

Angela COLONNA - Università di Bari

Werner Sombart, a proposito di "uno strano editto" del XVII sec. "che proibiva la costruzione di nuove case, per limitare l'espansione della città" di Parigi, scrive: "Si potrebbe dire che in questa proibizione si esprime lo stesso spirito che domina nella struttura delle corporazioni: l'opposizione a lasciar crescere a dismisura forme organiche, l'opposizione alle tendenze massificanti, qualificanti del capitalismo, l'opposizione dell'economia statica, volta all'immediato consumo, nei confronti della ricerca illimitata di sviluppo propria del profitto capitalistico".(1)

La crescita della città del XIX sec. oltre le mura rompe questa "forma organica", ne forza i contorni. La crescita "a dismisura" della città moderna porta alla costruzione di una forma in divenire che si amplia per gemmazione e che non è più contornata da una linea netta di demarcazione ma da confini sempre mutevoli.

Indagare la natura e la forma di questi margini contribuisce a definire una immagine della città dell'Ottocento. La progettazione dei confini urbani è del resto espressione, nei piani urbanistici, della programmazione spazio-temporale, ovvero della proiezione nel territorio e nel futuro delle previsioni di crescita e dell'idea stessa di gestione della città.

Gli ingegneri Francesco Viti e Giovanni Palenzia, incaricati dal re borbonico di redigere un progetto per l'ampliamento della città di Bari, spiegano nella relazione di piano che "un borgo (deve) essere un raccolto di più case senza recinto di mura, e propriamente un accrescimento di abitazioni fuori delle mura

delle città". (2) La fondazione del nuovo borgo nasce da un atto di rottura della precedente unità insediativa, di superamento dei suoi limiti. La città chiusa si apre verso il territorio ed in questo cambiamento si modifica anche la nozione stessa di forma che guida la progettazione dello spazio urbano e dei suoi margini. Con il superamento della barriera fisica delle mura di cinta si inaugura un nuovo tipo di crescita urbana a sviluppo illimitato. La demolizione delle mura è essa stessa atto fondativo di nuove regole e di nuove libertà. Scrive a questo proposito Marcel Roncoyolo: "l'abbattimento delle cinte murarie e il riempimento dei fossati segna la fine di un particolarismo tanto fisico quanto morale: fa saltare le barriere giuridiche". (3)

A Bari, come in molte altre città, sull'invaso risultante dall'abbattimento delle mura sorge un'asse stradale, il Corso Ferdinando, che viene indicato, già nei primi piani urbanistici, come direzionale per la formazione del nuovo borgo e cerniera fra la città vecchia e l'espansione. Ma è storia conosciuta che i nuovi viali di circonvallazione sostitutivi delle mura, genericamente ispirati al ring o al boulevard, più che saldare il vecchio col nuovo creano separazione e chiusura. Questo è il caso anche di Bari dove un vecchio margine, le mura, lascia il posto ad un nuovo confine che accentuerà la separatezza delle città ottocentesca dal nucleo medievale in un processo di progressiva emarginazione di quest'ultimo.

Dalla forma chiusa entro le mura, fissa in uno spazio misurato, la nuova città cresce con tempi più rapidi, si lega all'idea di forma in movimento. Un elemento legato alla formazione della città dell'Ottocento è la mobilità (di popolazione,

di capitali) ed un elemento organizzatore del disegno urbano è il tracciato viario, che adempie alla funzione della circolazione. Se di margini si può parlare per la città dell'Ottocento, questi sono identificabili con luoghi della circolazione, tracciati viari.

Dopo il progetto Palenzia-Viti del 1790 che forniva solo poche indicazioni sulla localizzazione e la divisione in lotti del nuovo quartiere affiancato al nucleo storico della città, il piano progettato dall'ingegnere napoletano Camillo Rosalba nel 1839 ne disegna la forma e ne fissa i confini. (4) A definizione dei margini della città vengono destinate due piazze ad est ed ovest del nucleo antico: piazza Borbonica e piazza Conte di Bari. Partendo da piazza Borbonica, una strada estramurale incornicia l'edificato sui due lati occidentale e meridionale. Il corso Ferdinando, già realizzato sull'area delle antiche mura e del fossato, va assumendo la funzione di asse direzionale della città. In questo piano un elemento che definisce il confine è la piazza, un vuoto.

