

T I R A N A

APPUNTI SULLA CAPITALE DELL'ALBANIA ALL'ALBA DEL NUOVO REGIME (*)

BRUNO CASTIGLIONI

All'estremità meridionale della larga vallata dell'Ishmi, dove le colline allineate sui due lati vengono a congiungersi in una breve cerchia di morbidi poggi più bassi, sorge la Capitale dell'Albania, in ridente e salubre posizione, fra 100 e 130 m. di altitudine. Essa si stende sul piano lievemente inclinato, solcato dal fiume omonimo (Lumi i Tiranës, o Riglata) e da altri minori torrenti che mandano le acque all'Ishmi: piano sufficientemente vasto per permettere qualunque prevedibile sviluppo futuro della città, ma così contornato su tre direzioni dalla cerchia delle colline, e dominato a levante dai prossimi monti, da riceverne protezione alla furia del vento, refrigerio di brezze estive, oltre a non trascurabili pregi panoramici. Particolarmente attraente lo sfondo del Montë Dajti, m. 1600, e degli altri che verso N. s'allineano a formare la così detta Muraglia di Croia (dal nome della storica città che sorge alle sue falde): monti dal profilo ondulato, dai verdi boschi e dai bianchi dirupi calcarei, a tratti troncati da caratteristiche terrazze prative, la cui prevista valorizzazione turistica donerà alla Capitale un'invidiabile meta di escursioni e di soggiorno estivo.

LA POSIZIONE GEOGRAFICA. — Tirana occupa una posizione abbastanza centrale nello Stato albanese, con innegabili vantaggi d'ordine generale. Questo non significa che si possa designarla senz'altro come centro naturale della regione. Specie nei riguardi delle vie di comunicazione, il trovarsi all'estremità di un lembo di pianura incuneato fra le colline, pone

(*) Durante il mio soggiorno in Albania per servizio militare, ebbi occasione di trattenermi alcuni giorni a Tirana, nell'estate 1939. Oltre alle saltuarie osservazioni e impressioni allora raccolte — quando tra il nuovo fervore di lavoro seguito all'intervento italiano si poteva ancora cogliere l'aspetto della città quale la ereditammo dal governo di re Zog — posso oggi tener conto di qualche nuova verifica compiuta sul posto, nonchè delle notizie fornite dalla letteratura sulle condizioni del passato. Intendo però riferirmi sopra tutto alle condizioni osservate nel 1939; e tanto più lo credo utile, perchè le grandi opere che sono in corso o in progetto muteranno radicalmente l'aspetto della città, facendo in parte scomparire le vestigia della Tirana turca e di quella zoghiana.

la città, per così dire, in un angolo morto. Condizione che lo sviluppo recente delle strade rotabili ha accentuato, almeno fino a ieri, in confronto colle vecchie piste carovaniere.

Vediamo che sono chiaramente predisposte dalla natura soltanto le comunicazioni a N. lungo la valle dell'Ishmi, verso Scutari, e quelle ad W. verso Durazzo. Per queste ultime si approfitta di due caratteristici corridoi vallivi, antichi solchi fluviali, che tagliano la zona collinosa esterna, in direzione del mare: a N. il corridoio di Vorra, a S. quello che in gran parte è seguito dal corso del fiume Arzen. Le comunicazioni verso S., con l'Albania centrale e meridionale, sono meno favorite dalle condizioni del rilievo. Le montagne di Krabe e una zona collinosa fittamente intagliata si interpongono infatti tra la valle dell'Arzen e quella dello Shkumbi, creando un serio ostacolo al transito da Tirana verso le provincie meridionali.

Perciò Tirana non è mai stata un nodo stradale importante, rimanendo anzi sotto questo riguardo piuttosto in ritardo rispetto ad altri maggiori centri albanesi. Ben è vero che per quasi tutta l'Albania l'era della strada rotabile si è iniziata solo da quattro o cinque lustri; e che, al tramonto del dominio turco, esisteva solo una cattiva carrareccia fra Tirana e Durazzo. Fu durante l'occupazione austriaca, 1916-18, che detta strada venne migliorata, e che ad essa fu innestata, nel bivio di Vorra, anche la nuova strada per Scutari. Ma solo da otto o dieci anni un'altra strada, superando tortuosamente la zona montuosa di Krabe (m. 850), è venuta ad allacciare la Capitale ad Elbasan e a darle accesso diretto alle regioni interne di SE. (Coriza), mentre le comunicazioni ordinarie con Berat, Valona e tutta l'Albania meridionale si svolgono di preferenza ancora attraverso Durazzo e Cavaia. Per il resto non vi sono che cattive mulattiere, a S. verso Peqini e Cavaia, a N. verso Croia, ad E., attraverso le gole della montagna, verso l'alto Mati e Dibra. Le nuove strade che miglioreranno le comunicazioni fra la Capitale e le varie provincie del Regno, in parte sono ora in via di attuazione (l'autostrada al mare lungo la valle dell'Arzen, e la rettifica per Croia), in parte sono ancora da costruire (*).

Oggi, primavera 1940, è entrato nella fase di realizzazione anche il primo programma ferroviario, che però lascia per ora da parte Tirana. È prevista anche la costruzione più o meno prossima di un tronco Durazzo-Tirana. Ma anche nel futuro sviluppo della rete ferroviaria albanese, verso N. come verso S. e verso E., è prevedibile che tale tronco rimanga fine a sè stesso, a meno che non si vogliano affrontare opere molto costose, come sarebbe il traforo del Krabe. È dunque a prevedersi nel prossimo avvenire una maggiore differenziazione delle funzioni tra Durazzo, come principale nodo di comunicazioni ed emporio commerciale, e Tirana, centro soprattutto politico e residenziale.

(*) Prima della stampa di questo articolo, si ha notizia dell'avvenuta apertura al traffico dell'autostrada Tirana-Durazzo (Agosto 1940), nonchè della rapida costruzione della rotabile per Qafa Priskes, primo tronco d'una nuova comunicazione verso l'interno.

Non dunque centro naturale, Tirana. La sua posizione, per quanto buona sotto vari punti di vista, non era tale, per sè stessa, da predestinare questa, tra le varie piccole città dell'Albania turca, a divenire capitale dello stato indipendente. Se di un centro naturale si può parlare, in un paese parecchio accidentato per ostacoli orografici, e spezzettato in un certo numero di subregioni mal collegate e che nella storia non hanno mai posseduto un vero centro comune, politico o economico — salvo Durazzo per un certo periodo — questo centro naturale sarebbe stato piuttosto Elbasan, che, situata nella vallata trasversale dello Shkumbi, possiede, e più potrebbe avere ed avrà, facili comunicazioni colla costa e coll'interno, col nord e col sud. Elbasan difatti si trova designata a futura capitale in diversi scritti del primo periodo dell'indipendenza, precedente alla grande guerra. E pure spesso è stata ricordata la prerogativa di Elbasan, di parlare un linguaggio intermedio fra il dialetto del sud (tosco) e quello del nord (ghego), tra i quali appunto lo Shkumbi segna la linea approssimativa di demarcazione.

Rispetto ad Elbasan la posizione di Tirana ha il vantaggio della maggiore vicinanza al mare, precisamente al principale porto di Durazzo; vantaggio che probabilmente fu una delle ragioni determinanti della sua scelta a capitale dello Stato, dapprima provvisoria (1920), poi definitiva (1925), in luogo della insalubre e non sempre sicura Durazzo, che era stata l'effimera capitale del Principe di Wied (1914) e dei vari governi provvisori degli anni seguenti. Certo, Tirana giace in una delle plaghe più fertili e salubri, e meglio coltivate, e socialmente più evolute dell'Albania centrale; e a Tirana si trovano fusi più che altrove l'occidente modernizzante e l'oriente tradizionalista. Inoltre Tirana godeva della rinomanza recatavi da alcune influenti famiglie musulmane e da personaggi che, come Essad Pascià Toptani, avevano preso parte importante negli avvenimenti degli ultimi anni. Qualche vantaggio le era derivato anche dall'essere stata sede di un comando dell'esercito austriaco d'occupazione (1916-18), poi del quartier generale della Croce Rossa americana. Nè bisogna dimenticare che Tirana già nell'anteguerra era ricercata, come sede estiva, da funzionari, rappresentanti esteri e dalle stesse famiglie albanesi, per sfuggire alle febbri di Durazzo. Ma infine non è da escludere che alla scelta di Tirana contribuissero ragioni politiche contingenti, come la necessità pel nuovo governo di poter meglio sorvegliare le mene dei signorotti locali.

