

SALVATORE POLITO - MAURO SCIÖNTI

ATLANTE CRITICO DI MORFOLOGIA URBANA
BARI, LA LINEA DEL MARE

Il primo novecento sembra proporsi la ricerca di una soluzione morfologicamente consapevole da dare al rapporto della città col porto e più in generale con la linea del mare, pur senza deviare dalla regola della griglia. Nei fatti la soluzione, ancora una volta morfologicamente incoerente ed ancora oggi aperta, è quella della costruzione di una strada lungomare che, a partire dalla Fiera del Levante, circonda tutto quanto il fronte a mare, centro storico incluso.

Solo il quartiere residenziale costruito sul suolo della ex piazza Cavour, inizialmente luogo di sedime di edifici pubblici e rappresentativi via via estrapolati dall'espansione del murattiano, con la sistemazione dei suoi isolati a redans, resta unico eccezionale esempio di coerenza morfologica compiutamente sperimentato.

Che tutto questo abbia contribuito a ristabilire un legame reale tra città e mare o solo, un paramento monumentale alla città ottocentesca e novecentesca negando ulteriormente questo rapporto è tema aperto di dibattito, rimesso in discussione dai progetti più recenti (riqualificazione urbanistica del fronte a mare con imponenti colmate che riattualizzano le inattuuate proposte di Arrigo Veccia e di Ludovico Quaroni).



L. 20.000

SALVATORE POLITO - MAURO SCIONTI

ATLANTE CRITICO DI MORFOLOGIA URBANA

BARI, LA LINEA DEL MARE



EDITRICE SAFRA S.r.l.

Ricerca finanziata con fondi MURST 40% - 1992.

Titolo della ricerca: "L'architettura del fronte mare nella città meridionale".

Responsabile della ricerca per la sede di Bari: prof. Salvatore Polito

Foto aeree della Tecnologie Avanzate srl, Noci (Bari); autorizzazione del Ministero della Difesa - Aeronautica n°150 del 20 Febbraio 1991.

Archivio fotografico Ficarelli, pp. 3,10.

Archivio di Stato di Bari, p. 16.

La foto in copertina è di Vincenzo Minchilli (Concessione S.N.A. n° 773 del 27-11-84)



Lungomare A. di Crollalanza, 1928-30 (Archivio Ficarelli).



che doppio rispetto a quello occupato dalle isole del progetto redatto dall'ing. Giuseppe Gimma (1812).

La sequenza dei piani evidenzia il semplicismo con cui si colmano lame e stagni (Mare Isabella) e si livellano le asperità più evidenti; parallelamente il naturale sviluppo della città dimostra la impreveduta resistenza di questa trama territoriale, in particolare di quella stradale, ad ogni omologazione, contrastata con fortuna alterna entro la cinta daziaria dove al più sono evidenti fenomeni di riassorbimento.

E la stessa geomorfologia che contrasta l'espandersi della città verso S. Cataldo tutt'attorno a quel

porto nuovo che da metà ottocento sostituisce in tutte le attività commerciali e di traffico il porto vecchio galvanizzando attività industriali e cantieristiche. Frattura che fa decadere la storica interrelazione del tessuto edilizio con la linea del mare, via via introducendo trasformazioni e alterazioni giustificate proprio dalla costruzione delle infrastrutture portuali.

Per tutto l'ottocento città, porto e centro storico, si propongono allora come tre entità appena giustapposte; la città cresce marginalizzando il porto e il centro storico, all'inizio compreso nei piani con ipotesi di riammagliamento e poi ghettizzato

ed isolato. L'urbanistica barese dall'ottocento si pone così solo marginalmente il tema della interconnessione tra i tre sistemi mentre la costruzione reale della città non risolve quello non meno cogente della interserzione con trame viarie e tessuti edilizi preesistenti.

Questo mentre la città cresce demograficamente passando dai 44.572 abitanti del 1861 ai 94.236 del 1901 e poi ai 268.183 del 1951 ed ai 371.022 del 1981, là dove il centro storico, che fino a tutto il settecento non raggiungeva i 18.000 abitanti, supera negli anni di maggiore degrado ed emarginazione i 30.000.



Quando nel novecento l'espansione della città scavalca il limite della ferrovia e della cinta daziaria, la rete viaria territoriale ed i sistemi urbani a questa aggregati sono ormai così consolidati da risultare inamovibili. D'ora in poi tema progettuale diventa quello delle circoscrizioni, o mediane, destinate a raccordare i quartieri della seconda espansione che, ad imbuto, raggiungono la strada estramurale.

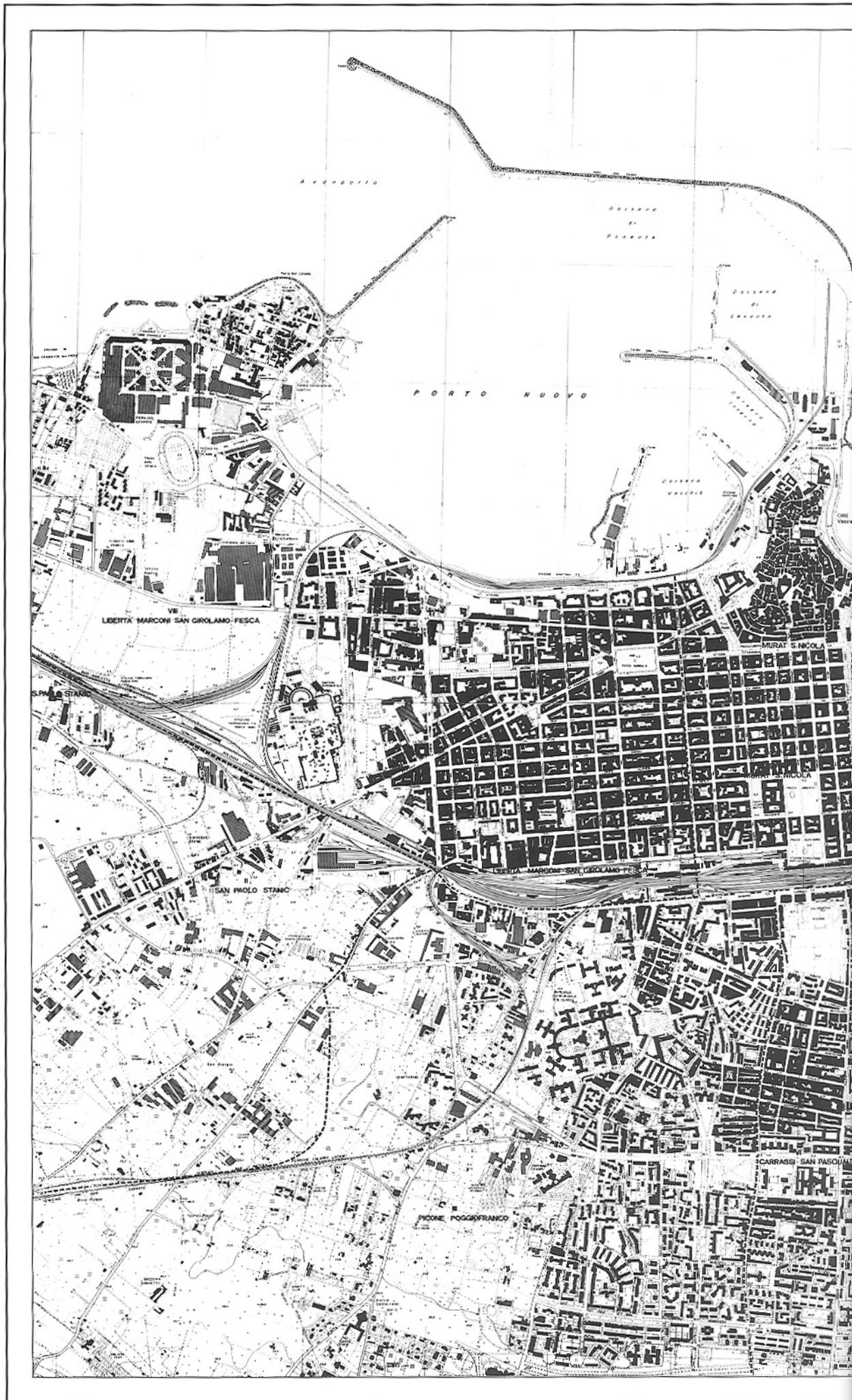
Il primo novecento in aggiunta sembra proporsi la ricerca di una soluzione morfologicamente consapevole da dare al rapporto della

città col porto e più in generale con la linea del mare, pur senza deviare dalla regola della griglia. Nei fatti la soluzione, ancora una volta morfologicamente incoerente ed ancora oggi aperta, è quella della costruzione di una strada lungomare che, a partire dalla Fiera del Levante, circonda tutto quanto il fronte a mare, centro storico incluso.

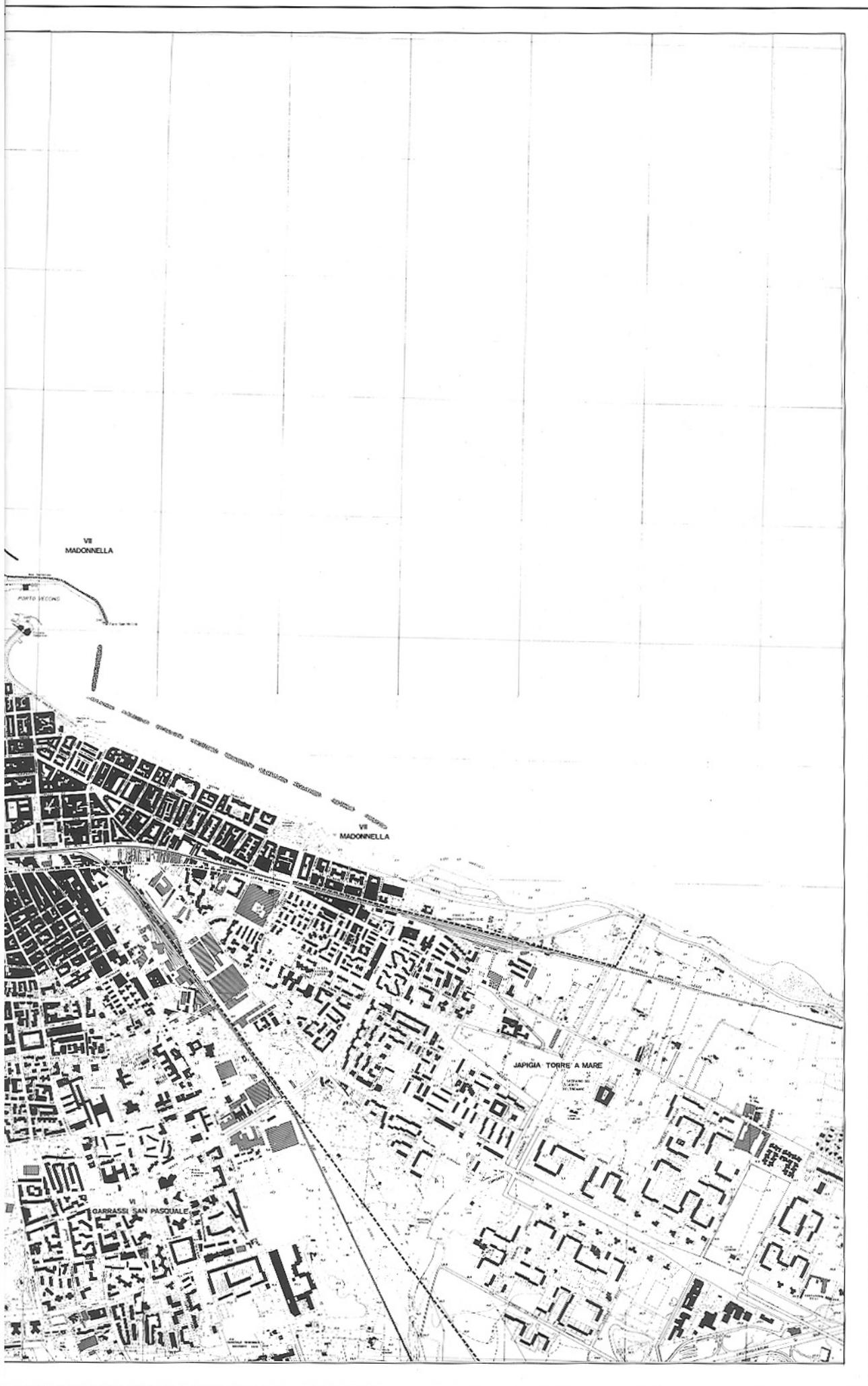
Solo il quartiere residenziale costruito sul suolo della ex piazza Cavour, inizialmente luogo di sedi-me di edifici pubblici e rappresentativi via via estrapolati dall'espansione del murattiano, con la sistema-

zione dei suoi isolati a redans, resta unico eccezionale esempio di coerenza morfologica compiutamente sperimentato.

