

PORTI D'ITALIA

Collana di illustrazioni storiche, geografiche,
tecniche, economiche, statistiche e tariffarie

diretta da

VITTORIO AMEDEO CARAVAGLIOS

NAPOLI - Viale Michelangelo 50 - Tel. 18409

Volumi in 16°, riccamente dotati di carte e piante; veri
e propri breviari portuali, periodicamente ristampati ed
aggiornati, compilati con la diretta collaborazione di com-
petenti, tecnici, enti, studiosi ed organizzazioni locali.

IN PREPARAZIONE:

Ancona	Livorno	Torre Ann.
Brindisi	Messina	Trapani
Cagliari	Palermo	Trieste
Catania	Ravenna	Venezia
Civitavecchia	Salerno	
Fiume	Savona	Tripoli
Genova	Siracusa	Massaua

Vittorio Amedeo Caravaglios

il porto di Bari

Illustrazione storica, geografica, tecnica,
economica, statistica e tariffaria

Con una introduzione del Prof. MICHELE VITERBO
Podestà di Bari

Pubblicata nel Decennale della Fiera del Levante

PORTI D'ITALIA

NAPOLI — 1939 - XVII

"Generoso popolo di Puglia, popolo di agricoltori solidi e di marinai intraprendenti: due categorie di italiani che sono particolarmente care al mio cuore."

MUSSOLINI

PROPRIETA' RISERVATA

I diritti di riproduzione e traduzione sono riservati per tutti i paesi, compresi i Regni di Svezia, Norvegia ed Olanda.

PREFAZIONE

A Michele Vitale, Podesta di Bari,
la prima copia di questo libro
che è soprattutto segno
di ammirazione e di fede
verso il passato e l'avvenire
di Bari, più che mai
volta a levante.
F. H. H. Canavagli
Bari XVII

Due saldi motivi mi hanno deciso a dare la precedenza al presente volume in questa Collana di illustrazioni portuali: il « momento » di Bari ed il Decennale della Fiera del Levante.

La celebrazione del Decennale della Fiera del Levante è uno di quegli avvenimenti che pongono una pietra miliare assai presso alla meta; volgersi indietro è bello ed è soddisfacente, quando il cammino è segnato di fede e di tenacia.

Il « momento » di Bari è quello che traspare lucidamente dalle parole del prof. Viterbo che aprono questo libro; scaturisce, inoltre, da tutto il testo del volume, che in ogni capitolo ha una dimostrazione documentaria, storica, statistica, economica della funzione di Bari, più che mai volta ad Oriente.

L'opera ha certamente qualche lacuna redazionale e tipografica; il breve tempo dato alla compilazione ed alla stampa, giustifica sufficientemente ogni imperfezione di questa prima edizione.

Fido che l'anno venturo, poichè è mia ferma intenzione di pubblicarne successive edizioni aggiornate anno per anno, l'illustrazione del porto di Bari, possa contentare più compiutamente il lettore.

IL COMPILATORE.

L'ORIENTE CI APRE LE PORTE...

L' Oriente ci apre le porte...

Il Mezzogiorno di una volta non esiste più, nemmeno geograficamente. L' Italia si è allargata ed allungata. La Libia è Italia. Il Dodecaneso è Italia. L' Etiopia è Italia. L' Albania è congiunta per sempre all' Italia. Il Mezzogiorno risulta pertanto al centro dell' Impero Fascista, e l' impresa etiopica e l' unione con l' Albania aprono nuove vie ai traffici ed ai suoi commerci.

Napoli e Palermo gravitano verso l' Africa; Bari — e con Bari, superfluo dirlo, Brindisi e Taranto — verso l' Oriente, del quale l' Albania è la porta (1).

Dal tempo di Roma in poi i meridionali non hanno mai avuto possibilità più larghe e più positive per farsi valere, per misurare alla luce della realtà le loro virtù marinare ed espansionistiche.