Comunque, la creazione di questa nuova capitale è rimasta per lungo tempo invisita alle provincie, che possedevano centri più popolosi, con struttura urbana più consolidata, con maggiori tradizioni storiche, o con altri titoli di superiorità culturale od economica. I quali centri — in primo luogo Scutari — abbandonati a sè stessi, hanno subito un regresso demografico ed economico, parallelo allo sviluppo accentratore di Tirana.

Ecco i dati che ho potuto trovare relativi allo sviluppo demografico di Tirana: dati però estremamente incerti e contrastanti, fino al 1930. Circa un secolo fa il BOUÉ contava a Tirana circa 300 case, ossia 2000-3000 abitanti [7], mentre non molto più tardi lo HAHN calcolava in 2000

il numero delle case [13] (*), e l'HECQUARD pel 1857 contava 20000 abitanti [14]. Per l'inizio del nostro secolo le stime variano dai 12000 abitanti dati dal GALANTI (1901), ai 15000 dell'IPPEN (1907), ai 17000 del BARBARICH (1905), ai 25000 del DEGRAND (1901). L'ultima registrazione turca dava nel 1911 15000 anime, mentre l'ALMAGIÀ stimava essercene non più di 10000 nel 1913. Fra queste ultime cifre probabilmente si aggirò la popolazione di Tirana nell'ultimo secolo di dominio turco [24]. Al tempo della guerra europea doveva essere però già sensibilmente aumentata [9]. Per il dopoguerra, e dopo l'avvento a capitale dell'Albania indipendente, troviamo la valutazione di 11000 anime, « in rapido aumento », riportata dal LOUIS nel 1927; quella di 12453 (distribuiti in 7007 case) nell'opera del BALDACCI, 1929; quella di 17000 verso il 1930 (ALMAGIÀ, REY), e quella di circa 20000 nel 1932 (TAIANI). Ma già il computo ufficiale del 25 maggio 1930 dava 30806 abitanti; ed alla fine del 1937 la popolazione presente superava i 36000 abitanti [24]; per cui al momento del nostro intervento non doveva essere lontana dal raggiungere i 40000. È dunque solo col censimento del 1930 che vediamo la popolazione della capitale superare decisamente quella delle altre maggiori città albanesi: Coriza (22807) e Scutari (29909).

SITUAZIONE TOPOGRAFICA — I TERRAZZI ALLUVIONALI. — Dicendo che Tirana giace in pianura, si afferma cosa esatta solo approssimativamente. Il piano su cui sorge la città declina leggermente da E. a W., nella direzione in cui scorrono i torrenti che l'hanno generato, e che poi lo hanno terrazzato, incidendo i nuovi letti alquanto incassati, per la distanza di alcuni chilometri dopo il loro sbocco dalle colline.

Queste colline, costituite da depositi arenacei ed argillosi miocenici, sono disposte in serie parallele ad E. della città, in forma di creste monoclinali di altezza crescente, fin sotto le pareti della catena del Dajti. La loro struttura e morfologia sono state bene descritte dal geologo Ernesto NOWACK [20, 21].

La città si estende quasi tutta sulla sponda N. del piccolo torrente Lana (Ljana). A sud di questo vi sono soltanto il vecchio sobborgo di Tabak e i quartieri di villini di novissima espansione. Prescindendo pel momento da queste parti staccate, vediamo la città vera e propria bene delimitata a S. non tanto dal corso tortuoso del torrentello, quanto piuttosto dall'orlo del terrazzo che a breve distanza lo domina. Anche il limite settentrionale dell'abitato corrisponde ad un'analogha scarpata del terreno, cosicchè Tirana si può ben definire città di terrazzo: tanto la città dell'epoca turca, quanto quella odierna nella sua porzione più vasta, più compatta ed omogenea (v. fig. 1 e 3).

Specialmente il limite settentrionale della città coincide coll'orlo del terrazzo, orlo quasi diritto per oltre 3 km., con una scarpata alta 10-12 metri presso gli Ospedali, e gradualmente meno verso W., fino a ridursi

(*) Secondo una citazione in [24], p. 24 (vedi la bibliografia alla fine).

Un angolo della vecchia Tiranà: Moschea di Suleiman Pascià.



Muro di cinta della casa Toptani, già facente parte dell'antica Fortezza.



Vecchia casa musulmana presso la Moschea Shen Vogel.



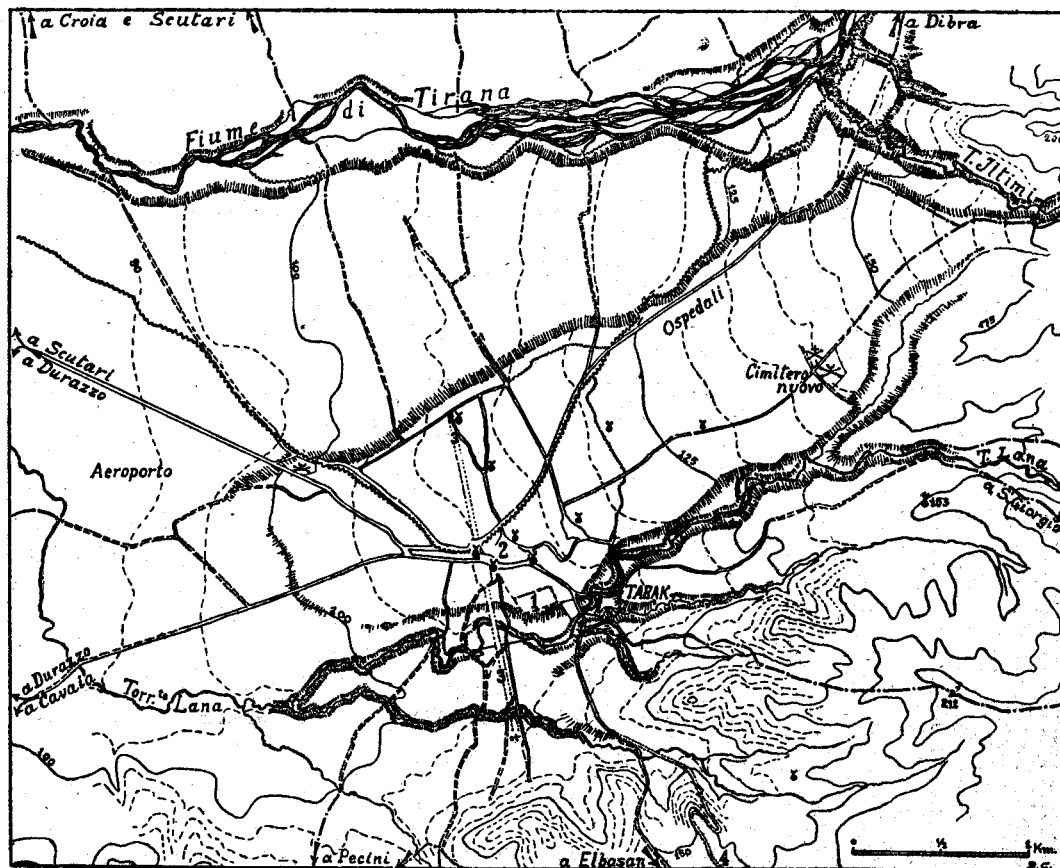
Moschea di Shen Moharem



Fig. 1. — SITUAZIONE
TOPOGRAFICA DI TIRANA.

Sono indicate a tratteggio le scarpate marginali dei terrazzi; a linea intera le isoipse con equidistanza di 25 m.; a trattini le isoipse intermedie di m. 5; con linea ondulata i principali canali d'irrigazione. Sono riportate le principali moschee, e le più importanti strade, urbane ed esterne, esistenti prima del 1920.

1, sito dell'antica fortezza;
2, Bazar; 3-3 (punteggiato) l'asse della città attuale (Viale Vittorio Emanuele - Viale Savoia); 4, nuova strada per Elbasan.



a soli 4-5 m. sulla vecchia via di Scutari. Sotto questa scarpata si stende un piano coltivato e irrigato, fino all'alveo del fiume Tirana, che a sua volta si è inciso per almeno 10 m. a monte (confluenza col torr. Itimi), e gradatamente meno verso valle, finchè presso il gomito che il fiume descrive per volgere a N. il dislivello dev'essere ridotto al minimo, e il fiume stesso tende ad espandere il proprio letto sulla campagna.

