

La città Adriatica: identità e progetto

Seminario **internazionale** di studi
Pescara, 21-22 gennaio 1993

BARI

a cura di V.Zito
(C.N.R.-Istituto per la residenza e le infrastrutture sociali, Bari)

Lavoro svolto nell'ambito del Progetto di ricerca MURST 40%: *Il Sistema Adriatico*
(resp. Prof. R.Pavia)

I primi anni dopo l'Unità: il nuovo porto, il Piano Trotti e il Piano di risanamento.

Al momento dell'unificazione Bari non ha ancora consolidato il suo ruolo di più importante centro commerciale della provincia. La diffusa distribuzione delle attività economiche nell'intera provincia alimenta la presenza di numerosi bacini portuali nessuno dei quali, per le caratteristiche della costa Adriatica, priva di approdi naturali, e per la mancata gerarchizzazione dei canali di traffico con l'entroterra, capace di assumere una posizione di netto predominio.

Per conseguire tale intento sin dal 1855 iniziano i lavori per la costruzione di un nuovo porto sul versante occidentale del promontorio sul quale sorge la città, secondo il progetto dall'ing. Giordano approvato nel 1853. Tale localizzazione, anche se finalizzata a conseguire migliori fondali rispetto al porto vecchio, posto nell'ansa orientale, pone problemi di collegamento con le strutture commerciali della città.

In quegli stessi anni vengono istituiti la Camera di Commercio, la Borsa e dell'Istituto nautico, testimonianza di un periodo di intensa trasformazione ed evoluzione della città. Il progetto prevede la costruzione di un molo radicato nell'estremità settentrionale della penisola in direzione nord-ovest e di un attiguo molo foraneo a forma di arco di cerchio a protezione dei marosi provenienti da nord e da ovest. Non è prevista invece alcuna forma di collegamento con la città. Per molti anni tale collegamento è assicurato da uno stretto passaggio aperto attraverso le mura nei pressi della radice del molo foraneo e congiungentesi con piazza S. Pietro, all'estrema punta nord della città vecchia, come si rileva dalle tavole del Catasto geometrico-particellare di Bari realizzato nel 1874.

I lavori del porto proseguono tra molte difficoltà, prima fra tutte quella economica, in quanto dopo l'unità la concorrenza esercitata dalle navi a vapore delle grandi compagnie determina la perdita di competitività delle gracili strutture mercantili locali, con la conseguente caduta dei livelli occupazionali della popolazione marittima barese. Tutto ciò nonostante l'ampliamento dei traffici conseguenti all'apertura dei mercati orientali.

A tale situazione di crisi risponde una parte dell'imprenditoria locale la quale, con l'ausilio anche di capitali stranieri, nel 1876 costituisce la «*Società anonima di navigazione a vapore Puglia*» che in pochi anni toglie alle altre compagnie il monopolio del commercio marittimo favorendo anche la concentrazione delle principali correnti provinciali di traffico sul capoluogo.

Anche la città necessita di interventi di riorganizzazione generale a seguito della notevole espansione del borgo nuovo il quale, nato nel 1812 quale modesta addizione extraurbana per soddisfare alle più pressanti esigenze abitative, ha raggiunto un'estensione superiore a quella della città antica, apprestandosi a diventare esso stesso la "città di Bari".

Il progetto approvato nel 1864 dal Ministro dei LL.PP. per la collocazione della stazione ferroviaria (fig.1), pur essendo finalizzato soltanto alla realizzazione di tale struttura, probabilmente riflette lo stato di elaborazione progettuale che da anni in corso per la sistemazione della città. La stazione ferroviaria, con i due raccordi ad est e ad ovest della città, colleganti rispettivamente il porto nuovo e quello vecchio, si configura come l'elemento intorno a cui ruota "*l'istanza della modernità*" e definisce l'equilibrio complessivo tra le diverse componenti urbane. Il 'Viale della stazione', l'attuale via Sparano, con il progettato prolungamento nel centro antico fino che raggiunge il porto nuovo, diventa così l'asse portante della nuova dimensione urbana.

A ben vedere è questo uno dei pochi progetti di Bari dove è individuabile un'idea di città in senso unitario. Questa unitarietà d'impostazione, che difficilmente sarà riscontrabile nei progetti successivi, si perde già nel 1866 con la redazione del Piano di ampliamento dell'ing. Trotti (fig.2). La finalità principale del piano Trotti è quella di poter espropriare le aree di espansione per l'ampliamento del borgo, avvalendosi della legge del 1865 sull'espropriazione per causa di pubblica utilità, dal momento che tutte le decisioni sugli interventi che avrebbero configurato l'assetto urbano negli anni successivi risultano già state assunte precedentemente.

Essendo finalizzato all'acquisizione di aree edificabili, il piano del Trotti si preoccupa unicamente delle dimensioni da assegnare alle "isole" in relazione ai nuovi standard urbanistici, ignorando completamente i problemi di raccordo con la viabilità provinciale, con il porto e con il centro antico. Ignorati sono pure alcuni insediamenti industriali sorti oltre il perimetro della ferrovia.

Il concentrarsi di interventi nella città nuova accentua il degrado nella città vecchia. A seguito dell'epidemia di colera del 1886, due anni dopo quella più nota e tragica avvenuta a Napoli, si consolida l'opinione favorevole ad un "*risanamento*" della città vecchia sul modello di quello in corso di attuazione a Napoli a seguito della legge speciale del 1885, avvalendosi delle possibilità di estensione della suddetta legge anche ad altre città italiane.

Il *Piano regolatore edilizio e di risanamento della Paelopoli di Bari* del 1892, su modello delle opere contemporanee (Napoli, Milano) prevede la costruzione di sette rettifili, due dei quali posti a collegamento del nuovo porto con via Sparano e, quindi, con la stazione ferroviaria. Il piano prevede inoltre il completamento dell'interramento dell'insenatura di S.Vito, tra il porto ed il castello svevo-aragonese, con l'edificazione di nove isolati ed il raccordo con il porto della ferrovia economica Bari-Barletta, da poco costruita con la stazione terminale nei pressi dell'ansa di Marisabella, ad ovest della città.

Il piano, anche se non approvato, non mancherà di esplicare i suoi effetti. Infatti l'interramento dell'insenatura di S.Vito viene comunque eseguito con il concorso finanziario dello stato e consente di realizzare il collegamento stradale della radice del molo foraneo del nuovo porto con la città nuova mediante l'aggiramento della città vecchia ad ovest del castello fino a piazza Massari.

Successivamente, nei primi anni del 20° secolo, viene costruita la stazione marittima delle FF.SS. ed il relativo raccordo ferroviario con la stazione centrale.

