

# STORIA DELL'URBANISTICA

## 1

Istituzioni e territorio in Terra di Bari  
Fonti documentarie e cartografiche del XIX secolo



---

# STORIA DELL'URBANISTICA

Pubblicazione semestrale diretta da Enrico Guidoni  
Anno I - n. 1 Luglio/Dicembre 1981

## COMITATO DI REDAZIONE

Giuseppe Carlone, Aldo Casamento, Enrico Guidoni, Fabio Mariano,  
Paolo Micalizzi, Marcello Petrignani

*Direttore responsabile:* Enrico Guidoni  
*Progetto e realizzazione editoriale:* Fabio Mariano

*Editore:* Edizioni Kappa, Piazza Borghese, 6 - 00186 Roma - Tel. (06) 6790356  
*Amministrazione e Distribuzione:* Licosa spa, Via Lamarmora, 45 - 50121 Firenze

Numero 1 in attesa di Autorizzazione del Tribunale di Roma

Abbonamento annuo: L. 9.000; per l'estero L. 15.000  
Prezzo di un fascicolo L. 4.500; arretrato ed estero L. 6.000  
Versamenti sul c/c n. 343509 - Licosa spa, Via Lamarmora, 45 - 50121 Firenze

Questo fascicolo viene pubblicato con il contributo dell'Archivio di Stato di Bari

In copertina: CORATO, *Pianta di tutto l'intero demanio*, 22 novembre 1753, particolare.  
ASB, *Atti demaniali*, p. 36.

---

# STORIA DELL'URBANISTICA

## I

Istituzioni e territorio in Terra di Bari  
Fonti documentarie e cartografiche del XIX secolo

Edizioni Kappa



## Indice

Editoriale di <i>Enrico Guidoni</i>	5
<b>Istituzioni e territorio in Terra di Bari</b> <b>Fonti documentarie e cartografiche del XIX secolo</b>	
Presentazione di <i>Marcello Del Piazzo</i>	7
Nota introduttiva di <i>Giuseppe Carlone</i>	8
<i>Giuseppe Dibenedetto</i>	
La realizzazione della rete stradale ottocentesca attraverso le fonti documentarie dell'Archivio di Stato di Bari	9
<i>Florinda Giuva</i>	
La costruzione delle strade traverse: Il progetto murattiano	15
<i>Maria Anna Rosaria Pansini</i>	
Il primo tratto della strada mediterranea ferdinandea e il raccordo con il porto di Barletta	27
<i>Gregorio Angelini</i>	
La rete stradale provinciale unitaria: Il raccordo dell'area murgiana	37
<i>Renata Zingarelli</i>	
Il completamento della rete viaria: Le strade comunali obbligatorie	51
Indice delle illustrazioni	59

## Editoriale

La nascita di una nuova rivista nel settore della ricerca, in una situazione di perdurante crisi editoriale, può giustificarsi soltanto se ad una effettiva e sentita carenza di strumenti in un determinato settore di studi si aggiunge una inderogabile necessità di chiarimento scientifico e metodologico. In altri termini, occorre non soltanto che esista uno spazio tematico, un ambito non ancora proposto nella sua specificità all'attenzione di un preciso gruppo di specialisti e di lettori, ma anche che sia ampiamente avvertita l'esigenza di conferire a questo settore un più ampio peso e una effettiva autonomia. «Storia dell'urbanistica», che avrà come ambito principale anche se non esclusivo l'Italia negli ultimi due secoli, scaturisce dalla linea di approfondimento storico maturata da «Storia della città», ma, al tempo stesso, si propone di mettere a fuoco quelle esperienze progettuali sulla città e il territorio che la recente storiografia di storia urbana tende ancora a sottovalutare o a tralasciare.

Questa rivista potrà contare sull'apporto dei numerosi studiosi che, da pochi anni, hanno cominciato a utilizzare a fondo le fonti scritte e iconografiche del periodo più recente; dal punto di vista disciplinare, essa fa esplicito riferimento alle cattedre di Storia dell'urbanistica, ormai abbastanza numerose e presenti in molte sedi universitarie, punto di forza di un gruppo di discipline affini che si è venuto distaccando dal tradizionale alveo della storia dell'architettura.

L'analisi della città, il progetto, la normativa, la tipologia edilizia, le valenze tecnico-ingegneristiche, economiche, politiche e culturali rappresentano altrettanti argomenti che verranno approfonditi, con studi originali ed esaurienti, su queste pagine, con particolare attenzione, si può già prevedere, per la trasformazione materiale dell'ambiente in tutti i suoi aspetti più programmati, per i documenti di archeologia dell'industria, per lo sviluppo della residenza, delle infrastrutture territoriali, dei servizi. Lo scopo non è tanto quello di avviare, ancora una volta, un processo di facili sintesi, né di ricostruire segmenti di storia locale delle cento o mille città d'Italia; ma di promuovere una nuova sensibilità per la cultura urbanistica dell'età industriale attraverso studi capaci di scandagliare con originalità ed efficacia un periodo che merita altrettanta attenzione storiografica di quella tradizionalmente riservata alle «creazioni» urbane dell'antico regime. Si potrà così avvertire con più immediatezza il nesso tra la situazione attuale e le sue premesse ottocentesche, riconoscendo nel progetto — e in particolare nel progetto urbanistico — il campo privilegiato di espressione dei gruppi e delle classi che hanno promosso e gestito sul territorio lo sviluppo della moderna società industriale.

Una particolare attenzione sarà dedicata all'Italia meridionale; non tanto per bilanciare almeno parzialmente la prevalenza di studi ancora oggi concentrata sul centro-nord, ma soprattutto per rivalutare il misconosciuto peso della cultura urbanistica del sud, tanto più sorprendente quanto più ci si allontana dai centri del potere nazionale. È significativo quindi che il primo numero di «Storia dell'urbanistica» sia dedicato ad una ricerca, che ha visto impegnato in primo piano l'Archivio di Stato di Bari e che, sia dal punto di vista dei metodi che da quello della oggettiva rilevanza del contesto storico che contribuisce per la prima volta a illuminare, si presenta come esemplare.

E.G.

*Comitato scientifico della Mostra:*  
Antonio Allocati, Gregorio Angelini, Giuseppe Carlone, Marcello Del Piazzo, Giuseppe Dibenedetto, Florinda Giuva, Enrico Guidoni, Maria Anna Rosaria Pansini, Marcello Petriagnani, Marina Ruggiero Petriagnani, Renata Zingarelli

*Ordinatore:*  
Giuseppe Carlone

*Segreteria:*  
Massimo Colonna, Margherita Di Ciaula, Domenico Gadaleta, Damiana Iannone

*Restauro:*  
Patrizia Cipriani, Mario Recchimurzo

*Fotografia:*  
Francesco Colella, Alessandro Loprete, Angela Pansini, Ferdinando Parlato, Laboratorio di riproduzione dell'Archivio di Stato di Bari

*Allestimento:*  
Umberto Albanese, Giuseppe Laterza, Vito Minuzzi, Laboratorio di legatoria e restauro dell'Archivio di Stato di Bari

*Si ringraziano per la cortese collaborazione:*  
Elena Finocchiaro e Maria Pia Malasomma, della Sezione Scuola-Ambiente del Provveditorato agli Studi di Bari;  
Maria Cocchetti, direttrice della Biblioteca Nazionale « Sagarriga Visconti Volpi » di Bari.

Un particolare ringraziamento ai soci della Cooperativa « Amici dei Beni Culturali » e al personale tutto dell'Archivio di Stato di Bari.

### *Elenco delle abbreviazioni*

APB	Archivio dell'Amministrazione provinciale di Bari
ASB	Archivio di Stato di Bari
BNB	Biblioteca Nazionale « Sagarriga Visconti Volpi » di Bari
b.	busta
fasc.	fascicolo
fol.	folio
LL.PP.	Lavori Pubblici
OO.PP.	Opere Pubbliche
r.d.	regio decreto
s.d.	senza data

## Presentazione

*Il secolo scorso ha visto un continuo progresso dell'economia pugliese e un peso crescente della sua presenza nell'economia del Regno delle Due Sicilie e poi del Regno d'Italia.*

*Fattore non secondario di tale miglioramento è stata la progressiva realizzazione di un sistema viario atto a facilitare un più felice flusso delle derrate agricole e dei manufatti.*

*La ricerca condotta dall'Archivio di Stato di Bari sulla ricca documentazione grafica e burocratica conservata negli archivi della provincia di Bari, e relativa alla formazione del sistema viario ottocentesco nell'area nord di Terra di Bari, mette in luce la genesi del problema della viabilità e la sua progressiva soluzione.*

*Saluto con compiacimento la fatica di storici e archivisti, ed esprimo l'auspicio che i loro sforzi congiunti, oltre a conseguire il risultato obiettivo di offrire agli studiosi ed agli esperti una mole notevole di notizie sul problema, valgano a diffondere ulteriormente la coscienza che gli Archivi di Stato italiani conservano una documentazione insostituibile, preziosa, per la storia dei grandi temi che interessano la storiografia contemporanea: economia, società, territorio.*

Marcello Del Piazzo  
Dirigente Generale dell'Ufficio  
Centrale per i Beni Archivistici

## Nota introduttiva

Giuseppe Carlone

Il fascicolo illustra solo la prima parte della mostra che ospitava anche la sezione ottocentesca di una precedente iniziativa della Cattedra di storia dell'architettura dell'Istituto di architettura e urbanistica della facoltà di Ingegneria dell'Università di Bari su « La città e la campagna di Trani nella geografia dell'area storica di Terra di Bari: cultura, società, ambiente » (aprile 1980).

L'idea di presentare insieme i due momenti di ricerca nasceva dall'esigenza di leggere accanto al dibattito istituzionale che caratterizza nell'Ottocento la formazione del sistema viario nell'area nord di Terra di Bari, un episodio significativo nella formazione della cultura urbana ottocentesca nella nostra provincia, anche se la costruzione del borgo a Trani, e le successive vicende urbanistiche, si legano ad un destino di emarginazione della città, sia come centro politico-amministrativo (Gioacchino Mu-

rat nel 1808 trasferisce definitivamente il capoluogo di provincia da Trani a Bari) che come area portuale crescendo il ruolo dei porti di Barletta e Molfetta.

Questa lettura in parallelo ha consentito di cogliere in un vasto quadro di riferimenti territoriali le ragioni di un dibattito che coinvolge i diversi livelli istituzionali, stato, provincia, comuni e tende a modificare il rapporto città-campagna definendo la nuova centralità urbana. Le fonti cartografiche rappresentano la sintesi progettuale di quel dibattito istituzionale e disegnano la nuova immagine del territorio e della città. Gli uffici tecnici comunali e provinciali e le nuove figure dell'ingegnere e dell'architetto libero professionista esprimono compiutamente attraverso il disegno cartografico la cultura delle trasformazioni strutturali, a scala urbana e territoriale, che modificano profondamente la geografia della nostra provincia.

## La realizzazione della rete stradale ottocentesca attraverso le fonti documentarie dell'Archivio di Stato di Bari

Giuseppe Dibenedetto

La possibilità di mettere a confronto esperienze di ricerca tradizionalmente separate, di conservazione e schedatura delle fonti documentarie e cartografiche e di approfondimento della problematica storica che ha per temi la città e la campagna, consente di avviare una lettura delle vicende istituzionali e dei processi storici di trasformazione del territorio.

Su questa comune base di ricerca, l'Archivio di Stato di Bari e la Cattedra di storia dell'architettura della facoltà di Ingegneria dell'Università degli Studi di Bari hanno realizzato la mostra *Istituzioni e territorio. Terra di Bari: fonti documentarie e cartografiche del XIX secolo* (15 novembre 1980-15 gennaio 1981).

Con tale iniziativa, ed altre in corso, l'Istituto archivistico barese intende avviare un rapporto di stretta collaborazione con gli altri Istituti culturali e con le forze intellettuali su temi inerenti la storia locale al fine di promuovere una conoscenza più approfondita della realtà territoriale e di avvicinare ai problemi della ricerca storica, fondata sullo studio delle fonti documentarie, un pubblico sempre più vasto.

La mostra è stata realizzata in gran parte sulla base del patrimonio documentario dei fondi Intendenza e Prefettura dell'Archivio di Stato di Bari; di essi sono state particolarmente valorizzate le fonti cartografiche esistenti in alcune serie (strade comunali, strade regie e provinciali, opere pubbliche, demani comunali, ferrovie). L'inedita cartografia, infatti, attraverso la lettura dei progetti e delle piante topografiche redatte dal personale tecnico, ha permesso di individuare i processi trasformativi che hanno reso possibile l'attuale assetto della regione.

La mostra è divisa in due sezioni, la prima

prende in esame i profondi mutamenti strutturali avvenuti a scala territoriale nell'area nord della provincia di Terra di Bari con la costruzione del sistema viario ottocentesco e la definizione di una nuova centralità urbana nel rapporto città-campagna; la seconda analizza la formazione della cultura urbanistica ottocentesca a Trani nelle vicende della costruzione del borgo fuori dell'area di antico impianto.

Nella prima sezione vengono individuate tre distinte fasi storiche nella realizzazione del sistema viario ottocentesco: periodo francese, borbonico, unitario.

Nei primi anni dell'Ottocento il sistema viario è costituito ancora dall'unico asse rotabile della via Consolare che dall'Ofanto segue l'andamento della costa e da percorsi minori e tracciati naturali utilizzabili solo nella stagione asciutta; i centri urbani sono ancora sistemi « chiusi ». Nel decennio francese vengono poste le premesse fondamentali di un nuovo assetto del territorio e dello sviluppo dei centri urbani grazie all'impulso dato all'economia e all'iniziativa politica locale dalle riforme murattiane che, favorendo l'aumento della produzione agricola ed intensificando i rapporti commerciali fra i comuni, pongono il problema della costruzione di vie di comunicazione più rapide e sicure.

Di tale problema si fanno carico in prima persona i decurionati cittadini, nei quali sono rappresentate a livello politico-istituzionale le forze sociali più dinamiche. Le proposte dei decurionati rispondono alle reali esigenze economiche dei comuni: Trani, che propone la costruzione delle strade traverse per Andria e Corato, ricerca una risposta alla crescente domanda di derrate alimentari; per Corato e Andria la co-

struzione di strade traverse significa la possibilità di incrementare le esportazioni verso la costa; Terlizzi e Molfetta chiedono una nuova strada che favorisca lo scambio delle derrate agricole con i manufatti e l'esportazione ad occidente ed oriente tramite la Consolare.

I costi per la costruzione delle strade pesano in maniera rilevante sui comuni interessati che si vedono costretti a ricorrere ad imposte straordinarie sui beni di consumo (ad Andria sul vino), a sovrimposte sui dazi esistenti (a Terlizzi e Molfetta sul vino e sulla sfarinatura del grano), oppure all'appalto in privativa delle risorse demaniali (a Corato il taglio degli alberi del bosco). Il ruolo determinante delle iniziative locali viene sanzionato dal decreto di Gioacchino Murat del 7 maggio 1813 in cui si autorizza la costruzione delle strade traverse «considerando che la costruzione delle strade interne nelle provincie di Otranto, Bari e Capitanata è di ostacolo più grave che altrove alla prosperità del loro commercio, non solo per il bisogno vicendevole in cui esse sono costituite fra loro, ma anche per l'immediata relazione che hanno con la capitale; veduta la dimostrazione di questa necessità espressa nel voto unanime di tutte le popolazioni e con l'offerta di mezzi per eseguirlo».

In realtà le iniziative dei singoli decurionati trovano la loro collocazione e giustificazione all'interno del più ampio progetto murattiano che prevede in una prima fase la convergenza delle strade intercomunali nell'unico asse viario allora esistente: la via Consolare proveniente da Napoli e da svilupparsi verso Brindisi. In una seconda fase, alla fine della dominazione francese, gli interessi del governo si orientano verso la costruzione di un sistema viario di strade che colleghino, attraverso la Capitanata e Terra di Bari, Napoli con le province periferiche del Regno, Terra d'Otranto e Basilicata, ponendo le premesse dello sviluppo della viabilità nel periodo borbonico.

L'individuazione di nuovi assi viari ottocenteschi ha un'importanza decisiva per la definizione non solo di un quadro di riferimenti territoriali ma anche dell'assetto urbanistico dei centri abitati: lo sviluppo urbanistico della città si orienterà lungo il tracciato delle nuove vie, con la costruzione dei borghi al di fuori delle mura, influenzando sulla destinazione delle aree urbane e della campagna circostante e su una nuova disposizione dei servizi all'interno della città.

L'iniziativa per la costruzione della strada Trani-Andria che — come scrive l'ingegnere dipar-

timentale Leandro nel 1812 — «unirà questi comuni, a la presente inaccessibili, tra loro con una strada che formerà due linee sole di un pendio dolce e ben distribuito» è presa dal comune di Trani che stanziava tra il 1811 e il 1812 un fondo di 4.000 ducati per la formazione di vie di comunicazione con il suo hinterland (Andria e Corato).

La tempestività e la ferma volontà del decurionato di Trani — dimostrata anche dall'assenza di un dibattito intorno alla copertura finanziaria dell'iniziativa — testimoniano la necessità del comune di creare un collegamento con centri agricoli produttori di derrate per il rifornimento alimentare della città. Trani, infatti, sebbene privata definitivamente nel novembre 1808 della sede dell'Intendenza passata a Bari, continua ad essere un importante centro amministrativo per la presenza degli organi giudiziari della provincia, la cui attività richiama un gran numero di funzionari e di persone interessate all'amministrazione della giustizia. La grande domanda di generi alimentari non può essere soddisfatta dal ristretto agro traneese soprattutto per il grano.

Il decurionato di Andria risponde favorevolmente alla iniziativa traneese con una deliberazione del 25 agosto 1811. Il collegamento con Trani non può che favorire i rapporti commerciali e particolarmente l'esportazione del grano di Andria su un mercato tradizionalmente privo di tale prodotto.

Per tali strade di importanza prevalentemente comunale i fondi devono essere recuperati sul luogo ed il mezzo tradizionale è quello dell'imposizione straordinaria di dazi, particolarmente gravosi per una popolazione povera già sottoposta ad una serie di imposte sui beni di consumo. La soluzione a tale problema avanzata dal decurionato di Andria è alternativa: l'imposizione di un «prestito forzoso da tutti i possidenti nel tenimento di questo comune, tanto Cittadini che Forestieri».

Nei fatti questa proposta che si presenta come una vera e propria tassa sulla proprietà è sconfitta dall'opposizione convergente dell'Intendenza e dei proprietari locali.

Nonostante il tentativo del decurionato di Andria di evitare una nuova imposizione indiretta su un bene di largo consumo ricorrendo alla vecchia tassa sul grano «dimezzata» (r.d. 8 aprile 1813), il risultato sarà quello di una soluzione di compromesso.