Accompagnando questi due livelli di terrazzi verso monte, sulla sinistra del fiume Tirana, si vedono guadagnare in altezza relativa; e particolarmente si possono vedere i due terrazzi, l'uno nell'altro incastrati, risalire ai lati del torr. Itimi, il cui alveo in qualche punto ha messo a nudo anche la roccia marnosa in posto (Pontico, secondo la carta del NOWACK). Presso la confluenza di questo torrente nel Tirana si nota anche un terzo terrazzo più basso, con 2-3 m. di dislivello sull'acqua.

Intorno a queste terrazzature alluvionali troviamo parziali notizie nel NOWACK [20]. Vi troviamo conferma di ciò che la nuova carta italiana lascia intravedere, ma che io non potei recarmi a constatare: che nella valletta dell'Itimi il terrazzo più elevato si può seguire a monte fino a Linza (320 m.s.m.), allo sbocco della gola scavata nei conglomerati miocenici.

Si tratta dunque, in questi terrazzi, di depositi alluvionali (sabbie con interstrati di ciottoli; il terrazzo superiore coperto da un profondo strato rossastro di alterazione), a forte pendenza, formatisi durante fasi di accentuata attività di questo torrente, come degli altri prossimi affluenti del Tirana. Brevi torrenti, i cui bacini iniziali sono profondamente incisi nella formazione del flysch eocenico, nei calcari e conglomerati miocenici, ai piedi della muraglia calcarea del M. Dajti (cretacico-eocenica).

Le alluvioni dell'Itimi e dei minori torrenti più a N. hanno respinto il fiume Tirana verso NW.; ciò che spiega l'assai più ampio sviluppo dei terrazzi sulla sponda sinistra in confronto della destra del fiume. Sulla destra anzi non ho scorto vestigia del terrazzo superiore (livello della città) ed i lembi di quello inferiore hanno una minore altezza sopra il letto attuale, rispetto ai lembi di sinistra.

Risulta dunque che il torr. Itimi, al sortire dalle colline, espandeva un vasto cono di deiezione, che fu poi inciso e terrazzato a vari livelli dall'erosione del fiume Tirana. Solo più a valle questo corso d'acqua principale poteva espandere le alluvioni proprie sul fondo dell'ampia vallata longitudinale. Il terrazzo più alto che sopporta la città è ciò che rimane della superficie primitiva del detto cono, il cui vertice è tuttora visibile, incuneato nello sbocco del torrente Itimi dalle colline.

Anche sul lato meridionale il cono è stato inciso, dall'erosione del torr. Lana e dei rivoli che in questo si scaricano: però i terrazzi, da questo lato, hanno un'altezza relativa alquanto minore. Sotto alla scarpata principale (del terrazzo superiore) si distingue un fondovalle notevolmente largo (il piano oltre Lana della moderna espansione urbana), rispetto al quale il ristretto alveo attuale è ancora inciso per diversi metri.

È notevole che anche a ponente il terrazzo superiore a un certo punto interrompe il suo graduale lento declino, per terminare, sopra l'Aeroporto, con un'accentuazione di pendenza (intorno all'isoipsa 100), che

non può spiegarsi se non ammettendo antiche divagazioni del Tirana o del Lana, che ridussero l'estrema unghia del conoide.

Vedremo l'influenza che anche queste piccole irregolarità del suolo hanno esercitato sullo sviluppo urbano.

Per terminare, ricorderò come il NOWACK vedesse in queste due serie principali di terrazzi (anzi tre, contando anche un livello più alto da lui osservato a Tufina) i segni di altrettante fasi di sollevamento, e quindi di ringiovanimento, particolarmente accentuato nella catena del Dajti, rispetto alla quale la pianura dell'Ishmi-Tirana avrebbe manifestato piuttosto la tendenza contraria. Pur ammettendo la possibilità che taluni movimenti siano perdurati durante tutto il Pleistocene — chè anzi ve ne sarebbero altre tracce, nella bassa Albania — bisogna riconoscere che qui il fenomeno sembra piuttosto localizzato, e soprattutto dovuto alla varia attività alluvionante dei piccoli torrenti montani, alternata con fasi in cui ha prevalso l'azione erodente dei corsi d'acqua maggiori. Tali alternanze, in quanto dipendano da cause di portata generale, si potrebbero pensare legate a variazioni climatiche pleistoceniche.

CENNO STORICO - SVILUPPO TOPOGRAFICO. — Tirana è città recente : l'ultima nata, si può dire, fra le principali città albanesi.

Si riporta che Tirana fu fondata all'inizio del sec. XVII, dal generale Suleiman Pascià dove prima non era che un villaggio di 15 case (*). Pare però che un primo assetto urbano lo ricevesse solo nel secolo successivo da un suo discendente, Ibrahim bej, il quale tra l'altro la dotò d'un acquedotto e vi costruì una fortezza.

Mediante matrimoni politici, la città passò poi alla famiglia Top-tani, antichi signori di Croia, la quale vi si installò nel 1798. Al maggiore prestigio e floridezza che potevano derivarne per Tirana, si contrapposero i guai delle continue lotte fra questi signori e il governatore ottomano di Scutari ; lotte che nel 1817, dopo cinque mesi di assedio, portarono alla rovina di gran parte della città e alla distruzione del castello. Ma la città, al centro di un distretto fertile e tra i meglio coltivati, era destinata a rifiorire. Continuò ad attirare famiglie ricche della regione e divenne un discreto centro manifatturiero e di mercato, con un ricco bazar. Nel 1865 una riforma amministrativa turca la creò sede di sottoprefettura, alle dipendenze di Durazzo.

All'inizio del nostro secolo, i visitatori di Tirana ci tramandano la gradevole impressione prodotta in loro dalla grazia delle sue moschee gustosamente ornate, dal bell'aspetto delle sue piazze alberate e delle sue case sparse nella verdura dei giardini fioriti : tutto in un ambiente prettamente turco e piuttosto aristocratico, ancora intatto da trasformazioni moderne e adattamenti europei [11, 15]. Eppure, rispetto ad altre città vicine di più antica origine, in Tirana si provava anche un senso di piacevole modernità, dato dalle sue strade larghe diritte e lastricate, dalle sue case non prive di decoro [1, 13, 14].

(*) Vedansi specialmente [11, 14, 24].

Le trasformazioni di Tirana si iniziano nel dopoguerra, e dopo che essa assunse le funzioni di capitale dell'Albania indipendente.

Tirana del 1939, pur conservando molta parte della città vecchia, voglio dire dell'epoca turca, ha mutato radicalmente l'aspetto di taluni quartieri, si è ampliata e modernizzata più d'ogni altra città albanese. Nelle pagine che seguono cercherò di seguire lo sviluppo topografico della città, in quanto possa essere ricostruito sulla base di descrizioni pubblicate e di alcune piante. In verità gli accenni sul primitivo assetto e sul successivo sviluppo topografico sono scarsi nella letteratura, tranne per quanto riguarda le trasformazioni più recenti (*).

Della vecchia città si conservano, come edifici monumentali, solo alcune moschee, aggraziate da logge con vivaci decorazioni pittoriche. Di valore puramente storico è un misero residuo della vecchia fortezza (Kula e gjatë), che rimane generalmente inosservato. La fortezza doveva occupare un'area alquanto estesa, comprendente almeno in parte il terreno della residenza reale coi suoi annessi e alcune dimore dell'aristocrazia locale (case Toptani, Libohova). La posizione doveva apparire naturalmente forte, sorgendo il castello sul ciglio della scarpata declinante al torrente Lana. Da questa parte esso guardava alcuni dei principali accessi alla città, per le provenienze dalla montagna (strada di Shëngjergji, San Giorgio), dall'Albania centrale (strada di Elbasan) e dalla Musachia (strada di Pegini), ciascuna con un ponte sul Lana.

A N. della fortezza, dunque sopra il terrazzo, è il più vecchio nucleo urbano, con le tre principali moschee e il Bazar: centro, anche oggi, della vita commerciale della città. In passato doveva esistere uno spazio alberato fra questo quartiere e la fortezza [8].

