

**Tra Abruzzo e Stato della Chiesa:  
reti viarie, economia e commercio in età moderna**

**di Gaetano Sabatini e Renato Sansa\***

1. *La percezione del territorio e le sue potenzialità economiche.* Le descrizioni lasciate dai viaggiatori che nell'età moderna attraversarono l'entroterra abruz-

---

<sup>71</sup> ASAP, ASCA, *Liber supplicationum*, Reg. 35, c. 324v.

<sup>72</sup> *Ibidem*, cc. 175v-177r.

\* L'articolo è frutto di un lavoro comune tra i due autori; Gaetano Sabatini si è occupato della stesura dei paragrafi 1 e 2, Renato Sansa dei paragrafi 3 e 4.

zese concordano nel sottolineare la natura selvaggia, il carattere impervio del territorio, il rigido clima<sup>1</sup>; il D'Anania lo definisce «paese [...] assai montuoso et aspro, d'inverno assai horrido per la tanta neve e ghiacci, come fosse regione di Germania», mentre Leandro Alberti si sofferma sugli altissimi monti e sulle selve inestricabili, arrivando a derivare il nome dell'Abruzzo dal termine latino *aper*, cinghiale, «parendo questo paese quasi una abitazione de' cinghiali per le ombrose selve e i folti boschi, che quivi sono in grand'abondanza»<sup>2</sup>. Cesare Ripa, nella sua celebre *Iconologia*, al principio del XVII secolo suggerisce di raffigurare simbolicamente questa regione come «donna in luogo erto et montuoso, per essere questa provincia così fatta, [...] e perché produce grandissima quantità di zafferano si rappresenta che porge una bella cesta piena di frutti»<sup>3</sup>.

Il ruolo dei rilievi montuosi nell'assetto orografico dell'Abruzzo è enfatizzato anche nelle rappresentazioni cartografiche. Il dalmata Nicola Bonifacio autore della prima mappa completa del territorio abruzzese, eseguita nel 1587 (fig. 1), scelse di raffigurare i fiumi in visione zenitale, mentre le montagne e gli insediamenti urbani sono resi in una visione prospettica fortemente accentuata<sup>4</sup>. Di poco successiva la carta dell'Ortelio (fig. 2), esemplata su quella del Bonifacio, mostra una regione circondata dai rilievi montuosi<sup>5</sup>.

1 Si veda A. Lepre, *Storia del Mezzogiorno d'Italia*, vol. I, Napoli 1986, pp. 37-40; un panorama più vasto sulle relazioni dei viaggiatori stranieri in Abruzzo tra età moderna e contemporanea in *Viaggiatori europei negli Abruzzi e nel Molise nel XVIII e XIX secolo*, Atti del III convegno del Centro di ricerche storiche dell'Abruzzo teramano, Teramo 1986.

2 G.L. D'Anania, *L'universale fabrica del mondo ovvero cosmografia*, Venezia 1576, pp. 108-109; L. Alberti, *Descrittione di tutta l'Italia*, I, Bologna 1550, p. 210v.

3 C. Ripa, *Iconologia*, Padova 1618, edizione a cura di P. Buscaroli, Milano 1992, pp. 222-223.

4 R. Almagià, *Primo saggio storico di cartografia abruzzese*, in «Rivista Abruzzese di Scienze Lettere e Arti», a. XXVII (1912), ff. III-IV, pp. 3-39; Id., *Intorno all'opera cartografica di N. Bonifacio*, in «Archivio Storico della Dalmazia», 1933, pp. 481-493; D. Maestri, *La cartografia regionale*, in D. Maestri, M. Centofanti, A. Dentoni Litta, *Immagini di un territorio. L'Abruzzo nella cartografia storica. 1550-1850*, L'Aquila 1992, pp. 13-129, in particolare pp. 29 e 32 (un esemplare della carta del Bonifacio è conservato in Biblioteca Apostolica Vaticana, Barberini, XI 80, c. 10). Sulla rappresentazione dell'Abruzzo nel contesto della cartografia italiana del XVI secolo si veda G. Brancaccio, *Geografia, cartografia e storia del Mezzogiorno*, Napoli 1992, p. 145. Si veda la fig. 1.