Il primo dopoguerra: il Piano Veccia, il piano Petrucci ed il Grande Porto

All'incapacità di pianificare lo sviluppo e la trasformazione urbana si sopperisce, quindi, mediante l'adozione di varianti parziali e singoli progetti.

Non diversa si ritrova la situazione del nuovo porto. Molto lentamente, a causa della scarsità dei mezzi economici, proseguono i lavori di costruzione delle sue strutture. Il molo principale di levante viene costruito in un periodo abbastanza lungo (1855-1883) ed è l'unica opera che sommariamente rispecchia il progetto originario dell'ing. Giordano. Successivamente, fra il 1883 ed il 1887, è realizzato un piccolo molo parallelo interno, denominato *Molo della Sanità o di S.Vito*, e sulla banchina collegante i due moli il nuovo fabbricato della Dogana. Infine, per ovviare alle molestie e frequenti agitazioni riscontrate nel

bacino portuale a causa della non completa protezione dai flutti di maestro e settentrionali, si costruisce costruito entro il 1900 il pennello Pizzoli ad ovest del bacino portuale (fig.6).

Nonostante questo complesso insieme di lavori il nuovo porto, inserito tra quelli di seconda classe, è ben lontano dall'aver assunto la funzionalità richiesta dall'incremento dei traffici.

Dal 1880 agli inizi del secolo il traffico merci del porto passa dalle 117.214 *t* alle 130.618 *t*, mentre il traffico merci per ferrovia si attesta sulle 84.211 *t*. Negli anni successivi il traffico marittimo ottiene notevoli incrementi passando alle 208.563 *t* nel 1906 ed alle 291.949 *t* nel 1991, mentre il movimento ferroviario subisce lievi decrementi.

In un'epoca quindi in cui lo sviluppo del traffico marittimo lascia adito alle più rosee speranze, all'interno del vasto specchio d'acqua delimitato dal molo principale e dal pennello Pizzoli i maggiori fondali si riscontrano soltanto lungo il secondo braccio del molo foraneo con una profondità di 6 *m*, mentre lungo il molo della Sanità e la banchina interna del pennello Pizzoli i fondali non superano i 5 *m*. Inoltre la larghezza delle calate lungo il molo foraneo è di appena 15 *m*. Considerando che proprio in quegli anni si hanno considerevoli aumenti di stazza dei natanti, appare evidente l'insufficienza del nuovo porto, sia per fondali che per spazi di banchina, idonee all'attracco per navi di piccolo pescaggio, a soddisfare le accresciute esigenze del traffico marittimo.

Con queste premesse il primo Piano regolatore del porto del 1919 prevede la costruzione di un nuovo antemurale che racchiude l'intera ansa tra il porto e la punta di S.Cataldo, l'allargamento delle banchine e la costruzione di uno scalo industriale nei pressi della stazione marittima FF.SS.

Questo progetto costituisce la base per la realizzazione delle opere, sia pure con le varianti intervenute negli anni successivi.

La grave alluvione che nel 1905 colpisce il quartiere Picone, posto ad occidente del borgo, ripropone drammaticamente l'esigenza, da tempo obliterata, di dare nuovo e più moderno assetto allo sviluppo complessivo della città. La redazione del nuovo Piano regolatore impegna per circa un ventennio l'ing.Veccia, direttore dell'Ufficio tecnico comunale, che appronta numerose versioni.

Una prima bozza di studio del 1906 prevede per la prima volta l'espansione della città oltre la cintura ferroviaria, con l'abbandono della griglia rigida del murattiano a favore della valorizzazione delle strade a raggiera che dalla città si dipartivano verso l'entroterra, intorno alle quali sarebbero stati attestati i nuovi quartieri dotti di una certa autonomia sociale ed urbanistica. Un sistema di strade di circonvallazione e da piazze raccorda i nuovi quartieri tra di loro e con la città esistente. Nella zona di levante sono localizzati i principali edifici pubblici (caserma, tribunale, ospedale, uffici finanziari e provinciali) nonché la villa comunale. A ponente la costruzione di villette dall'area di Marisabella alla punta di S.Cataldo, un parziale interrimento della costa nella zona del porto con la costruzione di una strada litoranea e del porto franco. Per il risanamento del centro storico si prevede la costruzione di un bidente a collegamento del porto alla città nuova attraverso il cuore della città vecchia, passando per la basilica di S.Nicola e la Cattedrale.

Gli eventi che maturano negli anni successivi condizionano pesantemente la stesura definitiva del piano. Le disastrose condizioni finanziarie del comune portano alla vendita e successiva edificazione di tutte le aree di proprietà comunale sulle quali la bozza del 1905 conta di realizzare il sistema delle piazze e degli edifici pubblici. Inoltre il prevalere delle

spinte speculative favorite da un nuovo incremento di popolazione, con conseguente aumento della domanda di abitazioni, porta ad un deciso ridimensionamento di gran parte degli aspetti innovativi destinati a conferire qualità urbana alla città. Il piano definitivo del 1911 si presenta come un *continuum* edificabile indifferenziato, con la zona industriale genericamente ubicata tra l'ansa di Marisabella e l'estramurale, lungo il tracciato del raccordo ferroviario con il porto.

Approvato nelle grandi linee la rielaborazione del 1913 (fig.3) non è approvata dal Consiglio ed infine viene definitivamente accantonata.

Gli eventi bellici del 1915-1918 portano ad una alterazione del sistema produttivo barese: scompare o si riduce notevolmente l'industria tessile, l'industria vinicola e degli alcoli, nonché quella del cemento. Viceversa risultano rafforzati il settore meccanico, quello chimico e quello alimentare. Tuttavia nello stesso periodo si registra un notevole incremento della disoccupazione ed una riduzione delle esportazioni per via marittima.

Il piano redatto nel 1918 manifesta le aspettative dell'amministrazione comunale di un nuovo dinamismo industriale e di un ripresa commerciale della città. Accentuando lo schema viario radiale delle precedenti elaborazioni, il piano individua grandi maglie edificatorie dove trova ampio spazio l'industria edilizia privata. Assicurato l'allontanamento dal corpo della città delle classi operaie, mediante la previsione di quartieri operai periferici, si prospetta la costruzione sia a levante che a ponente di nuovi edifici signorili incentivati dalla previsione di edifici pubblici (università, ospedale, ecc.). Sul fronte del mare è prevista la costruzione di una imponente strada a collegamento della spiaggia orientale con l'ansa del porto, circuitando il centro antico, e la riproposizione della zona di S.Cataldo a villini.