Rispetto a questo nucleo, i vecchi quartieri d'abitazione si stendono specialmente ad E. e NE., meno a N. e W., presso che nulla a S. Dal lato di mezzogiorno infatti l'espansione urbana era ostacolata dalla presenza della Fortezza, poi delle dimore patrizie che ne presero il posto. Fino a pochi anni fa il limite meridionale della città vera e propria era segnato da tali edifici, coi loro terreni annessi, nonché dal così detto Campo delle preghiere [Namaz Gjah (**)]. Così la pianta della città vecchia, a N. del Lana, assunse uno sviluppo asimmetrico, specialmente allungato in dire-

(*) Nelle pubblicazioni d'anteguerra che parlano delle città albanesi Tirana è trattata molto parcamente, non solo rispetto a Scutari o Durazzo, ma anche rispetto ad altri minori centri: segno della modesta attrattiva esercitata da questo capoluogo distrettuale, di scarso interesse storico e non sempre toccato dai viaggiatori. Alcune descrizioni moderne più ampie indulgono sopra il Bazar, il colore locale, l'aspetto, diremo così, pittoresco dei vecchi quartieri, o su certi aspetti della vita di questa nuova capitale; ma scarseggiano di notizie storico-topografiche che non si fermano alle generalità o alle poche cose ripetute da tutti. Qualche utile cenno si trova nella Guida del Rey [22], mentre una dettagliata descrizione delle trasformazioni recenti è contenuta in una pubblicazione curata dal Municipio [2].

(**) Spazio rettangolare, a lato della R. Legazione d'Italia, recinto di muro e ornato di alti cipressi, che era riservato alle adunate di fedeli in determinate festività musulmane.

zione NE., rimanendo i principali nodi del traffico e il quartiere degli affari e delle autorità piuttosto eccentrici rispetto al complesso urbano.

Le vecchie vie irradiantisi dal nucleo primitivo sono ancora riconoscibili, e per alcune la funzione è chiaramente indicata dal prolungamento

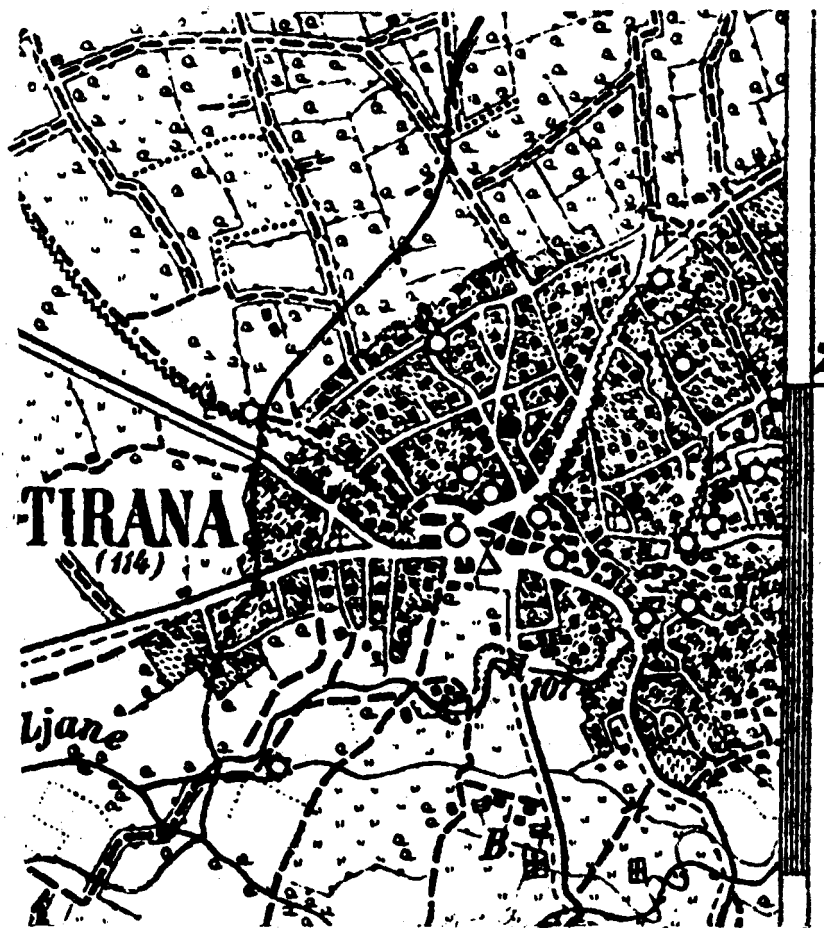


Fig. 2. — DALLA CARTA AUSTRIACA 1: 75000 (1918).

che esse trovano fuori città, nelle strade e piste mulattiere più battute. Così verso SE. una via (l'attuale Rruga Carnarvon, biforcantesi alla palazzina della R. Legazione, oggi Luogotenenza italiana) porta ai due ponti sul Lana per le strade di Shëngjergji (*) e di Elbasan, quest'ultima da pochi

(*) A fianco del primo ponte si conservano anche le arcate d'uno dei vecchi ponti turchi (detti anche veneziani), non percorribile da veicoli.

anni resa rotabile. In direzione opposta, NW., muove la vecchia via per Scutari (Rruga Gjijn Bue Spata). Poi a W., parzialmente sul tracciato dell'attuale Viale Mussolini, era la pista che per la valle dell'Arzen portava al mare (Durazzo, Kavaja), che oggi sta tramutandosi in autostrada. A NE. s'allunga la Via di Dibra, donde prende inizio la mulattiera che porta alle regioni montuose interne dell'alto Mati e dell'alto Drin (provincia di Dibra albanese). Altre strade di minore importanza portano a N., verso la campagna stendentesi lungo il fiume Tirana ed oltre, e ad E., verso le alture ricche d'acqua e di boschi: tra queste la strada che passando pel Cimitero maggiore sale a Linza e agli altri villaggi allineati lungo le falde del monte Dajti.

L'abitato della vecchia Tirana si è esteso lungo quelle strade e nei settori interposti. Ma più presto e più ampiamente verso E. e NE. (quartieri di Suleiman Pascià, di Abdullah Bey, d'Ismail Effendi e di Ali Bey [22]), che non verso N. e W. (così detto Quartiere nuovo, Lagj e re): cioè con preferenza alla zona più elevata, quindi più sana e più facilmente rifornita d'acqua dalle prossime colline. Ma è da considerare pure che a N. e W. era minore lo spazio disponibile per le abitazioni e connesse ortaglie, causa la maggiore vicinanza del margine del terrazzo, che sembra essere stato, anche da questi lati, il limite naturale dell'espansione urbana, fino a un decennio fa, e che in gran parte segna ancor oggi il limite effettivo delle abitazioni (v. fig. 2 e 3).

Ai vantaggi ovvi della posizione elevata di terrazzo s'accompagnava lo svantaggio d'una relativa scarsità d'acqua, specialmente per l'irrigazione, non bastando evidentemente l'acqua dei pozzi, e quella migliore delle non lontane sorgenti, che per gli usi domestici veniva portata in città a dorso d'asino (come si poteva vedere ancora l'anno passato). Si legge che il primo acquedotto fu fatto costruire da Ibrahim bej, all'inizio del sec. XVIII. Il principale canale, tuttora esistente, deriva l'acqua dal fiume Tirana, alcuni chilometri a monte, e, guadagnata l'altezza del terrazzo, entra in città lungo la via di Dibra (*), rasenta il quartiere del Bazar e il Municipio, e se ne esce a NW. lungo la vecchia Via di Scutari. Qui, dove raggiunge l'ultimo limite del terrazzo, presso il Cimitero vecchio, il salto d'acqua veniva utilizzato da un molino. Un altro ve n'è più a monte (Molino del Bej sulla Via di Dibra), dove dal canale principale si stacca un ramo, oggi in disuso, che attraversando i quartieri alti va a finire nel torrente Lana, e qui azionava un terzo molino (**). Nell'interno della città oggi questi canali, ancora ben visibili sulle carte austriache, sono stati, da una decina d'anni, per la massima parte coperti. Nè più si vedono le numerose derivazioni minori che, secondo le concordi descrizioni della Tirana turca, davano origine a vivaci rivoletti a lato d'ogni strada della città, prima di disperdersi negli orti e giardini.

(*) Precisamente come fa il nuovo acquedotto, rapidamente costruito durante la scorsa estate.

(**) La carta austriaca ne segnava alcuni altri lungo il percorso di questo canale.

I VECCHI QUARTIERI. — Passo ora a descrivere le caratteristiche delle diverse parti della città, cominciando da quelle che più conservano dell'aspetto originario.

