

*I progetti del Borgo Murattiano della città di Bari:
confronto fra ingegneri e architetti*

Nell'ultimo ventennio del Settecento, quasi tutti i nuclei urbani costieri della Terra di Bari ottengono dal re Ferdinando IV di Borbone la concessione di fondare nuovi borghi *extramoenia*¹. Nello stesso periodo, l'ingegner Daino progetta la trasformazione in rotabile delle strade Regia e Consolare Adriatica, che attraversano la Puglia da Foggia a Lecce, attuando il collegamento di tutte le cittadine litoranee da Barletta a Monopoli, con grande vantaggio per la commercializzazione dei prodotti agricoli delle zone della Capitanata e della Terra d'Otranto.

Alla fine del XVIII secolo, in tutta la regione si registra un notevole aumento della popolazione, con fondamentali trasformazioni delle strutture produttive e commerciali.

Gli stravolgimenti che caratterizzano i primi anni del XIX secolo, con il decennio francese dal 1806 al 1815, accentuano lo sviluppo; in particolare aumenta l'importanza della città di Bari, per la quale si rende sempre più impellente l'ampliamento del centro cittadino.

Alla partenza dei francesi, ritornano al potere i Borboni, i quali, in Puglia, continuano ad amministrare secondo i dettami dei loro predecessori ed impostano un vasto programma di infrastrutture, con la costruzione di nuove strade

e la ristrutturazione dei porti. Oltre che a Bari, in molti centri si avviano iniziative volte a migliorare la forma urbana, promosse sia dall'amministrazione borbonica, che dai dirigenti locali².

I nuovi progetti, redatti con schemi di stampo illuministico e neoclassico, per le città promuovono interventi di risanamento igienico e sanitario, come la realizzazione della rete fognaria, l'allontanamento del cimitero dal centro abitato, l'edificazione di mercati coperti e il trasferimento di alcune attività manifatturiere particolarmente inquinanti, quali officine, frantoi o cantine. Questi strumenti prevedono anche prescrizioni e canoni estetici ed urbanistici da rispettare nella costruzione dei più importanti edifici pubblici e privati, oppure di opere destinate a soddisfare nuovi bisogni. Sorgono, così, numerosi teatri, piazze e ville comunali, nuovi luoghi di incontro, di passeggio e di festeggiamenti religiosi e profani.

L'espansione di Bari, nel corso della prima metà dell'Ottocento, si realizza a ridosso delle antiche mura, con strade ampie e rettilinee; il nuovo borgo inizia ad assumere quel volto di decorosa città borghese che si sarebbe compiutamente delineato negli ultimi anni del secolo e nei primi del Novecento³.

Le molteplici vicende relative allo sviluppo dell'impianto urbanistico di Bari

nel corso del XIX secolo, costituiscono una pagina molto importante di storia urbana e sono largamente analizzate; negli archivi si conservano quasi tutti i documenti autentici, mentre quelli perduti ci sono noti grazie alle copie, realizzate solo pochi anni dopo gli originali.

Un aspetto interessante e ancora poco indagato, è il confronto tra l'operato degli ingegneri, degli architetti e dei tecnici comunali nella programmazione del nuovo assetto della città.

Nel 1790, ci sono le prime indicazioni progettuali degli ingegneri Giovanni Palezia e Francesco Viti; tra il 1812 e il 1818, Giuseppe Gimma, Architetto Comunale, traccia il piano di fondazione del Borgo Murattiano, trasformando la strada Consolare Adriatica nella via principale della città. I successivi progetti, nel periodo fra il 1815 e il 1866, sono elaborati dall'ingegnere Giacomo Prade, dagli architetti Vincenzo Capirri e Vincenzo Fallacara, poi dall'ingegnere Luigi Giordano, dall'architetto Camillo Rosalba e dall'ingegnere Pietro Trotti. I progetti urbani realizzati nella fase finale del XIX secolo, vengono presentati dagli ingegneri Carlo Calì, Carlo Marena e Angelo Ciccimessere.