Tuttavia il piano non incontra il favore della proprietà edilizia contraria all'eccessiva espansione delle aree edificabili essendo parte del murattiano ancora ineditato. Questa contestazione, rafforzata da altre più specifiche quali la compromissione della zona di S.Cataldo con la costruzione dei cantieri navali e di altre industrie, la netta opposizione della Soprintendenza ai Monumenti alla realizzazione della strada litoranea, contrasti sulle modalità di intervento nel centro antico, determina una ulteriore rielaborazione del piano in chiave "*minima*", versione finalmente approvata nel 1926. In tale versione, fermo restando il disegno generale del piano, gli aspetti innovativi passano in secondo ordine rispetto all'edificazione delle aree libere nel murattiano ed alla ridefinizione delle maglie edilizie a dimensioni più consone allo sviluppo intensivo dell'edilizia.

Il Piano del '26 nasce quindi già superato e nel 1930 viene conferito incarico all'arch. Petrucci per la redazione di un nuovo Piano regolatore.

Lo schema di piano redatto dal Petrucci prevede la riorganizzazione dell'intera città attraverso la individuazione di una rete stradale principale, lo spostamento della stazione ferroviaria più a sud con la realizzazione del parco merci a collegamento con la nuova zona industriale ed il porto, nonché il completamento e razionalizzazione dei quartieri di nuova espansione. Così facendo il piano raccoglie la tendenza, agevolata dal regime fascista, della trasformazione della città al ruolo di centro amministrativo e commerciale a carattere regionale. Ancora una volta il piano trova l'opposizione della proprietà edilizia preoccupata, come sempre, di conservare la rendita di posizione acquisita che la riorganizzazione della città, da nessuno sollecitata, mette in discussione. Gli avvenimenti successivi, quali la crescente crisi economica e il venir meno degli appoggi al piano a livello del Ministero dei LL.PP., portano, dopo rinvii e rielaborazioni riduttive, al definitivo accantonamento del piano.

Diversa la sorte del *Piano regolatore e diradamento edilizio della città vecchia* redatto dallo stesso Petrucci nel 1931. Applicando i noti concetti sul diradamento elaborati dal Giovannoni, il piano prevede la realizzazione di due vie di attraversamento, una longitudinale seguendo all'incirca la direzione del vecchio progetto di prolungamento di via Sparano verso il porto, senza però raggiungerlo, l'altra trasversale tra il porto vecchio ed il castello, le quali con andamento tortuoso permettono il riacciamento della città vecchia alla nuova.

L'attuazione del piano di diradamento, avviata con molta difficoltà a causa delle ristrettezze finanziarie, si ferma con l'inizio del secondo conflitto mondiale.

Sebbene non approvate o non previste, numerose opere sono realizzate durante il regime fascista, opere che consolidano Bari nelle funzioni amministrative e commerciali:

- la Fiera del Levante sull'area dei falliti cantieri navali a S.Cataldo e le strutture annonarie nell'ansa di Marisabella;
- la strada litoranea stralciata dal piano, che sancisce definitivamente la separazione tra la città ed il porto;
- la lunga serie di edifici pubblici su entrambi i lungomare (Palazzo della provincia, Genio civile, caserme militari, stadio, ecc.) quale immagine della città rivolta verso l'oriente.

Il secondo dopoguerra: il Piano Piacentini-Calza Bini, la variante Quaroni e la variante al P.R. del porto

A conclusione del periodo bellico si ripropone la necessità di adeguare il Prg alle accresciute esigenze di sviluppo della città. Il Piano redatto da Piacentini-Calza Bini (1952-54) (fig.4) sposa in pieno l'assunto dell'avvenuto consolidamento della città esistente per cui, saltando a piè pari il Piano Petrucci, riannoda le fila con il Piano Vecchia del 1926. Il piano destina estese porzioni di territorio all'espansione urbana, nell'ipotesi del raddoppio della popolazione (500.000 unità), in maniera massiccia in tutte le direzioni, fatta eccezione per la fascia ovest, reputata inidonea all'uso residenziale per la presenza del cimitero, del parco ferroviario e delle aree industriali. Il sistema della viabilità è imperniato su tre assi nord-sud e, nella zona a sud della ferrovia, da tre trasversali. L'asse ad ovest, in particolare, collega l'ansa del porto con il sistema infrastrutturale stradale urbano e regionale. L'idea di città che manifesta il piano è dunque monocentrica, con tutte le strutture direzionali e commerciali localizzate nel centro murattiano al quale si contrappone un sistema massiccio di quartieri di corona a funzione esclusivamente residenziale. Questa immagine sarà ulteriormente rafforzata anche dalla successiva gestione del piano mediante il sistematico utilizzo dell'istituto della variante e della licenza in deroga.

Il Piano, inoltre, non disciplina il centro storico, per il quale continua ad essere operativo il precedente Piano di diradamento del Petrucci. Si perpetua in tal modo la singolare situazione, tutt'oggi ancora vigente, della separazione tra le due città, quella vecchia e quella nuova, ai fini della pianificazione urbana.

Verso la fine degli anni '50 inizia a verificarsi una profonda ristrutturazione e riconversione dell'apparato produttivo della città, con lo smantellamento delle attività manifatturiere che tradizionalmente operanti nell'ambito del mercato locale, rese ormai non competitive dalla pressione concorrenziale delle industrie settentrionali, e con un ulteriore progressivo rafforzamento del terziario, con particolare riferimento alla quota relativa al

comparto commerciale. Modificazioni profonde si registrano anche nel settore edilizio che portano ad una riappropriazione capitalistica del centro murattiano quale supporto alla sua riconversione in senso terziario e commerciale.

Tali trasformazioni, associate ai nuovi processi territoriali innescati dalle interrelazioni tra area industriale, porto, territorio metropolitano, renderanno necessaria la redazione di una variante al Prg.

Il piano Quaroni adottato nel 1973 (fig.5), dopo una lunga gestazione durata otto anni, si configura formalmente come una variante al piano Piacentini-Calza Bini anche se il modello di città proposto si presenta profondamente diverso. Il piano cerca di rompere la struttura monocentrica della città a favore di una strutturazione policentrica imperniata sul riassetto e potenziamento delle frazioni, sul rinnovo del nucleo ottocentesco nonché sulla creazione di nuovi poli di espansione periferici. La struttura portante è costituita da un sistema di comunicazioni stradali che si estende ad una scala che travalica i limiti del territorio comunale. Particolare rilievo assume il nuovo asse nord-sud che, dall'ansa del porto, taglia l'intero sistema di comunicazioni trasversali e collega Bari al suo entroterra.

Il Piano non si interessa al problema della città vecchia, tema escluso dall'incarico di progettazione, per la quale continua a valere il piano Petrucci con le varianti non sostanziali apportate nel 1964.