5 D. Maestri, *La cartografia regionale*, cit., fig. 8 p. 53 (un esemplare della carta è conserva-

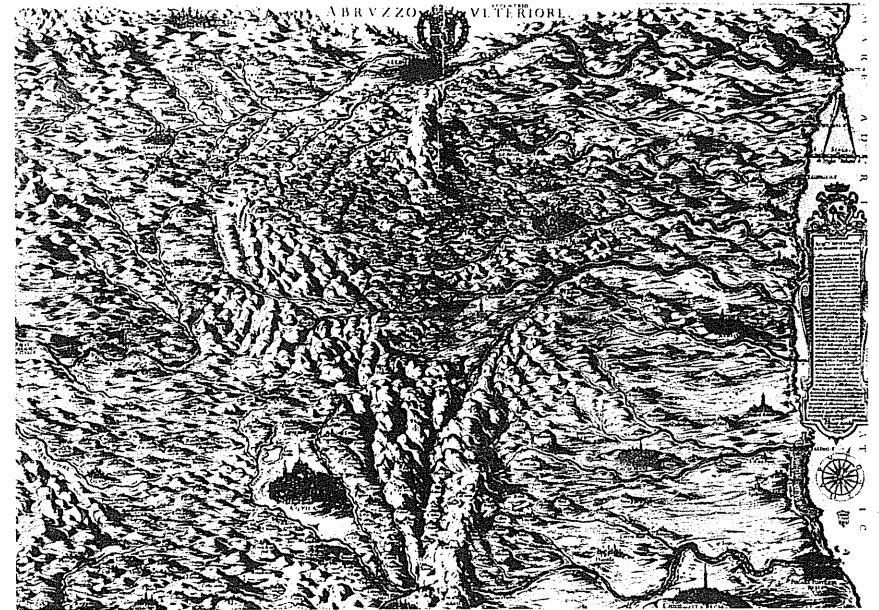


fig. 1 - N. Bonifacio, *Abruzzo ulteriore*, 1587.

L'asprezza della montagna abruzzese, enfatizzata in questo modo, ha costituito per tutta l'età moderna un vincolo insormontabile alla trasformazione dei tracciati viari, rendendo obbligata la scelta dei percorsi, e il sistema delle comunicazioni è stato ineluttabilmente condizionato dall'orografia del territorio.

Il dato fisico ambientale non va letto, però, in senso rigidamente deterministico: vale la pena di richiamare le considerazioni di Jean-François Bergier a proposito delle Alpi, che hanno inaugurato una prospettiva storiografica volta a leggere le montagne non nei termini di barriera invalicabile, ma in quelli di cerniere, luogo di traffici e di un'articolata, talvolta sapiente, costruzione spaziale<sup>6</sup>. Importa, allora, interrogarsi su quali furono i fattori umani, le dinamiche politiche ed

to presso la Biblioteca Provinciale dell'Aquila "Salvatore Tomasi", *Abr. St.*, 125, esemplare sciolto). Si veda la fig. 2.

6 Partendo dalle riflessioni di Fernand Braudel sul ruolo delle montagne negli equilibri geo-

economiche che in una prospettiva storica conferirono agli aspri monti che cingevano l'Abruzzo quel particolare significato di ostacolo insormontabile.

I monti, infatti, potevano costituire un'opportunità economica: l'Abruzzo, ricco di pascoli di montagna adatti ad ospitare le greggi durante il periodo estivo, sin dal medioevo fu inserito assai attivamente nel circuito della transumanza. Sono noti i tragitti che dalle montagne abruzzesi conducevano verso i pascoli invernali della Capitanata, regolati dalla Dogana di Foggia e che richiedevano l'esistenza di una rete di tratturi in grado di consentire lo spostamento di uomini e bestiame<sup>7</sup>, ma altrettanto importante, specie per gli equilibri economici interni alla regione e per i rapporti con la vicina area marchigiana, era il sistema dei Regi Stucchi e della Doganella d'Abruzzo<sup>8</sup>. Almeno dal basso Medioevo, la lana prodotta in quest'area, insieme ad altri generi pregiati della zona, veniva commercializzata prevalentemente all'Aquila e a Foggia ed esportata, come lo zafferano, attraverso la storica "Via degli Abruzzi"<sup>9</sup>.