Bari, verso la fine del Settecento, occupa una piccola penisola ed è fortificata lungo tutto il suo perimetro; difesa da un ampio e ininterrotto fossato, risulta separata dal resto del territorio mediante due fronti murarie, che si congiungono nel Torrione di S. Domenico e formano tra loro un angolo di circa 120°; sul lato occidentale della città, il meno esteso, c'è il castello che ha af-

faccio diretto sul mare; il fianco meridionale delle mura cittadine, quasi rettilineo, è di dimensioni maggiori e nei suoi vertici estremi si aprono le due porte urbane, ad ovest la Porta Castello, ad est la Porta della Marina. Esistono anche alcune importanti costruzioni extramurali, tra le principali: il lazzeretto, i conventi dei Paolotti, dei Cappuccini, dei Padri Riformati e dei Padri della Missione.

Un importante cambiamento, alla fine del XVIII secolo, riguarda il sistema viario territoriale, con il potenziamento della Strada Regia per Napoli, la quale, col suo percorso rettilineo, si dirige verso la Porta Castello secondo una direttrice obliqua rispetto all'orientamento prevalente delle mura baresi; in prossimità dell'abitato lambisce il fossato, adattandosi al suo andamento irregolare, per continuare il suo tragitto, come Consolare Adriatica, in direzione di Monopoli e delle località più meridionali.

All'interno delle antiche mura di Bari, vivono in questo periodo circa 18.000 abitanti, dentro un tessuto urbano compatto e in condizioni di grave degrado; l'aumento della popolazione preoccupa le autorità cittadine ed il governo centrale. Inizialmente si permette la sopraelevazione, oltre al completamento dei residui spazi inedificati, creando cortine edilizie continue. Con il Decreto Regio del 26 febbraio 1790, alla città è concessa la costruzione di nuovi edifici residenziali anche al di fuori della cinta muraria; con il successivo decreto del 30 aprile 1790 viene anche

ordinato agli Ingegneri Regi G. Palezia e F. Viti di stabilire il "sito" per il nuovo borgo.

I progettisti, nel disegnare il piano, in realtà si attengono strettamente alla richiesta di Ferdinando IV di Borbone e danno solo alcune indicazioni di massima riguardo allo schema degli isolati del borgo e all'architettura delle case; essi sostengono l'inadeguatezza degli altri siti precedentemente proposti per il futuro sviluppo urbano, e cioè la zona ad ovest della città, prossima al castello, per la necessità di lasciare sgombera la relativa spianata, e quella sul lato opposto, verso il mare, poiché battuta dai venti ed insalubre a causa del vicino lido; per questi motivi preferiscono la parte intermedia, prospiciente le mura.

Il piano contiene molti riferimenti sullo stato dei luoghi, relativamente al castello, alle mura con le porte e il fosso, e alle numerose costruzioni extra murali, come gli edifici religiosi, i casini rurali, le fabbriche e le locande; sono rappresentati, inoltre, i tracciati delle strade Regia e Consolare in prossimità dell'abitato, nonché la fitta rete di strade comunali e vicinali che collega la città con il territorio circostante. Lo schema dell'espansione è riportato con un leggero tratteggio: vengono proposti tredici grandi isolati disposti su due linee fronteggianti le mura, in posizione leggermente decentrata rispetto alle due porte della città, di fronte al Torrione di S. Domenico⁴.

La relazione allegata, datata 30 giugno 1790, contiene alcune proposte di massima per la costruzione del borgo:

la larghezza delle strade è di 30 palmi, pari a circa 8 metri, mentre l'altezza massima degli edifici è fissata in 40 palmi, circa 10,50 metri corrispondenti ad un piano terra ed un primo piano. La dimensione degli isolati è di 200 palmi, quasi 52 metri, sul fronte delle vie principali, mentre verso le strade secondarie è di 300 palmi, pari a 78 metri. In questo piano prevale l'impostazione razionalista dei due ingegneri, che prevedono dieci isolati tutti uguali, e pongono particolare attenzione all'orientamento del futuro edificato, privilegiando gli affacci migliori verso est e verso ovest. Meno risolti, invece, nella zona prossima al convento dei Padri della Missione, appaiono gli ultimi tre isolati, per le loro dimensioni disuguali e la forma non regolare: in particolare, si presentano non relazionati con il tracciato obliquo della Strada Regia. L'aspetto più rilevante dell'impianto è l'assenza di uno spazio pubblico o una piazza.

Il piano degli ing. Palenzia e Viti, sebbene prontamente approvato dal sovrano con decreto del 28 dicembre 1790, non trova un'applicazione altrettanto immediata, sia per i dissidi interni fra le classi sociali baresi, sia per gli avvenimenti politici che interessano l'Europa e l'Italia in quegli anni; della costruzione del nuovo borgo di Bari si tornerà a discutere solo dopo sedici anni, nel 1812, durante il decennio francese.