Per quanto riguarda il porto, dopo gli eventi bellici la sua attività subisce una consistente trasformazione. Ad una flessione del trasporto merci secche (262.729 t nel 1952 contro le 408.603 t del 1938) dovuta ad una consistente riduzione delle esportazioni, fa riscontro un notevole incremento nel trasporto di petrolio (2.293.200 di t nel 1952 contro le 95.147 t nel 1938), destinato ad aumentare negli anni successivi grazie anche alla costruzione dello stabilimento ANIC nella zona industriale collegato con un oleodotto direttamente al molo di S. Cataldo.

La concentrazione del lavoro portuale nel *Consorzio del Porto di Bari*, sorto nel 1961 per iniziativa del Comune, dell'Amministrazione Provinciale e della Camera di Commercio, costituisce la premessa per una ripresa ed un incremento dei traffici. Parallelamente alla redazione della Variante Quaroni al Prg comunale, viene approntata una variante al Piano Regolatore del porto finalizzata alla costruzione di calate e piazzali per il deposito e lo smistamento organizzato delle merci, con particolare riferimento all'uso di *containers*, l'aggiornamento e l'incremento dei mezzi di sollevamento da banchina, l'incremento di banchine ad alto fondale (fig.6). Il Piano prevede la costruzione di una ampia darsena attestata sul vecchio molo foraneo, il prolungamento delle calate del secondo braccio del nuovo molo foraneo, l'allargamento verso l'esterno del molo Pizzoli affiancato da un vasto terrapieno a completamento della colmata di Marisabella, e l'allargamento della calata del molo di S.Cataldo per il traffico dei petroli. In particolare alla colmata di Marisabella viene attribuita la funzione di raccordo tra il porto e la zona industriale mediante l'asse nord-sud previsto dalla contemporanea variante al Piano regolatore cittadino.

La situazione attuale

A distanza di oltre quindici anni ben poco delle opere progettate nei piani vigenti è stato realizzato.

Mentre dilagano gli interventi di iniziativa privata, con conseguente ulteriore saturazione delle aree edificabili, del complesso sistema infrastrutturale previsto dal Piano Quaroni si è dato inizio soltanto alla costruzione dell'asse nord-sud, utilizzando i finanziamenti elargiti per i mondiali di calcio, al fine di collegare il nuovo stadio costruito verso l'interno in corrispondenza del "tondo" della frazione di Carbonara. Tuttavia la valenza strategica di detto asse è completamente inficiata dal fatto che esso non raggiunge il porto ma si ferma a pochi metri dal fascio dei binari del parco ferroviario.

Altri progetti relativi al raddoppio del lungomare, visto non solamente quale veicolo di traffico ma anche come luogo di passeggiate, al centro storico ed alla valorizzazione del sistema delle mura e del verde compreso tra il mare e la città vecchia, per citarne alcuni, sono rimasti allo stadio delle intenzioni.

Nel frattempo avanza inesorabilmente il processo di dismissione delle strutture produttive e di servizio ubicate nella primitiva zona industriale attigua al porto, prevista dal Piano Vecchia, che si è sviluppata nel periodo fascista.

Tra le principali cause che hanno portato a questo processo di decadimento bisogna menzionare il mancato adeguamento degli impianti manifatturieri ai progressi tecnologici, fatto che li ha reso rapidamente non competitivi con le più concorrenziali imprese settentrionali. A questo bisogna aggiungere anche l'eccessiva vicinanza alle aree "centrali" e la concomitanza di un periodo di accelerata trasformazione delle stesse in funzione direzionale-commerciale, fatto che certamente ha contribuito a collocare tali aree in posizione di attesa in vista di una aspettativa di trasformazione più redditizia per la proprietà fondiaria. Del resto lo stesso Prg ha tipizzato tali aree parte a servizi e parte a terziario-direzionale.

Nel caso dell'area industriale a ridosso del porto, alle strutture private si affiancano anche strutture pubbliche che erano state costruite proprio a supporto di tali insediamenti e che ora non trovano più ragion d'essere. E' appunto il caso della stazione marittima FF.SS., del Frigorifero comunale, del Gazometro, del mercato ittico e dei mercati generali, ecc., tutte strutture già in totale o parziale disuso. La costruzione del nuovo stadio, verso l'interno, pone inoltre problemi per il futuro destino da riservare al vecchio stadio posto nei pressi dell'ansa portuale.

Anche per il porto si sono verificate notevoli variazioni nelle categorie componenti il traffico portuale. Ad un notevole incremento delle merci secche, che nel 1991 aveva raggiunto le 744.509 t, fa riscontro una drastica riduzione dei petroli i quali nel 1991 raggiunge appena 1.151.835 t, quantità che nel corso del 1992 si è ulteriormente ridotta a causa della dismissione dell'impianto ANIC. Altre variazioni si sono avute nel traffico passeggeri, salito a 332.873 unità nel 1992 (dati di settembre).

Irrisolto è rimasto il problema dell'approdo turistico il quale, previsto ma non approvato dal Prg del 1973 ad est della città, tutt'oggi viene svolto in forma precaria nei pressi del molo di S.Cataldo, parzialmente in disuso per la contrazione del traffico di petrolio.

Da queste sommarie note appare evidente la necessità di una riprogettazione del sistema urbano in relazione alle nuove situazioni emergenti.

BIBLIOGRAFIA GENERALE

- Aa.Vv., *Bari questione urbana e piano regolatore. Ricerca su una città meridionale*, Bari, 1978
 Aa.Vv., *Questione urbana e sviluppo edilizio. Il caso di Bari*, Bari, 1980
 Aa.Vv., *Bari futura*, Bari, 1988
 G.Amendola et alii, *Segni & Evidenze. Atlante sociale di Bari*, Bari, 1985
 A.Barbanente, F.Pace, «Bari. Scenari incerti, capacità realizzative, contraddizioni persistenti», in L.Bellicini (a cura di), *La costruzione della città europea negli anni '80*, Credito Fondiario, Roma, 1991
Bari economica (rivista della Camera di Commercio)
Casabella, n.472/1981
 G.Marengo, *Considerazioni geografiche sulla struttura urbana e sociale di Bari*, Molfetta, 1975
 V.A.Melchiorre, *Bari*, Bari, 1987
 E.Minchilli, «Inchiesta urbanistica sulle città italiane: Bari», in *Casabella-Continuità*, n.230/1959, pp.23 e segg.
 M.Petrignani, F.Porsia, *Bari*, Bari, 1982

