

Giuseppe Davide Cusatelli

Bari: i “luoghi della storia”, il porto e il fronte a mare

44 **Bari: the “Sites of History”, the Port and the Seafront** Giuseppe Davide Cusatelli

The quest for urban identity cannot be limited to documenting, conserving, classifying and cataloguing evidence of the past, but it must contribute useful material for both an improved comprehension of sites that we inhabit as well as providing pointers for a diagnosis of the present and acting as guidance in planning the future of the settlement; the “sites of history” are thus to be treated as elements for the composition of a new project for the city; a project that will restore identity and a sense of belonging to the sites, countering the tendency to resort to repertoires of project types that are applicable in any setting, models that negate functional identity, and instead instances that highlight once again the resources and potential of the contexts.

An in-depth knowledge of the structure of the city's settlement processes and construction systems is useful when supplying proposals regarding the future of

the urban settlement, for a project that does not necessarily consider the urban form of the historical sections unmodifiable and untouchable, and instead introduces new physical and functional factors for the city, intended as a continuity, despite the contradictions between its different parts.

One part of the city, where functional segregation and separation are strongest in spite of the physical adjacency, is the ancient nucleus in contact with the port and the seafront.

Total permeability and superimposition is functionally and physically impossible, the problem is verifying whether or not in a number of marginal transit zones, gaps and edges, an urban reconfiguration is possible by interweaving functional reconversions of existing constructions, monumental structures and new service buildings for the port and the city. The ancient nucleus of Bari, “Old Bari”, is “a peninsula of some 30 hectares between the old port and the new port, that extends towards the sea. On its non-sea side it borders the city's shopping and managerial heart, but has been long separated from it by a

La ricerca della identità urbana non può limitarsi a documentare, conservare, classificare, catalogare le testimonianze del passato, ma deve contribuire a fornire elementi conoscitivi utili sia per la comprensione dei luoghi che abitiamo sia per essere propositivi nella diagnosi del presente e prefigurare il destino dell'insediamento; i “luoghi della storia” vanno quindi assunti come elementi da comporre in un nuovo progetto per la città; un progetto che restituisca identità, radicamento e senso di appartenenza ai luoghi, contro la tendenza a ricorrere a repertori di progetti-tipo applicabili ovunque, a una modellistica che nega l'identità fisiologica, capace invece di riesprimere risorse e potenzialità dei contesti.

L'approfondimento della conoscenza strutturale dei processi insediativi e dei modi di costruzione della città è utile per dare elementi propositivi sul futuro dell'insediamento urbano, per un progetto che non considerando la forma urbana delle parti storiche sempre intoccabile e imm modificabile, introduca anche nuovi elementi fisici e funzionali nella città, intesa come continuità pur nelle contraddizioni tra le sue parti. Una parte della città, ove più si evidenzia la segregazione e separazione funzionale pur nella contiguità fisica, è quell'area del nucleo antico a contatto con il porto e il fronte mare.

Una completa permeabilità e sovrapposizione è funzionalmente e fisicamente impossibile, il problema è verificare se in alcune zone di passaggio, di frangia, nelle lacerazioni, nei bordi sia possibile una riconfigurazione urbana, intrecciando, facendone trama, riconversioni funzionali di manufatti preesistenti, edifici monumentali, nuove strutture di servizio per il porto e la città.

Il nucleo antico di Bari, “Bari vecchia” è “una penisola di circa 30 ha protesa verso il mare, stretta tra il porto vecchio e il porto nuovo, confinante nell'unico lato non lambito dal mare con il centro commerciale e direzionale della città, ma da questo separata per lungo tempo in ragione di un complesso di fattori sia fisici che socioculturali. Un area quindi, che non pone problemi di identificazione dei confini”.