L'incarico di redigere il nuovo piano è affidato all'Architetto Comunale G. Gimma⁵; lo schema viene presentato il 5 settembre 1812 all'Intendente e approvato il 25 aprile 1813; durante lo stes-

so anno, Gioacchino Murat giunge a Bari per inaugurare, con la posa della prima pietra, i lavori di costruzione del borgo⁶. Gli Statuti Edilizi vengono approvati nel dicembre dell'anno seguente.

I primi disegni eseguiti sono andati persi, ma fortunatamente si conserva la lettera d'accompagnamento allegata, unico documento che contiene riferimenti diretti riguardo all'originale stesura del piano di fondazione del nuovo Borgo. Le indicazioni progettuali vengono precedute da una proposta di carattere generale, relativa all'iniziale realizzazione di sedici isolati, disposti sulle prime due fila, soluzione paragonabile al precedente schema degli ingegneri Palenzia e Viti. Si prevede la costruzione di circa 2.500 abitazioni unicamente al piano terra, ciascuna composta da due locali, dei quali il primo con l'affaccio sulla strada e il secondo verso l'interno del lotto, dove i suoli sarebbero stati coltivati a giardino⁷.

Negli elaborati pervenuti del progetto dell'architetto Gimma⁸, il vecchio abitato è rappresentato con i soli confini della cinta muraria e parte del fossato; il collegamento fra la città vecchia e la nuova espansione, si realizza mediante tre nuovi passaggi aperti nelle mura; i due nuclei risultano separati dalla strada Consolare Adriatica, attuale corso Vittorio Emanuele, che viene inglobata nel perimetro urbano: questa via, una volta rettificata e allargata fino a 100 palmi, diventa l'asse primario della città e viene proseguita fino a congiungersi con il tracciato obliquo della Strada Regia.

Per quanto concerne la dimensione del nuovo borgo, verso l'interno gli iso-

lati possono moltiplicarsi senza limite con lo schema ortogonale, mentre lateralmente esistono dei confini netti, tra il sito della Porta della Marina e la zona dove il prolungamento della strada Consolare si collega con la Strada Regia, che entra così a far parte della progettazione, prevedendo alcuni lotti paralleli ad essa.

Rispetto al precedente progetto degli ingegneri Palenzia e Viti, la differenza maggiore consiste nel disegno di una grande piazza con al centro la piramide celebrativa dei privilegi murattiani concessi alla città. Questo spazio pubblico viene previsto in posizione mediana rispetto allo schema iniziale composto da soli sedici isolati. Nessuno dei percorsi di collegamento fra la città vecchia ed il nuovo borgo, costituisce un elemento particolarmente significativo nel progetto dell'architetto: il varco aperto nelle mura, prossimo al torrione di San Domenico, non risulta essere in asse rispetto alla grande piazza, così come non coincide con nessuno dei lati di questa. Considerando che lo stesso G. Gimma preannuncia la futura demolizione della cinta muraria, che metterà in diretta relazione l'abitato esistente con quello nuovo⁹, si percepisce il disinteresse del progettista riguardo tale tematica, il che non lo distingue dagli ingegneri suoi predecessori.

Ulteriore elemento di differenziazione nel tessuto del borgo, è rappresentato dalle diseguali dimensioni degli isolati: nella zona prossima alla Strada Regia questi sono rettangolari, con il loro lato maggiore disposto lungo il corso principale.

Tale assetto è l'opposto di quanto previsto dagli ingegneri Palenzia e Viti; in questo modo vengono esposti il maggior numero di alloggi ai venti settentrionali, soluzione non ottimale; viceversa, nella parte centrale dell'impianto ci sono quattro isolati rettangolari, con il lato corto parallelo al corso principale; tali lotti, con edifici porticati su alcuni lati, definiscono la grande piazza.

Nella parte prossima al mare, invece, l'architetto progetta tre isolati quadrati, che, a partire dal corso, si replicano sempre uguali verso l'interno: questa scelta progettuale anticipa l'importanza urbana che, in seguito, caratterizzerà l'attuale via Cavour, cioè la strada, che costituisce il margine orientale del Borgo Murattiano e punto di snodo con la futura espansione urbana verso il litorale: la pianta quadrata degli isolati, infatti, non definisce una priorità fra i due grandi assi viari ortogonali.