Che tutto questo abbia contribuito a ristabilire un legame reale tra città e mare o solo un paramento monumentale alla città ottocentesca e novecentesca negando ulteriormente questo rapporto è tema aperto di dibattito, rimesso in discussione dai progetti più recenti (riqualificazione urbanistica del fronte a mare con imponenti colmate che riattualizzano le inattuuate proposte di Arrigo Veccia e di Ludovico Quaroni).



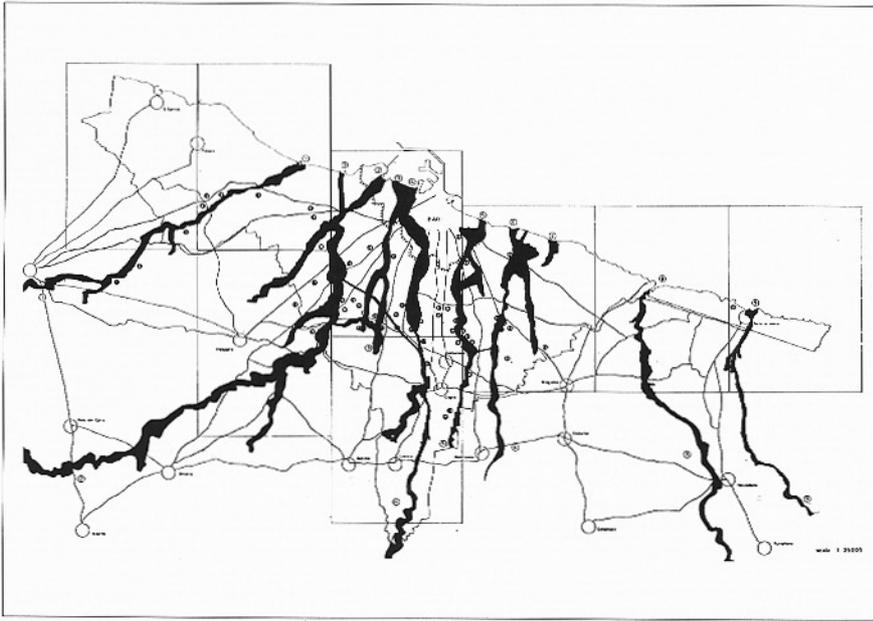
Planimetria generale, 1989.





Lungomare A. di Crollalanza, anni '30 (Archivio Ficarelli).

Riferimenti documentari



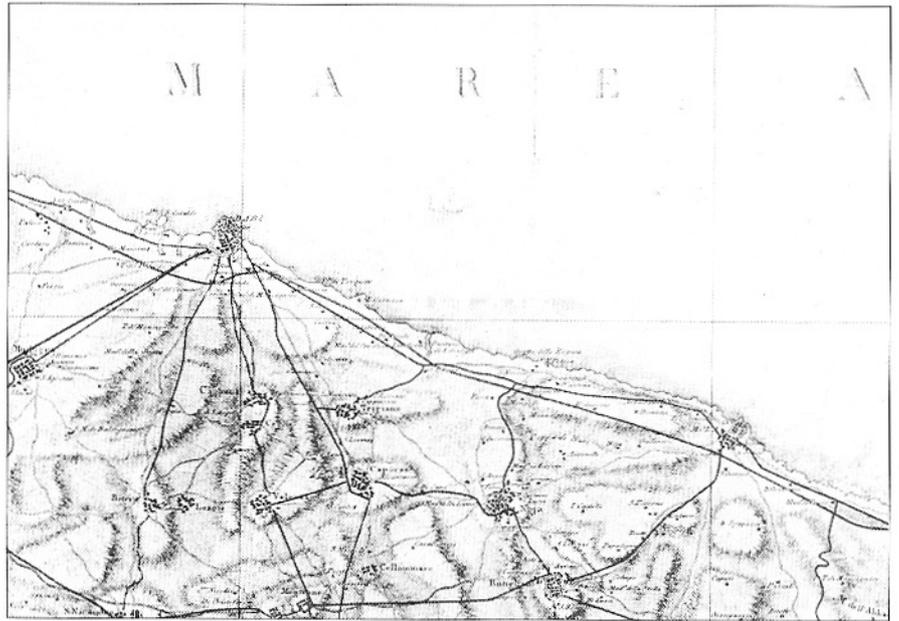
1. Il sistema delle lame nella conca di Bari.



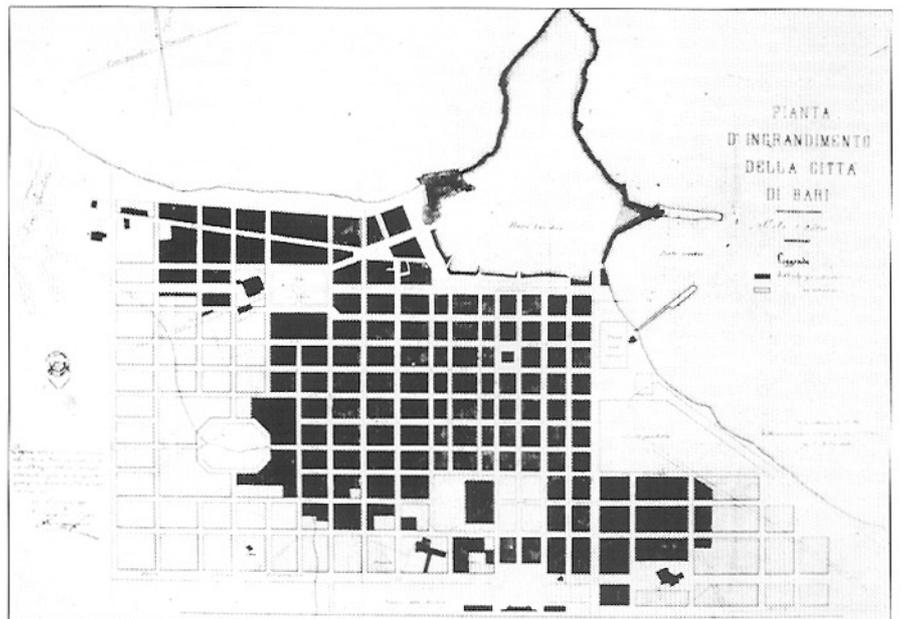
2. Catasto urbano di Bari del 1874, aggiornato al 1890.



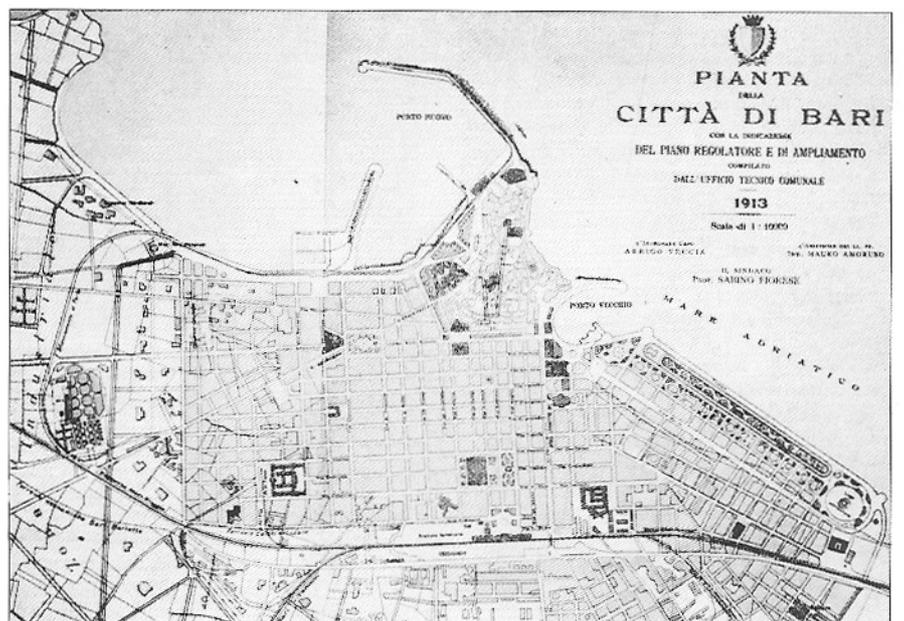
3. Planimetria dello sviluppo edilizio di Bari al 1910.



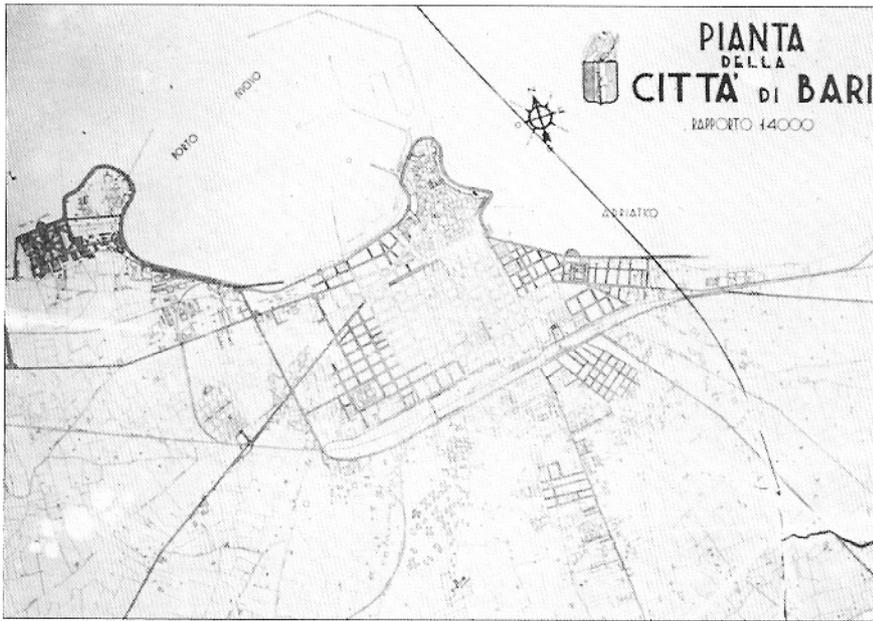
4. Stralcio della tavola di Bari dell'Atlante geografico del regno di Napoli, 1780-1812, aggiornato (1865) con indicazione delle infrastrutture stradali a realizzarsi



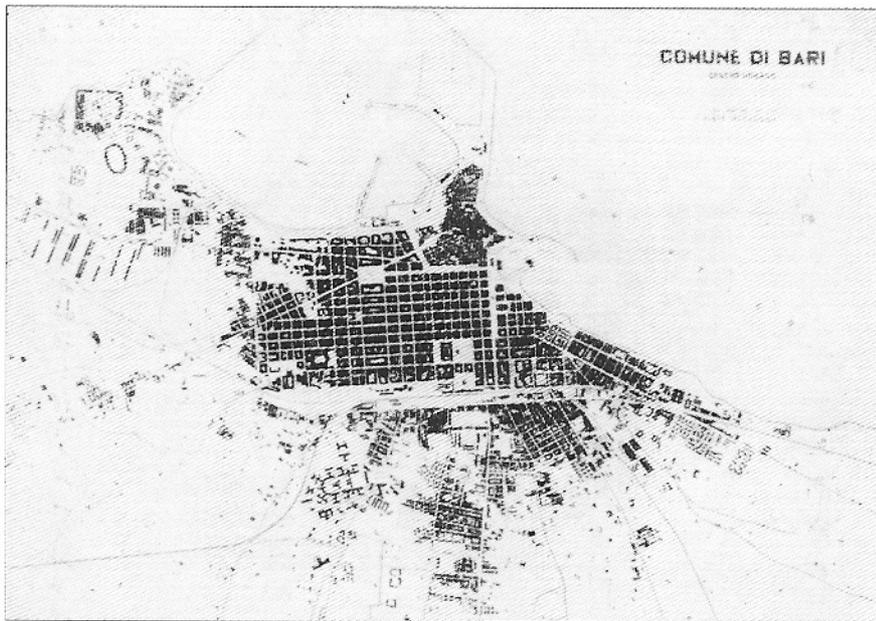
5. Piano di ampliamento dell'ing. P. Trotti, 1867 (1868) sullo stato di fatto del 1890.



