



COMUNE DI BARI

Ufficio Tecnico

PIANO REGOLATORE
DI AMPLIAMENTO
DELLA CITTÀ DI BARI

compilato dall'Ing.^o Capo Prof. Arrigo Veccia

RAP

RELAZIONE



BARI

PREMIATO STAB. AVELLINO & C.

1918



COMUNE DI BARI

Ufficio Tecnico

PIANO REGOLATORE

DI AMPLIAMENTO

DELLA CITTÀ DI BARI

compilato dall'Ing.^{re} Capo Prof. Arrigo Vecchia

RELAZIONE



BARI

PREMIATO STAB. AVELLINO & C.

1918

INTRODUZIONE

CENNI STORICI

L'antichissima città di Bari, murata in ristrettissimo perimetro, di cui ancora oggi si riscontrano le vestigia, ebbe il suo primo *piano di ampliamento esterno* nel 1813, con R. Decreto del 25 aprile di Re Gioacchino Napoleone Murat, che approvava la costruzione di un sobborgo (borgo nuovo) fuori le mura, secondo il disegno presentato dagl'ingegneri Giovanni Palenzia e Francesco Viti, con rapporto del 30 giugno 1790 (1).

In questo piano le aree fabbricabili vennero indicate con piante rettangolari, od isolati, fra strade tagliantisi ortogonalmente, in direzione est-ovest e nord-sud, a cominciare dalla strada di rimpetto al fossato della Città ed estendendosi verso mezzogiorno.

Il primo isolato, sul quale si iniziarono le costruzioni, fu quello fra il Corso Vittorio Emmanuele, la via Piccinni, il corso Cavour e la via Melo, e precisamente all'angolo fra i due corsi, ove, con pompa solenne, Gioacchino Murat gittava la pietra fondamentale il 25 aprile 1813.

(1) Crediamo far cosa grata ai Sigg. Consiglieri allegare alla presente gli atti che hanno regolato i progressivi allargamenti della Città dal 1813 al 1887. (*Allegati B e C*).

Il 1° dicembre 1814 furono approvati gli Statuti per la costruzione del sobborgo, che doveva denominarsi Borgo Murat, con speciali privilegi circa la espropriazione dei suoli privati abbisognevoli per fabbricati e per le nuove strade. Venne pure istituita una Deputazione regolatrice, con ampie facoltà, affinché i nuovi edifici sorgessero salubri e con decoro architettonico.

Però, sciolta la Deputazione del Borgo nel 1828, i costruttori non seguirono più gli allineamenti stradali secondo il piano Palenzia e curarono poco la estetica degli edifici.

Ma, conseguita la unità nazionale, ed aperte al traffico nuove linee ferroviarie, l'attività commerciale ed industriale cominciò a progredire e le costruzioni in città si avviarono ad un febbrile sviluppo. Fu necessario provvedere quindi ad un nuovo piano regolatore, perchè le costruzioni, non potendosi più estendere verso mezzogiorno, secondo il piano Murattiano, per la costruita ferrovia, si sviluppassero più ad occidente che ad oriente senza danneggiare la viabilità.

Esso venne compilato dall' Ing. Pietro Trotti, ed in base alla legge 14 marzo 1865 fu approvato dal Consiglio comunale nella tornata del 5 febbraio 1867 e reso esecutivo con R. Decreto del 2 agosto 1868. In questo secondo piano regolatore si seguirono gli stessi allineamenti stradali del piano Palenzia estendendo gli isolati verso mezzogiorno e ponente e limitandoli verso levante per rispettare l'ubicazione dell' Orto botanico ivi designata secondo il progetto dell' Ing. Luigi Giordano del 1858.

I limiti delle aree fabbricabili indicati nel piano Trotti, in confronto del perentorio di 20 anni assegnati nel R. D. 2 agosto 1868, si riscontrarono insufficienti allo sviluppo della Città; e perciò molti edifici si costruirono fuori l'ambito del piano approvato e con le direttive medesime del piano Murattiano.

Si sentì allora il bisogno di compilare un nuovo piano regolatore il quale fu presentato nel 1880 dall' Ing. Carlo Cali. Si provvedeva così ad estendere le aree fabbricabili verso oriente con isolati di proporzioni maggiori. Questo piano nel 1884 fu deliberato dal Consiglio ma non venne presentato al-

l'approvazione superiore. Ne seguirono altri due: uno del 1883 dell'ing. Carlo Marena che riduceva le proporzioni degli isolati e provvedeva a nuove strade, piazze e giardini; l'altro dell'ing. cav. Angelo Messeni del 1896 che limitava le aree fabbricabili nella parte occidentale al gazometro con giardini pubblici sino alla estramurale ed apportava lievi modifiche alla parte orientale. Nessuno dei due fu deliberato dal Consiglio.

Nel 1901 l'Amministrazione affidava all'Ufficio tecnico la compilazione del nuovo piano. Esse, studiato in massima, venne sviluppato più dettagliatamente in quelle zone ove dovevano sorgere speciali edifizi, come la manifattura dei tabacchi, la Casermetta di Artiglieria e le opere della nuova sistemazione ferroviaria (Lavori del 1° gruppo. Convenzione con le Ferrovie dello Stato del 5 gennaio 1903).

Per varie vicissitudini e necessità amministrative il Consiglio Comunale, nella tornata del 7 novembre 1905, discusse soltanto i criterii direttivi del nuovo piano regolatore, che erano concretati nel piano di massima presentato, e deliberò di incaricare lo stesso Ufficio tecnico dello studio definitivo affidando ad una Commissione speciale la consulenza per tutto ciò che avesse rapporto con l'edilizia e l'igiene, e con gl'interessi generali della cittadinanza.

Affinchè tale studio si fosse potuto fondare sopra elementi esatti e riuscire concreto in ogni sua parte, fu ritenuto opportuno procedersi alla rettifica ed aggiornamento della planimetria generale della città, già disegnata alla scala di 1:2000, nonchè alla formazione del piano quotato per coordinare la livellazione generale delle strade con la futura fognatura.

Mentre si preparavano questi lavori venne sottoposto alla Commissione speciale il piano di massima già studiato per vagliare i criterii generali in esso concretati e suggerire gli altri inerenti al mandato ricevuto, allo scopo di coordinarli al progetto definitivo. La Commissione adempì in parte al mandato, e in varie sedute dal 3 maggio 1906 al 31 agosto 1907 concretò le sue conclusioni in 27 verbali ed in varie planimetrie parziali.

In questo lavoro della Commissione però, per ragioni di salute, non potè prender parte l'Ingegnere Capo.

Dimessasi la Commissione speciale, l'Ingegnere Capo riordinò gli studi fatti e vi apportò quelle modifiche resesi necessarie da nuove esigenze industriali, commerciali e di pubblici servizi, od imposte da considerazioni di estetica e di edilizia, ovvero da nuove condizioni di fatto.

Il piano, così concretato e completato, fu sottoposto all'approvazione dell'On. Amministrazione, la quale ritenne doversi limitare l'ampliamento esterno della Città. Ma il nuovo Consiglio Comunale nel 1910 reputò indispensabili altre modifiche e variazioni, imposte da nuove costruzioni (come l'impianto della gran Caserma di Artiglieria e del Carcere Giudiziario e i nuovi rioni fuori la cinta daziaria non compresi nel piano di ampliamento) o rese necessarie, sia per eliminare eventuali difficoltà od opposizioni dei privati, sia per un parziale interrimento del Porto vecchio e per il prolungamento del Corso Vitt. Emm. sino all'estramurale. Studiate e vagliate sotto tutti i rapporti le modifiche e variazioni richieste, si compilò il definitivo piano regolatore e di ampliamento della Città, che si propose all'approvazione del Consiglio nelle tornate del 19, 22 e 27 giugno e 3 luglio 1911 (Relazione a stampa 20 maggio 1911). Dopo lunga ed ampia discussione il Consiglio deliberò di apportare al piano regolatore e di ampliamento presentato alcune modifiche e di nominarsi una nuova Commissione speciale consiliare per coordinare le dette modifiche. Però l'Amministrazione, in attesa di tali modifiche, nella tornata del 7 giugno 1912 propose il seguente ordine del giorno, che venne approvato dopo ampia discussione:

1. Approvarsi il piano edilizio regolatore della Città vidimato dal Sindaco in data 8 maggio 1912 nelle parti appresso indicate.
2. Il progetto di sistemazione del Porto vecchio.
3. Il progetto di sistemazione della Spiaggia di levante.

DELIBERA :

a) che sia contratto il prestito di un milione e quattrocentomila lire per la esecuzione del primo gruppo dei lavori di risanamento di Bari vecchio, e per la esecuzione dei lavori del porto vecchio;

b) che siano chiamati a contribuire i proprietari dei beni confinanti e contigui nel piano di cui all'articolo precedente, ai sensi del capo 4.º, titolo 2.º della legge 25 giugno 1865 sulle espropriazioni per causa di utilità pubblica;

c) che siano comprese nelle espropriazioni le zone laterali alle strade e piazze quali risultano dagli appositi tipi agli effetti dell'art. 22 della legge citata per la esecuzione delle opere di risanamento di cui agli articoli seguenti.

Incarica la Giunta di promuovere gli atti e di presentare domanda al Governo:

a) perchè alle opere di risanamento siano applicate le disposizioni degli articoli 12, 13, 14 e 15 della legge relativa ai provvedimenti di pubblica igiene per la Città di Napoli;

b) perchè all'esecuzione delle opere di risanamento, di cui al paragrafo precedente, sia assegnato il termine di anni 12 dalla pubblicazione della legge relativa;

c) perchè mediante apposita legge, siano approvate e dichiarate di pubblica utilità le opere di risanamento agli effetti derivanti dai capi 6 e 7 della legge 25 giugno 1865 sulle espropriazioni per causa di utilità pubblica;

d) siano ceduti gratuitamente al Comune terreni demaniali e zone acquee da occuparsi per l'esecuzione delle opere di risanamento e per il lungomare della spiaggia di levante.

La Commissione consiliare, nominata dal Sindaco il 19 luglio 1912, si riunì più volte per discutere sulle modifiche e specialmente sul piano quotato da allegarsi agli atti del nuovo piano regolatore, ma non si verbalizzarono le conclusioni concretate;

anzi essa dovette modificarsi per la nomina di altri 4 nuovi componenti in sostituzione di altrettanti dimissionari. Ciò non ostante il piano regolatore dell'Ufficio tecnico fu completato, tenendosi conto delle modifiche accennate nelle discussioni consiliari del giugno e luglio 1911 e finalmente, su relazione del 20 ottobre 1913 dell'Assessore ai LL. PP. Ing. M. Amoruso, fu approvato dalla Giunta nella tornata del 21 successivo, ma non venne sottoposto all'approvazione del Consiglio, e quindi non fu reso esecutivo.

Lo stesso R. Commissario straordinario Cav. Cesare Pasi, a sua volta, credette rimandare all'esame del futuro Consiglio la pratica.

Ricostituitasi la ordinaria Amministrazione del Comune, il Consiglio nella tornata del 23 aprile 1915 deliberò di riprendersi ex-novo lo studio e la compilazione del piano regolatore, assegnando la relativa spesa in L. 4.000, che poi venne elevata a L. 10.000, allo scopo di estendere l'ampliamento della Città sino alla contrada detta del *Padreterno*:

NECESSITÀ DI UN NUOVO PIANO DI AMPLIAMENTO

Da quanto innanzi risulta che dopo ben 38 anni, cioè dal 1880 ad oggi, per vicissitudini varie, non venne approvato un nuovo piano regolatore e di ampliamento della Città, in continuazione di quello Trotti.

Anche prima del 1885, a causa del progresso dell'attività edilizia privata, quasi tutte le aree del piano Trotti furono fabbricate, e quindi le nuove costruzioni cominciarono ad espandersi in zone non comprese nel detto piano.

Fortunatamente, alcune si svilupparono verso occidente, in prolungamento delle strade delineate nel piano Trotti, ed altre seguirono le direttive approvate dal Comune. Ma molte recenti costruzioni, costituenti veri nuovi rioni, specie nell'ultimo de-

cennio, sono sorte entro la cinta daziaria e fuori, secondo tracciati arbitrariamente stabiliti dai proprietari a scopo di speculazione e quindi non ispirate ad alcun razionale criterio di pubblica viabilità, d'igiene, di estetica.

Tale stato di cose ha prodotto gravi danni:

a) al Comune, il quale ha dovuto sostenere ingenti spese, sia per l'acquisto del suolo stradale, sia per provvedere alla sistemazione di molte strade ed ai servizi relativi d'illuminazione e di manutenzione; mentre avrebbe avuto il diritto di rifiutarsi a prendere in consegna strade prive dei buoni requisiti di viabilità e d'igiene.

b) alla viabilità ed all'igiene, perchè questi nuclei di abitazioni costruite con strade anguste e senza concetto altimetrico nel perimetro di zone private, a solo scopo di sfruttarne il prezzo, senza dubbio non concorrono allo sviluppo di una razionale rete stradale e di fognatura;

c) all'abbellimento della Città, sia per il disordine estetico dei prospetti dei fabbricati, sfuggito al parere della Commissione edilizia, sia per le difficoltà che presentano alla creazione di mercati, piazze, giardini ecc.

Altri gravi danni seguirebbero rispetto alle nuove orientazioni commerciali ed industriali che si collegano al grande piano regolatore del Porto, se con urgenza non si provvedesse all'approvazione di un qualsiasi piano d'ampliamento, il quale, mentre porrebbe un freno agli inconvenienti su rilevati, servirebbe a preparare una più vasta piattaforma per lo sviluppo industriale, commerciale, edilizio, igienico e di abbellimento in rapporto ai nuovi orizzonti che si aprono verso l'Oriente nel dopo-guerra.