Mentre le mura costituiscono una barriera fisica, un pieno, un segno preciso che contrappone la città alla campagna demarcando l'alterità di un ambiente rispetto all'altro, definendo un dentro e un fuori, nella città ottocentesca il segno del bordo è un vuoto: la strada, la piazza, il viale di circonvallazione, la ferrovia. Questo labile margine indicato da un vuoto tra la città e il territorio spinge a pensare a questi due luoghi come non più opposti, non più contenitore l'uno dell'altro ma similari e distinguibili solo per densità. La campagna diventa in prospettiva la nuova espansione urbana.

La piazza ha una valenza ulteriore rispetto alla strada: nel

disegno urbano può assumere il ruolo di nodo, di corniera per la definizione di nuove direzioni. Nel primo periodo post-unitario l'interesse dei pianificatori si rivolge proprio alle due piazze del piano Rosalba che vengono individuate come possibili cardini per la nuova espansione. Con il piano redatto dall'ingegnere comunale Pietro Trotti nel 1867 la piazza Borbonica, ribattezzata piazza Garibaldi, apre ad Ovest le direttrici dell'urbanizzazione e diventa elemento di raccordo del corso Vittorio Emanuele (già Corso Ferdinando) con il suo prolungamento in asse verso Ovest fino alla nuova estramurale di progetto; ad Est piazza Conte di Cavour diventa l'elemento organizzatore dell'urbanizzazione di quel settore urbano.

Nel sistema infrastrutturale la strada estramurale con funzione di cinta daziaria e la ferrovia disegnano nel piano i limiti dell'espansione di progetto verso l'entroterra. L'estramurale non segna solo i confini cittadini ma ne definisce la parte sottoposta a dazio e riveste quindi un importante ruolo per la finanza comunale. Nel 1869 viene approvato il progetto dell'architetto Michele Lofoco di una strada di circonvallazione spostata verso Ovest rispetto a quella precedentemente definita dal piano Rosalba.<sup>(5)</sup> Nel piano Marena del 1884 questo confine ad Est viene 'abbellito' con la progettazione di una esedra a chiusura scenografica dell'asse del corso Vittorio Emanuele passante per la piazza Garibaldi. Alla funzione del rettilineo che segna il confine urbano si aggiunge la forma del 'decoro'.

A Sud della città il perimetro urbano è marcato dalla presenza della linea ferroviaria inaugurata nel 1865. La stazione ferroviaria viene ubicata in testata alla via Sparano che diventa così l'asse commerciale del nuovo borgo. Ben presto la strada

ferrata diventa una vera e propria barriera invalicabile per l'urbanizzazione delle aree a Sud della città. Ad accentuare questo carattere di chiusura per l'espansione verso Sud si aggiunge l'occupazione dei suoli tra la ferrovia e l'estramurale meridionale ad opera degli insediamenti produttivi che trovano ottimale tale ubicazione proprio per la contiguità allo scalo ferroviario. Il problema diventa sempre più pressante man mano che l'urbanizzazione entro i confini della ferrovia si va completando e le esigenze del commercio indicano sconveniente la lontananza della stazione ferroviaria dallo scalo portuale. Viene così presa in considerazione l'opportunità dello spostamento della ferrovia e della stazione. Le possibilità individuate sono due: lo spostamento più a Sud della linea oppure l'occupazione dell'area risultante dall'insenatura di S. Vito nei pressi del castello per la stazione e lo sventramento del centro storico e la colmata del porto vecchio per l'allacciamento della strada ferroviaria a Sud. La discussione sul problema ferroviario non porta a nessuna delle due soluzioni ma ad una terza per la quale non si modifica lo stato di fatto ma si realizza, a partire dal 1900, un sistema di sottovia e cavalcavia per oltrepassare il 'cerchio di ferro'.