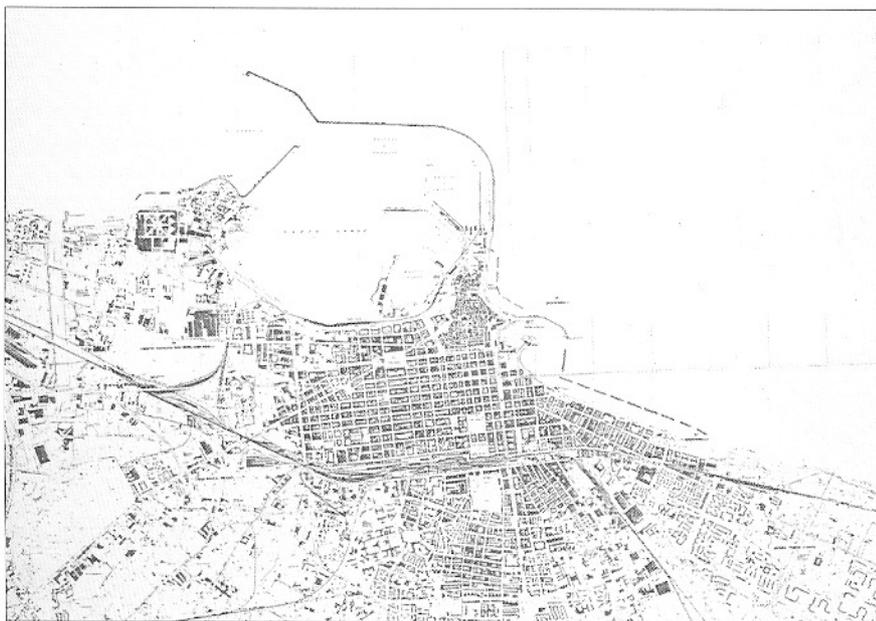
6. Piano regolatore e di ampliamento dell'ing. A. Veccia, 1913.



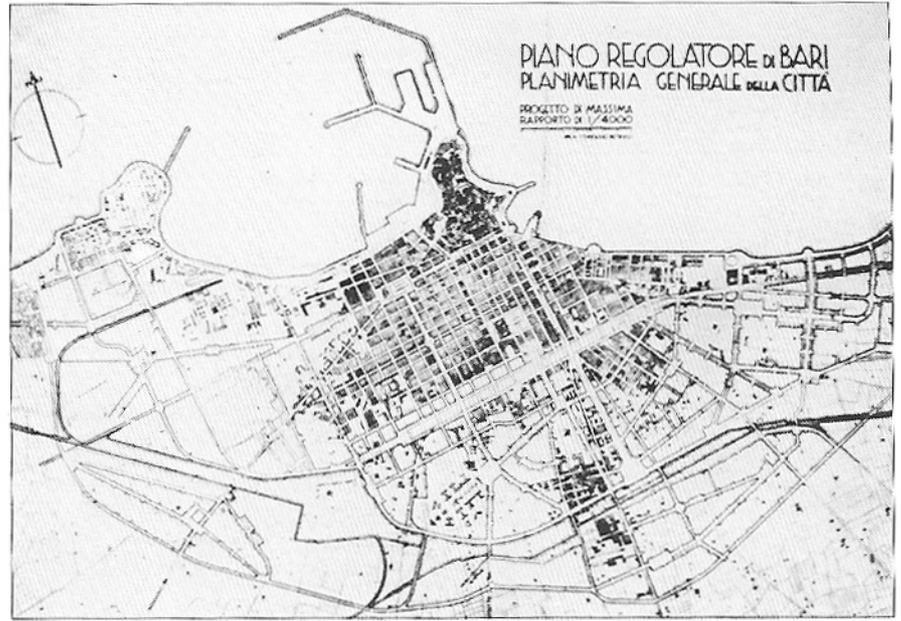
7. Pianta della città di Bari, in evidenza la rete viaria sistemata in periodo fascista.



8. Pianta della città di Bari, 1956.



9. Pianta della città di Bari, 1989.



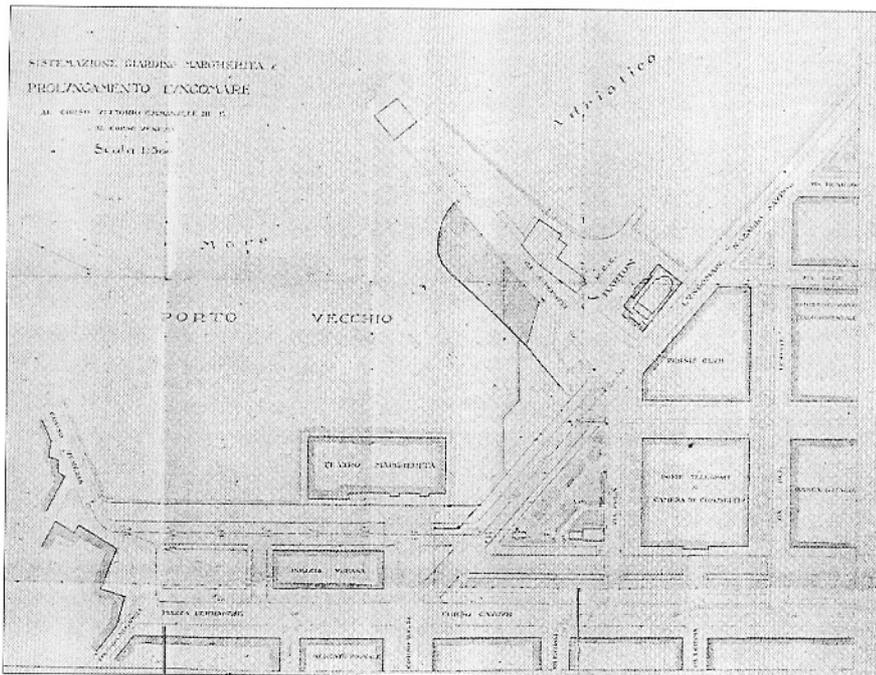
10. Piano regolatore dell'arch. C. Petrucci, 1928-30.



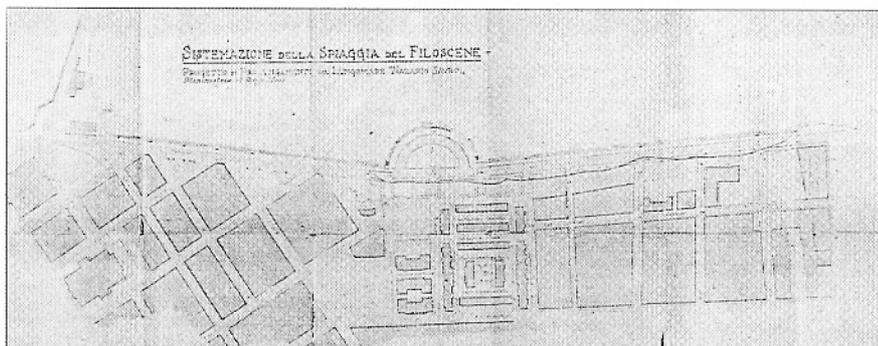
11. Piano regolatore generale degli arch.tti A. Calza-Bini e M. Piacentini, 1954.



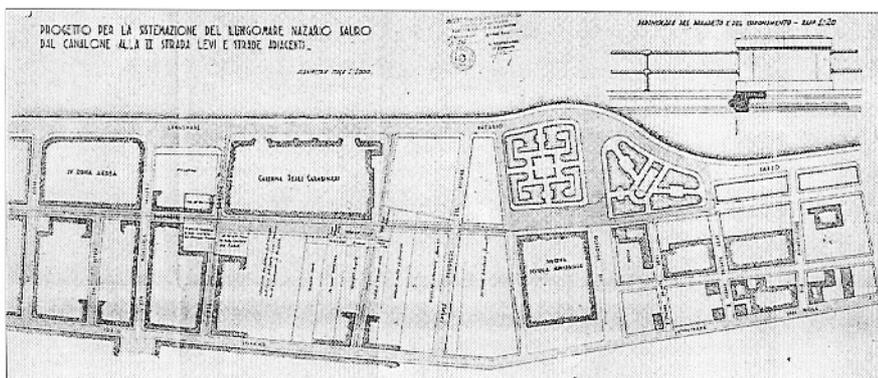
12. Variante generale al piano regolatore di Bari dell'arch. L. Quaroni, 1968-76.



Progetto di sistemazione dei giardini Margherita, 1903 (ASB).

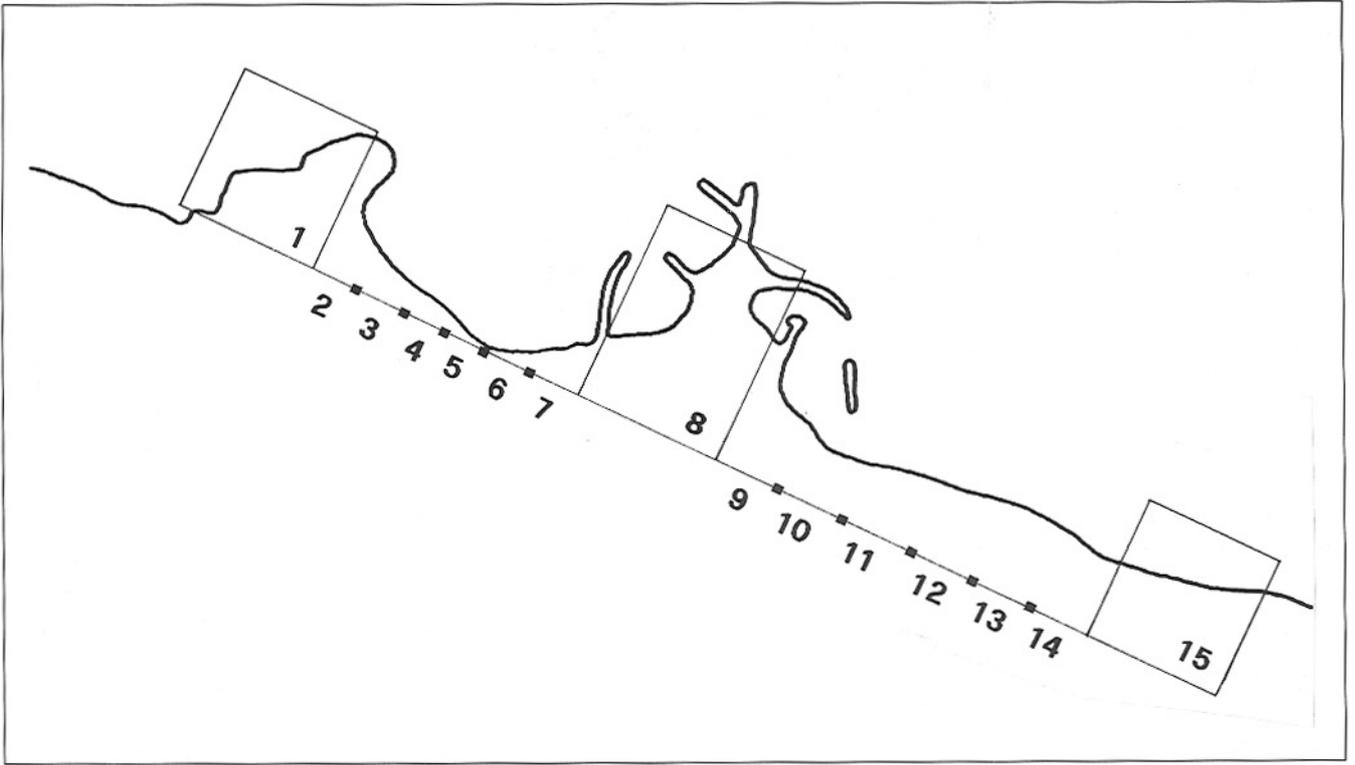


Progetto di sistemazione degli Arenili e del lungomare di levante, spiaggia del Filoscene, 1928 (ASB).



Progetto di sistemazione del lungomare Nazario Sauro, 1937 (ASB).