Nella seduta del 28 giugno 1811 il decurionato di Corato autorizza la costruzione della strada traversa Trani-Corato, aderendo così alla

iniziativa proposta dal decurionato traneese. «La difficoltà del commercio esterno, avendo butato le Comuni di questa Provincia nella desolazione e nell'avvilimento, non avendo come smerciare i generi, che la di lei fertilità offre all'agricoltura, [ha spinto il governo e le popolazioni] a costruire le strade interne da una Comune all'altra per agevolare almeno in tal modo l'intero commercio tra le popolazioni: lacchè ora con somma difficoltà si ottiene per essere le strade di comunicazione rovinose e non praticabili [...]. La formazione di una nuova strada che conduce in Trani è così necessaria che utile e, nelle circostanze attuali proteggendo il Governo il commercio interno, l'utile di questa comune è incalcolabile per il commercio attivo che andrebbe con le città marittime».

L'unità d'intenti raggiunta dai due decurionati sulla necessità della costruzione della strada si sfalda nel momento in cui, individuato il nuovo tracciato, si intaccano gli interessi di alcuni possidenti i cui beni sono situati nel territorio interessato.

Contro la proposta di Corato di un tracciato rettilineo, il comune di Trani oppone un percorso che segua l'antica traccia.

Infatti il nuovo percorso rettilineo approvato nel 1813 su progetto dell'ingegnere dipartimentale Leandro che il 21 luglio 1812 aveva sostituito l'architetto Mastropasqua, danneggia fortemente i possedimenti tranesi del proprietario Schinosa di Bisceglie che cercherà di ritardare con ogni mezzo la costruzione della nuova strada. La questione è risolta solo nel 1821 grazie all'intervento dell'ingegnere dipartimentale Prade che contesta sia l'aumento d'indennizzo chiesto dallo Schinosa sia l'alienazione della vecchia strada «perché serve di pascolo e cammini delle pecore per la marina, onde bagnarsi, ed anche [...] per il passaggio alle proprietà diverse».

Diversamente da quanto avviene ad Andria per la questione dei dazi, gli apparati centrali dello Stato dimostrano in questa occasione di essere meno legati e condizionati dagli interessi locali e di funzionalizzare la logica del loro intervento ad un progetto di razionalizzazione del territorio e di economicità.

Dopo la restaurazione dei Borboni la principale realizzazione è la strada Mediterranea, da Canosa a Noci ordinata con regio decreto 5 febbraio 1820 il cui tracciato unisce i comuni dell'interno della provincia di Terra di Bari. Il progetto del primo tratto Canosa-Andria, firmato dall'ingegnere distrettuale Giacomo Prade, è approvato dalla Real Segreteria di Stato

degli Affari Interni il 6 agosto 1823. Solo nel 1827 i decurionati dei comuni di Andria e Barletta approvano la costruzione del raccordo della strada Mediterranea con il porto di Barletta.

I progetti sono firmati dagli ingegneri comunali Domenico Recchia (11 novembre) e Vincenzo De Nittis (18 dicembre 1827) per il tratto in territorio di Andria.

Per le spese da sopportarsi per la costruzione della strada il decurionato di Andria approva l'imposizione di un dazio di grana 4½ a rotolo sulla molitura (4 aprile 1826), quello di Barletta uno stanziamento di 1.800 ducati (24 novembre 1827).

La relazione sulla modifica del tracciato e le variazioni di spesa richiesta dal ministro viene presentata dall'ingegnere distrettuale Giacomo Prade il 2 dicembre 1830.

I progetti avanzati negli anni Cinquanta per completare la rete stradale vengono attuati solo dopo l'unità d'Italia grazie all'impegno politico e finanziario assunto dai comuni e dal governo al fine di sanare e migliorare la situazione delle strade nell'Italia meridionale che si presenta all'indomani dell'unificazione caratterizzata da elementi di estrema arretratezza. All'interno di questo quadro, la provincia di Terra di Bari è una delle aree più avanzate del Mezzogiorno. Tuttavia viene individuato il punto debole del sistema viario provinciale nella zona interna del nord-barese.

Il dibattito sull'attraversamento della Murgia nella sezione intermedia, all'ordine del giorno già nel 1861, è ripreso con più forza solo nel 1866 per lo stabilizzarsi della situazione politica e la ripresa delle relazioni commerciali ad ampio raggio. Per quanto l'inserimento del ceto dominante locale nelle istituzioni dell'Italia unita spingesse verso una soluzione in tempi brevi del problema delle comunicazioni, l'insorgere del brigantaggio, come si afferma nel consiglio provinciale nella seduta del 2 dicembre 1868, non aveva consentito la realizzazione dei primi progetti e lo studio di nuovi.

Sin dall'inizio il problema dei collegamenti attraverso la Murgia appare di difficile e controversa soluzione sia per i costi che per le difficoltà tecniche che presenta. La situazione è particolarmente grave per il settore centrale dell'area murgiana, quello da Spinazzola a Gravina, poiché mancano completamente le comunicazioni dirette con la costa, e la strada provinciale tra i due comuni, che sono centri commerciali rilevanti, non è ancora ultimata. E' quindi su tale questione che si incentra il dibattito anche perché la mancanza di vie di comunicazione ro-

tabili in quest'area incide sull'economia della zona a causa degli alti costi di trasporto e dei lunghi tempi di percorrenza.

Nonostante l'urgenza del problema, le varie ipotesi avanzate per il miglioramento della viabilità non sono attuate con la dovuta celerità a causa della scarsità dei mezzi finanziari e del già eccessivo carico fiscale gravante sui contribuenti dei comuni interessati. La strozzatura per il commercio rende comunque improcrastinabile l'intervento pubblico. Nel 1867, infatti, l'ingegnere Andrea Serio, direttore dell'ufficio tecnico provinciale, su incarico del consiglio provinciale, presenta la « Relazione intorno la rete strade da costruirsi nella parte montuosa della Provincia di Terra di Bari », ove sono formulate due proposte che hanno come obiettivo quello di privilegiare soluzioni complessive del problema della viabilità murgiana mentre viene respinta per motivi tecnici l'ipotesi della strada Corato-Gravina caldeggiata dal consiglio provinciale Pasquale Pellicciari. In realtà sarà proprio quest'ultima ad essere costruita per prima. Nella seduta del 2 dicembre 1868 su proposta dello stesso Pellicciari, la Corato-Gravina viene classificata strada provinciale e viene approvato uno stanziamento per proseguire gli studi. Sul tracciato da seguire sorge una lunga polemica che vede contrapposti da un lato il rappresentante di Gravina nel consiglio provinciale, dall'altro un gruppo di cittadini. Nonostante le proteste di questi ultimi, che in un ricorso del 2 giugno 1869 rivolto al prefetto accusano il Pellicciari di far sì che gli ingegneri incaricati scelgano un tracciato più lungo del necessario e più difficoltoso allo scopo di far passare la strada per le sue proprietà, i lavori verranno comunque eseguiti secondo il progetto dell'ufficio tecnico provinciale mentre la controversia proseguirà al punto che i ricorrenti, a spese proprie, faranno eseguire un progetto alternativo presentato l'8 maggio 1870 dall'ingegnere Cagiati.

Nel dibattito sull'individuazione degli assi viari da privilegiare si riflette con evidenza la natura delle istituzioni. Non a caso si contrappongono diversi progetti in ognuno dei quali l'esigenza effettiva di collegamenti stradali viene interpretata alla luce degli interessi particolari presenti nell'istituzione. Nel consiglio provinciale, al quale compete la classificazione delle strade provinciali e l'amministrazione dei fondi destinati alla loro costruzione e manutenzione, convergono e si scontrano gli interessi dei grossi proprietari terrieri. Il sistema elettorale per collegi comunali e la consistenza del corpo elettorale, che si identifica con il ceto

dei « galantuomini », fa sì che i deputati siano i delegati di un gruppo sociale ristretto e direttamente interessato senza mediazioni politiche alla definizione dei problemi.

Nel complesso, alla fine degli anni Settanta dell'Ottocento, si può considerare realizzata l'ossatura della rete stradale tuttora in esercizio che verrà completata con la costruzione delle strade comunali resa obbligatoria per i comuni dalla legge 30 agosto 1868. I comuni si trovano così costretti, in base all'importanza territoriale o alla mancanza di collegamenti con i più importanti centri, ferrovie e porti, a progettare una serie di strade che vengono costruite grazie alle rendite ordinarie ed ai capitali disponibili e con la costituzione di un fondo speciale.

Lo Stato accorda sussidi ai comuni meno collegati e più poveri. In caso di inadempienza dei comuni nella formazione dei progetti per la costruzione e sistemazione delle strade da sottoporre all'approvazione del prefetto, questi faceva assegnare d'ufficio i progetti le cui spese erano a carico dei relativi comuni.

Dalle numerose relazioni dei prefetti si deduce come la legge sull'obbligatorietà delle strade comunali sia accolta in vari modi dai centri interessati. I comuni più bisognosi si affrettano a inviare l'elenco delle strade da costruire e, nel giro di poco tempo, i progetti, grazie anche ai sussidi dello Stato, prendono l'avvio. Più difficoltoso l'attuarsi della legge per altri centri dove spesso i prefetti ricorrono d'ufficio alla realizzazione di antichi progetti. E' il caso della strada Altamura-Ruvo che, come risulta dalla « Relazione annuale sulla viabilità obbligatoria per l'esercizio 1874 », presenta « un incartamento abbastanza voluminoso portante un carteggio continuato fra la Prefettura e i Sigg.ri Sottoprefetti dei due circondari per vedere cominciata almeno la prima pratica voluta dalla legge: cioè la ricognizione locale per parte delle Commissioni incaricate dai due comuni con l'ingegnere civile per segnare e definire il tracciato della strada ».

Spesso gli elenchi inviati ai prefetti dai comuni sono rivisti in base all'effettive esigenze. Infatti non era cosa insolita che i comuni presentassero proposte per nuove strade che soddisfacessero i maggiori proprietari terrieri della zona ma non avessero una effettiva utilità, oppure che i comuni tendessero a ridurre il numero delle strade per l'alto costo della loro costruzione. Si calcola infatti che, come si ricava dal « Prospetto delle strade comunali obbligatorie, esecuzione della legge 30 agosto 1868. Beni immobili comunali », in media la costruzione

di una strada veniva a costare lire 5.000 a chilometro.

Dalla « Pianta dell'Ufficio Tecnico della Provincia di Bari con indicazione delle strade Nazionali, Ferrate, Provinciali e Comunali. 1873 », si nota come si vanno formando tre gruppi distinti di strade intorno ai centri più importanti:

Modugno, Acquaviva, Spinazzola, e si creano così fitti intrecci viari a tutto vantaggio dei piccoli centri che possono dare via a quei rapporti commerciali che sino ad allora erano in qualche modo rallentati dalle difficoltose vie di comunicazioni.

## La costruzione delle strade traverse: Il progetto murattiano

Florinda Giuva

Riprendendo una petizione di un « gruppo di zelanti cittadini » il decurionato di Terlizzi, nella seduta del 13 agosto 1811, notava come le precarie condizioni della vecchia strada arrecassero incalcolabili danni « anche in presenza di abbondanti raccolti [...] al commercio perfettamente incagliato [...], al pronto adempimento dei pesi fiscali [...] e al commercio con quei forestieri che erano soliti portarsi a Terlizzi per fare dei continui acquisti [...], non avendo altra strada mediocre che potesse permettere l'uscita di quei generi che dobbiamo esitare e l'entrata di quelli di cui il pubblico ha positiva urgenza per i suoi indispensabili bisogni »<sup>1</sup>.

Nei primi anni dell'Ottocento l'aumento della produzione agricola e l'intensificarsi dei rapporti commerciali pongono il problema della costruzione di strade più rapide e sicure (caratterizzate da elementi di estrema funzionalità come la linearità e la pavimentazione) che congiungano le aree di produzione con le sedi portuali e di mercato.

Tra il 1811 e il 1812 nell'area nord di Terra di Bari vengono progettate le strade traverse Trani-Corato, Trani-Andria, Molfetta-Terlizzi.

I decurionati, espressione istituzionale del nuovo ceto borghese di origine agraria e mercantile, sono in questa fase i protagonisti dell'iniziativa politica e dello sforzo finanziario: per Trani la costruzione delle strade verso Andria e Corato rappresenta il collegamento con i centri agricoli produttori di derrate al fine di soddisfare la crescente domanda alimentare della città<sup>2</sup>; per Corato, Andria e Terlizzi il collegamento con Trani e Molfetta consente di incrementare le esportazioni verso la costa e favo-

risce lo scambio delle derrate agricole con i manufatti<sup>3</sup>.

I costi relativi alla costruzione<sup>4</sup>, all'indennizzo dei proprietari, alla manutenzione sono sostenuti dai comuni attraverso la formazione di un fondo comunale ottenuto prevalentemente con l'imposizione straordinaria di dazi (ad Andria il vino) e sovrainposte su dazi già esistenti (a Terlizzi e Molfetta il vino e la sfarinatura del grano). Le soluzioni alternative, come quella proposta dal decurionato di Andria di un prestito forzoso compiuto da tutti i possidenti del comune, sono sconfitte.

La spesa più consistente è costituita dall'indennizzo da pagare ai proprietari danneggiati dall'esproprio dei terreni attraversati dal nuovo tracciato. L'interesse privato riesce il più delle volte non solo a ritardare la costruzione delle strade a causa dei numerosi ricorsi e delle ripetute perizie, ma anche a influenzare la stessa fisionomia dei tracciati. A tale proposito è significativo il contrasto sorto tra i cittadini di Corato, sostenitori di una linea retta che, sebbene più dispendiosa perché completamente al di là della vecchia traccia, diminuisce i tempi di percorrenza e il comune di Trani che propone di seguire l'antica strada « forse per non disgustare alcuni signori [...] i di cui territori verrebbero attraversati dalla nuova strada »<sup>5</sup>. Sono invece gli apparati centrali dello Stato a funzionare in maniera moderna, dimostrando di essere meno legati e condizionati dagli interessi privati e di riuscire a finalizzare il loro intervento ad un progetto di razionalizzazione del territorio improntato a funzionalità ed economicità. Le varie iniziative dei singoli decurionati trovano ben presto (regio decreto nu-

mero 1753 del 7 maggio 1813) la loro collocazione e giustificazione all'interno del più ampio progetto murattiano che prevede in questa fase la convergenza delle strade intercomunali nell'unico asse viario allora esistente: la via Consolare lungo la fascia costiera.

La formulazione di un nuovo assetto viario ottocentesco ha una importanza decisiva per la definizione di un quadro di riferimenti territoriali; alla tradizionale disposizione a raggiera delle strade intorno al centro abitato si sostituisce una serie di assi viari che ha la funzione di collegare le zone agricole interne con il mare, creando un nuovo sviluppo ma anche l'emarginazione dei centri non perfettamente allineati sul tracciato più economico. Anche l'assetto urbanistico delle città ne è modificato: il tracciato delle nuove vie orienterà lo sviluppo *extra-moenia* e condiziona insieme l'impianto e la costruzione dei borghi nelle aree della campagna circostante.

#### Note

<sup>1</sup> ASB, *Intendenza di Terra di Bari, Amministrazione comunale, OO.PP.*, b. 41, fasc. 501/1.

<sup>2</sup> Trani, sebbene definitivamente privata dal 1808 della sede della Intendenza passata a Bari, continua ad essere un importante centro giudiziario.

<sup>3</sup> Molfetta tende a diventare insieme centro di raccordo delle aree agricole interne e tramite del commercio « ad occidente e ad oriente » lungo la via Consolare.

<sup>4</sup> L'incremento della costruzione di opere pubbliche favorisce in questi anni la formazione di un nuovo ceto sociale di appaltatori e mastri muratori.

<sup>5</sup> ASB, *Intendenza di Terra di Bari, Amministratore comunale, OO.PP.*, b. 43, fasc. 516/2.

#### Documenti

1. *Provincia di Terra di Bari*, in Antonio Rizzi Zannoni, *Atlante Geografico del Regno di Napoli delineato per ordine di Ferdinando IV re delle Due Sicilie*, foll. 12, 16, 17, Napoli, 1806-1813 (figg. 1-2).

Scala 1:126.000 ca.

cm. 49 x 74, stampa, carta su tela

BNB, *Canterano* 38/1-3.

La pianta registra la fisionomia di Terra di Bari nei primi anni dell'Ottocento. Appare chiaro il riferimento a una fase storica settecentesca non ancora attraversata dalle profonde trasformazioni strutturali degli anni successivi: emerge infatti il prevalere della campagna sulla città rappresentata ancora come sistema chiuso. Il sistema viario è costituito dall'unico asse rotabile, la via Consolare lungo la fascia costiera, e dai tracciati naturali utilizzabili solo nella stagione asciutta.

2. « *Piante del Regio Tratturo, che principiano dal Ponte di Canne, e passano per i tenimenti di Barletta, Andria, Trani, Corato, Ruvo, Bitonto, Grumo, e Toritto in provincia di Bari, reintegrato nell'anno 1810* », Francesco Paolo Ferrucci, Bari 1810; foll. 14, piante numerate da I a XXVI (fig. 3).

Scala di passi 100 per la lunghezza, 60 per la larghezza;

cm. 55 x 80, carta.

ASB, *Intendenza di Terra di Bari, Strade regie e provinciali*, b. 24, fasc. 248.

Il Regio Tratturo costituiva la grande arteria di comunicazione utilizzata per la transumanza delle pecore dagli Abruzzi alle zone pianeggianti della Puglia. Le piante, raccolte in un volume, descrivono l'ampio tracciato naturale nella provincia di Terra di Bari, che dal ponte sul fiume Ofanto attraversa la campagna dei comuni della fascia costiera e dell'interno. I confini territoriali e delle proprietà, le strade, le colture, le costruzioni rurali sono gli elementi richiamati per l'identificazione formale e geografica del Regio Tratturo.

3. « *Decreto per provvedere alla costruzione delle strade necessarie nella provincia di Capitanata, Terra di Bari e Terra di Otranto e per determinarne i fondi di spese* », regio decreto n. 1753, Portici - 7 maggio 1813.

*Bullettino delle leggi e decreti del Regno di Napoli*.

Il decreto murattiano autorizza la costruzione di una rete stradale rotabile per soddisfare i bisogni crescenti delle popolazioni locali « considerando che la mancanza delle strade interne

nelle province d'Otranto, Bari e Capitanata è di ostacolo più grande che altrove alla prosperità del loro commercio, non solo per il bisogno vicendevole in cui esse sono costituite tra loro, ma anche per l'immediata relazione che hanno con la capitale ». L'intervento legislativo murattiano definisce inoltre una precisa e complessa dialettica fra i diversi livelli istituzionali presenti nel regno preposti alle opere pubbliche: accanto al ruolo ancora determinante svolto dalle amministrazioni locali, relativo essenzialmente al recupero dei fondi (art. 8: « i comuni che non potranno somministrare con le risorse ordinarie, sono autorizzati ad imporsi dei dazi di consumo »), viene costituita a livello centrale una impalcatura di organi amministrativi e tecnici con funzioni di controllo e decisionali che costituiscono un nuovo apparato istituzionale modernamente organizzato.

4. « *Pianta dell'intero demanio, così in bosco come in difesa, ristretto riservato, demanio aperto e le due parate del duca d'Andria* », regi agrimensori della Dogana di Foggia Giuseppe Cuoci, Francesco Antonio Zizzi, Ignazio Romito, Corato 22 novembre 1753 (fig. 4).

