

UFFICIO TECNICO COMUNALE DI BARI

PROGETTO DI RISANAMENTO

DI

BARI VECCHIO

RELAZIONE



BARI
STAB. TIP. F.LLI PANSINI FU S.
1892

RAPu

UFFICIO TECNICO COMUNALE DI BARI

PROGETTO DI RISANAMENTO

DI

BARI VECCHIO

RELAZIONE



B A R I
STAB. TIP. F.LLI PANSINI FU S.
1892

I.

Preliminari

Come ogni manifestazione esteriore deve avere la sua nota caratteristica e distintiva che meglio corrisponda e più esattamente alla sostanza intima delle cose, così, e forse a maggior ragione, lo stato esteriore di una città, la sua edilizia cioè, deve poter rilevare le condizioni dello ambiente, in rapporto alla ragione dei tempi ed al grado del progrediente incivilimento, traverso la storia e le mutate esigenze dei bisogni degli abitanti.

Certo quando Bari, come quasi tutte le città marittime in ispecie di questa bassa regione d'Italia, principalmente dovea curare la sua conservazione, a difesa delle scorrerie e delle depredazioni successive dei Greci, dei Saraceni, e poi degli Ungheri e degli Ispani, e di tutta la caterva degli invasori, la salute della città addiveniva legge suprema, e quindi ben si raccoglieva nel dedalo intrigato e raccolto delle vie strette e contorte, prive di aria e di luce,

che si svolgeva sopra una zona di terra sporgente in mare, e verso mezzogiorno limitata dai baluardi e dal *vallum*, da cui la vecchia strada *Vallisa* ebbe nome.

Quando poi ebbe cominciamento il primo risveglio della moderna civiltà; quando le mutate condizioni politiche resero inutili le antiche difese; quando la cresciuta popolazione non poté essere più contenuta nell'ambito della città, si sentì l'estremo bisogno, e si riconobbe l'opportunità di rompere la cinta muraria, e di estendere *extra moenia* le abitazioni.

Il primo disegno per la costruzione di un sobborgo, porta la data del 30 giugno dell'anno 1790, e fu presentato al Direttore delle R. Finanze con la relativa pianta e relazione, firmate da Giovanni Palenzia, Ingegnere ordinario del R. Corpo del Genio, e da Francesco Viti, Ingegnere Camerale.

Le vicende politiche di quei tempi burrascosi impedirono l'attuazione di quel disegno: ma in prosieguo ne venne redatto un'altro, e l'opera ebbe attuazione, per effetto del R. decreto di Gioacchino Murat, in data 25 Aprile 1813, e del R. decreto di Ferdinando IV, in data 5 dicembre 1815; ed oggi l'estensione del borgo, ossia della città nuova, si avvicina al quadruplo di quella della città vecchia, come risulta dal quadro seguente, nel quale sono indicate le aree della vecchia e della nuova città, insieme al rapporto tra la superficie occupata dalle abitazioni e quella relativa alle strade.

Unità di misura	AREE DI BARI VECCHIO occupate da			Superficie totale di Bari vecchio	AREE DI BARI NUOVO occupate da			Superficie totale di Bari nuovo	RAPPORTO tra l'area occupata dalle abitazioni e quella occupata dalle strade in	
	STRADE	CHIESE	ABITAZIONI		STRADE	CHIESE	ABITAZIONI		BARI VECCHIO	BARI NUOVO
m. ²	143648,00	10932,50	177038,69	331619,19	516639,00	3170,00	1693140,00	1212949,00	1,232	3,277

Ed ecco che in poco più di mezzo secolo sorge, come per incanto, la nuova Bari con le strade ampie e diritte, con piazze e giardini assai spaziosi, con grandiosi edifizi e vasti magazzini, e da pertutto aria e luce in gran copia e dovizia: e così mentre che con operosità febbrile si formava la nuova città, l'antica veniva quasi dimenticata, senza che per tant'anni nulla si fosse fatto, o diremo, quasi tentato di fare per migliorarla.

La città vecchia si compone di strade tortuose e strette, con poche e piccole ed irregolari piazze, e con crocicchi, vicoletti, andirivieni ed angiporti; e le case anguste e malsane con catapecchie e stamberghe. Pochissime sono le vie relativamente spaziose, aventi una larghezza massima di metri dieci, come quelle di S. Domenico, Palazzo d'Intendenza e Palazzo di Città; le altre sono viuzze e vicoli così stretti ed angusti da togliere il respiro, così luridi e sudici da fare nausea e ribrezzo. Vi sono vicoli della larghezza di un metro appena, che coperti superiormente da case, formano tante gallerie sotterranee. Uno di questi è il vico S.^a Lucia, che mette in comunicazione le strade S.^a Lucia e S. Sebastiano; un'altro unisce la strada S. Bartolomeo a quella della Torretta; ed un terzo, ed un quarto tra le strade S.^a Barbara, S. Bartolomeo ed Angiola. (Alleg. n. 1)

Si contano settantasei cavalcavia sormontati da abitazioni.

Le case, oltre ad essere eccessivamente anguste,

sono formate di più stanze, le une sulle altre, comunicanti tra loro mercè scale a piuoli, od a stretta pedata, terminanti in una botola o cateratta. La più parte delle case plebee non contengono che una sola stanza al pian terreno, e due o tre, e talvolta anche quattro in altrettanti piani superiori, ed in ognuno di quei piani alberga un'intera famiglia.

Si aggiungano a ciò le innumerevoli stalle, annesse alle abitazioni, le cisterne ed i pozzi d'acqua in prossimità delle fogne, col conseguente inquinamento delle acque potabili: i condotti delle acque pluviali contigui a quelli adibiti allo smaltimento delle materie luride; diversi rami di questi sottoposti alle private abitazioni, senza alcuna cautela igienica, a cagione del cattivo sistema di costruzione, privi di smalto idraulico, e con l'assoluta mancanza di manutenzione.

In conseguenza di ciò è inevitabile il luridume, e per esso la malsania di ogni specie.

Una gran parte del nostro popolino vive in quelle viuzze e si agglomera in immondi ricoveri, privi di ogni sorriso di luce, di ogni benedizione di aria, fra il sudiciume e le esalazioni pestilenziali del sottosuolo, e spesso in compagnia di animali d'ogni specie.

Dal seguente specchietto, indicante alcune abitazioni da demolirsi, si rileva il numero dei piani e dei vani di ogni singola proprietà, ed il numero delle persone che l'abitano, distinte in famiglie ed in individui.

N. d'ordine	INDICAZIONE DELLE ABITAZIONI		Singola proprietà in		Abitanti in	
	STRADA	PROPRIETARIO	PIANI	V A N I	FAMIGLIE	INDIVIDUI
1	Barone	Armenise	3	13	10	30
2	Arco Basso	Savino	3	12	9	40
3	Corte Lascia fare a Dio	Costantino	3	3	3	9
4	Casamassimi	La Vermicocca	3	14	25	63
5	Cortè S. Pietro Vecchio	Milella	3	5	5	22
6	Ronchi	Porcelli	3	35	27	109
7	Corte Gallitti	Morisco	3	12	12	55
8	S. Gaetano	Interesse	4	34	22	91
9	Corte Alberolongo	Zampetta	3	5	5	13

Tanta miseria però, in cui si rende onninamente impossibile l'osservanza delle più elementari leggi d'igiene, non potea passare inosservata agli Amministratori, che con tanto zelo si occupano della cosa pubblica, e spendono l'opera loro pel miglioramento della nostra città.

Era riserbato quindi all'attuale Amministrazione civica, ed a quella che la precedette, il vanto di pensare al risanamento della città vecchia, completando così l'opera dell'ampliamento che erasi iniziato un secolo innanzi, per il maggiore benessere della città e per lo sviluppo del commercio e dell'industria; ed all'uopo dava incarico al proprio Ufficio Tecnico della compilazione del progetto d'arte.

II.