Quadro d'unione





SETTORE 1

1. Sul finire dell'ottocento il promontorio di S. Cataldo è ancora escluso dai piani di ampliamento. Servito da una modesta viabilità interpodereale, oltre a rare case rurali vi spicca solo il faro e qualche stabilimento o deposito che lentamente si va collocando, per la facilità di accesso agli scarichi e anche per una più accorta correlazione col porto nuovo, a ridosso della fascia costiera. Già si riconosce la traccia di una strada che taglia alla base il promontorio e tende a isolarlo - sarà via Adriatico -; ma l'altra strada, quella del faro, imposta un sistema ortogonale che rimanda alle continuità di un prevedibile disegno

generale di riammagliamentamento - quale quello che proporrà il piano Veccia del '26. Sono quindi riconoscibili due ipotesi contraddittorie negli esiti ma che subito si rivelano interattive: la prima riconosce la morfologia dell'area e ne sottolinea l'autonomia, qualità che sarà negata dalla realizzazione della strada lungomare circoscritta all'intero promontorio; la seconda riguarda la regolamentazione complessiva del disegno dell'area a partire dal supporto di via Napoli, possibilità accantonata dall'ampliamento della Fiera che limita definitivamente l'ambito su via Adriatico. L'ampliamento della Fiera segnò infatti uno

sbarramento che chiuse ogni possibilità di espansione al quartiere che il piano Veccia aveva ipotizzato fin dal 1905, ma che incominciò ad essere urbanizzato solo nella seconda metà degli anni '20 sulla consueta orditura di strade ortogonali. Non avere poi potenziato via Adriatico come naturale supporto del recinto fieristico finirà per emarginare il suo ingresso monumentale e occultare la base del quartiere. La costruzione dell'ingresso del Piazzale Orientale si rivelerà quanto mai opportuna a ricontestualizzare la fiera nella sequenza delle funzioni urbane servite dalla nuova infrastruttura, ma è anche vero che rappre-



senta la conclusione della strada e ne rende inutile il proseguimento - la contraddizione è puntualmente registrata dal piano Petrucci. Il diverso valore che oggi potrebbe essere riconosciuto al lungomare Starita è di nuovo reso problematico dalla più recente contraddizione: la realizzazione della darsena, delle attrezzature sportive, dei nuovi cantieri, tutti insieme una notevole trasformazione fatta di banchine e riempimenti che svalorizzano l'uso della strada e avviano l'isolamento del quartiere anche dal mare.

All'interno, l'incerta vicenda edilizia, che aveva già visto alternarsi ville isolate di gran pregio a tipi edi-

lizi in linea di modesta fattura, è diventata deflagrante per l'attuazione delle più recenti norme di piano. Limitandosi ad assegnare nuovi indici agli interventi di "completamento", si è rinunciato a ripensare alla morfologia dell'insediamento che resta cristallizzata ma appesantita da ben più elevate densità.

2. Il piano regolatore di Arrigo Vecchia, ordinato sulla serie regolare di incroci tra strade anulari e radiali, si limitava a separare la destinazione residenziale da quella industriale, quest'ultima conclusa in alto dai

Cantieri Navali dell'Adriatico Meridionale. In realtà sullo stesso impianto, con la stessa morfologia, le due aree si fronteggiavano senza soluzione di continuità - il disegno per altro diventò esecutivo solo per la parte residenziale, già ipotizzata dal Vecchia nel 1905. La città giardino fu interrotta dalla guerra ma soprattutto, negli anni '30, dal sovrapporsi di una iniziativa mai prevista quale l'insediamento della Fiera, che apparve urgente e opportuno collocare nell'area dei cantieri navali appena falliti. Neanche il progetto immaginato nel 1930 da Cesare Corradini, impostato su quadrati concentrici e su assi orto-

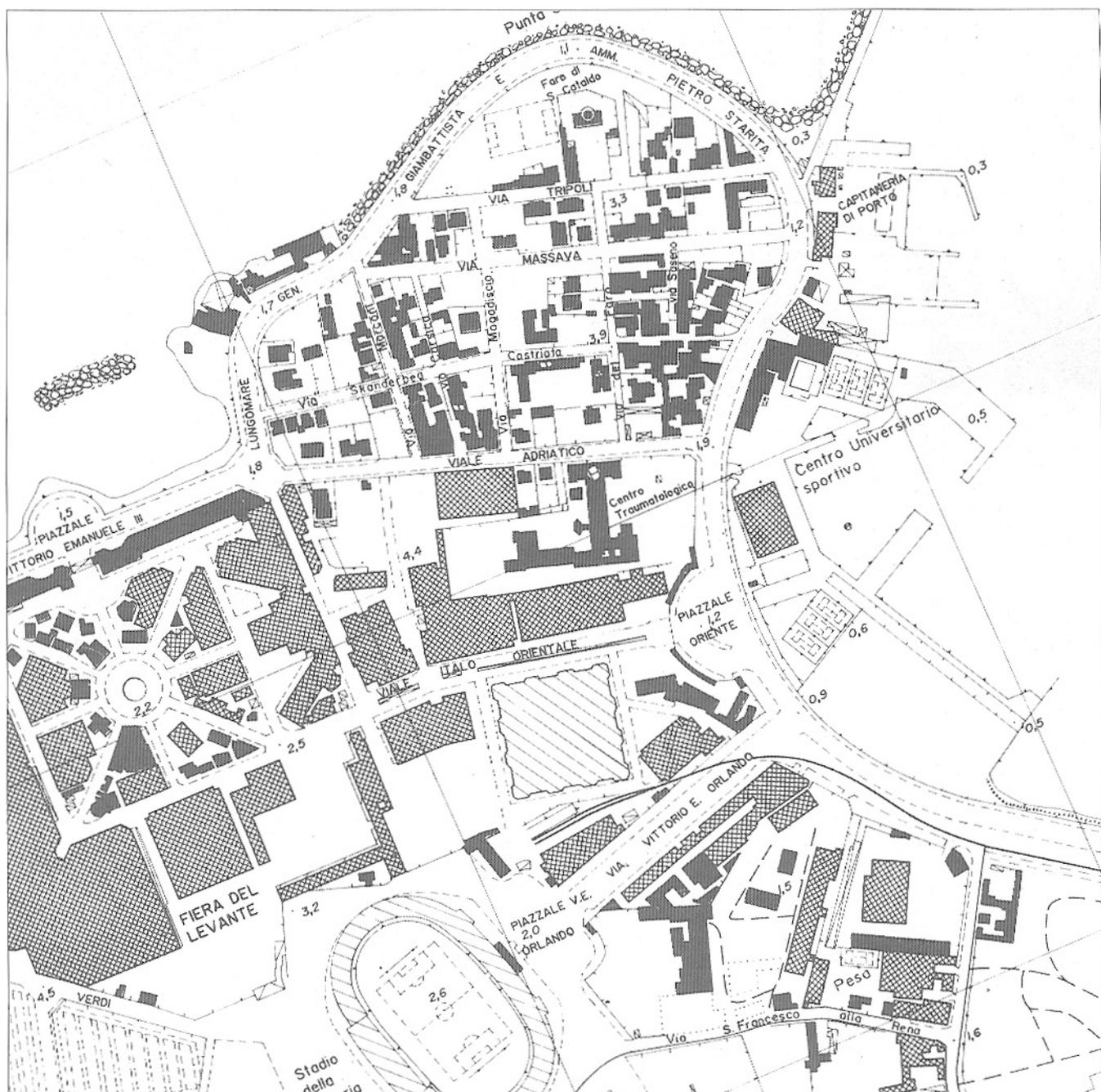


SETTORE 2

gonali e diagonali che si prolungavano oltre il recinto, troverà sviluppo, questa volta per la scelta, negli stessi anni, dell'area dove ubicare lo Stadio; a maggior ragione, subito dopo, per l'ampliamento della Fiera e la costruzione dell'ingresso affacciato sul gran porto, che si rivelò subito alternativo all'imponente ingresso monumentale del primo recinto. In realtà la necessità di riutilizzare i vecchi cantieri navali aveva dettato l'autonomia e l'isolamento dell'impianto; più tardi l'esigenza di completarne l'assetto e ampliarne il ruolo urbano finirà per mettere in discussione proprio la posizione dell'ingresso. L'imponente fronte

monumentale a tre fornici che scandisce la murata resa medioevaleggiante da spalti e torri di guardia, specchiato sull'essedra a mare aperto (dotata di pontile di attracco), risolveva nella forza della rappresentazione architettonica il problema della marginalità e dell'isolamento. Se il mancato potenziamento di via Adriatico renderà definitiva la sua marginalità - ma la messinscena architettonica sul mare proprio dall'isolamento trae oggi una suscettività mai prevista -, il nuovo ingresso dall'essedra di Piazzale Orientale in affaccio sul gran porto è un intervento opportuno e lungimirante, anche se non sostenuto da

una coerente vicenda architettonica - la tipologia "moderna" del Centro Traumatologico di G.Samonà, a completamento del lotto, non è certo funzionale alla necessità di sostenere il peso del nuovo asse. La posizione dell'essedra si rivela particolarmente felice soprattutto se è colta insieme a quella dell'asse che inquadra lo Stadio, entrambi convergenti sul centro dell'arco di circonferenza disegnato dalla costa. Mentre questo centro costruisce la geometria ideale che regola la successione dei due ingressi sul mare, sul versante interno, Stadio e Fiera sono scoperti come pezzi architettonici giustapposti e autonomi,



sostenuti dall'azione della coppia di assi che rispettivamente li portano, quello del mare e quello nord-sud - dunque il primo appartiene alla morfologia del paesaggio, il secondo alla morfologia della città: una corrispondenza "interno-esterno" di grande efficacia. Per l'incertezza della vicenda edilizia, la potenzialità formale del contesto è solo intuibile, pur così esplicita nel piano di Piacentini e Calza-Bini grazie all'inserzione dell'asse nord-sud fino a via Napoli, poi ampliata nel piano Quaroni grazie alla collocazione sullo stesso asse del centro del nodo infrastrutturale.

3. L'ampio settore tra via Napoli e il raccordo ferroviario è un'area di attesa dove a fatica emerge l'intelaiatura urbana. Ad occidente di via Maratona, troppo larga è la maglia per poter imporre ordine ai complessi residenziali costruiti nel dopoguerra - più efficace avrà il segno dei confini persistenti all'interno dell'ampia squadratura. La valenza dell'asse che centra la Fiera non è sostenuta dal ruolo del grande lotto d'ingresso, incertamente concluso dalle piscine comunali. Accantonata dal piano Quaroni l'ipotesi di rettificazione, su via Napoli resistono solidamente gli impianti industriali - anzi è la loro caratterizzazione tipologica

ad imporre il segno della rotazione quando la strada si spezza. Ad oriente via Ammiraglio Caracciolo disegna il raccordo tra la base del settore, dove la fitta griglia è chiusa dal mercato ortofrutticolo, e il lungomare. Qui la rarefazione degli insediamenti testimonia con efficacia la stagnazione dell'iniziativa urbanistica. Contro la confusione di officine e depositi risalta l'intervento che prospetta su viale Orlando, l'asse di accesso allo stadio dove si richiude il settore, un lungo paravento purtroppo interrotto proprio sulla quinta d'ingresso. Intanto, fino al raccordo ferroviario, il lungomare scorre sgombro in attesa del nuovo avan-



SETTORE 3

zamento a uso del porto che, contraddicendo il carattere acquisito negli intervalli già urbanizzati, farà prevalere quello infrastrutturale e di servizio.

Eppure non erano mancate le proposte per dare una soluzione organica all'intero settore. La rettificazione di via Napoli fino all'innesco con la prosecuzione di corso Vittorio Emanuele, l'asse nord-sud verso la fiera, l'altro verso il mare, tutte proposte che ritroviamo incise e ridotte all'essenziale nel piano degli anni '50. Ma è proprio quest'ultimo la spia del problema: da un lato la capacità di individuare lo schema generatore del pro-

getto, dall'altro l'impossibilità di controllarlo attraverso zonizzazioni e indici che non riescono a chiarire il rapporto tra le tre funzioni presenti - industriale, terziaria, residenziale. (A confronto conviene riandare al piano Veccia che poteva ancora limitarsi a controllare col disegno urbano tutta l'area edificabile, anche indipendentemente dalla zonizzazione.) Piacentini e Calza-Bini restano a un passo dalla soluzione perchè, individuata l'intelaiatura, rinunciano a prescrivere il disegno dei lotti, contraddicendo l'intenzione progettuale ancora attenta alla forma dello spazio urbano - problema che

potrà sembrare superato solo dalla scala "infrastrutturale" del piano Quaroni.

