

Bisogna decidere bene e subito, ora che lo stabile è passato in proprietà al Comune

Che fare dell'ex manifattura?

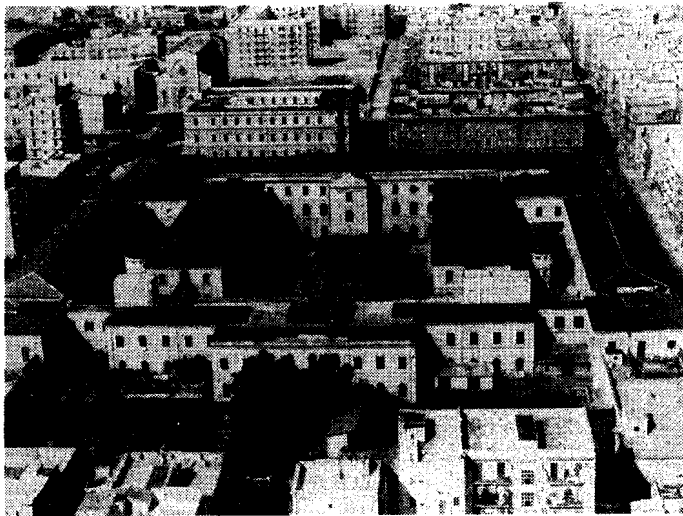
(Mercato o grande silos per auto)

Viva soddisfazione in tutti gli ambienti cittadini per la notizia da noi anticipata ieri dell'approvazione della Camera del provvedimento che stabilisce la cessione da parte dell'amministrazione dei Monopoli di Stato al Comune dell'ampio complesso della manifattura dei tabacchi situato al quartiere Libertà.

Si è così finalmente sbloccata una vicenda che si trascina da moltissimi anni e la città potrà ora disporre liberamente di un grande complesso (su una superficie di circa 32.000 metri quadrati), in un quartiere del tutto privo di strutture pubbliche, da destinare prevalentemente a servizi sociali.

Il risultato positivo lo si deve ai rappresentanti delle forze politiche (e in particolare a tutti i parlamentari della circoscrizione Bari-Foggia) che sono intervenute a vari livelli e nelle sedi competenti per la soluzione del problema. Perciò ieri il sindaco De Lucia ha sottolineato l'impegno posto dagli uomini politici (in particolare del sen. Formica, nella sua veste di ministro delle Finanze) «che hanno seguito la vicenda della manifattura dei tabacchi nel lungo iter burocratico, rendendosi conto che il problema riguardava tutta la città. Ed ora è intendimento dell'amministrazione di restituire alla collettività il grande complesso a parziale compensazione di tutti i sacrifici che è stata costretta a subire proprio per la presenza di questo manufatto certamente non sempre salubre».

Ora si pone l'immediato problema di cosa farne degli immobili della manifattura dei tabacchi, sorti nel lontano 1908. Innanzitutto, dovrà essere liberato completamente dagli ultimi reparti lavorativi. Secondo alcuni, questo dovrebbe avvenire entro luglio, in coincidenza del completamento della nuova struttura alla zona industriale. Ma gli stessi dirigenti dell'ufficio ieri ci hanno detto che «al momento è difficile preve-



dere con esattezza quando potrà essere completato il trasferimento. Noi speriamo entro la fine dell'anno».

Ma, con un tantino di buona volontà, riteniamo che si possano anticipare i tempi anche perché i bisogni del quartiere crescono giorno per giorno e conseguentemente la necessità di strutture. C'è, ad esempio, il vecchio problema del trasferimento del mercato regionale di via Nicolai. Poiché sembra assodato sarà destinato appunto nell'interno della manifattura, allora si sta già pensando di affrettare i tempi e di studiare la possibilità di accelerare il trasferimento, senza attendere la completa consegna del manufatto da parte del Monopoli.

Invece ci vorrà uno studio, un «progetto-idea», per la destinazione degli edifici e degli altri spazi liberi. Si parla già di destinare le varie strutture presenti nel complesso soprattutto a servizi del quartiere, a sede dell'ottava circoscrizione (Libertà), a distaccamento di vigili urbani, attrezzature scolastiche, ritrovi cultu-

rali e sportivi, tanto per citarne soltanto qualcuno.