La geometria dell'impianto palesa il ruolo primario dell'edilizia residenziale, ma è anche funzionale alla realizzazione di spazi e di edifici pubblici necessari al 'primo avvio' della città moderna. Il progetto dell'architetto Gimma può essere considerato come un piano guida, finalizzato a favorire la crescita della città, sollecitando il capitale privato alla costruzione delle residenze e, nello stesso tempo, rendendo possibile la creazione di una serie di strutture collettive da parte dell'amministrazione pubblica. Le successive vicende storiche non hanno consentito la realizzazione del Borgo come originariamente concepito; tuttavia questo permane, nella città, come segno 'distintivo' della forma originaria¹⁰.

Col ritorno dei Borbone, nella prima metà del XIX secolo lo sviluppo della città non si arresta. Dopo la partenza dei francesi nel 1815, lo stesso Gimma riceve di nuovo l'incarico di realizzare alcune copie del suo piano, l'ultima volta nel 1818, su richiesta della Direzione Generale del Corpo degli Ingegneri di Ponti e Strade.

Nel corso degli anni successivi verrà riempito il fossato e demoliti i bastioni, sostituiti da edifici che definiranno la nuova immagine del corso principale; appare netto il contrasto fra il vecchio nucleo abitato e l'espansione¹¹.

Nel 1830, l'Ingegnere Provinciale G. Prade è incaricato di eseguire la "Pianta di una parte del recinto di Bari col suo Borgo", come riportato nell'intestazione del disegno, datata 23 ottobre. Tale nuovo elaborato viene eseguito in occasione del dibattito sulla costruzione della sede per l'Archivio provinciale.

Gli isolati vengono disposti solo su tre file parallele al corso principale; lo schema nella parte vicina al mare, è invariato rispetto al piano dell'architetto G. Gimma, con la reiterazione verso l'interno di tre lotti quadrati prospicienti la città vecchia, ai quali però se ne aggiunge un altro, leggermente più stretto; seguono poi altri quattro isolati rettangolari, simili a quelli che nel progetto murattiano già definivano la piazza, la quale risulta ora più spostata verso occidente e corrisponde a due lotti non edificati: così, la dimensione maggiore di questa diventa il lato parallelo al corso principale.

La piazza è posta di fronte ad un grande spazio, dove sorgeva il torrione di San

Domenico, demolito e sostituito dal palazzo della Prefettura.

Alcuni anni dopo, i due Architetti Comunali V. Capiro e V. Fallaraca realizzano la “Pianta del Borgo che si sta costruendo nel Comune di Bari con la parte della Città che si attacca dalla parte di Tramontana di detto Borgo”, piano che riporta la data del 11 giugno 1838; in questo elaborato sono rappresentati i sessantaquattro isolati che costituiscono il nuovo borgo.

Attraverso un differente segno grafico si individuano le porzioni già edificate e quelle ancora in costruzione in quel momento; vengono indicati anche i siti per la nuova chiesa e il Teatro Comunale, previsto sullo spazio già destinato dall’ingegner Prade come pubblica piazza, evidentemente considerata di minore interesse collettivo dai due architetti comunali. A parte le prime quattro fasce di isolati quadrati, già definite, i due architetti modificano l’impianto urbanistico, eliminando due strade e aggregando gli isolati rettangolari tracciati nel piano precedente. Nel 1842, iniziano i lavori per la costruzione del nuovo cimitero; alla fine degli anni ‘40 il castello viene adibito a prigione; nel 1849 la città raggiunge i 30.000 abitanti, con le conseguenti problematiche urbanistiche. Viene redatta, nel 1856, una nuova pianificazione, su disegno dell’Ingegnere Provinciale L. Giordano, caratterizzata dalla previsione di alcuni percorsi viari, in particolare di una nuova strada extramurale.

Nella relazione allegata è riportata anche l’idea dell’ing. Giordano circa la

collocazione, all’inizio della Strada Regia, di un monumento celebrativo. Questo piano non ottiene la Regia approvazione.