NUOVO PIANO REGOLATORE DI AMPLIAMENTO

CRITERI DIRETTIVI

Per compilare il nuovo piano di ampliamento, non solo occorre preparare sollecitamente tutti gli elementi tecnici per la pianta sviluppata della Città e del territorio esterno, ma era anche necessario coordinare gli studi precedenti con i desiderata dell' On. Amministrazione e con le prevedibili future esigenze.

Compito, come si vede, molto difficile. Fu quindi conferito l'incarico all'egregio ing. Giovanni Ferri, ordinario di Topografia nel R. Istituto Tecnico Pitagora, di estendere sino al Padreterno il precedente piano quotato, da lui stesso compilato, per una profondità media di m. 1.500 con un perimetro parallelo all'attuale cinta daziaria, allo scopo di stabilire con precisione una rete di capisaldi necessari agli studi altimetrici della rete stradale e della fognatura. D'altro canto dal personale dell'Ufficio tecnico (1) venne, con parziali rilievi, aggiornata la zona di ampliamento avvalendosi della mappa catastale nel rapporto di 1:2000.

(1) Geom. Cav. Epicoco Antonio, Aiut. di 1^a — *Piano parcellare.*
» Abruzzini Domenico » — *Aggiornamento della pianta.*
» Gusman Vincenzo, Straordinario — *Riduzione e disegni.*

Per comodità tecnica ed amministrativa si ritenne anche necessario ridurre la pianta Catastale aggiornata nel rapporto di 1:4000 per il piano parcellare e quotato; ed altra nel rapporto di 1:10000 per la pubblicazione.

Preparato così il materiale tecnico, venne delineato il nuovo piano generale che si ha l'onore di presentare. (Tav. I).

Non si è creduto, per mania di novità, non tener conto dei precedenti studi; invece, nell'interesse del Comune, si è cercato coordinarli alle nuove direttive dell'On. Giunta, ed ai criteri moderni adottati nei piani regolatori di altri importanti centri, come Roma, Torino, Milano, Bologna, Firenze ecc. per quanto questi fossero adattabili alle contingenze locali ed all'avvenire di Bari, nella visione di grande Metropoli dell'Adriatico e di ponte commerciale ed industriale per l'Oriente.

Si illustrano brevemente le varie parti ed i criteri generali che li hanno informati, così distinti:

1. *Piano regolatore nell'interno della estramurale;*
2. *Ampliamento esterno e rete stradale;*
3. *Distribuzione dei mercati, piazze e giardini;*
4. *Ubicazione degli edifici pubblici;*
5. » *della zona industriale;*
6. » *dei rioni popolari ed operai;*
7. *Sistemazioni diverse e rete tramviaria;*
8. *Fognatura;*
9. *Statistica e previsioni finanziarie;*
10. *Proposte per la esecuzione.*

I.

Piano regolatore nell'interno della estramurale.

La zona compresa fra il perimetro esterno dei fabbricati attuali e la estramurale misura la superficie di Ett. 93,90. In essa, per la rete stradale si è seguito il sistema a reticolato rettilineo, conforme al piano Murattiano, poichè la limitata superficie fabbricativa, che ancora vi resta di Ett. 52,51, tanto verso est, che verso ovest, non ha permesso una direttiva diversa e più facile alla circolazione tramviaria, per non urtare in gravi ostacoli d'indole finanziaria per molte costruzioni già eseguite.

Si è solo affrontato il dibattuto concetto del *prolungamento del Corso V. Emmanuele* verso il lato di ponente, e si è ritenuto opportuno riproporlo, giusta il programma annunciato dall'On. Amministrazione nella relazione del Bilancio 1916.

L'abbattimento della Chiesa S. Francesco che si rende necessario per tale prolungamento, non presenta tali e gravi ostacoli da non potersi affrontare, poichè la Chiesa può trovare la nuova sua sede nell'istesso isolato con superficie più ampia e disposizione più estetica, potendosi ricostruire come è indicata nella pianta. Con tale abbattimento si conseguono ancora altri vantaggi, cioè: 1.º Il sacro tempio avrebbe il prospetto principale verso il giardino Garibaldi ed uno dei laterali in allineamento del corso V. Emmanuele e prospiciente su altra piazza, che ivi si è prevista, allo scopo di coordinare detto Corso con Via Crispi, già Modugno. 2.º Si provvederebbe più convenientemente alla sede della Parrocchia, tanto necessaria in quel popoloso rione, e che ora è allogata in spazio angusto.

Col prolungamento del Corso V. Emmanuele verso occidente ed il suo innesto alla Provinciale per Napoli con ampia piazza, si viene ad integrare anche il concetto accennato dall'Ing. Palenzia, nella relazione del 30 giugno 1790, con l'ampliamento della Città, *lunghezza quell'ampia e lunga strada che*

da Napoli mena a Bari, costituente essa la migliore arteria d'ingresso alla Città, per i cospicui edifici che vi s'incontrano.

Oltre a ciò, il progettato prolungamento si presta ad un accesso maestoso alla sede della grande Università che sarà ubicata lungo il Corso, e che senza dubbio fra breve sorgerà in Bari, secondo le aspirazioni della Cittadinanza più volte affermate nel Consiglio Comunale e nei pubblici comizi. La ubicazione verso occidente di questo importante centro di studi concorrerà efficientemente ad apportare nuova vita e movimento in quella plaga, già densa di fabbricati, con vantaggio pubblico e privato.

II.

Ampliamento esterno e rete stradale.

AMPLIAMENTO. — La planimetria allegata indica con chiarezza la delimitazione della zona dell'ampliamento verso l'esterno ed il tracciato della rete stradale che la interseca.

Il concetto fondamentale che ha ispirato tale disposizione è stato quello di preparare una larga piattaforma organica nei rapporti della viabilità, dell'igiene, delle industrie e dell'edilizia, sulla quale l'espansione fabbricativa della Città possa svolgersi gradatamente per zone proporzionali all'aumento della popolazione per un lungo periodo di anni.

Le zone graduali si sono limitate a tre:

La *b*) compresa tra l'attuale
estramurale e la poligonale Q - Q di
superficie Ett. 543,90

La *c*) tra detta poligonale Q - Q
e la susseguente S - S di superficie . » 445,40

La *d*) cioè la estrema, fra la S-S
e la poligonale AB - OP di superficie » 398,30

Superficie totale Ett. 1.387,60

Riporto Ett. 1.387,60

Oltre queste, si sono previste le seguenti:

e) da guadagnarsi per colmata verso la spiaggia orientale detta del *Filoscene*, fra l'attuale lido e la strada lungo-mare, per quartiere signorile, con giardini, trottoir, sports ecc. di superficie Ett. 64,10

f) ad oriente della poligonale AB-OP per parco o quartiere popolare di superficie » 65,50

g) ad occidente di detta poligonale per quartiere operaio di superficie » 80,90

Totale Ett. 210,50

Superficie totale dell'ampliamento esterno Ett. 1.598,10

Nello specchietto che segue si sono riportate le dette zone di ampliamento interno ed esterno, con la indicazione delle aree destinate a fabbriche, strade, piazze e giardini, ricadenti in ciascuna di esse:

**Prospetto comparativo delle zone comprese tra i vari perimetri di ampliamento
indicati nello schema del nuovo piano regolatore.**

Indicazione	ZONE DI AMPLIAMENTO	Area edificabile Ettari	Lunghezza ed area delle strade esistenti e di nuova costruzione.		Area occupata da piazze e giardini Ettari	TOTALI Ettari
			Kil.	Ettari		
	Interno.					
<i>a</i>	Tra il perimetro degli ultimi fabbricati e l'attuale Estramurale di lunghezza m. 4595	52,51,00	19,699	33,04,74	8,34,26	93,90,00
	Esterno.					
<i>b</i>	Tra la Estramurale e la strada QQ di lunghezza m. 7980	384,24,07	55,940	115,94,05	43,71,88	543,90,00
<i>c</i>	Tra la strada QQ e la SS di lunghezza m. 9390	384,84,43	40,395	51,03,85	9,51,72	445,40,00
<i>d</i>	Tra la strada SS e la ABC... NOP di lunghezza m. 10565	310,13,73	27,185	69,84,25	18,32,02	398,30,00
<i>e</i>	Lungo mare verso la spiaggia del Filoscene, tra l'attuale lido e la strada littoranea di lunghezza m. 2530	24,67,13	8,865	20,79,75	18,63,12	64,10,00
<i>f</i>	Quartiere popolare e per la Borghesia con parco, nel lato orientale	35,00,00	4,500	6,75,00	23,75,00	65,50,00
<i>g</i>	Quartiere per case operaie nel lato occidentale	41,45,80	3,000	4,50,00	34,94,20	80,90,00
	Totali	1232,86,16	159,584	301,91,64	157,22,20	1692,00,00

RETE STRADALE. — La dichiarazione di pubblica utilità che, per legge, si accorda ai progetti dei piani regolatori di ampliamento e risanamento dei centri abitati rendendo facili e spediti gli atti di esproprio, ha per obbietto fondamentale lo svolgimento esatto delle opere previste in perfetta coordinazione fra quelle eseguite dalle Amministrazioni pubbliche e quelle della iniziativa privata, in modo da riuscire, anche in un lungo periodo di anni, un tutto armonico, cioè un complesso edilizio igienico, bello e comodo, rispondente alla vita cittadina ed alle industrie e commerci.

Senza dubbio l'elemento più importante, intorno al quale deve orientarsi con sicurezza questa progressiva attività pubblica e privata, è una razionale ed organica costruzione di arterie stradali, collegata ad ampie piazze e pubblici giardini.

La delineazione di questa vasta rete di circolazione, di vita e di abbellimento è quindi sempre non molto facile, sia per il complesso d'interessi pubblici e privati che vi si collegano, sia per le contingenze altimetriche e planimetriche del suolo, sia infine per le imprevedibili esigenze future.

Per il piano di ampliamento esterno, lo studio della delineazione, oltre le difficoltà accennate, ha dovuto superare altre non lievi inerenti alle costruzioni già eseguite nei nuovi rioni ed al coordinamento della zona industriale con la rete ferroviaria e con il futuro ampliamento del Porto.

Si è, pertanto, dovuto mantenere in modesti confini la ricerca di allineamenti ed orientamenti grandiosi e di puro effetto estetico-planimetrico, per non urtare in gravi difficoltà di esecuzione.

Però, non si è mancato di apportare abbellimenti edilizi, dove le condizioni di fatto l'hanno consentito, armonizzandoli con la viabilità generale e con le altre esigenze di igiene e di pubblici servizi.

Il criterio principale che, su gli altri, ha predominato nel progettare la nuova rete stradale, è stato quello di conservare il sistema radiale delle strade che dai vari centri di produzione

della Provincia conducono al Capoluogo, perchè esso risponde perfettamente al rapido e comodo traffico. Tale sistema si è cercato di completarlo con altre strade in senso trasversale e radiale per le più facili comunicazioni fra le nuove aree fabbricative di risulta.

In tal guisa si sono utilizzate, come tratti interni, le esistenti strade provinciali e molte delle comunali e vicinali, con opportune modificazioni, senza perturbare gravemente le proprietà private.

Come si rileva dalla pianta, le principali arterie di collegamento trasversale che segnano anche i limiti degli allargamenti progressivi, sono la QQ di lunghezza kil. 7.980, la SS di kil. 9.390 e la AB...OP di kil. 10.565.

Queste grandi arterie interne e di circonvallazione si svolgono con andamento poligonale a lunghi tratti, tangenziali ad altrettanti larghi anelli concentrici a quello della estramurale che ha suggerito la direttiva.

Altre di minore importanza, e con lo stesso sistema, sono inserite fra gli accennati anelli, che ben si prestano all'utilizzazione di molte strade vicinali.

A completamento della ideata disposizione si sono in fine tracciate nuove ed ampie vie nel senso radiale, cioè dalla estramurale alla periferica estrema AB...OP.

Lo sviluppo complessivo delle strade di nuova costruzione comprese nella progettata rete è di kil. 110.240 con una superficie di ett. 206.79.15. In questo computo non sono comprese quelle del lungo-mare e dei rioni popolare ed operaio.

La larghezza delle medesime varia da metri 18,00 a m. 12 secondo la loro importanza, eccetto le grandi arterie QQ, SS, AB...OP, per le quali si è preveduta una larghezza da m. 30 a m. 40.

Nonostante che il complesso problema della viabilità per Bari sia molto arduo, e per il progressivo imprevedibile incremento della città, e per la sua peculiare importanza, pure esso sembra, in massima parte, risoluto con la proposta rete stradale.

Questa, infatti, risponde alle finalità innanzi accennate, quali: la facile e rapida circolazione ordinaria e tramviaria, necessaria allo sviluppo della vita cittadina, industriale e commerciale; la estensione delle opere di fognatura, in corso di approvazione; e quel certo effetto di estetica edilizia con piazze e giardini, passeggiate, sports ecc.

Di più il progetto offre la possibilità di istituire la zona industriale, importantissima per il dopo guerra, e verso la quale, per goderne i benefici, che non mancheranno di invocarsi quanto prima, già si orientano forti nuclei d'industriali ed offrirà altresì il modo di provvedere, infine, a quel lavoro d'integrazione delle forze vive locali, indispensabili per ottenere il lungo mare e costruire i quartieri per gli operai e la borghesia, la Stazione balneare a S. Cataldo, lo Stadium e via di seguito.

Non si presume affermare che quella proposta costituisca la viabilità ideale, e molto meno che essa sia l'unica e la più perfetta che risponda tanto allo sviluppo di svariate attività cittadine, quanto a tutti i privati interessi.

Molte ancora e varie per direttive ed orientamenti se ne potrebbero studiare. Però il breve tempo assegnato e la urgenza di provvedere all'esecutorietà di un piano d'ingrandimento, non ha consentito, come era vivo desiderio, lo studio di altre reti, le quali, del resto, sarebbero ora di poca pratica utilità, per le varie incognite dei complessi bisogni cittadini che si verificheranno nell'avvenire. Ciò non pertanto, non è esclusa la possibilità di apportare perfezionamenti e modifiche al progetto che si propone, sia prima di approvarlo definitivamente, sia in seguito, al duplice scopo di provvedere alle future esigenze e di assecondare e facilitare gli sviluppi edilizi di private iniziative mettendole in armonia con l'opera complessiva.