Ma le «idee» sono tante, tutto sta ora o non farsi prendere dalla fretta (evitando comunque che non venga messo tutto a dormire) ed esaminare con attenzione la destinazione finale della manifattura, tenendo presenti gli interessi del quartiere ed anche della città. Abbiamo chiesto ai responsabili della circoscrizione, ad alcuni urbanisti e ad un sociologo, a caldo, un loro parere su quale tipo ottimale di insediamento per servizi sia opportuno realizzare in quella vasta area.

Il presidente dell'ottava circoscrizione, il democristiano Giuseppe Di Bari, ed il parere che il complesso dovrà restare al quartiere ed essere utilizzato per servizi. «Comunque, poiché la notizia è arrivata quasi a sorpresa, domani ci riuniremo con i capigruppo delle forze politiche presenti in consiglio per esaminare la situazione. Durante il prossimo consiglio, di fine mese, presumo si discuterà dell'intero problema».

E veniamo agli urbanisti.

L'architetto Sebastiano Cimmarusti ha detto: «Non si può certamente dire all'improvviso cosa fare della vecchia manifattura. Secondo una prima valutazione, potrebbero andarci sia delle attrezzature di quartiere e sia attrezzature a livello cittadino. Ma bisogna valutare bene quali sono le esigenze, quale politica si vuol seguire, se si vuol rivalutare il quartiere Libertà. In quest'ultimo caso bisogna chiaramente creare attrezzature a livello cittadino, regionale. Se invece la si vuol lasciare così com'è, migliorando soltanto i servizi di cui il quartiere ha chiaramente bisogno, allora è una scelta di tipo politico che va fatta a tavolino. Comunque il contenitore è abbastanza grande e gradevole e quindi potrebbe essere utile per tante iniziative».

Un altro parere, sempre a caldo, è dell'arch. Roberto Teleforo.

«C'è da fare — ha sostenuto — uno studio approfondito, non sono cose su cui si può improvvisare. Io posso dire che una struttura del gene-

re, per la sua dimensione, può essere utilizzata sia a livello urbano e con respiro regionale e sia a livello di quartiere. Mi pare che si possa dare una risposta facendo un'analisi abbastanza attenta di quello che manca al quartiere e quindi dando priorità a questo tipo di esigenza. In un secondo momento, se si riscontrasse la possibilità di soddisfare l'esigenza del quartiere in altro modo, allora si potrebbe parlare della sua utilizzazione a livello urbano».

Altro parere di un urbanista, l'arch. Onofrio Mangini. «Come idea di massima — è stato il suo commento — la cosa migliore sarebbe quella di realizzare un enorme parcheggio multipiano del quale la città ha tanto bisogno. Se si potessero realizzare ad esempio dieci piani di parcheggi per auto, avremmo risolto metà del problema-parcheggio di Bari. Ovviamente, dovrebbe essere corredato strutture adeguate, come ad esempio una sottostante stazione di manipolante che poi possano fare il giro della città. Così chi arriva da fuori Bari o anche dall'interno e lascia l'auto in parcheggio, trova subito il mezzo pubblico di trasporto per raggiungere la destinazione che preferisce».

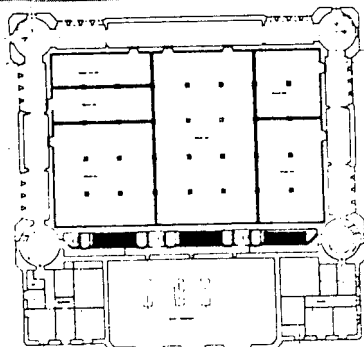
E il sociologo cosa ne pensa? Lo abbiamo chiesto al prof. Enzo Persichella, docente presso la facoltà di Lettere dell'università e sociologo dell'educazione. «Il Libertà — ha detto — è un quartiere senza spazi vitali e pertanto la manifattura potrebbe essere destinata a polivalente di incontri sociali, con spazi minimi attrezzati sia per bambini e giovani e sia per anziani. Per non fare la fine dei topi e per un bisogno che a volte è espresso e a volte implicito c'è la necessità di spazi sociali, per ritrovare un minimo di rapporti umani. Quindi, una struttura polivalente che giochi sia con gli ambienti chiusi che con gli spazi aperti».