Il cuore della città è costituito, come vedemmo, dal Bazar, cioè da un quartiere sui generis, distinto da tutti gli altri, poco cambiato oggi, rispetto alle descrizioni che ci pervengono dai tempi della Tirana turca. Si tratta di un intrico di vie e viuzze, fiancheggiate da casupole ridotte alla minima espressione, per lo più col solo pianterreno, col negozio aperto sulla strada e col retrobottega, quando necessario, per deposito o laboratorio. Bottegucce l'una accanto all'altra, su due file per ogni via, e così per tutto il quartiere, che il giovedì, pel mercato settimanale, si popola di folla affluita, a piedi a cavallo o con veicoli, da una vasta plaga circostante. Folla animata e non meno interessante, per le diversità dei tipi e dei costumi, che non lo siano i prodotti caratteristici che essa reca al mercato, o che vi acquista. Di notevole interesse la concentrazione in reparti distinti dei principali prodotti di vendita: utensili, stoviglie e vasi di terracotta, calzature, tessuti, oggetti di vestiario e copricapi, pelli, tappeti, frutta, latticini, ecc. Una parte di questi generi viene confezionata nelle botteghe stesse.

La vita mercantile del Bazar si diffonde alle strade circostanti. Precisamente, questo rione è racchiuso entro un triangolo di vie più importanti, che sono d'ordinario le più animate della città. Esse posseggono il maggior numero di negozi ed i meglio forniti, diversi albergucci e locande, pasticcerie, caffè e bettole. Sono: la Via Bajran Curri (inizio della via di Dibra), la più popolosa delle tre, per certi aspetti da considerare quasi un'appendice del Bazar; la Via 28 Novembre, sul lato sud del triangolo, nella quale si svolge il più intenso transito di veicoli; e infine la Via Reale (oggi Via Regina Elena), aperta solo nel 1927, non esente da certe pretese di eleganza.

La mattina del giovedì il brulichio del mercato porta la sua caratteristica animazione anche in queste vie che circondano il Bazar. In passato il mercato stesso si svolgeva parzialmente al di fuori del Bazar attuale, appunto nella così detta Piazza del Mercato, che occupava parte dell'antico cimitero e dell'attuale Piazza Skanderbeg. In sua vece è di recente sorto il Mercato Nuovo, con apposite tettoie e banchine, su una nuova piazza aperta verso i quartieri orientali (*).

Ritornando al triangolo delle vie centrali, è da notare che in due dei suoi vertici, e cioè alle due estremità della Via 28 Novembre, sorgono le due più famose e belle moschee: la « Moschea Vecchia » costruita dallo stesso fondatore di Tirana, Suleiman Pascià, e la « Nuova » (di Etehem bey), di due secoli posteriore. A parte il loro significato religioso (in una città che si dice essere pel 90 % musulmana, e che è sede del Gran Mufti), queste due moschee coi loro minareti, l'una fiancheggiata anche da pit-

(*) Sheshi Avn Rusteni, o anche Sheshi Partheni: dal 1928 vi è anche la nuova Direzione delle Poste e dei Telegrafi.

toreschi annosi cipressi, superstiti del soppresso cimitero (*), l'altra dall'alta Torre dell'Orologio, sono le due costruzioni più caratteristiche della vecchia Tirana, punti di riferimento quasi obbligati, situate come sono nei due gangli più vitali della topografia della città. Intorno alla Moschea Vecchia s'innestano infatti al suddetto triangolo sia la Ruga Pisha (Via del Pino: oggi ribattezzata Via Gen. Guzzoni) che porta ai quartieri orientali, sia la più bella e importante Rr. Carnarvon, che, passando accanto all'ex-palazzina reale, oggi sede del Comando, al piccolo Giardino pubblico e alla ex-Legazione Italiana, oggi R. Luogotenenza, conduce verso i quartieri di oltre Lana e alla Via di Elbasan. La Moschea Nuova, segnacolo della Capitale per chi arriva da Durazzo e da Scutari, è il punto centrale per eccellenza, e, se ha perso un poco del fascino che le conferiva un tempo il contorno arboreo, ha visto sotto di sé allargarsi la nuova grande Piazza Skanderbeg, e già vede popolarsi di costruzioni nuovissime i vasti spazi vuoti del lato di mezzodì. È questo, come vedremo, il più diretto punto d'incontro fra la Tirana turca e la Tirana nuovissima.

Oltre al Bazar, visitato da tutti i forestieri come principale curiosità folkloristica, la città vecchia — intendo sempre del periodo turco — è ancora rappresentata da diversi quartieri d'abitazione, che le nuove costruzioni tendono ad invadere d'ogni parte. Sebbene vi siano stati operati tagli e sventramenti importanti, è ancora possibile penetrare in strade solitarie pressochè intatte, anche senza allontanarsi molto dal centro. Trattasi per lo più di vie tortuose e irregolari, spesso a fondo cieco, male pavimentate, silenziose, misteriose, fiancheggiate da muri bruno-rossastri, o bianco-calce, costruiti con mattoni di fango indurito al sole, al di sopra dei quali ogni tanto s'innalza la chioma d'un albero. Raramente dalla via è possibile penetrare collo sguardo al di là di quei muri, nei cortili e giardini, e le stesse case rimangono in gran parte invisibili. Ampi portoni di legno interrompono qua e là detti muri di cinta, portoni sormontati da una relativamente ampia tettoia. Vi sono case relativamente alte, per lo più a due piani, a pianta rettangolare con loggia, veranda o balcone centrale, finestre con inquadrature ornamentali e con grata fitta di legno secondo l'usanza musulmana. Queste sembrano essere le costruzioni relativamente più recenti, in confronto ad un altro tipo, anche più diffuso ma meno facilmente osservabile nei particolari, di casa bassa e larga, con ampio tetto poco inclinato, variamente allungantesi per coprire tutte le parti dell'edificio, che non sembra avere una pianta regolare e definita. Sotto la parte centrale più elevata del tetto la casa può avere qualche vano al piano superiore, almeno su di un lato. Cotali case esternamente hanno spesso l'aspetto di grandi baracche, di capannoni rustici, parzialmente nascosti dagli alberi del giardino; ma possono internamente essere messe con gusto e anche signorilmente arredate.

(*) Lì accanto è una graziosa edicola ottagonale, la tomba di Kaplan Pascià. Altri monumenti tombali del genere esistevano presso la Moschea, come si vede riprodotto nelle vecchie fotografie.

TRASFORMAZIONI RECENTI. — Questa Tirana vecchia, colle sue viuzze, è intersecata in vario senso da vie più importanti, sia di antica origine (come quelle citate da principio), ma che hanno in gran parte perso il loro carattere, sia moderne, rettifili tracciati durante gli ultimi tre lustri.

Le prime sono divenute un brutto ibrido di vecchiume e di nuove casupole e baracche, con poche costruzioni migliori. Esempi la via di Dibra (o Rr. Xhemal Pashes Zogu), la via vecchia di Scutari, ecc.

Delle vie aperte ex-novo, se ne togliamo le opere più recenti e compiute evidentemente secondo un piano organico — quali sono i viali Vittorio Emanuele e Mussolini, di cui dirò dopo — si può dire che questi tagli sembrano tracciati indipendenti l'uno dall'altro, con criteri urbanistici alquanto discutibili anche per una città di modeste pretese, e con un risultato che appena poteva soddisfare un piccolo centro provinciale balcanico (*).

Invero, le costruzioni che fiancheggiano queste strade sono ancora in maggioranza casette di due, più spesso d'un solo piano, aperte sulla strada con una fila di bottegucce d'ogni genere, e alternate spesso con semplici baracche, qua e là anche con qualche più dignitosa casa di vecchio tipo, spodestata del suo ambiente naturale. Rare le case moderne di maggior rilievo, che non siano edifici pubblici. Ma in generale tutte costruzioni modeste, e sorte nel più grande disordine edilizio, risultato d'un periodo di accelerata attività costruttiva, con scarsità di mezzi individuali, che ha accompagnato il naturale sviluppo o il forzoso incremento della nuova Capitale. Vi sono, è vero, talune vie più centrali che già conosciamo, che si distinguono un poco per una relativa maggiore proprietà delle case e le migliori mostre dei negozi. Ma in altre vie una tendenza verso un tal quale ordine occidentale è riconoscibile soltanto nei due marciapiedi regolari e nei due filari d'alberelli di robinia, che accompagnano questi rettifili. Il tipo delle costruzioni migliora sensibilmente, soltanto in quei tratti dove si fanno più frequenti le abitazioni del tipo di villino. Queste infatti non mancano di mostrarsi qua e là sulle strade ora dette, in mezzo ai quartieri vecchi, e frammischiate anche nel verde fra le case di vecchio stampo; ma naturalmente sorgono più numerose, e danno anche un carattere proprio a taluni quartieri più intensamente rinnovati ed ampliati della parte occidentale, dove la città si è recentemente estesa un poco oltre i limiti delle abitazioni vecchie.