III.

Mercati, macello, piazze, giardini.

I mercati per l'approvvigionamento alimentare all'ingrosso ed al dettaglio ed i macelli sono aziende importantissime in ogni centro popoloso.

Il loro buon impianto rende possibile la più scrupolosa vigilanza igienica sulla quotidiana vittitazione e può essere fonte di cospicui redditi.

Nel progettato ampliamento, con la scorta di quanto si è attuato recentemente in altre Città, come Roma, Torino, Milano, Firenze ecc. si sono previste sufficienti aree adatte allo svolgimento di tali aziende.

MERCATO GENERALE. — Si è ritenuto opportuno l'impianto di un mercato generale ubicato nella zona orientale, a m. 1.500 dall'attuale Macello, tra la ferrovia per Brindisi e la Provinciale per Mola. La sua area complessiva è di mq. 43.700, di cui 15.000 coperta, da adibirsi a numerosi magazzini, a celle frigorifere, ai servizi generali ed amministrativi e mq. 28.700 scoperta per cortili, viali ed altro.

La ubicazione prescelta è stata guidata dai seguenti criteri; cioè:

a) per l'ampliamento della Città che tende a svolgersi più ad oriente che verso occidente.

b) per la facilità degli allacciamenti ferroviari e tramviari che vi si possono collegare, indispensabili al rapido servizio di trasporto e smistamento delle derrate tra i centri di produzione e quelli di consumo.

c) per la possibilità di coordinare al mercato generale anche un *foro boario* con stalle di sosta, ecc. in servizio complementare del nuovo Macello, ubicato a breve distanza.

MERCATO PER VETTOVAGLIE, FIERE ECC. — Altra larga zona di superficie scoperta mq. 42.000 si è segnata nella zona occidentale, a sud dello incrocio della Ferrovia Foggia-Bari con la estramurale, per adibirla:

- a) a mercato giornaliero di vettovagliamento alimentare.
- b) a quello settimanale, che dovrebbe istituirsi per la compra - vendita di cereali, attrezzi ed utensili rurali, chincaglie ferrarecce, veicoli, piante, fiori, ecc.
- c) infine alla fiera annuale, in occasione delle feste patronali che ricorrono nel mese di maggio.

Anche questa ubicazione consente facili allacciamenti ferroviari e tramviari ed altri vantaggi che per brevità non si enumerano.

MERCATI COPERTI INTERNI. — Questi edifici ideati con criteri moderni, per quanto riconosciuti indispensabili a conseguire la comodità del pubblico, la igiene, ed il decoro delle Città, hanno trovato sempre gravi ostacoli per il loro impianto ed esercizio, specie in Bari, a causa della riluttanza dei venditori al minuto che preferiscono avere la bottega prossima all'abitazione.

Solo gli attuali mercati coperti, così detti della *carne* e del *pesce* di remota costruzione, hanno avuto successo. Ma essi sono insufficienti ai bisogni e mancano altresì quelli per gli erbaggi, le frutta, i pollami ecc. che con grande disdoro si esercitano in prossimità di un sacro edificio, S. Ferdinando, ed in prossimità della principale e più frequentata via della Città, Sparano da Bari, ricca di eleganti ed importanti magazzini.

Se l'onor. Amministrazione vorrà provvedere per proprio conto, come sarebbe desiderabile, all'impianto ed esercizio di tali utili mercati di dettaglio, ovvero provocarne l'iniziativa privata con facilitazioni di esproprio od altri incoraggiamenti, la loro più opportuna ubicazione potrà prescegliersi più tardi ed in relazione allo sviluppo edilizio.

MACELLO. — La sistemazione della spiaggia di levante, con passeggiata lungo il mare, *trottoir*, giardini e il rione a villini, ha obbligato lo spostamento dell'attuale macello in altra località.

Il nuovo Stabilimento per la mattazione, più ampio ed informato a criteri moderni, si è designato anche verso oriente, a m. 1.500 dall'attuale, con superficie di mq. 9000.

La sua vicinanza al mare, presso Torre Quetta, rende facili i servizi sanitari.

PIAZZE, GIARDINI. — Le assegnazioni delle aree occorrenti e la ripartizione di questi importanti fattori di bellezza, igiene e godimento offrono geniale tema al tecnico-artista per lo studio degli ampliamenti edilizi, ed all'Architetto come al giardiniere offrono un vasto campo per svolgere le loro attività.

Però le ingenti spese, che impegnano la costruzione e manutenzione di tali opere, le sfavorevoli condizioni del suolo ed altre circostanze peculiari obbligano a limitarne il numero e la grandiosità. Ed è per questa ragione che si è ritenuto opportuno adottare criteri più restrittivi, introducendo le piazze-giardini, i larghi viali alberati, le piccole sistemazioni ad aiuole, ecc. che pur concorrono alla circolazione, alla igiene ed alla sobria gaiezza.

Nel piano, che si presenta, si è seguito tale sistema e le piazze, giardini si sono disseminate con equa proporzione.

L'area complessiva assegnata a tal fine nelle varie zone di ampliamento si è riportata nel precedente specchietto.

IV.

Edifici pubblici, Cimitero Monumentale, Officina a Gas.

Il prolungamento del Corso Vittorio Emanuele e l'impianto della R. Università, designato verso la estremità, mentre, come si è innanzi accennato, costituiscono i capisaldi per attirare e raggiungere il miglioramento edilizio e la maggiore attività

di vita cittadina nella plaga occidentale della Città, d'altra parte impongono due importanti provvedimenti, cioè la costruzione di un nuovo Cimitero d'inumazione e lo spostamento dell'Officina a Gaz.

Le aree ed i fabbricati, che attualmente sono adibiti a questi servizi, sono insufficienti e la loro ubicazione non concorre alla pubblica igiene.

All'uopo per un nuovo cimitero d'inumazione si è prescelto il fondo rustico del R. Liceo, sulla Provinciale di S. Spirito, a circa chilometri 2,500 dalla Città e di superficie di ett. 13,20, già altra volta designata a tale uso. Quello attuale, su Via Modugno debitamente ampliato ed abbellito si potrà destinare a Necropoli Monumentale e Famedio per gli uomini illustri.

Per la nuova Officina a gas ed elettrica si possono adibire le zone a nord del Cimitero, delimitate da strade e prossime all'allacciamento ferroviario al porto, che molto bene si prestano ai facili trasporti ed alle industrie dei sotto prodotti della distillazione.

Completandosi in tal guisa la sistemazione occidentale, gli edifici occorrenti per la R. Università degli studi, per quella tecnica applicata alle industrie e commerci con i relativi musei e officine - scuole, per il divisato gruppo ospedaliero in Via Modugno, e per altri consimili, possono trovare ampie e belle sedi nell'area delimitata dalle strade: Ettore Fieramosca ad est, Estramurale ad ovest, Dante Alighieri a sud e la Provinciale per S. Spirito a nord.

Le due suddette Università (la tecnica e quella degli Studii) messe di rincontro una all'altra, come sono accennate nella pianta, e due grandiosi edifici laterali, racchiudono, una vasta piazza con giardini, che può essere anche resa sontuosa con le prospettive architettoniche degli edifici stessi, a porticati, e con monumenti, fontane ecc.

La nuova sede in Bari del R. Istituto nautico e relativa officina - scuola richiesta dal Ministero della R. Marina, in conformità del nuovo indirizzo che queste scuole dovranno assu-

mere per il maggiore sviluppo della Marina mercantile e delle costruzioni navali, si è ubicata all'estremità della Piazza Massari, ad occidente del Castello Medioevale, come venne approvata dall'Onorevole Consiglio nella tornata del 31 gennaio 1918.

Questo edificio, se ispirato a stile architettonico di arte pugliese, con il Castello rimesso *ad pristinum* ed abbellito da giardini, concorrerà al desiderato riordinamento della Piazza, intitolata all'illustre Massari, ove potrà sorgere il Monumento.

Le aree per gli altri pubblici edifici, quali il Palazzo di Giustizia, le RR. Poste e Telegrafi, i Comandi Militari, la Sede amministrativa dell'Acquedotto Pugliese, l'Intendenza di Finanza, gli uffici sezionali del Comune, gli edifici scolastici, le Parrocchie ecc. non difettano nelle zone di ampliamento. Però la loro più opportuna ubicazione non si è ritenuta individuarla, dipendendo da complesse e speciali circostanze, difficili a prevedersi.

V.

Zona industriale.

La Città di Bari, attualmente ricca di industrie per private iniziative, dovrà assurgere, nel dopo-guerra, a più vasto centro industriale per la sua favorevole condizione sull'Adriatico, per il progettato ampliamento del porto e specialmente per il traffico con l'Oriente.

In conformità di quanto si è attuato per il risorgimento economico di Napoli e si va preparando per quello del nuovo Porto di Venezia, è necessario che anche Bari sia dotata di un'ampia zona industriale ove possano sorgere impianti di numerosi stabilimenti di produzione atti ad assicurare il benessere delle classi operaie della Città ed il progresso economico della regione pugliese.

A Bari potranno essere consentiti dei provvedimenti di favore, d'indole tecnica, di regime doganale e daziario, di forza motrice, di trasporti marittimi e ferroviari, ed infine anche altri

riguardante il credito industriale, le agevolazioni fiscali ecc. È cosa facile ottenere dallo Stato i benefici suddetti, già concessi dalla legge per il risorgimento economico ed industriale di Napoli, perchè l'ordine del giorno, votato dal Parlamento nella seduta del 17 dicembre 1901, su proposta del Ministro L. Luzzatti, Presidente del Consiglio G. Zanardelli, si estende a tutto il mezzogiorno.

Infatti l'ordine del giorno fu il seguente:

« La Camera, convinta che sia alto dovere dello Stato e
« di solidarietà nazionale di cooperare a che tutte le parti di
« Italia si avvicinino nella loro prosperità, contribuendo insieme
« a realizzare la grandezza della Patria, confida che il Governo
« vorrà provvedere al più presto a restaurare, con proposte di
« leggi e con atti economici e sociali, le condizioni non liete di
« Napoli, delle altre Provincie del Mezzogiorno e delle isole. »

La plaga più adatta per il progressivo svolgimento delle numerose industrie, è quella segnata con tinta verdina. La superficie compresa in tale perimetro misura complessivamente ettari 488,30,00; è intersecata da larghe e numerose strade per la più facile circolazione, ed è prossima al Porto ed alla rete ferroviaria, che assicurano la economica introduzione delle materie prime alle officine e la esportazione dei prodotti.

Le varie aree costruttive, indicate nello schema grafico, si prestano all'impianto tanto di vasti opifici quanto di piccole fabbriche (1).

La forza motrice si potrà ottenere a buon patto dalla Società Generale Pugliese di Elettricità la quale si propone di distribuire nelle tre Puglie, con linee ad alta tensione, buona parte dell'energia ricavabile dai costruendi impianti idro-elettrici dei laghi silani (Società delle forze idrauliche della Sila), qualora gli Enti interessati (Comune, Provincia e Camera di Commercio), costituiti in Consorzio, potessero ottenere preven-

(1) V. *Alleg. A* - Elenco delle varie industrie che possono impiantarsi in detta zona.

tivamente dalla detta Società condizioni particolarmente favorevoli.

I trasporti marittimi e ferroviari si potranno facilitare sia con un tronco di allacciamento diretto della Foggia-Bari alla linea portuale, che mediante l'impianto di una stazione di smistamento nella zona di forma triangolare di risulta fra questo nuovo tronco e gli attuali, come è accennato nella pianta.

VI.

Rioni operai e popolari.

Un altro importante problema che si è affrontato è quello delle case popolari. Si è seguito il criterio fondamentale della necessità del decentramento della classe operaia dalla Città, avviandola verso la periferia in vicinanza delle officine. Tale sistema adottato da molti anni in tutte le città più evolute non solo dell'Italia, ma dell'estero, ha fatto ottima prova per i grandi vantaggi che si conseguono nell'interesse degli operai medesimi.

Si è ritenuto quindi opportuno assegnare una vasta superficie di terreno di ett. 80,90, di cui ett. 41,45,80 fabbricabile, in uno dei punti più salubri per costruire un intero e completo grande rione destinato unicamente ad abitazione degli operai.

L'ubicazione prescelta, come rilevasi dal piano di ampliamento, è alla parte occidentale in prossimità della ferrovia Bari-Taranto. Le case, per ragioni di economia e d'igiene, sono disposte nella pianta a due a due, con giardini, fiancheggianti larghe strade, tutte convergenti ad un'unica ampia piazza ottagonale.

Nel quartiere medesimo vi sono le aree sufficienti da potersi destinare ad edifici scolastici, a biblioteche, a palestra ginnastica, a chiese, a luoghi di ritrovo ed in genere a tutto quanto è necessario per soddisfare a tutti i bisogni, non solo materiali, ma intellettuali e morali della numerosa popolazione

che via via si andrà stabilendo in quel rione. Nè si è trascurata di assegnare una non piccola area ad oriente per parco che, opportunamente sistemato con viali, alberi, cascine ecc., potrà servire ad uso di passeggiate e di svago.

La ubicazione prescelta ha anche il vantaggio di essere poco lontana dalla zona industriale alla quale gli operai potranno accedere con molta facilità, specie se 'sarà sino a quel punto estesa la rete tramviaria comunicante con l'interno della Città e se sarà costruita una piccola stazione di fermata della ferrovia Bari-Taranto, anche questa designata nella pianta. Di più ancora: essa si offre al facile impiego dei capitali sia degl'istituti di credito, sia delle molteplici iniziative private, la qual cosa importa l'altra utilità di non imporre al Comune soverchi oneri.