Piano generale del Progetto

Il principale scopo, che ci siamo proposti di raggiungere con la compilazione del Progetto, consiste nel suggerire i mezzi di più facile attuazione, per procurare il risanamento della città vecchia, in rapporto alla pubblica ed alla privata igiene, insieme all'estetica ed all'edilità, ed in armonia co' bisogni dei cittadini, con l'utilità del commercio, con la facilità del transito e con tutto quanto altro abbia attinenza al sociale benessere.

a) Si è progettato perciò innanzi tutto di aprire una larga e comoda strada, che, movendo dal Corso Vittorio Emanuele, in prolungamento della via Sparano da Bari, metta capo al Porto nuovo, costituendo così l'arteria principale, con la quale le secondarie si collegherebbero, indicata nella planimetria con le lettere **A A'**. (vedi Alleg. n. 3)

b) A partire dallo stesso Corso Vittorio Emanuele, in direzione della via Argiro, si apre un'arteria secondaria, che è la strada segnata con la lettera **B**, la quale, attraversando il rione S. Gaetano, va a riuscire nel 3.º cortile S. Nicola, in direzione della facciata australe della R. Basilica.

c) Un'altra arteria secondaria si ha nella strada **D**, che ha origine dal centro della Piazza Mercantile, e si dirige alla parte centrale della facciata orientale della Cattedrale, ove s'immedesima con quel ramo della strada **A'**.

d) Le lettere **N, Q, R** comprendono un gruppo di strade, che in varie direzioni attraversano il rione Castello.

e) La strada **L** scorre nel rione Annunziata, mettendo in diretta comunicazione la strada **A A'** con la Muraglia.

f) Dalla nuova Piazza, che con la strada **A A'** verrebbe a formarsi davanti al prospetto della Basilica di S. Nicola, ha origine la strada **X**, la quale, passando davanti alla Chiesa di S. Chiara, e camminando sempre in rettilineo, va ad attraversare il nuovo rione S. Vito.

g) Diverse altre strade, di minore importanza, si collegano alle precedenti, completando la rete della viabilità nuova, in armonia con le strade ora esistenti, e che non hanno bisogno di essere ingrandite o deviate o altrimenti risanate o sistemate.

III.

Piano particolareggiato delle strade

a) Accoppiando all'utile il piacevole, abbiamo voluto dare un aspetto artistico ed elegante a quello che possiamo chiamare il punto di partenza, ossia la prima radice del nostro lavoro, cioè il ramo dell'arteria principale, là ove essa si unisce al Corso Vittorio Emanuele.

L'asse di questa principale arteria è in prolungamento di quello della Via Sparano da Bari, e la sua origine trovasi in una piazzetta poligonale, ricavata in parte dall'attuale Piazza Santa Barbara, ed in parte da opportuno taglio o incisione dei palazzi fronteggianti quella parte del Corso Vittorio Emanuele.

Questa piazzetta è disegnata in forma poligonale, per ragione estetica derivante da ragione ottica, avuto riguardo alla visuale di chi vi si avvicina dalla via Sparano. (vedi Alleg. n. 2 e 3)

Davanti alla piazzetta poi, cioè nel mezzo del Corso Vittorio Emanuele, è stata progettata un'area

anche poligonale, elevata un pochino sul piano stradale, al doppio scopo di abbellire quello importantissimo incrociamiento di strade, la mercè di un monumento ad illustre personaggio, e di formare, intorno al monumento, un marciapiede di rifugio per le persone che debbono scansare le vetture che in quel sito transiteranno in varie direzioni, massime nelle ricorrenze di feste o altro che in gran numero vi richiami la gente in vettura e a piedi.

A settentrione della piazzetta incomincia il primo ramo della nuova strada o arteria principale, che, attraversando e bonificando le strade Palazzo d'Intendenza, Santa Barbara, Chiurlia, Tresca vecchio, S. Giuseppe ed Angiola, va fino al luogo ove ora trovasi la Chiesa di S. Giuseppe, vale a dire fino a poca distanza dal Seminario, per trasformarsi quivi in un'ampia piazza, distruggendo i più luridi vicoli, come quelli di Boccapianola, Corte Colagualano, S. Triggiano, Notar Morena, Rinaldi e S. Pietro Vecchio, e dopo di essa un maestoso edificio che potrà essere adibito ad uso pubblico.

Questo edificio chiuderà nel lato boreale il primo ramo della principale arteria, nel modo stesso come la stazione delle Ferrovie Meridionali chiude il lato australe della Via Sparano da Bari.

Per abbellire poi questa piazza, vi si è progettato un piccolo giardino semicircolare, che potrà essere corredato di un monumento od una fontana, per aggiungere salubrità e comodità alla parte estetica.

Da questa Piazza si divide la strada in due rami, seguendo l'orientale e l'occidentale lato del nuovo edificio, tenendo fra essi la Cattedrale ed il Seminario, per ricongiungersi poi in un'altra piazza, a settentrione della Cattedrale.

Il ramo a destra, dopo aver rasentato il nuovo edificio, nella facciata d'oriente, va a rendere ampio e maestoso l'accesso all' Arcivescovado; indi va a passare davanti alla facciata postica del Duomo, e poscia va a terminare alla nuova piazza dietro la Trulla.

Il ramo a sinistra, costeggia dapprima il piccolo lato d'occidente del nuovo edificio, e poscia, rasentando il Seminario e la Chiesa del SS. Sacramento, va a terminare alla Piazza dell' Arcivescovado; la quale avrà a ponente una diramazione di accesso al Castello ed al Porto, mentre a levante si unirà alla nuova piazza testè menzionata, quella cioè che si avrà a borea della Cattedrale, là ove rattrovasi la Trulla.

Di qui muove un ultimo rettifilo, il quale rasenta dapprima la Chiesa del Carmine, tagliandone per incisione la facciata principale; forma poscia una ampia piazza davanti alla R. Basilica di S. Nicola, in sostituzione di quell'angusto Cortile; indi va a rasentare la monumentale Chiesa di S. Gregorio; ed in ultimo, abbattendo la Chiesa di Santa Teresa delle Donne, e tagliando il giardino dell'Ospedale Consorziale, va fino all'origine del molo del Porto.

Questa strada, che sarà la principale arteria

commerciale ed edilizia della vecchia città, oltre ad essere la base di operazione del piano di risanamento, sarà altresì la più razionale e diretta comunicazione tra la Stazione delle Meridionali ed il Porto.

Tutte le volte che si è pensato alla necessità di aprire questa diretta comunicazione tra i due scali più importanti del commercio barese, si è trovato sempre nella Cattedrale un baluardo insormontabile per la formazione di un unico rettifilo, non potendosi abbattere un monumento nazionale, che è opera d'arte di grandissimo pregio, perchè di carattere prettamente pugliese.

Noi siamo stati d'avviso che la mancanza del rettifilo non dovea impedire l'esecuzione di un'opera che era richiesta dai più impellenti bisogni della igiene non solo, ma anche de' commerci e delle industrie cittadine; ed abbiamo studiato un ripiego, che, senza nulla togliere alla comodità ed alla brevità del transito, riesca a soddisfare alle esigenze dell'igiene, dell'edilità e dell'estetica.

Difatti, collocandoci nel punto del Corso Vittorio Emanuele, onde ha origine la nuova strada, un piacevole colpo d'occhio si offre al nostro sguardo, in vedere da una parte la lunga e maestosa via Sparano da Bari, con in fondo la Stazione ferroviaria, e dall'altra, in simmetria, la nuova strada, chiusa in fondo da un maestoso edificio, che abbia carattere di destinazione ad uso pubblico, con portici nel pianterreno.

Questo nuovo edificio, che sembra occasionato da ragioni di euritmia, di simmetria, di eleganza e di utilità o comodità per pubblici servizii, venne progettato invece per servire di giustificazione a deviare dal rettilineo nella costruzione della nuova strada.