“Si tratta della parte più antica della città, rimasta sostanzialmente invariata per estensione dal Trecento-Quattrocento sino alla fondazione del borgo murattiano e alla demolizione delle mura nel 1813. Essa è quindi esito di una stratificazione particolarmente complessa di processi di costruzione e modificazione fisica essenzialmente guidati dai punti focali della Basilica di S. Nicola, della Cattedrale e del Castello svevo, oltre che dai porti, quello antico e medievale a ovest, presso il Castello, quello dei secoli XVI-XIX (oggi chiamato porto vecchio), sito a sud-est della penisola in prossimità del centro politico, amministrativo e commerciale di età



series of physical and socio-cultural factors. Thus the area does not pose problems for identifying the borders". "This is the oldest part of the city, largely unchanged in terms of area from the 1300-1400s up until the foundation of the city under the Kingdom of Naples and the demolition of the wall in 1813. Therefore it is the result of an unusually complex stratification with processes of construction and physical modification essentially guided by the focal points of the Basilica of San Nicola, the Cathedral and the Swabian Castle, in addition to the old and medieval ports to the west, at the Castle, the 16th-19th century port (known nowadays as the old port), located to the south-east of the peninsula in the vicinity of the political, administrative and modern-day commercial centre (Piazza Mercantile) close to Piazza del Ferrarese." The historical city in Bari was never "re-interpreted" by the new 19th-century city, as was the case elsewhere where entire areas were cleared and new buildings and public spaces created, using pre-existing formal elements in order to preserve the relationships

between the various urban forms. The construction of the town under the Kingdom of Naples through juxtaposition and distinct separation, took the upper hand over attitudes and proposals of urban planning, an influential factor at the time, involving the historical city rather than its marginality. Bari's "new port" dates back to the second half of the 1800s and was sited in the ample northern inlet, between the promontory of San Cataldo and the peninsula with the old city. The construction of the new port became necessary as the "old port" had turned out to be unsuitable for large ships due to the shallows. Bari had become the fulcrum of foreign trade in oil, thanks to the emergence of a new merchant middle class whose activities were mainly based on the exportation of agricultural products (oil and almonds), encouraging the formation of an independent merchant navy. The divorce between the old city and the sea became a concrete reality through work for the links necessary with the new port (Castle zone) and above all through the 1931 creation of the seafront that enclosed the



La città antica tra il porto vecchio e il porto nuovo
Old Bari, between the old and new port
Veduta aerea della città vecchia, del borgo murattiano e del porto
Aerial view of the old city, the area constructed under the Kingdom of Naples and the port

La città vecchia vista dalla copertura del mercato ittico al dettaglio sul molo Sant'Antonio
The old city seen from the roof of the retail fish market on the Sant'Antonio wharf

Mercato ittico al dettaglio sul molo Sant'Antonio
Retail fish market on the Sant'Antonio wharf

Gli uffici doganali e l'area di contatto città vecchia-porto
The customs offices and the border line between the old city and the port



46

moderna (l'odierna piazza Mercantile) e in adiacenza della piazza del Ferrarese".

A Bari è mancata una reinterpretazione della città storica da parte della città nuova ottocentesca, che altrove invece attraverso "sventramenti", nuove architetture e spazi civili, ha usato gli elementi preesistenti e formali per mantenere i rapporti tra le diverse forme urbane.

La costruzione del borgo murattiano per giustapposizione, netta separazione, ha prevalso su un atteggiamento e proposta urbanistica, che pur era presente nel dibattito dell'epoca, diretto al coinvolgimento della città storica, piuttosto che alla sua marginalità.

Il "Porto nuovo" di Bari fu realizzato nella seconda metà dell'Ottocento nell'ampia insenatura settentrionale, compresa tra il promontorio di San Cataldo e la penisola della città vecchia.

La costruzione del nuovo porto si rese necessaria in quanto il "porto vecchio" si era rivelato, anche a causa dei bassi fondali, inadatto a ospitare le navi di maggior tonnellaggio.

Bari era diventata il fulcro del commercio estero dell'olio,

perimetro della città vecchia che si affaccia sul mare con una particolarmente intensa via, comportando l'impugnazione in parte della muraglia medievale ("Muraglia"). Over recent years, through a series of projects from the programme of community initiatives (PIC URBAN, Puglia Multi-funded Operative Programme 1994-99) and in line with projects from the Special Plan currently subject to approval, a strategy has been undertaken for an improved working relationship between the old city, the port infrastructures and the seafront.

The reference is to a series of urban regeneration projects: the "Muraglia", the Fort, Piazza Mercantile, Piazza del Ferrarese (the site of the ancient "Porta a Mare"), the construction of a local fish market at the foot of the Sant'Antonio wharf in the old port.

