



Museo del Territorio

II.2002

**Il Palazzo
dell'Acquedotto
Pugliese
di Foggia**

Maria Teresa Altieri

Provincia di Foggia

ISBN 88-8431-075-X



Claudio Grenzi Editore

Indice

7	L'Architettura in Italia durante il Fascismo MARIA TERESA ALTIERI	61	Gli edifici pubblici della "Grande Foggia"
9	Il regime dei piani: un dialogo proficuo tra architettura e urbanistica ANTONIO CLEMENTE	63	Il Palazzo degli Studi
		66	Il Palazzo del Governo
		69	Il Palazzo del Podestà
15	Il fascino indiscreto dello stile LORENZO NAPOLITANO	71	Il Palazzo degli Uffici Statali
21	Il quadro storico	72	Bibliografia
23	Origine dell'Acquedotto Pugliese		
25	Il Palazzo dell'Acquedotto Pugliese di Foggia		
33	Profilo di Gaetano Postiglione		
34	Concezione architettonica Confronto con il Palazzo dell'Acquedotto Pugliese di Bari		
37	Tavole		

◀ **IL REGIME DEI PIANI: UN DIALOGO PROFICUO TRA ARCHITETTURA E URBANISTICA**

ANTONIO CLEMENTE

La distanza dagli eventi è condizione necessaria per poterli analizzare serenamente. Politicamente il “ventennio” è, nella mente dei più, molto lontano, non solo dal punto di vista temporale. Scevri da pregiudizi, quindi, è più facile esprimere un giudizio positivo senza essere tacciati di alcunché.

È, infatti, difficile non riconoscere i meriti architettonico-urbanistici di questo periodo. Soprattutto a Foggia.

Dopo la fine del regime fascista, in quale periodo il capoluogo dauno ha potuto contare su tanto impegno progettuale? Il dibattito sui monumenti che dovevano diventare i cardini su cui appoggiare lo sviluppo della città attonano solo alla necessità di autorappresentazione fascista? Ancora, l'infrastrutturazione del territorio fa parte soltanto della pubblicistica di regime?

Per quanto sia inutile negare che sulle teorie urbanistiche e sulle realizzazioni architettoniche incidano motivi propagandistici, il dibattito culturale dell'epoca sottende un'idea di città di grande interesse che deve essere ancora studiata a fondo. In particolare per l'innovazione legata alla separazione tra telaio infrastrutturale e piano delle trasformazioni edilizie. All'interno del dibattito odierno, tutto centrato su varie ipotesi di riforma urbanistica, la rilettura di un'epoca che oltre a dire ha fatto molto, non è operazione di poco conto.

L'occasione per tornare a riflettere sul “ventennio” ci è data dall'interessante saggio di Maria Teresa Altieri che prende in esame uno dei monumenti più rappresentativi dell'epoca: il Palazzo dell'Acquedotto Pugliese. È un esem-

U.6., Regalis Sedes, PST e VIS.
 Progetti presentati al concorso
 di idee per il piano regolatore
 di ampliamento della Città di Foggia,
 indetto nel 1927.

pio emblematico perché riassume in sé sia le caratteristiche monumentali che quelle simbolico-rappresentative legate all'infrastrutturazione territoriale.

Tutto ciò che concerne il palazzo dal punto di vista della sua costruzione, ma anche per quello che riguarda l'evolversi della vicenda dell'Acquedotto Pugliese, è narrato in modo chiaro ed esauriente nel saggio di Maria Teresa Altieri.

Ciò che qui di seguito si tratterà è il contesto architettonico e urbanistico in cui si colloca la vicenda.

Con la Relazione del 21 ottobre 1928¹ venivano sancite tre direttrici fondamentali per lo sviluppo della "Grande Foggia":