La "Via degli Abruzzi" aveva costituito, a partire dall'età medievale, il più di-

politici del Mediterraneo, Jean-François Bergier ha sviluppato le sue teorie sugli spazi alpini quali ambiti "vissuti" e non solamente "attraversati". J.-F. Bergier, *Le trafic à travers les Alpes et les liaisons transalpines du haut Moyen-Âge au XVIIIe siècle*, in *Le Alpi e l'Europa*, III, *Economia e transiti*, Bari 1975, pp. 1-72; id., *Le cycle médiéval*, in *Histoire et civilisation des Alpes*, I, a cura di P. Guichonnet, Lausanne - Toulouse 1980, pp. 162-264; id., *Des Alpes traversées aux Alpes vécues. Pour un projet de coopération internationale et interdisciplinaire en histoire des Alpes*, in *Des Alpes traversées aux Alpes vécues*, numero monografico di «Histoire des Alpes/Storia delle Alpi/Geschichte der Alpen», n. 1 (1996), pp. 11-21; una raccolta dei saggi di Bergier: id., *Pour une histoire des Alpes, Moyen âge et temps modernes*, Aldershot 1997. La raccolta di studi pubblicati in suo onore, costituisce un interessante "stato dell'arte" nella produzione storiografica su queste tematiche, *Quand la montagne aussi a une histoire. Melanges offerts à Jean-François Bergier*, a cura di M. Corner e F. Walter, Bern 1996. Per una rassegna della storiografia italiana sull'argomento, si vedano i saggi contenuti in *L'economia della montagna interna italiana. Un approccio storiografico*, Seminario permanente per la storia dell'economia e dell'imprenditorialità nelle Alpi, atti della sessione tenutasi a Trento il 5 dicembre 1997, a cura di A. Leonardi e A. Biondi, Trento 1999.

<sup>7</sup> J. A. Marino, *L'economia pastorale nel Regno di Napoli*, Napoli 1992 (ed. or. London - Baltimore 1988). Si veda anche S. Russo, *Tra Abruzzo e Puglia. La transumanza dopo la Dogana*, Milano 2002.

<sup>8</sup> P. Pierucci, *Pastorizia e fiscalità in Abruzzo nei secoli XVII e XVIII*, Bari 1984.

<sup>9</sup> H. Hoshino, *I rapporti tra l'Abruzzo aquilano e Firenze nel Basso Medioevo*, L'Aquila 1988.

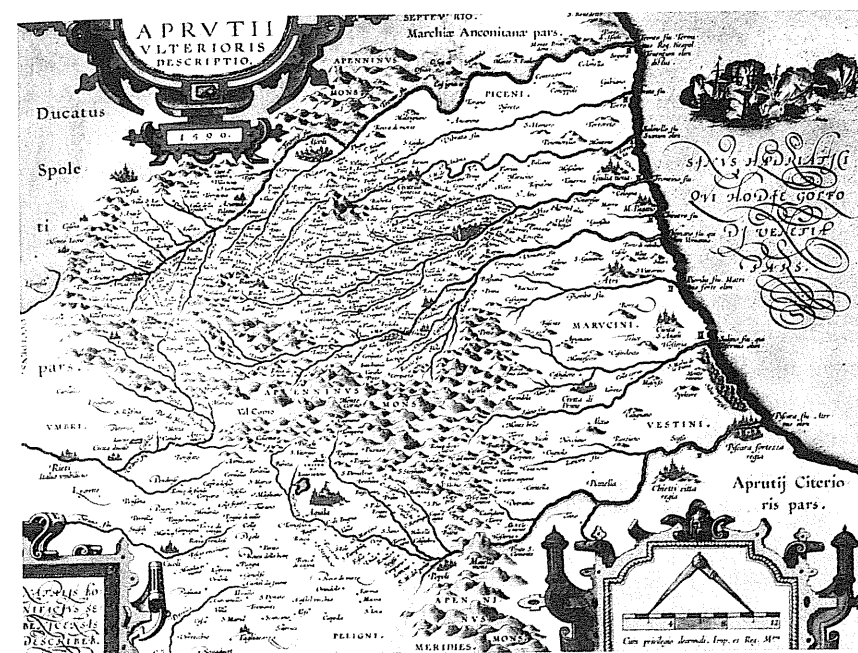


fig. 2 - A. Ortelio, *Aprutii ulterioris descriptio*, 1590.

retto collegamento di terra tra Firenze e l'Italia centro-settentrionale da una parte e Napoli e il sud della penisola dall'altra, attraverso Terni, L'Aquila, Sulmona, Castel di Sangro, Isernia, Venafrò, Teano e Capua. Lontana dalle paludi, che rendevano pericolosi i tracciati costieri, la «Via degli Abruzzi» vide per secoli il passaggio di mercanti, banchieri e uomini politici, nonché degli eserciti che scendevano lungo la penisola per attaccare il regno di Napoli<sup>10</sup>. Da nord a sud la "Via de-