Il ripiegio a noi è sembrato semplice e razionale non solo, ma fecondo altresì di utili risultati. Imperocchè non solo si risolve con esso il problema di non allungare sensibilmente la percorrenza tra la Stazione ed il Porto, giustificando la deviazione dal rettilineo in siffatto modo da renderla anzi piacevole e gradita; ma si ottiene inoltre il vantaggio di dare alla Cattedrale ed al Seminario un aspetto più imponente e più maestoso, circondandoli di ampie strade e di spaziose piazze, in sostituzione degli angusti vicoli e delle assai modeste piazzette.

Se la facciata australe del tempio si fosse trovata in posizione ortogonale rispetto alla ripetuta strada **A**, avremmo potuto prolungare fino a quella facciata il primo braccio di questa strada, per mettere in bella vista il laterale del Duomo, abbattendo il Seminario, che non ha valore artistico di sorta; ma la posizione obliqua in cui si sarebbe trovato il laterale del Duomo rispetto alla nuova strada, ne ha suggerito il ripiegio del novello edificio, per impedire che la visuale obliqua togliesse pregio a quella parte del monumentale tempio.

b) La seconda strada, cioè quella che è indicata con la lettera **B**, muovendo dal Corso Vittorio

Emanuele, in direzione della via Argiro, attraversa una gran parte del rione S. Gaetano, passa davanti alla chiesa di S. Teresa de' Maschi, taglia la strada **D**, quella cioè che da Piazza Mercantile riesce alla facciata postica della Catedrale, e di lì, piegando a sinistra, va alle spalle della Chiesa di S. Gaetano, e prosegue fino alla facciata australe della Basilica di S. Nicola.

Nel suo percorso, questa strada abbatte diverse case luride e malsane, e distrugge molti vicoli e chiassuoli ed angiporti, per sostituirvi nuovi ed igienici edifizii, ed ampie e regolari strade.

c) La strada **D**, incomincia dalla Piazza Mercantile, percorre e risana un'altra parte del rione S. Gaetano, attraversa la precedente strada **B**, e va ad incontrare il ramo della strada **AA'** che fronteggia la facciata postica del Duomo, riuscendo nel mezzo di quella facciata.

d) Nel rione Castello vedesi oggi il maggior luridume e la peggiore malsania: quivi predominano nel massimo grado le strade tortuose ed anguste, ed i piccoli incrociamenti stradali, a cui per ironia si dà il nome di piazze; quivi rattrovanosi in maggior numero i cavalcavia, i vicoletti, gli andirivieni e gli angiporti; quivi le catapecchie e le stamberghe; quivi si ebbe il maggior numero di vitti me nelle diverse e molteplici epidemie, onde venne travagliata la città.

Era logico perciò che quivi fosse stato dal pro-

getto affidato più largo campo al piccone, per rimuovere dalle fondamenta ogni luridume ed ogni malsania, abbattendo gran parte delle case, perché malsane e pericolanti per vetustà, e sostituendovi nuovi edifizii che sieno degni di una città civile. Nè deve recar meraviglia tanta distruzione, quando si sa che in Napoli, in un caso simile, si è stabilito di abbattere tutte le case del rione S. Ginseppe.

Si è progettata perciò una rete di tre strade principali, oltre ad altre di secondaria importanza.

La prima di queste strade ha origine dal Corso Vittorio Emanuele, e propriamente dall'angolo austro-orientale del Palazzo della Prefettura, e va a terminare alla nuova piazza che sorgerà a breve distanza dal Seminario, seguendo un cammino composto di due rettifili incontrantisi ad angolo molto ottuso.

Un'altra strada muove dalla nuova piazza testè menzionata, e va a metter capo alla Piazza Castello, fronteggiando il lato nord-orientale del nuovo Palazzo di Giustizia.

La terza strada ha origine dall'incontro dei due rettifili che costituiscono la prima strada già indicata per questo rione, e finisce con una diramazione a forma di **T** davanti al nuovo Palazzo di Giustizia.

Questo Palazzo poi, tanto richiesto dai nuovi bisogni della Città, trova utile e comoda ubicazione davanti al Castello, specialmente se si consideri

che un passaggio sotterraneo, in comunicazione tra quei due edifici, dovrà servire per condurre i giudicabili, sottraendoli alla vista del pubblico.

e) Per il risanamento del rione Annunziata non occorre che una sola strada di novella costruzione, costituita di un unico rettilo, che, muovendo dalla strada A, da quella cioè che forma l'arteria principale del piano di risanamento, va a metter capo alla Muraglia.

f) L'insenatura già avvenuta nel Porto nuovo ha occasionato, per opera del R. Governo, una vasta estensione di suolo da destinarsi alla costruzione di pubblici e di privati edifici, in base ad analogo progetto compilato dal R. Corpo del Genio Civile.

Su quel suolo verrà a sorgere un novello rione, che sarà messo in comunicazione con la città vecchia, la mercè della strada X, di quella cioè che, muovendo dalla nuova piazza davanti alla Basilica di S. Nicola, passa dinanzi alla Chiesa di Santa Chiara, e va a terminare alla piazza che sorgerà nel mezzo del nuovo rione, che prenderà nome da S. Vito.

Questa piazza si compone di una parte rettangolare e di una parte semicircolare. Da uno dei lati maggiori del rettangolo vedesi a breve distanza il mare; dagli altri lati si diramano, a guisa di raggi, quattro strade ampie e diritte, che attraverseranno quel rione.

Il centro della piazza poi sarà abbellito da un monumento, o da una fontana, o da altra opera importante.

g) Non occorre poi fare speciale menzione delle strade secondarie, che alle precedenti dovranno collegarsi, perchè non vi si avranno opere di speciale importanza; giacchè alcune di esse saranno leggermente modificate soltanto nel loro andamento planimetrico o altimetrico, altre verranno allargate un pochino in qualche breve tratto, altre subiranno qualche lieve mutamento di forma, e molte altre resteranno nello stato medesimo in cui al presente rattrovasi.

h) Si è progettato l'abbattimento della strada denominata La Muraglia, per ribassarla di m. 5,50, ricostruendola a circa m. 2,40 sul livello medio del mare.

Ciò servirà a rendere facile e comodo l'accesso dalla Muraglia alle strade che ora vi sboccano mediante gradini o rampe di forte pendenza, e per crearvi l'accesso per le strade che ora ne difettano del tutto; e servirà inoltre a formare della Muraglia un' ampia e comoda strada di comunicazione tra il Porto nuovo e la Piazza Ferrarese, e di conseguenza in diretta comunicazione anche con la Piazza Cavour e con tutte le strade che a questa metton capo.

A raggiungere tale intento però è necessario abbattere i due fortini, di S. Antonio Abate e di Santa Scolastica: quello per rendere mite e dolce la pen-

denza fino a Piazza Ferrarese ; questo, per rendere ancora meno acclive la rampa di accesso, ed anche per aprirvi uno sbocco diretto al Porto nuovo, evitando il lungo e noioso ed incomodo transito per vie anguste e tortuose, da Santa Scolastica a S. Pietro, e di là al Porto.

i) Un altro ampliamento ed abbellimento della Città si avrà con l'interrimento di una gran parte del Porto vecchio. Quivi sarà prolungato il Corso Vittorio Emanuele ; mentre nel suolo che ne risulterà a nord di quel prolungamento sorgeranno novelli edifi zi, e degli ameni giardini si avranno nella parte a sud.

IV.

Studii generali

Sopra una mappa esistente in quest' Ufficio, redatta alla Scala di $\frac{1}{2500}$, fu tracciato il piano di massima, in base al quale doveano farsi gli studii necessari alla compilazione del presente progetto, al duplice scopo di conoscere con esattezza il preventivo della spesa per l'esecuzione delle opere, e di preparare gli elementi necessari alla redazione del progetto di esecuzione.

Fu stabilito perciò di:

1. Formare una mappa a grande scala, che potesse servire a sviluppare il progetto nelle sue più

importanti particolarità, e ad analizzare i vari fabbricati, dando esatta ragione delle diverse proprietà, ed anche per vedere e studiare le modifiche e le riduzioni che doveansi apportare ai differenti edifici, e per esaminare le linee stradali del progetto in relazione con gli edifici e con le vie ora esistenti.