Liborio Lojacono

ARCHEOLOGIA

INDUSTRIALE

EX FRIGORIFERO COMUNALE - TINTORIA DE NIGRIS



PIANTA DEL 1° PIANO



ARCH. CLAUDIO DICILLO

ARCH. MICHELE VULPI

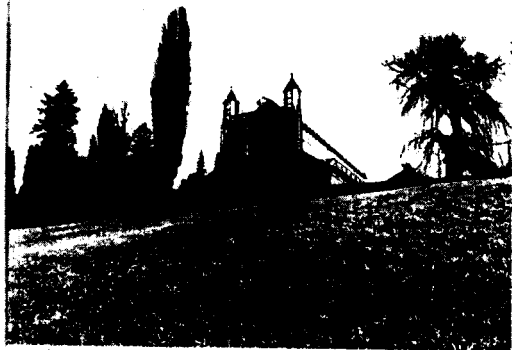
BIAGIO DE MARCO

GINO MAGALETTI

FRANCO PANSINI



AEG», Wedding



«Botanischer Garten», Steglitz

PREMESSA

Gli insediamenti industriali sorti tra il XIX e il XX secolo in Europa costituiscono da tempo oggetto di interesse da parte di studiosi e architetti. La ragione di tale interesse sta nel fatto che tali edifici per primi hanno costituito, per l'impiego di nuove tecniche costruttive e per una nuova organizzazione degli spazi, delle esplorazioni verso la moderna concezione di edifici e città, vere anticipazioni della grande cultura del funzionalismo e del razionalismo che abbraccerà negli anni '20 e '30 la intera Europa.

Infatti il progresso tecnologico e la rivoluzione industriale non potevano non modificare anche la tecnica delle costruzioni. I materiali edilizi tradizionali, pietra, laterizi e legname vengono sostituiti dalla ghisa, dal vetro, ed in seguito dal cemento.

Negli ultimi tempi, con le nuove esigenze e trasformazioni tecnologiche questi edifici cominciano ad essere modificati, ampliati o completamente demoliti e sostituiti da nuovi edifici più funzionali.

Soltanto molto recentemente si sta sviluppando nell'opinione pubblica e tra gli studiosi la necessità di estendere la tutela del patrimonio culturale agli edifici dell'era industriale anche se ciò continua a trovare ostacoli e resistenze.

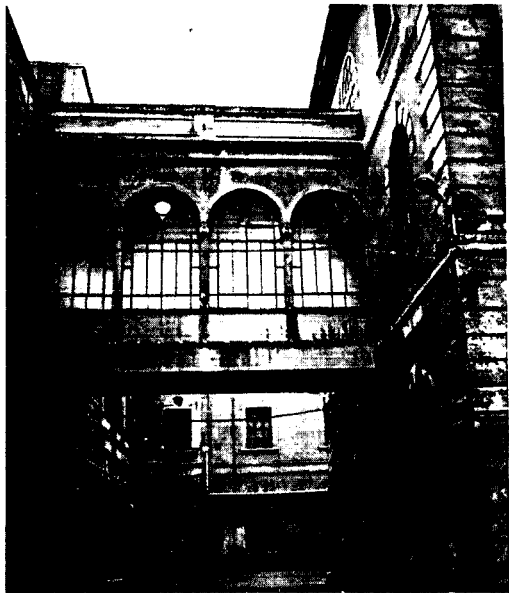
Scriva Richard SCHNEIDER su "Berlino-monumenti di un paesaggio industriale":

"I documenti dell'industrializzazione, per comprendere la nostra storia, hanno la stessa importanza di una basilica paleocristiana, di un castello medievale o di un palazzo del periodo del Rinascimento. Come capire la storia dell'era industriale quando tutti i suoi monumenti saranno scomparsi dalla terra? Le costruzioni industriali rappresentano una immagine vivente di questa epoca; esse sono importanti testimonianze dello sviluppo economico e sociale del loro tempo rispecchiandone contemporaneamente le condizioni sociali".



