

BIBLIOGRAFIA

ADA AMATI, *Bari, Ricerche di geografia urbana*. Roma 1948. Pp. 158 in 8°, (Consiglio Naz. delle Ricerche - Centro Studi per la Geografia Antropica - Memorie - vol. II).

Il volume della Amati — del cui merito fan fede i maestri che l'hanno guidata, Mori e Toschi, nonchè l'Almagià, direttore della collana, che lo presenta — si apre con una sobria, ma perspicua illustrazione della cosiddetta Conca di Bari, ove la città è situata al punto di raccordo delle direttrici naturali di gravitazione dai pianori murgiani al mare. Non è forse altrettanto chiaramente messo in luce che, insieme se non più che questo gravitare lungo linee di pendio ben lieve ed entro arco assai scarsamente chiuso (salvo che a S. E., come non tralascia di osservare l'A.), influisce sul destino di Bari il suo affacciarsi all'estremo solco, che con la soglia di Gioia del Colle separa le due fondamentali masse murgiane e congiunge Taranto e il suo golfo per la più breve all'Adriatico.

L'illustrazione s'inizia con un tentativo di delimitazione della conca, il cui limite più appariscente appar dettato dall'andamento della isoipsa dei 350 m. s. m.. Poi si espongono le condizioni geomorfologiche e idrografiche, con particolar riguardo al carsismo, si danno cenni sulle coste, sul clima, sulla popolazione e i centri abitati, su l'agricoltura e infine si trattano le comunicazioni, addivenendo all'interessante constatazione dell'esistenza di quattro successivi anelli stradali (o meglio semicerchi) concentrici a Bari e di direttrici radiali a loro congiunzione ed allacciamento con l'esterno.

Naturalmente codesti semicerchi sono più suggestivi come forma che interessanti sostanzialmente, in quanto sono forme *di risulta* del fatto sostanziale che è la raggera incentrata in Bari, con la conseguente formazione di tronchi congiungenti fra centri vicini disposti a egual distanza su tal raggera. La continuità dei tronchi determina l'arco, ma nessuno di questi archi si è certo stabilito per congiungere i suoi punti estremi.

Qualche piccola menda ed osservazione di dettaglio sarà ancora consentita.

A p. 17 l'elencazione delle « cavità sotterranee o grotte » è lacunosa. E quel primo « Polignano », che si legge dopo Cassano e Castellana, deve essere Putignano, certo per errore di stampa.

Poco oltre, a p. 19, si dice che dalle vicinanze di Torre Pelosa a Monopoli la costa è formata dalle più recenti formazioni sabbiose plioceniche. Ora, a parte che Torre Pelosa non si troverebbe più sulle carte topografiche, perchè il nome è stato da tempo mutato in Torre a Mare, il termine « sabbioso » per questo tratto di costa (dove appunto si trovano le grotte di Polignano!) è troppo improprio: volendo usare un termine generico, sarebbe meglio parlare di formazioni tufacee, nel senso particolare dei tufi pugliesi, pur già opportunamente illustrati nel testo.

Spiace anche non veder ricordati, fra le fonti dello studio del clima, gli *Annali Idrologici* della Sezione barese del Servizio Idrografico Italiano, regolarmente pubblicati dal 1933 al 1941, con ricchezza d'osservazioni termometriche e pluviometriche.

I quattro capitoli successivi espongono lo sviluppo della città dalle origini ai giorni nostri, sviluppo inteso nel più largo senso ed esposto secondo uno schema uniforme: vicende storiche, attività industriale e commerciale, sviluppo demografico, sviluppo topografico. Naturalmente ciascun capitolo ha una diversa ampiezza di svolgimento sia a seconda dell'interesse per la comprensione dei caratteri raggiunti dalla città nella sua consistenza attuale — dato il fine geografico della ricerca — sia anche, forzatamente, a seconda dell'abbondanza e attendibilità delle fonti di studio reperibili.

Così il solo capitolo II copre l'intero periodo dalle origini al 1813.

Accolta la tesi del Gervasio, che l'origine di Bari debba risalire per lo meno ai Peucezi dell'età del bronzo, e quella del Colella, per il quale il nome risale allo strato toponomastico illirico (messapico), con senso di « costruzione » « caseggiato » fors'anche « torre », l'A. delinea rapidamente le vicende storiche e si sofferma a ricercare le scarse e scarse notizie certe sui caratteri economici dell'antichissimo centro, dapprima nei suoi presunti rapporti con l'ancor più antica Celie, poi nell'età romana, bizantina, ecc. appoggiandosi in ciascuna affermazione su fonti scrupolosamente annotate.