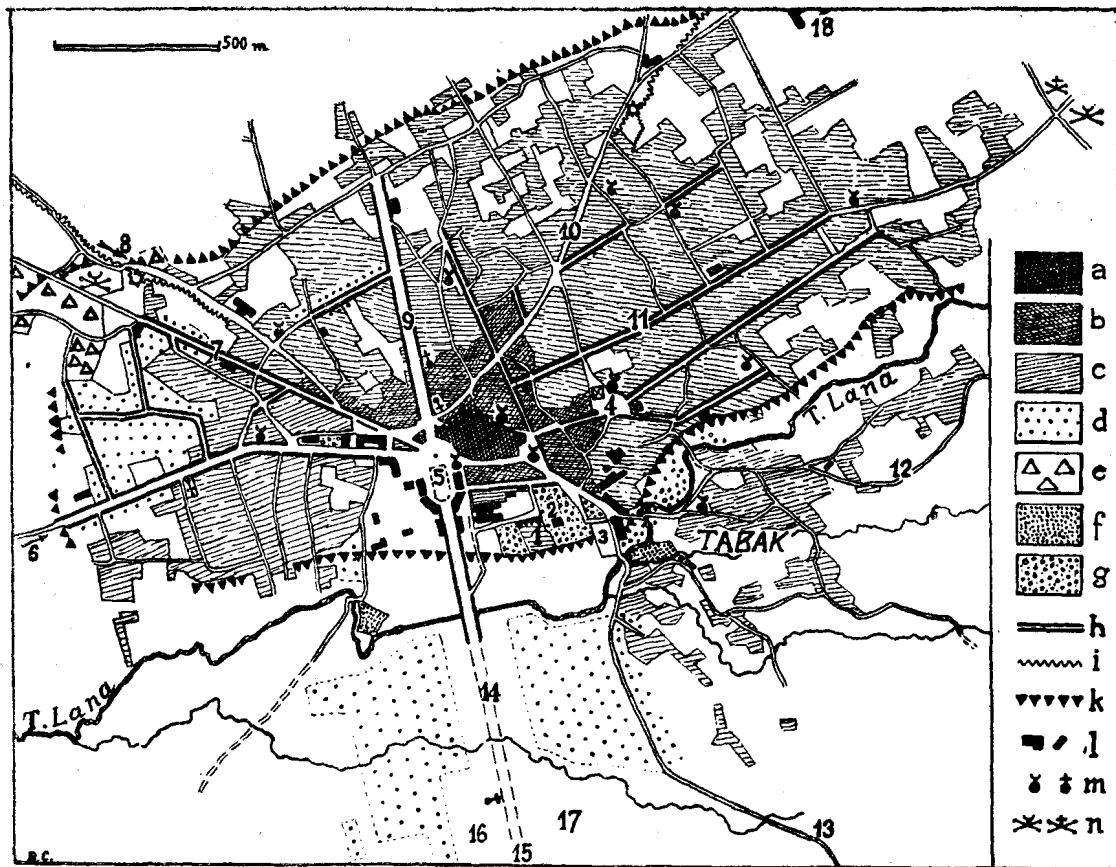
Le trasformazioni di cui si è ora parlato — che, sebbene tuttora in corso nel 1939, si può dire caratterizzino una prima fase del periodo zoghiano — hanno ovviamente causato sensibili perdite tra gli aspetti caratteristici della vecchia Tirana; perdite compensate da un poco più

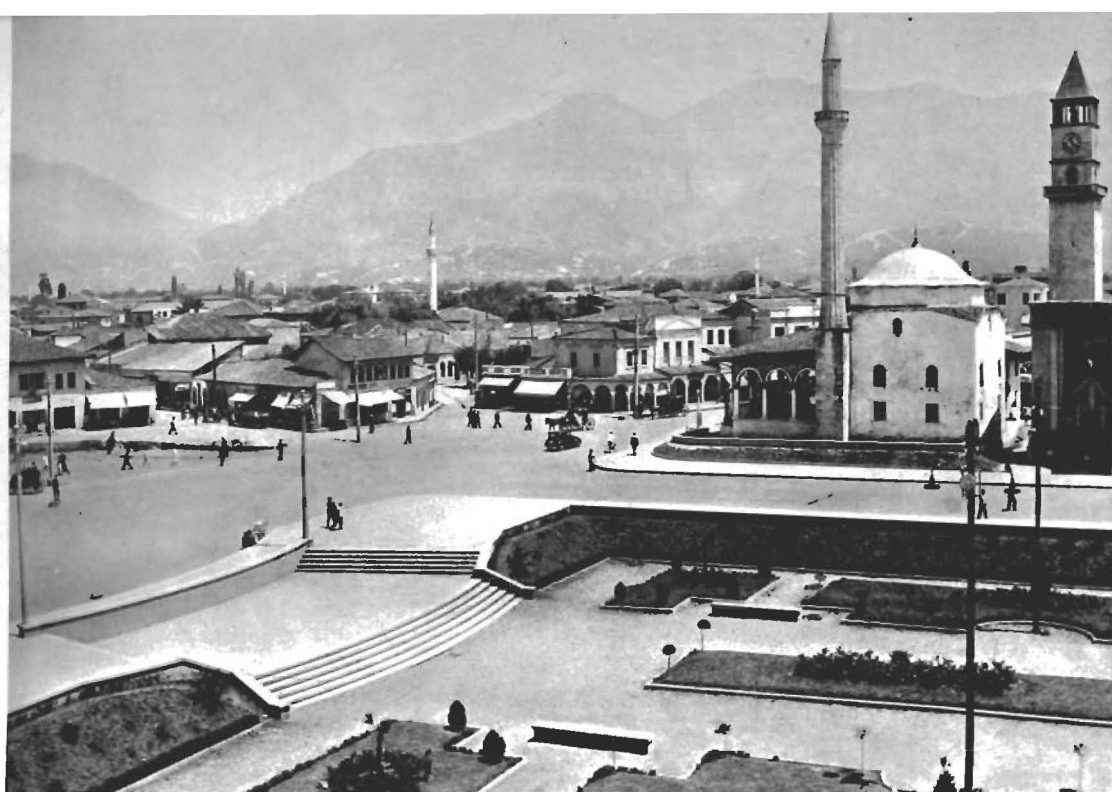
(*) Già dal 1923 è stata aperta la Via Regina Madre (oggi Viale Principe di Piemonte) che prolunga fino al centro della città il rettifilo esterno della strada per Durazzo e Scutari. È poi seguita tutta una serie di tagli attraverso i vecchi quartieri. Tra i principali: Via Reale (oggi Via Regina Elena), Via Pisha (Via Gen. Guzzoni), Via Herbert, Via Tashinit, Via Koco Kotta (Via G. Ciano), Via Gen. Pariani, ecc.

Fig. 3. — PIANTA
SCHEMATICA DI TIRANA

a, Bazar; b, quartieri a case addossate; c, quartieri a case più o meno diradate, con orti e giardini; d, quartieri a villini; e, industrie; f, quartieri degli zingari; g, zone verdi; h, principali vie aperte (o rettifiche) dopo il 1922, con parziale rinnovamento edilizio delle aree fronteggianti; i, canale scoperto; k, margine del terreno alluvionale principale; l, edifici pubblici, scuole, ospedali ecc.; m, moschee, chiese cristiane; n, cimiteri musulmani, cristiani.

1, Avanzo della Fortezza; 2, ex-Palazzina reale; 3, Campo delle preghiere; 4, Mercato nuovo; 5, Piazza Skanderbeg; 6, Viale Mussolini; 7, Via Principe di Piemonte; 8, Via vecchia di Scutari; 9, Viale Vittorio Emanuele III; 10, Via Xhemal Pascià (Via di Dibra); 11, Via G. Ciano; 12, Via di S. Giorgio; 13, Via di Elbasan; 14, Viale Savoia; 15, 16, 17, Casa Littoria, Opera Dopolavoro, Stadio (in costruzione); 18, Ospedali.