The first projects already completed on the initial stretch of the Muraglia belong to a vaster

programme of restoration, recovery and upgrading of the urban system of the walls, which corresponds to a rough outline of recovery and new design of a part that is morphologically and functionally defined by the old city; a consolidating project on an urban scale, that defines the outline of the walls and their links with the cultural and functional system of the city.

The themes of the project are:

1. the walls as a "site of history":
 - restoration of the "Muraglia" and return to the original conditions, bringing to the light the section of inclined wall, buried at a depth of approx. 2.5 m when the seafront was constructed;
 - the "Museum of the Walls" with rest points and information panels;
 - the sites of urban archaeology (San Pietro, Santa Scolastica, Santa Maria del Buonconsiglio);
2. quest for the linearity-continuity of the walls through the restoration of the existing stretch and the purely symbolic outline of the foundation areas;
3. the walls as support axis, correlation and integration of museum activities (archaeological museum in the San Pietro area, Nicolaiono museum, San Francesco alla Scarpa, Santa Scolastica);
4. the walls as axes for services and facilities to equip the district (park areas, community centre, public schools).

The importance of the pedestrian itinerary linking monumental and archaeological points once again, public buildings and functional re-conversions, is reinforced by the redefinition of the existing

grazie all'affermarsi di una nuova borghesia mercantile che fondava le sue attività soprattutto sull'esportazione di prodotti agricoli (olio e mandorle) il che favorì il formarsi di una marina mercantile autonoma.

Il distacco della città vecchia dal mare si è concretizzato in interventi finalizzati alla realizzazione dei necessari collegamenti con il nuovo porto (zona del Castello) e soprattutto nella creazione nel 1931 del lungomare che avvolgendo, con una strada intensamente trafficata, il perimetro della città vecchia che si affacciava sul mare, ha comportato l'interramento di una parte delle mura medievali (la "muraglia").

In questi ultimi anni, mediante l'attuazione di alcuni interventi inseriti nei programmi di iniziativa comunitaria (PIC URBAN, Programma Operativo Plurifondo Puglia 1994-99) e in coerenza con le previsioni del Piano Particolareggiato in corso di approvazione, si è intrapreso un percorso che va nella direzione della creazione di un rapporto più organico tra la città vecchia, le infrastrutture portuali e il fronte mare.

Il riferimento è ad alcuni interventi di riqualificazione urbana: la "Muraglia", il Fortino, Piazza Mercantile, Piazza del Ferrarese (il luogo dell'antica "Porta a Mare"), la realizzazione del mercato del pescato locale alla radice del molo Sant'Antonio nel porto vecchio.

I primi interventi già realizzati sul primo tratto della Muraglia si inseriscono in un più ampio programma di restauro, recupero e valorizzazione del sistema urbano delle mura, che rappresenta la traccia di un recupero e ridisegno di una parte morfologicamente e funzionalmente definita della città antica; un progetto a scala urbana, unitario, che definisce integralmente il tracciato delle mura e le sue connessioni con il sistema culturale e funzionale della città.

Temi progettuali sono:

1. le mura come "luogo della storia":

- restauro della "Muraglia" e ripristino delle condizioni delle condizioni originarie, riportando alla luce la sezione a scarpa delle mura, interrata per circa 2,5 mt. al momento della realizzazione del lungomare;
- il "Museo delle Mura" mediante centri di sosta e documentazione;
- i luoghi della archeologia urbana (San Pietro, Santa Scolastica, Santa Maria del Buonconsiglio);

2. ricerca della linearità-continuità del tracciato delle mura attraverso il restauro del tratto esistente e il puro tracciato simbolico nelle aree di sedime;

3. le mura come asse di sostegno, correlazione e integrazione di attività museali (museo archeologico nell'area di San Pietro, museo Nicolaiono, San Francesco alla Scarpa, Santa Scolastica);

4. le mura come asse di servizi e attrezzature per il quartiere (il verde sotto le mura, il centro sociale, le scuole dell'obbligo).

"green areas" at the foot of the walls, on the same level as the seafront.

A green route that, together with that on top of the walls, could lead to a new relationship with the sea. Moreover, through the construction of a large-scale road as per the Regional Master Plan and the consequent reduction of the heavy flow of traffic that currently affects the seafront, the carriageway could be halved and the pedestrian zone enlarged, and fitted with lightweight structures on stilts, platforms, spaces for rest and refreshment.

The proposed Archaeological Park in the San Pietro area is envisaged as a terminal point for the itinerary along the existing walls.

