

Bari in dieci anni di regime fascista



Carta scenografica della città di Bari sulla fine del sec. XVIII.



BARI - Via litoranea lungo la muraglia.

Bari in dieci anni di regime fascista



BARI - Veduta del Lungomare di occidente.



BARI - Veduta del Lungomare di occidente.

B A R I

IN DIECI ANNI DI REGIME FASCISTA

B A R I

IN DIECI ANNI DI REGIME FASCISTA

Chi, visitando Bari nel periodo delle feste patronali, ha occasione di osservare la pittoresca processione della caravella e quella ancor più suggestiva che in un tripudio di luce di colori e di canti si svolge a mare, in rievocazione della gesta dei marinai baresi che presero da Mira e trasportarono alla loro terra le ossa del Patrono, ed il succedersi domenica per domenica fino ad ottobre di altre feste religiose, e la gioiosa partecipazione del popolo ai riti del culto ed a quelli profani, riti che si ripetono malgrado tutte le crisi di questo mondo, non può non riflettere sulle doti caratteristiche di questa gente: la fede e la concezione ottimistica della vita.

La fede e la concezione ottimistica della vita hanno spinto questi pionieri della forte razza pugliese per le vie dei traffici di terra e di mare ed hanno alimentato gli ardimenti con cui in ogni tempo affrontarono gl' innumerevoli pericoli sparsi sul cammino della fatale ascensione; la fede, l'ottimismo e l'ardimento dell'azione sono stati per i baresi il terreno più fecondo sul quale doveva fruttificare il nuovo spirito della rivoluzione fascista che alla base del suo pensiero, della sua disciplina, della sua regola di condotta non ha che fede, ottimismo, audacia nell'azione.

L'espansione di Bari si iniziò con l'attuazione del piano regolatore muratiano (1813) e, dopo l'unificazione, si svolse per esclusiva virtù del suo popolo, malgrado l'assenza dei governi che mai ne compresero lo spirito e la capacità di progresso. La sua edilizia, guidata da un piano regolatore fino al 1886, si svolse liberamente fino al 1926, in ampliamento del quartiere muratiano ad ampie vie parallele, dotandosi di piazze, di giardini, di edifici grandiosi nei quali già si anticipavano, per sapienti iniziative locali, le realizzazioni del regime fascista.

Urgeva la rapida espansione edilizia il più rapido incremento della popolazione che da ab. 34.063 del 1861 raggiungeva negli antichi confini territoriali oltre 150.000 ab. nel 1931, e questo incremento portava e porta non solo i segni della funzione metropolitana di Bari tra le popolazioni pugliesi, intensissimo essendosi prodotto e producendosi tuttora il movimento migratorio, ma anche — ciò che è più rimarchevole — quelli della sua origine naturale, l'indice cioè della natalità, che, in cifre assolute e relative, è se non la prima fra le prime del regno (al 1931 36 per mille, mentre in tutto il regno la più alta media dei capoluoghi di provincia è di 33,22 per mille, raggiunta dai capoluoghi di Puglia, e la più alta media dei comuni minori è di 35,15 per mille raggiunta nella Basilicata), ed attesta quanto alle fortune di Bari abbia contribuito e sia sempre per contribuire la saldezza dell'istituto familiare, la purezza dei costumi, la sobrietà della vita laboriosa.

Ma le iniziative locali, che in ogni tempo apparivano nelle idee e nei propositi, ben scarse realizzazioni conseguirono negli anni che precedettero la marcia su Roma, rimanendo per lo più allo stato di aspirazione e di progetto; chè al disinteresse dei governi non era disgiunta, salvo rari periodi di eccezione, l'impotenza delle amministrazioni locali le quali, quand'anche consapevoli dei loro doveri, erano intralciate nei buoni propositi dal regime amministrativo sorto dalla concezione liberale che faceva disperdere nelle aule consiliari ogni concreta determinazione che apparisse alla mente riformatrice di qualche sindaco di buona volontà.

Sicchè una massa imponente di problemi insoluti fu rilevata dalle amministrazioni del fascismo, problemi intorno ai quali, col vecchio ritmo di azione, non sarebbe bastato un secolo di tenaci propositi e che invece sono stati quasi del tutto realizzati appena in un decennio del nuovo regime.

Dalla risoluzione di questi annosi e ponderosi problemi Bari, più forse di qualche altra città italiana, ha mutato aspetto.

Disciplina della condotta.

Il primo mutamento è nella disciplina degli abitanti. Si nota questa disciplina nel funzionamento impeccabile dei servizi pubblici, nel senso ormai elevato di responsabilità di funzionari, agenti, appaltatori, esercenti pubblici e cittadini. Tutti

hanno compreso che le esigenze della convivenza reclamano obbedienza alle leggi ed agli ordini delle autorità ed è scomparso ogni residuo di quella licenza che, germogliata dalle manifestazioni patologiche del liberalismo e favorita dall'indifferenza e dalla tolleranza delle pubbliche amministrazioni, dava spettacolo di disordine in ogni manifestazione della vita cittadina.

Ed occorreva far questo mentre si metteva mano all'arredamento edilizio della bella città adriatica. A che sarebbe valso creare strade e piazze, giardini e viali alberati ed illuminarli decorosamente, ed istituire e dotare scuole, mercati, macelli ed ospedali, se fosse mancata quell'armonica elevazione del tenore di vita che risulta dalla più intensa educazione degli abitanti ai doveri civici?

Intanto le opere del regime si vennero svolgendo con rapidità di stile fascista ma soprattutto con organicità di criteri e con vigile oculatezza nella gestione della spesa che mai è stata ordinata senza conveniente ponderazione ed attraverso tutte le garanzie atte a ridurla nei limiti dell'indispensabile.

Le strade.

Il problema stradale ad es. è stato affrontato in pieno dal Comune e non per zone più o meno importanti, conciliando con impareggiabile saggezza le esigenze dell'igiene e della viabilità con quelle dell'economia e sviluppando il programma dei lavori dal centro alla periferia quasi contemporaneamente, senza trascurare le frazioni le cui arterie principali ben portano ormai i segni della riforma come quelle del capoluogo.

L'organicità di questo programma si rileva anche dal fatto che ad es. la politica stradale del Comune non si è fatta precedere da quella dello Stato e della provincia ma l'ha anticipata in gran parte ed in ogni caso si è coordinata ad essa.

Difatti non si notano a Bari quelle soluzioni di continuità per cui, dopo aver percorso chilometri e chilometri di strade esterne perfettamente sistemate, all'ingresso degli abitati gli sbalzi dei veicoli fanno avvertire le orribili condizioni della viabilità interna.

La provincia che certo per la sistemazione della sua viabilità ha spiegato vasta attività, con opere che saranno ricordate nei secoli, ha, proprio in quest'anno, con ampia visione

dell'avvenire, dato bella e moderna sistemazione alla strada che congiunge Bari a Carbonara; ma la sistemazione di questa importante arteria, nel tratto iniziale di oltre un chilometro che attraversa l'abitato, era stata compiuta dal Comune già 4 anni fa con la rettifica di allineamenti, la pavimentazione, la fognatura, la illuminazione e l'impianto del doppio binario della tramvia.

Il tratto esterno, la cui odierna sistemazione costa circa 2 milioni di lire, per tre quarti a carico della provincia e per un quarto a carico del Comune, è divenuto ormai un'arteria vitale dei centri urbani di Bari e di Carbonara-Ceglie che si fondono con una fuga di importanti edifici (edificio scolastico « Carlo del Prete », chiesa russa dalla caratteristica architettura nazionale, Istituto Margherita, campo sportivo, nuovo carcere giudiziario, clinica per malattie nervose e mentali « Villa Igiea » ecc.) e di belle e leggiadre casine di villeggiatura. Convenientemente ampliato ed aperto alla vista delle ubertose campagne popolate di ulivi e mandorli, vigneti e frutteti, prima occlusi da alte pareti a secco ed ora recinti da bassi muretti e da eleganti cancellate o palizzate, esso è fiancheggiato da ampi marciapiedi, l'uno destinato a sede del binario delle tramvie elettriche, l'altro ombreggiato da verdi pini per il traffico dei pedoni, appare già come la meta dell'espansione edilizia della zona meridionale della città, che pur valorizzando le proprietà circostanti, sarà favorita dai più modesti prezzi dei suoli edificatori.

L'economia della imponente massa di lavoro si rileva oltrè dalla spesa in sè stessa, frutto di gare e trattative laboriose, dai vari sistemi di pavimentazione che si sono messi alla prova in relazione alla maggiore o minore intensità del traffico (basolato vulcanico e calcareo, asfalto compresso, mattonelle di asfalto, conglomerato bituminoso, cilindrate e catramature, bitumatore a penetrazione, trattamento superficiale ecc.).

E dove è occorsa l'opera dello Stato non si è fatta molto attendere. Mentre infatti il Comune ha pavimentato, sistemato e decorosamente abbellito con acacie, oleandri e festoni di verde, il sottovia De Giosa e l'ampio piazzale e le rampe che collegano il quartiere di S. Antonio all'estramurale Giuseppe Caprucci, lo Stato ha disimpegnato convenientemente il traffico del rione occidentale attraverso la ferrovia mediante le grandiose opere del sottovia Quintino Sella e del sottovia Francesco Crispi. Non si sono ancora ultimate le opere di ampliamento

del porto e lo Stato medesimo ha già sistemato la viabilità di accesso con ampia strada a cubetti di porfido che va dalla dogana all'estramurale, e con altro tratto catramato dall'estramurale al faro, ed è in fine la costruzione della magnifica strada che allaccia il porto alla zona orientale passano a piedi dall'antica muraglia della città vecchia ed integrando altra opera che il Comune ha intrapreso da alcuni anni e va tuttora proseguendo per la sistemazione della viabilità sul litorale.

Chè non al traffico soltanto si è diretta l'attività costruttiva in questo ordine di provvidenze.

