adeguato alla legge urbanistica del 1942, era così giudicato dagli esperti **idoneo urbanisticamente** tanto da non ritenere necessario che fosse **aggiornato o rifatto**²². Su quel piano e su quei piani attuativi di secondo grado, senza soluzione di continuità con il passato nè ripensamenti, e perfino favorito dell'occasione delle distruzioni belliche, sarà tracciato il Piano di ricostruzione, ancora una volta finalizzato a dar lavoro alla disoccupazione, che per molti anni a venire (fino al nuovo piano regolatore del 1957) avrebbe sublimato la politica urbanistica ed edilizia del nuovo regime "democratico".

- ¹ F. VILLANI, *Per la città di Brindisi*, Napoli, 1755, p. 26.
- ² G. ARDITI, *La Corografia fisica e storica della Provincia di Terra d'Otranto*, Lecce, 1879, p. 81.
- ³ D. LO GATTO, *Porto di Brindisi*, in MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI, ATTI DELLA COMMISSIONE PER IL PIANO REGOLATORE DEI PORTI DEL REGNO, vol. II, Bergamo, 1910, p. 62. Confronta anche, sullo stesso tema, MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI, *Notizie sui porti marittimi italiani*, Milano, 1905, pp. 214 e seguenti.
- ⁴ *Ibid.*, p. 55.
- ⁵ Cfr. P. CAMASSA, *Guida di Brindisi*, Brindisi, 1910.
- ⁶ Cfr. V.A. CARAVAGLIOS, *Il porto di Brindisi*, Napoli, 1942, pp. 334-336.
- ⁷ Cfr. l'indagine di Lovri sui porti pugliesi pubblicata a puntate su «Rassegna Tecnica Pugliese»; in particolare il porto di Brindisi è trattato nel fasc. 3 del 15 marzo 1917.
- ⁸ Riportato dal CARAVAGLIOS, *Il porto ...cit.*, pp. 161-162.
- ⁹ Cfr. in particolare la campagna di stampa, tra il 1927 ed il 1929, del settimanale di Brindisi «Indipendente» riguardo al porto franco ed all'impianto dei magazzini generali nel porto. Per altro anche sul porto franco o quanto meno su di una zona franca collegata ad un'eventuale zona industriale, nel 1940 torna a dichiarare la sua disponibilità, tardivamente, il Ministero delle corporazioni (CARAVAGLIOS, *Il porto... cit.*, pp. 241-242).
- ¹⁰ AS BR, *PREF, Gabinetto*, cat. XII B, bb. 78-81, fasc. 28-34.
- ¹¹ Cfr. C.F.P.A. SINDACATO NAZIONALE FASCISTA TECNICI AGRICOLI, *La Casa Rurale nel Regime corporativo fascista*, Roma, 1935, Tav. V.
- ¹² CONFEDERAZIONE FASCISTA DEI LAVORATORI DELL'AGRICOLTURA, *Per le case rurali: Programma di azione. Indagine statistica. Progetti di fabbricati rurali*, Roma, 1934, p. 48. Sul tema cfr. anche M. SCIONTI, *Il dibattito sulla casa rurale in Puglia nel primo novecento*, in Università degli Studi di Bari, Facoltà di Ingegneria Istituto di Architettura e Urbanistica, *L'architettura rurale nelle trasformazioni del territorio in Italia. Atti del Convegno Nazionale Bari 1987*, stampa Bari 1989, pp. 191-198.
- ¹³ C.F.P.A., *La casa rurale...*, cit., p. 128.
- ¹⁴ Cfr. G. CANDILERA, *Parliamo di Brindisi con le cartoline*, Fasano, 1985 e *Catalogo delle cartoline di Brindisi*, Fasano 1986.
- ¹⁵ Per questa e la successiva citazione: S. GIULIANI, *Le 19 provincie create dal Duce*, Milano, 1928, p. 223.
- ¹⁶ S. LA SORSA, *Il Duce e la Puglia*, Bari, 1934, p. 106.
- ¹⁷ Per questa e la precedente citazione: *Il prefetto Mutinelli per la soluzione di importanti problemi cittadini*, in «La Gazzetta del Mezzogiorno», 13 ott. 1932, p. 5.
- ¹⁸ Cfr. M. SCIONTI, *Brindisi fascista: progetti e realizzazioni*, in «Aleph», giugno 1985, n. 5, pp. 11-19; E. CORVAGLIA, M. SCIONTI, *Il piano introvabile. Architettura e urbanistica nella Puglia fascista*, Bari, 1985, ad indicem.
- ¹⁹ *In provincia di Brindisi. Nuove case popolari*, in «La Gazzetta del Mezzogiorno», 26 ago. 1938, p.5.
- ²⁰ Cfr. J. CHELOTTI, *Brindisi*, in AA.VV., *Puglia in linea*, Bari, 1939, p. LXIV e seguenti.
- ²¹ Cfr. ACS, *PNF, Federazioni Provinciali*, cartella 123.
- ²² Cfr. Indagine sulla situazione dei piani generali comunali e dei piani di ricostruzione presso i capoluoghi di provincia secondo i risultati ottenuti dai questionari inviati nella prima metà del 1949 dal Comune di Milano (dalla relazione dell'arch. Amos Edallo al III Congresso Nazionale di Urbanistica, Roma 1950), Allegato a «Urbanistica», n. 5, 1950.