<sup>10</sup> F. Sabatini, *La regione degli Altopiani Maggiori d'Abruzzo*, Genova 1960, pp. 67-71; P. Gasparinetti, *La «via degli Abruzzi» e l'attività commerciale di Aquila e Sulmona nei secoli XIII-XV*, in «Bullettino della Deputazione Abruzzese di storia patria», LIV-LVI (1964-66), pp. 5-103; A. Grohmann, *Le fiere del regno di Napoli in età aragonese*, Napoli 1969, p. 4; L. De Rosa, *Trasporti terrestri e marittimi nella storia dell'arretratezza meridionale*, in «Rassegna economica», XLVI (1982), n. 3, pp. 698-721; C. Felice, *Il Sud tra mercati e conteso. Abruzzo e Molise dal Medioevo all'Unità*, Milano 1995, pp. 50-59.

gli Abruzzi” e tra est e ovest, tra l’Adriatico e il Tirreno, gli antichi tracciati aperti in età romana, principalmente la via Salaria e la via Tiburtina-Valeria, continuarono a costituire gli assi viari portanti nell’area abruzzese in età moderna<sup>11</sup>.

2. *Fratture storiche tra XVI e XVII secolo.* Nonostante l’immagine di stereotipata fissità, legata ai vincoli naturali del territorio, che le descrizioni menzionate possono suggerire, tra il XVI e il XVII secolo si produssero importanti fratture storiche nel sistema delle comunicazioni dell’area abruzzese<sup>12</sup>. Tali cambiamenti possono ricondursi a due ben individuate fasi storiche: quella delle conseguenze della ribellione dell’Aquila del 1528 e quella della conflittualità esplosa all’interno del mondo agro-pastorale abruzzese nella prima metà del XVII secolo.

Per quanto riguarda la prima fase, è bene ricordare che nel 1529, in seguito alla rivolta anti-spagnola dell’Aquila consumatasi l’anno precedente, il viceré di Napoli Filiberto d’Orange punì la città ribelle con la privazione di tutti i suoi antichi privilegi fiscali, l’assoggettò al pagamento di un’onerosa taglia, la privò della circostante area del contado – che fu in seguito infeudata a un gruppo di capitani dell’esercito imperiale – e impose la costruzione del forte spagnolo la cui mole imponente sta ancora a testimoniare della severità di quelle misure<sup>13</sup>.

Se l’abolizione dei privilegi fiscali costituì di per sé un gravissimo colpo ai commerci che sino ad allora avevano prosperato a L’Aquila, con la presenza di agenti e banchieri milanesi, bergamaschi, fiorentini nonché veneziani e tedeschi, ancor più dura fu per l’economia dell’area la risoluzione, presa dal d’Orange e confermata in seguito dal viceré don Pedro de Toledo, di trasferire gradualmente tutte le fiere da L’Aquila a Lanciano<sup>14</sup>. Questa misura univa a finalità chiaramente

11 Sulla continuità tra i tracciati viari moderni rispetto a quelli antichi e medioevali, si veda E. Paratore, *La viabilità in Abruzzo nell’Alto Medioevo*, in «Abruzzo», XIV (1976), n. 2, pp. 41-47.

12 Alcuni riferimenti all’evoluzione dei collegamenti stradali abruzzesi nel ‘500 in A. Giannetti, *La strada dalla città al territorio: la riorganizzazione spaziale del Regno di Napoli nel Cinquecento*, in *Storia d’Italia*, Annali, 8, *Inseparazioni e territorio*, a cura di C. De Seta, Torino 1985, pp. 241-285, in part. pp. 256-257.

13 G. Sabatini, *Proprietà e proprietari a L’Aquila e nel contado tra XVI e XVII secolo. Le rilevazioni catastali in età spagnola*, Napoli 1995, pp. 30-50; id., *L’Aquila e il suo contado tra XVI e XVII secolo: dalla separazione all’assimilazione (1530-1630)*, in G. Vitolo a cura di, *Città e contado nel Mezzogiorno tra medioevo ed età moderna*, Salerno 2005, pp. 81-127.

14 G. Sabatini, *Proprietà e proprietari a L’Aquila*, cit., pp. 37-40.

te punitive verso la città ribelle, che veniva ad essere colpita nella sua natura di centro commerciale<sup>15</sup>, anche l’intenzione di contribuire, in questo modo, a spostare l’asse viario dell’area verso la costa, limitando sempre di più la percorribilità della “Via degli Abruzzi”. Attraverso quest’ultima, infatti, era passata l’invasione francese del 1526-1527, che, appunto, aveva dato origine alla ribellione aquilana, dimostrando la facile permeabilità delle frontiere napoletane attraverso quel passaggio, motivazione peraltro non estranea alla decisione di costruire il castello di L’Aquila, con la duplice finalità di controllare la città riottosa e di proteggere l’area più settentrionale del regno<sup>16</sup>.