Spostando, infatti, l'interesse progettuale al sistema terziario - direzionale che dovrà concludere sul mare l'asse nord-sud, il significato urbano del settore sbiadisce e il problema si riduce all'individuazione delle superfici di servizio (parcheggi, aree fieristiche) e al completamento di quelle residue. Un tema storico quale la rettificazione di via Napoli viene accantonato, saltato dall'asse attrezzato che deve collegare il Corso con il Cep - proposta "ideale" di raccordo tra il disegno dell'infrastruttura e la città che sacri-



SETTORE 4

interna e a filo strada e l'invasione di quelli aperti e arretrati; l'orientamento sul murattiano si mescola con quello su via Napoli, senza che questo sia fenomeno riconducibile ad un piano o ad un'epoca.

Da ultimo sono le scelte ancora incerte sulle destinazioni da dare alle vaste aree del terziario-direzionale a confermarne per molte la situazione di attesa. Se sul mattatoio comunale, sull'ex-frigorifero, e in generale su porzioni residue significative di aree annonarie e produttive di proprietà pubblica, si affacciano parziali proposte di ristrutturazione, anche l'imprenditoria e la proprietà sembrano riluttanti

a proporre soluzioni quadro risolutive. Mentre la Sip crea indisturbata un edificio di servizio grande come un isolato ma certo privo di valenza urbana, anche la chiesa dei Carmelitani va a occupare un lotto d'angolo senza incidere nella continuità indifferente dell'edilizia circostante.

Sul lungomare risaltano nodi irrilevanti che attendono grandi soluzioni architettoniche proprio agli arrivi dei due assi perpendicolari, nodi che in successione con l'esedra della fiera e l'ingresso allo stadio potrebbero configurare l'intera sequenza fino al Castello - se solo si rinunciassero all'avanzamento a mare e si facesse

prevalere il carattere proprio della strada litoranea che impone ininterrottamente il problema della definizione architettonica e della qualità urbana.

5. Impostare l'asse della cinta daziaria secondo la geometria del Borgo avrebbe potuto dimostrarsi la scelta decisiva: assumere la scacchiera come forma urbana complessiva doveva significare, infatti, anche prevedere le soluzioni morfologiche per regolarizzare, secondo le geometrie canoniche, l'inserzione dei due assi territoriali confluenti, la via di Napoli e la via di Altamura.



Proprio nell'intervallo tra via Brigata Regina e via Ravanas, l'altra strada che attraversa l'intero settore fino al mare, quando cogliamo parzialmente e separatamente i tre assi, possiamo anticipare le contraddizioni e l'inerzia che hanno cancellato la chiarezza dell'impianto.

In realtà la costruzione per parti di corso Mazzini, in prosecuzione di corso Vittorio Emanuele, non si mostra capace di scandire il ritmo di crescita dell'intero settore: mancherà sempre alla strada, la cui indeterminata prosecuzione è prevista in quasi tutti i piani, l'effettivo peso urbano che solo dal collegamento con l'intelaiatura territoriale

poteva scaturire. Contemporaneamente via Napoli, mentre perde significato nel tratto terminale, conferma il suo effetto attirando le nuove più disparate funzioni (il gasometro, la tramvia Bari-Barletta) e regolando la morfologia dei tessuti. (Per il terzo asse, via Crispi, previsto su aree sostanzialmente libere, bisogna parlare di una scollatura progettuale: valga ad esempio l'inserito a palazzine del piano Veccia, ordinato ignorando esplicitamente la morfologia del settore.)

A dare sostanza all'impianto sarebbe stata risolutiva la rettificazione di via Napoli su corso Mazzini, proposta da Veccia e Petrucci -

insieme alla meno credibile prosecuzione dell'asse centrale verso un indefinito territorio -, reiterata con grande incisività dal piano Piacentini e Calza-Bini come unico asse d'ingresso.

L'incapacità ad affrontare un'effettiva trasformazione si accompagna all'incertezza che caratterizza la destinazione delle aree: mentre da oriente progredisce la maglia urbana, ad occidente si insediano laboratori, capannoni industriali e artigianali. L'incoerenza si scopre interamente sul lungomare, già appesantito dalla banchina della linea ferroviaria. Da un lato, allora, attestata sulla cinta daziaria,



SETTORE 5

una vasta area di attesa; dall'altro si ripropone con nuova forza il tema architettonico del lungomare. Le realizzazioni, sia dove scandiscono la morfologia del lotto urbano (esedra tra la Caserma Macchi e l'Istituto d'arte R. Moro), sia dove si riducono a paravento di aree scoperte o di servizio (Caserma Mvsn), emergono oggi come testimonianze isolate che richiamano a un ordine e a una continuità. Alla contraddizione che scaturisce dall'incerto ruolo della litoranea, si aggiunge quella causata dalla frammentata progressione degli isolati all'interno. Solo all'esedra di via Ravanas sarà dato di completare la maglia, quella di

largo Disfida di Barletta resterà un episodio interno concluso davanti alla bella palazzina degli uffici della vecchia tramvia.

6. Piazza Garibaldi (o piazza Maria Teresa o Borbonica), sistemata a partire dal 1858, costruisce la relazione tra centro antico borgo murattiano espansione, all'interno del quadrilatero delimitato dalla cinta daziaria e dalla ferrovia.

Vale la pena rileggere la chiarezza dell'impianto originale. Rispetto all'arrivo dei due percorsi storici confluenti a porta Napoli, la posizione della piazza, dettata dall'asse del

corso Ferdinando, risultava necessariamente spostata. Centrata sulla diagonale di via Crispi - unica soluzione possibile -, marginalizza via Napoli all'interno della lottizzazione - sacrificio necessario. Ma la prosecuzione del braccio diagonale che dal vertice della piazza risale al Castello e interseca l'arrivo di via Napoli, è un intelligente e accorta soluzione che detta le nuove gerarchie ma non cancella le antiche. Lo sviluppo dell'asse centrale oltre il recinto di S.Francesco; la relazione a distanza col Castello; l'intervallo col Borgo scandito dalla dimensione dei fronti principali; l'attenzione a simulare la prosecuzione simmetrica



SETTORE 6

ferire alla "sfilata" - più nota e fortunata - del lungomare di levante. Nella magniloquenza dei blocchi di prima fila Favia inserisce, a largo Fraccacreta, la più compiuta e organica architettura di tutto il ventennio, una testata che imprime al retroscena l'intensità di certe sistemazioni barocche romane.

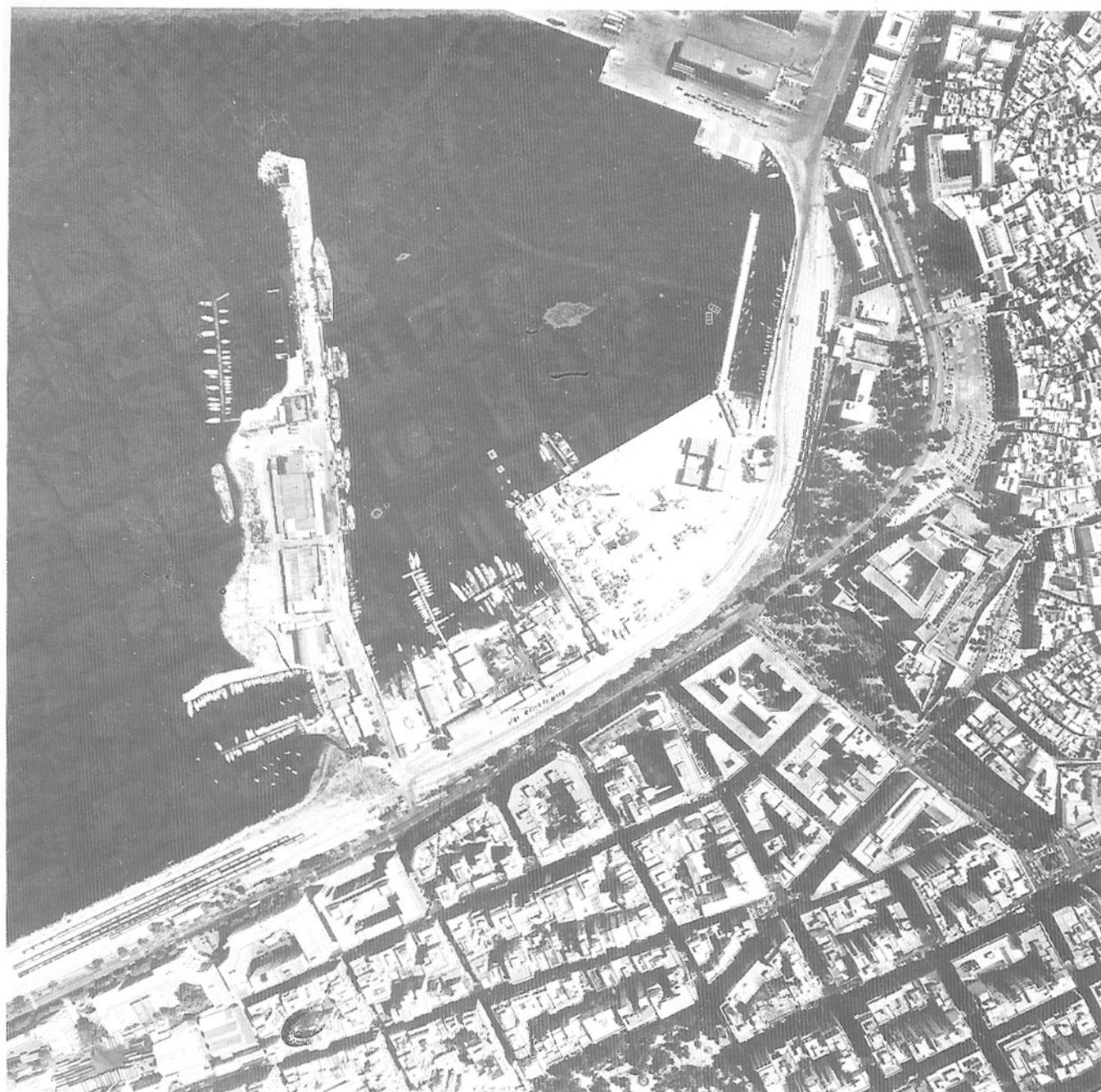
7. Sul versante di ponente, da S. Pietro alla cinta daziaria, l'isolamento della città dal mare procede parallelamente alle opere di banchinamento relative alla costruzione del Porto Nuovo e poi del Gran Porto. La cartografia ottocentesca docu-

menta passo passo la mutazione degli storici affacci sul mare e l'emergere dell'infrastruttura.

Ancora precedente a quello, impropriamente chiamato Porto Vecchio, del versante orientale, almeno fino al XIV secolo la sede naturale del porto fu l'insenatura raccolta tra il castello e il promontorio di S. Pietro. Le prime piante catastali (1874) mostrano una nuova inversione di tendenza: quel molo realizzato all'apice di S. Pietro dà il via all'insediamento del porto moderno nell'ampio golfo fino a S. Cataldo. Al secondo molo, quello di S. Vito, si aggiunge, nel primo novecento, il molo Pizzoli (in linea d'aria,

all'altezza di piazza Garibaldi), tutti serviti da una strada di lungomare, via del Porto Nuovo, che ha origine alla cinta daziaria. Banchine, moli foranei, darsene, capannoni investono specchi di mare sempre più ampi, trasformando l'immagine della città sull'intero versante. Il risultato, ricorrente nell'iconografia di quegli anni, è una sproporzione tra la dimensione del nuovo e la scala della città antica.

Ma l'alterazione dei valori ambientali è un prezzo accettato, tanto che le proposte di ampliamento spingono le banchine fino a S. Cataldo e investono, verso l'interno, le aree disponibili fino alla tramvia



SETTORE 7

popolari (la differenza di quota è assorbita nella sezione degli edifici). Purtroppo l'intervento non ristrutturerà l'intero fronte e sulla strada "moderna" sopravvivono i percorsi gradonati e le testate del fitto tessuto antico - fortunatamente, sul fronte interno, dove la ristrutturazione urbanistica aveva avviato una impropria operazione di diradamento.