Bari non aveva una passeggiata a mare; il mare per i deplorevoli concetti che avevano guidato la politica edilizia del passato si andava chiudendo al respiro della città e rimaneva inaccessibile anche per l'assoluta intransitabilità degli arenili che fasciavano l'abitato da oriente ad occidente privi di qualsiasi sistemazione. Si riteneva evidentemente a quei tempi che la vita dovesse svolgersi sempre nelle case e nei fondaci e nelle ore libere ai caffè per sciorinare le piccole beghe della giornata o per meditare gli affari del domani; per la passeggiata, se pur se ne sentiva il bisogno, bastavano gli ampi corsi Vittorio Emanuele e Cavour e, quanto al mare, conveniva considerarlo soltanto come veicolo di traffici che portano danaro. Anzi era bene impedire ogni ispirazione romantica per non turbare i sogni materialistici dei mercanti.

Era troppo suggestiva infatti per gli abitanti e passeggeri della maggiore arteria del borgo muratiano la visione del sole nascente e dei placidi pleniluni i cui riflessi sulle onde increspate dalla brezza o placate dai silenzi notturni facevano sentire le più pure ispirazioni della natura! Un bel giorno, infatti, in luogo di un'amena terrazza si fece sorgere sullo sbocco del Corso Vittorio Emanuele una ingombrante costruzione destinata a pubblici spettacoli di cui non è lontana la demolizione riparatrice.

Il problema del lungomare, che la cittadinanza reclamava da anni, era peraltro oggetto di studi come parte del piano regolatore e di ampliamento; ma per tutto il quarantennio che va dal 1886 al 1926 nessun provvedimento concreto venne fuori dalle laboriose elucubrazioni dell'aula consiliare; e come l'edilizia per tutto quel tempo si è dovuta svolgere per suo conto, guidata soltanto dal buon senso dei cittadini, il lungomare rimaneva soltanto sulla carta in attesa di tempi migliori.

Ed i tempi vennero. Il lungomare oggi recinge la città

dalla zona del vecchio macello fino a S. Francesco all'arena, per una lunghezza di circa km. 5. Su di esso nei magnifici vesperi pugliesi una fiumana di gente si riversa cercante il ristoro tanti anni anelato; nuovi imponenti edifici lo fiancheggiano e già risuonano i cantieri dei nuovi in costruzione, dei nuovi che saranno per arricchire l'edilizia barese di opere architettoniche di alto valore (caserma dei reali carabinieri; sede del comando della IV zona aerea; sede degli uffici dipendenti dal ministero dei lavori pubblici; degli uffici dell'amministrazione provinciale; nuovo grande albergo dell'Istituto Nazionale Immobiliare; sede degli uffici dipendenti dal ministero delle finanze; edifici dell'I. N. C. I. S.; del liceo ginnasio; del liceo musicale; caserma della regia guardia di finanza).

Ho detto 5 km. ma non mancano che poche centinaia di metri perchè il lungomare Nazario Sauro si allacci alla superba autostrada per Mola, anch'essa opera del regime, strada litoranea delle più suggestive che fiancheggiata da oleandri, modernamente pavimentata, sparsa di piazzette a forma di rotonda con aiuole fiorite, segue fedelmente la linea naturale della spiaggia e, avvantaggiandosi della più elevata altimetria, offre incantevoli paesaggi sia che si guardi al lato occidentale della costa, dove appare la metropoli pugliese tutta pulsante di febbrili attività, sia che si guardi a quello orientale cosparso di verdi uliveti e mandorleti fra i quali appaiono, nelle penombre crepuscolari, la borgata di S. Giorgio e l'abitato di Torre Pelosa anelante a Bari sua madre elettiva!

Nel complesso a Bari si sono create in regime fascista oltre 10 km. di nuove strade e ben 11670 mq. di piazze nell'abitato. Le pavimentazioni poi che dalle origini di Bari al 1922 coprivano appena mq. 250487 circa, si sono incrementate, in un solo decennio, di ben altri 313633 mq.

Giardini e viali alberati.

Nè il problema delle strade interne è stato affrontato isolatamente.

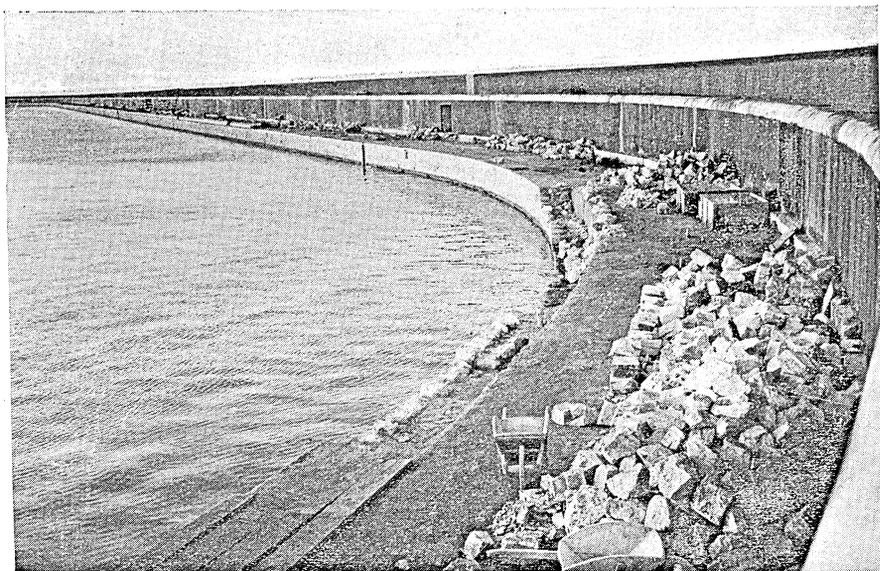
Il piano regolatore muratiano, attuato nei tempi in cui i suoli edificatori avevano scarso valore, permise di proporzionare opportunamente l'altezza degli edifici all'altezza delle strade.

La edilizia che rapidamente si è venuta svolgendo nei nuovi

Bari in dieci anni di regime fascista

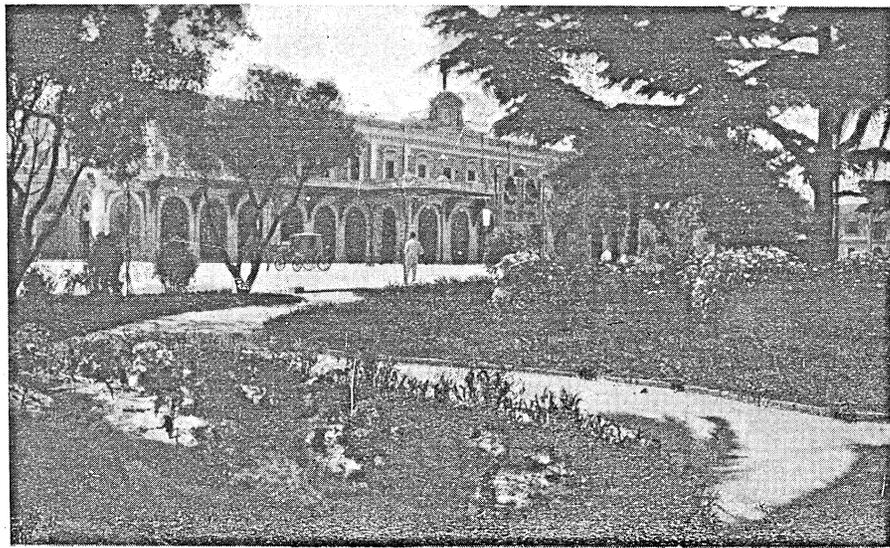


BARI - Veduta del Lungomare di oriente.

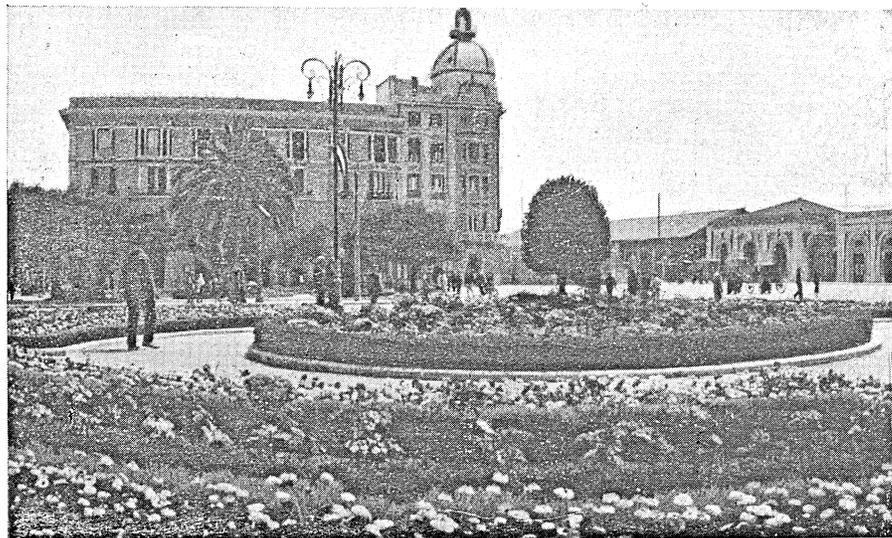


BARI - Il nuovo molo foraneo.

Bari in dieci anni di regime fascista

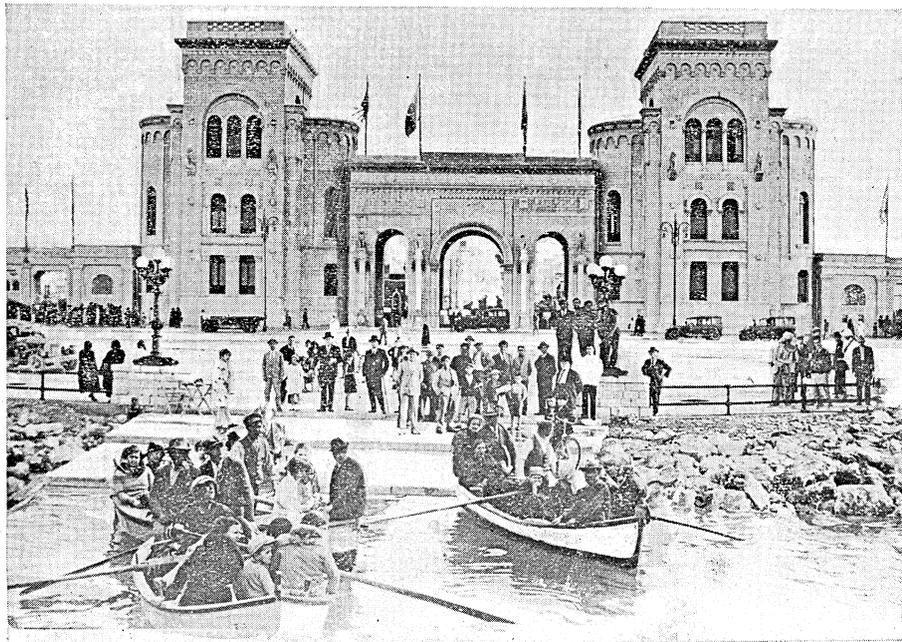


BARI - Giardini presso la rinnovata Stazione ferroviaria.