Ricostruisce quindi lo sviluppo demografico: prima della distruzione ordinata da Guglielmo I (1156), la città avrebbe raggiunto i 50.000 abitanti, cifra che l'A. giustamente riporta con ragionate riserve. Solo dal 1532 si può contare su dati censiti, ma per fuochi. L'A. accetta l'ormai tradizionale moltiplicando di 5 per ottenere il numero degli abitanti, pur facendo qualche riserva sui risultati così ottenuti. Comunque potremmo certo riconoscere da questi rilievi una popolazione di circa 8.000 ab. nel 1532, di 15.000 verso la fine dello stesso secolo, poco o punto mutata alla metà del Seicento, diminuita a circa 13.000 nel 1669 (dopo la pestilenza del 1658), risalita a 17.000 nel 1736 (dagli stati d'anime delle parrocchie) e così via fino ai 19.000 del 1813.

Pazientemente l'A. ha cercato quindi di riunire la documentazione sugli sviluppi topografici, cioè delle costruzioni entro l'area cinta dalle mura. Della costruzione delle quali, peraltro, l'A. non è riuscita a trovare una datazione. Pur ricordando che nel 1156 la città era stata totalmente distrutta, pare accetti il concetto che le mura siano sempre state quelle ricordate da Orazio, quindi costruite per lo meno nel I. sec. a. C. (p. 52).

È dunque un problema aperto che va indicato come assai interessante agli studiosi della storia locale.

Il cap. III tratta dello sviluppo di Bari dal 1813 al 1860. È il primo grande periodo di espansione della città: da 19.000 si sale a 34.000 abitanti; dato sfogo allo sviluppo edilizio col piano del « nuovo Borgo » murattiano, l'area costruita dai 7,5 ettari della città murata si diffonde gradualmente, ma rapidamente su altri 13 ettari e più: si cominciano a impiantare le prime industrie moderne, si sviluppano il commercio e il movimento portuale. Una ventina di pagine, ricche di dati e notizie minute illustra codesti sviluppi. Si può osservare qui, come poi più ampiamente a proposito del Cap. successivo, che l'A. per mettere in relazione lo sviluppo economico della città con lo sviluppo dell'agricoltura

(sviluppo quantitativo e qualitativo) si appoggia un po' troppo ingenuamente sui dati relativi al solo territorio comunale della città stessa. Dati che riflettono soltanto come indici (e come indici spesso assolutamente inadeguati, dovrei dire addirittura inespressivi) le condizioni dell'*agro* influente o comunque correlato col suo sviluppo allo sviluppo della città. Senza dire che i confronti fra le tabelle per es. a p. 63 e a p. 77 sono resi difficili dalla diversità di unità di misura con le quali i dati sono riportati (moggia ed ettari) mentre quelli fra il 1909 (p. 77) e il 1929 (p. 106) sono pure infirmati dalla diversa estensione del territorio comunale nei due momenti (7384 e 10354 Ha.). Opportunamente l'A. fa quindi il raffronto fra ripartizioni percentuali, ma allora avrebbe dovuto farlo anche nei riguardi del 1858.

Il cap. IV è dedicato al periodo 1860-1914. In questo la parte forse più interessante è costituita dalla minuta ricostruzione degli sviluppi industriali, fabbriche, officine, ecc. e dalla descrizione della costruzione e sviluppo del nuovo Porto, senza trascurare di metterne in luce gli inconvenienti improvvisamente non previsti dai progettatori. È anche il periodo di costruzione delle ferrovie. È il periodo di più intenso sviluppo demografico *relativo*: da 34063 ab. dal 1861 a 105.704 del 1911, con incrementi medi annui addirittura del 47,11 ‰ nel primo decennio e di 31,7 nell'ultimo. È il periodo della più intensa espansione del suolo costruito, per quanto turbata — dal 1875 — per la frapposizione dell'area ferroviaria, che determinò nuovi indirizzi all'espansione stessa. Dal 1860 al 1890 l'incremento medio annuo fu di oltre 9 ettari, nel ventennio successivo addirittura di quasi 23.

Qui è inserita una espressiva cartina degli sviluppi topografici dal nucleo per altri sette periodi: dal V al VII sec., VIII-X, XI-XV, XV-1813, 1813-60, 1860-1921, 1921-40.