The project poses the problem of the need for an in-depth archaeological excavation, (a preliminary operation for the area to be used in any way at all) and lightweight structures on the wall, even mimicking pre-existing architectonic structures, enabling the dig to be protected and continued as well as the area to be used for open-air performances.

In addition to the scientific importance of the excavation, one aim of the project is the integration of the archaeological area with the urban surrounds, with the aim of introducing new ideas for regeneration in the context. Re-activating the ancient lane that flanked the Santa Scolastica complex means guaranteeing direct accessibility from the seafront in front of the port, thus encouraging a tourist-oriented approach to the site. Furthermore, the very port area, with its panorama of naval architecture, currently not visible from the city, would become a backdrop for the archaeological site from the wall-top path (the ships of "Consuetudini baresi" are virtually defined as houses "naves quae quasi domorum vice funguntur").

Within the walls itinerary, in a barycentric position, are the restoration and recovery of the Sant'Antonio Fort, restored to the spatial unity of an open area, a plaza on the sea, a bastion, recognisable from the urban walls. This space is also destined to host open-air cultural events and is equipped with a bar, while the seafront level will be used for exhibitions.

The discovery during restoration work of pre-existing buildings belonging to the 12th-century church encompassed in the walls,

has increased the attraction of the site and has contributed to the reconstruction of its identity.

In close connection with the recovery of the Fort is the construction of a structure for the retail sale of fish products in the old port on the ancient wharf of Sant'Antonio, directly linked with the Fort in historic times. The aim is to restore it to collective use through a functional use that is compatible with the identity of the site, a historic part of the city closely linked to the sea though little known and frequented, regenerating a high profile area in terms of the urban image, while characterised by degradation and marginality; the site's special nature has been safeguarded through references derived from the context and appropriate use of materials, and it is now an urban site in which the sea is a real part of the city.

Pedestrian access to the roof of the building has led to the creation of a pleasant point for a pause, and from where sea views can be enjoyed, as well as acting as an unusual and unknown observation point over the old city and its features seen from the sea.

The aim of the project was to maintain on the front facing the sea the image and dimension of the inclined wall of the wharf in blocks of stone, which support the large roof terrace of the new building. For the front facing the wharf road and consequently the city, the reference is to an urban image, civil architecture, a portico of twin steel columns onto which the fishmonger's shops and the bar open.

In the use of materials and colours, the "ship's keel" shape that the building assumes on the seaward head, the long platform-terrace roof that runs the length of the foundation of the wharf, are clear references in the constituent materials of the project: stone, naval architecture, boats, sea, sky, seagulls.

On the southern wharf of the "old port", the site where small fishing boats have traditionally been drawn up on dry land, known in Bari dialect as "nderre à la lanze", and where, as per the local gastronomic tradition seafood and mussels are eaten, the haulage ramp is to be restructured and a building erected for small-scale fishing needs, along with a refreshment point.

The goal of the project is to tidy up and regenerate the area, which



48 La valenza di questo itinerario pedonale che riconnette occasioni monumentali e archeologiche, edifici pubblici e riconversioni funzionali, è rafforzata dalla ridefinizione del “verde” esistente al piede delle mura, alla quota del lungomare.

Un percorso verde che, a integrazione di quello in quota sulle mura, potrebbe recuperare un diverso rapporto con il mare. Attraverso, inoltre, l’attuazione della grande viabilità prevista dal PRG e la conseguente riduzione dell’ingente flusso di traffico che attualmente grava sul lungomare, è ipotizzabile dimezzarne la sezione carrabile e ampliare la zona pedonale, da attrezzare con strutture leggere su palafitte, pontili, spazi per la sosta e il ristoro. Come polo terminale dell’itinerario delle mura esistenti si colloca la proposta di un Parco archeologico nell’area di San Pietro. Il progetto si pone il problema della necessità di una approfondita indagine archeologica (operazione preliminare a qualsiasi utilizzo dell’area), consentendo mediante strutture leggere in quota, anche allusive delle preesistenze architettoniche, la protezione e fruizione dello scavo, nonchè un uso dell’area per spettacoli all’aperto. Obiettivo progettuale, oltre il valore scientifico dello scavo, è quello della integrazione dell’area archeologica con l’intorno urbano, al fine anche di introdurre elementi di riqualificazione del contesto. Ripristinando l’antico vicolo che costeggiava il complesso di Santa Scolastica, si garantisce una diretta accessibilità dal lungomare

antistante il porto, incentivando in tal modo l’approccio turistico al sito. Inoltre la stessa area portuale, con il suo panorama di architetture navali, oggi negato alla vista della città, diventa, dai percorsi in quota, uno scenografico fondale del sito archeologico (quelle navi che nelle “Consuetudini baresi” sono definite quasi delle case “naves quae quasi domorum vice funguntur”).