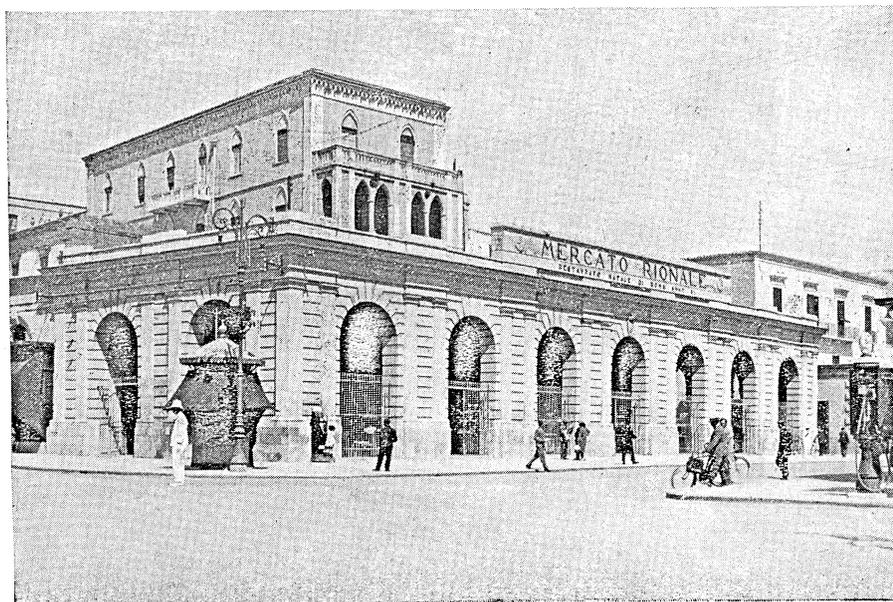


BARI - Giardini di Piazza Roma.

Bari in dieci anni di regime fascista



BARI - Ingresso principale alla Fiera del Levante.



BARI - Mercato rionale.

Bari in dieci anni di regime fascista



BARI - Edificio scolastico « G. Mazzini ».



BARI - R. Istituto tecnico (Amministrazione Provinciale).

quartieri ha seguito altri criteri. Non più case a uno e due piani ma grandiosi edifici a cinque e sei piani, su strade tracciate, con imperdonabile imprevidenza, per un'edilizia più modesta. Alla dilatazione dell'abitato, che ha sempre più allontanato la cintura del verde della campagna, si è aggiunto poi il più intenso traffico con tutti gli inconvenienti prodotti dai mezzi moderni di circolazione. Donde la necessità di ridare l'ossigeno alla città mediante giardini, aiuole e viali alberati. Non basta citare le cifre per avere un'esatta impressione di quanto si è realizzato a questo scopo, per quanto le cifre parlino già con molta eloquenza (1922: mq. 40000 con n. 1200 piante ed un vivaio; anno 1932: mq. 90000 con n. 6500 piante e tre vivai).

Il forestiere che visita Bari non può non rilevare con ammirazione le magnifiche aiuole, le alberature, i prati inglesi che la città arredano di verde e di vivaci e teneri colori floreali. Chè oltre a sistemare decorosamente i giardini e le alberature preesistenti in Piazza Umberto I, Piazza Massari, Corso Vittorio Emanuele, Corso Cavour, altri se ne sono impiantati dovunque se ne è trovato lo spazio (Piazza Roma, Piazza Isabella d'Aragona, Piazza Madonnella, Lungomare Nazario Sauro, Via Putignani, Via De Rossi, Sottovia De Giosa, Piazza Diaz, Corso Trieste, Lungomare della Fiera, ecc.).

Illuminazione e servizi industriali.

Il servizio della pubblica illuminazione indispensabile coronamento della viabilità, ha avuto integrale sistemazione solo in regime fascista che ha sostituito l'energia elettrica al gas per tutto l'abitato e per le frazioni, con un sistema d'impianto che può ben ritenersi fra i più moderni ed esteticamente attrezzati, e con una ricchezza di lampade che ha riscontro solo in poche fra le principali città del regno.

Ecco le cifre di confronto:

Anno 1922: lampade elettriche n. 100 da 500 watt; fanali a gas n. 1128 da 200 candele. Anno 1932: lampade elettriche 2669 da 400 watt del consumo annuo complessivo di oltre 1 milione di kwh.

Le pratiche per la sistemazione del servizio di pubblica illuminazione sono state lunghe e laboriose, ma la civica amministrazione le ha affrontate con tanta saggezza e con tanto

accorgimento che i risultati sono andati oltre, molto oltre le finalità dirette, se è vero che l'hanno messa in grado di ottenere:

1.) il mutamento di indirizzo nell'industria del gas che affidata ad una vecchia società inglese si era ridotta in tali condizioni da non potere garantire neppure un adeguato potere calorifero a quel combustibile sicchè i consumi privati diminuivano anzichè aumentare; oggi la Tuscan Gas Company, limitata l'industria del gas alla somministrazione per uso domestico e industriale, ha rifatte e prolungate le condutture, ha sviluppato i consumi, ha migliorato il potere calorifero, ha reso l'esercizio attivo sì da garantire l'ammortamento degli impianti ed ogni ulteriore miglioramento del servizio. Il Comune inoltre ha ottenuto come corrispettivo della concessione un abbuono di circa 635.000 sui debiti per consumi;

2.) il finanziamento per il riscatto ad eque condizioni dell'azienda tramviaria della Società Elettrica Barese, con che si è composta definitivamente anche la vertenza sorta a seguito della sospensione del servizio urbano e si è reso possibile al comune di sviluppare degnamente il servizio portandone la dotazione da 29 vetture tramviarie del 1922 a 37 vetture tramviarie, 9 autoelettriche e 11 autobus del 1932;

3.) il finanziamento del nuovo tronco di linea tramviaria per S. Cataldo e S. Francesco all'arena, che ha dato impulso sia allo sviluppo edilizio di quella zona sia alla sistemazione degli stabilimenti balneari, cui il Comune stesso ha partecipato anche con l'impianto ed esercizio di uno stabilimento proprio, ed inoltre ha molto opportunamente anticipato l'organizzazione dei servizi di circolazione per la Fiera del Levante;

4.) due terzi del finanziamento dei lavori di costruzione del nuovo macello il cui costo complessivo ammonta a lire 6.277.287,65;

5.) il lucro di un moderno e vasto stabilimento frigorifero del valore iniziale di circa 10 milioni di lire la cui spesa netta di acquisto in L. 2.550.000 si estingue durante la concessione con gli stessi abbuoni ottenuti sui prezzi dell'energia idroelettrica fornita al Comune per l'illuminazione pubblica e per i servizi industriali.

Da questi provvedimenti si determinano i prelude della politica industriale del Comune.

Il fascismo non è per la municipalizzazione dei pubblici servizi ma non è neppure per l'assoluto astensionismo. I suoi principi sono nella Carta del Lavoro.

Lo Stato Corporativo considera l'iniziativa privata nel campo della produzione come lo strumento più efficace e più utile dell'interesse della nazione; interviene però per sostituire o integrare l'iniziativa privata quando manchi o non abbia adeguata capacità di operare.

Una grande città moderna non può rinunciare a vitali servizi d'interesse generale sol perchè l'iniziativa privata, in un determinato momento, non trovi la convenienza di assumerli o di proseguirli.

Con l'estendersi dell'abitato Bari non poteva più oltre ritardare la risoluzione del problema tramviario urbano che l'industria privata, dopo alcuni falliti tentativi, non trovava convenienza di affrontare. Fu necessità dunque di municipalizzare il servizio. L'azienda finora non è stata attiva perchè aveva bisogno di meglio organizzarsi e poi di orientarsi verso quelle esigenze cittadine che avessero carattere di necessità e nel tempo stesso offrissero i proventi attivi adeguati a pareggiare la spesa. Si è attrezzata quindi l'officina con acquisto di nuovi locali, con l'impianto di convertitrici dell'energia e di un laboratorio per le prestazioni che prima si acquistavano dall'industria privata, e si vanno limitando i servizi alle linee più importanti e vitali quali la linea extraurbana Bari-Carbonara-Ceglie, la Bari-Carrassi, la linea per S. Francesco all'arena che soddisfa il traffico con la stazione balneare, con la Fiera del Levante e col nuovo lontano quartiere di S. Cataldo; la linea di autoelettriche che attraversando via Putignani, collega la zona orientale con quella occidentale della città e col Cimitero e la circolare di autobus che pur onerosissima risponde a vitali esigenze della circolazione.

L'organizzazione e l'efficienza delle tramvie elettriche municipali sono state messe alla prova in occasione della I, II e III Fiera del Levante, il cui traffico eccezionale è stato disimpegnato con ordine e prontezza impeccabile sì da destare stupore in quanti ebbero a visitare la città in quel periodo.

Fa parte delle iniziative rivolte indirettamente ad incrementare i servizi tramviari l'istituzione a cura del Comune di un proprio moderno stabilimento balneare a S. Francesco all'arena che — attivissimo — nel tempo stesso ha apportato un radicale rinnovamento al servizio balneare di quella spiaggia e fra non molto avrà ulteriori sviluppi.