2. Studiare accuratamente sul luogo le zone da espropriarsi, sia per stabilire l'identificazione delle proprietà, in rapporto al Catasto, alla loro estensione, all'ubicazione, ed alla loro pertinenza, sia per accertare il reddito di ogni singola proprietà.

3. Studiare i progetti d'arte per la sistemazione dei fabbricati, stabilendone la spesa, e redigere il computo metrico dei lavori delle nuove strade, dei raccordi tra le nuove e le vecchie strade, e per l'interrimento del Porto vecchio.

4. Determinare le aree edificabili, con esatta conoscenza della superficie e della ubicazione loro.

5. Compilare la stima dell'intera opera.

V.

Planimetria

In base alle norme testè indicate, è stata rilevata innanzi tutto la planimetria generale della città vecchia, con le relative adiacenze perimetrali, eseguendo prima una poligonazione o triangolazione grafica lunghesso le strade, e poscia la levata di tutti i fabbricati, per isole circoscritte, determinandone sol-

tante il contorno a piano di via, e con esso le strade adiacenti. Indi si è proceduto al rilevamento particellare degli edifizii, individuando ciascun fabbricato con un numero progressivo, il quale poi dovea essere messo in relazione col corrispondente numero della Mappa catastale.

Ultimato il lavoro del rilevamento planimetrico, si passò a quello del rilievo altimetrico, partendo da due capisaldi riferiti al livello medio del mare.

La merce dei sopraindicati elementi, si è disegnata la pianta quotata nel rapporto di $1/_{1000}$, e su essa si è tracciato il progetto, in conformità del piano di massima già prestabilito, con quelle modifiche però che venivano suggerite da uno studio accurato e diligente sullo stato reale delle cose, coadiuvato dalla nuova mappa, assai più chiara e più particolareggiata di quella che era servita per gli studii preliminari.

Si è potuta ricavare così, con la massima precisione, la superficie dei terreni e delle aree dei fabbricati da espropriarsi, e per zone e per incisioni; e si è potuta determinare l'occupazione dei suoli delle attuali strade, e la destinazione dei suoli da espropriarsi o da occuparsi per la formazione della nuova rete stradale; per la costruzione dei novelli edifizii, e per l'adattamento dei fabbricati che subiranno una incisione, come rilevasi dal seguente specchietto, che è un quadro riassuntivo dell' allegato n. 5.

Unità di misura	ESPROPRIAZIONI				Occupazione dei suoli stradali	Somma dell'espropriazione e dell'occupazione	DESTINAZIONE dei suoli da espropriarsi e da occuparsi			
	EDIFIZII		TERRENI	Totale			STRADE	EDIFIZII		Totale
	PER	PER						PER	PER	
	Z O N E	INCISIONI						Z O N E	INCISIONI	
m. ²	62127,44	5903,59	2837,06	70868,09	40171,72	81039,81	26921,36	50381,54	3736,91	81039,81

VI.

Accertamento dei fabbricati

Gli studi che hanno maggiore importanza in un progetto di risanamento sono senza dubbio quelli che riguardano il costo delle espropriazioni, nella cui determinazione concorrono vari e molteplici elementi di ordine statistico, come il numero dei proprietari, l'identificazione delle proprietà; e gli elementi in ordine al valore, cioè il prezzo de' diversi materiali onde sono costituiti gli edifizi, il reddito effettivo o presunto, il tasso di elevazione a capitale, l'importo de' materiali utili che potranno provenire dalle demolizioni e dalle scomposizioni di ogni specie, la spesa occorrente pe' lavori di riduzione o di adattamento o di ripristinazione, e tutto quanto altro possa avere relazione alla ricerca del valore venale degl'immobili.

Sopra siffatti elementi fu fermata la nostra attenzione, per procedere, co' criterii di ragione e di equità, allo accertamento de' fabbricati. A tal uopo venne eseguito dapprima un lungo e faticoso lavoro, sormontando ostacoli e vincendo difficoltà diverse, per l'identificazione delle proprietà sul Catasto, sostituendo i corrispondenti numeri della Mappa catastale a quelli che in ordine progressivo individuavano le singole proprietà, e rilevandone tutti

gli altri dati necessari, come l'ubicazione, i numeri civici, la destinazione del fabbricato, il numero dei vani e de' piani, il reddito imponibile ed il nome del corrispondente proprietario.

Con la scorta quindi della nuova planimetria e degli estratti catastali, abbiamo proceduto all'accertamento locale, visitando tutte le singole proprietà, e prendendo nota di tutti gli elementi necessari alla formazione della stima ed al completamento ovvero alla rettifica degli estratti catastali; come il nome de' proprietari, l'ubicazione dell'edificio, il numero de' vani per ciascun piano, lo stato di conservazione e la qualità delle costruzioni, la salubrità e l'esposizione delle case, l'entità e la specie dell'appigionamento, lo stato speciale delle varie murature, dei soffitti, delle chiusure di porte e di finestre, la specie e l'entità delle servitù attive o passive che gravavano sopra ciascuna proprietà.

Durante l'ispezione locale, non si mancò di assumere dagli inquilini e da' proprietari e dai vicini le informazioni relative alle pigioni delle singole case, e di prendere visione anche, quando era possibile, dei relativi contratti di fitto, tenendo però di tutto il debito conto, proporzionalmente alla fiducia onde erano degne le persone che davano le informazioni o che i titoli ne esibivano.

VII.

Valutazione delle proprietà

Il perito, a cui viene affidato l'incarico di determinare il valore degli edifici sottoposti ad espropriazione forzata, distingue e valuta innanzi tutto i diritti dell'espropriante, che procede all'occupazione della cosa altrui per vantaggio dell'intera società, e i diritti dell'espropriato, che è tenuto a cedere la sua proprietà, senza subire però alcuna frode sul giusto valore della medesima.

Egli è vero che la legge del 25 giugno 1865 traccia ed assegna le norme generali che debbono seguirsi per fissare il prezzo corrispondente all'occupazione; ma poichè molte cose sono riserbate al giudizio subbiettivo del perito, così fa mestieri che s'interpreti il vero spirito della legge, che può tradursi nella seguente formola:

« Il possessore, nel cedere la sua proprietà, non
« deve soffrire che la sola coazione di volontà, e
« deve essere indennizzato del giusto valore reperi-
« bile dalla cosa ceduta. »

Ma chi vende una cosa ha il diritto di riscuotere il maggior prezzo possibile, ne' limiti del giusto e dell'onesto; chi compera invece ha il dritto di pagare il minore prezzo possibile. Il perito perciò, incaricato della stima, è l'intermedio fra i due con-

traenti, e deve, secondo giustizia, equità e fisica possibilità, giudicare quali sono le cose tutte che meritano valore per chi vende, e quanto le può giustamente pagare chi compra. Così il perito non deve mettere a calcolo l'affezione verso di una cosa, perché in ciò concorrono circostanze ignote a lui, che non possono in arte valutarsi, ma che possono essere apprezzate solamente dalla volontà dei contraenti, secondo i loro scopi e gl'interessi loro particolari, i quali non possono servire di base per una perizia che deve poggiare sopra elementi positivi e provati.

Egli è perciò che, allo scopo di ottenere con la massima precisione possibile il valore di una casa soggetta ad espropriazione forzata, noi riteniamo di non doversi procedere alla sola valutazione a prezzo di area e materiali, essendo ben risaputo che simile stima debba farsi quando si tratta di stabili che non producono una rendita diretta, e de' quali cessa il bisogno tosto che se ne rinunzia il dominio.

Non deve farsi nemmeno la stima di una casa col prendere per base soltanto la rendita, perchè questa, sebbene sia quella che determina il valore reale di uno stabile in comune commercio, pur tuttavia, potendo subire delle forti oscillazioni annuali, dipendenti da speciali condizioni politico-economiche della città, menerebbe all'assegnamento di un valore o troppo elevato o troppo basso.

Si è reputato da noi conveniente perciò di adottare un temperamento compensativo, assumendo un valore composto, eguale cioè alla semisomma dell'importo dell'area e dei materiali da una parte, e del capitale equivalente alla rendita netta dall'altra.