Un angolo della Piazza Skanderbeg verso il Bazar e la Moschea di Etehem Bej. Nello sfondo il Monte Dajti.

Una scena del centro di Tirana (imbocco della Via Principe di Piemonte). Dietro le baracche con le botteghe, s'alza una vecchia casa signorile. Sul declinare del giorno la gente s'allontana dal centro: un «autobus» di 3ª classe, a sinistra, sta caricandosi di viaggiatori; altri recano variopinti cofani nuziali, acquistati al mercato.



Mercato nuovo.



Particolare del Mercato nuovo.



Al mercato del giovedì: venditori di ricotta.

NEL BAZAR:

Una via del Bazar.



Al mercato del giovedì:
reparto vasellame.



Al mercato del giovedì:
reparto granaglie.

di ordine e di pulizia, se non da veri vantaggi estetici. Le nuove vie furono tracciate attraverso giardini e cortili, ma talvolta hanno fatto abbattere vecchie case d'un certo pregio locale, e comunque caratteristiche. Rimangono alcuni angoli pittoreschi, che è da sperare possano venire salvati anche in avvenire, e magari valorizzati. Tali punti pittoreschi sono dati soprattutto dalle macchie di verde, o anche da alberi isolati (*), quali i cipressi, che volentieri s'associano ai minareti delle moschee, o i grandi platani che ombreggiano le sponde del Lana.

L'opera di rinnovamento e di ampliamento assunse un ritmo più celere tra il 1926 e il '28, con l'impiego di più ingenti mezzi finanziari e secondo direttive più ampie ed organiche. Ciò fu reso possibile dal verificarsi di due condizioni: il più largo intervento di capitale italiano, con la parallela creazione della Società per lo Sviluppo Economico dell'Albania (SVEA), e l'adozione d'un piano generale di trasformazione urbanistica ideato da architetti italiani. In tal modo gli ultimi 10-12 anni del regno di Ahmed Zog hanno visto una più profonda trasformazione di Tirana, con la creazione anche di quartieri del tutto nuovi e la costruzione di un notevole complesso di opere edilizie, destinate ad accogliere decorosamente le amministrazioni statali, alcune nuove scuole, caserme, ospedali, ecc., proporzionate alle esigenze del nuovo Stato.

Per quanto concerne la trasformazione della città preesistente — nei limiti, che si son visti, del terrazzo alluvionale a N. del Lana — essa ha avuto, nel decennio considerato, come principale realizzazione urbanistica, l'apertura di due grandi arterie, che vengono ad incontrarsi quasi ad angolo retto nella nuova grande piazza centrale dedicata all'eroe nazionale Skanderbeg. Questi spaziosi viali, intitolati a Vittorio Emanuele III (l'ex-Boulevard Zogu I) e a Benito Mussolini, insieme col già menzionato Viale Principe di Piemonte, sono quelli che danno il maggior respiro alla città attuale (1939). Lungo queste arterie sono andate allineandosi costruzioni moderne di maggior rilievo e decoro, sebbene ancora con una eterogeneità che ne sminuisce l'effetto complessivo; e per esse ha ricevuto maggiore impulso lo sviluppo moderno dei quartieri occidentali, dove, frammisti con alcuni nuclei di case del vecchio tipo, e più ancora al di là dei nuclei stessi, sono sorti edifici moderni di varia specie, e particolarmente molti villini.

Quanto alla vasta, ariosa Piazza Skanderbeg — riuscita abbastanza armoniosa per non stridere con la veduta della artistica moschea di Etehem Bey — essa si è estesa in gran parte, coi palazzi ministeriali che la attorniano, su area che era vuota, parzialmente risultante dal soppresso

(*) Così alla già nominata Moschea Vecchia, come a quella di Sh. Moharem, a quella piccola di Tabak, ecc. Tale contorno arboreo, che vecchie vedute ci mostrano esistente in passato anche presso la Moschea di Etehem Bey ed altre, doveva essere più esteso quando ogni moschea aveva dappresso il suo cimitero come si vede sulla pianta rilevata dagli Austriaci. I cimiteri vennero soppressi nel 1922 [24].

cimitero. Solo sul lato N. essa si è dovuta far largo tra le vecchie costruzioni, che sorgevano su quell'antico incrocio di strade. Ciò ha portato anche all'abbattimento della bella Moschea Karapiçi, al posto dell'attuale Municipio; mentre qualche altra demolizione di poco conto si rende tuttora necessaria per completare il contorno della piazza a NE., sul lato del Bazar.

A sud della piazza, dove oggi si vede nascere la Tirana nuova, per ora c'è ancora molto spazio vuoto, declinante alle sponde del torrente Lana; onde rimane evidente la sua posizione marginale sul terrazzo e rispetto alla città vecchia. Ma attorno alla piazza è già venuto formandosi — e andrà sviluppandosi — un quartiere nuovo, con gli edifici governativi, le banche e, ultimato la scorsa estate, l'elegante Circolo italo-albanese: quartiere dunque destinato ad essere il centro rappresentativo della Capitale prefascista; e destinato a mantenere questa sua posizione preminente, attraverso i necessari adattamenti, anche di fronte a qualsiasi maggiore sviluppo avvenire della Capitale dell'Albania sabauda.

Oggi la piazza funzionalmente è divisa in due parti: la porzione dei ministeri a S., composta e tranquilla colle sue macchie verdi centrali; e la porzione del traffico a N., attorno alla nuova fontana. Già dissi che qui, tra la Moschea e il Municipio, è il luogo d'incontro dei quartieri centro-orientali più vecchi e di quelli occidentali più modernizzati. In questa sua funzione la piazza vede mescolarsi, o alternarsi anche nel volgere di poche ore, le manifestazioni più svariate: sfogo del mercato nelle ore mattutine, punto obbligato del pubblico passeggio, luogo di adunate nelle circostanze solenni. È anche il maggior punto di ritrovo dei cittadini e forestieri, richiamati nella buona stagione dai diversi caffè all'aperto, a volte dalla banda militare o da altre musiche. È qui infine, o nelle immediate vicinanze (presso i primitivi uffici delle numerose «agenzie») che hanno luogo quasi tutte le partenze e gli arrivi delle autocorriere e delle macchine isolate, con tutto il movimento che vi si determina attorno. Principale ganglio del traffico, la piazza vedrà ancora accresciuta questa sua funzione quando, in prolungamento del Viale Mussolini, entrerà presto in esercizio l'Autostrada al mare, e quando prenderanno sviluppo i novissimi quartieri meridionali d'oltre Lana, che sulla piazza stessa verranno a gravitare attraverso il Viale Savoia. Allora la grande piazza, tutta intera, assumerà in pieno anche quest'altra funzione, che giorno per giorno si va meglio delineando: di vestibolo alla «Tirana Nuova», di saldatura fra i quartieri nuovi del bassopiano meridionale e quelli, vecchi o più o meno rinnovati, situati sul terrazzo.

TIRANA NUOVA. — La «Tirana Nuova» sta dunque formandosi essenzialmente a S. del Lana, e in minor parte anche a N., sul breve pendio sotto la Piazza Skanderbeg. Il piano di questa città nuova è stato delineato con buona larghezza di vedute, e approfittando in gran parte dello spazio piano che si stende fra il Lana e l'altro più piccolo ruscello più a S., e poi sulle dolci pendici collinari che l'attorniano.

Verso E. le lievi ondulazioni di terreno sono già popolate di ville con giardini, e palazzine di bell'aspetto (comprese quelle di alcune ex-legazioni estere), formando un quartiere particolarmente salubre e ridente, cui serve per ora d'arteria principale la strada di Elbasan, e che verso N. si congiunge col vecchio quartiere di Tabak.

Anche la zona piana sottostante già possiede alcune file di villini; ma il maggiore spazio rimane ancora vuoto. Ed è fortuna, perchè permette di utilizzarlo oggi, secondo le nuove esigenze e con la visione di ciò che dovrà essere la Capitale nell'immediato avvenire, ben diversa dalle prospettive che potevano valere sotto il regime zoghiano. Infatti nell'estate scorsa, e specialmente dopo la visita dell'Eccellenza Ciano, il lavoro è ripreso con nuovo fervore, per dare inizio anzitutto alla costruzione di nuovi edifici pubblici, fra cui primeggerà il Palazzo Littorio, che, alla base della collina, oggi già eleva la sua mole maestosa a sfondo della grande arteria assiale del Viale Savoia.