Si sono poi gettate le basi per la organizzazione dell'azienda municipale dei serviziannonari la quale consisterà nella gestione

con unità di direttive del nuovo macello, del mercato all'ingrosso dei generi alimentari, ora in corso di costruzione, del mercato del pesce e del frigorifero che già è in esercizio con risultati economici che fra breve saranno completamente attivi.

L'ampliamento del territorio.

Così è avvenuto che, senza un preparato programma, all'uso di altri tempi, ma impostando volta per volta i singoli problemi cittadini, secondo la pressione della necessità e dell'urgenza o per il verificarsi di circostanze favorevoli all'attuazione, ma sempre inquadrandoli in un sistema organico di provvidenze attuali o future, l'attività dello Stato e degli enti locali, con mirabile fusione di iniziative, di contributi e di opere, abbia potuto conseguire appena in due lustri le realizzazioni imposte dall'imponente sviluppo demografico ed edilizio di Bari e dal movimento delle sue attività economiche e sociali.

In riconoscimento di questa necessità di espansione e dei benefici che i comuni vicini traevano dalla città senza averne gli oneri, il 21 aprile e il 28 ottobre furono aggregati a Bari gli ex comuni di Carbonara e di Ceglie e le frazioni di Palese del comune di Modugno e di S. Spirito del comune di Bitonto, con una popolazione complessiva di abitanti 22687, sicchè il territorio di Bari fu ampliato da Ett. 7384 ad Ett. 10327, pur rimanendo ancora di gran lunga inferiore alle esigenze della crescente popolazione.

Ma non è già che l'ampliamento fosse atteso con cupida speranza di lucri tributari. I tributi rimasero nelle frazioni con le vecchie aliquote fino a quando fu possibile tollerarne la illegalità, ma le spese ordinarie e straordinarie di sistemazione giunsero sollecite ed abbondanti riparando alle lunghe attese non potute soddisfare prima dell'aggregazione e per le scarse disponibilità di fondi e per le più corte vedute e per altri motivi che non è il caso di rammentare.

Dalla data dell'aggregazione a tutt'oggi, mentre le spese per le sole opere pubbliche ordinarie e straordinarie vanno oltre i tre milioni di lire, erogate per la sistemazione della viabilità, l'alberatura, l'illuminazione, i cimiteri, la fognatura, l'edilizia scolastica, ecc., le entrate raggiungono appena quattro milioni e mezzo di lire, e la differenza è interamente assorbita e superata dalle spese ordinarie dei migliorati servizi pubblici di illuminazione, nettezza urbana, di assistenza sanitaria, ecc.

La difesa idraulica della Città - Sviluppo e restauro dell'edilizia - Piani regolatori.

Come la funesta alluvione del 6 novembre 1926 fece constatare l'improvvida soluzione che al problema della difesa idraulica della città il passato regime aveva dato con una parvenza di sistemazione della diga del Picone presso Carbonara e con un canale deviatore di scarsa ampiezza, il governo fascista, con una prontezza che non ha riscontri, lo ha affrontato in pieno risolvendo radicalmente con la sistemazione idraulico-forestale delle Murge, con la ricostruzione in adatte proporzioni e con salda struttura tecnica della diga del Picone a Carbonara, con la sistemazione ed ampliamento del canale deviatore e dei torrenti Montrone, Valenzano, Lamasinata, con la costruzione di maestosi ponti ed opere d'arte, con la deviazione dello sbocco del Lamasinata presso S. Francesco all'arena, e con la bonifica del pantano omonimo, dove già sorge una magnifica pineta, degno coronamento all'opera della civica amministrazione che col suo stabilimento balneare e con la splendida sistemazione stradale ha valorizzato per la città e per la provincia una delle più belle spiagge balneari dell'Adriatico.

D'altra parte la sistemazione della viabilità e la risoluzione del problema idraulico non potevano non imprimere un più poderoso impulso all'edilizia nella quale Bari già aveva dato prova di ardimento nel passato con lo sviluppo del quartiere muratiano e con la costruzione di grandiosi edifici pubblici e privati. In questo meraviglioso decennio le realizzazioni sono state veramente imponenti.

Ben 3641 appartamenti con 32.376 vani sono stati costruiti nella città di Bari dal 1923 al primo semestre del 1932 per iniziativa privata; le case economiche e popolari poi hanno avuto uno sviluppo imponente sia ad opera delle cooperative edilizie (statali, ferroviari, postelegrafonici, Domus, I. N. C. I. S.), sia ad opera dell'istituto municipale delle case popolari che si è arricchito di ben 416 appartamenti con 1302 vani ed ora sta per eseguire altro progetto per la costruzione di altri 116 appartamenti in 8 distinti edifici dotati di ampie zone di verde e di ben 494 vani.

Di pari passo con l'edilizia privata notevole sviluppo ha avuto quella pubblica. Si sono costruiti undici edifici scolastici comunali ed un altro è in corso di costruzione; il comune ha contribuito con altri enti per la costruzione della nuova sede

del convitto nazionale sorta nel quartiere S. Pasquale; ha costruito l'edificio per la sede degli uffici giudiziari, a seguito del trasferimento della Corte di appello; la provincia ha dato finalmente degna sede al fiorentino istituto tecnico « Giulio Cesare » e sta costruendo il palazzo per la sede dei suoi uffici al lungomare; lo Stato ha costruito il nuovo carcere giudiziario e sta costruendo edifici per la pretura unificata, per le poste e telegrafi, per il comando della IV zona aerea territoriale e tutti gli altri già indicati che avranno sede al lungomare; l'Ente Autonomo per l'Acquedotto Pugliese, la Banca d'Italia, la *Gazzetta del Mezzogiorno*, ecc. i magnifici palazzi per la sede dei loro uffici e laboratori.

Tutte queste costruzioni, mentre apportano un notevole risveglio nell'architettura locale, contribuiscono sensibilmente al sollievo della crisi edilizia, restituendo numerosi edifici privati al mercato delle abitazioni e danno vita ai nuovi quartieri che vanno rapidamente sviluppandosi sul lungomare e nelle località S. Pasquale, Carrassi, Picone, S. Cataldo.

Nel frattempo sono proceduti e procedono tuttora le opere di restauro ed isolamento dei maggiori edifici monumentali di cui Bari è orgogliosa ma che giacevano sepolti od ostruiti o deturpati dalle barbariche iniziative utilitarie del passato.

Assunta dal Comune l'iniziativa del restauro esterno del castello svevo, vennero senz'altro abbattute le casupole sul lato di mezzogiorno (casupole in parte già adibite a cucine economiche!), furono vuotati gli ampi fossati di est e di sud e la mole delle cortine aragonesi apparve in tutta la sua imponenza, mentre l'immenso piazzale ad ovest, già deposito di pietrame, si trasformava in rigoglioso giardino ove canta un'artistica fontana e le strade circostanti avevano degna sistemazione con bella alberatura di pini marittimi. Fra non molto avrà altra sede il comando della legione dei carabinieri, sarà proseguito il ripristino dei fossati, e tutto lo storico castello avrà nuova degna destinazione.

Da anni si invocava perchè fosse restituito il suo ampio respiro alla basilica di S. Nicola. Non solo la visione di questa grandiosa massa era sottratta alla vista di tutti, ma lo stesso organismo architettonico era stato deformato da incrostazioni di pessimo gusto. Ormai il principale monumento romanico di Puglia e uno dei più interessanti d'Italia è libero di case e casupole parassite e trionfa nelle sue audaci facciate, nelle sue robuste arcate, nei suoi eleganti esaforati; il sole inonda l'am-

pio piazzale e i restituiti portici dei pellegrini, mentre la bella mole absidale, proprio in questi giorni, abbattuti i vecchi fabbricati che la coprivano, si riaffaccia al mare.

E con la basilica di S. Nicola, finalmente per la prima volta noi possiamo ammirare in pieno quel gioiello di arte romanica che è l'abside di S. Gregorio e già procedono i lavori di restauro della Cattedrale, altro pregevolissimo monumento dell'arte medioevale, opere che anticipano quelle che il Comune è per realizzare per il più organico piano di sistemazione dell'edilizia della città vecchia.

Si era sempre pensato, infatti, ma mai dato opera seria ad un piano regolatore per la sistemazione del vecchio abitato sia nei riguardi delle esigenze igieniche che di quelle urbanistiche; come è mancato, per ben 40 anni, un piano di ampliamento per la disciplina dello sviluppo edilizio oltre le linee del vecchio quartiere muratiano.

Il regime fascista ha ormai risolto egregiamente la questione di Bari vecchia. Con decreto legge del 1931 è stato approvato uno speciale piano regolatore da eseguirsi con la direttiva fondamentale *di risanare e migliorare, nei riguardi igienici e demografici, le condizioni di quell'abitato, conservando il carattere vario e pittoresco ad esso impresso da secoli e valorizzando i maggiori elementi monumentali che vi si trovano*. Il decreto detta norme eccezionali circa le espropriazioni ed approva uno speciale regolamento che sostituisce quello edilizio per quanto riflette la disciplina delle costruzioni e dei rifacimenti in quella zona di abitato e che affida ad una speciale commissione di esperti ogni concreta direttiva per la esecuzione del piano.

Già per le riviste di architettura i felici risultati di discussione e di studi riguardanti l'impostazione della sistemazione edilizia di Bari vecchia sono oggetto di dotti commenti da parte dei competenti, riconoscendosi concordemente rispettato il principio fondamentale, sancito anni fa dal Consiglio superiore per le antichità e le belle arti e che il progresso dei concetti urbanistici fa considerare un postulato: « *essere cioè una città storica tutto un monumento, nel suo schema topografico come nel suo aspetto paesistico, nel carattere delle sue vie come negli aggruppamenti dei suoi edifici maggiori o minori, e non dissimile che per un monumento singolo deve essere l'applicazione della legge di tutela e quella dei criteri di restauro, di liberazione, di completamento, di innovazione* ».

E difatti la vecchia città, posta quasi in una penisola che si avvanza nel mare, mantiene ancora, come rileva il Giovannoni, il tracciato medioevale delle sue vie ristrette e tortuose cavalcate da archi, delle sue piazzette raccolte, delle sue corti racchiuse.