Scala di passi 600;

cm. 145 x 90, pergamena, colore.

ASB, *Atti demaniali*, b. 36.

La pianta evidenzia l'immagine medioevale del nucleo urbano posto al centro del ristretto (terre in libera proprietà) distinto in vigne d'uliveto e ristretto erboso. Al di là di questa zona è disegnata la grande distesa dei demani. La rete stradale che congiunge Corato con il territorio circostante emerge nella forma tradizionale di sviluppo a raggiera intorno al centro abitato.

5. *Decreto di Gioacchino Murat che autorizza la costruzione della strada rotabile tra il comune di Trani e quello di Corato*, Napoli 8 aprile 1813.

ASB, *Intendenza di Terra di Bari, Amministrazione comunale, OO.PP.*, b. 43, fasc. 516/2.

6. « *Il sindaco della comune di Corato a S.E. il S. Consigliere di Stato, Intendente della Provincia* », Corato 15 giugno 1811.

ASB, *Intendenza di Terra di Bari, Amministrazione comunale, OO.PP.*, b. 43, fasc. 516/2. Per i fondi da destinare alla costruzione della strada Trani-Corato il decurionato decide di appaltare il taglio dei rami secchi e di alcune parti degli alberi della selva cedua, rimasta demanio comunale anche dopo il decreto murattiano del 3 dicembre 1808 (privatizzazione delle terre comunali), in quanto terre che « per la

loro natura sono incapaci di dominio privato» (art. 21).

7. *Protesta del proprietario Filippo Schinosa di Bisceglie all'intendente della provincia di Terra di Bari circa i danni arrecati alle sue proprietà in tenimenti di Trani dal nuovo tracciato della strada Trani-Corato*, Bisceglie 25 sett. 1820. ASB, *Intendenza di Terra di Bari, Amministrazione comunale*, OO.PP., b. 43, fasc. 516/2.

8. *Volume delle piante della rettifica del catasto di Trani* contenente a scale diverse le piante topografiche dei terreni attraversati dal nuovo tracciato della strada Trani-Corato di proprietà di Bianchi Marzio in località Casamassa di 429 ettari (n. 17), di Schinosa Filippo in località Schinosa di 827 ettari (n. 24), di Candido Riccardo in località Lamadoro di 580 ettari (n. 22).

vol. di cm. 47,5 x 33,5 contenente le piante di 91 proprietà.

ASB, *Lavori, rettifiche e revisione dei catasti provvisori*, b. 11, vol. 85.

9. *Schizzo del vecchio e nuovo tracciato della strada Trani-Corato*, ingegnere dipartimentale Giacomo Prade, Bari 1821 (fig. 5).

Scala non indicata; cm. 30 x 40, carta.

ASB, *Intendenza di Terra di Bari, Amministrazione comunale*, OO.PP., b. 43, fasc. 516/2.

Il nuovo tracciato rettilineo su progetto dell'ingegnere dipartimentale Domenico Leandro era stato approvato nel 1813. Lo schizzo del 27 agosto è allegato alla relazione inviata all'intendente dall'ingegnere dipartimentale Giacomo Prade sulle questioni sollevate dal proprietario Filippo Schinosa danneggiato dal nuovo tracciato della strada. Prade contesta sia l'aumento di indennizzo sia l'alienazione della vecchia strada chiesti da Schinosa « perché serve da pascolo e cammino delle pecore per la marina onde bagnarsi ed anche [...] per il passaggio alle proprietà diverse ».

10. « *Progetto della nuova strada da Trani ad Andria* », ingegnere comunale Nicola Suppa, Bari 28 agosto 1813 (fig. 6).

Scala di palmi napoletani 3.500 per le distanze orizzontali del profilo, 7.000 per le distanze verticali del profilo e per la planimetria, 100 per il ponte;

cm. 52,2 x 77,5, carta, colore, restaurata.

ASB, *Intendenza di Terra di Bari, Amministrazione comunale*, OO.PP., b. 43, fasc. 516/2.

Nella pianta, in alto, è descritto il profilo longitudinale della nuova strada con l'indicazione delle distanze orizzontali delle sezioni e, a colore, delle parti di terreno da riempire o da

tagliare. Nella parte centrale è descritto il nuovo tracciato rettilineo, l'andamento del vecchio percorso e la campagna attraversata. Si leggono la caratteristica disposizione delle colture arboree e arbustive intorno ai centri abitati, del seminativo e dell'incolto nelle zone più lontane e le proprietà interessate al nuovo tracciato. Scarso rilievo viene dato alla descrizione degli abitati di Trani e Andria. In basso sono disegnate le opere d'arte necessarie all'attraversamento delle acque: un ponte (planimetria e profilo) e la sezione dei due fossati laterali. La scelta di un tracciato rettilineo, che segua in più punti l'andamento dell'antica strada, consente, secondo gli ingegneri, di evitare il problema dell'attraversamento delle proprietà. La lunghezza del nuovo tracciato è di km. 11.

11. *Verbale della seduta del decurionato di Andria sulla possibilità di imporre un prestito forzoso ai proprietari per la costruzione della strada Trani-Andria*, Andria 25 agosto 1811.

ASB, *Intendenza di Terra di Bari, Amministrazione comunale*, OO.PP., b. 43, fasc. 516/2.

12. *Copia del verbale della seduta decurionale del comune di Andria*, Andria 5 aprile 1812.

ASB, *Intendenza di Terra di Bari, Amministrazione comunale*, OO.PP., b. 43, fasc. 516/2.

Il decurionato di Andria motiva la propria opposizione alle direttive del ministro dell'Interno e dell'intendente che avevano proposto una tassa straordinaria sul vino al fine di reperire i fondi necessari alla costruzione della strada per Trani nel territorio del comune di Andria. L'amministrazione locale propone di sostituire la tassa sul vino, particolarmente dannosa al consumo e all'esportazione di un prodotto fondamentale per l'economia del luogo, con la reintegra della tassa sulla sfarinatura del grano. L'opposizione di una parte dei grandi proprietari agrari locali impone la soluzione indicata dagli organi centrali.

13. *Decreto di Gioacchino Murat che autorizza il comune di Andria ad imporre il dazio sulla sfarinatura del grano*, Napoli 8 aprile 1813.

ASB, *Intendenza di Terra di Bari, Amministrazione comunale*, OO.PP., b. 43, fasc. 516/2.

14. *Decreto di Gioacchino Murat che autorizza il comune di Andria ad abolire il dazio sulla sfarinatura del grano e ad imporre il dazio sul vino*, Napoli 3 giugno 1813.

ASB, *Intendenza di Terra di Bari, Amministrazione comunale*, OO.PP., b. 43, fasc. 516/1.

15. *Modalità per la percezione del dazio sul vino*, Andria 30 ottobre 1813.

ASB, *Intendenza di Terra di Bari, Amministrazione comunale*, OO.PP., b. 43, fasc. 516/1.

16. *Estratto del verbale della seduta decurionale del comune di Molfetta*, Molfetta 6 agosto 1811.

ASB, *Intendenza di Terra di Bari, Amministrazione comunale*, OO.PP., b. 41, fasc. 501/1. Il decurionato di Molfetta motiva l'adesione all'iniziativa di Terlizzi di costruire una strada tra i due comuni: « l'agricoltura e il commercio sono i fondi delle ricchezze [...] noi non abbiamo un territorio proporzionato ad alimentare la nostra popolazione [...] avremmo dovuto noi primi rivolgerci ad un commercio più utile ad appianare gli ostacoli: Trani, Andria, Corato, Bitonto, e altre città sforzandosi a facilitarne i mezzi per lo trasporto delle di loro sostanze e a vivificare il commercio [...] hanno cercato la costruzione delle strade interne ». Emerge la chiara volontà di indirizzare secondo precise linee di traffico il commercio dei prodotti locali da un *binterland* agricolo contraddistinto da colture pregiate (vigneti e oliveti) a un centro marittimo e commerciale come Molfetta, egualmente distante da Bari e Barletta e al centro delle comunicazioni « con l'occidente e l'oriente tramite le due strade consolari ».

17. « *Topografia in cui si dimostra l'andamento della antica strada traversa tra Molfetta e Terlizzi e della nuova da costruirsi, con le varie accidentali disposizioni dei terreni, non meno l'icnografia di ciascun fondo da interessarsi* », architetto Giuseppe Mastropasqua, Giovinazzo 12 aprile 1812 (fig. 7).

Scala di palmi napoletani 7633 (km. 2); cm. 36,6 x 92, restaurata.

ASB, *Intendenza di Terra di Bari, Amministrazione comunale*, OO.PP., b. 41, fasc. 501/1.

La pianta descrive il progetto del nuovo tracciato della strada che va « a dritto filo dalla via dell'Annunziata in Molfetta alla porta della Trinità di Terlizzi ». Sono indicati anche il vecchio percorso e accennate alcune strade rurali, gli avvallamenti e gli appezzamenti delle proprietà attraversate dal nuovo tracciato.

L'assetto culturale della campagna e la pianta della città sono descritti sommariamente, ricorrendo ad immagini stereotipe. Al lato della pianta è disegnato il cippo marmoreo che i cittadini di Molfetta e Terlizzi avrebbero voluto erigere in memoria dell'opera di Gioacchino Murat. Tale monumento è un elemento caratteristico delle strade costruite in Italia durante il periodo napoleonico: ai capi di strada o nei punti più difficili quasi sempre si trova un richiamo allo sforzo finanziario e tecnologico occorso alla realizzazione dell'opera. La strada è lunga km. 8,67 di contro ai km. 9,26 della vecchia. La spesa prevista è di L. 116.398. di-

visa in opere di costruzione (L. 103.118) e in indennizzo ai proprietari espropriati (L. 3.280).

18. *Piano dell'opera dell'architetto Giuseppe Mastropasqua della strada traversa Molfetta-Terlizzi*, Giovinazzo 12 aprile 1812.

ASB, *Intendenza di Terra di Bari, Amministrazione comunale*, OO.PP., b. 41, fasc. 501/1.

19. *Decreto di Gioacchino Murat con il quale si autorizza la costruzione della strada traversa Molfetta-Terlizzi e la ripartizione delle imposizioni fiscali tra i due comuni*, Napoli 25 novembre 1813.

ASB, *Intendenza di Terra di Bari, Amministrazione comunale*, OO.PP., b. 41, fasc. 501/1.

20. *Manifesti d'asta relativi all'appalto per la costruzione del tratto della strada traversa Molfetta-Terlizzi in territorio di Terlizzi*, Molfetta 25 agosto 1814.

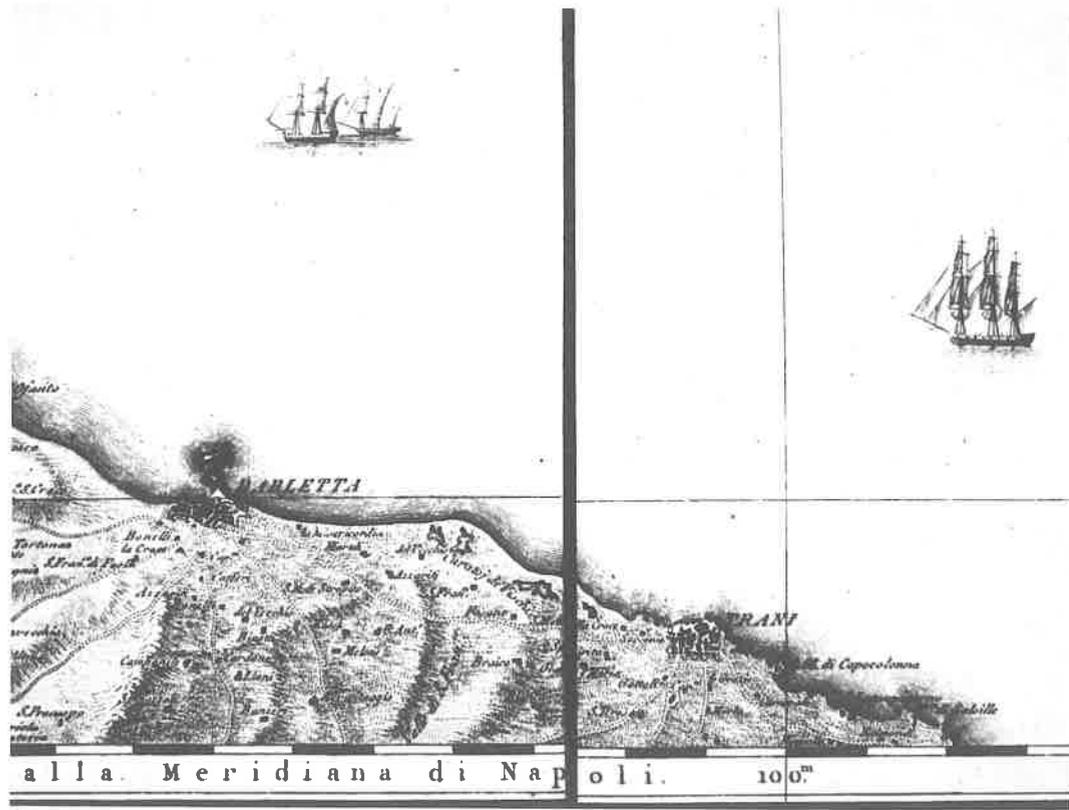
ASB, *Intendenza di Terra di Bari, Amministrazione comunale*, OO.PP., b. 41, fasc. 501/1.

21. *Relazione del sottointendente del distretto di Barletta Francesco Ciaja all'intendente della provincia*, Barletta 7 novembre 1814.

ASB, *Intendenza di Terra di Bari, Amministrazione comunale*, OO.PP., b. 43, fasc. 516/1.

Il sottointendente Francesco Ciaja lamenta il mutato atteggiamento del governo nei confronti del problema della costruzione delle strade traverse nei comuni di Trani, Corato, Andria, Molfetta, Terlizzi. Tali strade non sono più considerate traverse ma semplicemente comunali e di conseguenza i comuni non possono più attingere al fondo provinciale stabilito con il regio decreto n. 1753. L'impossibilità dei comuni di sottoporre la popolazione locale ad un doppio ratizzo (uno per il fondo provinciale, uno per le strade comunali) comporta la sospensione e l'abbandono dei lavori stradali già cominciati con un enorme danno per l'economia della zona. Tenendo ben presenti gli interessi delle popolazioni locali Ciaja avanza una proposta per superare l'impasse: stornare per i cinque anni successivi i contributi dei comuni per il fondo provinciale, destinandoli ai lavori necessari per terminare le strade comunali in costruzione.

Se da una parte la riclassificazione delle strade in costruzione — da traverse a comunali — in funzione di una diversa utilizzazione del fondo provinciale appare dannosa agli interessi dei singoli comuni, dall'altra essa segna un passo in avanti sulla via di una maggiore razionalizzazione dell'intervento pubblico che si concentra in questo caso su un solo obiettivo: la strada Bari-Taranto.

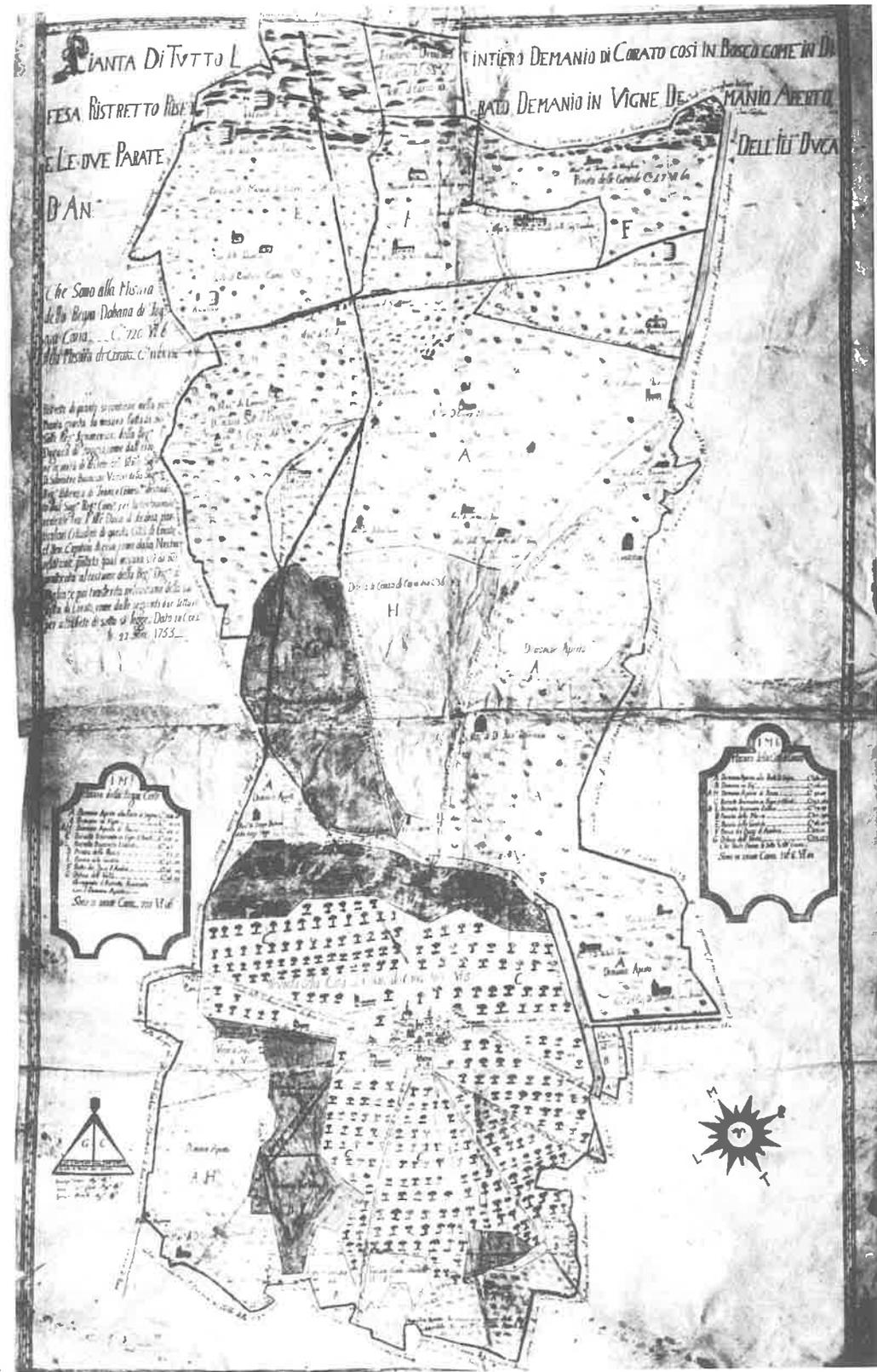
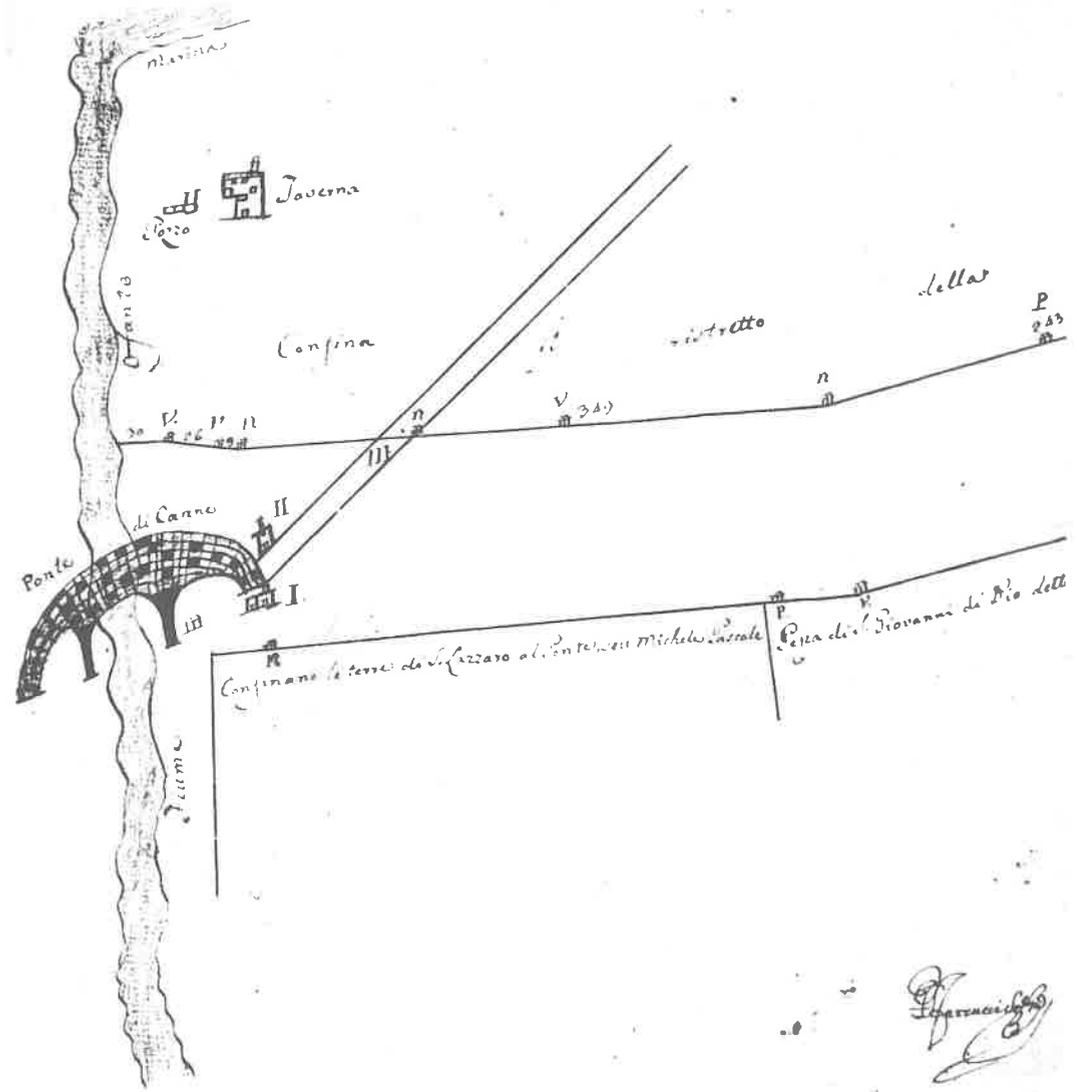