La città è definita oltre che dai confini artificiali costruiti verso il territorio, anche da limiti naturali; nel caso di Bari le paludi ad Ovest ed il mare a Nord e Nord-Est. Nella costruzione della città fuori le mura le zone paludose non hanno costituito un freno all'edificazione verso Est anche se i quartieri realizzati nell'Ottocento su quelle aree malsane la cui bonifica è stata per tutto il secolo rimandata, si sono caratterizzati fin dal loro sorgere come quartieri ghetto, emarginati,

E tuttora il quartiere Libert  presenta le caratteristiche della periferia pur essendo contiguo al Murattiano di primo impianto.

Il rapporto con il limite naturale costituito dal mare si va trasformando durante tutto l'Ottocento fino a prendere forma definitiva solo nel Novecento. Gi  nel piano Trotti viene posta l'attenzione alla spiaggia di levante con il progetto di un lungomare e di una villa. Nella planimetria viene riportato l'andamento irregolare della costa su entrambe i tratti Nord e Nord-Est. A Nord l'edificazione, arretrata rispetto alla linea della costa, non dialoga con essa: il confine della citt    segnato dal rettilineo dell'allineamento dei lotti. A Nord-Est la villa e il lungomare sono pi  elementi di mediazione tra la citt  e il paesaggio naturale della costa che non un disegno urbanistico di questo margine. A Sud della villa la maglia ortogonale del borgo si conclude lungo la costa con un'andamento scalare che non definisce le aree di risulta, non le disegna.

Nel 1879 un piano per la sistemazione della piazza 'della marina' prevede una riduzione delle aree destinate alla piazza e alla villa e la realizzazione del palazzo della Camera di Commercio e del Politeama (l'attuale Teatro Petruzzelli) entrambe a conclusione di due assi stradali del borgo, con i prospetti principali rivolti verso esso. La citt  inizia a chiudersi verso il mare.

Il piano Marena rettifica la costa lungo il tratto urbano con colmate a mare e destina anche queste aree all'edificazione per la residenza. La citt  forza i margini naturali ridisegnan-doli e si appropria di nuovi spazi edificabili. Il progetto del 1891 dell'ingener Angelo Ciccionesse per il risanamento del borgo antico prevede la ridefinizione dei margini a mare anche

lungo alcuni tratti della citt  vecchia con la colmata dell'insonatura di S. Vito e del porto vecchio. Sono i primi passi che porteranno all'ipotesi di ridisegnare anche i contorni del nucleo storico della citt  per incapsularlo nel nuovo disegno urbano con una strada lungomare.

Dalla 'passeggiata' lungo il mare immaginata dal piano Trotti per un pi  facile accesso alla costa dove i contadini avrebbero potuto raccogliere le alghe da usare come concime, il 'limite terrestre a mare' della Bari odierna ha preso forma durante gli anni trenta con "edifici grandiosi, che chiudono in una cornice di imponenza verso il mare l'affrettata edilizia quotidiana" secondo il commento coevo di un tecnico locale(5). Negli anni trenta Bari rinuncia al mare, si chiude verso di esso incorniciandolo in una scenografia di palazzi 'di rappresentanza'. Del resto nell'economia della citt  che   divenuta terziaria e direzionale, il mare, pur esaltato dalla propaganda politica espansionistica del fascismo come simbolo di un legame con l'oriente, non   pi  la principale fonte di lavoro e di guadagno. Uno storico locale scrive nel 1932: "Bari non aveva una passeggiata a mare: il mare per i deplorabili concetti che avevano guidato la politica edilizia del passato si andava chiudendo al respiro della citt  e rimaneva inaccessibile anche per l'assoluta intransitabilit  degli arenili che fasciavano l'abitato da oriente ad occidente privi di qualsiasi sistemazione"; "quanto al mare, conveniva considerarlo soltanto come veicolo di traffici che portano denaro. Anzi era bene impedire ogni ispirazione romantica per non turbare i sogni materialistici dei mercanti".(7)

Nella cultura metropolitana del 'moderno' la citt    vista

come un cumulo di merci, il luogo del molteplice, dell'indifferente. Scrive Franco Rella: "la città moderna non ha confini, ma è percorsa al suo interno da una pluralità di limiti. La città moderna è uno spazio atopico che, proprio per questo suo carattere spaesante, è stato sempre percepito come uno spazio labirintico". (8) E' proprio in questo disordine si pongono i germi per la sistemazione di una nuova forma del sapere (9) che affonda le radici nella cultura metropolitana del 'moderno', una cultura che nasce nella città del XIX secolo, e che crea il topos dell'oltre, pone l'interesse ai margini, ai limiti così come io ho tentato di focalizzare l'attenzione sui confini della Bari dell'Ottocento.