LA PIANIFICAZIONE URBANA

- C.Aymonino, «Il "PRG" di Bari», in *Lotus*, n.6/1969
 D.Borri, A.Cucciolla, M.Lastilla, «Piano regolatore e produzione della città. Bari 1950-1980», in *Casabella*, n.472/1981
 A.Cucciolla, «La variante generale al P.R.G.. Quartieri e residenza nella pianificazione dello sviluppo urbano», in Aa.Vv., *Questione urbana e sviluppo edilizio. Il caso di Bari*, Bari, 1980
 A.Cucciolla, «Politica e gestione urbanistica», in *Casabella*, n.472/1981
 A.Cucciolla, «Pianificazione urbanistica e gestione dello sviluppo urbano. Bari negli anni cinquanta. Il nuovo P.R.G. Piacentini-Calza Bini», in Aa.Vv., *Questione urbana e sviluppo edilizio*. cit.
 V.Danisi, *Bari e il suo Piano Regolatore*, Bari, 1950
 R.Laera, C.Riccardi, «Ludovico Quaroni, il piano di Bari e l'idea di "città regione"», in *Piano, Progetto, Città*, n.9-10/1990;
 «P.R.G. Bari», in *Continuità - Rassegna Tecnica Pugliese*, n.3/1976 (numero monografico)
 A.Quistelli, «Dieci anni di esperienze didattiche e professionali: Progetti dello studio Quaroni», in *Controspazio*, n.2/1973
 L.Quaroni, A.Quistelli, «Obiettivi e significati del "PRG" di Bari», in *Lotus*, n.6/1969

IL PORTO

- AA.VV., *Congresso internazionale di navigazione (1931)*,
 Amoruso M., «Uno sguardo al porto di Bari», in *La Puglia Tecnica*, a.1, 1901, pp.17-34
 Amoruso M., *Il Porto di Bari*, Trani, 1901
 F.Baburdi, *Celebrazione del centenario del nuovo porto di Bari*, 1956
 Camera di Commercio di Bari, *Piano generale delle opere della utilizzazione del porto di Bari*, Bari, 1963
 Caravaglios V.A., «Il porto di Bari», in *Porti d'Italia*, 1939
 Giordano L., *Memoria intorno alla struttura di un nuovo porto in Bari*, Bari, 1853
Il Porto di Bari, Bari, 1950
 Marchi S., Lorusso B., «Movimento della navigazione e delle merci nei porti della provincia», in *La Terra di Bari*, Vol.II, Trani, 1900, pp.269-282
 U.Tommasicchio, «Il porto di Bari - Criteri ispiratori della nuova proposta del P.R.G.», in *Continuità - Rassegna Tecnica Pugliese*, genn./dic. 1973
 Traversi C., «Il determinante geografico del porto e della Fiera del Levante in Bari», in *Universo*, a.XXXI, 1951, pp.479-490
 Vinaccia A., «Il porto di Bari», in *Rassegna Tecnica Pugliese*, a. IX, 1910, p.33

1800-1940

- Aa.Vv., «Bari moderna. 1790-1990», in *Storia della Città*, n. 51, luglio-settembre 1989 (numero monografico)
 C.Albertini, «Il Piano Regolatore di Bari», in *La Casa*, Febbraio 1933

- D.Di Bari, *Bari: vicende urbanistiche del centro storico (1867-1967)*, Bari, 1968
 E.Di Ciommo, *Bari 1806-1940. Evoluzione del territorio e sviluppo urbanistico*, Milano, 1984
 A.Ciccio Messera ed altri, *Relazione al Progetto di risanamento di Bari vecchia*, Bari, 1892
 Città di Bari, *Criteri fondamentali per la compilazione del Piano regolatore di ampliamento della città di Bari*, Bari, 1905
 A.Colonna, M.Lastilla (a cura di), *Storia e cultura di una città. Edifici pubblici a Bari. 1900-1950*, Bari, 1987
 E.Corvaglia, M.Scionti, *Il piano introvabile. Architettura e Urbanistica nella Puglia fascista*, Bari, 1985
 P.M.Favia, «Considerazioni sul P.R. e di Diradamento edilizio della Città vecchia di Bari», in *Bollettino dell'Associazione degli Ordini Ing. ed Arch. delle Province di Bari e Brindisi*, n.5-6, 1949
 G.Giovanoni, «La sistemazione edilizia di Bari Vecchia», in *Bollettino d'arte*, Aprile 1932
 G.Giovanoni, «Il Piano Regolatore di Bari Vecchia», in *Nuova Antologia*, Nov. 1932, Fasc.1456, pp. 284-285
 E.Minchilli, «Bari Vecchia: un esempio di risanamento», in *Urbanistica*, n.13, 1953
 Municipio di Bari, *Relazione sommaria sul Piano Regolatore Edilizio e di Risanamento della Paelopoli di Bari*, Bari, 1892
 M.Paniconi, «Piano regolatore della città vecchia di Bari», in *Architettura*, Aprile 1932
 M.Petrignani, *Bari, il borgo murattiano. Esproprio, forma e problema della città*, Bari, 1972
 Vecchia A., «Piano regolatore di ampliamento della città di Bari», in *Rassegna Tecnica Pugliese*, a. XVIII, 1918

AREE DISMESSE

- F.De Mattia, «L'Archeologia industriale a Bari», Istituto di Disegno della Facoltà di Ingegneria, Bari, 1980;
 C.Di Cillo, M.Vulpi, «Archeologia industriale a Bari», Quaderni A.D.I.R.T., Bari, 1984
 N.Martinelli, «Patrimonio edilizio non residenziale dismesso: conoscenza e valutazione», Rapporto IRIS, Ottobre 1990
 Martinelli N., Ruggeri R., Stella M., «Aree dismesse: proposta di un metodo per la conoscenza sistematica di supporto alla valutazione di progetti di recupero», in *Le mutazioni dell'habitat. Una nuova cultura del recupero*, Atti del Convegno di Studi, Napoli 4-5 Ottobre 1991

RIQUALIFICAZIONE URBANA

- A.Barbanente, «Bari: lontani anni luce dall'urbanistica della qualità», in *Urbanistica Informazioni*, n.102/1988
 A.Barbanente, «Bari senza piano per la mobilità», in *Urbanistica Informazioni*, n.91/1987
 D.Borri, «Proposte per il nucleo antico di Bari», in *Urbanistica Informazioni*, n.93/1987
 A.De Nucci, «Bari» in L.Bellicini (a cura di), *L'Italia da recuperare*, Roma, 1988
 A.De Nucci, «Bari», in A.Barbanente, S.Stanghellini, V.Zito, *Esperienze di recupero urbano ed edilizio*, Bari, 1988
 R.A.Laera, C.Riccardi, «Bari: aree problema ed eventi eccezionali», in *Urbanistica Informazioni*, n.94/1987
 N.Martinelli, «Bari senza verde», in *Urbanistica Informazioni*, n.104/1989
 F.Pace, «La questione mondiale: Bari», in *Urbanistica Informazioni*, n.109/1990
 C.Riccardi, «Bari: parcheggi purchessia» in *Urbanistica Informazioni*, n.107/1989
 N.Savarese (a cura di), *Per il recupero della città antica di Bari*, Bari, 1987