Le misure adottate a seguito della ribellione di L’Aquila contribuirono non poco anche a causare un progressivo inasprimento delle tensioni sempre latenti nell’area abruzzese tra costa e montagna. Ma al principio del secolo successivo, una nuova frattura provocò l’accendersi di una forte conflittualità soprattutto nella zona costiera. È noto che una grande moria di bestiame occorsa in Capitanata durante il rigidissimo inverno del 1611-1612 avviò una fase di profonda difficoltà della pastorizia – soprattutto transumante – che colpì duramente l’economia abruzzese<sup>17</sup>. A questa crisi le due aree, la costa e la montagna interna abruzzese,

15 Sull’avvicendamento di Lanciano a L’Aquila come polo commerciale abruzzese si veda G. Mussoni, *L’antico commercio dello zafferano nell’Aquila ed i capitoli relativi*, in «Bullettino della Deputazione Abruzzese di storia patria», a. XVIII (1906), pp. 247-289; A. Grohmann, *Le fiere del regno di Napoli*, cit., p. 92. Un peso importante nell’abbandono dell’Aquila come centro commerciale a favore di Lanciano ebbero poi le continue sofisticazioni dello zafferano che avvenivano per incapacità o connivenza dell’università; ne danno testimonianza gli Statuti aquilani sul commercio di questo prodotto che contengono norme per tutelare la genuinità dello zafferano, norme richieste dai mercanti tedeschi e promulgate una prima volta nel 1569 e successivamente nel 1583 e 1587. Ma nonostante gli impegni fossero sempre più solenni e le pene comminate sempre più severe, le frodi continuarono e contribuirono notevolmente a spostare la maggior parte delle richieste dei mercanti tedeschi a Lanciano, dove era anche più lieve la pressione fiscale esercitata sullo zafferano a livello locale. Come esempio dei provvedimenti assunti dalla Camera della Sommatoria di Napoli per la repressione delle frodi sullo zafferano si vedano le deliberazioni assunte da quest’organo di controllo amministrativo nella seduta del 18 novembre 1578 (Archivio di Stato di Napoli, Sommatoria, Notamentum, vol. 49, cc. 758-59): oltre a ricapitolare e inasprire le pene previste per questo reato, si ordinava che lo zafferano potesse essere insaccato solo in presenza dei commissari deputati dall’Università dell’Aquila a questo specifico ufficio.

16 G. Sabatini, *Proprietà e proprietari*, cit., pp. 50-65.

17 Sulle fasi cicliche di espansione e crisi della pastorizia transumante nel Mezzogiorno mo-

reagirono diversamente: nella zona collinare e costiera, dove per ragioni ambientali la messa a coltura dei pascoli poteva essere effettuata con maggiore facilità, questo passaggio avvenne subito e i capitali furono gradualmente ritirati dall'industria armentizia per essere investiti nell'espansione delle produzioni agricole; nella zona di montagna, invece, dove la messa a coltura della terra avrebbe richiesto tempi assai più lunghi per le opere di dissodamento, disboscamento e regolazione del regime delle acque<sup>18</sup>, con la prospettiva di avere raccolti dalle rese assai basse, l'allevamento rimase l'attività economica prevalente<sup>19</sup>.

Tuttavia, sebbene favorito dalla natura del territorio, il rapido spostamento dell'asse produttivo della zona collinare o costiera verso un maggiore investimento nell'agricoltura non portò, nel corso del Seicento, ad un miglioramento della situazione economica dell'area, non solo per le già ricordate difficoltà nello sviluppo di una rete viaria adatta ai traffici commerciali<sup>20</sup>, ma soprattutto perché la diffusione della coltura della terra a scapito della pratica della pastorizia si accompagnò a forme di scontro violento tra mondo agricolo e mondo pastorale, che trovarono, in questo contesto storico, la loro manifestazione più estrema nel ban-

derno si veda J. A. Marino, *L'economia pastorale nel Regno di Napoli*, cit., e L. Piccioni, *Montagne appenniniche e pastorizia transumante nel Regno di Napoli nei secoli XVI e XVII*, in «Annali dell'Istituto italiano per gli studi storici», XI (1988-89), pp. 145-234.

18 Su questi fenomeni si veda, per esempio, il processo che si registra nell'arco di un trentennio, durante la seconda metà del XVI secolo, nell'area aquilana, dove, parallelamente al progressivo esaurimento della vitalità commerciale di L'Aquila, cresce l'investimento dei capitali urbani nel contado e si assiste alla messa a coltura di ampie aree precedentemente destinate a pascolo o inutilizzate: G. Sabatini, *Proprietà e proprietari*, cit., pp. 133-191.