VIII.

Metodo tenuto per la stima

Lungo ed assai arduo lavoro sarebbe stato il valutare i fabbricati tutti, compresi nel piano di risanamento, col metodo compensativo testè enunciato. Traendo giovamento però dalla speciale condizione de' fabbricati di Bari vecchio, che sono quasi uniformi gli uni agli altri; sia per il modo di loro costruzione e per il sistema e per la forma di composizione e distribuzione de' singoli membri ond'essi son costituiti, sia per la specie e per la natura de' materiali adoperati nella costruzione, abbiamo trovato conveniente adottare il seguente sistema di valutazione, che ha dato risultati così prossimi al vero, da indurci a fare a fidanza sulla sua esattezza.

Abbiamo diviso il campo di risanamento in quattro grandi rioni; e ciascun rione in diverse zone, e poscia, in ogni zona di ciascun rione abbiamo assunto de' fabbricati come tipi, ed abbiamo stimato ogni fabbricato tipo col metodo di area e materiali

e con quello a base di rendita, e dal complesso de' due risultati abbiamo ricavato il valore medio di ciascun vano de' fabbricati, in rapporto all'ubicazione, allo stato fisico, all'età, all'ampiezza ed all'uso di sua destinazione.

In base al valore così ottenuto pe' fabbricati tipi, abbiamo proceduto alla stima di quasi tutti gli edifizi da espropriarsi, ad eccezione delle chiese e degli altri edifizi che avevano una speciale importanza, pei quali abbiamo proceduto alla stima diretta.

IX.

Valore de' materiali utili e spese

di demolizione

Non era certamente cosa facile il determinare il valore della parte utilizzabile de' materiali, che potranno ricavarsi dalle demolizioni e dalle scomposizioni diverse, trattandosi di calcolazioni che doveansi eseguire per edifizi varii e variamente complessi e molteplici, e che non poteano farsi con la dovuta diligenza e con le buone regole dettate dall'arte e dalla scienza, in vista anche della necessità e della convenienza di utilizzare la maggior quantità possibile di quei materiali.

Prendendo perciò a norma la stima fatta direttamente sui materiali de' fabbricati tipi, abbiamo fis-

sato diverse categorie, in ordine alla quantità ed al valore de' materiali utilizzabili, nello stato in cui al presente rattrovasi, e ne abbiamo ridotto il valore con l'applicazione di un opportuno coefficiente di depreziamento. Con queste analisi quindi, e co' dati rilevati sul luogo, durante l'accertamento de' singoli fabbricati, abbiamo ricavato una percentuale relativa al valore di ogni fabbricato, la quale rappresenta il costo della parte utilizzabile dei materiali di risulta dalle demolizioni e dalle scomposizioni diverse.

E con identico procedimento si è stabilita un'altra percentuale, rappresentante la spesa necessaria alla demolizione di ciascun fabbricato.

Leggesi nel seguente specchietto il riassunto del quadro della espropriazione, contenente il valore dei fabbricati che debbono essere espropriati, le spese occorrenti per la loro demolizione, e l'importo dei materiali utili che se ne potranno ricavare.

N. dei fabbricati	N. delle Chiese	R I O N I O S T R A D E	VALORE DE' FABBRICATI DA ESPRO- PRIARSI		SPESE DI DEMOLIZIONE		VALORE DEI MATERIALI UTILI	
			L.	C.	L.	C.	L.	C.
705	5	Strada che dal Corso V. E. mena al Porto nuovo	3010800	00	147452	00	301044	00
166		Rione S. Gaetano	1015350	00	50754	00	101508	00
158	1	« Castello	622200	00	31106	00	62212	00
98	1	« Annunziata	370600	00	18530	00	37060	00
1127	7	TOTALE	5018950	00	247842	00	501824	00

X.

Valore delle aree

Il valore delle aree dipende innanzi tutto dalla loro ubicazione; e perciò il Bolognini divide le città in circondarii; e le strade in categorie diverse; ed attribuisce alle aree degli edifizi di ciascuna categoria un valore decrescente in progressione geometrica, a misura che si discostano dalla strada principale. Da ciò segue che il valore delle aree deve essere stabilito col seguire la scala d'importanza delle strade, ovvero come consiglia il Cavallieri, con l'attenersi a quei prezzi di convenzione, che sono stati autenticati dal consenso dei periti, in ragione di sito, di comodità, di piacere e di lusso.

Partendo da questi principii, abbiamo diviso in tre classi le aree che resteranno scoperte per la demolizione degli edifizi. La prima classe comprende le aree edificabili che fronteggeranno il Corso Vittorio Emanuele, quelle che si avranno lunghezso la nuova strada che dal Corso menerà alla nuova piazza in vicinanza del Seminario, le aree confinanti con questa medesima piazza, e quelle che costeggeranno i due rami della strada o arteria principale che toccano il levante della Cattedrale ed il ponente del Seminario. Nella seconda classe

si comprendono le aree lungnesso il ramo della strada principale che mena dalla cattedrale al Porto, quelle del rione Castello ed una parte di quelle appartenenti al rione S. Gaetano. Tutte le altre aree appartengono alla terza classe.

Quanto alle aree edificabili dei nuovi rioni, sono state comprese nella terza classe quelle di S. Vito, sia per ragione di ubicazione in sito lontano dal centro della Città, sia per la loro esposizione, sotto il dominio dei venti boreali, sia per ragione sociale, volendosi favorire in quel rione la costruzione delle case operaie; e sono state segnate poi nella prima classe le aree che si ricaveranno dall'interimento del Porto vecchio, perché prossime al Corso Vittorio Emanuele, che è il centro più importante della Città.

Nel seguente specchietto si riassumono le superficie ed i valori delle aree edificabili, ripartite per rioni e distinte per classi.

N. d'ordine	UBICAZIONE	Classe	Unità di misura	SUPERFICIE		PREZZO		IMPORTO	
						UNI-TARIO			
						L.	C.	L.	C.
1	Aree provenienti dalle demolizioni	1. ^a	m. ²	26182	53	20	«	523650	60
2	« « «	2. ^a	«	21848	10	15	«	327721	50
3	« « «	3. ^a	«	6087	82	10	«	60878	20
4	Rione S. Vito	3. ^a	«	25507	55	10	«	255075	50
5	Interrimento del Porto vecchio	1. ^a	«	19774	25	20	«	395485	00
	TOTALE							1562810	80

XI.

Lavori di costruzione.

I principali lavori inerenti al risanamento si possono classificare in tre categorie, cioè lavori idraulici, lavori stradali, e lavori di sistemazione dei fabbricati che sposteranno alla nuova strada della Muraglia.

Parliamone partitamente.

§ 1.

Lavori idraulici.

I lavori idraulici consistono nella costruzione di due muri di sponda, e nell'interrimento del Porto vecchio e di quella zona del mare che dovrà servire per la nuova strada della Muraglia. Uno dei due muri di sponda dovrà chiudere l'entrata al Porto vecchio, a cominciare dall'estremo orientale del Molo S. Nicola, per finire al Molo S. Antonio Abate, nel punto ove trovasi il fortino dello stesso nome, per una lunghezza di m. 200; e l'altro servirà per la costruzione della nuova strada della Muraglia, tra i due fortini di S. Antonio Abate e di S.^a Scolastica, per una lunghezza di m. 907,50.

I muri di sponda verranno fatti di calcestruzzo chiuso nelle casse, dal letto di fondazione fino alla altezza del livello medio delle acque, e per lo spessore di m. 1,50: nella rimanente altezza poi, fino a raggiungere il piano stradale, saranno fatti in muratura intrecciata di conci di tufo carparo; ma

le facciate prospicienti sul mare saranno rivestite di conci di pietra calcarea.

L'interrimento del porto vecchio si farà co' materiali di rifiuto, che proverranno dalla demolizione degli edifizi; e quello della Muraglia, tra il muro di sponda e gli edifizi, sarà fatto coi materiali medesimi che si ricaveranno dal taglio dell'attuale strada, che verrà demolita per l'altezza media di m. 5,50.