Mussolini riapre innanzi a loro, in altri termini, i mari e gli oceani che ancora nei decenni addietro essi percorsero da poveri emigrati in cerca di lavoro, che devono invece percorrere e già percorrono come vessilliferi dell' Italia Imperiale

Già il Ministro Guarneri, nella sua ultima esposizione alla Camera dei Fasci e delle Corporazioni, ha chiarito come mentre i traffici mondiali vanno attraversando un nuovo periodo di depressione, l' Italia non solo ha mantenuto un ritmo costante nella sua attività, ma, ciò che più conta, è riuscita a conseguire un notevole miglioramento nella bilancia commerciale, attraverso

(1) *Relazione all' Assemblea dei soci della Camera di Commercio Italo-Orientale. (Bari, 11 giugno 1939-XVII).*

una forte contrazione delle importazioni ed un aumento nelle esportazioni; infatti è noto che nel primo quadrimestre del 1939 si è avuto un miglioramento di 923 milioni di lire nella bilancia commerciale italiana.

La caratteristica degli scambi con i Paesi dell'Oriente europeo, asiatico ed africano consiste frattanto in questo; che essi non interferiscono con la politica autarchica ed anzi possono efficacemente contribuire agli sforzi che si vanno compiendo per l'autarchia valutaria.

Sappiamo a tale riguardo che le nostre forniture a quei mercati si riferiscono principalmente a prodotti finiti e semilavorati, mentre d'altra parte si ritirano dall'Oriente in proporzione considerevole materie grezze per le industrie, ed è appunto verso questo gruppo di importazioni che sempre più va orientandosi il commercio estero italiano, ed ancor meglio si indirizzerà quando sarà soddisfatto il fabbisogno straordinario di macchine ora esistente per il rapido sviluppo dell'attività industriale ai fini autarchici.

I mercati orientali, che nel 1922 assorbivano appena, in complesso, il 18 % della esportazione italiana, hanno assorbito nel 1937, il 30 % della stessa esportazione, omettendo dal computo i territori del nostro Impero. Date le difficoltà dei tempi l'aumento è certo un indice espressivo delle possibilità in atto e di quelle future.

Nè va trascurato il sensibile aumento che si riscontra nelle vendite di prodotti italiani sui mercati asiatici, segnatamente su quelli dell'Estremo Oriente, un tempo quasi del tutto preclusi al nostro movimento commerciale e sui quali primo a richiamare l'attenzione delle nostre categorie economiche, negli anni in cui fu Console Generale a Shanghai, fu S. E. Galeazzo Ciano.

L'Italia, dunque, sotto le insegne del Fascio Littorio torna a battere le vie dell'Oriente che sono le vie dei nostri padri. I « passaggi obbligati » per il lavoro e gli scambi dell'umanità sono ancora purtroppo nelle mani degli Stati plutocratici che estorcono a uomini e merci una specie di diritto di pedaggio, in grande stile, come a Suez, o controllano il movimento del naviglio e del commercio, come a Bab el Mandeb, Mozambico, a Singapore; ma l'Italia di Mussolini prosegue invincibile nella sua rotta.

Essa ha ingigantito la sua marina mercantile, che è ormai una delle prime del mondo, che tiene il secondo posto a Suez e il primo nei grandi porti levantini di Salonico, di Istanbul, di Beirut. Marina mercantile che è in continua ascesa come ha ultimamente documentato il Ministro Benni, quando ha comunicato che sono oggi in costruzione navi tecnicamente perfette per tonn. 400.000 e che in dieci anni l'aumento di nuove navi salirà a 2 milioni di tonnellate.

Il segreto del successo nell'attuale fase dell'economia mondiale è nel ritirare materie grezze dall'Oriente ed esportarvi prodotti manufatti e macchine. Tutto ciò presuppone però una trasformazione industriale in grande stile che va dalla lavorazione dei prodotti agricoli all'industria pesante. O oggi o mai più, dobbiamo dire noi italiani del Mezzogiorno a noi stessi, e questo è il monito che fin d'oggi proviene dalla Triennale d'Oltremare che Napoli organizza con ritmo febbrile, come è il monito che da dieci anni si leva dalla nostra Fiera del Levante. Siamo ad una svolta decisiva e forse definitiva nella nostra vita e nella nostra storia economica. Occhi aperti dunque e nervi a posto.

La conquista dell'Impero ha un profondo si-

gnificato anche dal semplice lato degli scambi. Nel 1938 il fabbisogno delle merci nel territorio dell' Impero si è aggirato intorno ai 2 miliardi di lire e fra i vari prodotti importati molti possono essere forniti in misura notevole dal nostro Mezzogiorno.

Si tenga conto che i maggiori porti pugliesi, Bari, Brindisi, Taranto, sono a distanza relativamente breve da Suez e che quindi anche per questo essi debbono avere più frequenti rapporti con l' Impero. Per Bari, ad esempio, questi rapporti ancor oggi sono saltuari e difficili.