ARCHEOLOGIA

INDUSTRIALE



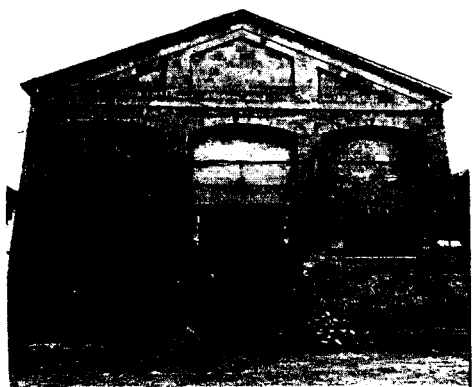
Nel 1865 con il regno unitario si ha finalmente la inaugurazione della linea BARI-FOGGIA-NAPOLI.

Immediatamente dopo si procede alla costruzione di una strada extramurale (1870) sul perimetro della cinta daziaria che sarà corredata di servizi atti a favorire gli insediamenti produttivi: attrazzature ferroviarie, un posto di dogana vicino al sovrappasso di corso Cavour, la tramvia lungo tutto il percorso e i due sottopassaggi di via Q. Sella e piazza L. di Savoia.

La fine del secolo vede l'apertura a BARI di sedi di banche nazionali e locali e l'abbozzo di una seconda zona di insediamenti produttivi.

Il nuovo porto incrementa i traffici tanto che nascono due compagnie di navigazione locali (la "BARI" e la "PUGLIA", quest'ultima fiorente fino al suo assorbimento da parte dell'ADRIATICA di VENEZIA nel 1932). Nel frattempo cominciano a localizzarsi nella zona del pantano Marisabella ditte che evidentemente espulse o impossibilitate ad inserirsi nel centro traggono vantaggio dalla presenza della dogana al porto, della stazione merci della BARI-BARLETTA e dall'estramurale. Precise indicazioni sugli insediamenti produttivi sono contenute in una planimetria dell'Ufficio Tecnico Comunale dell'1902..

Sarà comunque il piano proposto dall'assessore ai LL. PP. ing. Amoroso nel 1913 ad indicare per la prima volta la zona tra la città e S. Francesco alla rena come area per gli insediamenti industriali la scelta viene confermata con il passare degli anni anche dalle strutture municipali costruite dal Comune nella zona.





Accenni alla situazione barese

Il panorama economico del territorio meridionale in cui i Napoleonici si trovano ad intervenire presenta una agricoltura impostata tradizionalmente ed un commercio non certo agevolato dalle pessime condizioni delle vie di comunicazione..

In questo quadro una spinta notevole alla economia viene dalle iniziative dei Francesi in materia di crescita urbana e di rinnovamento legislativo e burocratico insieme all' arrivo di imprenditori stranieri che portano capitali e spinte innovative anche in campo tecnologico.

In questo periodo viene fondata la Camera di Commercio a NAPOLI per un'opera di controllo e consulenza sul commercio estero ed in terra di Bari si dà l'avvio ad una trasformazione radicale di molte città con i primi piani di ampliamento, che contengono sia elementi di controllo urbano che regolamenti di edificazione sui singoli lotti.

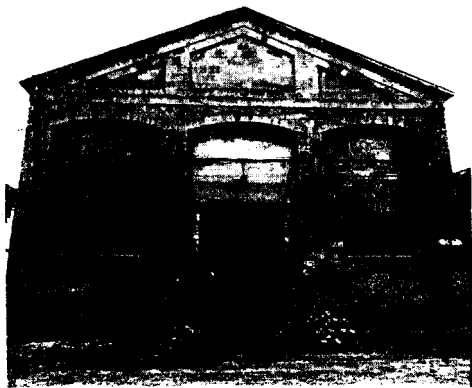
Una volta innestato, il processo continua anche sotto i Borboni che conservano la Camera di Commercio e continuano a favorire l'insediamento di imprese e capitali stranieri.