§ 2.

Lavori stradali

La pianta quotata a grande scala ha dato agio a studiare ed a calcolare con esattezza la nuova rete stradale, ed i relativi raccordi con le strade che non avranno a subire modificazioni di sorta.

Le pendenze delle strade sono state mantenute nei limiti prescritti dall'uso generale delle città, collegate alle speciali circostanze delle strade prossime e de' fabbricati non soggetti a demolizione. Nei tratti stradali in cui non era possibile una sola livelletta, si è studiato il modo di avere pochi cambiamenti nelle diverse livellette, affine di non essere obbligati a modificare le pendenze delle strade che vi mettono capo, sia per ragione dello scolo delle acque meteoriche, sia per ragione dell'economia nei lavori di raccordo.

La strada lettera **A**, a cui si riferisce il profilo N. 1, si compone di tre livellette. La prima, in di-

scesa, incomincia dalla Piazzetta S. Barbara, con la quota di m. 5,60 sul livello medio del mare, e termina alla strada Arcivescovado, con la quota di m. 4,60, e perciò con la discesa totale di m. 1,16 sopra una lunghezza di m. 289,22, cioè con la pendenza di 0,40 ‰. La seconda, in ascesa, incomincia là ove finisce la prima, e termina allo incontro dell'asse della strada **A'**, con la quota di m. 5,47, cioè con una salita totale di m. 0,87 sopra la lunghezza di m. 87,25, corrispondente alla pendenza di 1 ‰. La terza, in discesa, incomincia dal termine della precedente, e finisce all'incontro dell'asse della banchina del Porto, con la quota di m. 3,60, e perciò con la discesa totale di m. 1,87 sulla lunghezza di m. 467,50, a cui corrisponde la pendenza di 0,40 ‰.

La strada **A'**, a cui si riferisce il profilo N. 2, si compone di due livellette, di cui la prima è in discesa, ed ha origine dalla strada **A**, nel centro della nuova piazza in vicinanza del Seminario, con la quota di m. 5,23, per finire all'incontro della strada **D**, con la quota di m. 4,60; si ha così una discesa totale di m. 0,63 sulla lunghezza di m. 156,20, cioè la pendenza di m. 0,40 ‰. L'altra livelletta poi è in ascesa, ed incomincia dal termine della prima, per finire all'incontro della strada **A**, dietro la Trulla, con la quota di m. 5,47, cioè con la salita totale di m. 0,87 sulla lunghezza di m. 58,50, a cui corrisponde la pendenza di 1,50 ‰.

La strada **B**, relativa al profilo N. 3, incomincia dal Corso Vittorio Emanuele, in direzione della via Argiro, e finisce al 3.^o Cortile di S. Nicola. Essa si compone di tre livellette, di cui una in ascesa e due in discesa. La prima è in salita, ed incomincia con la quota di m. 4,69 al Corso Vittorio Emanuele, per finire con la quota di m. 5,46 alla via della Torretta, con una salita totale di m. 0,77 sopra una lunghezza di m. 85,80, cioè colla pendenza di 0,90 %. La seconda è in discesa, ed incomincia là ove finisce la prima, per terminare all'incontro dell'asse della strada **D**, con la quota di m. 4,22, vale a dire con la discesa totale di m. 1,24 sopra la lunghezza di m. 131, cioè con la pendenza di 0,95 %. La terza livelletta, anche in discesa, ha origine dal termine della precedente, e finisce al 3.^o Cortile di S. Nicola, con la quota di m. 1,48 sulla lunghezza di m. 211, con la pendenza di 0,70 %.

Qui giova notare che, con le antescritte pendenze, si è avuto il vantaggio di livellare il piano stradale davanti alla facciata meridionale della Basilica, sopprimendo l'attuale canale di scolo delle acque pluviali lungnesso la detta facciata.

La strada **D**, riferita al profilo N. 4, che va dalla facciata postica della Cattedrale alla Piazza Mercantile, comprende due livellette, in discesa entrambe. L'una ha origine dall'asse della strada **A**, con la quota di m. 4,60, e finisce all'incontro dell'asse della strada **B**, con la quota di m. 4,22, cioè

con una discesa totale di m. 0,38 sulla lunghezza di m. 95,10, e con la pendenza di 0,40 %. L'altra muove dal termine della prima, e finisce alla Piazza Mercantile, con la quota di m. 2,13, cioè con la discesa totale di m. 2,09 sulla lunghezza di m. 90,90, e con la pendenza di 2,30 %.

La strada **N**, a cui si riferisce il profilo N. 5, muove dal lato orientale del Palazzo della Prefettura, per finire alla nuova strada che dovrà fronteggiare il lato nord-est del nuovo Palazzo di Giustizia, e si compone di tre livellette. La prima, in discesa, incomincia dal Palazzo della Prefettura, con la quota di m. 5,34 e finisce alla strada denominata Palazzo d'Intendenza, con la quota di m. 4,96, e con la discesa totale di m. 0,38 sulla lunghezza di m. 40,70, cioè con la pendenza di 0,95 %. La seconda incomincia dal termine della prima, e prosegue in ascesa fino all'incontro dell'asse della strada **P**, con la quota di m. 5,35, cioè con la salita totale di m. 0,39 sulla lunghezza di m. 65,50, e con la pendenza di 0,60 %. La terza livelletta è in discesa, ed incomincia dal termine della precedente, per finire all'asse della strada **R**, con la quota di m. 4,89, cioè con la discesa totale di m. 0,46 sulla lunghezza di m. 76, e con la pendenza di 0,60 %.

La strada **Q**, corrispondente al profilo N. 6, che dalla Piazza Castello va all'incontro della strada **A**, si compone di una sola livelletta in ascesa, che

muove dall'asse della Piazza Castello, con la quota di m. 4,50, e va fino all'asse della strada **A**, con la quota di m. 5,02, con la salita totale di m. 0,50 sulla lunghezza di m. 128,70, e con la pendenza di 0,40 %.

La strada dietro Tresca, a cui si riferisce il profilo N. 7, comprende una sola livelletta in ascesa, a cominciare dall'asse della strada S. Vito, con la quota di m. 2,53, per finire all'incontro dell'asse della strada **A**, con la quota di m. 4,90, cioè con la salita totale di m. 2,45 sulla lunghezza di m. 151,30, e con la pendenza di 1,62 %.

La strada **L**, cioè la strada Annunziata, corrispondente al profilo N. 8, comprende una sola livelletta in discesa, che incomincia dall'asse della strada **A**, con la quota di m. 4,54, e finisce alla strada della Muraglia, con la quota di m. 3,13, cioè con una discesa totale di m. 1,41 sulla lunghezza di m. 140,70, e con la pendenza di 1 %.

Il 2°. Cortile S. Nicola, corrispondente al profilo N. 9, ha una sola livelletta in discesa, che muove dall'asse della strada **A**, con la quota di m. 4,72, e mette capo alla strada della Muraglia, con la quota di m. 2,15, cioè con la discesa totale di m. 2,57 sulla lunghezza di m. 118,60, e con la pendenza di m. 2,167 %.

La strada della Muraglia, a cui si riferisce il profilo N. 10, si compone di varie e diverse livellette, quali venivano richieste dall'assoluta necessità dello

scolo delle acque che dalle strade interne debbono dirigersi al mare, e dal comodo e regolare accesso alle vetture da quelle strade stesse alla Murglia. La prima livelletta è in discesa, ed incomincia dalla Piazza Ferrarese, con la quota di m. 2,64, per finire all'incontro della strada Corsioli, con la quota di m. 1,30, cioè con la discesa totale di m. 1,44 sulla lunghezza di m. 287,70, e con la pendenza di 0,50 %. La seconda livelletta è in ascesa, ed incomincia dal termine della prima, per finire allo incontro della strada che va al 2.º Cortile S. Nicola, con la quota di m. 2,15, cioè con la salita totale di m. 0,95 sulla lunghezza di m. 237,70, e con la pendenza di 0,40 %. Laterza livelletta, anche in salita, ha origine dall'estremo della precedente, e termina all'incontro della strada S. Scolastica, con la quota di m. 3,82, cioè con una ascesa totale di m. 1,67 sulla lunghezza di m. 167,10, e con la pendenza di 1 %. La quarta livelletta è in discesa, ed incomincia dal termine della precedente, per finire al principio del Porto, con la quota di m. 3,28, cioè con la discesa totale di m. 0,54 sulla lunghezza di m. 135, e con la pendenza di 0,40 %. La quinta ed ultima livelletta è in ascesa, ed incomincia là ove finisce la precedente, e termina all'estremo boreale della strada **A**, con la quota di m. 3,60, cioè con la salita totale di m. 0,32 sulla lunghezza di m. 80, e con la pendenza di 0,40 %. (allegato n.º 4.)