L'abitato in molti punti maschera la cinta murata, che chiudeva la città ed in parte la suddivideva, e le torri smozzicate intorno cui si accentravano le case delle battagliere famiglie degli Alfaraniti e degli Adrianisti, dei Melidi, dei Raizà, degli Ammirato, ecc.; in altri punti mostra i rinnovamenti avvenuti nella continua vicenda cittadina e reca tracce d'arte, talvolta dei secoli dal XIII al XIV, talvolta della ripresa edilizia del Rinascimento, sotto l'impulso del fiorentino porto, od infine ha lo stile vivace e fastoso del Settecento; ma pur in questi rifacimenti mantiene l'antico schema, rispondente nel modo più tipico alla ben nota legge urbanistica della « persistenza del piano ».

E ad ogni angolo di via, intorno ai tre grandi monumenti del S. Nicola, della Cattedrale, del castello, si presenta inatteso un suggestivo aggruppamento edilizio, un elemento d'arte, un ricordo storico: sono le chiese di S. Gregorio, della Trinità, di S. Marco, di S. Agostino, di S. Teresa e l'arco basso al castello, l'arco Meraviglia e l'arco tinto e gli archi gotici angioini che delimitavano il dominio di S. Nicola e le zone della Cattedrale, e la corte di notar Morena, e le zone di piccole case del largo Maurelli e delle vie Trecantaie, e i chiostri di S. Chiara e di S. Benedetto, ed i palazzi cinquecenteschi dei Tanzi e dei Gironda ed i palazzi della dogana e dei sedili dei nobili che sorgono sulla vasta Piazza Mercantile e la fabbrica settecentesca del seminario, col suo magnifico cortile adiacente alla Cattedrale, in cui rivive la vicinia del potente episcopo.

Quanto al piano di ampliamento della città nuova la civica amministrazione, per arrestare l'andamento anarchico dell'edilizia, fece approvare senz'altro nel 1926 il piano regolatore studiato dall'ufficio tecnico comunale nel 1918; ma, non potendo detto piano rispondere alle complesse esigenze dell'odierna tecnica urbanistica, in relazione alle caratteristiche attuali e potenziali dello sviluppo edilizio di una città in continuo progresso come Bari, si è dato incarico ad un tecnico specialista per la compilazione di un nuovo piano di ampliamento. Gli studi sono già in corso, essendosi concordate con le competenti autorità le modalità della futura sistemazione degli impianti ferroviari che ostruiscono l'abitato impedendone la naturale espansione.

Bari in dieci anni di regime fascista

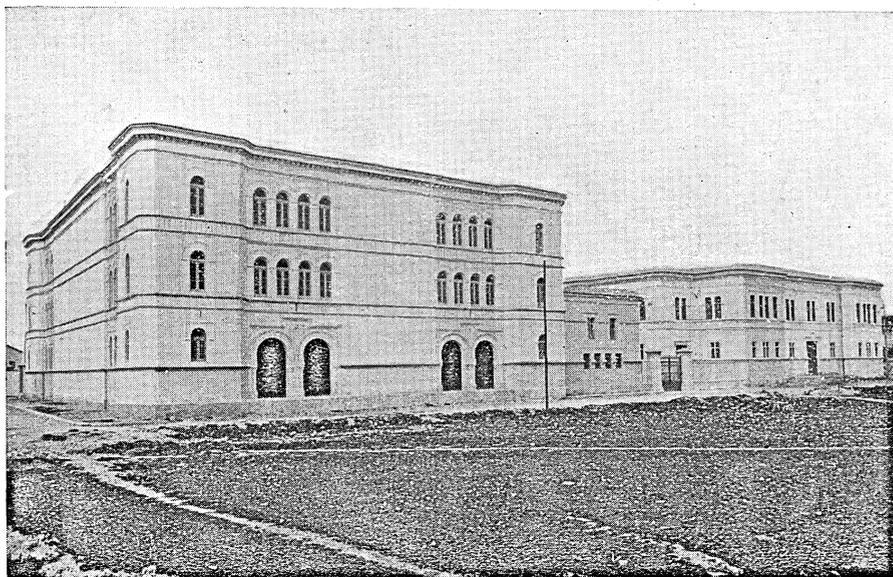


BARI - Edificio scolastico « Carlo del Prete ».

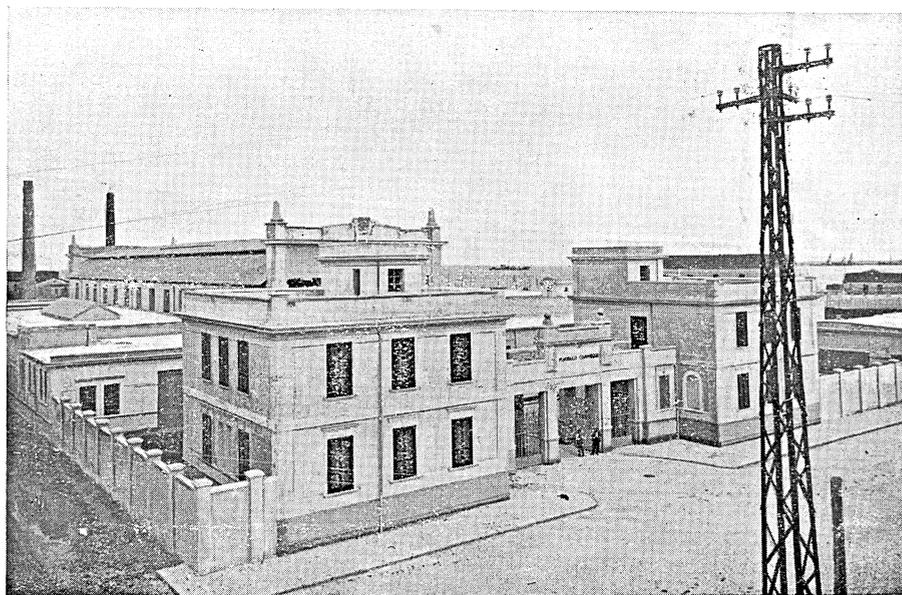


BARI - Casa del Balilla.

Bari in dieci anni di regime fascista

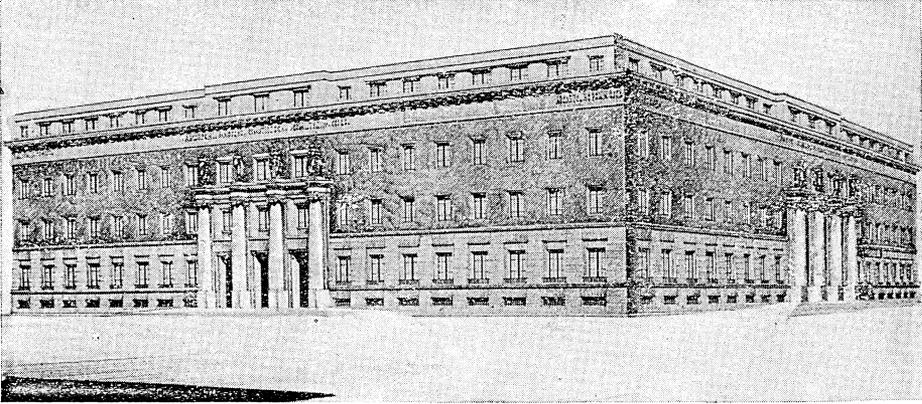


BARI - Frigorifero.



BARI - Macello comunale.

Bari in dieci anni di regime fascista

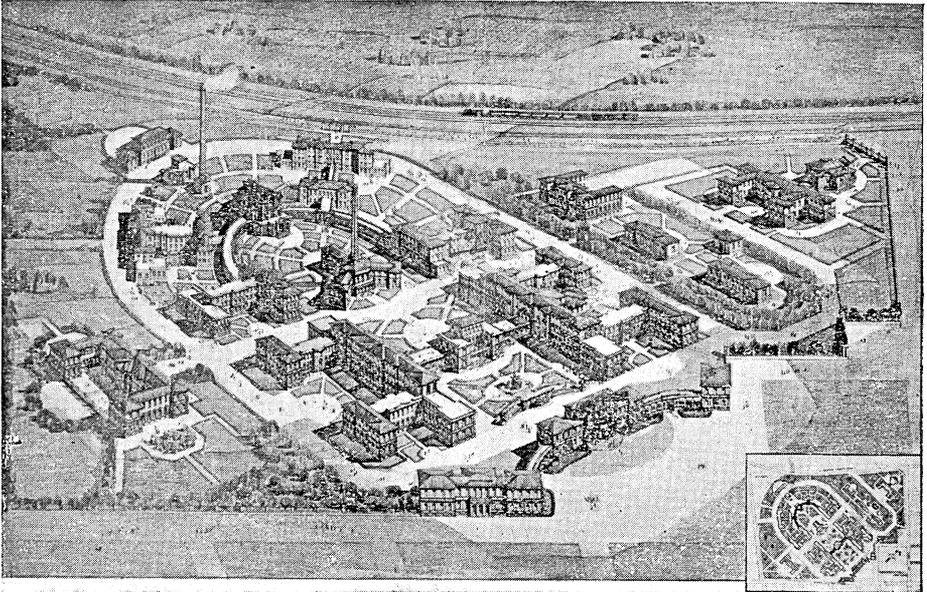


BARI - Palazzo delle Finanze (in costruzione),

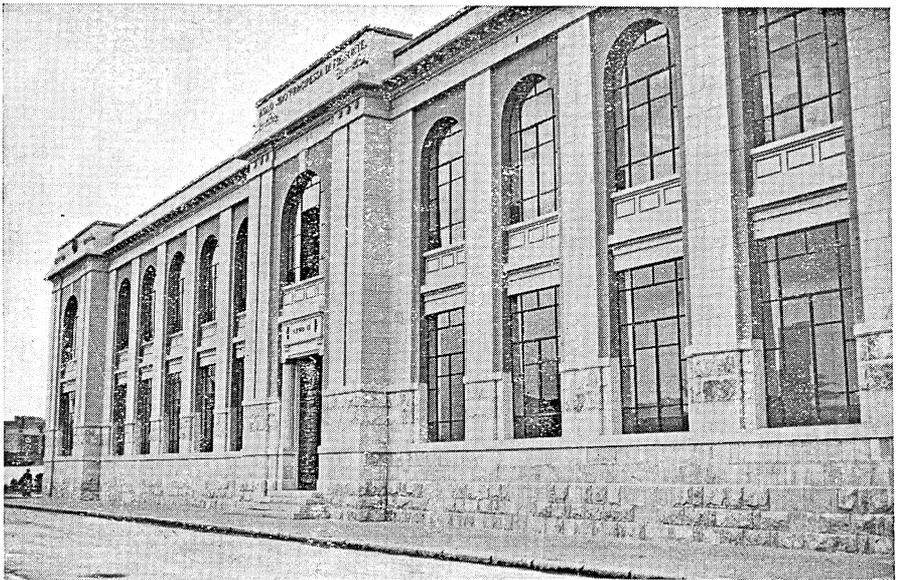


BARI - Il Palazzo della Banca d'Italia.