8. Doppiato il capo di S. Pietro, l'immagine di Bari vecchia è segnata ad oriente da un alto zoccolo sul mare che si rastrema nell'area di quel nuovo porto impiantato fin dal

XVI secolo e che, col nome di porto vecchio, avrebbe ben presto sostituito nel nome e nella memoria quello di ponente, segnando uno spostamento anche fisico del potere dall'area del Castello a piazza Mercantile, luogo del Sedile dei Nobili.

Rispetto al crinale che collega la città preromana (piazza S. Pietro), S. Nicola e la Cattedrale, asse dello sviluppo altomedioevale, tutte le strade trasverse gravitano a raggiera sull'insenatura del porto di ponente, oggi colmata. La crescita della città verso oriente definirà la trama opposta orientata verso piazza Mercantile, piazza del Ferrarese,

porta Nuova, i moli di S. Antonio e di S. Nicola.

Appena un'altra è la peculiarità morfologica da evidenziare: mentre risalendo verso il promontorio la catena conventuale ha bloccato e consolidato la fittissima trama dei tessuti, sul bordo inferiore (lungo corso Vittorio Emanuele) le fasce edilizie, doppie o triple, di completamento sei-settecentesco rivelano una meccanicità che le farà apparire, dopo la demolizione delle mura, meno stabili e radicate.

Esaurite le capacità espansive del sito, su un organismo così semplice e contenuto, si ripropongono a più riprese tutte le ipotesi di trasfor-



mazione caratteristiche del dibattito urbanistico tra ottocento e novecento. Pur riconoscendo alle proposte obiettivi e punti di vista che vanno storicizzati, è certo che appaiono tutte, nessuna esclusa, incongruenti, non certo rispetto all'esigenza di conservazione, ma perchè omettono il giudizio sulla natura del sito e l'intrasformabilità dell'impianto.

La storia dei piani evidenzia tre temi guida: l'asse di attraversamento o il bidente per realizzare la continuità con il Borgo e recuperare la Cattedrale e S.Nicola; le colmate per rimodellare la linea di costa riassorbendone l'eccezionalità; il diram-

damento come tecnica per ottenere realisticamente l'obiettivo dell'attraversamento.

La sovrapposizione di nuovi assi si rivela uno sventramento non controllabile, tale è la solidarietà con cui è compattato il vecchio impianto; anche riammagliare la posizione ruotata dei complessi monumentali risulta troppo ostico a tentativi che per la limitatissima estensione non possono sviluppare la necessaria complessità; altrettanto inattuabile è il paravento sul versante occidentale per il prevalere dell'interesse allo sviluppo del nuovo porto.

Per mediare il confronto tra vecchio e nuovo, puntuali interventi

saranno limitati al consolidamento della prima cortina di bordo sul Corso. Il paravento s'interrompe invece sul fronte orientale, visto l'impegno da affrontare per riportare, come proposto dallo stesso Veccia, via Venezia alla quota del settore. La proprietà edilizia ha frenato ogni iniziativa troppo onerosa e, saltando l'exploit di Forcignanò e Palmiotto che nel 1926 propongono una demolizione e ricostruzione integrale (la coerenza è solo apparente), si arriva al piano Petrucci, ultimo e più meditato tentativo, bloccato dopo un impegnativo avvio.



SETTORE 8

Per riconnettere centro murattiano, monumenti, porto, senza mai scegliere tra diradamento e sventramento, non resta che la soluzione, per altro non prevista dal primo piano Petrucci, di circoscrivere la forza del sito con un'infrastruttura stradale che se per un verso consacra la salvezza della città antica, per l'altro ne cancella l'unica immagine d'insieme, quella dal mare, confusa e contraddittoria sul fronte del porto ma ancora percepibile in forma compiuta sul fronte orientale. La larga striscia di giardini arborati, a valle di via Venezia, che allontana il bordo dal mare, è solo un ingombro; diverso sarà il filtro proposto

Quaroni sul Corso, efficace ad allontanare la città antica sullo sfondo della prospettiva dal Borgo.

9. Mentre corso Vittorio Emanuele si stabilizza anche simbolicamente come strada principale del Borgo, la fascia di suolo già occupata dal fossato si sistema ad ampio viale alberato definito con precisione tra lo spalto di porta Lecce e quello ottocentesco di palazzo Filo (poi Diana). Fino al Castello il margine lasciato scoperto dalla demolizione delle mura è sottoposto ad un puntuale processo di sostituzione o di rinnovo che conso-

lida la vecchia scala edilizia e l'ade-gua al nuovo ruolo urbano. Il Convento dei Domenicani (Intendenza) è coinvolto in una impegnativa trasformazione, resa ancora più significativa dal raddoppio con l'isola del Teatro e Palazzo Comunale sul fronte opposto.

Il confronto con l'originaria proposta di G. Gimma fa risaltare evidente il significato della realizzazione. Gimma, alla regolarizzazione e ampliamento della strada regia ("larga cento palmi"), accompagna la decisione di adattare gli assi del Borgo, calibrando la dimensione degli isolati, agli accessi tradizionali del centro antico; sfruttando poi la



proprietà privata del fossato, ipotizzava una nuova cortina di bordo costruita a ridosso delle mura, perfettamente collimante con la prima fila della scacchiera. La scelta, funzionale alla perfetta omogeneizzazione architettonica della nuova prospettiva stradale, costruiva un "paravento" davanti alla città vecchia, ma insieme confermava la continuità urbana tra i due sistemi.

Nella realizzazione l'esigenza della continuità è sostituita di fatto con quella del "distanziamento": oltre la sezione del nuovo Corso, una fascia di verde che sostituisce il fossato - dunque una pausa -, poi una sede stradale minore che scor-

re lungo la cortina antica - dunque un raddoppio che sottolinea la separazione dei sistemi stradali e delle morfologie. Poiché il distanziamento è letto con esattezza nell'intervallo stabilito dalle due testate avanzate, l'intenzione progettuale sembrerebbe molto esplicita, precisa e realistica l'esecuzione.

La semplicità e la chiarezza della relazione viene poi contraddetta dall'altro tema che si sovrappone col tentativo di prosecuzione dell'asse proveniente dalla piazza della Stazione, via Sparano. Perché le proposte maturino un atteggiamento serio e realistico bisogna aspettare il piano Petrucci (1931).

Tra la prima e la seconda versione l'ipotesi urbanistica viene meno (il collegamento col porto è assicurato dalla nuova strada litoranea), all'intervento resta una valenza tutta architettonica e si valuta oggi per quello che è. Il tentativo di riforma spaziale è, naturalmente, destinato all'insuccesso: per la continuità che l'impianto antico incessantemente reclama; per le lacune e le lacerazioni che i tessuti denunciano quando si ritrovano scoperti sui nuovi invasi; perché l'isolamento degli stessi monumenti avvantaggia la percezione a distanza, secondo la visione moderna, ma sacrifica l'esperienza della scoperta e



SETTORE 9

dell'avvicinamento che gli antichi percorsi assicuravano. Di contro l'intervento conferma la riuscita degli inserti architettonici moderni ogni volta che è esattamente individuato l'ambito. Così a piazza Chiurlia, con la risolutiva proposta di Petrucci e Giancaspro del 1934, viene individuato esattamente il tema della porta d'accesso, ma la parziale realizzazione e soprattutto la mancanza dell'emergenza architettonica prevista fa sì che la piazza sembri oggi risucchiata dal peso della città ottocentesca e di via Sparano; all'interno la continuità col varco successivo (necessario all'ingresso veicolare), caduta anche

l'ipotesi del magniloquente arco d'ingresso, rende confusa la percezione dello spazio di soglia; proseguendo attraverso il filtro di corte Colagualano, si apprezza l'efficacia e la misura della nuova penetrazione, ma su largo S.Sabino, a conclusione, dove il diradamento investe in profondità il corpo dei tessuti, l'indeterminatezza dei nuovi rapporti spaziali è tale che la stessa bella scuola del Favia reclama un intervento che la riposizioni rispetto al nudo recinto del Duomo.

Clamorosamente il tema del distanziamento ritorna alla ribalta, nel '67, con Quaroni. Nell'ottica di una integrazione solo visiva tra i due

sistemi, viene proposta la demolizione delle fasce marginali sei-settecentesche e la sovrapposizione di un nastro, dalla Prefettura al mare, sollevato su pilotis alti tre piani, ambientato tra ampie aree a verde: una griglia trasparente sul cui sfondo si allontana definitivamente la città antica.

10. Al vertice della scacchiera, davanti al torrione che fu detto di Lopez e alla porta di Lecce, si configura una relazione che da molto semplice è diventata via via più complessa e quasi irrisolvibile.



Le proposte di sistemazione dell'area si raggruppano in due tempi: quelle che, limitando ancora il problema al rapporto tra centro antico e borgo ottocentesco, risolvono la relazione ricercando un decoroso fondale ai due corsi; le altre, non meno numerose, che, complicate dall'inserzione della litoranea, devono affrontare la complessa morfologia di un nodo urbano.

Il tema s'impone quando, alla metà dell'ottocento, demolita la porta, l'accesso a piazza del Ferrarese è affidato a una coppia di edifici porticati, necessari e sufficienti a confermare la linea della soglia. Come lo spalto di Lopez

segna la sezione stradale di corso Vittorio Emanuele, così i due edifici, destinati a mercato, confermano negli allineamenti la sezione stradale di corso Cavour; mentre il Mercato delle derrate contribuisce alla regolare ripermetrazione dell'isola dello spalto, il Mercato del pesce chiude lo zoccolo a mare della città vecchia; insieme costruiscono il canocchiale prospettico del Corso puntato sull'isolato del Sedile, opportunamente da quando la trasformazione dell'invaso interno ha spostato di fatto l'ingresso sul varco di piazza Mercantile.

Nel 1903 il Mercato del pesce viene anche sopraelevato, a confer-

ma del ruolo di quinta e di limite - primo atto di una vicenda segnata da decisioni separate e sovrapposte. Nel 1914 infatti, direttamente sul mare, esatto fondale dell'altro corso, viene costruito il Teatro Margherita con queste conseguenze: occlude la vista del mare da corso Vittorio Emanuele, dal mare quella della città antica, si sovrappone al Mercato del pesce. Il risultato più sconcertante è proprio dato dalla sovrapposizione tra i due edifici, come se fossero stati concertati separatamente i rispettivi fondali dei due corsi.