Poi la prima guerra mondiale venne ad interrompere questo processo. Ma la ripresa fu pure vivacissima, specialmente dal 1924 al 1940. Accuratissima ed esposta secondo il solito schema è la ricostruzione di questi sviluppi (un paragrafo distinto è dedicato anche alla Fiera del Levante): sono 24 pagine dense di notizie e dati statistici. Riportiamo soltanto, ad *memoriam*, i due estremi della popolazione: da 114.887 nel 1921 a 225.485 nel 1941 (però dopo l'aggregazione di alcuni piccoli comuni con circa 35.000 ab.). E quelli dell'area occupata nella città nuova: da 103 ettari nel 1921 a 111 nel 1941.

L'ultimo capitolo è dedicato allo studio più strettamente geografico della città in se stessa quale oggi è: i suoi lineamenti « morfologici » (pp. 128-147). Si riconosce qui la guida del Toschi, che di questo indirizzo di studi si è fatto da noi propugnatore. Oltre la differenziazione fondamentale in tre grandi zone: la città vecchia, la nuova e la nuovissima (queste due separate dalla frapposizione dell'aria ferroviaria), si riconoscono nove « quartieri geografici ». Di essi si danno i caratteri individuanti e distintivi, formali e funzionali, secondo appunto la nomenclatura del Toschi, e se ne fa quindi una illustrazione, quartiere per quartiere. Naturalmente qualcuna di queste determinazioni può lasciare qualche dubbio (per esempio le due zone contrassegnate entrambe col numero 5 bis). Qualche altra non è chiara, per lo meno nella pur utile cartina che accompagna il testo, come per es. quel « quartiere 8 » in cui non sai bene se si intendano divisi o uniti, e come, la zona della Fiera e dello Stadio e quella « balneare ». Tre pagine, nello stesso capitolo, sono dedicate alle propaggini e gemmazioni della città, con notazioni pure molto interessanti.

Manca invece, per completare lo schema ormai abituale degli studi poleomorfolo­gici, una considerazione in proprio del sistema della circolazione interna. E non tanto quello formale, delle vie, piazze, ecc., quanto quello della effettiva circolazione, cioè della sua intensità e natura lungo le varie direttrici e ai vari nodi, che pure sarebbe stato particolarmente interessante. Questa particolare struttura edilizia di Bari nuova impone particolari caratteri alla circolazione interna, quali non si trovano in altre città: i flussi paralleli (pedonali, tranviari, automobilistici, ecc.) coi molteplici nodi d'incrocio; i pochi punti obbligati di sotto o soprapassaggio dell'area ferroviaria; la mancanza di strade di arroccamento per il traffico in transito e le sue conseguenze ecc., costituiscono altrettanti argomenti che renderebbero interessantissimo questo studio.

Certo, per condurlo, sono necessari rilievi personali e — per una maggiore perspicuità di risultati — una collaborazione di autorità competenti. Non possiamo quindi rimproverare l'A. per non averlo tentato, ma ci resta di augurare che il rimarco serva di incitamento a qualche studioso per assumersene il compito.

A un'altra lacuna, infine, si consenta di accennare, e cioè nella mancanza di un tentativo di individuare la massa di popolazione residente nei vari quartieri o comunque per individuare la distribuzione della popolazione all'interno dell'area urbana. Capisco che l'A. non poteva facilmente procurarsi i dati necessari. Anzi l'impossibilità pratica di averne di precisi, non molto potendo servire, nel caso di Bari, gli stessi stati d'anime parrocchiali che tanto fruttuosamente sono stati utilizzati a questo scopo per altre città (Bologna, Lucca, ecc.). Anche a tal proposito quindi non tanto si fa l'osservazione per lamentare una manchevolezza forse inevitabile nella monografia dell'A., quanto per augurarsi che in occasione di una prossima rilevazione generale della popolazione si conservino e si tengano a disposizione degli studiosi i dati rilevati per strade o almeno per sezioni di censimento. Con l'augurio altresì, implicito, che tali sezioni siano stabilite e delimitate non su basi aprioristiche (Est. Sud, Nord, Ovest, o quadrati e rettangoli di data superficie et similia), ma tenendo conto della *reale* struttura differenziata della città.

La monografia si chiude con un'opportuna Appendice sul periodo 1940-46 (dove, purtroppo, a p. 149, si osserva uno sgradevole refuso, per cui il porto è diventato un « rapporto di Bari », a 12^a riga). Segue una nutrita nota bibliografica.

Chiudendo il volume, non possiamo non esprimere la nostra soddisfazione per una monografia tanto accurata e poliedrica per la nostra città, quale poche altre possono contare. E ringraziare il Centro Studi per la Geografia antropica di averne reso possibile la pubblicazione e la diffusione, che ci auguriamo la massima possibile. Anzitutto a Bari.

LUIGI RANIERI