1

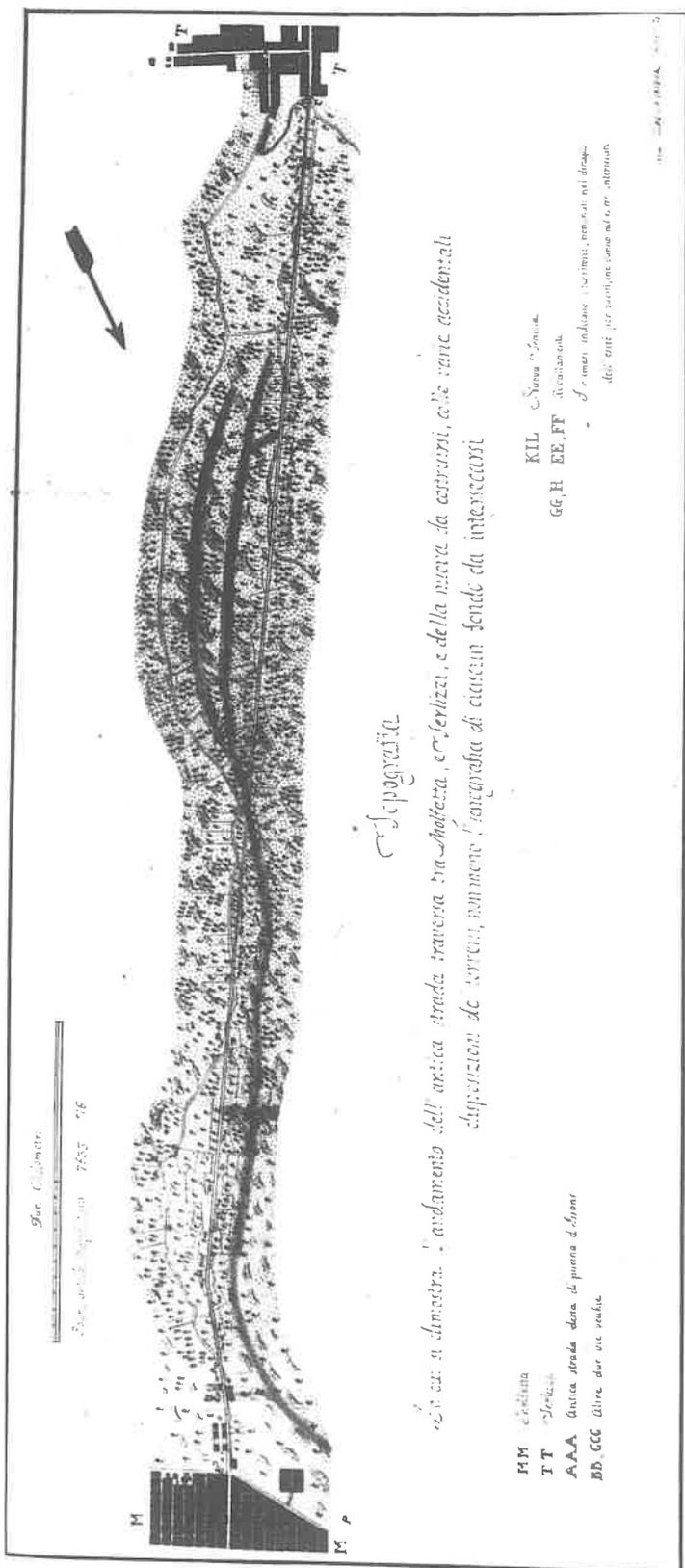


2

Fol. I.







## Il primo tratto della strada mediterranea ferdinandea e il raccordo con il porto di Barletta

Maria Anna Rosaria Pansini

In un saggio del 1832<sup>1</sup> Carlo Afan de Rivera, chiamato nel 1824 a dirigere a Napoli il Corpo reale di Ponti e Strade, descrive i vantaggi arrecati all'economia del regno dalla costruzione delle strade: « [...] poiché dando lavoro ai travagliatori [...] e ai molti artefici animano la circolazione e fanno acquistare valore a tutti gli oggetti di prima necessità; [...] promuovono l'agricoltura, la pastorizia e l'industria, facendo diminuire le spese di trasporto a favore dei produttori; [...] torna conto imprendere alcune coltivazioni che prima non conveniva eseguire per difetto di agevoli comunicazioni »<sup>2</sup>.

Già nel 1820, con regio decreto del 5 febbraio, Ferdinando I autorizza la costruzione della strada Mediterranea « da Canosa [...] Andria, Corato, Ruvo, [...] fino a Noci »<sup>3</sup>, il cui tracciato avrebbe dovuto toccare i comuni dell'interno della provincia di Terra di Bari.

Al tempo in cui veniva scritto il saggio era ancora in costruzione il primo tratto della strada, quello da Canosa ad Andria e stava per essere ultimato il raccordo tra Canosa e il ponte sull'Ofanto, la cui costruzione era stata sollecitata dallo stesso direttore generale di Ponti e Strade, in una relazione del 9 ottobre 1825 al ministro dell'Interno, per rendere più agevoli le comunicazioni tra Terra di Bari e Capitanata<sup>4</sup>.

Era invece ancora agli inizi la progettazione di un raccordo tra Andria e il porto di Barletta « situato a tre miglia dall'Ofanto [...] il miglior porto rispetto agli altri della provincia », il porto più attivo della zona perché « qui [...] la metà delle pianure della Capitanata, la terza parte almeno di Terra di Bari e la porzione di Basilicata che pende verso lo Adriatico spe-

discono i loro prodotti per imbarcarvisi »<sup>5</sup>.

La lunga e faticosa contrattazione per avviare il progetto di costruzione della strada registra le difficoltà di raccordare il porto di Barletta con il comune di Andria che, collegato con Canosa e con le aree cerealicole di Capitanata, considerava vitale lo sbocco al mare. Occorrono parecchi anni per superare le resistenze di numerosi proprietari danneggiati dal tracciato approvato per il territorio di Barletta<sup>6</sup> e per elaborare un tracciato alternativo<sup>7</sup>.

Finalmente nel 1831 viene affidato all'ingegnere Gaetano De Giorgio l'esecuzione del progetto<sup>8</sup> e vengono approvate ulteriori modifiche, ma ancora una volta le proteste dei proprietari di Barletta bloccano i lavori. Nella richiesta di ripristinare il tracciato proposto dall'ingegnere Giacomo Prade nel 1830 vengono investiti tutti i livelli istituzionali: stato, ministero, intendenza provinciale, sottintendenza distrettuale, decurionato<sup>9</sup>.

In generale la progettazione di un sistema di comunicazioni in Terra di Bari che completi il progetto della rete stradale provinciale e comunale avviato nel decennio francese con la costruzione delle strade traverse si innesta in un più vasto progetto d'intervento dei Borboni nel settore delle opere pubbliche e in particolare delle opere stradali.

L'incremento degli stanziamenti per le opere pubbliche tra il 1816 e il 1855<sup>10</sup> consente di progettare e costruire nelle sole province di qua dal Faro in questi anni 3.929 miglia di strade; gli stanziamenti di fondi e gli interventi dello Stato, tuttavia, privilegierebbero le zone immediatamente gravitanti intorno alla capitale (provincia di Napoli e Terra di Lavoro)<sup>11</sup>.

Ancora, è chiara la scelta di far pesare il maggior onere fiscale sui comuni che sono chiamati a contribuire per le opere realizzate nel loro territorio: Bianchini parla di 30.000 ducati annui drenati, con imposte straordinarie, da Capitanata, Terra d'Otranto e Terra di Bari<sup>12</sup>. Il peso che la classe dirigente locale riesce ad avere nella contrattazione è minimo: abbiamo visto come per Barletta si risolve in mera questione di ordine privato. In realtà appare sempre più scollegato il rapporto Stato-società civile, di fronte all'incapacità del ceto borghese a dirigere il progetto di trasformazione dei rapporti economici avviato dalle riforme francesi.

#### Note

<sup>1</sup> Carlo Afan de Rivera, *Considerazioni sui mezzi da restituire il valore proprio a' doni che la natura ha largamente concesso al Regno delle Due Sicilie*, Napoli 1832.

<sup>2</sup> *Ibidem*, p. 451.

<sup>3</sup> Id., «Relazione del 9 maggio 1825 al Ministero dell'Interno», ASB, *Intendenza di Terra di Bari, Strade regie e provinciali*, b. 32, fasc. 210.

<sup>4</sup> *Ibidem*.

<sup>5</sup> Id., *Considerazioni...*, op. cit., pp. 255-256.

<sup>6</sup> ASB, *Intendenza di Terra di Bari, Amministrazione comunale, OO.PP.*, b. 3, fasc. 60. Progetto dell'architetto Vincenzo De Nittis, Barletta 18 dicembre 1827. Nella supplica al ministero dell'Interno (Barletta gennaio 1828) 72 proprietari di Barletta propongono, in alternativa al progetto De Nittis, «la rettifica di una delle quattro pubbliche vie esistenti: quella del Crocefisso, quella di S. Marco, quella dietro il monastero dei Capuccini e quella di Carlo Antonio».

<sup>7</sup> ASB, *Intendenza di Terra di Bari, Amministrazione comunale, OO.PP.*, b. 3, fasc. 60. Modifica del progetto dell'architetto De Nittis proposta dall'ingegnere Giacomo Prade, Bari 2 dicembre 1830.

<sup>8</sup> Il progetto dell'ingegnere Gaetano De Giorgio del 1 maggio 1831 è illustrato nella relazione del sottintendente del distretto di Barletta G. di Francia, Barletta, 5 maggio 1831, in ASB, *Intendenza di Terra di Bari, Strade regie e provinciali*, b. 3, fasc. 70.

<sup>9</sup> Nelle suppliche dei settantadue proprietari dei terreni attraversati dal nuovo tracciato della strada proposto dall'ingegnere Gaetano De Giorgio si chiede che venga rispettato il progetto Prade e restituiti i terreni occupati (Barletta 6 e 28 maggio 1831). Le istanze sono allegate al verbale della seduta decurionale di Barletta del 25 maggio 1831 con l'indicazione delle «false» motivazioni addotte dai decurioni per fare approvare il progetto De Giorgio. ASB, *Intendenza di Terra di Bari, Amministrazione comunale OO.PP.*, b. 3, fasc. 60.

<sup>10</sup> Ludovico Bianchini, *Storia delle finanze del Regno delle Due Sicilie*, Napoli 1971, pp. 599-600: per il 1816 furono stanziati 370.000 ducati; per il 1820 605.000; per il 1852 3.340.858,42; per il 1853 3.738.752; per il 1855 4.045.901,15.

<sup>11</sup> Di 8.869.417 ducati stanziati per le opere pubbliche tra il 1815 e il 1837, 3.441.851 ducati furono spesi per le province di Napoli e Terra di Lavoro, solo 33.065 per Terra di Bari e 11.486 ducati per Terra d'Otranto. Cfr. C. Ceva Grimaldi, *Considerazioni sulle Opere Pubbliche, Napoli 1835: Documenti giustificativi*, 2, in John Dawis, *Società e Imprenditori nel Regno Borbonico 1815-1860*, Bari 1979, p. 173.

<sup>12</sup> Ludovico Bianchini, *Storia...*, op. cit., p. 600.

#### Documenti

1. *Regio decreto che autorizza la costruzione della strada Mediterranea da Canosa a Noci*, Napoli 5 marzo 1820.

*Collezione delle leggi e decreti del Regno delle Due Sicilie*.

2. «*Strada Canosa-Andria, primo tratto della strada Mediterranea ordinata fino a Noci, di lunghezza miglia 11 2/3*», ingegnere di 1<sup>a</sup> classe di Acque e Strade Giacomo Prade, Bari, marzo 1822 (figg. 8-9).

Scala di canne napoletane 100;

cm. 47 x 153,3, colore, restaurata.

ASB, *Intendenza di Terra di Bari, Strade regie e provinciali*, b. 32, fasc. 210.

Nella pianta, priva di elementi decorativi, sono individuati schematicamente i due centri urbani, all'interno delle mura, con la precisa indicazione delle porte (Castello Sant'Andrea, Carmine e la Barra di Andria) e delle costruzioni fuori degli abitati: masserie (Lama Mucci, Papparcotta, S. Domenico di Andria), edifici religiosi (chiesa di S. Sabino di Canosa e Convento della Madonna di Andria), edifici di assistenza, opifici (la cereria di Andria) poste e fossi. Unico elemento descrittivo, funzionale alla scelta del tracciato, è quello relativo alla natura del suolo, ottenuto con sfumatura in grigio: pietra viva, tufo, lame. Sono indicati due possibili percorsi (linea rossa tratteggiata) e quello prescelto (linea rossa continua). E' raffigurato il regio tratturo.

La spesa prevista per la costruzione della strada lunga palmi 81.752 (km. 20,438) è di ducati 52.271,57.

3. *Progetto del primo tratto da Canosa ad Andria della strada decretata fino a Noci*, ingegnere di 1<sup>a</sup> classe di Acque e Strade Giacomo Prade, Bari, 27 febbraio 1822.

ASB, *Intendenza di Terra di Bari, Strade regie e provinciali*, b. 32, fasc. 210.

Il primo tratto della strada Mediterranea (approvata con r. d. 5 febbraio 1820), compreso fra Canosa ed Andria, è considerato, a norma del decreto 27 giugno 1820, tra le strade di terza classe: «perciò deve bastargli la larghezza di palmi 32, precisamente 14 capostrada, 6 per ciascun passeggiatoio, 3 di fosso per i lati». In fase di progettazione, Prade aveva previsto due tracciati, poi scartati per difficoltà tecniche e valutazioni economiche: «lame sommamente profonde, [...] tagliamenti molto dispendiosi, [...] forti tagli di carpino, [...] cave di tufo, [...] torrenti danneggiati».

Viene invece prescelta la linea che dal punto d) a levante di Andria, passando per la porta la Barra per l'angolo a nord dell'Ospedale, si congiunge al secondo tratto presso la strada vecchia, alla masseria Lama Mucci.

4. «*Stato estimativo della spesa per la costruzione della strada Canosa-Andria, primo tratto della Mediterranea*», ingegnere Giacomo Prade, Bari 27 febbraio 1822.

ASB, *Intendenza di Terra di Bari, Strade regie e provinciali*, b. 32, fasc. 210.

5. «*Pianta e profilo del progetto di strada dal ponte sull'Ofanto all'abitato di Canosa*», ingegnere di 3<sup>a</sup> classe di Ponti e strade Matteo Pascazio, ingegnere Giacomo Prade e Giuliano de Fazio, Canosa, 19 ottobre 1825 (fig. 10).

Scala di canne napoletane 400 per la pianta e per gli orizzontali dei profili, di palmi napoletani 100 per le altezze del profilo; cm. 38,5 x 76, colore, restaurata.

ASB, *Intendenza di Terra di Bari, Strade regie e provinciali*, b. 32, fasc. 210.

Nella pianta sono delineati l'abitato di Canosa e la chiesa di S. Sabino, dove ha inizio la strada per Andria; il tracciato da Canosa al ponte sull'Ofanto fiancheggia la Dogana, la Fornace e attraversa un terreno argilloso («iscoso») e caratterizzato da modesto rilievo in località Torrente. La costruzione del raccordo viene proposta dal direttore generale di Ponti e Strade Carlo Afan de Rivera in una relazione al ministro dell'Interno. Dopo averne rilevata l'omissione nel progetto compilato per la strada Mediterranea, egli considera non solo utile ma necessaria la costruzione del tratto Canosa-Ponte sull'Ofanto per realizzare un vitale collegamento con le aree cerealicole e vinicole di Cernigola e delle altre zone della Capitanata.