All’interno dell’itinerario delle mura, in posizione baricentrica, si colloca il restauro e recupero del Fortino Sant’Antonio, restituito all’unità spaziale e geometrica di luogo aperto, piazza sul mare, baluardo, elemento riconoscibile delle mura urbane. Questo spazio è destinato anche a ospitare manifestazioni culturali all’aperto ed è attrezzato con un bar, mentre la parte alla quota del lungomare è utilizzata come spazio espositivo. Il rinvenimento nel corso dei lavori di restauro delle preesistenze architettoniche della chiesa del XII secolo, inglobata all’interno delle mura, ha aumentato il fascino del sito e ha contribuito alla ricostruzione dell’identità dei luoghi.

Strettamente connessa con il recupero del Fortino è la realizzazione di una struttura per la vendita dei prodotti ittici al dettaglio, nel porto vecchio, sull’antico molo S. Antonio, storicamente direttamente collegato al Fortino. L’intento è quello di restituire a un uso collettivo, attraverso un riuso funzionale compatibile con l’identità del luogo, una parte storica della città in stretto rapporto con il mare ma poco conosciuta e praticata, riqualificando un’area rilevante ai fini dell’immagine urbana, ma caratterizzata da fenomeni di degrado e marginalità; attraverso riferimenti formali derivanti dal contesto e l’uso appropriato dei materiali si è salvaguardata la peculiarità paesaggistica del sito, riqualificandolo come luogo urbano nel quale la linea del mare rientra a pieno titolo a far parte della città.

La percorribilità pedonale della copertura del manufatto ha consentito di creare un luogo piacevole per la sosta, dal quale godere la vista del mare, ma anche punto di vista insolito e sconosciuto di osservazione della città vecchia e delle sue emergenze viste dal mare.

L’intento progettuale è stato quello di mantenere al fronte verso mare l’immagine e la dimensione del muro a scarpa del molo in blocchi di pietra, sul quale poggia la grande terrazza di copertura del nuovo manufatto. Per il fronte che affaccia verso la strada del molo e quindi verso la città, il riferimento è a una immagine urbana, una architettura civile, un portico di colonne binate in acciaio sul quale si affacciano le botteghe per la vendita del pesce e il bar. Nell’uso dei materiali e nei colori, nella forma a “chiglia di nave” che assume il manufatto sulla testata verso il mare, nel lungo pontile-terrazza di copertura che percorre tutta la radice del molo, sono presenti i riferimenti che costituiscono i “materiali” del progetto: pietra, architetture navali, barche, mare, cielo, gabbiani.

Sul molo meridionale del “porto vecchio”, il luogo ove tradizionalmente si tirano in secco le piccole barche da pesca, denominato in dialetto barese “nderre à la lanze” (atterra alle lance) e ove, secondo la tradizione gastronomica locale, si vendono e si consumano frutti di mare e molluschi, è stata prevista la ristrutturazione dello scalo di alleggio e la realizzazione di una struttura per i prodotti della piccola pesca, nonché la realizzazione di un bar-ristoro.

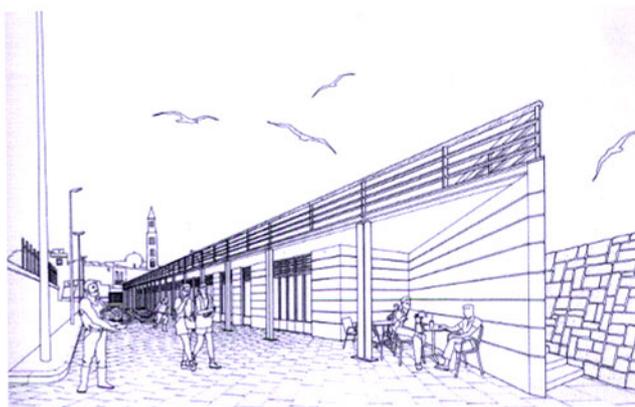
L'intervento è finalizzato a un riordino e riqualificazione dell'area, caratterizzata da degrado edilizio e igienico-sanitario; l'obiettivo è di creare un luogo, che nel rispetto delle valenze paesaggistiche, consenta di passeggiare, sostare e acquistare i prodotti ittici della piccola pesca, in condizioni igieniche idonee; mediante una composizione di geometrie semplici e di proporzioni bilanciate e un utilizzo appropriato dei materiali (legno e pietra locale) si intende rispettare l'identità del luogo.