19 Nelle zone di montagna dell'entroterra abruzzese veniva coltivato il cosiddetto grano germano, adatto al clima rigido, ma per il quale solo i terreni di fondovalle potevano garantire una resa del seme gettato paragonabile a quella delle aree collinari o costiere, mentre la coltivazione veniva estesa sino alle pendici dei rilievi e nei terreni di recente disboscati, dove la resa non era superiore al doppio del seme gettato; ancora nel XVIII secolo una stima del rapporto tra seme e raccolto assegnava a questi territori un valore medio di 1 a 1,5, A. Di Vittorio, *Gli Austriaci e il Regno di Napoli, 1707-1734. Ideologia e politica di sviluppo*, Napoli 1973, pp. 148-149. Si veda, inoltre, M. Aymard, *Rendements et productivité agricole dans l'Italie moderne*, in «Annales E.S.C.», XXVIII (1973), pp. 475-498; id., *Strutture delle aziende e studio della produzione e della produttività agricola*, in *Problemi di storia delle campagne meridionali nell'età moderna e contemporanea*, a cura di A. Massafra, Bari 1981, pp. 23 e ss.

20 C. Marcianni, *Scritti di storia*, vol. II, Lanciano 1974, pp. 7-85.

ditismo<sup>21</sup>. Questa forte conflittualità, con il suo portato di lotte, raccolti distrutti, episodi di saccheggio, etc., annullò gli effetti positivi dell'incremento dell'attività agricola in una fase di ristagno della pastorizia, sicché l'area interna, pur in un quadro produttivo più statico, presentò comunque una più contenuta caduta del reddito, mentre nell'area costiera, più dinamica e vitale, lo scontro d'interessi tra agricoltura e allevamento per lo sfruttamento del territorio, ebbe spesso effetti paralizzanti sull'economia. Inoltre, i provvedimenti adottati per limitare le conseguenze del banditismo – almeno sino all'opera di repressione del viceré marchese del Carpio negli anni '80 del Seicento – causarono a loro volta un blocco quasi totale delle comunicazioni interne<sup>22</sup>.

3. *Oltre le frontiere*. I vincoli dettati dalla conformazione del territorio e le conseguenze dei cambiamenti prodottisi tra XVI e XVII secolo non impedirono mai del tutto la circolazione di uomini e merci attraverso i confini dell'Abruzzo. Alcuni circuiti produttivi, anzi, mantennero stabilmente in contatto la regione con zone dello Stato della Chiesa, contribuendo a sviluppare le potenzialità economiche della regione, anche in funzione dei commerci transfrontalieri. Alcuni prodotti provenienti dall'Abruzzo, ad esempio, erano particolarmente apprezzati sui mercati pontifici: indicativo è il caso del pesce del Fucino, consumato anche a Roma<sup>23</sup>. D'altro canto gli ingenti acquisti di pesce del Fucino, documentato per il periodo compreso tra il 1656 e il 1685, da parte dei mercanti provenienti dai paesi del cicolano sono stati messi in relazione con il commercio attuato con Rieti, Tivoli e Roma<sup>24</sup>.

Non è da dimenticare, poi, che i centri posti nell'area più a ovest della regio-

21 G. Sabatini, *Il controllo fiscale sul territorio nel Mezzogiorno spagnolo e il caso delle province abruzzesi*, Napoli 1997. Oltre ai pascoli, anche i tratturi, elemento fondamentale per consentire lo svolgimento della transumanza, furono oggetto di episodi di occupazione abusiva, M.R. Tritto, *I tratturi*, in Archivio di Stato di Foggia, *Cinque secoli, un archivio*, Catalogo della mostra (15-31 ottobre 1984), Foggia 1984, pp. 155-164.

22 G. Sabatini, *Fiscalità e banditismo in Abruzzo alla fine del Seicento*, in «Nuova Rivista Storica», a. LXXXVIII (1995), fasc. I, pp. 77-114.

23 L. Lopez, *Pesce di mare e di Fucino nell'Aquila tra il Trecento e l'Ottocento*, in «Rivista Abruzzese», a. XLV (1992), n. 1 (fascicolo monografico).