La lunghezza del tracciato è di palmi 13.296 (km. 3,324); la spesa rilevabile dallo stato estimativo compilato dall'ingegnere Matteo Pascazio, è di 7.450 ducati.

6. *Stato estimativo della spesa per la costruzione del tratto di strada da Canosa al ponte sull'Ofanto*, ingegnere Giacomo Prade. Ruvo 28 ottobre 1825.

ASB, *Intendenza di Terra di Bari, Strade regie e provinciali*, b. 32, fasc. 210.

7. «*Pianta e profilo della nuova strada traversa da Andria a Barletta nel territorio di Andria*», architetto Domenico Recchia, Andria, 11 novembre 1827 (fig. 11).

Scala di palmi napoletani 6.000 per le lunghezze, 4.000 per le altezze;

cm. 95 x 40,5, carta, colore, restaurata.

ASB, *Intendenza di Terra di Bari, Amministrazione comunale OO.PP.*, b. 3, fasc. 60.

La pianta individua i due centri urbani, la via del lago Pesce e la strada di Trani, che partono da Andria.

Il profilo longitudinale è diviso in 48 stazioni, di cui 18 a 200 e 30 a 400 palmi napoletani. Nelle *Istruzioni e dettagli spese*, compilate dal medesimo architetto (Andria, 3 gennaio 1828) si rileva che palmi 1000 della strada sono nell'abitato di Andria, che il tracciato « inizia dalla porta Castello (punto a della pianta) e gira intorno alla città finché arriva al sito vuoto che vi esiste tra la casa di Giuseppe Troia canonico e la casa di Lorenzo Carbonaro (punto b), da dove comincia la vera linea della strada ». Questa, dopo aver attraversato un terreno coltivato intensivamente ad oliveto, interseca il regio tratturo, prosegue in linea retta (rossa continua) fino al termine del tenimento di Andria (punto c), quindi fino al comune di Barletta (linea rossa tratteggiata). La spesa prevista per la realizzazione del progetto della strada, che risulta lunga palmi 17.400 (km. 4,350), è di ducati 8.100 e grana 30 1/24, di cui ducati 817 e grana 90 per indennizzo ai proprietari dei fondi occupati.

8. « Pianta e profilo della nuova strada traversa che andrà a costruirsi da Barletta ad Andria di cui se ne fa il progetto da me qui sottoscritto architetto del solo tratto che occuperà il tenimento di Barletta, di palmi 21,500 », architetto Vincenzo De Nittis, Barletta 18 dicembre 1827 (fig. 12).

Scala di palmi napoletani 100 per le verticali del profilo, palmi 1.000 per le orizzontali, di passi napoletani 1.000 per la pianta; cm. 48,2 x 76,2, colore, restaurata.

ASB, *Intendenza di Terra di Bari, Amministrazione comunale, OO.PP.*, b. 3, fasc. 60.

Sono evidenziati l'abitato di Barletta (muraglia S. Lucia) e il punto della strada Consolare dove « prenderà principio il primo tratto della strada e [...] per palmi 1600 estenderassi in linea retta; il secondo [tratto] comincerà dal termine del primo descritto dove formerà rivolta, e per palmi 19.900 si estenderà in linea retta sino al confine con Barletta, dove comincerà l'altra porzione che deve costruire il comune di Andria ». Nel dettaglio delle spese sono contenute alcune osservazioni sulla natura del terreno: « il terreno è di natura vegetabile ed in qualche luogo argilloso; la superficie presenta delle ondulazioni ove meno, per cui è stato necessario farsi la livellazione [...], di colore

rosso li riempimenti e di colore giallo i tagliamenti [...], vi si osservano tre canali in sito diverso, che danno lo scolo alle acque piovane [per cui sono stati] necessari [...] nove piccoli occhi di ponte ».

Quanto alla scelta del tracciato (di colore rosso in pianta), « vari ostacoli di giardini murati, case di campagna, palmeti da preparare il vino, poderi vistosi [...] ne obbligano costruire la nuova strada su quella traccia » che oltre ad offrire una linea più breve evita anche grosse spese che sarebbero necessarie per costruire « grandi ponti [...] in altri liti ».

La spesa prevista per la costruzione della strada, della lunghezza di palmi 21.500 (km. 5,375) è di 7.849 ducati e grana 87.

9. *Supplica di alcuni proprietari di Barletta all'intendente della provincia di Terra di Bari contro il tracciato della strada Barletta-Andria proposta dall'architetto De Nittis*, Barletta gennaio 1828.

ASB, *Intendenza di Terra di Bari, Amministrazione comunale, OO.PP.*, b. 3, fasc. 60.

10. *Supplica di alcuni proprietari di Barletta al ministro dell'Interno, in cui si propone la rettifica di una delle quattro strade pubbliche esistenti da utilizzare per la nuova strada Barletta-Andria*, Barletta gennaio 1828.

ASB, *Intendenza di Terra di Bari, Amministrazione comunale, OO.PP.*, b. 3, fasc. 60.

11. *Modifica dell'ingegnere G. Prade del progetto De Nittis della strada Andria-Barletta in tenimento di Barletta*, Bari 2 dicembre 1830. ASB, *Intendenza di Terra di Bari, Amministrazione comunale, OO.PP.*, b. 3, fasc. 60.

12. *Modifica del tracciato in territorio di Barletta*, ingegnere Gaetano de Giorgio, Barletta 1 maggio 1831, sta in *Relazione del sottointendente del distretto di Barletta G. di Francia all'intendente di Terra di Bari*, Barletta 4 maggio 1831.

ASB, *Intendenza di Terra di Bari, Amministrazione comunale, OO.PP.*, b. 3, fasc. 60.

L'ingegnere di Acque e Strade Gaetano De Giorgio incaricato dell'esecuzione del progetto della strada Andria-Barletta in territorio di Barletta, propone una nuova modifica del tracciato: « [...] mi convinsi che un solo allineamento, a cominciare poco discosto dalla porta di S. Leonardo sino al limite del tenimento di Andria, devesi preferire alle diverse linee progettate ed approvate superiormente ». Le ragioni della scelta sono individuate nella bellezza della strada e nella convenienza che questo

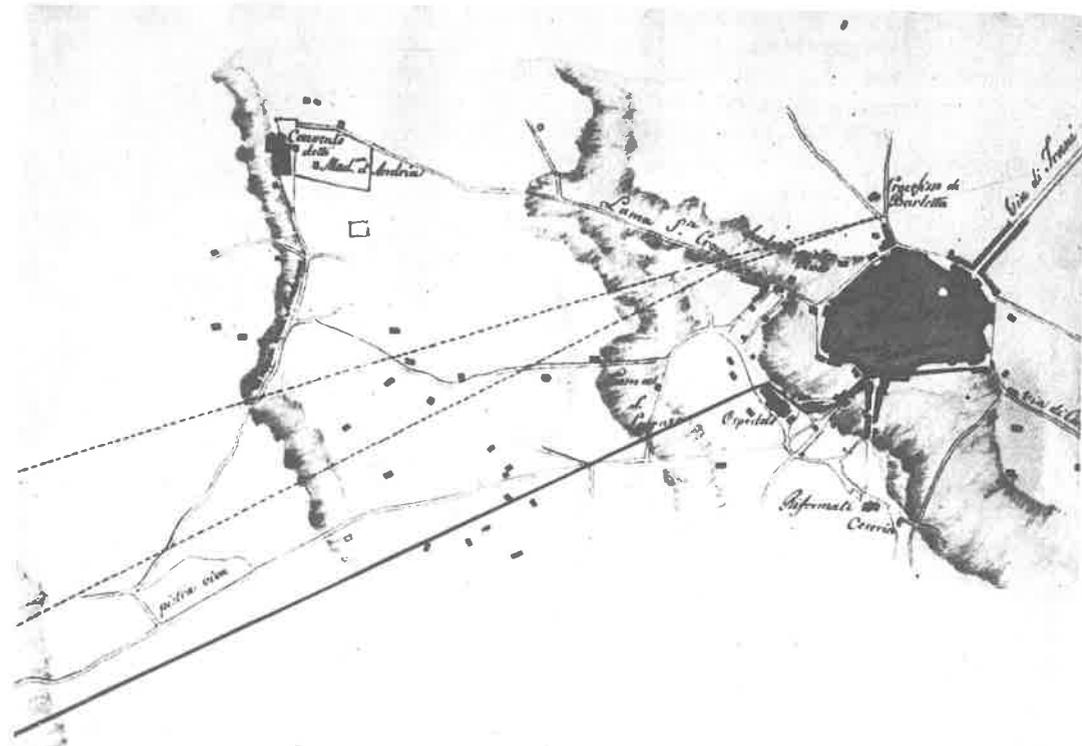
tratto inizi in « continuazione dell'altro, in costruzione nel tenimento di Barletta »; ma soprattutto sono ragioni di ordine economico: « brevità del cammino e quindi economia, tanto nella spesa occorrente per la sua costruzione che nell'indennizzo dei fondi da occuparsi, [...] di qualità inferiore di quelli che attraverserebbe il progetto di più linee ».

All'economia nella manutenzione della strada si aggiunge « un risparmio notevole per pendenze longitudinali; riempimenti e fabbriche oc-

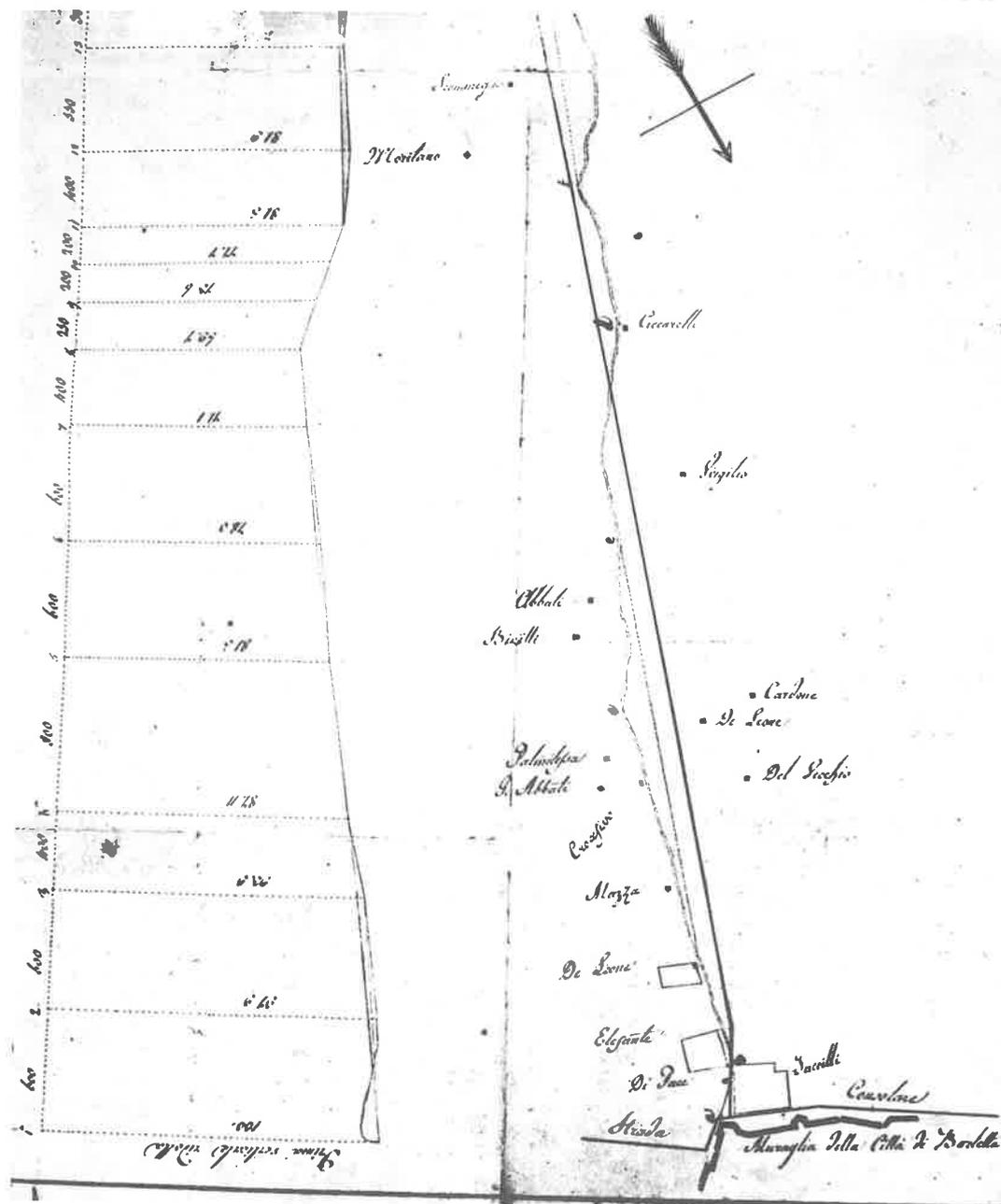
correnti per la linea in parola (rispetto al tracciato precedentemente progettato), [...] niun incontro di muri di cinta o di fabbriche ».

13. *Istanza di settantadue proprietari di Barletta al sovrano nella quale si chiede il ripristino del progetto della strada Andria-Barletta redatto dall'ingegnere Prade, contro le modifiche apportate dall'ingegnere De Giorgio*, Barletta 6 maggio 1831.

ASB, *Intendenza di Terra di Bari, Amministrazione comunale, OO.PP.*, b. 3, fasc. 60.







## La rete stradale provinciale unitaria: Il raccordo dell'area murgiana

Gregorio Angelini

Nell'ultimo ventennio del regno il progetto borbonico di definizione di un sistema viario in Terra di Bari attraversa una nuova fase che prefigura il successivo intervento che caratterizzerà i primi anni dopo l'Unità, in un quadro politico e amministrativo profondamente modificato.

Numerose relazioni e statistiche testimoniano un'intensa attività volta a completare la rete stradale che aveva ormai individuato nelle due strade regie (la Consolare e quella per Gioia e Taranto) e nella provinciale Mediterranea le direttrici fondamentali. Al principio del 1852 ben dieci strade erano in costruzione o attendevano l'inizio dei lavori e per altre sette erano stati ordinati i progetti. Di esse, otto interessavano l'area murgiana e sette il sud-est della provincia<sup>1</sup>; l'attenzione si era quindi spostata verso quelle parti di Terra di Bari in cui considerazioni di carattere economico, difficoltà tecniche e frazionamento degli insediamenti avevano costituito un freno all'intervento pubblico.

Al momento del passaggio dall'amministrazione borbonica a quella unitaria la rete viaria di Terra di Bari era di gran lunga più avanzata della media delle altre province napoletane. Il sistema presentava il suo principale punto debole nell'area murgiana, in quella vasta zona delimitata a Nord dalla strada costruita alla metà del secolo da Spinazzola per Minervino alla Mediterranea (con cui si congiungeva presso Canosa) e a sud dalla strada che da Altamura conduceva a Bitetto.

La costruzione della strada da Gravina a Spinazzola, i cui lavori erano ancora in corso nel 1860, sollecitava ad affrontare il problema dell'attraversamento della Murgia, della realizza-

zione cioè di *traverse* che mettessero in relazione quest'ultima strada con la Mediterranea e con il sistema del nord-barese, verso cui la vasta zona interna naturalmente gravitava.

Il dibattito negli organi interessati individua immediatamente in questa situazione il nodo da sciogliere. Il consiglio provinciale svolge un ruolo determinante in questa fase; ad esso la legge 20 marzo 1865, n. 2248 sulle opere pubbliche affida importanti attribuzioni in materia tecnica e finanziaria, nel controllo sui comuni, nella classificazione delle strade. Attribuzioni che rafforzano l'istituzione come momento di rappresentanza e di confronto del ceto dei notabili e, in Terra di Bari, soprattutto degli agrari<sup>2</sup>.

Ampiamente rappresentate sono le grandi famiglie che hanno formato o consolidato le proprie fortune nei decenni precedenti con l'acquisto e non di rado l'occupazione dei demani. In istituzioni che non conoscono ancora forme di mediazione politica è la figura stessa dell'imprenditore-notabile che diviene punto di coagulo di interessi locali e strumento attraverso cui un potere centrale nuovo interviene e cerca di stabilire la propria direzione sulla società civile.

La realizzazione di collegamenti rotabili attraverso la Murgia corrisponde alla necessità di rendere meno onerosi i costi di trasporto dei cereali. Ad essi è interessata una vasta area a prevalente coltura estensiva che comprende non solo l'interno della Terra di Bari ma anche gran parte della Basilicata. Gravina e Spinazzola sono le città-mercato verso cui tende l'entroterra lucano: la prima con la sua antichissima fiera del bestiame che richiama mercanti e

allevatori da tutto il Mezzogiorno; la seconda, sbocco naturale di una delle aree economiche più importanti della Lucania i cui prodotti (grano, carbone, legnami) alimentano il suo mercato e la corrente di traffici verso i porti dell'Adriatico<sup>3</sup>.

Il dibattito intorno alle diverse ipotesi di soluzione del problema era iniziato nel consiglio provinciale già nel 1861, all'indomani della sua costituzione. Ma sarà solo dopo l'entrata in vigore della legge 20 marzo 1865 che il dibattito si tradurrà in interventi significativi, soprattutto in relazione all'area murgiana.

Alla fine del 1866, il consiglio provinciale affida al proprio ufficio tecnico uno studio complessivo sulla «rete stradale da costruirsi nella parte montuosa di Terra di Bari». La relazione presentata dall'ingegnere Andrea Serio il 5 aprile 1867 prospetta due soluzioni alternative ed esclude la possibilità di una via diretta Corato-Gravina, ripetutamente proposta in consiglio provinciale.

Il consiglio sceglierà proprio quest'ultimo percorso nonostante l'aspra polemica suscitata da un gruppo di cittadini gravinesi. Sarà lo stesso direttore dell'ufficio tecnico provinciale Andrea Serio a controfirmare il progetto della strada e a intervenire pesantemente in contrasto con il parere precedentemente espresso<sup>4</sup>. Episodio significativo degli stretti legami che in questa fase intercorrono fra i nuovi apparati tecnico-amministrativi e il ceto sociale emergente, saldamente inserito nelle istituzioni rappresentative.

Con la progettazione della strada Gravina-Corato e successivamente con quella da Spinazzola per Ruvo ed Andria, all'inizio degli anni settanta poteva considerarsi delineato nelle sue strutture fondamentali il sistema di relazioni viarie della provincia ed erano individuati gli assi principali.

#### Note

<sup>1</sup> Direzione dei LL.PP. di Terra di Bari, Quadro delle strade in costruzione, progettate e da progettarsi, Bari 28 gennaio 1852. ASB, Intendenza di Terra di Bari, Strade regie e provinciali, b. 1, fasc. 2.

<sup>2</sup> Nel 1867 trentasei consiglieri provinciali su cinquanta sono qualificati possidenti, cfr. Atti del Consiglio provinciale di Terra di Bari, 1867.