Tre anni dopo, nel 1859, si incarica della pianificazione di Bari l’architetto C. Rosalba: il suo nuovo progetto, approvato dal re Ferdinando II, oltre che confermare la costruzione della strada extramurale già indicata nel precedente piano del 1856, prevede la realizzazione di due grandi piazze agli estremi del corso principale.

L’idea di un enorme ‘foro’, già elaborata all’inizio del secolo dall’architetto Gimma per celebrare le lodi murattiane, poi annullata dagli architetti comunali Capiro e Fallaraca, i quali al vasto spazio aperto preferiscono l’edificio del teatro, viene ora ripresa da un altro architetto, che determina le linee guida dello sviluppo urbano futuro.

Il suo programma, però, si differenzia decisamente da quello predisposto all’epoca del decennio francese: con il piano di G. Gimma era prevista un’unica piazza e poi la scacchiera si sarebbe sviluppata indifferentemente verso le zone più distanti dal mare; nel progetto di C. Rosalba, invece, ci sono le premesse per indirizzare l’espansione verso la costa, individuando due importanti poli ai vertici estremi del borgo murattiano. Egli, ad ovest integra definitivamente la Strada Regia all’interno del disegno della città, mentre sull’altro lato, verso il mare, disegna una grande piazza rettangolare, prospiciente la serie di isolati quadrati che, mentre nel progetto di G. Gimma costituivano la parte più

marginale del borgo, ora invece, si trovano al centro di un ampio sistema urbano.

Alla vigilia dell'unità d'Italia, con il piano Rosalba si chiude il capitolo dei piani urbanistici preunitari. Le iniziative che dovranno assegnare al Borgo Nuovo il ruolo di città sono molteplici, tra queste ci sono i giardini comunali, il teatro, il tribunale, la chiesa, la piazza e, soprattutto, la ferrovia, nel 1864. Tutto concorre a creare uno stacco netto tra le due parti e ad avviare il declino di quella che oggi è chiamata Bari Vecchia, rispetto alle costruzioni più moderne.

Durante la seconda metà del secolo, il numero di abitanti del nuovo quartiere supera quello dei residenti nella città storica, per la quale è già decadenza¹².

La città di Bari, anche negli anni successivi al compimento dell'unità nazionale, conosce una inarrestabile crescita tanto da indurre la civica Amministrazione alla stesura, inizialmente, di una "Pianta di ingrandimento del borgo" e, poi, di un vero e proprio piano regolatore moderno.