24 S. Raimondo, *La risorsa che non c'è più. Il lago del Fucino dal XVI al XIX secolo*, Mandria, 2000, p. 111 e ss.

ne, come Cittaducale e Cittareale, beneficiavano di una sorta di franchigia che permetteva ai pastori di svernare nei pascoli "stranieri"<sup>25</sup>. Analogamente, pastori e greggi provenienti dall'area picena, sebbene "forestieri", godevano di tutti i benefici giurisdizionali assicurati ai "regnicoli" dal sistema della Doganella, quando fossero stabilmente inseriti in questo circuito dell'allevamento transumante interno all'area abruzzese<sup>26</sup>. Gli effetti sulla mobilità di merci e persone di queste prerogative andrebbero valutati anche alla luce del divieto imposto a partire dal XVII secolo agli spostamenti dei lavoratori stagionali verso la Campagna romana<sup>27</sup>, la cui efficacia, però, sarebbe tutta da appurare, se è vero che una rilevazione approssimativa di fine Settecento attestava una migrazione stagionale di circa ventimila individui dal circondario aquilano verso la campagna romana<sup>28</sup>.

È lecito domandarsi quanto le divisioni statali operassero sui piccoli commerci tra le popolazioni che vivevano a ridosso delle linee di confine. Come si può riscontrare dal particolare di una rappresentazione cartografica relativa all'area tra Rieti e l'Abruzzo (fig. 3), la linea tratteggiata del confine era attraversata da una rete di strade locali che mettevano in contatto i due Stati<sup>29</sup>. Sconfinamenti, liti tra le comunità, piccoli commerci, talvolta intensi, sembravano rendere permeabili i confini, senza, però, che si stabilissero flussi continui e significativi di prodotti, capaci di attivare processi economici di produzione e scambio che andassero al di là dell'ambito locale e della sporadicità.

Nonostante alcuni esempi che sembrano dimostrare come la «fitta rete di tratturi e tratturelli» possa avere esercitato talvolta un ruolo nel favorire un certo svi-

25 P. Vitte, *Le campagne dell'alto Appennino. Evoluzione di una società montana*, Milano 1995 (ed. or. Clermont 1986), pp. 244-245.

26 P. Pierucci, *Pastorizia e fiscalità in Abruzzo*, cit., pp. 63-82.

27 P. Vitte, *Le campagne dell'alto Appennino*, cit., p. 251.

28 Così indicava la memoria presentata alla Società patriottica di L'Aquila citata in A. De Matteis, *Strategie di sopravvivenza e attività economiche nella montagna abruzzese: il versante occidentale appenninico*, in «Annali dell'Istituto Alcide Cervi», 11 (1989), pp. 241-261, in part. pp. 249-250.

29 Archivio di Stato di Roma (d'ora in poi ASR), *Disegni e piante*, coll. I, cart. 106, foglio 220, *Topographica confinium descriptio inter Statum ecclesiasticum et provinciam Aprutii ultra a Nursiae praetura*, data non precisata ma XVIII secolo. A proposito di sconfinamenti tra comunità vicine ma divise dai confini statuali, in un punto della mappa era indicato: «pars recentiori lacus occupata a cantalicianis». Si veda la fig. 3.

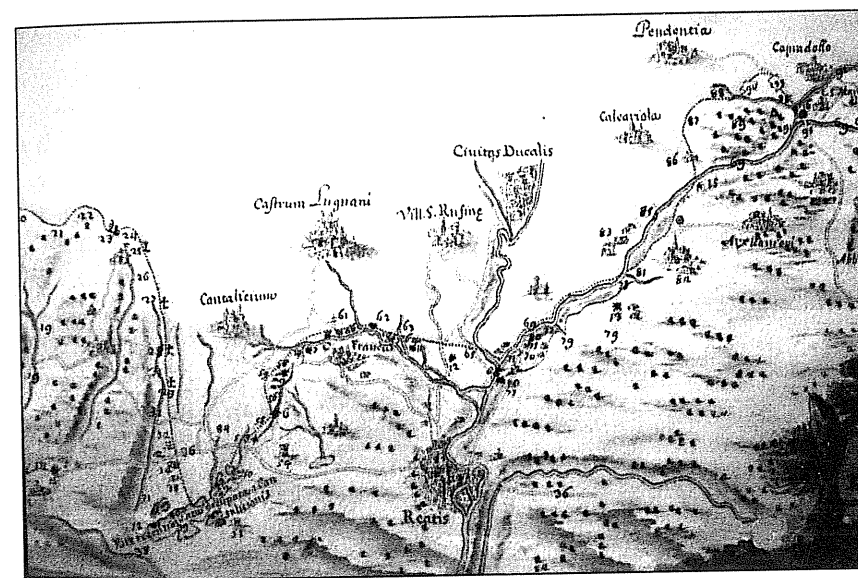


fig. 3 - Particolare dell'area di confine tra Stato ecclesiastico e la provincia di Abruzzo ultra, XVIII secolo.

luppo locale<sup>30</sup>, pare confermato il quadro, specie per le aree montane, del permanere di quelle «strategie di sopravvivenza» rispetto ai limiti posti dai quadri ambientali<sup>31</sup>.