Bari in dieci anni di regime fascista



BARI - Policlinico (progetto, di imminente costruzione).



BARI - Asilo «Nido» Principessa di Piemonte.

L'igiene e gli istituti sanitari ed assistenziali.

E con l'edilizia si rinnova, si integra, si amplia e si raffina l'igiene e la sanità ch'è tanta parte del progresso dei popoli moderni e che a Bari ormai costituiscono l'indice dell'elevato tenore di vita dei suoi abitanti.

La strada non è soltanto un mezzo di circolazione ma veicolo di aria e di luce e di salute, veicolo di esalazioni e di malanni secondo il regime che le si dà. Pavimentata la strada si eliminano già molte cause favorevoli al propagarsi delle infezioni. Ma le strade non debbono essere la sede per il getto delle immondizie private. Per tenerle sgombre, pulite, lucide come i salotti delle abitazioni occorre, sì, un buon servizio di nettezza pubblica ma occorre anche la disciplina della popolazione che non deve riversare sulle strade i suoi rifiuti di qualsiasi specie e quantità. Occorre dunque un'organizzazione tecnica ed un'organizzazione di polizia ed una perfetta disciplina dei cittadini per ottenere il massimo dei risultati in questo ordine di provvidenze, e ciò è stato mirabilmente realizzato a Bari; questo risultato è il primo che dà nell'occhio al forestiero che la visita e ne rimane stupito specie se delle città meridionali abbia sentito parlare soltanto come di plaghe ancora dormienti nel regime dei borbonici abbandoni. La spesa poi anzichè aumentare è diminuita e di molto!

Nel 1922 Bari nei vecchi confini e con una popolazione di 118.000 ab. spendeva L. 2.516.788 per il servizio di nettezza pubblica che lasciava tanto a desiderare: oggi malgrado l'estensione dell'abitato del capoluogo per la formazione di nuovi rioni, malgrado l'aggregazione delle frazioni e l'incremento demografico (abitanti 180.000) la spesa si è ridotta a L. 1.688.905 ed il servizio è impeccabile.

Hanno contribuito alla riduzione la nuova organizzazione del servizio in appalto, l'impianto dei pozzetti Augias, la trazione interna con carri Stigler, la fognatura che ha sgravato la civica finanza della spesa diretta per vuotatura di pozzi neri e la nuova sistemazione di quest'ultimo servizio mediante concessione che ha riversato esclusivamente sui privati l'onere delle prestazioni.

L'opera della fognatura iniziata il 1920 con un preventivo di spesa di L. 8.500.000 è stata proseguita ed estesa a tutto l'abitato e messa in esercizio in regime fascista con una ulteriore spesa di L. 9.288.120,71, mentre un nuovo progetto già

approvato sarà messo prossimamente in esecuzione per un importo di L. 4.300.000. Si è costruita inoltre una nuova condotta di eliminazione in sostituzione di quella che improvvidamente riversava le acque di scarico nella spiaggia di Fesca, ora risanata e valorizzata per il servizio balneare delle colonie marine.

Per quant'altro, la tutela della igiene e della sanità pubblica si è andata via via integrando e col nuovo regime dato agli esercizi pubblici, ai mercati, al macello, la cui nuova imponente costruzione già è in esercizio dal 1930 e con l'impulso dato alla riorganizzazione dell'assistenza pubblica attraverso gli ambulatori universitari, la poliambulanza Anna di Crollalanza, la guardia ostetrica, la sala di maternità, gli asili-nidi, le colonie marine, la riforma dei servizi clinici ed ospedalieri mediante il riadattamento dell'ospedale consorziale con un complesso di opere che hanno importato una spesa di circa 5 milioni di lire, e dell'ospedaletto dei bambini con un complesso di opere dell'importo di mezzo milione di lire; gli ambulatori scolastici fra cui primeggiano i notevoli risultati della profilassi contro il tracoma svolta con la cooperazione personale del direttore della clinica oculistica della R. Università (nel 1932 n. 14.765 alunni visitati, 844 tracomatosi di cui 211 guariti e 327 migliorati); il nuovo istituto dermoceltico comunale, il centro diagnostico e dispensario antitubercolare, la sistemazione dell'assistenza dei cronici nell'ospedale Di Venere a Carbonara, l'ampliamento e il nuovo regime di manutenzione del cimitero del capoluogo, la costruzione del nuovo cimitero nella frazione Palese-Macchie ecc.

Nè minore impulso ha avuto in questo periodo di realizzazioni l'opera degli enti pubblici e dei privati per l'assistenza delle classi bisognose. Le spese per la somministrazione dei medicinali e sussidi ai poveri e per ospedalità che nel 1922 ammontarono a L. 339.281,10 nel 1931 sono salite a L. 843.421,25; si è data poi, a cura del Comune, nuova sede all'Istituto per l'infanzia abbandonata negli ampi locali della chiesa russa; l'Asilo di Pietà ha sistemato ed ampliato la sede dell'orfanotrofio mediante elargizione del suo benemerito presidente Saverio Buonvino; si è fatta erigere in ente morale la Fondazione per l'assistenza sanitaria ai poveri formata dai lasciti dei compianti Nicola Sagarriga-Visconti, dott. Giuseppe Zucaro, Mons. Arcivescovo don Giulio Vaccaro ed altri minori, ed è stata già decisa la destinazione dello stabile dell'ospedale consorziale a nuova sede del ricovero di mendicità con de-

correnza da quando potrà funzionare l'ospedale policlinico. Che dire poi dello slancio di solidarietà di cui Bari ha dato mirabile esempio nella sottoscrizione per l'assistenza invernale? Le cifre raggiunte nel 1931 di L. 749.105,15 e quelle della sottoscrizione in corso (L. 337.821,80) parlano da sè.

Il Sanatorio e l'Ospedale - Policlinico.

Questo laborioso decennio non si chiude però senza aver gettato le basi di due grandi opere destinate a completare degnamente l'organizzazione dell'assistenza pubblica in materia di sanità; l'ospedale sanatorio e l'ospedale - policlinico. Entrambi sorgeranno nella zona del Picone; del primo si sono già iniziati i lavori; del secondo che costerà circa 51 milioni di lire, la provvida legge del 6 giugno 1932 autorizza l'immediata esecuzione col concorso dello Stato pari al terzo della spesa ed al 2% sull'onere degli interessi per i mutui che debbono contrarre il Comune e la provincia, mentre l'ospedale consorziale contribuisce con i suoli edificatori. Già si è approvato il progetto esecutivo del primo lotto che comprende i padiglioni della medicina, chirurgia, clinica ortopedica-traumatica e servizi generali ed i lavori saranno iniziati nella stagione invernale.

Con l'ospedale policlinico, che porterà il nome del Duce in segno di perpetua gratitudine della Puglia verso l'artefice delle sue prodigiose ascensioni, non si risolve soltanto un problema d'ordine sanitario. Col policlinico si completa l'attrezzatura della regia università adriatica che Bari aveva sognato per oltre un secolo e che ora è divenuta realtà.

Scuole e cultura.

L'istituzione della regia università a Bari non è evento isolato ma indice della importanza che ha assunto in questa metropoli il movimento della istruzione e della cultura e delle istituzioni adatte a promuoverla e ad intensificarla, movimento che nel precorso decennio ha avute vaste accentuazioni in tutto quel complesso di iniziative, di stimoli e di direttive ch'è nella politica governativa della educazione nazionale e nello spirito nuovo della rivoluzione.

La scuola materna che rigurgita di bimbi bisognosi di assistenza (anno 1922 n. 2.275, anno 1932 n. 4.153) reclama ed ottiene provvidenze mediante nuovi e più adatti locali (asilo offerto dal grand'uff. Manzari, asilo nido « Principessa di Piemonte », asilo « Vittorio Veneto » nella nuova sede della chiesa russa, ecc.) e mediante la refezione; la scuola primaria, verso cui il popolo manda sempre più numerosi i fanciulli (anno 1931 n. 11.439, anno 1932 n. 18.409), si riordina, si attrezza, si riforma nel nuovo indirizzo educativo, mercè l'apostolato di una nuova classe magistrale; la casa della scuola si arricchisce di nuovi edifici (ben sette edifici di circa 200 aule in 10 anni), si adorna di piante, di fiori, di più ricco arredamento didattico; la scuola secondaria già fiorente comincia ad avere la sistemazione della sua sede con la costruzione del nuovo edificio provinciale per l'istituto tecnico « Giulio Cesare » e degli edifici comunali per la regia scuola di avviamento al lavoro, per l'istituto commerciale, per l'istituto nautico e per il regio liceo ginnasio; l'istruzione post-elementare obbligatoria, organicamente riformata secondo le pratiche esigenze delle classi popolari, trova la sua organizzazione locale sia nell'indirizzo commerciale che in quello industriale, e l'Ente Pugliese di Cultura Popolare e la scuola per le maestranze marittime completano con gli insegnamenti diurni e serali la missione degli istituti pubblici, e il primo estende la sua opera benefica nelle più remote e isolate borgate rurali; dal profondo culto popolare per la musica sorge poi una nuova iniziativa che in breve diventa realtà: il liceo musicale « Niccolò Piccinni » cui il consorzio recentemente costituitosi fra il Comune, la Provincia e il Consiglio provinciale dell'economia corporativa assicura vitalità e sviluppo.