Di quella lampante contraddizione - ne prova a sbarazzarsi il Petrucci



SETTORE 10

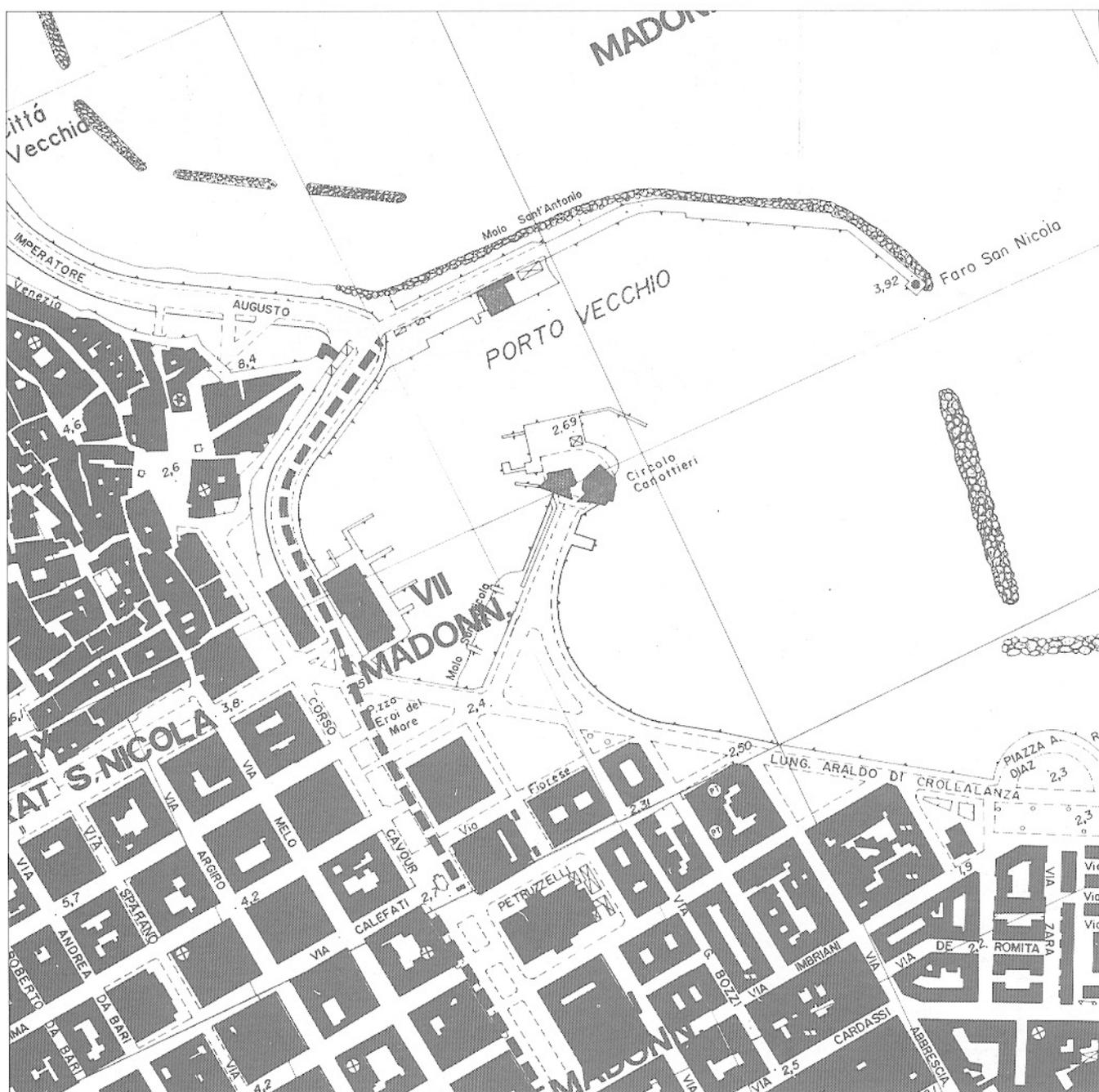
nella variante al piano (1939), che elimina spalto mercati e Margherita, per disegnare una grande piazza ad esedra sul mare. Ma è una proposta che limita il tema ancora alla geometria dei due corsi e ignora l'inserzione in diagonale della linea di costa. La realizzazione del primo tratto del lungomare (1927) e della litoranea che costeggia il centro antico (1932) ha rimesso in discussione l'inerzia con cui il sistema del primo corso veniva replicato sul secondo, tralasciando il problema dell'angolo e senza decidere una gerarchia a cui rinviare la scelta del terminale. Attraversando in diagonale l'incrocio, il lungomare si rivela un

elemento dinamico e conflittuale che accantona il precedente problema e rende strategica invece l'area di impatto, malamente dissimulata dallo spicchio triangolare sistemato a verde che fiancheggia la Camera di Commercio.

Anche col piano Piacentini e Calza-Bini del 1954, ma altre proposte risalgono all'immediato dopoguerra, si propone di far tabula rasa su tutta quanta l'area per far posto a un'articolata volumetria di edifici raccordati da portici, gallerie passanti, collegamenti a ponte, ordinati da un'attenta strategia di traguardi visivi. Spingendo in profondità l'intervento (fino a coinvolgere la

medioevale chiesa della Vallisa da una parte, il primo isolato del borgo dall'altra), gli architetti disegnano una proposta di sicura qualità urbana che tuttavia è ancora limitata al tema del rapporto tra la città antica e murattiano. In questa ottica restano limitate tutte le successive proposte, dell'Ufficio Tecnico Comunale del '58, del concorso per idee del '61, della proposta Quaroni del '67.

Demolito il Mercato delle derrate (1957), tutto resta inattuato in attesa di alcune iniziative che, incidendo sull'aspetto funzionale e distributivo dell'ormai ex teatro Margherita, ulteriormente incidono nel solco di



un'insanabile contraddizione morfologica.

11. Quando si conferma il sito dell'isolato della Camera di Commercio e se ne propone la costruzione arretrata rispetto al filo strada di corso Cavour, replicando il sistema strada-fascia verde arborata già sperimentato sulla linea dell'Intendenza, affiora un lotto triangolare tagliato dalla linea di costa che, a tutt'oggi, è un problema da affrontare per stabilizzare la relazione tra le parti. Eppure il monumentale edificio è al vertice di quella vasta area tra il corso e il

mare, ineditata, solcata solo dalla via di Lecce e dalla biforcazione per Taranto, subito un'area di attesa dove si allarga e si complica la tranquilla univoca corrispondenza tra borgo e centro antico che fin a quel punto aveva regolato la vicenda urbana. Giustamente è l'area dove si avvicendano tutte le alternative che la città ottocentesca andava escludendo dal suo formarsi regolare: alla fine a fatica è emersa l'attuale morfologia, stabilizzatasi negli anni per successivi ripensamenti e approssimazioni, ma, proprio per il valore dell'area, anche interessante, complessa e perfino moderna.

Il primo progetto risale al 1857, quando si prevede la sistemazione di un vasto orto botanico con prospetto su una piazza triangolare antistante porta Lecce e perimetrata da isolati di forma regolare. La proposta viene meno, ma il tema della porta urbis, luogo di mediazione tra città nuova e città storica, non decade. Due anni dopo Gimma ripropone la piazza ampliata fino al filo del quinto isolato, dove via Lecce interseca via Triggiano, questa volta rettangolare e circondata da isolati che prolungano la trama del borgo - ma non accenna neanche alla linea del mare, tema che non emerge ancora.



SETTORE 11

Non un progetto ma la meccanicità dello sviluppo si rivela, invece, a partire dal 1870, decisiva a definire il vasto settore come area d'attesa, quando si avvia la prosecuzione della maglia a partire dalla settima linea (via Cardassi), dopo aver riasorbito le vecchie strade confluenti. Subito dopo comincia a prendere forma la sfilata di edifici speciali sul fronte opposto del corso: la Camera di Commercio (1881-89) e il Politeama Petruzzelli (1898-1903) sono collocati come fondali delle arterie trasverse, sono i "pezzi" che mancano alla città ottocentesca, la fronteggiano, la completano con tatto e intelligenza, senza metterla in

discussione - ma non impostano il tema urbano che si imporrà quanto prima con forza: il rapporto col mare.

Spetta a Veccia l'incarico di proporre una soluzione adeguata al tema morfologico latente. Veccia tuttavia scavalca il settore assorbendolo nella proposta più vasta e affascinante di un lungomare rettificato e ampliato con imponenti colmate. Il nuovo sistema, ordinato sulla diagonale della via di Lecce, fa cerniera col sistema interno in una grande piazza poligonale antistante porto vecchio, dove gli isolati di raccordo puntualmente risolvono le intersezioni tra le due geometrie.

La proposta non avrà esito; il primo dopoguerra, dopo ampio e contrastato dibattito, vede prevalere la tesi che spinge a confermare l'orientamento del borgo. Via Cardassi diventa così il limite di una nuova scacchiera: nell'apparente uniformità affiora con precisione la relazione col borgo ottocentesco e le fasce d'espansione verso la ferrovia, segnata sul Corso dalla riconversione della sede stradale. Residenze, alberghi, uffici, teatri, compongono con esito felice l'ambiente architettonico della città del novecento. Per quanto anomala, rispetto ad assi e allineamenti - e molto hanno inciso preesistenze e



SETTORE 12

area di collisione tra i due sistemi diversamente orientati.

Se pure le colmate previste da Veccia nel 1905 saranno ben presto ridimensionate, la sua proposta di far avanzare il sistema parallelo al mare fino all'incrocio dei corsi consolidò definitivamente la diagonale della via di Lecce (corso Sidney Sonnino), confermò le più spontanee forme di insediamento lungo l'asse e finì coll'interrompere la maglia che procedeva dal centro - nella seconda proposta di Veccia (1923) il conflitto è ancora più evidente.

L'intersezione tra via Cardassi e via Sonnino segnerà quindi non il

limite della città murattiana ma l'interruzione: il grande vuoto destinato provvisoriamente ai mercati generali avrebbe potuto chiudere il settore est della scacchiera, invece viene riempito con un'incerta morfologia che non definisce l'ambito dei due settori. Adesso la forma finita della scacchiera è solo intuibile; l'altro ambito è invece definito stabilmente dalla forcella dei percorsi storici e dal vertice del fronte a mare: è andata perduta allora l'occasione per costruire la relazione tra i due pezzi, l'interruzione e il passaggio - lo spazio di soglia, l'antidoto vero alla "monotonia".

Inerzia e mancanza di previsione danno il via, proprio nell'area di collisione, al quartiere Icp della Madonnella (progetto del 1907, realizzazione tra il '10 e il '20); poi le case dei Ferrovieri (1924), altre cooperative (1928); tutti fabbricati o complessi che non solo ignorano l'approssimarsi della scacchiera ma che, in particolare il quartiere Icp, per l'adozione delle moderne tipologie in linea, contraddicono anche la crescita urbana per isolati. Il punto di sutura tra le maglie è affidato all'isolato di rotazione - e all'abilità dei progettisti, come Chiaia e Fiorini che nell'isolato di snodo di via Sonnino orientano la



bella facciata che fa da sfondo a via Cardassi.

Se la soluzione del conflitto tra le parti è rimandata a una continuità impossibile - e le contraddizioni alla riuscita delle soluzioni architettoniche -, non meno problematico è l'assetto del lungomare. La rotonda di piazza Diaz (1929) è opportunamente collocata per raccordare gli allineamenti tra i due tronchi, ma non può celare l'indeterminatezza di fondo nella definizione degli ambiti spaziali. Con i primi anni '30 Favia ridisegna e monumentalizza il fronte a mare del quartiere Icp; contemporaneamente Calza-Bini avanza l'angolo rotondeggiante dell'Albergo

delle Nazioni, efficacemente sopraelevato da Petrucci nel 1950, per dare l'avvio alla palazzata del secondo tronco. Ma neanche così diventa accettabile il modo con cui la scansione dei redans si dissolve, senza soluzione di continuità, nel tema frontale del nuovo prospetto a mare.

13. Nel primo novecento la scuola elementare Balilla chiude la forcella formata da via Vallona (ex strada Caldarola) e corso Sideny Sonnino (ex via di Mola, Brindisi, Lecce), contro cui si interrompe la scacchiera.

Chiaro e univoco questa volta l'impatto tra i due sistemi che si spartiscono il campo, se il tracciato ferroviario, che fino a questo punto aveva accompagnato la progressione del borgo, non dovesse proseguire, fatalmente, tranciando il primo braccio della coppia. (Ma è appunto la ferrovia che ha sempre impedito che si sviluppasse quella interessante correlazione, che ogni volta intuivamo suscettibile di ricche implicazioni morfologiche, tra il rigido impianto centrale e le mobili strutture territoriali.) Allora alle due strade spettano destini opposti. Via Vallona, interrotta, perde tutto quanto il suo ruolo polarizzatore,



SETTORE 13

riaffiora all'interno del settore che la biforcazione ferroviaria ha sovrapposto con violenza alla trama urbana liberando la crescita alla cieca degli insediamenti. Di contro corso Sonnino assume il ruolo ordinatore per tutto il quartiere che, dalla fine dell'ottocento, occupa i lotti fino al mare, ai margini delle aree demaniali, e all'interno fino alla ferrovia. Con via Dalmazia, che ne replica il tracciato, diventa possibile regolare e completare la progressione dei blocchi, fino alla saturazione del settore con i primi anni '60. La variazione dimensionale degli isolati e, soprattutto, la deformazione e l'oscillazione dell'orientamento è da

riferire, evidentemente, alla persistenza del disegno dei lotti agricoli che aveva condizionato la spontaneità della crescita edilizia. Più utili riflessioni per la fascia interna, un caso esemplare: la perdita di significato urbano ha una rappresentazione diagrammatica, dell'edificio di testata, attraverso i primi isolati di raccordo, fino ai lotti residui stretti dalla ferrovia.