Fanno da interfaccia e riscontro a tali progetti e realizzazioni sul fronte-mare della città vecchia i programmi dell'Autorità Portuale di Bari, che punta ad una riapertura del porto alla città; in tale direzione va vista la recente collocazione del Circolo della Vela sul vecchio molo borbonico, la cui vocazione sembra essere quella di un utilizzo per l'approdo da diporto e turistico, la realizzazione della nuova stazione per le crociere e i traghetti sulla darsena di levante con ampi spazi destinati ad attività commerciali e di ristorazione, l'opportunità di destinare a funzioni urbane il grande edificio ottocentesco attualmente destinato a uffici doganali, per i quali è prevista la costruzione di un nuovo manufatto nell'ansa di Marisabella. Tali interventi si inseriscono in un più ampio programma per l'intero bacino portuale barese, che prevede il completamento della colmata dell'area di Marisabella per le esigenze del traffico commerciale e la realizzazione del terminal intermodale per il miglioramento dell'accessibilità ferroviaria, carrabile e metropolitana di superficie.

Per intervenire nelle aree di margine e di contatto con il tessuto storico, lì dove le attività portuali sono compatibili con quelle urbane e per rafforzare il potere di attrazione del fronte a mare della città vecchia, occorre individuare e sollecitare indicazioni, indirizzi, soluzioni condivise e di ampio consenso; va verificata la possibilità di inserire, attraverso ridestinzioni funzionali o nuovi manufatti, spazi per il commercio, la ristorazione, la cultura e il tempo libero (museo marittimo, acquario ecc.) che incentivino l'attrattività turistica e l'uso urbano delle aree portuali strettamente connesse alla parte antica della città.

NOTE

1. A. Barbanente, C. Tedesco, in *Il programma Urban e l'innovazione delle politiche urbane*, (II Quaderno di ricerca), Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti-DICOTER.



Progetto del mercato ittico al dettaglio sul molo Sant'Antonio
Project for the retail fish market on the Sant'Antonio wharf

Progetto di una struttura per la vendita dei prodotti della piccola pesca sul molo San Nicola
Project for facilities for the sale of small-scale fish products on the San Nicola wharf



is chaotic in terms of buildings and lacking in terms of sanitary and health requirements; the objective is to create a place where landscape requirements are respected and people can stroll, stop and buy products from small-scale fishermen, in appropriate hygienic conditions; with a composition of simple shapes and balanced proportions and suitable use of materials (local stone and wood) the identity of the site is respected.

Alongside these projects and constructions on the seafront of the old city are the programmes of the Port Authority of Bari, with the goal of re-opening the port to the city; the recent relocation of the Yacht Club to the former Bourbon wharf can be seen in this light, its vocation a use for mooring and as a tourist marina, not to mention the construction of the new terminal for cruise traffic and the ferries in the eastern dock area with large spaces destined for commercial activities and catering, the opportunity to assign urban functions to the great 19th-century building currently destined for customs offices, to be transferred to a new building in the Marisabella loop. These projects are part of a vaster

programme for the whole of Bari's port basin, including the completion of the raised Marisabella area to satisfy the needs of commercial traffic and the construction of an intermodal terminal to improve rail, road and light rail access.

In order to intervene in outlying marginal areas in contact with the historical fabric, where the port activities are compatible with urban activities and in order to reinforce the power and attraction of the seafront of the old city, guide-lines, directions and common solutions must be found and encouraged; the possibility of adding spaces for trade, catering, culture and leisure activities (maritime museum, aquarium etc.) should be checked, using new buildings or those with new uses, so as to encourage tourism and the urban use of the port areas in close contact with the older part of the port.