Al lato orientale della città si è destinata una superficie di Ett. 65,50 per la costruzione di case economiche per la piccola e media borghesia disposte su ampio parco, facilmente adattabile a villini.

Anche per questa zona si è prevista la costruzione di una stazione di fermata della ferrovia Bari-Locorotondo e l'allacciamento alla città con la rete tramviaria, in modo da essere non solo agevoli le comunicazioni ma, per il punto, per la disposizione, per la vicinanza al mare, potrà divenire uno dei luoghi di convegno della popolazione urbana.

L'area per ora assegnata e la possibilità di potersi estendere verso levante sino alla spiaggia danno la sicurezza che essa possa divenire un quartiere degno di una grande città.

Basta appena accennare che il decentramento della classe operaia e della piccola borghesia è reso necessario per molteplici ragioni.

Il fenomeno stesso della immigrazione nelle città per il crescente sviluppo delle industrie e del commercio, per gli uffici pubblici e le aziende private in continuo progresso, è uno dei fattori dell'aumento costante della popolazione.

Tutto ciò determina la deficienza delle abitazioni nei centri, e di conseguenza l'enorme rincaro dei fitti. Le classi meno ab-

bienti sono, quindi, costrette ad abitare in case prive di aria, di luce, d'igiene e, spesso, di decenza e di molte fondamentali comodità. Per Bari si aggiunge che le classi più umili sono costrette ad abitare nei così detti sottani, se pure non nei sotterranei.

Con le case popolari ed economiche, specie se costituenti interi quartieri comunicanti con la città, e non prive di tutte le condizioni essenziali alla vita, sono eliminati questi gravi inconvenienti. Esse poi arrecano apprezzabili vantaggi, fra i quali non ultimo quello di assicurare, mercè gl'incoraggiamenti degl'istituti bancari e delle istituzioni di previdenza, la proprietà delle abitazioni col solo tenue pagamento della pigione mensile.

La costruzione, perciò, dei quartieri suddetti, se studiata ed attuata con criteri moderni, risolve un problema di primissimo ordine di progresso sociale che avvia alla evoluzione e all'elevamento morale ed economico delle classi diseredate.

VII.

Sistemazioni diverse. Rete tramviaria.

SPIAGGIA DEL FILOSCENE. — Il progetto di sistemazione della spiaggia del *Filoscene*, compilato precedentemente ed approvato dal Consiglio Comunale nella tornata del 7 giugno 1912, si ripresenta ora con rilevanti modifiche. Una più vasta zona, infatti, viene guadagnata sul mare per colmata, che si estende sino alla punta di Torre Quetta per poterla coordinare a quella di ampliamento.

La sua superficie, compresa tra l'attuale lido ed il perimetro esterno, è così risultata di ett. 64,10, con una eccedenza di ett. 18,65 sulla precedente.

Tale maggiore superficie non danneggia il Comune, poichè con l'aumento dell'area fabbricabile si viene a compensare la spesa occorrente per i lavori di strade, fognature, piazze, giar-

dini ecc., mentre si rende possibile l'attuazione del grandioso rione di abbellimento e di gaio soggiorno.

Ed è per questa ragione che si è dovuto modificare il primitivo progetto. L'area ottenuta dalla colmata si può così ripartire proporzionatamente, tra quella fabbricativa e quella per uso di strade pubbliche, piazze, viali, giardini, ecc., agli effetti economici della su cennata compensazione della spesa ed agli effetti di una migliore estetica edilizia.

Con tali criteri si è disegnato il rione.

Il seguente prospetto comparativo dimostra la ripartizione e la differenza delle aree fra il 1° ed il 2° progetto.

ZONA DI COLMATA	Area fabbricabile Ett.	Area per piazze, strade, giardini ecc. Ett.	Superficie complessiva Ett.
1° Progetto. . .	18,01,70	27,43,30	45,45,00
2° Progetto. . .	24,67,13	39,42,87	64,10,00
Eccedenze	6,65,43	11,99,57	18,65,00

Le modifiche principali poi consistono:

a) nella sostituzione del percorso curvilineo a quello rettilineo della passeggiata lungo - mare per conseguire un migliore effetto estetico;

b) nello spostamento della pineta e del *trottoir* più verso oriente per aumentare l'area edificativa verso la Città;

c) nella soppressione del laghetto, per dar posto ad un'ampia piazza con giardini e rotonda a mare, la quale verrebbe a trovarsi dirimpetto all'attuale macello da trasformarsi in grandioso Kursal con Hôtel ovvero ad altro uso sportivo.

Si è anche modificato l'andamento del gran viale « *Barion* » ed il piazzale fra la sede della Camera di Commercio ed il

Porto vecchio, allo scopo di rendere possibile il prolungamento del Corso Vittorio Emmanuele in rettilineo verso oriente, per congiungerlo con il lungo mare, quando sarà possibile modificare l'attuale Kursal Margherita.

Così si è pure disposto che le costruzioni lungo i lati del viale « *Barion* » si debbano eseguire a villini, nel 1° tratto, cioè sino al piazzale della « Rotonda » con giardini fronteggianti il detto viale. In tal guisa, i fabbricati avranno una esposizione più salubre, e i giardini, essendo riparati dai venti di levante, potranno avere una vegetazione rigogliosa e fiorita ad ornamento e gaiezza del viale medesimo.

PORTO VECCHIO E LUNGO-MARE VENEZIA. — Il breve specchio acqueo, racchiuso fra i moli S. Antonio Abate e S. Nicola, ad oriente della vecchia Città, costituiva l'antico porto.

Quando, poi, si costruì quello nuovo presso la insenatura di S. Vito, ad occidente del promontorio S. Pietro, il vecchio, per la diminuita sua importanza, venne assegnato alla 4ª classe della 2ª categoria dei porti del Regno, giusta la legge 1865, ed ora vi si accolgono i piccoli legni da cabotaggio e le barche pescherecce.

Più volte vennero fatte delle proposte al Comune di interrarlo parzialmente o totalmente a scopo di speculazione edilizia; ma, per unanime consenso del Consiglio, esse furono respinte per conservare grato ricordo del luogo ove si svolsero i primi commerci sul mare con l'oriente, e che fu fonte di ricchezza cittadina.

Assecondando tale nobile desiderio e prendendo occasione dalla necessità di procedere al Restauro delle corrosioni verificatesi nella linea di approdo del Molo S. Antonio, e dalle ripetute istanze della classe dei pescatori di renderlo più comodo e sicuro alla loro industria, l'Ufficio Tecnico studiò un completo progetto di sistemazione del porto vecchio, col concorso del sussidio governativo e provinciale.

Tale progetto, che conseguì l'approvazione del Consiglio

nella tornata 7 giugno 1912, si è riportato nel presente piano con opportune modifiche per coordinarlo al lungo-mare del Filoscene e alla concessione trentennale del Kursal Margherita.

Nella ipotesi che, dopo il trentennio, la zona acquea, ora occupata dall'edificio del Kursal, non fosse ridonata al porto, anzichè riparare le corrosioni profonde, di costosa e difficile esecuzione, si è pensato di costruire un nuovo muro di riva nell'interno del porto, a poca distanza dal molo S. Antonio ed a questo parallelo, per guadagnare l'area necessaria a far sorgere un nuovo rione marinaro con peschiera, trattoria, terrazze ecc. a somiglianza del nuovo rione S. Lucia testè costruito in Napoli.

Come dal progetto di dettaglio, esso sorgerebbe a ridosso del muraglione, vicino al fortino, prospiciente sul porto, e prosimo alla pescheria ed alla piazza Ferrarese.

Con tale sistemazione si rende non solo bello ed igienico l'antico porto e facile l'accesso dalla città, ma si conseguono altri considerevoli vantaggi quali: la possibilità di sistemare più convenientemente il Palazzo di Polizia Urbana; la utilizzazione di altre aree per fabbricati sulla Piazza Ferrarese, che a sua volta verrebbe così sistemata ed abbellita.

Infine si è progettata una strada litoranea a piè della muraglia del Corso Venezia con opportuni sottopassaggi al medesimo corso per le più facili comunicazioni tra la vecchia città, ed i quartieri orientali.

Questo breve tratto di lungo-mare che può eseguirsi con poca spesa, stante il basso fondo della spiaggia, oltre a divenire un'amena passeggiata, garantisce dalle corrosioni delle onde il terrapieno del sovrastante Corso Venezia.

LARGO S. VITO E SPIAGGIA AD OCCIDENTE DEL CASTELLO: STRADA LITTORANEA DALLA CAPITANERIA A S. CATALDO. — La sistemazione di queste due spiagge e della strada è collegata ad una grave vertenza che si agita tra il Comune, il Demanio dello Stato ed il Ministero della Marina, circa:

a) la delimitazione fra il Demanio Comunale e quello Marittimo;

b) la delimitazione degli arenili per gli usi del Porto da quelli sdemanializzabili e da cedersi a privati;

c) la proprietà di alcune zone comunali cedute indebitamente dal Ministero della Marina al Demanio dello Stato, e da questo vendute al Comune, giusta analoga deliberazione consiliare.

L'Ufficio tecnico, che da lungo tempo ha seguito, con sollecita cura, tale complicata pratica, ha proposto una sistemazione stradale, con ripartizione delle aree, atta a conciliare le complicate vertenze.

Nella previsione che un bonario componimento possa por fine alle suddette vertenze, si è riportata nella pianta la sistemazione stradale, che si presta anche a risolvere altri importanti problemi, come l'isolamento ed abbellimento del Castello storico, i nuovi edifici per il Regio Istituto Nautico e la Caserma della Regia Guardia di Finanza, il completamento della Piazza Massari ed infine la strada littoranea in servizio del Porto e di congiunzione col rione di S. Cataldo.

RIONE PER VILLEGGIATURA E STAZIONE BALNEARE. — Il promontorio di S. Cataldo, per la sua incantevole ed elevata posizione sul mare e la salubrità dell'aria, è divenuto la meta di quotidiane passeggiate di diporto lungo la sua costa e stimola sempre più l'attività edilizia dei privati e dei cittadini per farne un ameno soggiorno di villeggiatura, come lo attestano le varie e belle palazzine a giardini che si vanno ivi edificando.

Però queste preziose condizioni di suolo e di tendenza costruttiva non sono coadiuvate e sorrette da una razionale rete stradale e da piazze adatte a dare una sistemazione estetica ed igienica all'insieme delle costruzioni.

Si è ritenuto opportuno perciò accennare sulla pianta le fasi direttive per lo sviluppo delle costruzioni e per limitare il proseguimento di tracciati arbitrari fatti a solo scopo speculativo.

Si è anche ubicata la zona per una definitiva stazione climatica e balneare sulla spiaggia sabbiosa ed a dolce declivio

posta ad occidente del faro S. Cataldo, che potrebbe sorgere per iniziativa della stessa Società balneare barese, a somiglianza delle rinomate stazioni del Lido di Venezia, di Rimini, di Viareggio, ecc.; sia per comodità dei cittadini, sia per attirarvi i forestieri.

STADIUM. — La spiccata tendenza della classe giovanile barese per gli esercizi sportivi e di ginnastica educativa non può svilupparsi convenientemente per la mancanza di uno stadium od arena.

La sede per la costruzione di questo vasto campo sportivo, ad anfiteatro, con padiglioni per bagni, conforti, restaurants, ecc. si è ubicata fra la via comunale per Bitritto ad occidente, la vicinale del Picone ad oriente e fra la SS a settentrione e la AB... OP a mezzogiorno. La superficie così racchiusa è risultata di ett. 23,31,00.

Come in altre Città, lo stadium potrebbe sorgere per iniziativa privata e con incoraggiamenti da parte del Comune per la facilitazione che Bari offre a promuovere gare ginnastiche, concorsi sportivi ecc. con vantaggio del piccolo commercio.

SISTEMAZIONE FERROVIARIA. — Fin dal 1867 si rilevarono i gravi inconvenienti derivanti dall'impianto della linea ferroviaria Bologna-Otranto, la quale, trovandosi in prossimità dell'abitato, interrompeva l'enorme transito dei veicoli dalla Città all'estramurale per passaggi a livello in corrispondenza del Corso Cavour e della Via Quintino Sella. Sono note le vertenze tra il Comune, la Camera di Commercio e l'ex Società esercente la Rete Adriatica causate dagli ostacoli frapposti al movimento commerciale dalle lunghe manovre dei treni in stazione, attraverso i detti passaggi.

A por fine a questo stato di cose si addivenne ad un *modus vivendi* fra gl'interessati e le FF. MM., i cui capisaldi si formularono nel Verbale del 18 aprile 1900 e che così si possono riassumere:

a) Costruzione di un sottovia in corrispondenza della Via De Giosa;

b) Costruzione di una passerella pedonale al passaggio a livello del Corso Cavour;

c) Costruzione dello scalo merci verso la Città;

d) Voto per l'allacciamento ferroviario al Porto.

Con la convenzione del 5 gennaio 1903 tra la Provincia, il Comune e la Società delle Ferrovie Meridionali si divisero in 3 gruppi i lavori di sistemazione, cioè 1° gruppo: quelli indicati ai capi a) e b) e la espropriazione delle aree occorrenti per quelli del 2° e 3° gruppo, d'immediata esecuzione; 2° e 3° gruppo: Scalo merci, sottovia Q. Sella, ampliamento del fabbricato viaggiatori ecc. da eseguirsi in altro tempo.

Con deliberazione consiliare del 3 novembre 1910, vennero approvati detti lavori per l'importo di L. 5.155.000, lavori che in parte si vanno eseguendo.

Nella cennata deliberazione si faceva voto al Ministro dei LL. PP. (N. 5 e 6 dell'ordine del giorno) perchè si fosse provveduto anche alla costruzione di un terzo sottovia con passerella a m. 700 da quello di Q. Sella, ed all'ampliamento della Stazione centrale con vaste sale di aspetto e di ricevimento e con decoroso prospetto sulla Piazza Roma.