Il potenziale pur complesso dell'area - limite della scacchiera, fronte a mare, inserzione degli assi territoriali - sbiadisce nella meccanicità di una lottizzazione. Resta, infatti, ancora da definire l'assetto a mare, dove le colmate previste da

Veccia, nel 1918, erano state ancora riproposte nel '26 insieme alle due nuove linee di isolati, necessari a dare consistenza alla parte. Ma il tentativo di Veccia si riduceva di fatto a un'ipotesi architettonica, certo di grande respiro, approssimativamente accostata alla scacchiera, che avrebbe trovato valenza urbana solo attraverso il sistema delle anulari. Basta eliminare il quadro di riferimento, ridurre le colmate, assottigliare l'intervento, ed ecco la sfilata di pezzi architettonici che dal '32 in poi viene in pochi anni allestita per dare assetto al secondo tronco del lungomare. Il nuovo lungomare, nonostante il peso architetto-



nico, resterà un episodio marginale, un immaginifico inserto, limitato alla messinscena del fronte: non è la conclusione di un'effettiva trasformazione, manca la complessità del progetto urbano. E fatale che quell'imponente paravento - la cui scansione è costretta ad adeguarsi alle misure della maglia interna - resti in attesa di una conclusione.

Sarà questa indeterminatezza di fondo che rende oscillante la stessa architettura - a confronto quanto puntuale e essenziale resta l'Albergo delle Nazioni -, come in cerca del tema da svolgere: ingressi in asse ma anche sui lati, emergenza del corpo centrale o accen-

tuazione plastica degli angoli, continuità e prossimità o isolamento e lontananza.

14. Nel 1880 l'attuale piazza Gramsci è ancora uno spazio informe lungo il mare, davanti al macello e alla fabbrica del ghiaccio. Ma è l'area terminale del vasto settore triangolare tra corso Cavour e il tracciato ferroviario - che qui si affianca alla costa -, limite di tutta la cartografia ottocentesca, da sempre il tema conclusivo di tutti i progetti.

Che sia una conclusione ottimale e insieme obbligata per l'espansio-

ne della città ottocentesca sui suoli di levante è evidente fin dal piano Amoruso (1911), confermata da Veccia prima (1913) con uno scenografico lago dell'ostricoltura, poi (1918) con una rotonda; ampliata da Petrucci (1928) coll'arrivo del primo raccordo; conclusione, infine, realizzata del nuovo lungomare. Ma che proprio l'ultimo isolato di quella monumentale rassegna non riproponga il tema della testata d'angolo, già sperimentato all'avvio con il palazzo dell'Ina, non fu solo perché nel '26 il Veccia mirava a prolungare il lungomare ben oltre piazza Di Vagno, ma per le incertezze che si susseguono sull'area



SETTORE 14

di piazza Gramsci ancora negli anni '30 e '40.

Piazza e rotonda, per Veccia, sono sempre la chiusura prospettica di una intelaiatura urbana coerente, tema anticipato, e incontrastato all'epoca, poi ripreso quando deve già misurarsi con le contraddizioni dell'espansione, ma senza alternative per dare senso all'intero versante. Quello che, infatti, riesce meno a Petrucci, per le contraddizioni che già affiorano. Il suo raccordo, il secondo di una serie concentrica che dalla base, affiancata al nuovo tracciato ferroviario, innerva l'espansione - ma il primo è già stato bloccato dall'edificazione su

corso Sonnino -, sfocia in uno spazio sul mare che non consente più la collocazione del terminale, spartito com'è tra la piazza - che reclama l'ex macello, riconvertito a scuola, e la quinta d'angolo del fronte a mare - e la forma del largo imposta dall'arretramento della linea di costa. Sparizione della rotonda e indeterminatezza spaziale rivelano l'impasse di un ragionamento urbanistico più cauto sul tema del lungomare, diviso tra la volontà di concludere sulla piazza la prima linea e non negarne, ridimensionato l'impegno, un'ulteriore espansione.

Scelta pragmatica e d'attesa, dunque, se si pensa al contenuto

dei progetti che si andranno realizzando. Il lungomare monumentale non proseguirà oltre l'isolato incompiuto del Ministero dell'Agricoltura, terminato solo negli anni '60; dopo la piazza, perimetrata come era e risistemata ad aiuole, la strada, ripiegando sul filo di via Dalmazia, ridotta di sezione, procede lungo la costa.

Quella quinta mancante provocherà altre ipotesi, alcune utili (il palazzo Gil nel '39), altre non valutabili (lo stadio dei diecimila, in attesa di una mancata visita di Mussolini). Bisogna aspettare il '54 perché il tema sia affrontato col realismo che sostiene l'intero piano Piacentini e



Calza-Bini. Quando gli architetti propongono di convertire i giardini di piazza Gramsci in area edificabile, sottintendono un giudizio del tutto condivisibile: caduta l'ipotesi di una intelaiatura urbana di sostegno, la piazza, infatti, ha perso ruolo e non può rappresentare la conclusione del fronte a mare.

In seguito l'attuale sistemazione non sarebbe stata più rimessa in discussione anche se, con Quaroni, si riapre il dibattito mai sopito sull'occupazione degli arenili. La bozza del '68 non contraddice la morfologia dei luoghi, anzi inquadra, ampliando gli arenili oltre piazza Gramsci con un segno che

ristruttura coerentemente la costa, tutto quanto il lungomare. Ben diversa e dirompente, tanto da essere esclusa dall'approvazione definitiva - anche se non mancano oggi tentativi di riproposizione -, è la soluzione finale del '74, dove l'intervento sugli arenili si estende fin nel cuore della città, a ridosso del porto vecchio. Quaroni, proprio sullo specchio d'acqua antistante al lungomare monumentale e alla piazza, ipotizza la realizzazione di un imponente porto turistico destinato a sconvolgere definitivamente una consolidata morfologia urbana.

15. I piani di Vecchia sono fondati su un sistema di anulari che trovano origine da S.Cataldo, intersecano le radiali e esauriscono la loro funzione innervante appunto sul lungomare. Da allora la fascia costiera tra il vecchio macello e torre Quetta, tra la ferrovia e il mare, entra a pieno titolo nel disegno urbano: ora investita dal compimento del lungomare, ora sottolineata dal terminale del sistema urbano periferico.

L'inamovibilità del tracciato ferroviario pone una remora ai primi progetti. Petrucci, eliminando quella barriera, può interpretare l'area come un nuovo quartiere, separato e distinto dal lungomare monumen-



SETTORE 15

tale, ordinato da un importante asse centrale, di raccordo con la base del sistema, che culmina nella rotonda a mare - e sarebbe stata la prima collocata con esattezza.

Tornata inamovibile la ferrovia, anzi raddoppiata la barriera con la strada che si affianca (viale Imperatore Traiano, tracciato del piano che quella ferrovia voleva eliminare); esclusa l'ipotesi di ribaltare il peso dell'intervento sul litorale, si conferma anche per questa area il ruolo d'attesa - e più in generale per il fronte a mare di levante come tema complessivo.

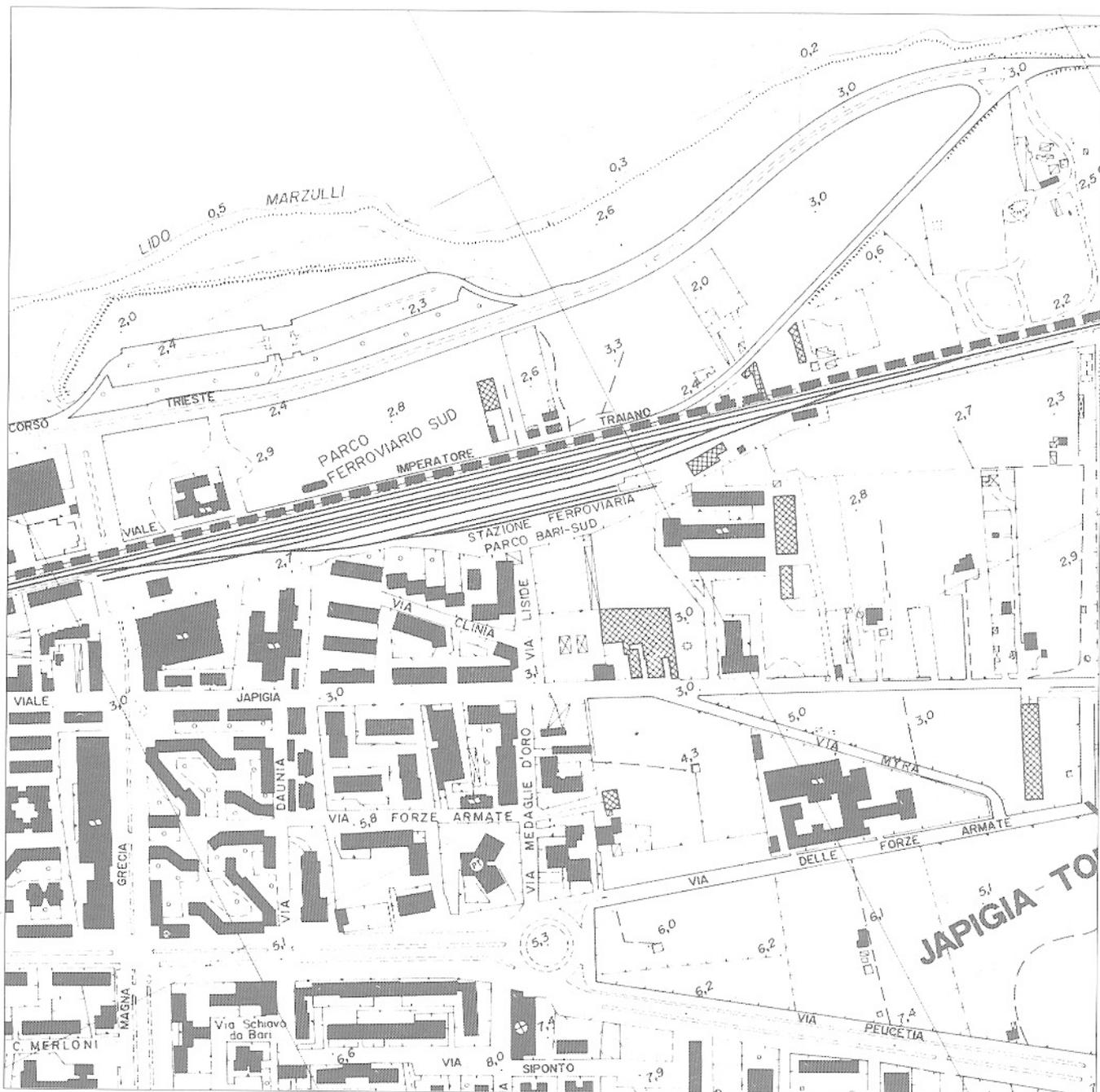
Il nodo irrisolto del problema è così evidente - non c'è completa-

mento del versante se non si completa almeno una delle mediane - che le proposte urbanistiche vi ritornano sistematicamente. Vi ritornano Piacentini e Calza-Bini quando, sottintendendo il problema del superamento della ferrovia (in seguito attuato con un modesto sovrappasso pedonale, mentre quello su gomma è spostato a via Di Vagno), ripropongono il terminale della seconda mediana: segno forte e complesso per posizionare la porta della città sul mare e segnare il passaggio dal lungomare alla morfologia della costa.

Anche se l'asse (via Magna Grecia) si è arrestato davanti alla

ferrovia, è andata avanti invece del loro piano la spartizione dell'area in due settori: quello di sostituzione e di completamento, escluso l'intervento che colmava il vuoto di piazza Gramsci, lotto a lotto sull'originaria rete viaria di supporto e nel disinteresse per ogni esigenza di riaggiungimento, e quello di espansione, limitato a basse o medie densità, tagliato fuori immediatamente come area di attesa. Insieme all'arenile antistante, il lido Marzulli (lungomare Perotti e Trieste), pur ampliato alla fine degli anni '50 (discarica dei cantieri cittadini!).

Proprietà comunale o demaniale, ai margini ma in continuità fisica



e visiva col lungomare monumentale, spiaggia libera o periferico parcheggio, quel lido è oggi il simbolo tangibile, nell'impasse dell'iniziativa urbanistica, della clamorosa sottoutilizzazione di un potenziale urbano che reclama iniziative di grande respiro - non risolutive tutte le proposte parziali perché

non affrontano l'assetto dell'area fino all'interno, oltre la ferrovia, fino al Japigia. Finalmente Quaroni, come già Petrucci, affronta l'area come settore autonomo, amplifica e rilancia la scala dell'intervento. Esaltando torre Quetta come limite avanzato del lungomare, vi assegna il ruolo di terminale della

nuova mediana che raccorda tutte le aree terziario-direzionali distribuite lungo l'espansione: la sopraelevata si radica come segno urbano quando plana sull'alveo del torrente Valenzano, la riscoperta della morfologia del territorio sigilla definitivamente la forma dell'intero versante.