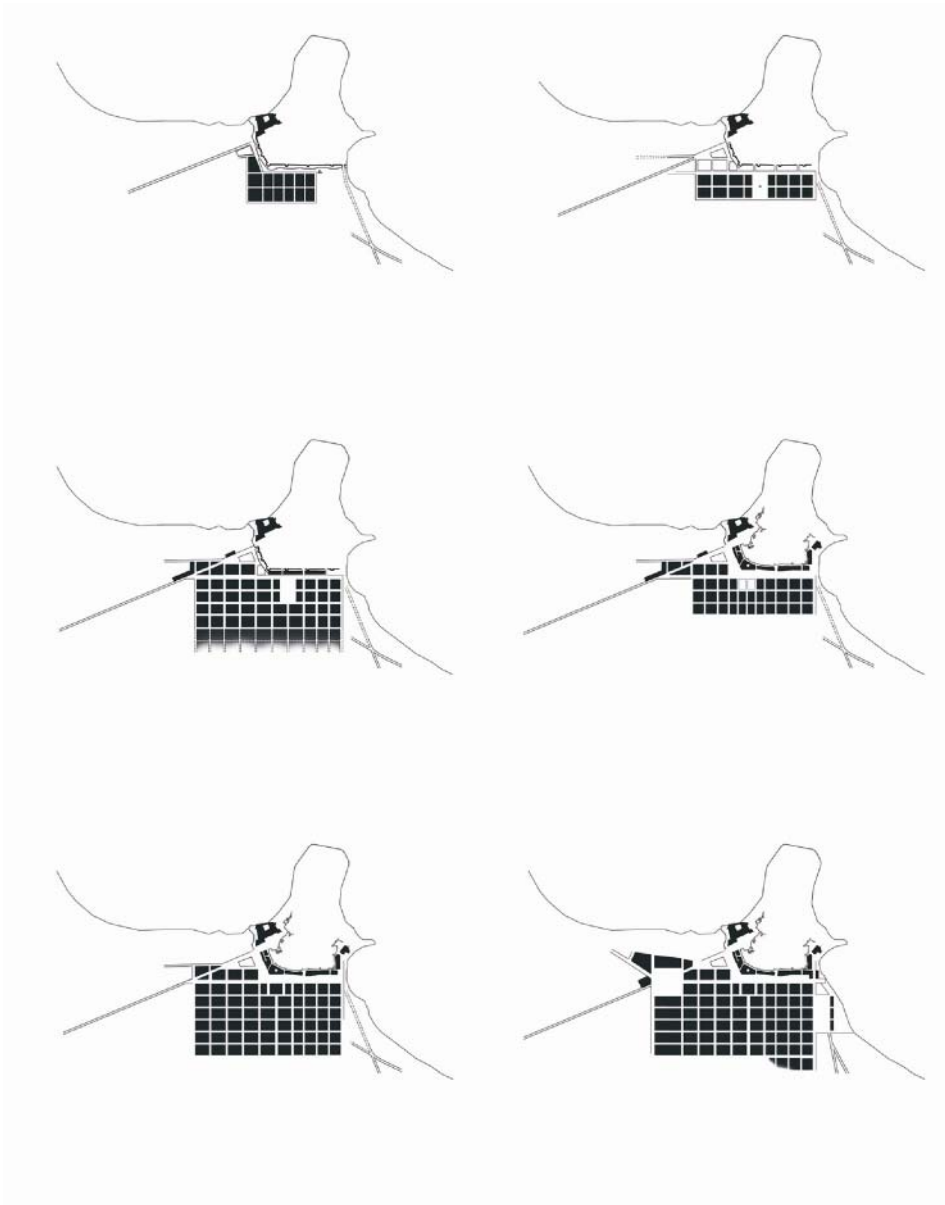
Nel 1864 viene preparato a Torino un "Piano Generale per la Città di Bari", redatto il 31 giugno e presentato, sempre a Torino, dall'amministrazione delle Ferrovie, il 12 luglio 1864; questo strumento è approvato con decreto del Ministro dei Lavori Pubblici in data 23 agosto 1864. L'aspetto più significativo è il progetto della nuova stazione ferroviaria, prevista parallelamente al corso principale, sul lato opposto del borgo. Nello schema viene modificato nuovamente il disegno degli isolati, tornando ad inseri-

re due fasce con lotti più stretti rispetto agli altri; si progetta anche una nuova grande piazza verso la stazione, attraversata da un viale che dovrebbe penetrare addirittura all'interno della città vecchia, con una serie di importanti sventramenti nel tessuto medievale.

Il Consiglio Comunale di Bari nel 1866, commissiona un nuovo Piano Regolatore per l'ingrandimento della città, redatto dall'ingegnere P. Trotti; questi, prendendo atto dell'impossibilità di uno sviluppo urbano verso l'interno, per la presenza della linea ferroviaria inaugurata nel 1865, prevede un'espansione soprattutto verso levante, mentre verso ponente, con la presenza dello stagno chiamato 'Marisabella', eventuali nuovi insediamenti non appaiono opportuni per problematiche igienico-sanitarie.