L'Ill.mo Sig. Sindaco Comm. Bottalico, nel 1916 interessò il Ministero dei LL. PP. per la sollecita esecuzione dei lavori e per l'accoglimento dei voti del Consiglio.

S. E. il Ministro E. Arlotta dava assicurazione circa il proseguimento dei lavori previsti per l'importo di L. 5.155.000 e aggiungeva che: in quanto ai voti espressi dal Consiglio nessuno stanziamento poteva farsi per ora, stante i fondi disponibili e le condizioni del momento; ma che essi avrebbero formato oggetto di studi futuri, dei quali era stato interessato il Comitato di esercizio del Compartimento di Bari.

Ciò premesso, non è sembrato opportuno accennare, nel piano di ampliamento, ad alcuna innovazione all'attuale servizio ferroviario. Però non v'è chi non rilevi i gravi inconve-

nienti che si verificano sia al sottovia De Giosa, unico sfogo al movimento dei carri e delle vetture, sia ai passaggi a livello per l'intrigato fascio di binari principali e secondari.

È certo un problema che aspetta una pronta soluzione quello di affrettare i lavori degli altri gruppi.

RETE TRAMVIARIA. — La sistemazione ed ampliamento della rete tramviaria sarebbe stato desiderio accennarla in pianta separata e previ accordi tra il Comune e la Società Elettrica Barese, concessionaria dell'impianto ed esercizio; ma la brevità del tempo non ha permesso questo studio di dettaglio.

Esso però può farsi in seguito, perchè la disposizione data alla rete stradale non ostacolerà di stabilire i capisaldi per una razionale, comoda ed economica circolazione tramviaria fra i vari rioni ed i principali centri amministrativi, bancari, industriali e commerciali della città.

VIII.

Fognatura.

Il progetto della fognatura generale della Città, presentato dall'Impresa Ingami, Scavimi e C.^o e che trovasi presso il Consiglio per la definitiva approvazione, abbraccia tutta la superficie entro il perimetro della estramurale ed una zona esterna di ettari 498,60 limitata al solo ampliamento orientale della Città secondo il piano del 1913, compreso il lungo mare.

Si è, quindi, prevista la possibilità di continuare le opere di fognatura nella zona del nuovo ampliamento per una superficie complessiva di ett. 870,40.

Lo studio della viabilità si è associato ed adattato perciò anche alle esigenze inerenti ai lavori della fognatura.

A tal fine si è progettata una strada sufficientemente larga lungo l'alveo del Picone, che mette capo ad un'ampia piazza

sita a sud dello Stabilimento Lindemann, per la facile costruzione di un collettore di convogliamento delle acque alluvionali scorrenti fra Ceglie e Bari nel bacino del Picone di superficie di circa ett. 400.

Tale collettore, arrivato alla piazza, si biforca in due rami di minore diametro e sboccano entrambi a mare, percorrendo il primo l'estramurale di oriente con foce alla spiaggia del *Filoscene* ed il secondo l'estramurale di occidente con foce a Marisabella.

Questa opera completa la difesa della Città contro le alluvioni del versante occidentale ed è indipendente dalla fognatura cittadina. Essa, considerata come opera di 5ª categoria, a norma di legge potrebbe conseguire il sussidio governativo e provinciale.

Contro la corrente alluvionale così detta di *Montrone* confluyente nella bassura ad oriente di Carbonara e che, sparpagliandosi a monte del Macello, sfocia a mare allagando la Città in quel versante, il R. Governo, accogliendo i voti del Consiglio Comunale, vi provvederà costruendo altro diversivo con sbocco presso la Punta Quetta. Tale diversivo, che è in corso di studio presso il locale Ufficio del Genio Civile, potrà trovare adatta sede nella futura ampia strada di circonvallazione AB.....NOP di larghezza m. 40.

Le grandi arterie stradali RR ed SS si prestano poi alla costruzione dei collettori principali della rete cittadina del previsto ampliamento. Ad essi si possono allacciare le reti secondarie di fognatura per il servizio delle zone intermedie.

Con questi capisaldi, e col sussidio del piano quotato, non sarà difficile, in seguito, compilare i progetti parziali della fognatura man mano che progrediranno le costruzioni dei nuovi quartieri.

La spesa presuntiva occorrente per questa fognatura suppletiva di tutta la zona di ampliamento è riportata di seguito.

IX.

Statistica e previsioni finanziarie.

Il piano regolatore e di ampliamento che si presenta deve essere eseguito in un congruo periodo di tempo consentito per legge e proporzionato allo sviluppo edilizio della Città.

Non è quindi fuor di luogo esaminare in quanti anni l'area edificabile potrà essere occupata in proporzione all'accrescimento della popolazione.

Si è a tal fine diviso l'ampliamento in tre distinte zone, come viene esposto nella susseguente tabella:

1.^a (minima), limitata alla strada QQ di superficie complessiva di Ett. 637,80
cioè la *a*) e la *b*) (specchietto a pag. 16);

2.^a (media) sino alla SS (*a + b + c*) . . . » 1083,20

3.^a (massima) sino alla AB...NPQ (*a + b + c + d*) » 1481,50
escludendo le zone *e*), *f*) e *g*) di eventuale attuazione.

ALLARGAMENTI PROGRESSIVI

ZONE DI AMPLIAMENTO	Area edificabile Ettari	Lunghezza ed area delle strade esistenti e di nuova costruzione.		Area occupata da piazze e giardini Ettari	TOTALI Ettari
		Kil.	Ettari		
I. ^o (<i>a + b</i>) Dal perimetro degli attuali fabbricati alla strada di circosollazione QQ	436,75,07	75,639	148,98,79	52,06,14	637,80,00
II. ^o (<i>a + b + c</i>) Idem alla strada SS	821,59,50	116,034	200,02,64	61,57,86	1083,20,00
III. ^o (<i>a + b + c + d</i>) Idem alla strada ABC...NPQ esclusa la colmata del lungo mare	1131,73,23	143,219	269,86,89	79,89,88	1481,50,00

Qualora l'ampliamento si volesse estendere alla linea AB... NOP, cioè al massimo, e la zona industriale di ettari 488,30 si volesse sottrarre alla costruzione di abitazioni civili, la sua superficie effettiva si ridurrebbe ad ettari 993,20. Dedotte le aree stradali, le piazze, i giardini ecc. di ettari 349,76,77, restano ettari 643,43,23 destinati unicamente alla fabbricazione.

È necessario ora determinare quanti anni occorrono perchè detta area possa bastare all'accrescimento della popolazione.

Dal confronto dell'area attualmente occupata dalle fabbriche esistenti entro il perimetro della estramurale con gli abitanti in numero di 95.000, risulta che ognuno occupa mq. 40 circa di superficie.

Amnesso che tale media, per i crescenti bisogni di igiene e di comodità, debba aumentarsi a mq. 50, la surriferita area fabbricativa di ettari 643,43,23 può servire ad una popolazione di 130.000 abitanti. E poichè al 1° gennaio 1918 la popolazione della città era salita a 125.100, il nuovo piano regolatore servirà fino a quando la popolazione avrà raggiunto i 255.100 abitanti.

Agli effetti della presente ricerca si prevede che l'inizio dell'attuale piano d'ampliamento possa aver luogo nel 1919.

La incognita da determinarsi è quindi l'anno in cui si raggiungerà tale popolazione, incognita che è anche in relazione ai fenomeni demografici.

Si ritiene, però, che questi non abbiano a subire sensibili variazioni, e che l'accrescimento degli abitanti si mantenga nella stessa proporzionalità come nel periodo 1911-1918.

Chiamando A_a il numero degli abitanti al 1° gennaio 1918, A_b il numero degli abitanti al 1° gennaio 1911 ed n il numero degli anni fra le due dette epoche, P la percentuale di accrescimento, si avrà dalla nota formola:

$$A_a = A_b \left(1 + \frac{P}{100} \right)^n$$

sostituendo ai simboli i dati numerici, cioè:

$$A_a = 125.100$$

$$A_b = 102.037$$

$$n = 7$$

risulta $P = 3,10$.

Conosciuta così la percentuale di accrescimento, la popolazione da raggiungersi di ab. 255.100 e quella al 1° gennaio 1918 di ab. 125.100, è facile determinare la incognita n , cioè il periodo di anni occorrente per raggiungere la presunta popolazione di ab. 255.100 mercè il seguente calcolo:

$$n = \frac{\log. 255.100 - \log. 125.100}{\log. \left(1 + \frac{3,10}{100}\right)} = 48 \text{ anni.}$$

Però considerando che la percentuale di accrescimento della popolazione, anzichè conservarsi nel limite di 3,10 %, potrà elevarsi per le migliori condizioni igieniche e sociali che si svilupperanno col nuovo piano, il calcolato periodo di anni 48 si può ben ridurre ad anni 40.

Dimostrato, così, che il progetto presentato, anche esteso al massimo suo limite AB...NOP, non pecca affatto di troppa estensione, è necessario determinare la spesa occorrente per tutti i lavori previsti, spesa che non può destare alcuna preoccupazione, tenuto conto delle alte finalità che, mercè le opere progettate, si raggiungono, cioè il benessere civile ed industriale di Bari.

Si sono elencati nelle seguenti tabelle i lavori e i mezzi finanziari occorrenti per ciascuna zona di ampliamento, sia per prospettare lo sviluppo che possono avere i lavori, sia per conoscere la spesa relativa, qualora si ritenesse opportuno limitare il perimetro di ampliamento al minimo, secondo QQ, ovvero al medio, secondo SS.

I. - Zona di ampliamento.

Comprende quella interna a) e quella esterna b) limitata dalla strada QQ. Ettari 637,80.

N. d'ordine	INDICAZIONE DEI LAVORI	Espropria- zioni	Sistemazione stradale	Fognatura	Piazze, giardini, opera d'arte, lavori diversi	TOTALI Lire
1	Nuova rete stradale . . .	2.235.000	16.500.000	—	—	18.735.000
2	Piazze e giardini	780.000	—	—	2.600.000	3.380.000
3	Abbattimento e ricostru- zione della Chiesa di S. Francesco	—	—	—	500.000	500.000
4	Espropriazione di fabbri- cati per allineamenti stra- dali	—	—	—	250.000	250.000
5	Nuovo Cimitero di inuma- zione	150.000	—	—	550.000	700.000
6	Sistemazione ed amplia- mento del vecchio Ci- mitero monumentale. . .	160.000	—	—	340.000	500.000
7	Previsione di spesa per il nuovo macello	135.000	—	—	850.000	985.000
8	Lavori di fognatura . . .	—	—	1.300.000	—	1.300.000
	Totali L.	3.460.000	16.500.000	1.300.000	5.090.000	26.350.000

II. - Zona di ampliamento, compresa fra le strade QQ ed SS. Ettari 44,60,00.

N. d'ordine	INDICAZIONE DEI LAVORI	Espropria- zioni	Sistemazione stradale	Fognatura	Piazze, giardini, opera d'arte, lavori diversi	TOTALI Lire
1	Nuova rete stradale . . .	765.000	5.480.000	—	—	6.245.000
2	Piazze e giardini	138.340	—	—	459.660	598.000
3	Espropriazioni di fabbricati per allineamenti stradali	120.000	—	—	—	120.000
4	Cavalcavie e sottopassaggi alle ferrovie	—	—	—	1.200.000	1.200.000
5	Opere di fognatura . . .	—	—	3.200.000	—	3.200.000
	Totali L.	1.023.340	5.480.000	3.200.000	1.659.660	11.363.000

III. - Zona di ampliamento, compresa fra le strade SS ed AB...OP. Ettari 398,30,00.

N. d'ordine	INDICAZIONE DEI LAVORI	Espropria- zioni	Sistemazione stradale	Fognatura	Piazze, giardini, opera d'arte, lavori diversi	TOTALI Lire
1	Nuova rete stradale . . .	1.050.000	6.900.000	—	—	7.950.000
2	Piazze e giardini	275.000	—	—	930.000	1.205.000
3	Per prevedibili cavalcavie o sottopassaggi alle ferrovie nella zona industriale	—	—	—	1.200.000	1.200.000
4	Opere di fognatura . . .	—	—	3.000.000	—	3.000.000
	Totali L.	1.325.000	6.900.000	3.000.000	2.130.000	13.355.000

Se tutti i lavori previsti per attuare interamente il piano regolatore, ammontanti a L. 51.070,000, dovessero gravare sul bilancio del Comune di Bari nei 40 esercizi in cui si dovranno svolgere, la impostazione annuale nel Bilancio risulterebbe di L. 1.280.000.

Questo aggravio, anche tenuto conto del maggior gettito delle entrate per l'accrescimento graduale della popolazione e per i proventi di esercizio della fognatura, non può essere affrontato con le ordinarie risorse del Bilancio.

È necessario, quindi, ricorrere a provvedimenti di altra indole, fra i quali il più importante è quello dei contributi diretti da parte di coloro che si avvantaggeranno dalla esecuzione del piano; contributi che si potranno ottenere applicando le norme sancite nella legge 25 giugno 1865, ovvero quelle concesse nelle leggi speciali per la esecuzione dei piani regolatori di Firenze nel 1870, di Genova nel 1877, di Roma nel 1881, di Milano nel 1889 e di Torino nel 1909. Tale cospicua risorsa finanziaria potrà equiparare la spesa prevista di L. 51.070.000 e dare anche sufficiente margine per eventuali opere non previste od altre da eseguire che, sebbene non indicate nel fabbisogno, pure si ritengono utili, quali: il Mercato generale, la trasformazione del macello, lo Stadium ecc.