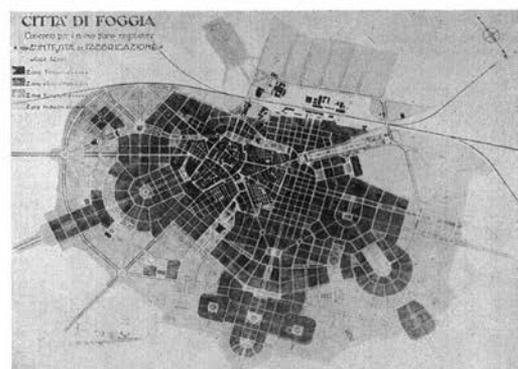
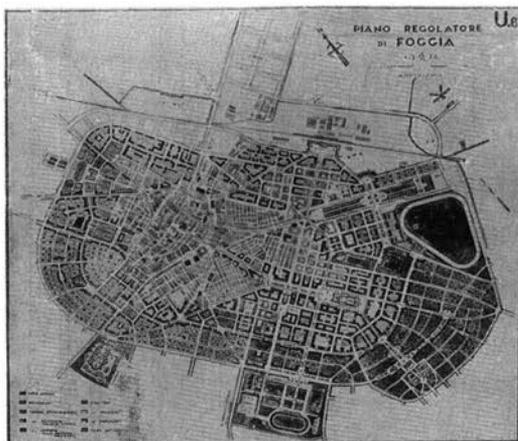
- la giuria decide di dare il primo premio del concorso di idee che precedette la definitiva stesura del piano regolatore generale di ampliamento della città di Foggia al gruppo U.6²;

- si stabilisce di strutturare la città attraverso la costruzione di alcuni monumenti³ che costituiranno in seguito l'immagine della città;

- per la prima volta si imposta il discorso della necessità di una seria infrastrutturazione⁴ del territorio.

La relazione appena citata può essere considerata alla stregua di un documento di indirizzo programmatico. Al suo interno è possibile trovare non solo gli spunti più interessanti relativi alla situazione foggiana, ma anche impostazioni di politica urbanistica e di progettazione architettonica che rappresentano in pieno lo spirito di un'epoca.

Il regime fascista non considerava Foggia una provincia periferica. Le ipotesi di sviluppo agricolo e le enormi potenzialità geografico-terri-



toriali della Capitanata ne facevano un punto fermo all'interno dello scacchiere del regime fascista.

A ulteriore conferma della centralità foggiana, basta ricordare che per la costruzione dei monumenti che dovevano riconfigurare l'assetto della città furono scelti alcuni fra i maggiori architetti del '900 come Piacentini, Foschini, Brasini. Peraltro la stesura definitiva del nuovo piano regolatore di ampliamento di Foggia fu affidata a uno dei più attivi urbanisti dell'epoca: l'ing. Cesare Albertini.

Tanto per dire che Foggia partecipava con voce non secondaria al dibattito disciplinare.

Tre sono i concetti chiave: "stile", "architetto integrale" e "unità architettura-urbanistica". Frammenti di un discorso ben più complesso che vogliono delineare solo alcune delle figure ricorrenti all'interno del dibattito.

Per ciò che concerne lo "stile fascista" va ricordato quanto ebbe a dire Alberto Calza Bini, segretario nazionale del sindacato fascista degli architetti: «Auspichiamo il ritorno di quel primato nell'architettura che fu nostro, e tornerà ad essere nostro (...). Gli architetti sapranno eliminare a grado a grado ciò che è dovuto a eccesso di fantasia, o di ubbidienza al dogma, per raggiungere la completa espressione dell'arte loro, destinata a lasciare nei secoli l'impronta del tempo fascista».

Le architetture romane di epoca imperiale e il rinascimento saranno i principali riferimenti. Il passato deve servire da esempio alle grandi realizzazioni che il regime farà in ogni parte d'Italia. L'esempio più famoso in grado di riunire sia il credo architettonico che quello urba-

nistico è certamente quello dell'EUR a Roma. Spirito classico e razionalità formale rappresentano al meglio i criteri ispiratori della città littoria.

In concomitanza con le mutate esigenze e con la volontà di rottura rispetto al passato prossimo, nasce una nuova figura professionale: "l'architetto integrale". Tale definizione, coniata da Gustavo Giovannoni, voleva mettere in evidenza come fosse indispensabile per l'architetto essere al contempo «artista, tecnico e persona colta». L'integrazione tra sapere scientifico e umanistico diventa necessaria al fine di poter affrontare con la stessa efficacia tanto i temi del presente che quelli del passato. D'altro canto Giovannoni individua due approcci distinti: l'uno per la città della storia e l'altro per quella contemporanea⁵. Non possono essere confuse le ragioni della tutela con quelle dell'adeguamento alla nuova scala dei problemi che il mezzo automobilistico ha in gran parte creato.