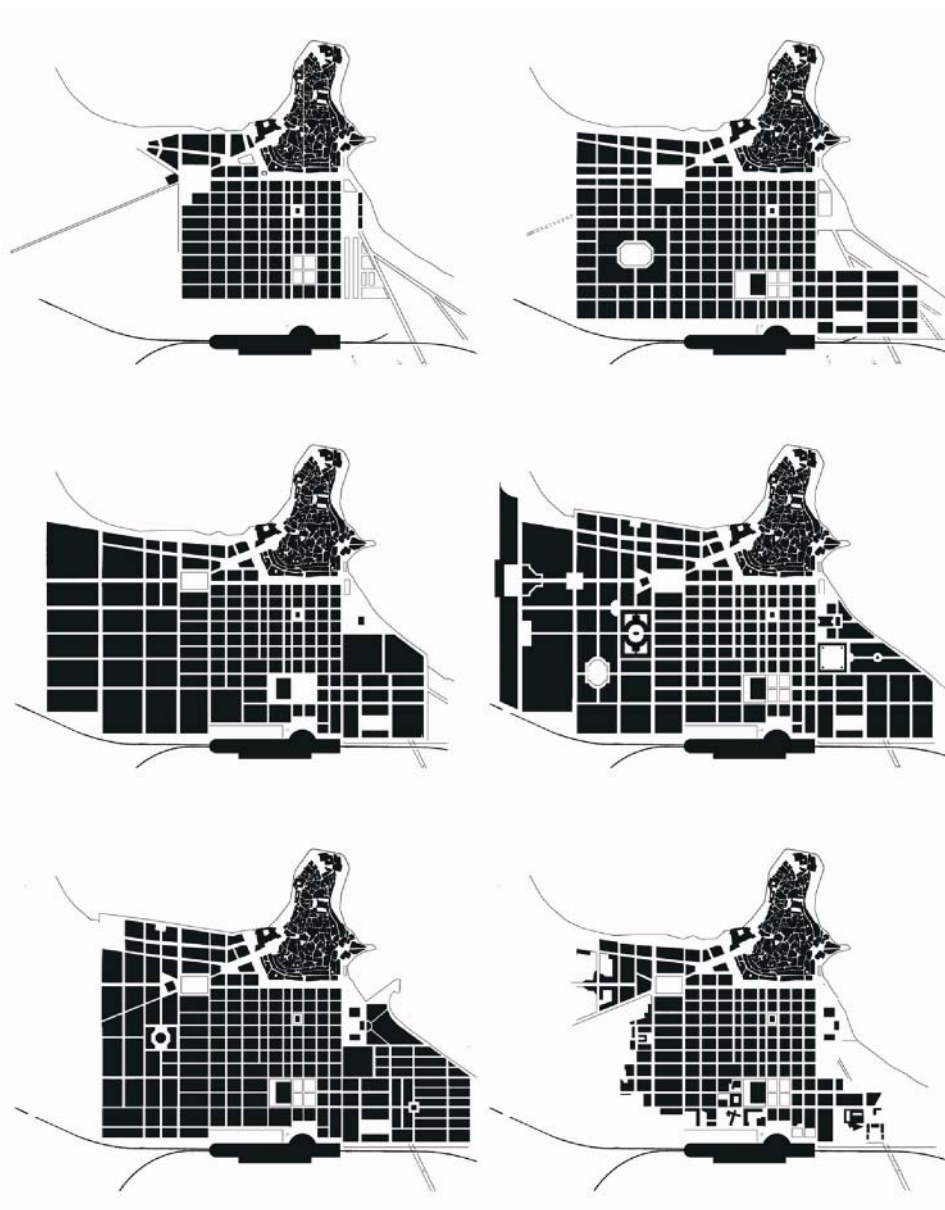
Nel 1880, con la scadenza del piano Trotti, l'Amministrazione Comunale di Bari adotta un nuovo Piano Regolatore, redatto dall'Ingegnere capo dell'Ufficio Tecnico, C. Calì, che però non ottenne la Regia Sanzione.

Nel 1884, un altro Ingegnere Comunale, C. Marena, propone la "Pianta della Città di Bari col progetto di nuovi fabbricati a costruirsi pel suo ampliamento". Il borgo murattiano è pressoché completato, il tecnico progetta, quindi, un sistema di nuovi spazi pubblici: piazze, infrastrutture e verde, per conferire qualità al disegno urbano, rinnecciando l'indifferenziato espandersi speculativo che, fino a quel momento, ha caratterizzato lo sviluppo del borgo. Come già previsto dal piano dell'architetto Rosalba, si conferma la creazione,



*Fig. 1 – Bari, piani pre-unitari.
Da sinistra in alto: Ingegneri Regi G. Palezia e F. Viti, 1790;
Architetto Comunale G. Gimma, prima versione e sviluppo successivo, 1812-1818;
ing. G. Prade; architetti V. Capirri e V. Fallacara; arch. Camillo Rosalba*

*I progetti del Borgo Murattiano della città di Bari:
confronto fra ingegneri e architetti*



*Fig. 2 - Bari, piani post-unitari.
Da sinistra in alto: piano dell'amministrazione delle Ferrovie, 1864;
ing. P. Trotti, 1866; ing. Calì, 1880; ing. C. Marena, 1884;
Ing. A. CiccioMessere, 1897; Ufficio Tecnico, pianta della città nel 1907.*

sul versante orientale, della piazza alberata, estesa dal margine del borgo fino al mare.