Infatti, seguendo le norme della Legge 1865, che ha integrato il concetto economico degli Statuti Murattiani, si ottengono le seguenti risultanze:

AREE FABBRICABILI

Per impianto di stabilimenti, opifici ecc. nella		
zona industriale	mq. 2.450.000
Per costruzioni civili	» 8.867.323
		<hr/>
		Totale mq. 11.317.323

Da un calcolo sommario, secondo i prezzi attuali del terreno fabbricativo, si può razionalmente ammettere che, assegnando il prezzo medio di L. 15 alla riportata area fabbricativa di mq. 11.317.323, il suo importo complessivo ammonterà a L. 169.759.845.

Attualmente, alla medesima area, considerata come terreno coltivato, come è nella quasi totalità, non si può assegnare che un valore oscillante fra L. 0,60 e L. 1,40 al mq. Però, trattandosi di un calcolo approssimativo, e tenendo conto che una piccola parte di detta area, per peculiari condizioni, potrebbe avere anche maggior valore di quelli indicati, si può elevare il prezzo medio a L. 1,50 al mq.

A questa stregua il costo attuale del terreno, che ad opera finita diventerà fabbricativo, risulta di L. 16.975.984,50 ed in cifra tonda L. 17.000.000. Aggiungendo il prezzo del terreno destinato a strade, complessivamente previsto in L. 4.050.000, si hanno gli elementi, a norma di legge, per calcolare la compartecipazione del Comune.

Valore del terreno reso fabbricativo	.	.	L. 169.759.845
Valore attuale del terreno	.	L. 17.000.000	
Costo delle aree stradali.	.	» 4.050.000	
			<hr/>
		In uno	» 21.050.000

Plus - valenza totale L. 148.709.845

somma, che divisa per due, rappresenta la partecipazione del Comune, cioè L. 74.354.920.

Con questo introito largamente si può fronteggiare, non solo la spesa effettiva prevista per la esecuzione del piano regolatore e di ampliamento progettato, ma anche le altre opere complementari innanzi accennate.

X.

Proposte per la esecuzione.

APPROVAZIONE. — Allorchè l'on. Consiglio Comunale di Bari avrà deliberato sul progettato piano regolatore e di ampliamento e deciso sulle eventuali modificazioni da apportarsi, basterà un breve periodo di tempo per riportarle nella pianta ed unirvi il piano parcellare, già pronto, per la relativa pubblicazione, a norma di legge.

Dopo che saranno discussi e risolti gli eventuali reclami che potranno presentare gl'interessati, il detto piano dovrà sottoporsi all'approvazione della G. P. A. e, avutone il parere favorevole, sarà esaminato dal Consiglio Superiore dei LL. PP.

Per lo svolgimento di questi atti amministrativi, occorreranno, senza essere molto lontani dal vero, non meno di 3 a 4 mesi; dopo di che potrà essere emesso il Decreto Luogotenenziale di definitiva approvazione.

Il piano regolatore, quindi, nella migliore ipotesi, potrà divenire esecutivo non prima del 1919.

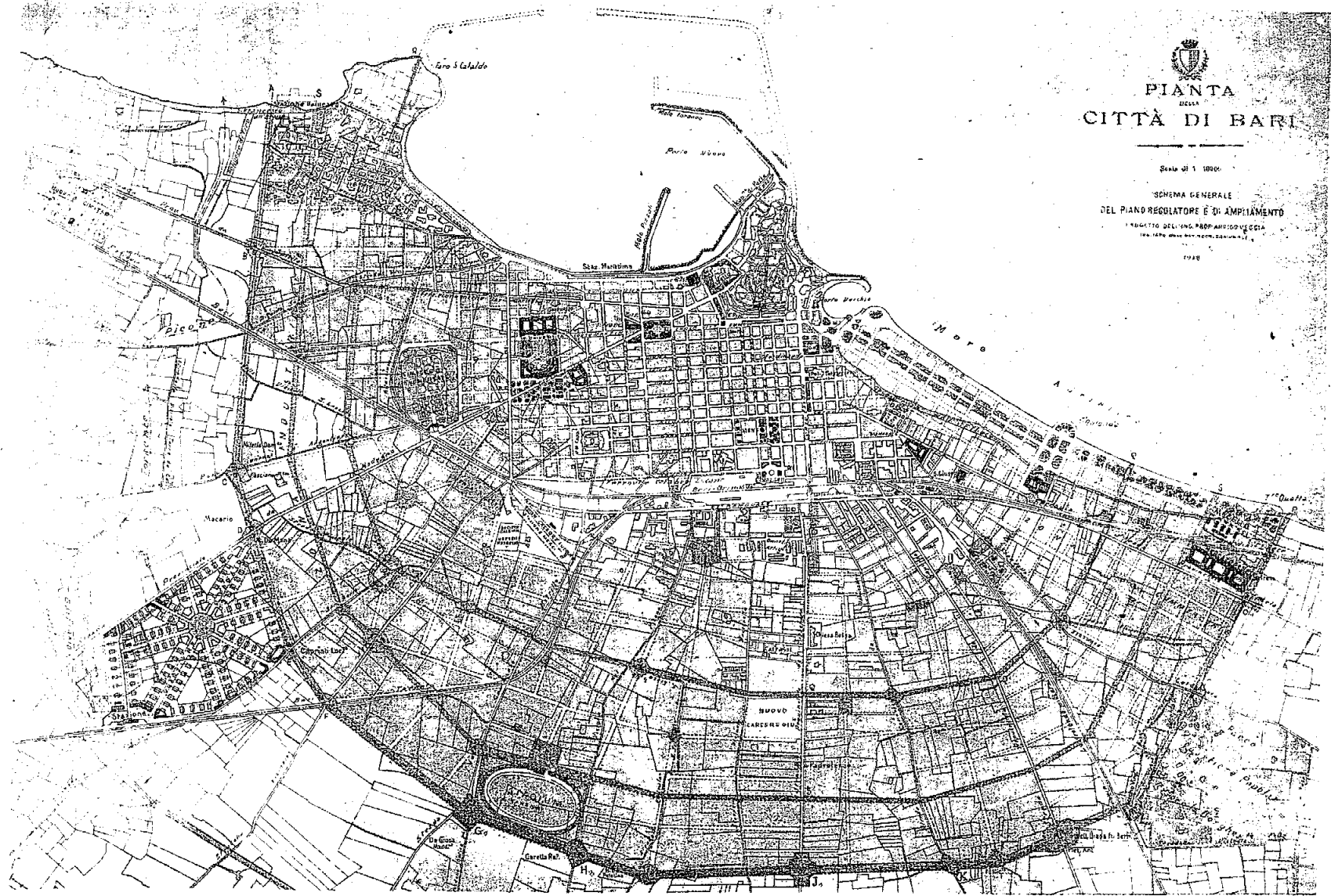
PROVVEDIMENTI SPECIALI. — Per agevolare lo sviluppo delle costruzioni, in conformità del piano approvato dal Consiglio, nell'intervallo che intercede fra detta approvazione ed il D. L., sarebbe opportuno che il Consiglio deliberasse, nei limiti delle sue attribuzioni, la esecuzione di quelle parti del piano che venissero volontariamente accettate dai proprietari, anche agli effetti del contributo.

Questa deliberazione di massima, mentre è legale, perchè non richiede la superiore approvazione per il vincolo del quarantennio e del contributo, apporterebbe grande vantaggio all'esecuzione del piano stesso, sollecitandone l'attuazione.

Bari, 31 Maggio 1918.

L'INGEGNERE CAPO
Prof. A. VECCIA

Piano regolatore di ampliamento della Città di Bari.



L'ING. CAPO
Prof. Arrigo Veccia

GLI ASSESSORI DEI LL. PP.
Ing. Vittorio Chiaia — Avv. Giuseppe Capaldi

IL SINDACO
Comm. Giuseppe Bottalico

ALLEGATI

ELENCO SOMMARIO

delle industrie che possono trovar posto nella zona industriale, ed essere attivate con motori a gaz, a vapore, elettrici, idraulici, ovvero con macchine a mano:

Ferro, acciaio, ghisa, bronzo, ottone, rame, zinco ecc.

Fabbrica catena di ferro.

- » Chiavarde, chiodi, vite e bulloni (portine ecc.).
- » Lamiere ondulate, lamiere stirate ecc.
- » Filo di ferro, reti zincate, retine ecc.
- » Serrature e ferrature.
- » Tubi di ferro.

Fonderia di ghisa.

Fabbrica di oggetti di ghisa: fornelli, ringhiere, ornati ecc.

- » di letti in ferro, ed apparecchi sanitari.
- » di macchine per agricoltura, aratri, zappe.
- » di coltelli minuterie.
- » di spilli ed aghi.
- » di rubinetteria, apparecchi sanitari ecc.
- » di minuterie in bronzo. Lampadari, arredi sacri ecc.

Industrie del legno.

Segheria, piallatura, scorniciatura ecc.

Fabbriche d'infissi, mobili, cornici ecc.

- » per carrozze, carri, materiale mobile per ferrovie ecc.
- » di botti.
- » di zoccoli e forme per le scarpe.
- » di truccioli, cassette da imballaggio ecc.
- » di pavimenti in legno, persiane, sedie ecc.
- » di giocattoli.

Industrie relative alla lana, cotone, canape, juta, crine ecc.

Stabilimenti per filatura, candeggio, tintoria, tessitura, apparecchiatura, apprettatura, mercerizzazione ecc.

Fabbriche di calze, maglierie, biancherie.

Industrie diverse.

Fabbriche di zucchero, spirito ed affini.

Stabilimenti di estrazione e raffinaria e prodotti secondari.

Fabbriche per confetti, cioccolatte, bomboni ecc.

- » per distillerie, spiriti industriali.
- » di liquori.

Distillerie di vini e vinacce.

Fabbriche di cognac, liquori ecc.

- » di birra ed acque gazzose.
- » di salumerie con macellazione e senza.
- » Molitura di grano ed altri cereali, pastifici, panifici, biscotterie, farine alimentari ecc.
- » Petrolio, benzina e sottoprodotti.

Lavanderie e stireria a vapore.

Rilegatorie di libri.

Fabbriche di smalti e forni per smaltare oggetti in ferro ecc.

- » di cera, stearina, candele, lumini da notte e cerini.
- » di zolfanelli in legno.
- » per la lavorazione del sughero.
- » di orologi da torre.
- » di segherie di marmi.
- » cementi e gesso, ed applicazioni.
- » di pietre artificiali, cementi armati ecc.
- » di ornati in cartapesta e segature compressa.
- » di passamanteria.
- » di lucido per le scarpe.
- » d'inchiostro.
- » di concimi artificiali.
- » di saponi correnti, industriali, di lusso ecc.

Fabbriche di carte da giuoco.

- » di pesi e misure.
- » di tubi e lastre di piombo, capsule per bottiglie ecc.
- » di fiori artificiali.

Stabilimenti per la utilizzazione degli stracci e delle spazzature.

Fabbriche di carta da imballaggio.

- » di laterizi.
- » di guanti.
- » per la lavorazione delle piume e pellicceria.
- » di conserve di frutta e pomodoro.
- » di scope.
- » di pipe.

Stabilimenti a nichellare, doratura, argentare ecc.

Fabbriche di ostie.

- » di stoviglie.
 - » di cordami.
 - » per la lavorazione di vimini e legno da cesti ecc.
 - » di passamanterie.
 - » di stamigne e tela da imballaggio.
 - » di automobili, motociclette, ciclette ecc.
 - » di oggetti di latta, zinco, alluminio, rame ecc.
 - » di vetri, bottiglie, fiaschi ecc.
 - » di ceramica.
 - » di bigliardi.
 - » di strumenti musicali.
 - » di grassi alimentari.
 - » di grassi per lubrificare.
 - » di sego e candele di sego.
 - » di spazzole e pennelli.
 - » di bottoni di osso, pettini ecc.
 - » per conce di pelle.
 - » rifilatura di pellami ed applicazioni.
 - » di oggetti di cuoio, balicerie, finimenti per cavalli ecc.
 - » di colle animali.
 - » di abbruciatura e macinazione delle ossa.
-

ALLEGATO B.

COSTRUZIONE DI UN BORGO
fuori il primitivo recinto della Città di Bari

RELAZIONE

presentata al Direttore delle Reali Finanze
à firma degl' Ingegneri GIOVANNI PALENZIA e FRANCESCO VITI
il 30 giugno 1790

Ecc.mo Sig. D. FERDINANDO CORRADINI

DIRETTORE DELLE REALI FINANZE.

Essendo giunte al Real Trono le suppliche degli Amministratori della Città di Bari, chiedendo fabbricarsi un Borgo, si compiacque il Sovrano di permettere che si fosse questo edificato fuori dell'attual recinto della Città per l'estensione e comodo di quella Popolazione.

In seguito poi, in vista de' fogli rassegnati dal Comandante interino del Corpo del Genio, da' quali risultava il pregiudizio, cui poteva recare alle fortificazioni della Città lo stabilimento di detto Borgo nel luogo ideato da' Sindaci, si compiacque la Maestà del Padrone di risolvere, ed ordinare, che io sottoscritto Giovanni Palenzia Ingegnere ordinario di detto Real Corpo, in accordo con me sottoscritto Francesco Viti Ingegnere Camerale avessimo stabilito il sito, ove sia più confacente l'erezione del Borgo, ed a tale oggetto si fosse formata una pianta esatta del terreno adiacente alla Città, nel quale si creda più adattato al pubblico comodo di ergerlo, unendo ad essa la corrispondente porzione delle mura della Città, ed il Castello, onde si vegga il rapporto dell'uno, e dell'altra col Borgo stesso, dovendo esser indicato colla dovuta regolarità, specialmente nelle strade, accompagnando la stessa pianta colle convenienti riflessioni.

Tali furono gli ordini a noi spediti nel Real nome a' 30 aprile prossimo scorso per i rami delle Reali Segretarie di Guerra e del Supremo Consiglio di Finanze. In esecuzione dei Reali Comandi, essendoci giuntati

in Bari, adempimmo all'ordinato, ed ora umiliamo a V. E. le nostre deboli riflessioni, unitamente colla pianta prescrittaci.

