

## Raccontare la città

# Tutte le strade portano a...

Altri tempi, altri sistemi di gestione del bene pubblico! Dovremmo imparare da loro...

Segue dalla pagina precedente

**A** Benevento, dove iniziava il nuovo tracciato che affrontava il superamento della dorsale appenninica (invece di evitare di valicarla, come faceva con un percorso più lungo la via Appia), a costruzione ultimata, nel 114 d.C., venne eretto il grande arco trionfale dedicato all'imperatore e che in molti conosciamo, che resta uno dei più importanti monumenti della romanità e che celebra la potenza civile e militare rappresentata dalla strada per realizzare la quale, specie nel tratto appenninico, si rese necessario costruire ponti e viadotti di notevole impegno.

La via, perfettamente inserita nel sistema di circolazione di tipo radiale che faceva capo a Roma, non per niente il detto "Tutte le strade conducono a Roma", collegò la Capitale a Brindisi con un itinerario unitario e veloce che, come una moderna autostrada, non si preoccupò di toccare centri anche importanti situati in prossimità del percorso, né di aggirare gli ostacoli naturali delle montagne, ma puntò rapidamente e con determinazione al traguardo finale: le coste pugliesi. Prolungamento della via fu la via Traiana-Calabra che collegò Brindisi a Hydruntum, passando per Valesium e per Lupiae.

Ne parla anche Tito Livio, raccontando del viaggio nel 191 di Marco Porcio Catone che sbarcato a Otranto (Otranto aveva in parte soppiantato Brindisi) e provenendo da Corfù, poi avrebbe raggiunto Roma a cavallo in cinque giorni ("...Quinto die inde pedestri itinere Romam ingenti cursu pervenit..." Livio XXXVI 21,5). (Altra nota: "Traiano-Calabra", siamo noi! Il Salento era denominato "Calabria" sino al periodo dell'Impero Bizantino quando motivi politici causa-



Piazza Sant'Oronzo in un acquerello di Ducros, 1778

## Anche Gaio Giulio Cesare fu *curator viarum*

rono il cambiamento, ma è un altro discorso).

\* \* \*

La nostra terra, il Salento, faceva parte della Regio II Apulia et Calabria (l'attuale Calabria era parte della Regio III Lucania et Bruttii); Roma, ovviamente, Regio I, Latium et Campania.

Altri tempi, altri sistemi di gestione del bene pubblico! E dovremmo imparare da loro.

La costruzione, la manutenzione e la gestione delle grandi strade costituiscono, fin dagli inizi, un settore di grande responsabilità e di notevole impegno della pubblica amministrazione. Nella Repubblica la condizione necessaria per accedere al *cursus honorum* (come prima carica per i figli dei senatori), era l'aver precedentemente rivestito le cariche di minore responsabilità che facevano parte del *Vigintisexvirato* (era un collegio di magistrati minori, il nome letteralmente significa Ventisei uomini e

coadiuvavano i magistrati maggiori in tutte le incombenze) e che quindi serviva da primo scalino per iniziare la carriera politica: ad esempio Gaio Giulio Cesare ebbe l'incarico di *curator viarum* e restaurò parti della Via Appia.

Tuttavia nella fase iniziale dell'epoca medievale le strade principali erano comunque in abbandono; questo fece sì che si formasse una fitta rete di strade secondarie che venivano curate da privati i quali esigevano dei pedaggi da parte di chi voleva percorrerle.

Salti nei millenni, ma necessari per comprendere, perché solo conoscendo la storia ci si può regolare meglio.

Abbiamo visto lo stato della Brindisi - Lecce nel 17° secolo, ridotta ormai a sterrato impraticabile con le piogge, dovremo attendere la seconda metà del 18° secolo, con l'arrivo dei Borbone per vedere attenzione verso le infrastrutture, ma anche questo è un lungo e difficile discorso che af-

fronteremo!

Accenniamo solamente e senza polemica: "Senza grandi strade non havvi coltura, non commercio, non prosperità, non arti oltre alle meramente necessarie... Non v'ha chi possa discovinare della utilità delle opere pubbliche in generale e delle strade in particolare: iperocchè per esse si tolgono, rimuovono o diminuiscono ostacoli fisici, si abbreviano distanze, si aprono ed agevolano le comunicazioni, si dà valore ad obbietti che non ne avevano ed altri nuovi si creano..." Così scriveva Bernardo Quaranta - Segretario della Reale Accademia Ercolanense (Tommaso Pedio "L'Economia nelle province napoletane a metà dell'800", Capone Editore), nel pubblicare il decreto con cui il 16 aprile 1855 all'ingegnere barese Emanuele Milisburgo veniva data la concessione di costruire una ferrovia da Napoli a Brindisi. Sapete da chi fu costruita la prima locomotiva interamente italiana, dico interamente, perché prima si utilizzavano assemblaggi inglesi? Dalle "Officine di Pietrarsa" (tra San Giovanni a Teduccio e Portici) su progetto del Coppola nel 1846; la locomotiva ebbe la denominazione di "Duca di Calabria" ora lo usano per gli aerei e per i grandi treni moderni, ma iniziamo noi! Il 22 maggio 1843 Ferdinando II emanava un editto nel quale era detto tra l'altro: "...È volere di Sua Maestà che lo stabilimento di Pietrarsa si occupi della costruzione delle locomotive, nonché delle riparazioni e dei bisogni per le locomotive stesse, degli accessori dei carri e dei wagons che percorreranno la nuova strada ferrata Napoli-Capua". 1846, la Duca di Calabria, Regno delle Due Sicilie; ma prima dei "liberatori" piemontesi eravamo barbari e incivili, o no?

**Beppe D'ERCOLE**

Fine