L' impresa d' Etiopia e quella d' Albania pongono Napoli e Bari, Napoli e la Puglia di fronte a necessità nuove; vorremmo dire a necessità inesorabili di vita e di sviluppo. Fino a ieri il progetto della camionale Napoli-Bari poteva parere un progetto di semplice valorizzazione turistica. Oggi questo progetto è una esigenza di ordine superiore. Il Tirreno e l' Adriatico devono essere meglio collegati fra loro; dev' essere possibile fare il percorso Napoli-Bari in tre ore ed anche meno, attraverso la zona che, dalla Campania alla Lucania, alla Puglia, diventerà nel prossimo ventennio per forza di cose, tutta una grande zona industriale.

L' unione con l' Albania silenziosamente preparata dal fulgido genio di Mussolini, corona otto secoli di storia nostra, vissuta nei porti pugliesi, napoletani e siciliani.

I nostri Re, i Re di Puglia e di Sicilia prima, i Re di Napoli dopo, furono Re d' Albania, le dinastie che hanno regnato nel Mezzogiorno si chiamarono « durazzesche » da Durazzo che era come il perno del Regno. I nostri navigatori, esportatori, commercianti conobbero palmo a palmo l' Albania; sui porti albanesi come su

quelli di tutto il Levante riecheggiavano tutti i dialetti delle città costiere pugliesi, la Soc. Puglia di gloriosa memoria, sorta con capitali baresi è sorretta con audacia barese, controbattette negli anni che il Carducci definì di minorità nazionale, qualsiasi influenza straniera in Albania.

Ordunque quando l' Albania nel nome del Re Imperatore si è congiunta per sempre all' Italia madre, quando noi a Bari abbiamo la sera del 9 aprile ricevuto i Ministri albanesi che si recavano a Roma ad offrire a Vittorio Emanuele III la corona di Skanderbeg, noi abbiamo sentito nel profondo delle nostre anime che non si realizzava soltanto un grande fatto storico, ma che quello era un ritorno alla nostra storia, alla grande storia della Puglia e del Mezzogiorno d' Italia. I venturi benediranno anche per questo nei secoli dei secoli il nome del Duce.

Ora però bisogna animosamente guardare in faccia la realtà; i porti di Puglia hanno un grande retroterra alle spalle, quelli albanesi un retroterra immenso. La rete stradale di cui Mussolini vuol dotare l' Albania porrà questa ultima in immediato contatto con tutta la Balkania e con i più importanti scali del Levante. Di conseguenza gli scambi che potranno aver luogo attraverso la Puglia in Albania ed attraverso l' Albania in Puglia, avranno di sicuro, in capo a qualche anno, un grande incremento. Ciò che occorre quindi è una migliore attrezzatura del nostro retroterra e una maggiore frequenza di rapide linee di navigazione, ben inteso non per la sola Albania; e si badi che Bari negli ultimi anni è rimasta quasi tagliata fuori dalle grandi linee di navigazione.

Quando queste condizioni coesistessero tutti i

porti di Puglia lavorerebbero a ritmo accelerato. Il movimento commerciale dei porti pugliesi si riassume nei seguenti dati (parliamo del solo movimento merci e non di movimento passeggeri e tanto meno di movimento militare, che son fuori della nostra indagine); il porto di Bari — che, come le cifre dimostrano, è in continua ascesa, che ha avuto il suo definitivo collaudo con la impresa d' Albania e che attende dalla giustizia del Duce la sua definitiva sistemazione — ha avuto nel 1927 un movimento di tonnellate 453.000, nel 1938 di 514.024 e nel primo semestre del 1939 ha già raggiunto un movimento di tonnellate 323.246, contro solo 194.200 nello stesso periodo del 1938; Taranto nel 1927, 303.000, nel 1934, 267.000 (mancano i dati degli ultimi anni); Brindisi nel 1927, 179.000, nel 1938, 132.000; Barletta nel 1927, 174.000, nel 1937, 139.000.

Tra dieci anni, sol che sapremo volere, queste cifre apparranno modestissime.

Quando i traffici sono intensi e fecondi, quando il retroterra è prospero, v' è lavoro per tutti; e la nuova situazione che oggi si profila innanzi al Mezzogiorno dopo la conquista dell' Impero e l' impresa d' Albania è tale che solo una microcefalia cronica ed acuta può tentare per un momento di riportarci indietro al tempo degli sterili e ridevoli dualismi locali.