"L'architetto integrale" impone un ripensamento dei confini tra architettura e urbanistica. In realtà diventerà sempre più difficile distinguere dove finisce l'una e dove inizia l'altra e viceversa. Questo perché il pensiero esprimerà una continuità tra la scala edilizia e quella urbana. Molti sono coloro che partecipano ai bandi per la redazione di piani regolatori e contemporaneamente realizzano edifici, e non soltanto a carattere monumentale, come talvolta si è portati a credere. Infatti la città viene intesa come «vasta e complessa opera d'arte» dove le problematiche infrastrutturali, ad esempio, non devono essere disgiunte dalle altre necessità urbane.

Naturalmente gli aspetti appena sottolineati non esauriscono il dibattito dell'epoca. Ne sottolineano aspetti non secondari che trovano riscontro anche all'interno della città di Foggia, sia dal punto di vista urbanistico che architettonico.

Foggia è «importantissimo nodo stradale e ferroviario», si sostiene nella Relazione del 1928. Ed è proprio questo il motivo per cui, negli interessi del regime, il capoluogo dauno riveste un ruolo di importanza strategica. Tale aspetto del problema renderà l'esperienza di Foggia paradigmatica. Infatti se a livello nazionale Giovannoni sostiene la necessità di distinguere tra «traffico locale e traffico verso i nodi principali»⁶, Albertini prevede per Foggia di rendere la viabilità più funzionale alle esigenze di tipo igienico sanitario⁷, a quelle della viabilità interna al centro urbano ma anche a quelle in entrata e in uscita dalla città⁸. Si è detto dell'acquedotto, della rete di distribuzione dell'energia elettrica e si sottolinea ora l'importanza delle strade nella costruzione della città del "ventennio". L'"infrastrutturazione" del territorio è al centro degli interessi urbanistici. Senza distinzione alcuna, va detto per inciso, tra regioni meridionali e settentrionali.

Sessant'anni fa era già chiaro che Foggia per la propria rinascita doveva puntare sulle infrastrutture.

In conclusione di questa breve nota introduttiva, si vuole sottolineare che è necessario capire, una volta per tutte, che per puntare sullo sviluppo occorre concentrarsi sulle eccezionali prerogative geografico-ambientali della Capitanata.



Tale rivisitazione deve essere radicale. Se, infatti, il concetto di sviluppo ancora una volta non può che partire dalle infrastrutture, va detto, al fine di evitare gli errori del recente passato, in che modo questo deve avvenire.

In particolare per le strade, certamente al di fuori di una visione quantitativa che contempra esclusivamente l'ampliamento delle esistenti e la costruzione di nuovi collegamenti.

L'ottica da perseguire è soprattutto quella qualitativa, volta a una maggiore integrazione territoriale di ciò che già esiste.

Perché ciò avvenga è fondamentale pensare alle infrastrutture non singolarmente ma in modo unitario. Ridisegnando, ad esempio, un ruolo importante per l'aeroporto Gino Lisa con l'obiettivo finale dell'interconnessione con le altre modalità di trasporto (ferrovia, strade, autostrade).

In alternativa vi è soltanto il rimpianto per i fasti passati, remoti o prossimi che siano, ma sempre irrimediabilmente passati.

1 - La nota conclusiva del concorso per il piano regolatore di ampliamento della città di Foggia, indetto nel 1927 fu curata dal dott. Alberto Perrone, Presidente; dall'ing. Cesare Albertini, relatore; dal dott. Sebastiano Coppola; dall'ing. Alfredo Lenzi; dal prof. Filippo Neri; dall'ing. Gaetano Postiglione, relatore e dall'ing. Michele Di Mauro, segretario. Comune di Foggia *Cinque anni di amministrazione fascista 1927-1931*, Roma 1931.

2 - Gli autori furono gli architetti Cancellotti, Lenzi, Scalpelli e Piccinato e gli ingegneri Lavagno e Valle. Di qui la sigla U.6. Fra i progetti presentati al concorso era quello che meglio rispondeva alle richieste del bando. Punto di forza del piano era soprattutto la rete stradale. Grande attenzione veniva riposta all'impianto della città antica e alla distribuzione delle zone di espansione. Si può affermare che questo fu il progetto che qualche anno più tardi ispirò la definitiva stesura del piano regolatore generale di ampliamento redatto da Cesare Albertini. Comune di Foggia, *Cinque anni di amministrazione fascista 1927-1931*, Roma 1931.