Le strade della città vecchia sono al presente

pavimentate di basoli, in parte calcarei ed in parte vulcanici. Le nuove strade poi saranno pavimentate come segue:

La strada **AA'**, cioè l'arteria principale, sarà fatta di basoli vulcanici nuovi, nello stesso modo come si vanno ora lastricando le vie del Borgo.

Nello stesso modo saranno lastrate le strade del nuovo rione, che si avrà con l'interrimento del Porto vecchio.

Le strade del nuovo rione S. Vito, e la nuova strada della Muraglia, saranno costruite con inghiata nel capostrada, con zanelle di pietra calcarea nei lati, e con cordoni di simile pietra nel ciglio dei marciapiedi.

Nella strada della Muraglia inoltre si avrà nel lato verso il mare, il marciapiede con un basamento di pietra calcarea, sormontato da collonnine di simile pietra, che dovranno sostenere i bastoni di ferro che faranno l'ufficio di parapetto. Di tratto in tratto poi il parapetto sarà interrotto da opportune scalette di discesa dal piano stradale al mare, essendovi l'altezza di m. 2,40 tra quello e questo, come innanzi si è detto.

Tutte le altre strade poi, o che siano di nuova costruzione, o che debbano essere sistemate o ridotte per ragione di variata pendenza o di aumentata larghezza, saranno pavimentate coi basoli che si ricaveranno dallo svellimento del pavimento delle strade che verranno soppresse o modificate.

I materiali da svellersi sono preventivati della superficie di m.² 24976,80; pe' nuovi lavori ne occorrono m.² 17792,50 ; restano dunque per calo della pietra e per materiali di rifiuto m.² 7184,30, cioè a un dispresso la terza parte dello intero svelimento.

§. 3.^o

**Lavori di sistemazione
de' fabbricati.**

Dovendosi ribassare di m. 5,50 l'attuale strada della Muraglia, sarà necessario sistemare o rifare le facciate esterne degli edifizi che vi prospettano, prolungandole fino al nuovo piano stradale, e garantendone convenientemente la stabilità e la durata. Per la costruzione delle nuove fabbriche saranno, in generale, adoperati i conci intrecciati di tufo carparo.

XII.

Fognatura

Nella relazione che accompagna il progetto redatto da questo Ufficio, con la data del 15 gennaio 1888, per il lastricamento delle strade del Borgo, furono svolte le ragioni che avevano indotto gli autori del progetto a proporre la costruzione della fognatura, insieme a quella del lastricato; e la proposta, mentre fu approvata da una speciale Commissione mandata a Bari dal R. Governo, incontrò

l'opposizione della Commissione sanitaria Municipale; e le strade si vanno ora lastricando senza dei condotti sotterranei.

Dopo questi precedenti, era inutile progettare condotti di fognatura nella Città vecchia, per non sentir ripetere le solite obiezioni relative alla troppo deficiente pendenza ed all'assoluta mancanza d'acqua per la necessaria nettezza.

In conseguenza di ciò, non figura la canalizzazione nel progetto del risanamento della città vecchia, salvo ad occuparsene di proposito quando si dovrà costruire la conduttura delle acque potabili.

Giova notare però che le livellette delle strade sono state fissate in modo da rendere sempre possibile la costruzione dei condotti.

XIII.

Spostamento di popolazione

Nessun pensiero ci siamo dati dello spostamento della popolazione della vecchia città, perchè questo fenomeno si dovrà verificare gradatamente e lentamente, senza dar luogo ad inconvenienti di sorta, sia per il gran numero di case che si possono e si debbono costruire nell'ambito della città nuova, cioè nel Borgo, sia per cagione de' lavori del risanamento che dovranno essere eseguiti in un lungo volgere di tempo.

Nel Borgo infatti rattrovasi molti suoli edifica-

bili, ma non ancora coverti da edificii; e vi ha poi un gran numero di fabbricati che si arrestano al solo pianterreno, ed altri che non oltrepassano il primo piano superiore. Con la costruzione delle nuove case sopra i suoli ora liberi, e con la costruzione del primo e del secondo piano sugli edificii che ne difettano, si avranno abitazioni sufficienti per alloggiare le persone che dovranno emigrare da Bari vecchio, quando si darà mano ai lavori del risanamento.

Ciò è reso manifesto dal quadro seguente, nel quale si considera che gli edificii possano e debbano avere non meno di tre piani, compreso il pianterreno; e perciò si è moltiplicato per 3 il numero della 4.^a colonna, e per 2 quello della 5.^a colonna, ed alla loro somma si è aggiunta la quantità relativa alla 6.^a colonna, per avere il corrispondente numero della 7.^a colonna.

Dall'esame di questo quadro si vede che, senza ricorrere ad altri ampliamenti nell'attuale Borgo, almeno per ora, si potrà soddisfare ai bisogni dello spostamento della popolazione di Bari vecchio, con la semplice costruzione delle case nelle aree disponibili, che potranno raggiungere il numero di 3536, cioè il doppio del numero de' piani a costruirsi, in base alla 7.^a colonna del quadro, ritenendo che ogni piano possa in media esser diviso in due appartamenti, come d'ordinario si verifica nelle costruzioni attuali del Borgo.

1	Num. d'ordine	2	3	4	5		6	7
					Fabbricati mancanti del			
					1.° piano	2.° piano		
Denominazione delle strade		Fabbricati esistenti	Fabbricati a costruirsi			N. dei piani delle case a costruirsi		
1	Abate Gimma	71	2	3	22	34		
2	Abbrencia	16	3	3	13	28		
3	Andrea da Bari	34	»	»	11	11		
4	Argiro	39	5	1	9	26		
5	Beatillo	78	6	18	43	97		
6	Bonazzi	14	1	2	6	13		
7	Caffarelli	91	5	11	60	97		
8	Cairoli	42	8	3	18	48		
9	Calefati	94	»	13	26	52		
10	Cardassi	12	2	5	7	23		
11	Carulli	30	»	18	10	46		
12	Cavour	27	2	7	11	31		
13	Celentano	23	8	8	11	51		
14	Corso Vittorio Emanuele	61	3	12	20	53		
15	Davanzati	47	16	16	25	105		
16	De Giosa	33	2	9	11	35		
17	De Rossi	51	5	7	24	53		
18	Giordano Bianchi	36	»	»	13	13		
19	Giuseppe Massari	24	10	16	8	70		
20	Latilla	5	»	»	1	1		
21	Lombardi	3	1	»	»	3		
22	Largo Madonna dell'Arco	11	»	»	7	7		
23	Strada Madonna dell'Arco	13	»	1	4	6		
24	Manzoni	20	12	7	8	58		
25	Melo	51	7	4	18	47		
AL RIPOORTO		926	98	164	386	1008		

1 N.º d'ordine	2 Denominazione delle strade	3 Fabbricati esistenti	4 Fabbricati a costruirsi	5 Fabbricati mancanti del		6 N.º dei piani delle case a costruirsi
				1.º e 2.º piano	2.º piano	
	RIPORTO	926	98	164	386	1008
26	Minerva	7	»	»	4	4
27	Modugno	10	6	4	6	32
28	Napoli	61	6	9	36	72
29	Perrone	3	»	1	2	4
30	Piazza Ateneo	11	2	1	6	14
31	» Cavour	14	»	»	12	12
32	» Garibaldi	17	1	»	8	11
33	» Giuseppe Massari	4	»	»	2	2
34	Piazzale della Ferrovia	6	12	2	1	41
35	Piccinni	61	»	7	7	21
36	Pizzoli	9	»	4	3	11
37	Principe Amedeo	87	5	10	47	82
38	Prospero Petroni	19	23	3	11	86
39	Putignani	71	3	7	37	60
40	Quintino Sella	65	3	19	25	72
41	Ravanas	39	»	20	13	53
42	Roberto da Bari	37	»	2	12	16
43	Sagarriga Visconti	67	3	17	30	73
44	Sparano da Bari	42	»	»	15	15
45	Trevisani	26	1	5	18	31
46	Vico 1. Madonna dell'Arco	11	2	5	5	21
47	Vico 2. » »	4	»	1	3	5
48	Zuppetta	8	3	5	3	22
	TOTALE	1605	168	286	692	1768

XIV.