Piano generale della città di Bari

Scala di 1:10000

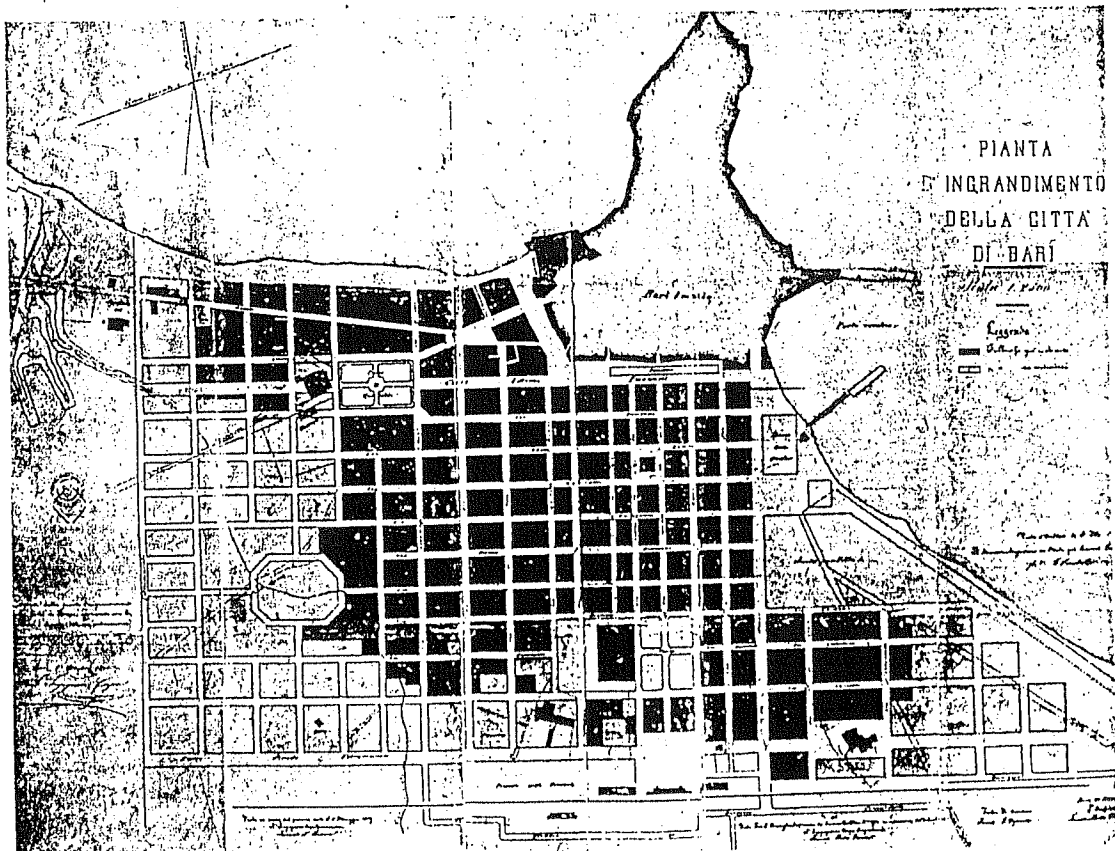
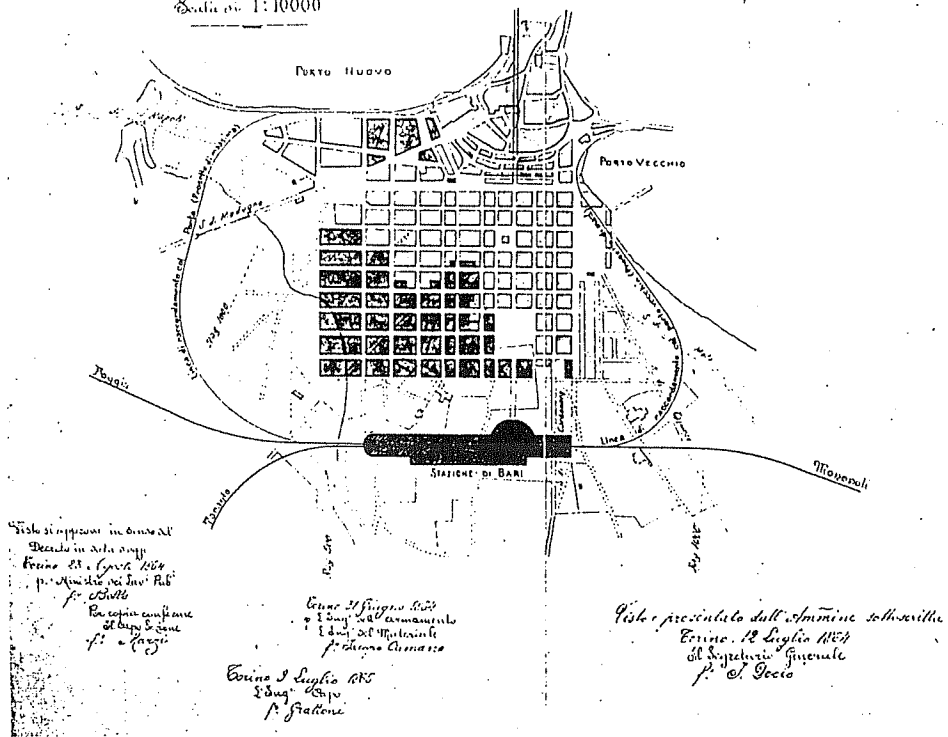


Fig.1 Piano generale della città di Bari (1864). Copia del 1898 di un disegno elaborato per la localizzazione definitiva della stazione ferroviaria.
 Fig.2 Piano di ampliamento dell'ing. Trovati (1867).