Dal lato urbanistico si è dunque aperta una nuova fase, che servirà a marcare l'inizio dell'era fascista, dopo quella turca e quella zoghiana. È da augurarsi che, non solo dal lato architettonico-edilizio, ma anche da quello paesistico più generale, la Tirana nuova sappia trarre il maggiore vantaggio dalle condizioni naturali, soprattutto dalle movenze altimetriche del suolo, che consentono la creazione di visuali nuove e la valorizzazione delle bellezze panoramiche sulla cerchia collinare e montuosa. Particolare cura quindi converrà porre nell'evitare troppo violenti contrasti stilistici e volumetrici rispetto a quanto di caratteristico sia degno di conservazione nella parte vecchia; nella sistemazione delle pendici collinari a sud, e del pendio del terrazzo sulla destra del Lana; nella protezione ed eventualmente nella estensione della zona verde oggi esistente attorno all'ex-residenza reale e alla Luogotenenza; nella più opportuna sistemazione della depressione del Lana stesso (*).

È chiaro che con lo sviluppo della Tirana Nuova, la pianta della Capitale verrà definitivamente a perdere quella strana forma asimmetrica, con nucleo marginale, che dovette avere fin dai primi tempi: pur restando ben distinte, per struttura e caratteri edilizi, ambientali e sociali, la vecchia città di terrazzo, ed i nuovi quartieri d'oltre Lana.

Per la città così ingrandita si presentano più o meno urgenti altri problemi: come lo stabilire un migliore raccordo fra le arterie esterne, specialmente per liberare le vie centrali più affollate dal traffico pesante — tanto aumentato anche per le esigenze militari —; e un'estensione della zona industriale nelle aree più basse occidentali, attorno ad alcuni stabilimenti già esistenti (Officina elettrica, fabbriche per l'industria dei cementi,

(*) Finora solamente un tratto di circa 400 m. è canalizzato, sotto ai Ministeri. Per il resto, il torrentello s'attarda in tortuosità capricciose, che durante l'estate si tramutano in pozzanghere tutt'altro che igieniche. Nè potranno a lungo sopravvivere sulle sue sponde taluni gruppi di luride baracche di zingari.

del mobilio, dei profumi, del ghiaccio, ecc.). Sviluppo industriale che non potrà mancare, in relazione, se non altro, con gli accresciuti bisogni della Capitale stessa.

Altri problemi sorgeranno naturalmente, quando lo sviluppo prossimo della Capitale, e dell'Albania in genere, renderà necessaria l'estensione del programma ferroviario, che porterà anche a Tirana questo mezzo di trasporto (*).

BIBLIOGRAFIA

1. — ALMAGIÀ R., *Intorno al carattere ed alla distribuzione dei centri abitati nell'Albania centrale*. Roma, Soc. It. Progresso d. Scienze, 1914.
2. — ID. — *Albania*. Roma, Cremonese, 1930.
3. — AZAIS P., *Nella capitale d'un giovane Regno : Tirana*. « Emporium », vol. 71, Bergamo 1930.
4. — BALDACCI A., *Itinerari albanesi (1892-1902)*. Roma, R. Soc. Geografica Ital., 1917.
5. — ID., *L'Albania*. Roma, Ist. per l'Europa Orientale, 1930.
6. — BARBARICH E., *L'Albania*. Roma, E. Voghera, 1905.
7. — BOUÉ AMI, *Die europäische Türkei*. Wien, E. Tempsky, 1889 (dall'originale francese del 1840).
8. — ID., *Recueil d'itinéraires dans la Turquie d'Europe*. Vienne, Braumüller, 1854.
9. — BOURCART J., *L'Albanie et les Albanais*. Paris, Bossard, 1921.
10. — CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA, *Albania (Guida d'Italia)*. Milano 1939.
11. — DEGRAND A., *Souvenirs de la haute Albanie*. Paris, Welter, 1901.
12. — GALANTI A., *L'Albania*. Roma, Soc. Ed. Dante Alighieri, 1901.
13. — HAHN G. von, *Albanesische Studien*. Wien 1853.
14. — HECQUARD H., *Histoire et description de la haute Albanie ou Guégarie*. Paris, Bertrand, 1858.
15. — IPPEN T., *Skutari und die nordalbanische Küstenebene*. Sarajevo, D. Kajon, 1907.
16. — LORENZONI G., *Il volto e l'anima dell'Albania secondo il diario di un viaggiatore (1929, 1939)*. « L'Universo », 1940.
17. — LOUIS H., *Albanien*. Stuttgart, J. Engelhorn's Nachf., 1927.
18. — MARKGRAF F., *In Albanien's Bergen*. Stuttgart, Strecker u. Schröder, 1930.
19. — MONTANELLI I., *Albania una e mille*. Torino, Paravia, 1939.
20. — NOWACK E., *Morphogenetische Studien aus Albanien*. Zeits. der Ges. f. Erdkunde zu Berlin, 1920.

(*) Quanto sopra, scrivevo nel decorso inverno. Debbo alla cortesia dell'architetto F. Orzali l'aver potuto prendere visione del nuovo piano regolatore (maggio 1940). Esso differisce notevolmente da quello, vecchio di 10-12 anni, su cui Tirana s'è sviluppata finora; ne differisce per grandiosità e vastità, ma anche per i suoi più radicali concetti riformatori, e ci fa prevedere uno sviluppo prossimo affatto intonato alla nuova epoca.

Sia lecito tuttavia esprimere il timore che la città futura, sopprimendosi quasi tutto ciò che oggi ancora vi è di orientale e di caratteristico, non venga a formare qualcosa di troppo estraneo all'ambiente, naturale ed umano, che la circonda, e che non potrà modificarsi in modo altrettanto rapido e radicale. Così, pur dovendo tutti convenire sulla necessità di una bonifica della città vecchia, viene spontanea la domanda: non sarebbe possibile eseguirla in modo da rispettare e anche valorizzare i caratteri migliori di taluni quartieri, senza con questo ostacolare il libero sviluppo della città moderna in altre direzioni?



Lungo le sponde ombrose
del torrente Lana: Moschea
di Tabak.

Cimitero musulmano.

Villaggio di zingari presso il
torrente Lana.

Tombe di personalità mu-
sulmane, avanzo del soppresso
cimitero presso la Moschea di
Shen Moharem.





Veduta aerea del centro di Tirana. Si distingue nettamente la città vecchia, coll'intrico di viuzze tortuose e alcuni rettili di recent. apertura, dalla Tirana

21. — ID., *Beiträge zur Geologie von Albanien*. III Teil : *Das Gebiet zwischen Tirana u. Durazzo*. Neues Jahrb. f. Min. etc., Sonderband I. Stuttgart 1923.
22. — REY L., *Guide de l'Albanie*. Paris, Office du Tourisme de l'Albanie, 1930.
23. — TAJANI F., *L'avvenire dell'Albania*. Milano, Hoepli, 1932.
24. — *Tirana 1604-1937*. Tirana, Tip. Luarasi, 1937 (a cura del Municipio).
25. — WALLISCH F., *Neuland Albanien*. Stuttgart, Franckh, 1931.

Carte.

Spezialkarte 1 : 75000. Geog. Inst. Wien, 1918 (foglio « Durazzo »).
 Carta dell'Albania 1 : 50000. Ist. Geog. Militare, Firenze, Rilievi 1936-37 (quadranti : Shejak, Shepali, Kavaja, Tirana).

Piante.

Plan der Stadt Tirana, 1 : 5000. K. k. Kriegsvermessung N. 8, 1916. (V. piccola riproduzione fotografica in [24], pag. 25).
 Plan de la ville de Tirana, dressé par M. J. Schweitzer, 1930. (Riprodotta alla scala appross. 1 : 20000 in [22]).
 Qyteti i Tiranës, 1 : 5000. Ist. Geog. Militare, Firenze, 1937. (Rilievo aerofotogrammetrico).
 Tirana, 1 : 15000 in [10].

NOTA. Secondo notizie apprese durante stampa, nella città, oltre all'entrata in funzione di un moderno servizio pubblico di trasporti urbani, è da segnalare che lungo il Viale Savoia vanno sorgendo diversi edifici, governativi e privati, che per mole e per rilievo architettonico contribuiranno notevolmente a dare un'impronta maestosa al centro dei nuovi quartieri.

Pavia, giugno 1940-XVIII.

Fotografie dell'autore.