L'avvenire è nostro e dobbiamo sapercelo guadagnare armonizzando gli sforzi, riconoscendo le situazioni di fatto, gareggiando fra di noi solo in un campo: nel renderci, non per frase retorica, ma per verità sostanziale, sempre più degni dell' amore del Duce. L' Oriente ci apre le sue magiche porte; approfittiamone.

MICHELE VITERBO

PARTE INTRODUTTIVA

INDICI

PREFAZIONE	5
L'ORIENTE CI APRE LE PORTE	9
PARTE INTRODUTTIVA	17
Bari è da duemila anni un grande emporio commerciale e marittimo	19
PARTE TOPOGRAFICA	43
Lo sviluppo topografico del porto di Bari al 1905	45
Lo sviluppo topografico del porto di Bari dal 1905 al 1922	50
Il grande porto di Bari, superba ed imperiale realizzazione del Regime	53
Denominazione delle opere e dei bacini	58
FONDALI	63
PARTE TECNICA	65
Posizione geografica del porto	67
Declinazione magnetica	67
Traversia	67
Segai precursori	67
Correnti	67
Marea	68
Salsedine	68
Temperatura	68
Colorazione	69
Trasparenza	69
Altezza delle onde	69
Profondità	69
Fondo marino	70
Climatologia	70
Fuochi	71
PARTE AMMINISTRATIVA	73
Regia Direzione marittima	75
Servizi di competenza della R. Direzione marittima	75
Commissione inquirente sui naufragi e i sinistri marittimi	75
Uffici di collocamento della gente di mare	75
Circoscrizione della R. Direzione marittima	76
R. Capitaneria di Porto	77

Servizi di competenza della R. Capitaneria	77
R. Ufficio del lavoro portuale	80
Competenza del R. Ufficio del lavoro	80
Consiglio del lavoro portuale	81
Competenza del Consiglio del lavoro	81
Milizia Portuaria	82
PARTE GEOGRAFICA	83
Distanze nautiche tra il porto di Bari e gli altri porti italiani	85
Distanze nautiche tra il porto di Bari e gli altri porti mediterranei	85
Distanze ferroviarie fra la Stazione di Bari Cen- trale e le Stazioni di tutti gli altri Capoluog- ghi di Provincia	86
Distanze ferroviarie fra la Stazione di Bari Cen- trale e i transiti internazionali di terra e di mare	88
Distanze stradali fra Bari e le principali città del- l'Italia Centrale e Meridionale	88
Distanze aeree	89
TASSE E SERVIZI PORTUALI	91
Tasse di ancoraggio	93
Tassa di ancoraggio ridotta	93
Sopratassa di ancoraggio	94
Diritti marittimi diversi	94
Tasse passeggeri	95
Navi in crociera turistica	95
Servizio di pilotaggio	95
Tariffe di pilotaggio	96
Servizio di rimorchio	96
Tariffe di ormeggio e disormeggio	96
Tariffe per la fornitura di acqua alle navi	97
Servizio di palombari	97
Vigili del Fuoco	98
Mezzi Meccanici Portuali	98
Stazione Marittima	99
Servizi Sanitari	99
Tariffe per il trasporto dei bagagli	99
ORGANIZZAZIONE DEL LAVORO	101
Ordinamento del lavoro nel porto di Bari	103
Leggi e decreti relativi alla disciplina del lavoro nei porti del Regno	104

Regolamento di lavoro del porto	105
Orario di lavoro	107
Norme comuni per i piroscafi da carico e di li- nea	107
Disposizioni speciali per piroscafi da carico	110
Disposizioni speciali per i piroscafi di linea	111
Norme speciali per gli agenti e per gli spedi- zionieri marittimi	113
TARIFFE DI LAVORO	117
Avvertenze preliminari alle tariffe per le opera- zioni di stivaggio, distivaggio, sottoparanco e banchina	119
Tariffa a) piroscafi di linea	120
Tariffa b) piroscafi da carico	124
Tariffa c) velieri e motovelieri	126
Lavoro straordinario, inoperosità ed attesa, spo- stamento di merci sulla banchina, fitto di copertoni, pesature, insaccatura, nolo della trattrice, ecc.	128
Tariffe della Sezione Banchina	129
Note alle tariffe di lavoro	132
Tariffe della Sez. Banchina « Deposito Franco »	134
USI DI PIAZZA	135
Usi mercantili marittimi e portuali	137
Nolo, polizze di carico e avarie	137
Stivaggio e distivaggio, caricazione e scaricaz.	139
Stallie	142
Controstallie	143
Clausola C. I. F.	144
Clausola F. O. B.	145
Clausola F. A. S.	147
Clausola Franco Vagone	147
Clausola Franco Consegna	148
Clausola C. e F.	149
PARTE DOGANALE	151
Uffici della R. Dogana e della R. Guardia di Fi- nanza	153
Legge e regolamento doganale	153
Obbligo del manifesto	154
Contenuto del manifesto	154
Mancanza del manifesto	156
Visita sommaria a bordo	156
Presentazione del manifesto alla Dogana	156
Avvenimenti fortuiti e forza maggiore	157