A BARI in particolare é iniziata la edificazione del borgo che, in principio periferico nei confronti della città vecchia, ribalterà in pochi decenni il rapporto grazie anche alla capacità di accogliere le nuove attività..

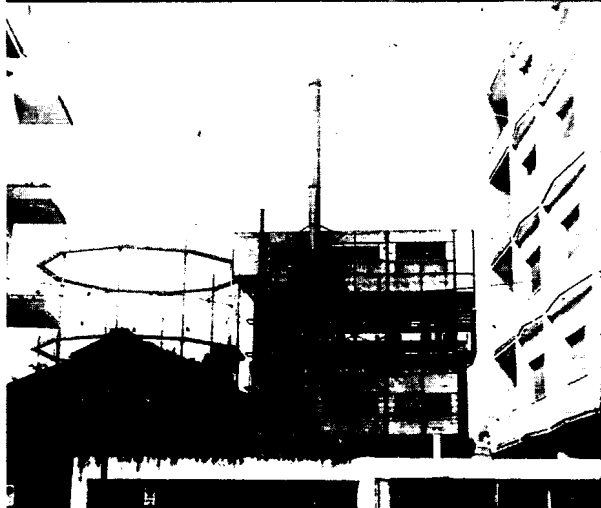
Le principali attività imprenditoriali sono nel campo conserviero ed alimentare; oltre a queste esistono fabbriche di cera, di sapone, fiammiferi, officine per la produzione di macchine a vapore e macchinari, spesso collegati a nuovi metodi di produzione dell'olio.

Alla metà dell'ottocento le attività produttive in BARI non occupano una zona definita della città; sono anzi presenti sia ai margini del Borgo che al suo interno, ma presto molte di esse scielgeranno di spostarsi per problemi di spazio e comunicazioni.

Gli imprenditori premono per affrontare il nodo del trasporto, sia marittimo che ferroviario, così BARI ottiene nel 1850 un prestito annuo dal Re a basso interesse per il nuovo porto mentre un ingegnere barese otteneva la regia concessione per costruire una linea ferrata da BARI a NAPOLI con capitali inglesi (1855). Delle due iniziative la prima non vedrà l'inizio che con l'Unità d'Italia e la seconda appena iniziata si arennerà su difficoltà economiche e contrasti con il governo borbonico che vuole costruire una ferrovia Sarno-BRINDISI.



EX GASOMETRO



Il documento ufficiale in cui si parla del "Gazometro" ossia dello stabilimento per la produzione del gas di città è il "Capitolato per la illuminazione a gas della città di BARI" approvato con delibera consiliare del 7 ottobre 1965.

Il Comune di BARI provvedeva in tal modo ad approvare la città di illuminazione a gas, adottando una iniziativa presa già da tempo in altre città italiane ed europee.

La concessionaria del capitolato fu una delle tante compagnie estere che operavano nel settore sul territorio nazionale, la "Tuscan Gas Company Ltd." che costruì e gestì stabilimenti in 20 città italiane (tra cui BARI e LECCE).

L'usina del gas sorse nel quartiere Libertà, fra la allora già esistente via Napoli e l'attuale corso Mazzini, su un'area di circa 33000 mq.

L'impianto distillava nei forni a storte il carbon fossile trasformandolo in Coke ed ottenendo gas di distillazione (a circa 1000°C.). Recuperato il Coke le apparecchiature di depurazione liberavano il gas di quelle impurità che, nocive, producevano peraltro sottoprodotti commerciabili. Dal passaggio in condensatori, lavatori e casse di depurazione oltre al gas raffinato si ottenevano catrame, acqua ammoniacale (conservati in vasche sotterranee, naftalina e benzolo).

I gazometri raccoglievano il gas opportunamente diluito e lo distribuivano in città mediante tubazioni, di solito di ghisa catramata.

Nel 1889 l'attività cresce con l'incarico, da parte del Comune, di estendere l'illuminazione a gas a tutta la città e fornire il Teatro Piccinni di energia elettrica (secondo le nuove norme sulla sicurezza dei teatri). Questo è il punto d'inizio per la sostituzione della elettricità al gas nella illuminazione, via via concentrando l'uso di quest'ultimo nel campo del riscaldamento e degli usi domestici.