3 - Essi sono: il Palazzo del Podestà (attuale Palazzo Municipale) che sarebbe sorto su progetto dell'architetto Brasini, sul corso Garibaldi di fronte alla sede della Banca d'Italia; il Palazzo degli Studi secondo il progetto dell'architetto Piacentini; il Palazzo del Governo e ristrutturazione del Palazzo dell'Amministrazione Provinciale su progetto dell'architetto Bazzani; le Case Popolari in Piazza XXVIII ottobre; la Cappella-ossario con annessi servizi mortuari e il Santuario ed edificio per la Colonia Agricola dell'Incoronata dell'architetto Foschini; la fontana monumentale in Piazza del Lago dell'architetto Lombardi; il Palazzo dell'Ente Autonomo per l'Acquedotto Pugliese su progetto dell'ing. Brunetti dell'Ufficio Tecnico dell'Ente; l'edificio dell'Opera Pia Barone, su progetto dell'ingegnere Celentani-Ungaro; i

due edifici per l'educazione fisica su progetto dell'ingegnere D'Autilia dell'Ufficio Tecnico Comunale; la fontana monumentale di Piazza Federico II su progetto dell'architetto Marini; il quartiere giardino sui tipi dell'architetto Piccinato (in realtà mai realizzato). Comune di Foggia, *Cinque anni di amministrazione fascista 1927-1931*, Roma 1931.

4 - In apertura del documento si dice che «la costruzione dell'Acquedotto Pugliese ha recato a Foggia il sognato beneficio di chiare fresche e dolci acque, beneficio che la popolazione del luogo ha entusiasticamente apprezzato e che si ripercuote su un tenore di vita più vicino di quel che prima non fosse al normale della vita civile». Più avanti si parla dell'energia elettrica e della necessità di garantire lo scavo di pozzi superficiali da destinare all'irrigazione. Comune di Foggia, *Cinque anni di amministrazione fascista 1927-1931*, Roma 1931.

5 - «... il voler far penetrare a forza la massima intensità di vita moderna in un organismo edilizio fatto con antichi criteri è voler acuire in modo insanabile il dissidio tra due ordini essenzialmente differenti, non risolverlo. La via da seguirsi deve essere, quando possibile, un'altra: sfollare il vecchio nucleo cittadino, impedendo che il nuovo sviluppo edilizio reagendo su di esso venga ad attribuirgli una funzione a cui è totalmente inadatto, porlo fuori dalle grandi linee di traffico, ridurlo ad un modesto quartiere di case d'affari e di semplici non ricche abitazioni. Solo allora una sistemazione locale, sapientemente ideata e pazientemente posta in atto, potrà in questo antico abitato portare, caso per caso, opportune transazioni tra i nuovi desiderata e le condizioni relative al passato» in *Nuova Antologia*, 995, Maggio-Giugno 1913.

6 - «... distinguere il traffico locale da quello esterno che va verso i nodi principali, e da quello di passaggio che sempli-

cemente transita attraverso la città o un suo quartiere, incanalare questi ultimi in vie opportunamente segnate (ordinariamente radiali le une, e periferiche le altre) è la prima norma per lo svolgimento regolare della vita cittadina; valersi di questi tracciati per isolare taluni quartieri in luogo di attribuir loro artificiosamente importanza è il mezzo più efficace nelle mani di chi deve provvedere, mediante i piani regolatori, ad indirizzare con cura preveggente lo sviluppo futuro e stabilire a ciascuna zona la funzione più appropriata in quel complesso organismo che è una città» in *Nuova Antologia*, 995, Maggio-Giugno 1913.

7 - «Troppo è il frazionamento delle aree, troppe son le strade, che, se rispondono al tipo di costruzioni attuali, non risponderebbero, domani, ai bisogni di edifici a parecchi piani, anche se non di eccessiva elevazione, per i quali si dovrebbe disporre di aree di fabbrica più vaste, dove si potesse edificare secondo criteri di buona economia, disponendo, oltre che strade pubbliche anche di cortili per illuminare e aerare i locali dei corpi interni delle case». LAURA DI LEO (a cura di) *Cesare Albertini Urbanista*, Gangemi, Roma 1995.

8 - «La rete stradale nel suo complesso deve poi rispondere alle necessità del traffico e soprattutto rendere possibile ai veicoli che non hanno la stretta necessità di attraversare il nucleo centrale di deviarlo verso la sua destinazione e conseguentemente alla rete viaria, in ispecie alle strade che giungono alla città, e in genere a tutti quei punti in cui il traffico si genera, la possibilità di divergere direttamente verso i vari quartieri della città stessa». LAURA DI LEO (a cura di) *Cesare Albertini Urbanista*, Gangemi, Roma 1995.