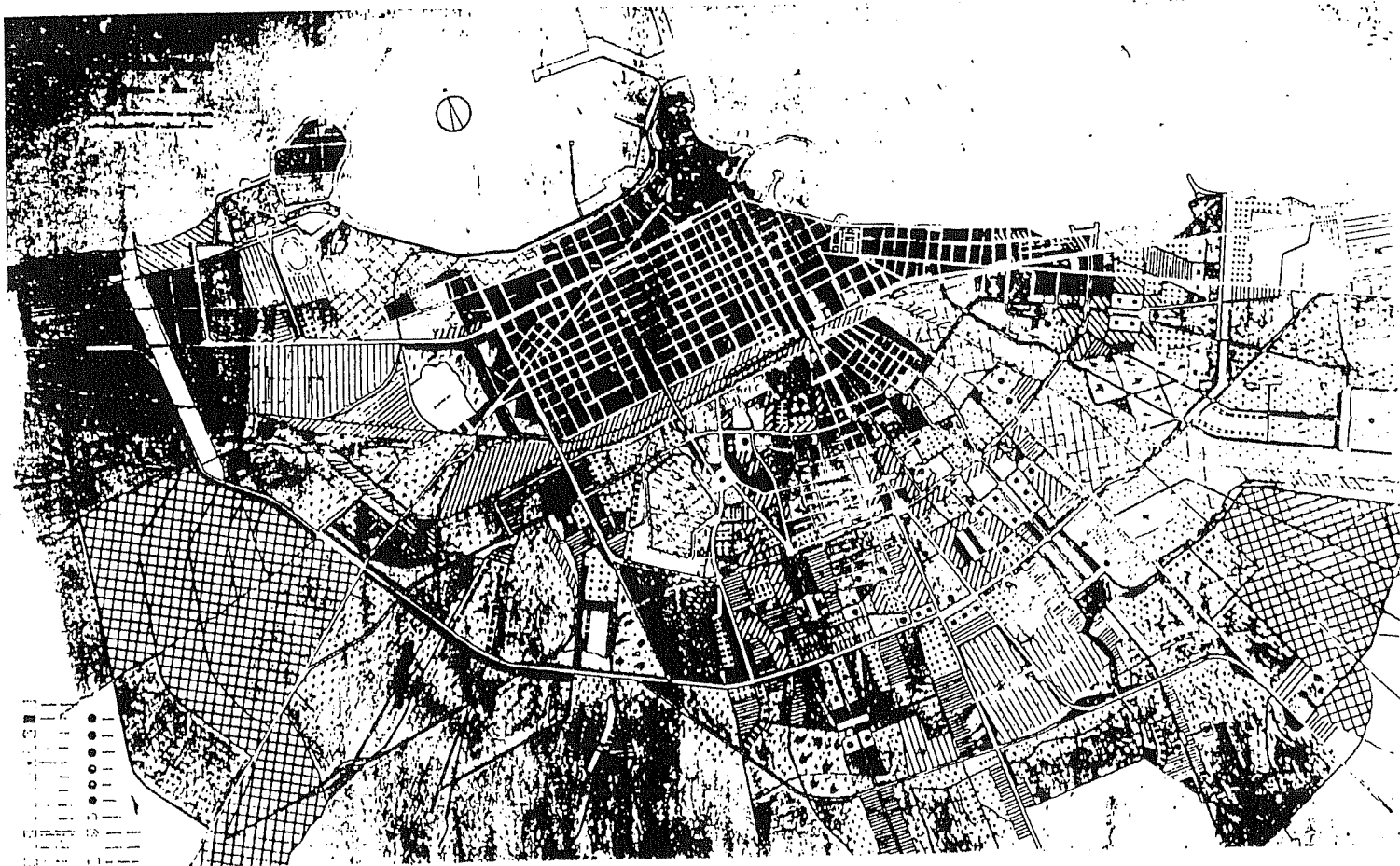
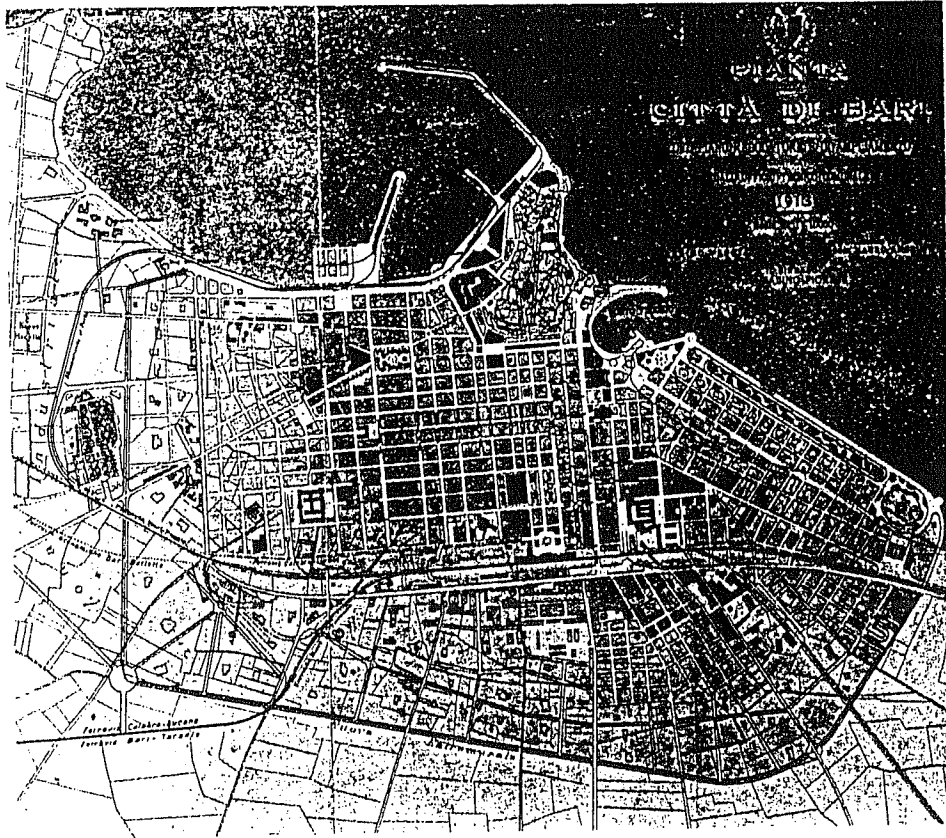


Fig.3 Piano di ampliamento dell'ing. Veccia (1913).
Fig.4 Piano regolatore Piacentini-Calza Bini (1952)