Il luogo per prima ideato da' Sindaci sarebbe stato appunto ne' laterali di quella ampla, e lunga via, che da Modugno passando per avanti il Convento de' Paolotti, a dirittura conduce alla Porta della Città di Bari, accosto il Regio Castello, e quest' istessa via è quella che formerà la continuazione del nuovo Regio cammino di Lecce.

Vi era inoltre chi per l'opposto opinava di situare detto Borgo nell'altro estremo della Città, e propriamente verso il Molo, in poca distanza dall'altra Porta di detta Città, denominata la Porta di Mola.

Per principio generale delle cose, dovendo un Borgo essere un raccolto di più case senza recinto di mura, e propriamente un accrescimento di abitazioni fuori delle mura delle Città murate, che per lo più corrisponda, o cominci alle Porte, proprio sarebbe stato di farlo lunghesso quella suddetta ampla, e lunga strada, che andando da Napoli in Bari col nuovo Regio cammino, venghi a corrispondere nella prima Porta della Città, che s'incontra accosto il Regio Castello. La larghezza stessa di quella strada, la rettitudine della medesima, l'incontro di più edifici di riguardo, come sono la Chiesa de' Paolotti, le fabbriche dei Padri della Missione, e la corrispondenza di altre vie intermedie, che avrebbero portato con esso loro la regolarità del Borgo (forse in niente dissimile da quello, che introduce nella Porta del Popolo dell'alma Città di Roma), avrebbe fatto ad ognuno risolvere di doversi colà situare.

Ma vi erano i seguenti ostacoli: Nella parte del Castello verso Ponente vi sta uno Spalto, o sia spianata detta in francese *Glacis*, che per regola di Architettura militare non può affatto alterarsi, e di più, parte di detta strada con i terreni adiacenti, perchè in fronte del suddetto Regio Castello, deve restare anche libera e sgombra da qualunque altra novità.

A queste si aggiunge, che la formazione del Borgo in questo sito, quantunque specioso per la sua veduta, si sarebbe però contenuto nel fronte della suddetta strada, ma per molto tratto di lunghezza, per quanto, è la medesima, onde la maggior parte della popolazione si sarebbe trovata in qualche distanza dalla Città, cosa, che sarebbe stata d'incomodo, e perciò con ragione dovea escludersi quest'idea.

Architettandosi poi la situazione del Borgo nella parte bassa verso il Molo, quantunque la vicinanza della Porta della Città verso Mola, in dove sono tutti i negoziati, e s'introducono le derrate per andare nella Regia Dogana, e sempre vi esiste un Emporio, niente di meno la situazione bassa del terreno, il lido muscoso dell'Adriatico produce un aere

niente perfetto, anzi dannoso per i cagionevoli di salute, e per i venti non troppo salutari; onde si stima dover essere quest'altra idea anche proscritta.

La parte intermedia dunque, e propriamente quella dirimpetto le mura di detta Città tra la Porta presso il Castello, e l'altra verso Mola, è la miglior situazione.

Il Borgo perciò, secondo il nostro sentimento deve principiare a linea delle fabbriche dei Padri della Missione sul fronte di quella Regia Strada dirimpetto il fossato della Città, con estendersi in dentro verso mezzogiorno per quel tratto di terreno, che occorrerà occuparsi secondo il bisogno; girare per il proseguimento della medesima strada all'opposto di detto Fossato, e dirimpetto il torrione denominato di S. Domenico, e torrioni, e fossati susseguenti, sino all'incontro però della via, che porta a Carbonara e Ceglie, dove sta la Cappella de' Sartori, perchè da detto sito in poi il terreno incomincia a declinare verso il Molo, e s'incorre in quell'inconvenienti di sopra rapportati di aria poco salubre, particolarmente nei tempi estivi.

L'unica irregolarità, seppur tale può chiamarsi, sarebbe che il Borgo procede a seconda della stessa strada, la quale oggi in molte parti è alquanto tortuosa; ma colla confezione del nuovo Regio cammino, che per colà deve passare, e colla correzione che può, e dovrà darsi al medesimo, come anche alla situazione materiale del Borgo stesso, si fa cessare ogni menomo ostacolo.

La fabbrica del Borgo deve compartirsi in tanti parallelogrammi, uno dall'altro separato, mediante le vie intermedie, tutte di larghezza palmi 30, nè più, nè meno per il gioco dell'aria e della ventilazione, ed ogni isola dovrà esser di fronte nella suddetta Regia strada, almeno palmi 200, e di fondato palmi 300, acciò ognuna di queste possi essere occupata da più possessori nel fabbricare secondo la loro condizione, ma tutte queste isole di case non dovranno eccedere l'altezza di palmi 40, o poco più per serbare un'eguaglianza nelli edifici, cosa, che non deve riuscire di dispiacere e di più incontrandosi nella situazione di queste isole di case quelle strade che ora esistono in quel terreno, e conducono alla Conceria, a Bitritto, al Convento de' Cappuccini, ed altrove queste acciò non formino sconcio nella simmetria del Borgo, potranno dismettersi, e situarsi ne' vicoli laterali, e paralleli all'isole medesime.

Entrando poi, se a noi lice, in una qualche riserba appartenente alle Finanze, in dette fabbriche tutto può essere permesso di costruirsi per la propria abitazione, e comodi necessari della vita, ma deve restare espressamente interdetta la fabbrica per uso di cantine, di magazzini, e di po-

sture di olio, per incetta però, o di qualunque altra derrata di spettanza delle Reali Finanze.

La distribuzione del Borgo, e sua situazione si vede espressa nella annessa pianta punteggiata, e strisciata di color rosso, quindi senza entrare nel tedio della descrizione della stessa Pianta, con una semplice occhiata si ravvisa, e si distingue il Castello, le mura della Città, il fossato, le strade, ed il terreno adiacente con la situazione del Borgo medesimo, da che potrà osservarsi il rapporto dell'uno, e dell'altro.

Nell'atto che facevamo le nostre riflessioni sullo stabilimento medesimo, siccome lo ritrovammo più proprio, e plausibile nel sito indicato, si perchè di niun pregiudizio del Regio Castello, meno che in menoma parte, che poco, o niente l'offende, come anche perchè comodo alla Popolazione per la vicinanza alle due Porte della Città, per le comodità, e proprietà della Strada Regia nel suo fronte, per esser vicino alli Edifizi Sacri, e per respirarsi un aere sano, e salubre; così poi si pensava a qualche difficoltà, che mai potesse farsi dall' Amministratore delle Regie Dogane per i Reali interessi, quindi si partecipò il tutto a D. Giuseppe Quattromani attuale Amministratore, ed il medesimo dopo istrutto della nostra idea, sembrò, che non disapprovava i nostri pensieri, e che facendosi il Borgo nella divisata maniera e colle suddette proibizioni di cantine, magazzini, e posture d'olio per incetta soltanto, e non già per proprio uso, e comodo, niente avea, che ridire.

Tanto da noi doveva eseguirsi, e col più profondo rispetto ci gloriamo di essere

Bari li 30 Giugno 1790.

Di V. E.

Divot.mi Servit. obligat.mi

Firmato: GIOVANNI PALENZIA

> FRANCESCO VITI Ing. Cam.le

PIANTA

del Reg.^o Castello della Città di Bari, colle mura e fossato, che racchiudono detta Città dalla parte interna, unitamente col terreno, e strade adiacenti alle stesse mura, e coll'idea del sito da formarvi il nuovo Borgo.



Il colorito colla linea di Rosso, dinota il sito da costruirvisi il nuovo Borgo, ripartito in isole, e strade, che le framezzano.

Bari, li 30 Giugno 1790.

GIO. PALENZIA

FRANCESCO VITI, Ing. Cam.^{le}

R. Decreto del Re Gioacchino Murat.

Bari, 25 Aprile 1813.

Gioacchino Napoleone Re delle Due Sicilie. Visto il rapporto del Nostro Ministro dell'Interno. Abbiamo decretato e decretiamo quanto segue:

ART. 1. — È autorizzato la costruzione di un Borgo, di cui Noi abbiamo gettata la prima pietra fondamentale, fuori la porta di Bari detta di Mare, la quale prenderà da ora il nome di Porta Gioacchino. Il Borgo avrà questo stesso nome.

ART. 2. — I beni del Regio Demanio compresi nella pianta di detto Borgo da Noi approvato sono donati alla Città di Bari; quelli di pertinenza di corporazioni morali saranno censiti alla Città medesima sulle basi della rendita attuale fatte tutte le deduzioni legali; quelli di proprietà di particolari cittadini saranno censiti nello stesso modo, venduti a giusto prezzo alla stessa Città, a scelta dei proprietari, a meno che essi non si obblighino di edificare secondo il disegno del Borgo.

ART. 3. — I beni acquistati dalla detta Città in virtù dell'articolo precedente saranno conceduti dalla medesima a censo alle persone che si obbligheranno di edificare. La forma, e le basi della concessione saranno regolate dal Nostro Ministro dell'Interno.

ART. 4. — I Nostri Ministri dell'Interno e delle Finanze sono incaricati, ciascuno in ciò che li concerne della esecuzione del presente Decreto.

Firmato: Gioacchino Napoleone. — Da parte del Re - Il Ministro Segretario di Stato: Pignatelli.

R. Decreto del Re Ferdinando IV.

Caserta, 5 Dicembre 1815.

Ferdinando IV Re delle Due Sicilie.

Abbiamo decretato, e decretiamo quanto siegue:

ART. 1. — Il Decreto datato da Bari li 25 Aprile 1813, che ordina la costruzione di un Borgo fuori la porta di Bari detta di Mare è annullato per quanto concerne la concessione dei beni Demaniali compresi nella pianura del Borgo suddetto, che deve considerarsi illegittima, perchè seguita in mano della occupazione militare.

ART. 2. — Noi concediamo al Comune di Bari i beni indicati nell'articolo precedente, onde possa avvalersene per l'uso proposto, a quale oggetto l'Amministrazione dei Demanii resta incaricata di dargliene sollecitamente il possesso.

ART. 3. — Il Nostro Segretario di Stato Ministro dell'Interno sarà incaricato di presentarci un piano per la continuazione dei lavori di costruzione del Borgo, pel quale, oltre dei cennati beni, se ne richiedono ancora degli altri appartenenti a corporazioni Morali, ed ai Particolari.

Noi ci riserbiamo sul rapporto dell'istesso Ministro di determinare il Nome che dovrà prendere il suddetto Borgo, e la porta che vi è vicina.

ART. 4. — I Nostri Segretari di Stato Ministri dell'Interno e delle Finanze sono incaricati della esecuzione del presente Decreto.

Firmato: Ferdinando. — Da parte del Re - Il Ministro Segretario di Stato: Tommaso di Somma.

Statuti per la formazione del Borgo di Bari.

N. 265 del Repertorio.

Statuti per la regolare formazione del Borgo di Bari. Attribuzioni della Deputazione, e suoi membri componenti.

ART. 1. — La Deputazione composta di quattro notabili Baresi, già proposta dall'Intendente della Provincia, ed approvata da S. E. il Ministro dell'Interno nelle persone dei Decurioni Signori Andrea Miolli, Raffaele Tiberti Raquier, Nicola Caputi, e Domenico Calia si riunirà due volte la settimana in giorni, ed ore determinate nella Casa Comunale, e Decurionale. Questa presieduta dal Sindaco ch'è presidente nato della medesima, dovrà incaricarsi dell'osservanza rigorosa della pianta, e de' Statuti nelle costruzioni degli edifizii del nuovo Borgo. Riceverà le postulazioni di chi vorrà fabbricare, e sentito il parere dell'Ingegnere Sig. Gimma autore del presente; fisserà le condizioni, e delibererà finalmente dette concessioni sul modo, che sarà trascritto negli articoli 6 e 10.

ART. 2. — Il Cancelliere del Comune farà le funzioni di Segretario, portando però de' registri distinti per l'opera indicata, redigerà i verbali delle sedute, registrerà le postulazioni, che conserverà in buon ordine, dopo di essere state cifrate, e datate dalla Deputazione. Conserverà i rapporti dell'Ingegnere Direttore, e terrà registro delle Deliberazioni prese su di esse. I verbali delle sedute, ed i registri accennati vanno scritti sopra libri

diversi. Tutte le carte sotto i differenti oggetti saranno conservate a fascetti con rispettive epigrafe indicative. Conserverà il tal Decreto organico, la pianta del Borgo, la corrispondenza ufficiale, e tutt'altro in separato armadio nella stanza delle sedute. Dovrà sostenere la corrispondenza che il Presidente intraprenderà in conseguenza delle Deliberazioni. L'Intendente della Provincia potrà tutte le volte che gli aggrada riunire la Deputazione nell'Intendenza alla di lui presenza, ed allora farà egli le veci di Presidente, ed il Sindaco quella di Vice-Presidente.

ART. 3. — Le domande per concessione di suolo dovranno essere presentate al Segretario della Deputazione, il quale dovrà al momento rilasciare al Petizionario un certificato dichiarando che il suolo chiesto non sia stato ad altri concesso precedentemente. La concessione per un suolo richiesto non potrà essere differita oltre otto giorni, dopo presentata la domanda e essendovi più domande per uno stesso suolo, la concessione avrà luogo precedente accensione di candela, in un incanto unico con l'avviso ai soli petizionari.