Anche al di là della scuola si avverte il risveglio delle iniziative per la cultura: si reclama il restauro degli edifici monumentali, ed a stimolare ed integrare l'opera del governo sorge l'Ente fascista per la tutela dei monumenti sotto il cui stimolo a sue spese o col suo contributo si sono eseguiti e si vanno eseguendo, limitandoci a Bari, i restauri della basilica di S. Nicola e della cattedrale; il Museo provinciale si arricchisce di nuove pregevoli collezioni (Polese e Brandonisio) e sorge presso l'Amministrazione della provincia la pinacoteca ricca di quadri originali ed il Comune fa sorgere il museo storico ove si raccolgono tutte le memorie di guerra e la biblioteca consorziale Sagarriga si riordina, si arricchisce di opere e di collezioni e riprende degnamente, con la pubblicazione della rivista « *Japigia* » la sua magnifica tradizione letteraria.

L'educazione fisica.

Ma il regime fascista non pensa a coltivare lo spirito degli italiani soltanto con i libri e le scuole e le accademie, come se lo spirito possa vivere per suo conto; il regime vuole risanarlo prima e farlo più robusto per adeguarlo agli slanci del pensiero nei vasti campi della scienza e dell'arte e della politica; e non poteva risanarlo se non dando il massimo vigore alla sua base organica e cioè alla forza fisica. *Mens sana in corpore sano!* E così Bari, fedele alle supreme direttive, svolgendo i suoi disegni con metodica organicità, si arricchisce di una moderna palestra a via Napoli, ora divenuta Casa del Balilla, di una palestra privata costruita col concorso del Comune a via Francesco Crispi dalla Società Angiulli, di un grande campo sportivo, acquistato ed attrezzato dal Comune per 10 mila spettatori, a via XXVIII Ottobre, e, con i contributi volontari dei cittadini, che assommano per ora a 2 milioni di lire, si accinge a dare opera al secondo monumento in onore dei suoi gloriosi caduti e cioè al grande Stadio della Vittoria per il cui progetto è stato già esaurito un concorso nazionale.

Il primo — il Monumento-Ossario — inaugurato nel 1925 da S. M. il Re d'Italia, riunisce, sotto il suo magnifico arco asiatico, le ossa dei caduti restituite alla terra natale, le quali riposano accanto a quelle dei loro cari e a quelle delle altre vittime della guerra, grandioso tempio della necropoli, dove ardono perenni lampade votive ad eternare il culto dei posteri verso i numi tutelari della patria; il secondo, opera di vita, intende fare omaggio al sacrificio dei morti, preparando i giovani a sostenere col rigoglio delle forze fisiche l'anelito delle nuove generazioni verso la più grande potenza della patria.

I traffici, l'attività economica, il porto e la Fiera del Levante.

È veramente meraviglioso lo stile con cui si svolge e si compie ogni affermazione di Bari nello sviluppo della sua attività, meravigliosa la prontezza con cui il regime l'aiuta nel suo febbrile avanzare e come Bari ricambi ogni aiuto con nuove spinte della sua audacia verso nuove realizzazioni, infaticabile e quasi incontentabile nella sua immensa passione di progresso.

La eccezionale fecondità della popolazione, che esprime nel

tempo stesso la intatta verginità della razza, ancora educata al culto di Dio e della famiglia, ancora educata al risparmio, stimola i singoli e li spinge a correre per mare e per terra a piantarvi i segni della loro fede ed a negoziare i prodotti della loro attività.

Dal piccolo porto di Bari nel 1096 salparono i primi crociati per la Terra Santa, e nello stesso secolo i marinai baresi trassero da Mira le ossa di S. Nicola, del più potente ausiliatore delle fortune della città, che intanto sulle opposte rive mediterranee conquistava mercati e trafficava gli abbondanti prodotti della regione. L'Albania, la Bulgaria, la Cecoslovacchia, la Grecia, la Jugoslavia, la Romania, la Russia, la Turchia, l'Ungheria, la Polonia, la Finlandia, la Lettonia, l'Estonia, la Lituania, l'Egitto, la Palestina, la Persia, la Siria, il Siam, l'India Britannica, le Indie Olandesi, il Giappone, le Colonie Francesi, l'Asia, la Cina sono da tempo mete dei traffici baresi che nel corso degli anni si sono intensificati con impeto pari ai loro ardimenti.

Ciò spiega con quanta tenacia Bari abbia reclamato l'ampliamento del suo porto, non più adatto a favorire l'incremento dei suoi traffici. All'appello risposero con varie promesse i passati governi ma solo all'indomani della marcia su Roma il sogno divenne realtà. L'opera iniziata nel 1923 con un finanziamento di 95 milioni di lire, elevate poi a 167 milioni, è quasi al termine e, fra cinque anni al massimo, potrà accogliere nell'ampio bacino dai profondi fondali le più grandi unità della marina mercantile. Frattanto l'industria della pesca, qui fiorentissima, trarrà nuove possibilità d'incremento dalla sistemazione del porto vecchio che si va ultimando, dopo conveniente dragaggio dei suoi fondali, col prolungamento e sistemazione dell'antico molo di S. Antonio.

Ma la visione del gran porto non addormenta i baresi, anzi li spinge a nuovi ardimenti, come per fare coincidere la sua imminente inaugurazione con una più intensa affermazione della sua già prodigiosa attività mercantile.

Dopo la Camera di Commercio Italo-Orientale, sorge così, col contributo degli enti locali, la Fiera del Levante, la quale già in tre anni ha raggiunto così perfetta organizzazione da ottenere, in deroga alla prescritta anzianità, la iscrizione all'unione delle fiere internazionali. Il Duce l'ha definita strumento della pacifica espansione italiana nel Mediterraneo orientale ed oltre, e la definizione non poteva essere più eloquente.

Essa infatti non è il mercato di 15 giorni, ma organismo permanente. Nel reparto commerciale, con le case di esportazione e di importazione, di commissioni e di rappresentanze essa opera incessantemente in Italia e fuori per tutti i mesi dell'anno; i suoi numerosi padiglioni, che formano come una città nuova dai vivaci colori ai margini del ridente quartiere di S. Cataldo, indicano la presenza di tutte le regioni d'Italia e di numerose nazioni straniere e la sua vitalità di crescita è data dal costante aumento dei partecipanti esteri che nel 1930 erano 134 e 711 nel 1932, e dei campioni esposti che da 10350 salgono a 16132, e delle aree occupate che da mq. 36798 passano nel terzo anno a 79520, e dei vagoni che da 10350 quintali hanno trasportato nel 1932 quintali 16132, e dei visitatori infine che nel 1932 hanno superato il milione.

*
* *

Nella rapida elencazione che precede non sono tutte le opere realizzate a Bari nel decennio, nè di esse si è potuto dare altro che un cenno fugace. Fra queste dovevo citare la trasformazione della tramvia Bari-Barletta in ferrovia elettrica a scartamento normale, destinata finalmente a sistemare il traffico in una vasta e fertile e popolosa zona della provincia e per la quale si vanno ultimando le opere e gli impianti ed il comune è riuscito ad ottenere mediante sue particolari concessioni una stazione adatta ad inquadarsi decorosamente, nei riguardi della ubicazione e dello stile architettonico, nella nuova edilizia della città; ricordare la costruzione del Faro Votivo dei Martiri Fascisti in Minervino Murge, affidata dalla Federazione Provinciale Fascista al Commissario Straordinario di Bari che, superando non lievi difficoltà, riuscì ad inaugurarla il 21 aprile u. s. sulle Murge di quella mia cara città nativa, donde partì più cruenta ed impetuosa la riscossa fascista di Puglia; il rapido sviluppo della « *Gazzetta del Mezzogiorno* », sorta fascista prima dell'avvento del regime e che il regime degnamente onora con la sua poderosa attrezzatura, col suo inalterato equilibrio, con la sua appassionata strenua difesa dei maggiori problemi del mezzogiorno, di cui è ormai organo autorevole tra i più autorevoli; e la mirabile tipica efficienza barese delle associazioni sindacali, che in concorde armonia di spirito e di attività non lieve contributo hanno reso alla risoluzione di importanti problemi sociali; e il moltiplicarsi delle

istituzioni del dopolavoro che, sapientemente dotate e dirette, hanno realizzato importanti iniziative nel campo dell'arte, del turismo, della piccola industria artigiana e dello sport, e il magnifico progredire delle organizzazioni locali dell'Opera Nazionale Balilla, e il crescente sviluppo delle associazioni sportive e il sorgere e il fiorire di mille altre istituzioni ed iniziative espresse dall'eterna giovinezza di un popolo già ricco di risorse naturali ma che lo spirito del fascismo ha vivificato esaltandolo a nuove e più alte affermazioni della potente personalità.

*
**

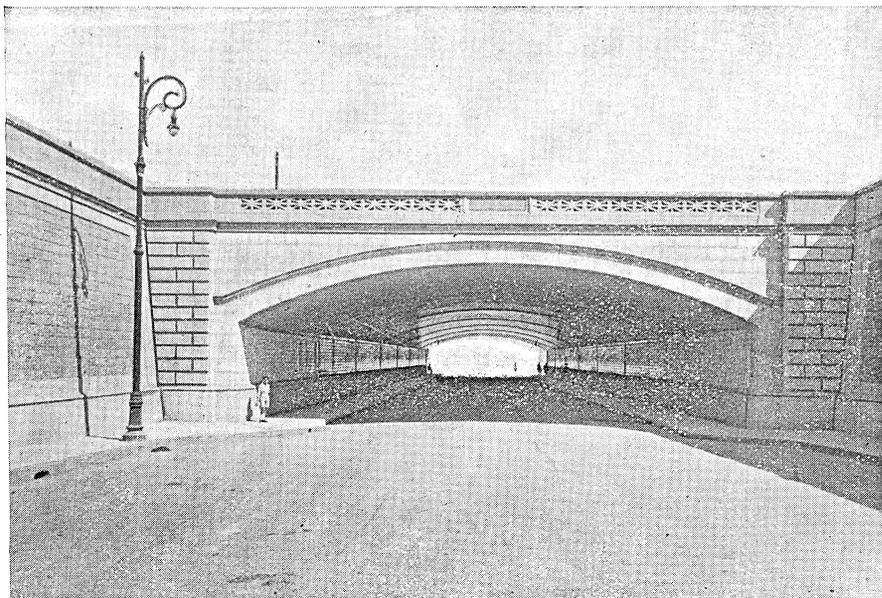
Scrivendo di Bari e delle sue opere nel decennio fascista, uno scrittore torinese ha intitolato la sua bella prosa con le parole « Bari città miracolo ». Credo che nessun'altra espressione possa meglio scolpire l'impressione da cui è preso il visitatore alla visione della grandezza di ciò che fu compiuto in questa città in appena due lustri. Purchè per miracolo — in questo ordine di fatti — non s'intenda una somma eccezionale di beni elargiti dalla provvidenza di Dio o dello Stato o di altri poteri senz'altro merito per Bari che di averli invocati.