Il Piano Marena nel 1886 viene ripresentato alla pubblica amministrazione dal Capo dell'Ufficio Tecnico, l'ing. A. Ciccio Messere, e pubblicato nel 1887; nel medesimo anno il Comune si dota del primo Regolamento Edilizio¹³. Lo stesso ing. A. Ciccio Messere, dieci anni dopo prepara un altro piano, a parziale modifica del precedente: si prevede il restringimento del perimetro urbano futuro, in particolare nella parte occidentale. Il progetto dell'architetto G. Gimma, sebbene più volte modificato, continua ancora a costituire l'aspetto essenziale dello sviluppo urbano barese.

Da una pianta del 1907, elaborata dall'Ufficio Tecnico, si può conoscere lo sviluppo urbano raggiunto in quella data.

La città risulta essere essenzialmente formata dal nucleo antico insieme al Borgo Murattiano; l'unica fascia di quest'ultimo ancora non edificata, è quella in prossimità della stazione ferroviaria.

In generale, gli Architetti Comunali operanti a Bari hanno contribuito in modo apprezzabile alla conformazione urbana, soprattutto tramite la definizione di spazi collettivi, studiando le relazioni fra questi e gli edifici residenziali, nonché attraverso la realizzazione di alcuni notevoli edifici pubblici.

L'attività degli ingegneri che hanno guidato l'Ufficio Tecnico, appare maggiormente mirata allo studio di una corretta rete infrastrutturale e alla definizione di esatti parametri edilizi. Si è cercato di produrre studi in merito ai giardini e agli edifici pubblici, alle fogne, ai quartieri operai, incontrando anche diverse difficoltà nel tentativo di tradurli in un unico provvedimento amministrativo programmatico.

Sia gli ingegneri, che gli architetti attivi nel XIX secolo, hanno però mancato di risolvere il tema cruciale per Bari: il rapporto fra la città storica e la nuova espansione; tale tema diventerà una delle problematiche principali nel secolo successivo.

¹ Come Bari, in questo periodo viene attribuita la stessa concessione anche ad altre città. Cfr. G. CARLONE, *L'immagine ed il progetto*, Monopoli 1981, p. 27.

² Cfr. V. A. MELCHIORRE, *Lo sviluppo di Bari: dal Borgo ai piani regolatori*, Bari 2003, pp. 47-48.

³ L. MONGELLO, *Terra di Bari*, in "G. B. Progetti" VI, 1993, p. 43.

⁴ L'espansione è prevista tra il convento dei Padri della Missione, sul fronte della Strada Regia per Napoli e la cappella della Madonna dei Sarti sulla strada per Carbonara e Ceglie. *Ibidem*. p. 37.

⁵ AA. VV., *Giuseppe Gimma 1747-1829. Un architetto tra due secoli. Città, monumenti e infrastrutture nella Puglia borbonica*, a cura di Clara Gelao, Bari 2004, p. 10.

*I progetti del Borgo Murattiano della città di Bari:
confronto fra ingegneri e architetti*

⁶ D. DI BARI, *Bari: la formazione del quartiere "Murat" (1813-1945)*, in "Rassegna Tecnica Pugliese. Continuità", anno IV, n. 1-2, gennaio-giugno 1970, pp. 71-72.

⁷ G. CARLONE - G. RADICCHIO, *Bari Moderna 1790-1990*, Milano 1991, p. 13.

⁸ Il piano, che reca la data del 4 aprile 1816, fu ricopiato dall'architetto Gimma in applicazione del decreto del 5 dicembre 1815; la versione consultata nell'Archivio Storico di Bari è, infatti, un duplicato dell'originale.

⁹ V. A. MELCHIORRE, *Lo sviluppo di Bari*, *op. cit.*, pp.72-73.

¹⁰ *Ibidem.* p. 13.

¹¹ La città di Bari, a seguito della demolizione nell'Ottocento dell'antica cinta muraria insieme al suo fossato, appariva divisa in due parti del tutto estranee l'una dall'altra, cioè la città vecchia ed il nuovo Borgo Murattiano. D. Borri, *L'Ottocento*, in "Storia di Bari", IV, Bari 1994, pp. 78-79.

¹² V. A. MELCHIORRE, *Lo sviluppo di Bari*, *op. cit.* pp. 149-150.

¹³ G. CARLONE, *Piani urbanistici preunitari*, in "G. B. Progetti" IV, 1993 p. 46.