ART. 4. — Il Comune dovrà fin da ora acquistare subito tutti i fondi destinati alla formazione del nuovo Borgo, senza aver riguardo se i proprietari vogliano o no fabbricare nei loro proprii terreni. A far ciò essendovi già un'autorizzazione Sovrana, la Deputazione s'incaricherà di far eseguire le scritture fra il Comune e le Corporazioni e proprietari senza di alcuna ingerenza del Magistrato Amministrativo contenzioso. Se il vorranno ne faranno poi la domanda e ne diverranno concessionari a norma di ciò ch'è stato notato nell'art. 3. Il Comune si costituirà debitore del canone verso le Corporazioni morali come pure debitore del prezzo capitale, o del canone verso i particolari proprietari. Saranno subito tracciate le strade principali, e secondarie; e fino che i terreni continueranno a rimanere nello stato attuale di coltura, se ne incasserà la rendita dal Cassiere Comunale, portandone un registro separato da quello dell'Amministrazione Comunale. Egli in vista de' mandati della Deputazione, pagherà i canoni dovuti alle Corporazioni morali, ed a' particolari. Quindi il Comune concederà i suoli, e diverrà creditore a fronte de' concessionari. Si dovrà dunque aprire un conto dal Segretario della Deputazione, e dal Cassiere Comunale di dare, ed avere, con tutta la possibile precisione.

ART. 5. — Avendo S. M. con Real Decreto de' 25 Aprile 1813, autorizzate le censuazioni, i contratti saranno eseguiti dalla Deputazione senza alcuna ingerenza del Consiglio d'Intendenza.

Quanto poi al patto dell'affrancazione sarà ne' contratti stipulato per norma generale che il canone non potrà affrancarsi se non dopo lo spazio di anni trenta a norma dell'art. 530 del Codice Civile.

ART. 6. — Stipulato il contratto l'Architetto Direttore dovrà limitare il suolo censito con termini lapidei, che segneranno non solo l'ambito del medesimo, ma benanche il livello della strada ed il punto donde il prospetto dell'edifizio dovrà sorgere.

ART. 7. — Il censo da pagarsi da ogni acquistante sarà fissato a ragione di canne quadra di palmi 64, quadrati a misura Napoletana come nel modo appresso.

In ogni Isola qualunque la lunghezza di fronte di ciascun lato, dovrà essenzialmente corrispondere ad una proporzionata superficie dello stato intermedio, che sarà destinato ad uso di cortile, o di giardino. Questa proporzione sarà regolata in modo che abbia ad osservarsi nel complesso degli edifizi che comporranno l'Isola, e specialmente le facciate sporgenti sulle strade una disposizione simmetrica, la quale consiste principalmente in ciò, *che la ricorrenza dei piani di un edifizio sia nella stessa orizzontale dei piani dell'edifizio contiguo.* Anche le mostre delle porte, dei portoni, e delle finestre (quantunque varie) dovranno però essere di buon gusto a giudizio dell'Architetto Direttore, al quale in tutto è affidata questa nuova opera. Il suolo così del cortile che del perimetro sarà uniformemente e senz'alcuna distinzione soggetto al medesimo canone di ogni canna quadrata. Il canone esser deve proporzionato non meno al valore del suolo, che alla perdita cui anderà il Comune soggetto per tutt'i siti adetti a strade, e piazze, e spese di basolato, acquedotti, riverberi, ed altro. Quindi i suoli degli edifizi che avranno il loro fronte sulla piazza di Mare, sulla piazza centrale, e sulla grande strada, che dalla piazza condurrà a S. Francesco di Paola saranno censiti a grana 45 l'anno per ogni canna quadrata, ed a grana 30 l'anno quelle di tutte le altre isole interne col rilascio però del quinto in compenso del contributo fondiario, che i censuarii saranno nel dovere di pagare, o bonificare al Comune al di là dell'acquisto.

ART. 8. — Ogni edifizio dovrà avere nel suo interno i recipienti delle materie, coverti e disposti in modo che nel pulirsi non ingombrino le strade; come altresì avrà i canali delle acque lorde colle bocche sporgenti nell'interno dell'edifizio in comunicazione con i condotti pubblici sottoposti alle strade, che si costruiranno dal Comune.

ART. 9. — I concessionari dopo la stipola delle cautele dovranno fare gli ammanimenti de' materiali, e dopo due mesi al più tardi dovranno intraprendere la edificazione; in caso opposto sarà di dritto risoluto il contratto, il suolo sarà concesso ad altri, ed il primo concessionario manchevole sarà tenuto sborsare per multa l'importo del canone di cinque anni a favore del Comune.

ART. 10. — Fra un anno dopo i due suddetti mesi dovrà esser terminato il pianterreno, e per tutto il 1816, al più tardi dovrà trovar compito il primo piano superiore, ciò s'intende di semplice fabbrica rustica. In ciascun di questi due casi d'inadempimento il Comune proseguirà egli la edificazione in danno del Censuario, il quale sarà inoltre multato dell'importo di anni dieci di canone a favore del Comune.

ART. 11. — I piani superiori al primo, saranno costruiti in quel corso di tempo che piacerà agli edificanti.

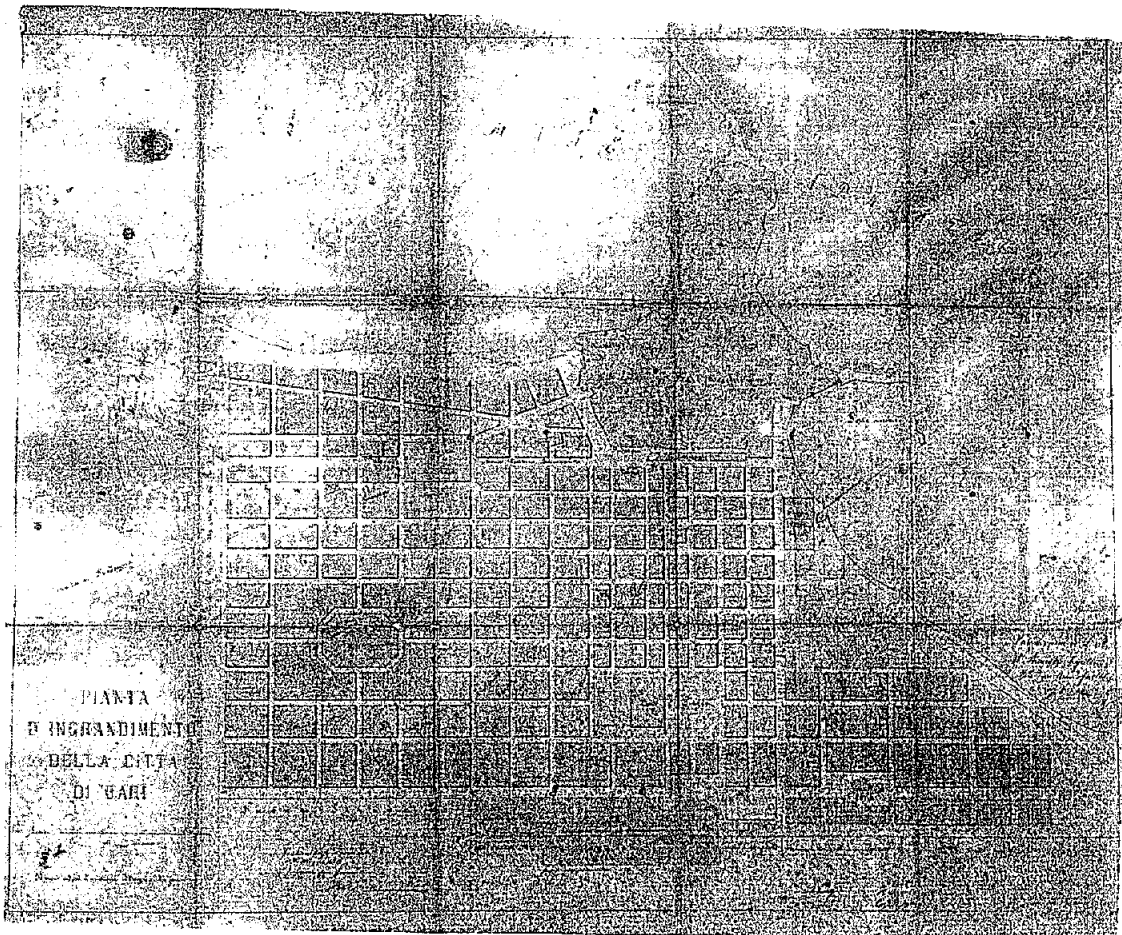
ART. 12. — Le grondaie de' nuovi edifizii saranno costrutte in modo, che le piovane raccolte sulle coperture non piombino sulle strade.

Napoli, 1. Dicembre 1814. — Approvato: Gioacchino Napoleone. — Per copia conforme - Il Ministro dell'Interno: Nuet. — Bari, 18 Dicembre 1821. — Per copia conforme - Il Vice Capo del 1. Ufficio della Segreteria d'Intendenza di Terra di Bari: firmato Carlo Sessa.

N. 5960. Registrato a Bari li 18 Dicembre 1821. Lib. 1. Vol. 30, 7, 92. — Casoli.

ALLEGATO C.

PIANTA
d'ingrandimento della Città di Bari
disegnata dall' Architetto PIETRO TROTTI
(26 aprile 1866)



*approvata dal Consiglio Comunale nella Seduta del 5 febbraio 1867
V.^{ta} dal Consiglio Sup. dei LL. PP. 20 luglio 1867.*

VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Veduto il piano d'ampliamento della Città di Bari, sottoscritto il 26 ottobre 1866, dall'Architetto Pietro Trotti.

Veduta la deliberazione del Consiglio Comunale di Bari in data del 5 febbraio 1867, con cui fu adottato il piano predetto;

Veduto il rapporto dell'Ufficio Tecnico Governativo in quella Provincia del 2 maggio 1867, con cui fu riconosciuto meritevole d'approvazione il piano in discorso, accennandosi ad alcune speciali avvertenze;

Veduta l'altra deliberazione del Consiglio Comunale in data del 18 maggio stesso, con la quale vennero convalidate le avvertenze suggerite dall'Ufficio Tecnico;

Veduta la lettera della R. Prefettura di Bari in data del 12 giugno di quell'anno, con cui furono invocati gli ulteriori provvedimenti di legge in ordine al proposto piano di ampliamento;

Veduto il voto emesso dal Consiglio Superiore dei lavori Pubblici nell'adunanza del 20 luglio 1867;

Veduti gli articoli 12, 17 e 18 del Cap. VII del Titolo II della legge 25 giugno 1865, sull'espropriazione per causa di pubblica utilità;

Udito il parere del Consiglio di Stato;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato pei Lavori Pubblici;

ABBIAMO DECRETATO E DECRETIAMO

ART. 1.

È approvato il piano d'ampliamento della Città di Bari in conformità del disegno sottoscritto il 26 ottobre 1866, dall'Architetto Pietro Trotti, visto d'ordine Nostro dal predetto Ministro;

L'attuazione del piano sarà compiuta entro il termine di anni venti dalla data del presente Decreto.

ART. 2.

Lo stesso Nostro Ministro Segretario di Stato per i Lavori Pubblici è incaricato dell'esecuzione di questo Decreto che sarà registrato alla Corte de' Conti.

Dato a Firenze 2 Agosto 1868.

Firmato: VITTORIO EMANUELE

Registrato alla Corte dei Conti 13 agosto 1868. — Reg. 60 Decreti Amministrativi, Ct. 63.

Firmato: AYRES

Il sottoscritto Giulio Luciani nella qualità di Segretario presso il Comune di Bari delle Puglie certifica essere stato pubblicato il presente Regio Decreto ai termini dell'Art. 88 Legge 25 giugno 1865, N. 2359 sulla espropriazione per causa di utilità pubblica.

Bari, 31 agosto 1868.

IL SEGRETARIO COMUNALE

Firmato: G. Luciani

Visto — IL SINDACO

Firmato: G. Capriati

INDICE

INTRODUZIONE.

Cenni storici.	pag. 3
Necessità di un nuovo piano di ampliamento	» 8

NUOVO PIANO REGOLATORE DI AMPLIAMENTO.

Criteria direttivi	pag. 11
1. Piano regolatore nell'interno della estramurale	» 13
2. Ampliamento esterno e rete stradale	» 14
3. Mercati, macello, piazze, giardini	» 20
a) <i>Mercato generale</i>	» 20
b) <i>Mercato per vettovaglie, fiere, ecc.</i>	» 21
c) <i>Mercati coperti interni</i>	» 21
d) <i>Macello</i>	» 22
e) <i>Piazze, giardini</i>	» 22
4. Edifici pubblici, Cimitero Monumentale, Officina a gas	» 22
5. Zona Industriale	» 24
6. Rioni operai e popolari	» 26
7. Sistemazioni diverse. Rete tramviaria	» 28
a) <i>Spiaggia del Filoscene</i>	» 28
b) <i>Porto vecchio e Lungo-mare Venezia</i>	» 30
c) <i>Largo S. Vito e Spiaggia ad occidente del Castello: strada litoranea dalla Capitaneria a S. Cataldo</i>	» 31
d) <i>Rione per villeggiatura e stazione balneare</i>	» 32
e) <i>Stadium</i>	» 33
f) <i>Sistemazione ferroviaria</i>	» 33
g) <i>Rete tramviaria</i>	» 35
8. Fognatura.	» 35
9. Statistica e previsioni finanziarie	» 37
10. Proposte per la esecuzione	» 44
Pianta del nuovo piano regolatore (scala 1:10,000) infra pagg. 44 - 45	

ALLEGATI

Allegato A. — Elenco sommario delle industrie che possono
trovar posto nella zona industriale, ecc. pag. 47

Allegato B:

- a) Relazione degli Ing.^{ri} Palenzia e Viti per la costruzione
di un Borgo fuori il recinto della Città (1790) » 51
- Pianta degli Ing.^{ri} Palenzia e Viti » 55
- b) R. Decreto del Re Gioacchino Murat » 57
- c) R. Decreto del Re Ferdinando IV » 57
- d) Statuti per la formazione del Borgo di Bari » 58

Allegato C:

- a) Pianta d'ingrandimento della Città di Bari (Ingegnere
Trotti - 1866). » 63
 - b) R. Decreto del Re Vittorio Emanuele II » 65
-