<sup>3</sup> Oltre 200.000 tomoli di grano (110.000 ettolitri) partivano ogni anno da Spinazzola per Barletta. Già la strada costruita dai Borboni tra i due centri aveva consentito di ridurre le spese di trasporto del grano di oltre quattro volte (da 25 a 6 grana per tomolo) e i tempi di percorrenza da quattro a due giorni; cfr. De Cesare, *Intorno alla ricchezza pugliese*, Bari 1853, pp. 175-176.

Tuttavia Spinazzola non aveva collegamenti diretti con gli alti centri del nord-barese. Era però in particolare Gravina ad essere penalizzata dalla lunghezza dei collegamenti; per Barletta erano possibili due vie: una per Altamura, Bitetto, Bitonto, Terlizzi di km. 111; una per Spinazzola, Minervino, Andria di km. 92; cfr. *Corriere di Puglia*, Bari 16 settembre 1866.

<sup>4</sup> Relazione 2 novembre 1869 dell'ingegnere provinciale Andrea Serio, ASB, Prefettura, Strade regie e provinciali, b. 167, fasc. 876.

#### Documenti

1. «Direzione dei LL.PP. di Terra di Bari, Quadro delle strade in costruzione, progettate e da progettarsi», Bari 28 gennaio 1852. ASB, Intendenza di Terra di Bari, Strade regie e provinciali, b. 1, fasc. 2.

2. Dicastero di Agricoltura, Commercio e Lavori Pubblici, Inchiesta sulla situazione della rete stradale nel Mezzogiorno, circolare 4 dicembre 1860.

ASB, Intendenza di Terra di Bari, Strade regie e provinciali, b. 1, fasc. 2.

3. Relazione dell'ispettore di Ponti e Strade al governatore della provincia, Bari 10 dicembre 1860.

ASB, Intendenza di Terra di Bari, Strade regie e provinciali, b. 1, fasc. 2.

All'indomani dell'insediamento del governo provvisorio il dicastero di Agricoltura, Commercio e Lavori Pubblici ordina un'inchiesta sulla situazione delle strade nel Mezzogiorno (circolare 4 dicembre 1860 del Consigliere Giuseppe De Vincenzi). Dalla relazione della direzione provinciale dei LL.PP. di Terra di Bari emerge un quadro che contrasta con l'estrema arretratezza di altre province: la manutenzione delle strade provinciali e regie è affidata in appalto per ducati 54.052; per il completamento delle opere in costruzione è prevista una spesa di ducati 66.365; per i progetti già approvati sono stanziati ducati 148.225. Nel complesso la sola rete stradale regia e provinciale è di 427 miglia, cui vanno ad aggiungersi numerose strade traverse e comunali.

4. «Pianta dell'area montuosa delle province di Terra di Bari e Basilicata», Ufficio tecnico provinciale, Bari 1866 (figg. 13-14).

Scala non indicata; cm. 90 x 100, tela canapina, colore.

ASB, Prefettura, Strade regie e provinciali, b. 163, fasc. 876.

La pianta registra a colori la situazione e la classificazione delle strade in un momento di intenso dibattito negli organi istituzionali, in particolare nel consiglio provinciale. L'immagine cartografica testimonia questa nuova fase progettuale, in cui un complesso di considerazioni economiche, sociali e politiche induce ad un incisivo intervento, attraverso le strade, nelle regioni interne della Basilicata. Mentre il sistema della fascia costiera appare ormai completamente definito, nelle aree montuose è in corso uno sforzo notevole di diversi comuni per collegarsi ai centri commerciali della Puglia.

Le strade nazionali sono indicate con la linea continua azzurra, le provinciali in nero, le comunali in rosso. La linea tratteggiata indica le strade in costruzione e quelle progettate.

5. Pianta della strada Gravina-Montepeloso [Irsina], particolare; s.d. [1866-1867?]; (figura 15).

Scala non indicata;

cm. 35 x 80, tela canapina, colore.

APB, ufficio tecnico (in corso di riordinamento).

La realizzazione dell'opera viene approvata con regio rescritto 21 agosto 1851; con lo stesso provvedimento si approva, sempre nell'area murgiana, anche la strada da Gravina a Spinazzola; ambedue le opere vengono portate a termine dopo l'Unità. Il particolare della pianta evidenzia il tratto di strada all'uscita da Gravina. La scelta del tracciato è orientata verso preesistenze fuori dell'antica murazione, in direzione di Altamura. La linea posta in traccia (nera) segue un percorso diverso da quella del progetto (rossa). Partendo ambedue dal punto A, la prima, spingendosi verso San Sebastiano, passa sul lato orientale del camposanto; la seconda lo costeggia lungo il lato occidentale. Passato il ponte Canapiello il tracciato messo in opera si tiene costantemente a nord della linea progettata, che seguiva il fondo della valle S. Teresa. La linea tratteggiata indica una variante proposta dall'ingegnere Palermo, direttore dell'ufficio tecnico del Genio Civile.

6. *Corriere di Puglia*, Bari 16 settembre 1866. ASB, Prefettura, Strade regie e provinciali, b. 163, fasc. 876.

Il foglio interviene con un articolo non firmato proponendo un intervento complessivo per la costruzione di diversi assi rotabili attraverso la Murgia.

7. Relazione del presidente della deputazione provinciale Giuseppe Beltrani al consiglio provinciale «sul voto del Comune di Spinazzola per costruzione di strada», Bari 30 novembre 1866.

ASB, Prefettura, Strade regie e provinciali, b. 163, fasc. 876.

La relazione, prima di proporre uno schema di deliberazione sulla questione della viabilità nella Murgia, riassume i precedenti del dibattito in seno al consiglio provinciale. Già nel 1861 era stata deliberata l'apertura di una strada tra Corato e Gravina; nel bilancio del 1862 veniva stanziata la somma di lire 42.500 per la realizzazione dell'opera, che peraltro non fu iniziata. Si era fatta strada nel frattempo l'idea

di risolvere globalmente il problema della viabilità provinciale attraverso una vasta operazione finanziaria: « un grande prestito per eseguire in un triennio le opere stesse, ovvero di darne ad una casa o compagnia bancaria l'appalto, per di poi andare la Provincia pagando in rate annuali l'importare insieme ai relativi interessi ». Anche questa ipotesi era però venuta a cadere di fronte all'impossibilità di un ulteriore indebitamento o di aggravii fiscali. Prevalsa, a partire dal 1864 (consiglio provinciale, delibera del 12 settembre) un nuovo indirizzo: stanziare anno per anno una somma (per il 1865 fu di lire 300.000) da spendere per le opere pubbliche più urgenti e meno onerose. Veniva quindi ancora rinviata la soluzione del problema murgiano. Nello schema di delibera adottato all'unanimità dal consiglio, Beltrani propone che si compiano gli studi sui tracciati per congiungere Gravina e Spinazzola con Corato e si passi immediatamente alla fase operativa.

8. « *Progetto di una rete stradale da costruirsi nella parte montuosa della provincia di Terra di Bari, che interessa i comuni di Andria, Corato, Ruvo, Altamura, Gravina, Spinazzola* », ingegnere Andrea Serio, direttore dell'ufficio tecnico provinciale; Bari 5 aprile 1867 (fig. 16). Scala 1:100.000;

cm. 63 x 63, tela canapina, colore.

ASB, *Prefettura, Strade regie e provinciali*, b. 163, fasc. 876.

La pianta, allegata alla relazione dell'ufficio tecnico provinciale, illustra le diverse ipotesi prospettate in seguito allo studio condotto su incarico del consiglio provinciale. Vengono formulate due proposte alternative. La prima (linea rossa continua) prevede l'apertura di due strade che si intersecano presso Castel del Monte: il primo asse da Andria a Gravina lungo km. 50, il secondo da Spinazzola a Ruvo di km. 38. In un momento successivo il progetto prevede il raccordo di tutti i comuni interessati con i due assi principali. La spesa complessiva prevista è di lire 700.000.

La seconda proposta (linea continua rossa e tratteggiata nera) rappresenta una soluzione minimale: un'unica strada che, con un solo percorso di km. 15, congiunga Poggiorsini (situato sulla strada Gravina-Spinazzola) con la strada già costruita dal comune di Corato fino a Piede Piccolo, nei pressi di Castel del Monte. Sia Gravina che Spinazzola, per collegarsi a Corato, avrebbero utilizzato un tratto della strada che le congiungeva. La spesa prevista è di lire 120.000. Viene valutata anche l'ipotesi di

una linea diretta Corato-Gravina (linea tratteggiata rossa), di km. 45, scartata per le difficoltà tecniche e i costi eccessivi.

In pianta sono indicati inoltre con segni convenzionali i centri urbani, i punti rilevanti in prossimità delle strade proposte, le strade provinciali costruite (linea nera continua) e in costruzione (linea nera tratteggiata); le comunali (doppia linea nera); le strade naturali (doppia linea nera tratteggiata).

9. *Schizzo dei tracciati stradali proposti per congiungere Gravina e Corato*, Gravina 2 giugno 1869 (fig. 17).

Scala non indicata;

cm. 24 x 31, carta.

ASB, *Prefettura, Strade regie e provinciali*, b. 163, fasc. 876.

Lo schizzo è allegato ad una petizione che diciotto cittadini di Gravina rivolgono al prefetto accusando il consigliere provinciale Pasquale Pellicciari di indurre l'ingegnere D'Elia, incaricato del progetto, a scegliere un percorso più lungo e dispendioso per far passare la strada attraverso i suoi fondi (Matinella, Murgecchia e Pantano). Gli autori del ricorso chiedono che il percorso, utilizzando in parte la strada per Spinazzola, si diriga verso Ruvo e non verso Corato, attraversando « le contrade dette Pidichiosa e Maricello, ove sono vigneti e terre seminabili appartenenti per la massima parte alla classe meno agiata di Gravina », raggiungendo così anche « lo scopo voluto dall'attuale progresso » (in pianta la linea è indicata con le croci).

Il ricorso apre una lunga polemica che si protrarrà anche dopo la nomina di una commissione d'inchiesta e la definitiva approvazione ministeriale del progetto dell'ingegnere D'Elia.

10. *Progetto della strada Corato-Gravina*, ingegnere Ferdinando Cagiato, Gravina 8 maggio 1870.

ASB, *Prefettura, Strade regie e provinciali*, b. 163, fasc. 876.

Il progetto, che verrà respinto, viene commissionato in alternativa a quello dell'ufficio tecnico provinciale dai cittadini di Gravina autori del precedente ricorso al prefetto.

11. *Progetto della strada Corato-Gravina*, ingegnere Federico D'Elia, ufficio tecnico provinciale, Bari 2 novembre 1869 (figg. 18-19). Scala 1:20000;

cm. 66 x 185, cartone, colore, restaurata.

ASB, *Prefettura, Strade regie e provinciali*, b. 162, fasc. 874.

La pianta registra il tracciato definitivo della

strada. Scartata la prima ipotesi (immettersi nelle Murge lungo la Lama Casarda dopo aver attraversato la palude detta Maricello Orsini) a causa delle rilevanti difficoltà tecniche, il tracciato è stato modificato seguendo l'andamento della Lama Figlie e attraversando la proprietà Pellicciari.

Il disegno individua le colture (seminativo, pascolo, colture arboree e intensive) e la natura del suolo (in pianura in prossimità dei due centri, paludoso ai margini delle Murge verso Gravina [Maricello Orsini]), caratterizzato dal tipico rilievo murgiano nella sezione intermedia, in cui sono individuate anche le residue aree boschive. Lungo il tracciato sono indicate le principali unità edilizie (masserie, torri, iazzi e poste per il bestiame, casini) e le preesistenze viarie.

12. *Progetto della strada Corato-Gravina, sezioni trasversali e opere d'arte*, ingegnere Federico D'Elia, Bari 2 novembre 1869.

ASB, *Prefettura, Strade regie e provinciali*, b. 163, fasc. 875.

13. *Quadro dei deputati eletti al Consiglio provinciale nel 1867.*

*Atti del Consiglio provinciale di Terra di Bari.* Nel quadro sono indicati i nomi dei deputati eletti, la condizione sociale, i voti ottenuti, la consistenza del corpo elettorale nei diversi collegi. Su una popolazione di oltre 550.000 abitanti, solo 14.881 hanno diritto al voto e meno della metà di essi vi partecipa effettivamente.

Gli eletti sono in maggioranza grandi proprietari terrieri (36 su 50).

14. « *Pianta topografica dei fondi acquistati da Filippo Pellicciari, nonché del demanio Murgecchia occupato dallo stesso* », agrimensore cedolato Giambattista Petronella, Altamura 25 maggio 1846, (fig. 20).

Scala di passi 500;

cm. 41 x 60, carta, colore, restaurata.

ASB, *Atti demaniali*, b. 60, fasc. 759.

Nella pianta sono disegnate con colori diversi le proprietà acquistate da Filippo Pellicciari e il demanio comunale detto Murgecchia, occupato dallo stesso secondo il decurionato di Gravina che lo rivendica al comune in un ricorso del 1843 allo intendente.

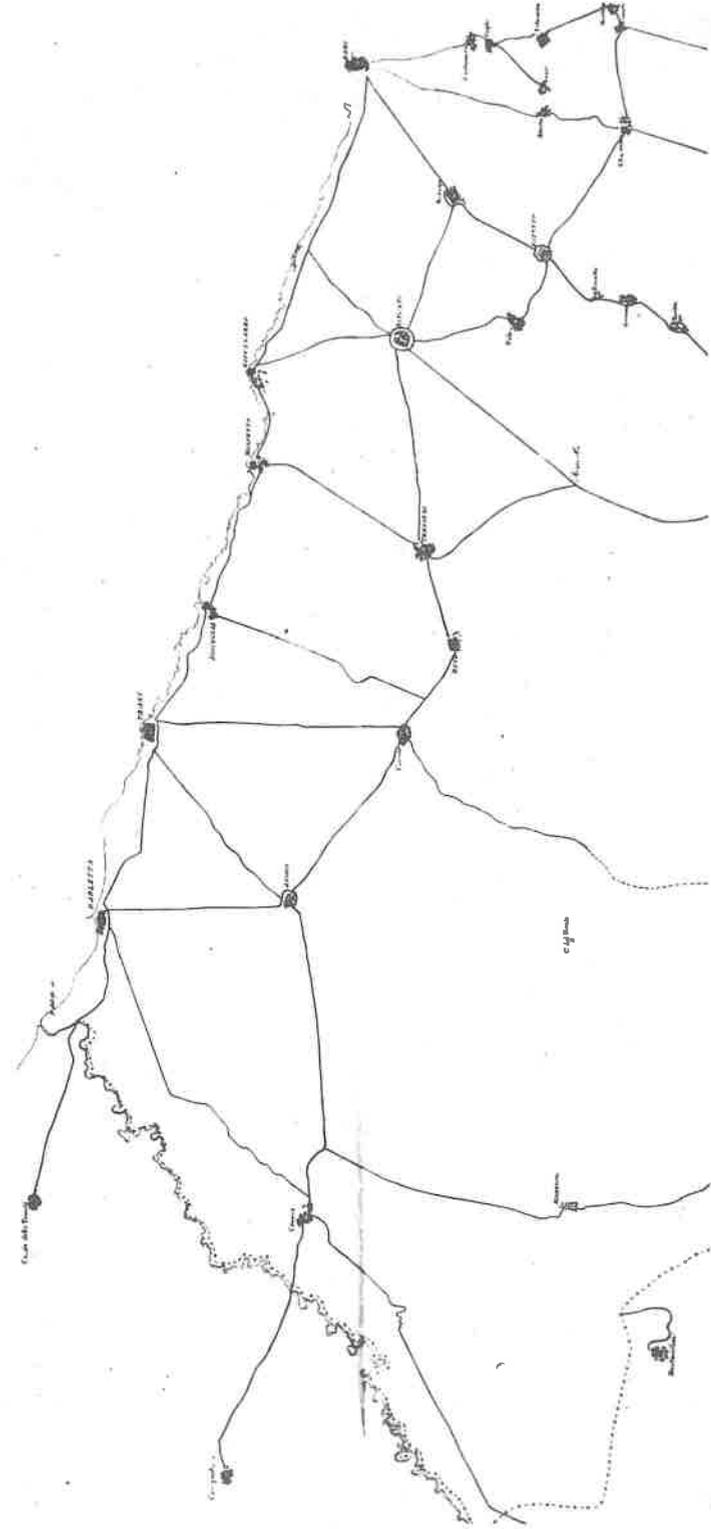
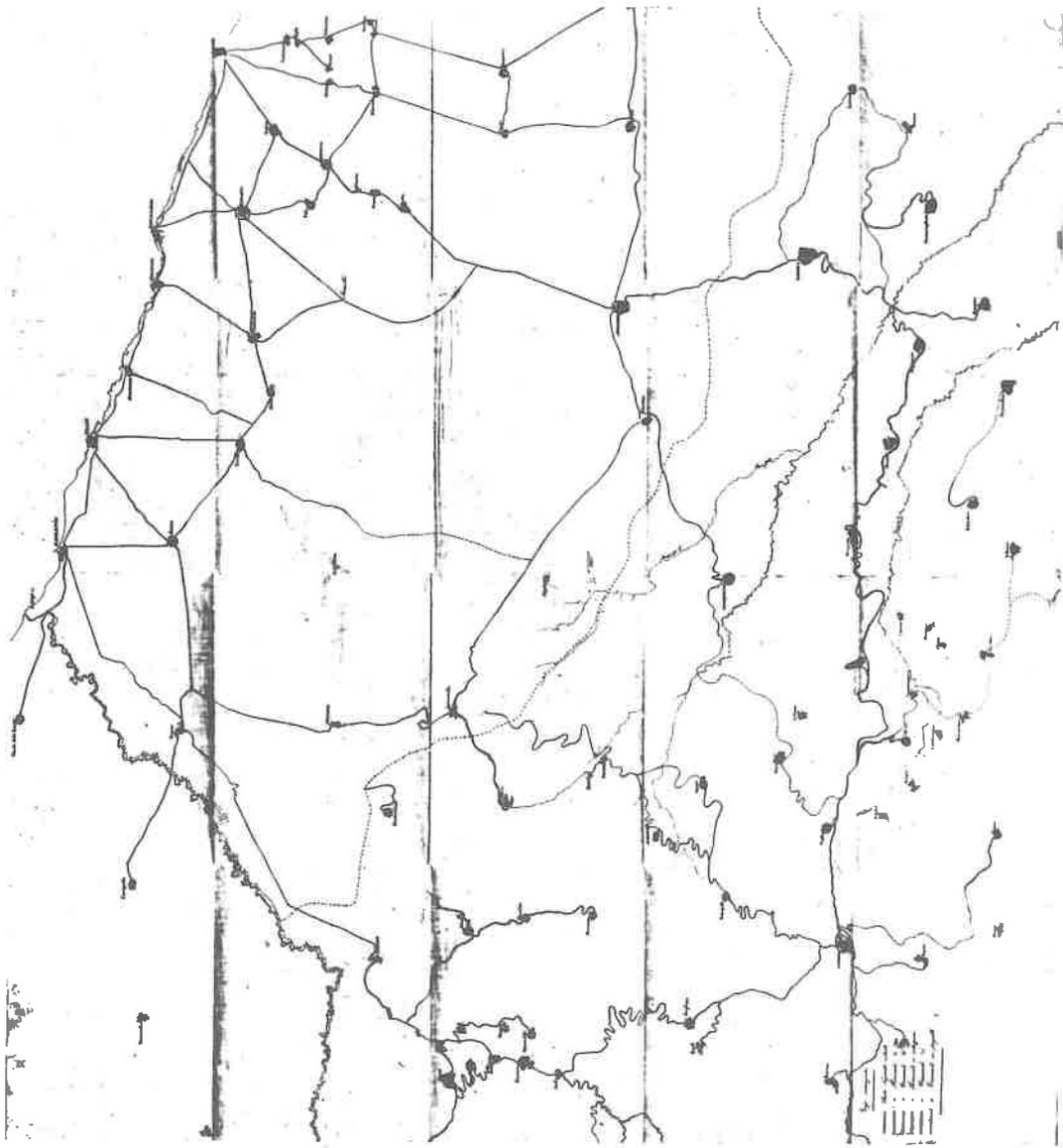
Il territorio, esteso complessivamente circa 4.400 ettari, è percorso dal tratturo « che dal Garagnone meno in Altamura ». Attraverso la proprietà viene tracciata la nuova strada, che si inerpica sulle Murge dopo aver lasciato a sinistra la masseria Pellicciari.