Regime fiscale delle provviste di bordo	157
Imbarco, sbarco e trasbordo delle merci	158
Sbarco temporaneo di attrezzi e suppellettili di bordo	159
Diritti marittimi	159
Perquisizioni a bordo di bastimenti	159
Manifesto di partenza	160
Permesso di partenza	160
MAGAZZINI PORTUALI	163
Depositi franchi e magazzini generali	165
Il deposito franco « Antonio de Tullio »	165
Norme generali di tariffe per il Deposito franco	166
I Magazzini generali di Bari	167
Il Frigorifero Municipale di Bari	168
LA SFERA DI INFLUENZA	169
A Bari, attraverso il suo porto, si connette un va- sto programma di espansione	171
Linee marittime che toccano il porto di Bari	175
Allacciamenti ferroviari del porto di Bari	177
Facilitazioni di tariffa per i trasporti da o per la Stazione di Bari Marittima	178
Allacciamenti stradali del porto di Bari - L' Au- tostrada Napoli-Bari	184
Allacciamenti aerei di Bari	189
I TRAFFICI PORTUALI	191
Merci sbarcate ed imbarcate nel porto di Bari dal 1895 al 1938-XVI	193
LA VITA ECONOMICA DELLA CITTA'	195
Organizzazione Corporativa e sviluppi dell' indu- stria e del commercio nella provincia di Bari	197
L' industria della pesca	200
Armatori del Compartimento di Bari	201
Organizzazione Corporativa e sviluppo dell' agri- coltura nella provincia di Bari	203
Attività e mete del turismo barese	205
LA FIERA DEL LEVANTE	207
Panorama della X Fiera del Levante	209
LA CAMERA DI COMMERCIO ITALO - ORIEN- TALE	219
Realizzazioni, orizzonti e mete della Camera di Commercio Italo-Orientale	221

PARTE CORPORATIVA	227
Consiglio e Ufficio Provinciale delle Corporazioni	229
Ispettorato Corporativo	230
Il Banco di Napoli	231
L' Istituto per lo sviluppo economico dell' Italia Meridionale, creato dal Banco di Napoli	233
Organizzazione del Banco di Napoli in Puglia	234
Organizzazione del Banco di Napoli in Albania	234
Ente Autonomo Acquedotto Pugliese	234
Sezione Idrografica del Genio Civile	235
Registro Italiano Navale ed Aeronautico	235
Regio Istituto Nautico « Francesco Caracciolo »	236
Lega Navale Italiana	236
APPENDICE	237
Le « Consuetudini baresi »	239
La Gazzetta del Mezzogiorno	240
A S. Cataldo è sorta la prima Stazione R. T. fra punti fissi	241
Partenze dell' « Adriatica » dal porto di Bari	242
BIBLIOGRAFIA	243
INDICI	249

INDICE DELLE ILLUSTRAZIONI.

Veduta panoramica di Bari nel 1700. (Fuori testo).
La prima edizione a stampa delle « Consuetudines
Barenenses ». (Fuori testo).
Il porto di Bari nelle epiche giornate della liberazio-
ne dell' Albania. (Fuori testo).
Il « Quartiere Orientale » alla X Fiera del Levante.
(Fuori testo).
Lavori di rinnovamento alla X Fiera del Levante.
(Fuori testo).

INDICE DELLE PIANTE.

Piano delle opere del porto di Bari alla fine del 1905.
(Pagina 47).
Carta degli allacciamenti stradali e ferroviari di Bari.
(Pagina 185).
Piano generale attuale del porto di Bari. (Fuori testo).