#### NOTE

(1) Werner Sombart, La metropoli in M. Cacciari, Metropolis, Roma 1973, p.102.

(2) Archivio di Stato di Bari. Atti del Comune di Bari. B. 7. Relazione per la formazione del Borgo del 30 giugno 1790 degli ingegneri Palenzi e Viti.

(3) La voce Territorio curata da Marcel Roncayolo nella ENCICLOPEDIA EINAUDI (Torino 1979-84), vol. XIV (1981), p. 236.

(4) Per le vicende inerenti la pianificazione urbana a Bari nell'Ottocento mi sembra esaustivo il testo di E. Di Ciommo, Bari 1806-1940, Bari 1984.

(5) Nel piano Rosaiba la strada estramurale segnava solo i confini cittadini mentre alla data del progetto Lofoco era sottoposta a dazio solo la parte urbana delimitata dal Corso Vittorio Emanuele.

(6) A. Bevilacqua Lazise, Bari nell'anno XI, in "La Proprietà Edilizia di Puglia", IV, agosto-settembre 1933, p. 94.

(7) M. Cacciapaglia, Bari in dieci anni di regime fascista, in "Japigia", III, 1932, 4, p.375.

(8) F. Rella, Limina, Milano 1987, p. 10.

(9) E' questo un tema più volte affrontato da Franco Rella. Nell'articolo Eros e Polemos - La poetica del labirinto, in "Casabella" n. 524, maggio 1986, p. 43, l'autore propone questa ipotesi di lavoro scrivendo: "La città è il luogo in cui, proprio attraverso il dissidio che la caratterizza, è possibile un rapporto peculiare, specifico con la verità".

#### ITINERARIO DI LETTURA DELLA CARTOGRAFIA BARESE DELL'OTTOCENTO: PRESENZE ED INTENZIONI.

Marianna DI TURST - Università di Bari

Questa ipotesi di lettura della cartografia barese realizzata nel corso del diciannovesimo secolo, parte dal presupposto che l'immagine cartografica si configuri come testo e per questo si caratterizzi quale insieme di segni finalizzati ad una semplificazione della realtà e alla sua informazione esplicita o sottaciuta. Si tratta allora di rintracciare la funzione e l'idea di cui il progettista ha inteso informare il documento prendendo in esame i valori 'aggiunti' della progettazione, le sue connotazioni celebrative e i modelli di riferimento di quella cultura architettonica che chiamerei 'alta' per comodità oppositiva nei confronti di una realtà periferica quale è quella barese.

L'analisi prende il via dall'esame delle carte scenografiche della città di Bari redatta nel 1770 da Giordano Dottula (foto n.1). Essa, nella consuetudine di una visione zenitale ed insieme prospettica, capace cioè di restituire nel medesimo contenuto uno sviluppo in pianta e il suo alzato corrispondente, ritrae un tessuto urbano privo di quegli elementi di simmetria che altrove hanno caratterizzato l'intero disegno urbanistico.

La città protesa verso il mare sviluppata e circondata all'interno delle sue mura bimillennarie, occupava alla fine del settecento quella penisola triangolare sul cui sito era sorta circa duemila anni prima. La mancanza di un disegno urbanistico che avrebbe significato e presupposto un controllo razionale e se si vuole il riferimento alla purezza di una forma geometrica, è come si è detto del tutto assente. Gli elementi architettonici dotati di una forte carica significativa, quale la cattedrale, il palazzo del governo sono assorbiti in un tessuto di difficile decodificazione, non riducibile a schemi di qualificazione razionale del disegno urbano ma al contrario disseminati con apparente casualità. La localizzazione delle emergenze monumentali, sulle cui ragioni storiche si rimanda ad altra sede, genera un indiscusso prevalere del loro valore denotativo rispetto a quello connotativo. I nodi significativi del paesaggio ur-