Nel 1934 la "Tuscan Gas Company Ltd." è costretta dal Fascismo ad essere sostituita da imprese italiane. La "Compagnia Meridionale Gas" e la "Società Pugliese di Elettricità" (ambidue di proprietà del gruppo S.M.E.) si dividono compiti ed impianti.

Viene avviato un processo di modernizzazione nella produzione. Le storte vengono sostituite con una batteria "Wudal Duncan" a funzionamento continuo, con caricamento di carbon fossile e scaricamento di Coke meccanizzati.

Queste trasformazioni incidono profondamente sulla linea di produzione e quindi sull'immagine dell'impianto.



PALESTRA EX G.I.I.

Su via Napoli, alle spalle del Casometro, sorge la palestra ex G.I.I. una delle ultime testimonianze di architettura del ferro di Bari.

La struttura metallica, viene realizzata verso la fine del secolo scorso sull'area dove poi sorgerà la Banca d'Italia e adibita a mercato (mercato del "firre fuse").

Nel 1920 viene utilizzata in parte come caserma dei Pompieri, in parte come palestra.

Nel 1930 l'edificio è ceduto all'Opera Nazionale Fascista che dopo averlo smontato lo riedificava nell'attuale zona di via Napoli.

Attualmente la palestra presenta uno stato di conservazione cattivo; inoltre gli interessati succedutesi nel campo ne hanno profondamente alterato l'aspetto.

La forma della copertura è a pagoda in doghe lignee sostenute da un sistema di travi in cattivo stato.

Le cadute del tetto hanno provocato notevoli infiltrazioni di acque piovane che hanno danneggiato la struttura in ghisa.

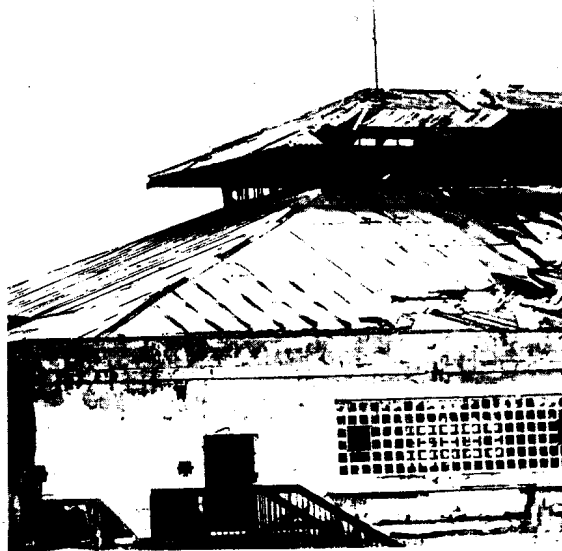
La facciata principale su via Napoli presenta il grande vano di ingresso posto al centro di quattro finestroni in vetro cemento.

Tali finestroni si ritrovano pure sugli altri tre prospetti.

Di grande interesse è la struttura all'interno dell'edificio realizzata con pilastri in ghisa con stili classici propri dell'architettura del ferro.

La luce tra i pilastri è di circa mt. 5,60, l'altezza è di mt. 7,50 da segnalare pure le travi di collegamento tra i pilastri.

Attualmente è in fase di realizzazione da parte dell'Amministrazione comunale il recupero di tale edificio, utilizzandolo secondo la sua ultima destinazione a palestra e luogo di attività ludiche e ricreative.





adirt

Bari, 8 maggio 1984

L'ADIRT La invita a partecipare alla visita guidata dalla Cooperativa PLANNING domenica 13 maggio alle ore 9,30 (partenza autobus Piazza Moro) sul tema:

"Archeologia industriale a Bari"
Contando sulla Sua partecipazione La saluta
IL PRESIDENTE
Nino Lavermicocca

Venerdì 3 febbraio alle 17.30 presso la biblioteca De Gemmis
l'ADIRT invita la S. V. ad una tavola rotonda su

Archeologia industriale: quale futuro?

Relatori: l'arch. Dino Borsi, la prof.ssa Enrica Di Ciommo,
l'arch. Fernando Russo per la CGIL regionale