Perizia della spesa occorrente per l'esecuzione delle opere.

La stima preventivata per l'esecuzione delle opere relative al risanamento di Bari vecchio consta di due elementi, cioè il passivo e l'attivo.

Il passivo è diviso in due parti, e ciascuna parte in capitoli diversi.

La prima parte comprende:

- a) Il valore de' fabbricati a demolirsi, e la spesa relativa all'occupazione temporanea.
- b) La spesa occorrente per la demolizione degli edifizii e pel trasporto de' materiali di risulta.
- c) La spesa occorrente per l'esecuzione de' lavori provvisorii, e per la costruzione e la sistemazione delle strade.

La seconda parte poi comprende le spese complementari, cioè quelle che sono riservate all'Amministrazione Comunale, pe' lavori da eseguirsi di conto proprio, come l'impianto della illuminazione nelle nuove strade, e la rimozione o lo spostamento o la riduzione della illuminazione nelle altre strade, ed anche quei lavori d'indole speciale ed impreveduta, che d'ordinario occorrono nella esecuzione delle grandi opere.

L'attivo poi si compone di due cespiti, escluden-

do, almeno per ora, ogni possibile sussidio governativo. Questi due cespiti sono:

a) Valore de' suoli edificabili, che risulteranno dalla demolizione degli edifizi, dalla soppressione delle strade, e dalla formazione de' nuovi rioni di S. Vito e del Porto vecchio.

b) Valore de' materiali utili, che risulteranno dalla demolizione de' fabbricati, e che potranno essere impiegati nelle novelle costruzioni, come sono i conci di tufo o di pietra calcarea, i gradini, le soglie ed i davanzali, i soffitti e le impalcature, i telai e le chiusure diverse.

Nello specchietto seguente si legge il riassunto delle deduzioni relative alla stima, con un passivo di L. 7 milioni, e con un attivo di L. 2064634,80; il che significa che occorre la somma di 7 milioni di lire per la esecuzione delle opere, e che si potranno ricavare L. 2064634,80 dalla vendita delle aree edificabili e de' materiali utili che risulteranno dalla demolizione degli edifizi. Da ciò deducesi che la somma, di che dovrà effettivamente disporre il Municipio, per l'esecuzione del piano di risanamento della Città vecchia, ammonta a lire 4935365,20, ed in cifra tonda lire 5 milioni.

Num. d'ordine	Articolo	INDICAZIONI	IMPORTO PER		
			ARTICOLO	CAPITOLO	PARTE
		Passivo			
		Parte 1.-Importo dell'opera			
		CAPITOLO 1.			
		<i>Espropriazioni</i>			
1	1	Espropriazioni di fabbricati per zone e per incisioni, di chiese e cappelle.	5018950 00		
2	2	Occupaz. temporanea	10000 00	5028950 00	
		CAPITOLO 2.			
		<i>Lavori pei fabbricati</i>			
3	1	Demolizioni	247842 00		
4	2	Trasporto de' materiali risultanti dalle demolizioni.	150000 00	397842 00	
		CAPITOLO 3.			
		<i>Lavori stradali</i>			
5	1	Sistemazione di strade inghiaiate, pavimentazione delle vie interne, raccordi stradali e lavori provvisorii.	900000 00	900000 00	
		RIPORTO			6326792 00

Num. d'ordine	Articolo	INDICAZIONI	IMPORTO PER		
			ARTICOLO	CAPITOLO	PARTE
		RIPORTO			6326792 00
		Parte 2. - Somma a disposizione dell'amministrazione.			
6	1	Spostamento, rimozione di conduttura, e spese per nuovo impianto d' illuminazione.	30000 00	30000 00	30000 00
7	1	Imprevедuto per alea e spese generali.	643208 00	643208 00	643208 00
		TOTALE GENERALE			7000000 00
		Attivo			
1	1	Valore presunto per le aree edificabili.	1562810 80		
2	2	Materiali utili che proverranno dai fabbricati a demolirsi.	501824 00	2064634 80	2064634 80
		Differenza, ossia fondi necessari per l'esecuzione delle opere.			4985365 20
		Ed in cifra tonda lire cinque milioni.			

XV

Conclusione.

Il progetto, a cui si accompagna la presente Relazione, si compone de' seguenti 12 allegati, cioè:

1. Pianta generale della Città ;
2. Pianta quotata di Bari vecchio ;
3. Pianta quotata ad opera compiuta ;
4. Profili delle nuove strade ;
5. Quadro dell'espropriazione dei fabbricati ;
6. Quadro della ripartizione de' suoli ;
7. Computo metrico dei movimenti di terra ;
8. Computo metrico dei lavori stradali ;
9. Perizia della spesa occorrente per l'esecuzione delle opere ;
10. Quadro riassuntivo della spesa ;
11. Relazione.
12. Elenco degli allegati.

L'allegato N. 1 contiene la pianta generale della Città, e serve a far vedere lo stato attuale dei fabbricati e della viabilità, nella parte vecchia e nella parte nuova, per poterne argomentare la necessità del piano di risanamento, e per potervi esaminare gli studi fatti e le conseguenze che si vogliono raggiungere.

Nell'allegato N. 2 si rendono manifeste le opera-

zioni progettate, in quanto all'abbattimento degli edifici, alla formazione della nuova rete stradale, alla costruzione de' nuovi fabbricati ed alle altre particolarità che vi si riferiscono.

L'allegato N. 3 serve a far vedere quale sarà la pianta della città vecchia, quando saranno completati tutti i lavori di cui ora si propone la esecuzione. Mettendo in confronto questo allegato con quello che è indicato col N. 1, si vede ben facilmente quali sieno le trasformazioni che dovrà subire quella parte della città, con l'attuazione del piano di risanamento.

L'allegato N. 4 contiene i profili longitudinali delle nuove strade, che servirono di base agli studi delle livellette e dell'andamento generale della nuova viabilità, in armonia con quella che non dovrà subire alterazione o modificazione di sorta alcuna.

Nell'allegato N. 5, si ha il quadro dell'espropriazione dei fabbricati, distinti per rione, e vi si contiene il valore di ciascun edificio, insieme alle spese di demolizione, al valore de' materiali utili, ai dati catastali ed alle altre notizie relative alla qualità, alla entità ed all'ubicazione de' fabbricati.

L'allegato N. 6 indica i suoli che si ricaveranno dalle demolizioni o dalle incisioni degli edifici e dall'occupazione delle strade, e li ripartisce pei novelli edifici e per la viabilità nuova.

Gli allegati de' N. 7 a 10 riguardano il computo metrico e la stima de' lavori che dovranno eseguirsi.

L'allegato N. 11 comprende la presente relazione,
a cui fa seguito l'elenco di tutti gli allegati, distinto
col N. 12.

Bari, 4 Febbraio 1892.

L' ASSISTENTE

Enigi Cisternino

GLI AIUTANTI

Raffaele Sansini

Giuseppe Antonacci

L' INGEGNERE DI SEZIONE

Paquale Lofoco

L' INGEGNERE CAPO

Angelo Ciccimessera