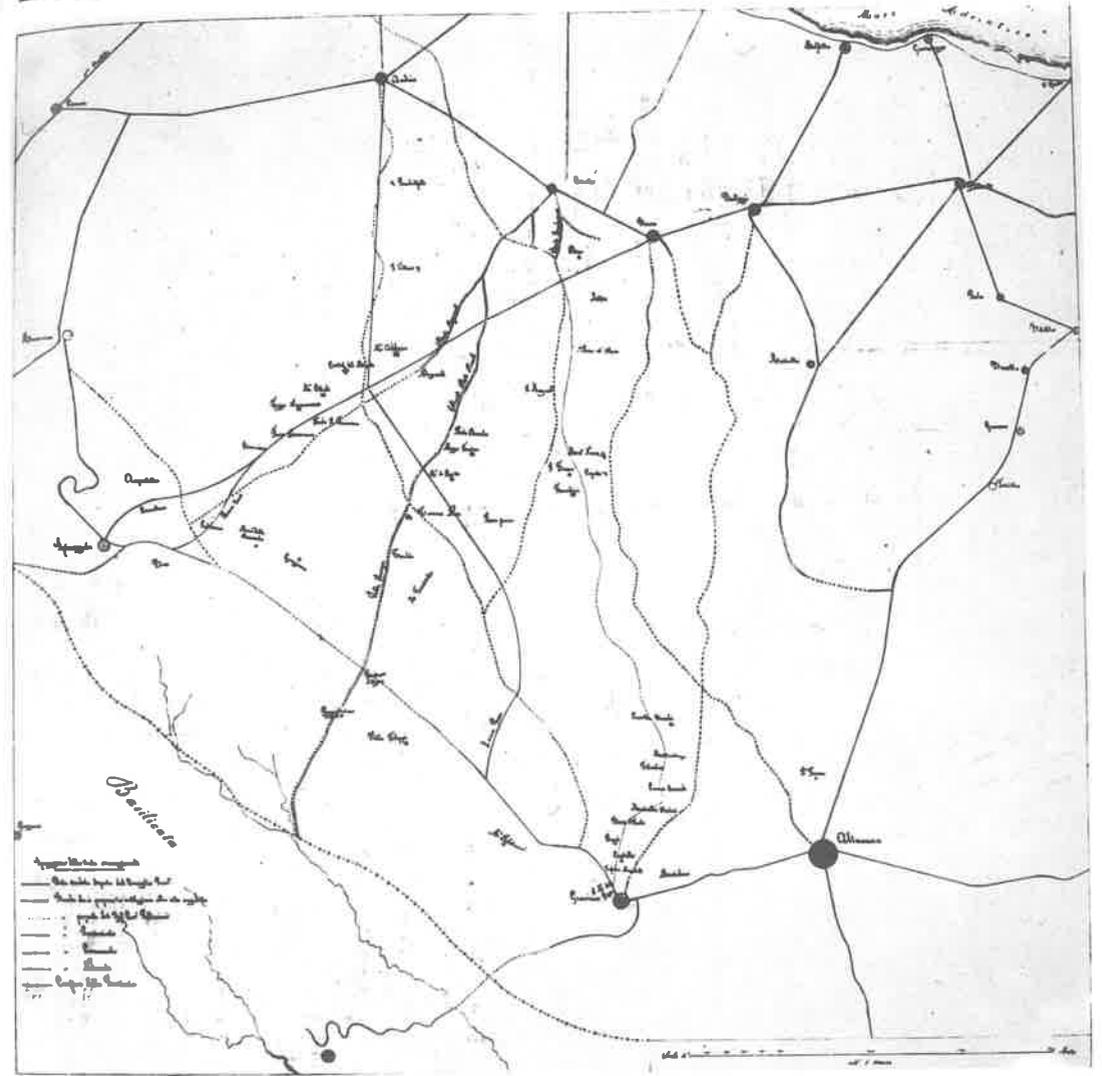
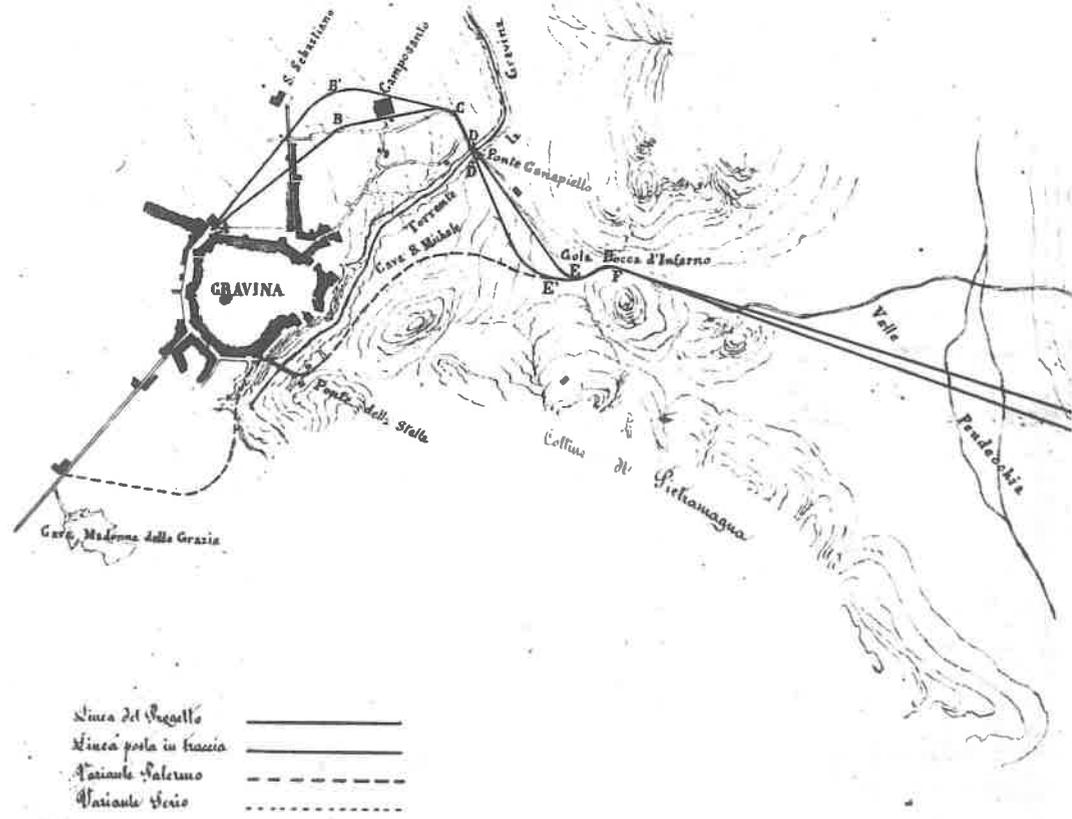
La pianta esemplifica il processo di formazione della grande proprietà nella prima metà dell'Ottocento, con i piccoli appezzamenti che vengono progressivamente inglobati.

15. *Regio decreto 16 febbraio 1873.*

ASB, *Prefettura, Strade regie e provinciali*, b. 163, fasc. 877.

Viene definitivamente approvato il progetto dell'ufficio tecnico provinciale.









## Il completamento della rete viaria: Le strade comunali obbligatorie

Renata Zingarelli

Il completamento della rete viaria comunale prende l'avvio con la legge sulle opere pubbliche del 20 marzo 1865, entrata in vigore il 1° luglio successivo, con la quale si prescriveva che entro un anno dalla pubblicazione le giunte municipali avrebbero dovuto formare un elenco delle strade da classificarsi fra le comunali, indicando i luoghi abitati che dovevano raggiungere, la loro larghezza e lunghezza. La legge del '65 non ebbe però, per quanto riguarda la rete stradale comunale, un esito particolarmente positivo. Si volle vedere la causa di questo scarso successo nelle ristrettezze finanziarie dei comuni tanto che si formulò una nuova legge nell'agosto del 1868 in cui il governo si riprometteva di agevolare con sussidi la costruzione di strade comunali.

La nuova legge rendendo obbligatoria tale costruzione arrivava a completare il sistema viario delle regioni italiane che, se per le grandi vie di comunicazione si presentavano ormai complete, mancava ancora di fitti intrecci viari che collegassero non più con grosse arterie ma con brevi tratti i comuni fra loro, a vantaggio di scambi commerciali fra i piccoli centri. Alla fine dell'Ottocento il sistema viario di Terra di Bari risultava il più organizzato fra le province pugliesi. Ciò avrebbe favorito un maggiore progresso commerciale rispetto alle altre due province di Terra d'Otranto e Capitanata che rimanevano ancora legate ad un tipo di collegamento viario che spesso sfruttava le vie già esistenti selciandole senza averne sostanzialmente modificato i percorsi<sup>1</sup>. Intorno al 1880 la Terra di Bari è attraversata da circa 3000 chilometri di strade rotabili: 7 chilometri di strade nazionali, 657 chilometri di strade pro-

vinciali, 939 chilometri di strade comunali obbligatorie e 1288 chilometri di strade comunali non obbligatorie<sup>2</sup>. L'organizzazione viaria risulta dunque perfettamente avviata e pronta ad essere integrata da nuove linee di comunicazione (ferrovie e trasporti marittimi).

Considerando i grandi costi necessari per la costruzione delle strade (in territorio pianeggiante si arrivava a spendere 1800 lire a chilometro, mentre nelle zone collinari e tortuose la spesa si aggirava intorno alle 8000 lire)<sup>3</sup>, la legge offre non pochi vantaggi a quei comuni che non hanno grandi introiti e sembrerebbe risolvere quasi tutti i problemi relativi alla costruzione di strade comunali. Va però sottolineato che spesso le amministrazioni comunali trascuravano di seguire sia le direttive della legge del 1865 che quelle della legge del 1868.

Così le somme stanziare dal Parlamento nel 1869 (lire 500.000) per la costruzione delle strade obbligatorie non vennero utilizzate che in parte, tanto che 468.899,70 lire passarono in economia<sup>4</sup>. Lo stesso storno di fondi avvenne per gli anni successivi finché dal 1874 il ministro dei Lavori Pubblici attuando in tutte le sue parti la legge (cioè con l'esecuzione di ufficio della stessa) riuscì ad esaurire i fondi stanziati per la costruzione delle strade. Fu possibile così superare le ostilità interne alle giunte municipali, che non solo rifiutavano di addossarsi nuovi oneri ma soprattutto soggiacevano a forti interessi privati.

Un caso esemplare è la costruzione della strada obbligatoria Altamura-Ruvo.

A seguito della legge del 1868 il comune di Altamura propone un elenco di otto strade da sistemarsi, di cui solo tre vengono classificate

come obbligatorie (quella per Grottole, di Polisciazzo e per Ruvo) e con decreto del 19 dicembre 1870 il prefetto ne approva la costruzione. Il 4 marzo 1871 la giunta, come richiesto dalla legge, nomina i commissari (i consiglieri comunali Candido Turco e Nicola Tricarico) per determinare le condizioni generali del progetto, i capi estremi delle strade, la loro lunghezza, i punti intermedi obbligati e affida agli ingegneri Donato e Domenico Giannuzzi il compito di elevare i progetti.

Ma il 26 giugno 1872 non si è ancora approntato alcun progetto, anzi l'ingegnere Domenico Giannuzzi ha abbandonato l'incarico. La prefettura fa premura per la costituzione del fondo speciale e per la domanda di sussidio governativo e si vede costretta a proporre un nuovo ingegnere, Edoardo Romiti, in sostituzione dell'ingegnere Giannuzzi dimissionario. L'indisponibilità anche dell'ingegnere Romiti porta ad una nuova sostituzione; poiché nel frattempo il comune di Ruvo, interessato alla costruzione della strada, non ha ancora definito il tracciato nel suo territorio, la progettazione viene nuovamente rinviata. Il sindaco di Altamura esasperato dal profondo disaccordo all'interno dell'amministrazione comunale e tra i diversi proprietari terrieri sulla scelta del percorso da seguirsi, volutamente travisando una nota ministeriale del dicembre 1874, con la quale si richiedeva la revisione delle strade comunali ritenute obbligatorie, esclude dagli elenchi la strada Altamura-Ruvo.

Tale soppressione, che provoca la protesta dei cittadini interessati alla costruzione della strada<sup>5</sup>, non viene però riconosciuta perché la giunta comunale non aveva seguito la normale procedura di notifica dei nuovi elenchi. L'altalena estenuante per la costruzione di questa strada ha termine nel 1878 quando con decreto prefettizio si pone fine alla questione riconoscendo come obbligatoria la strada Altamura-Ruvo.

## Note

<sup>1</sup> Franca Assante, *Città e campagna nella Puglia del sec. XIX*, in «Quaderni Internazionali di Storia Economica e Sociale», Genève 1975, n. 4, p. 70.

<sup>2</sup> *Ibidem*, pag. 71.

<sup>3</sup> Il costo unitario per km. delle strade è stato ricavato elaborando i dati contenuti nel *Prospetto dei beni immobili. esecuzione della legge 30 agosto 1868*, ASB, *Prefettura, Strade comunali*, b. 3, fasc. 1.

<sup>4</sup> *Relazione sulla viabilità obbligatoria Altamura-Ruvo, letta al Consiglio comunale di Altamura nella tornata del 10 dicembre 1876 dal consigliere Ottavio Serena, Matera 1876*. ASB, *Prefettura, Strade comunali*, b. 3, fasc. 7.

<sup>5</sup> Alla protesta firmata da 201 cittadini di Altamura e inviata alla Prefettura si aggiunge il ricorso inviato al ministro dei Lavori Pubblici dall'avvocato Petta Prisco, procuratore di alcuni cittadini.

## Documenti

1. *Provincia di Terra di Bari*, Atlante Benedetto Marzolla, Napoli 1854 (fig. 21).

Scala 1:280000;

cm. 52 x 72, stampa, colore.

Archivio privato.

Singolarità della pianta è l'immediata e completa lettura che l'autore fornisce della provincia di Terra di Bari. I dati registrati concorrono tutti a spiegare l'importanza della funzione che la città svolge come centro amministrativo nel suo territorio e spiegano non solo i confini geografici e amministrativi della provincia, ma anche quelli interni dei tre distretti (Bari, Altamura e Barletta), dei 37 circondari e dei 55 comuni. Le note a margine indicano le otto diocesi, i tribunali, le dogane. L'importanza dei centri urbani è ancora sottolineata dalla descrizione dettagliata della costa e dei fondali marini in relazione ai porti e, all'interno del territorio, dalla fitta rete viaria costituita dalle nuove strade costruite nel periodo murattiano e ferdinando, che si vanno sovrapponendo agli antichi tratturi e tracciati per cavalli. L'uso dei segni convenzionali permette ancora di individuare altri elementi caratterizzanti (strada postale, rilievo di posta, telegrafo). La pianta presenta inoltre una serie di notizie storico-geografiche che, poste in margine, completano la raccolta di dati ed elementi descrittivi.

2. *Legge 30 agosto 1868, n. 4613, sulla costruzione delle strade comunali*.

La legge 30 agosto 1868, n. 4613, rende obbligatoria la costruzione delle strade comunali. I comuni, che già in precedenza — in conseguenza della legge sulle opere pubbliche del 1865 — avrebbero dovuto formare degli elenchi di classificazione delle strade comunali, si trovano ora costretti non solo alla compilazione di tali elenchi ma, qualora siano approvati, anche alla realizzazione delle strade indicate. Per questo scopo viene istituito presso ogni comune un fondo speciale che sarà integrato da un sussidio governativo a quei comuni che: « a) hanno una minore quantità di strade; b) la cui condizione economica sia più grave; c) costruiranno una strada affatto nuova » (art. 9). Il lungo iter burocratico (art. 12: « i comuni dovranno formare entro un semestre dalla promulgazione della legge un elenco di strade »; art. 13: « entro un biennio le giunte comunali dovranno preparare i progetti di costruzione e sistemazione delle strade che dovranno essere sottoposti all'approvazione dei Consigli comunali e poi trasmessi al prefetto ») che le amministrazioni

comunali dovranno seguire spesso si protrae nel tempo per la negligenza dei comuni stessi; spetterà al prefetto, sentita la deputazione provinciale, far assegnare d'ufficio progetti e realizzazione delle strade.

3. *Provincia di Terra di Bari, prospetto statistico dei beni immobili, esecuzione della legge 30 agosto 1868*, Bari 21 aprile 1873.

ASB, *Prefettura, Strade comunali*, b. 3, fasc. 1. Per l'attuazione della legge sulle strade comunali obbligatorie viene richiesto un elenco dei beni immobili per poter stabilire a quali centri assegnare i sussidi governativi. Il prospetto statistico indica la denominazione dei beni appartenenti ai comuni della provincia di Bari, la loro estensione, la natura del suolo, il modo in cui sono coltivati, il reddito annuo e il loro valore venale. In margine troviamo una colonna per le annotazioni (viene spesso rilevato che un terreno è incolto per l'incuria del comune) ed un'altra per le osservazioni, in cui è indicato se il comune in questione ha diritto al sussidio.

4. *Elenco per la costruzione delle strade obbligatorie nel territorio di Palo del Colle in esecuzione della legge 30 agosto 1868*, Palo del Colle 1872.

ASB, *Prefettura, Strade comunali*, b. 3, fasc. 1.

5. *Provincia di Terra di Bari, pianta della rete stradale e ferroviaria*, eseguita dall'ingegnere A. Sarlo dell'ufficio tecnico provinciale, Bari 14 aprile 1873 (fig. 22).

Scala non indicata;

cm. 35,5 x 58,5, tela canapina, colore.