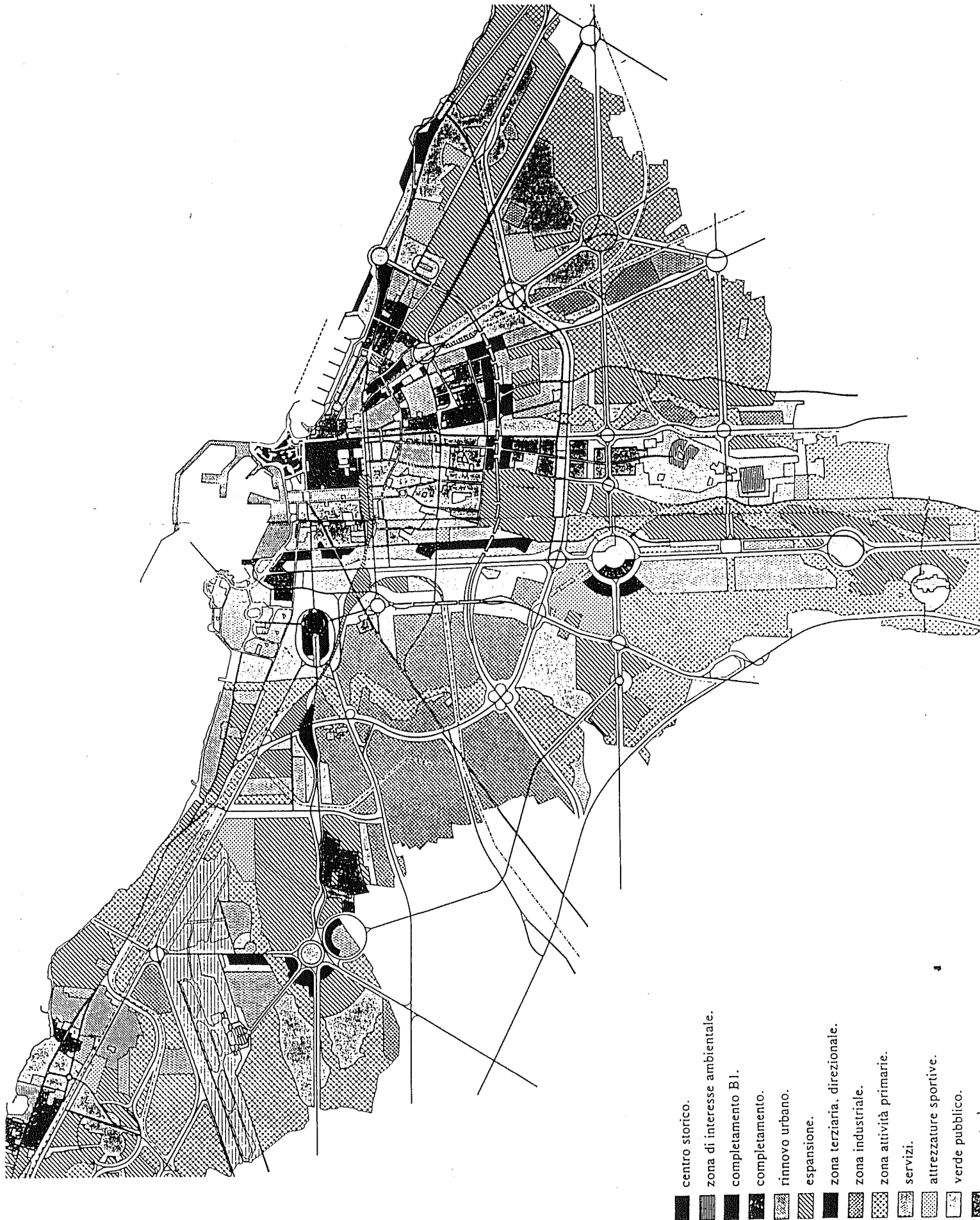


Fig.5 Piano regolatore Quaroni (1973)

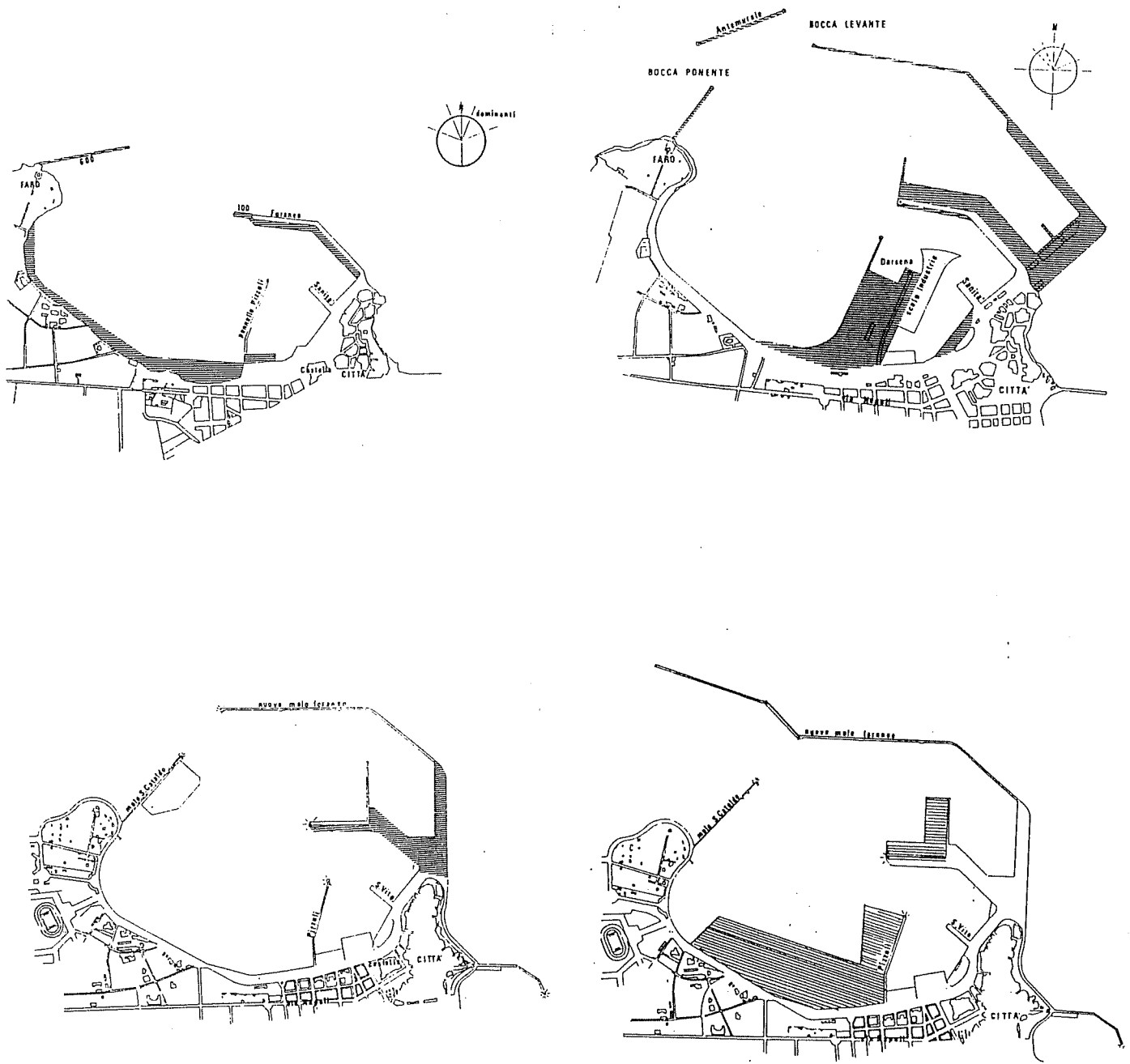


Fig.6 Piani regolatori del porto del 1906; 1919; 1936; 1972.