Bari ha invocato il porto quando lo sviluppo dei suoi traffici reclamava le vie della feconda espansione nell'interesse stesso della economia nazionale; ha invocato la sua Università quando da oltre 60 anni, con ampiezza di vedute e con fede che non ha riscontri, aveva, d'accordo con la Provincia, preparato la sua magnifica sede nel grandioso edificio dell'Ateneo e dopo avere assunto con gli altri enti della provincia e con la Provincia stessa ben 11 milioni di debito per l'impianto, la cui quota di ammortamento grava sul civico bilancio insieme al contributo normale, con l'onere di ben 763.323 lire annue: Bari, quando la disastrosa alluvione del 1926 determinò l'organica impostazione delle opere di competenza statale per la difesa idraulica dell'abitato, aveva già speso, per suo conto, circa 9 milioni di lire col solo concorso parziale dello Stato nella spesa degl'interessi, concorso che è sempre inferiore alla quota di sua legale competenza. E quando ha chiesto l'ospedale policlinico aveva già sostenuto o impegnato per gli anni futuri oltre 100 milioni di spesa per la sistemazione della sua viabilità, per la attrezzatura igienica ed edilizia della città e per la fondazione della Fiera del Levante, che è opera di alta funzione nazionale e non di puro interesse locale. La sua

Bari in dieci anni di regime fascista

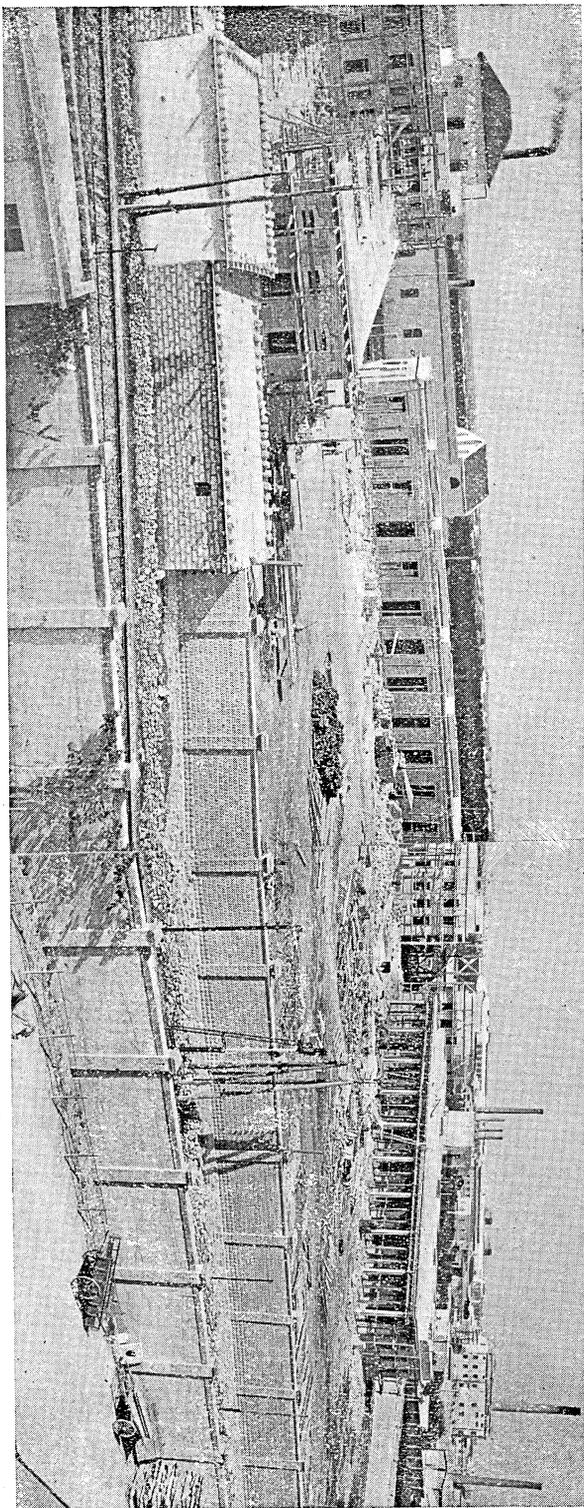


BARI - Ingresso monumentale dello Stadio della Vittoria
(d'imminente esecuzione).

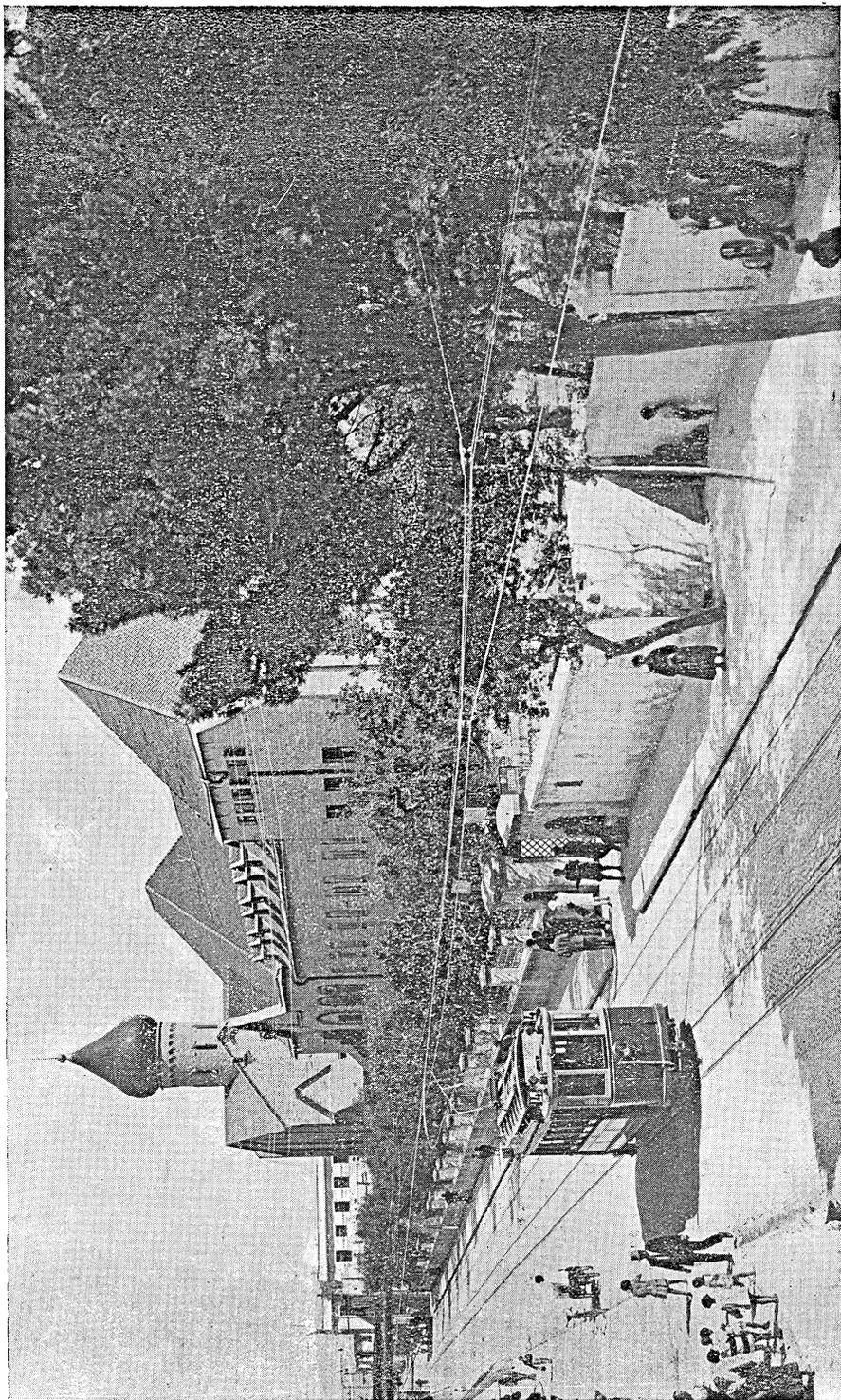


BARI - Sottovia Quintino Sella.

Bari in dieci anni di regime fascista



BARI - Mercato nuovo.



BARI - La Chiesa russa, sede di una scuola materna.

pressione tributaria che nel 1922, a moneta svalutata, era circa di L. 144 ad abitante, è al 1932 di ben 125 lire rivalutate, il che dimostra quanta parte di merito, nell'elevazione di Bari al rango di grande città moderna, spetta alle iniziative locali e all'eroismo dei suoi contribuenti.

Questo è il miracolo! Del quale sarà artefice il Santo di Mira che sempre ha ispirato al popolo barese la fede nelle sue energie e nel suo avvenire; ma la fede non crea senza la grazia e la grazia ha operato attraverso il genio del Duce che in Italia ha creato un ordine nuovo in cui vibra la febbre eroica per portento e che produce ed innalza, dalla modestia dell'oscuro lavoro, nuovi uomini dalla mente quadrata, dai nervi di acciaio, dalla volontà indomabile cui le popolazioni ciecamente si affidano, come Bari si è affidata a coloro che, con marcia forzata, la guidano felicemente ai suoi maggiori destini.

M. CACCIAPAGLIA