ASB, *Prefettura, Strade comunali*, b. 5 fasc. 1. Sono schematizzati in pianta con l'uso del colore i tipi di strade (nazionali in rosso, provinciali in giallo, comunali in nero) e la ferrovia in esercizio (due linee nere). Sono riconoscibili i primi risultati ottenuti in Terra di Bari con l'applicazione della legge 30 agosto 1868 sulla viabilità obbligatoria: a molte vecchie e non carrozzabili strade per cavalli si sono sostituite vie rotabili che permettono rapidi spostamenti da un comune all'altro; lunghi percorsi nelle zone del nord barese e della Murgia completano l'assetto viario realizzato nel periodo preunitario e permettono un raccordo con le aree della Basilicata.

6. « *Relazione annuale sulla viabilità obbligatoria per l'esercizio 1874* », Bari 1874.

ASB, *Prefettura, Strade comunali*, b. 5, fasc. 1. Nella relazione inviata dal prefetto al ministro dei Lavori Pubblici sono indicate le strade in costruzione, progettate o proposte nei cir-

condari di Altamura, Bari e Barletta. La comunicazione offre non solo i dati statistici ma anche un'analisi puntuale dei rapporti che si sono venuti a determinare fra prefettura e comuni nell'esecuzione della legge.

7. *Pianta corografica del territorio di Altamura approvata dal Consiglio superiore dei Lavori Pubblici*, Altamura 7 luglio 1876 (fig. 23). Scala 1:150000; cm. 66,5 x 43, tela canapina, colore.

ASB, *Prefettura, Strade comunali*, b. 3, fasc. 7. L'individuazione delle maggiori arterie viarie costruite, in costruzione o in progetto e la rete ferroviaria, evidenziano la centralità del comune di Altamura in una vasta area circostante. E' per questa ragione che si stabilisce un voluminoso carteggio tra la prefettura di Bari e il sottoprefetto del distretto di Altamura, poiché il comune, non incluso negli elenchi dei sussidi, non mostrava alcun interesse a impiegare danaro nella costruzione di strade comunali e aveva limitato al massimo il numero di strade obbligatorie.

8. « *Relazione sulla viabilità obbligatoria Altamura-Ruvo, letta al Consiglio Comunale di Altamura nella tornata del 10 dicembre 1876 dal consigliere Ottavio Serena* », Matera 1876. ASB, *Prefettura, Strade comunali*, b. 3, fasc. 7.

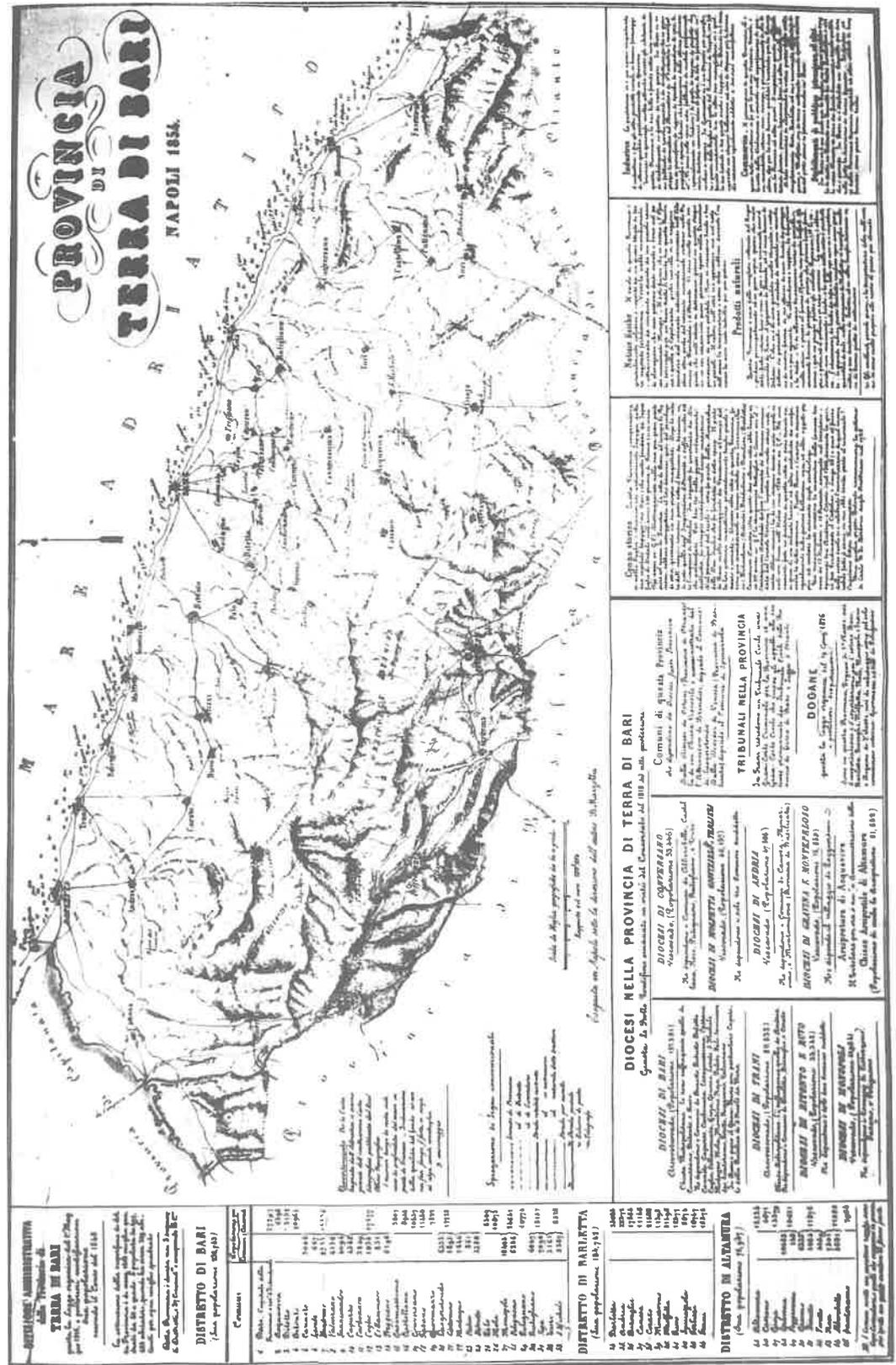
9. *Ricorso di 201 cittadini di Altamura alla prefettura di Terra di Bari*, Altamura 1877. ASB, *Prefettura, Strade comunali*, b. 3, fasc. 7. La soppressione della strada Altamura-Ruvo dagli elenchi delle strade comunali obbligatorie provoca la protesta firmata da 201 cittadini di Altamura che, interessati alla costruzione della

strada, richiedono da parte della prefettura un attento esame delle procedure seguite dalla giunta comunale per la cancellazione della strada dagli elenchi.

10. *Ricorso dell'avvocato Petta Prisco al ministro dei Lavori Pubblici*, Bari 15 marzo 1877. ASB, *Prefettura, Strade comunali*, b. 3, fasc. 7. L'avvocato Petta Prisco, procuratore di vari proprietari terrieri di Altamura, invia un ricorso al ministro in seguito alla delibera della giunta municipale del 24 febbraio 1877 con la quale si dichiara non obbligatoria la strada Altamura-Ruvo. Chiede quindi che, riesaminata la vertenza, l'ingegnere Corrado de Judicibus possa completare il progetto da Cesano sino ai confini del territorio di Ruvo, che la spesa venga prelevata dall'«avanzo delle somme impostate ed esistenti» per gli studi di detta strada obbligatoria e, se necessario, si ricorra al parere del consiglio superiore dei Lavori Pubblici.

11. *Decreto prefettizio 11 febbraio 1878*. ASB, *Prefettura, Strade comunali*, b. 3, fasc. 7. Si decreta che l'elenco compilato d'ufficio per il comune di Altamura il 27 aprile 1877, in cui è inserita la strada Altamura-Ruvo, rimanga inalterato, ponendo così fine ad una lunga controversia suscitata dalla cancellazione della stessa dagli elenchi delle strade obbligatorie e dando il via alle operazioni (scelta dell'ingegnere, progettazione, costituzione del fondo speciale) necessarie per la realizzazione.

12. *Elenchi delle strade da considerarsi obbligatorie per i comuni di Ruvo e Altamura*, Altamura 1877. ASB, *Prefettura, Strade comunali*, b. 5, fasc. 7.





## Indice delle illustrazioni

Fig. 1-2, PROVINCIA DI TERRA DI BARI, in Antonio Rizzi Zannoni, *Atlante Geografico del Regno di Napoli delineato per ordine di Ferdinando IV re delle Due Sicilie*.

Tavv. 12, 16, 17. Napoli 1806-1813.

Scala 1:126000;

cm. 49 x 74, carta su tela.

(Fonte: BNB, *Canterano* 38/1-3).

Fig. 3, REGIO TRATTURO, *Piante del Regio Tratturo, che principiano dal ponte di Canne, e passano per i tenimenti di Barletta, Andria, Trani, Corato, Ruvo, Bitonto, Grumo, Toritto in provincia di Bari, reintegrato nell'anno 1810*, Francesco Paolo Ferrucci, Bari 1810.

fol. 14, piante numerate da I a XXVI.

Scala di passi 100 per la lunghezza, 60 per la larghezza;

cm. 55 x 80, carta.

(Fonte: ASB, *Intendenza di Terra di Bari, Strade regie e provinciali*, b. 24, fasc. 248).

Fig. 4, CORATO, *Pianta dell'intero demanio così in bosco come in difesa, ristretto riservato, demanio aperto e le due parate del duca di Andria, regi agrimensori della Dogana di Foggia*. Giuseppe Cuoci, Francesco Antonio Zizzi, Ignazio Romito, Corato 22 novembre 1753.

Scala di passi 600;

cm. 145 x 90, pergamena, colore.

(Fonte: ASB, *Atti demaniali*, b. 36).

Fig. 5, TRANI-CORATO, *Schizzo del vecchio e nuovo tracciato delle strade Trani-Corato*, ingegnere dipartimentale Giacomo Prade, Bari 1821.

Scala non indicata;

cm. 30 x 40, carta.

(Fonte: ASB, *Intendenza di Terra di Bari, Amministrazione comunale, OO.PP.*, b. 43, fascicolo 516/2).

Fig. 6, TRANI-ANDRIA, *Progetto della nuova strada da Trani ad Andria*, ingegnere comunale Nicola Suppa, Bari 28 agosto 1813.

Scala di palmi napoletani 3500 per le distanze orizzontali del profilo, 7000 per le distanze verticali del profilo e per la planimetria, 100 per il ponte;

cm. 52,2 x 77,5, carta, colore, restaurata.

(Fonte: ASB, *Intendenza di Terra di Bari, Ammi-*

*nistrazione comunale, OO.PP.*, b. 43, fasc. 516/2).

Fig. 7, MOLFETTA-TERLIZZI, *Topografia in cui si dimostra l'andamento dell'antica strada traversa tra Molfetta e Terlizzi e della nuova da costruirsi [...]*, architetto Giuseppe Mastropasqua, Giovinazzo 12 aprile 1812.

Scala di palmi napoletani 7633;

cm. 36,6 x 92, carta, restaurata.

(Fonte: ASB, *Intendenza di Terra di Bari, Amministrazione comunale OO.PP.*, b. 41, fasc. 501/2).

Fig. 8-9, CANOSA-ANDRIA, *Primo tratto della strada Mediterranea ordinata fino a Noce, di lunghezza miglia 11 2/3, secondo la linea segnata di rosso vivo, approvata con real rescritto del 6 agosto 1823 [...]*, ingegnere di 1<sup>a</sup> classe di Acque e Strade Giacomo Prade, particolari, Bari marzo 1822.

Scala di canne napoletane 100;

cm. 47 x 153,3, carta, colore, restaurata.

(Fonte: ASB, *Intendenza di Terra di Bari, Strade regie e provinciali*, b. 32, fasc. 210).

Fig. 10, CANOSA, *Pianta e profilo del progetto di strada dal ponte nell'Osanto all'abitato di Canosa*, ingegnere di 3<sup>a</sup> classe di Ponti e Strade Matteo Pascasio, ingegnere Giacomo Prade, Giuliano de Fazio, Canosa 19 ottobre 1825.

Scala di canne napoletane 400 per la pianta e per gli orizzontali dei profili, di palmi napoletani 100 per le altezze del profilo;

cm. 38,5 x 76, carta, colore, restaurata.

(Fonte: ASB, *Intendenza di Terra di Bari, Strade regie e provinciali*, b. 32, fasc. 210).

Fig. 11, ANDRIA, *Pianta e profilo della nuova strada traversa da Andria a Barletta nel territorio di Andria*, particolare, architetto Domenico Recchia, Andria 11 novembre 1827.

Scala di palmi napoletani 6000 per le lunghezze, 4000 per le altezze;

cm. 95 x 40,5, carta, colore.

(Fonte: ASB, *Intendenza di Terra di Bari, Amministrazione comunale, OO.PP.*, b. 3, fasc. 60).

Fig. 12, BARLETTA, *Pianta e profilo della nuova strada che andrà a costruirsi da Barletta ad Andria [...]* tratto che occuperà il tenimento di Barletta, particolare, architetto Vincenzo De Nittis, Barletta 18 dicembre 1827.

Scala di palmi napoletani 100 per le verticali del

profilo, palmi 1000 per le orizzontali, di passi napoletani 1000 per la planimetria;  
 cm. 48,2 x 76,2, carta, colore, restaurata.  
 (Fonte: ASB, *Intendenza di Terra di Bari, Amministrazione Comunale, OO.PP.*, b. 3, fasc. 60).  
 Figg. 13-14, PROVINCIA DI BARI E BASILICATA, *Pianta dell'area montuosa delle province di Terra di Bari e Basilicata*, Ufficio tecnico provinciale, Bari 1866.  
 Scala non indicata;  
 cm. 90 x 100, tela canapina, colore.  
 (Fonte: ASB, *Prefettura, Strade regie e provinciali*, b. 163, fasc. 876).  
 Fig. 15, GRAVINA, *Pianta della Strada per Montepeloso* [Irsina], particolare, s.d. [1866-1867].  
 Scala non indicata;  
 cm. 35 x 80, tela canapina, colore.  
 (Fonte: APB, *Ufficio tecnico*, in corso di riordinamento).  
 Fig. 16, PROVINCIA DI BARI, *Progetto di una rete stradale da costruirsi nella parte montuosa della provincia di Terra di Bari che interessa i comuni di Andria, Corato, Ruvo, Altamura, Gravina, Spinazzola*, ingegnere Andrea Serio, direttore dell'Ufficio tecnico provinciale, Bari 5 aprile 1867.  
 Scala 1:100000;  
 cm. 63 x 63, tela canapina, colore.  
 (Fonte: ASB, *Prefettura, Strade regie e provinciali*, b. 163, fasc. 876).  
 Fig. 17, GRAVINA-CORATO, *Schizzo dei tracciati stradali proposti per congiungere Gravina e Corato*, Gravina 2 giugno 1869.  
 Scala non indicata;  
 cm. 24 x 31, carta.  
 (Fonte: ASB, *Prefettura, Strade regie e provin-*

*ciali*, b. 163, fasc. 876).  
 Figg. 18-19, GRAVINA-CORATO, *Progetto della strada Corato-Gravina*, ingegnere Federico D'Elia, Ufficio tecnico provinciale, Bari 2 novembre 1869.  
 Scala 1:20000;  
 cm. 66 x 185, cartone, colore, restaurata.  
 (Fonte: ASB, *Prefettura, Strade regie e provinciali*, b. 162, fasc. 874).  
 Fig. 20, GRAVINA, *Pianta topografica dei fondi acquistati da Filippo Pellicciari, nonché del demanio Murgeccchia occupato dallo stesso*, agrimensore Giambattista Petronella, Altamura 25 maggio 1846.  
 Scala di passi 500 ognuno di palmi 7;  
 cm. 41 x 60, carta, colore, restaurata.  
 (Fonte: ASB, *Atti demaniali*, b. 60, fasc. 759).  
 Fig. 21, PROVINCIA DI TERRA DI BARI, *Atlante Benedetto Marzolla*, Napoli 1854.  
 Scala 1:280000;  
 cm. 52 x 72, carta, colore, restaurata.  
 (Fonte: Archivio privato).  
 Fig. 22, PROVINCIA DI TERRA DI BARI, *Pianta della rete stradale e ferroviaria*, ingegnere A. Sarlo dell'Ufficio tecnico provinciale, Bari 14 aprile 1873.  
 Scala non indicata;  
 cm. 35,5 x 58,5, tela canapina, colore.  
 (Fonte: ASB, *Prefettura, Strade comunali*, b. 5, fasc. 1).  
 Fig. 23, ALTAMURA, *Pianta corografica del territorio comunale*, approvata dal consiglio superiore dei Lavori Pubblici, Altamura 7 luglio 1876.  
 Scala 1:150000;  
 cm. 66,5 x 43, tela canapina, colore.  
 (Fonte: ASB, *Prefettura, Strade comunali*, b. 3, fasc. 7).

GREGORIO ANGELINI, laureato in Filosofia nel 1979 presso l'Università degli Studi di Bari, lavora dal 1980 all'Archivio di Stato di Bari. E' coautore e curatore, insieme con Giuseppe Carlone, del catalogo della mostra « La cartografia storica nelle fonti documentarie - Terra di Bari nel XVIII e XIX secolo », Molfetta 1981, edito a cura dell'Amministrazione provinciale di Bari.

GIUSEPPE CARLONE, laureato in Lettere nel 1975 presso l'Università degli Studi di Bari, ha collaborato come ricercatore storico con l'Istituto di Architettura e Urbanistica della facoltà di Ingegneria dell'Università di Bari e con l'Archivio di Stato. Lavora attualmente presso la Biblioteca provinciale « De Gemmis » di Bari; cura per l'editore Lorenzo Capone di Lecce la collana di storia della cartografia pugliese « Scritture e città ».

GIUSEPPE DIBENEDETTO, dal 1974 è direttore dell'Archivio di Stato di Bari. Ha pubblicato, tra gli altri, i seguenti lavori: *Gli archivi di Stato di Terra di Bari*, Roma...; *Fonti per la storia delle Università e feudi di Terra di Bari*, in « Rassegna degli Archivi di Stato », a.

XXXVI (1976), n. 2; *L'amministrazione archivistica italiana*, Bari 1981. Collabora alle riviste « Rassegna degli Archivi di Stato » e « Bari economica ».

FLORINDA GIUVA, laureata in Filosofia nel 1977 presso l'Università degli Studi di Bari, lavora dal 1980 all'Archivio di Stato di Bari; si è occupata prevalentemente di storia delle campagne pugliesi nel Novecento, collaborando con un saggio al volume « La memoria che resta », Foggia 1981, edito a cura dell'Amministrazione provinciale di Foggia.

MARIA ANNA ROSARIA PANSINI, laureata in Lettere presso l'Università degli Studi di Bari, lavora dal 1978 all'Archivio di Stato di Bari, dove si è occupata particolarmente della applicazione delle tecniche dell'informatica ai lavori archivistici.

RENATA ZINGARELLI, laureanda in storia dell'arte presso la facoltà di Lettere dell'Università degli Studi di Bari, lavora dal 1980 all'Archivio di Stato di Bari. Collabora alla attività di ricerca avviata dall'istituto nel settore storico-urbanistico.