Anche per altri versanti delle aree di frontiera, per esempio tra il piceno e il teramano<sup>32</sup>, sono attestati scambi di merci e conoscenze, che appaiono significativi se osservati sul piano qualitativo, ma meno rilevanti su quello quantitativo. Oltretutto gli andamenti di lungo periodo sembrano denunciare nei rapporti tra il ver-

30 F. Costantino *L'operosità economica in un contesto difficile: le manifatture dell'Aventino-Verde (Abruzzo)*, in «Proposte e ricerche», 56 (2006), pp. 86-111.

31 Si veda A. De Matteis, *Strategie di sopravvivenza e attività economiche*, cit.

32 F. Savini, *Le relazioni tra Teramo e le vicine Marche nei documenti teramani*, in «Atti e memorie della r. Deputazione di storia patria per le Marche», X (1915), pp. 153-169. Si vedano anche i saggi presenti nel volume *Il confine nel tempo*, atti del convegno, Ancarani 22-24 maggio 2000, a cura di R. Ricci e A. Anselmi, L'Aquila 2005.

sante abruzzese e quello marchigiano una tendenza al ridimensionamento dei più intensi scambi del periodo tardomedievale, ribadendo per un'area particolare quanto già sostenuto a proposito del quadro economico generale abruzzese<sup>33</sup>. D'altronde il sistema viario che attraversava i confini non era tale da sostenere commerci di ampia portata, né da superare i vincoli posti dal territorio. L'importanza delle strade trans-collinari, richiamato sia per le Marche che per l'Abruzzo, quale alternativa alle direttrici più importanti lungo i valichi o nei fondo valle, non alterava un quadro generale deficitario, nel quale per esempio non si riusciva a stabilire un nesso stabile tra strade e mare<sup>34</sup>.

4. *Continuità e novità nel secolo XVIII*. Anche quando, a partire dalla fine del XVII secolo, la situazione interna sembra migliorare, i vincoli imposti dalla natura del territorio rimangono e sicché per tutto il secolo successivo l'assetto delle vie di comunicazione abruzzesi appare caratterizzato dai tratturi, da piccoli collegamenti tra i centri abitati, percorribili essenzialmente a piedi o a cavallo, e da pochi tratti carrozzabili sui tracciati della "Via degli Abruzzi". A inizio Settecento la situazione era comunque tale da far esprimere l'opinione che «il collegamento con gli Abruzzi [...] fosse pressoché inesistente»<sup>35</sup>. Gli investimenti effettuati durante il periodo austriaco e il successivo periodo borbonico prospettarono qualche miglioramento della situazione, permettendo, per esempio, di avviare nella seconda metà del secolo un collegamento settimanale tramite procacci postali tra Napoli e le province abruzzesi<sup>36</sup>. Tuttavia ancora alla fine del XVIII secolo, a proposito dei lavori per la trasformazione dell'intera "Via degli Abruzzi", da Napoli

33 M.R. Berardi, *Mobilità e itinerari religiosi ed economici tra le Marche e l'Abruzzo interno nel periodo aragonese*, in *Il confine nel tempo*, cit., pp. 309-374. Per una ripresa delle relazioni tra Sette e Ottocento si veda il contributo di Luigi Rossi in questo numero della rivista.

34 Si vedano le considerazioni conclusive di Raffaele Colapietra a *Le strade nelle Marche. Il problema nel tempo*, in «Atti e memorie della Deputazione di storia patria per le Marche», n. 89-91 (1984-86), Ancona, 1987, II, pp. 1125-1133, in part. p. 1129. Nel medesimo volume, C. Fedele, *Strade postali nelle Marche (secoli XVI-XIX)*, pp. 1033-1075.

35 «Solo attraverso piste e sentieri era possibile da Capua – attraverso Venafrò, Isernia, Castel di Sangro, Sulmona, e Popoli – raggiungere da un lato Avezzano, al confine con lo Stato della Chiesa, dall'altro L'Aquila, Antrodoco e Amatrice, e, più a oriente, Chieti, Penna e Teramo». A. Di Vittorio, *Gli Austriaci e il Regno di Napoli*, cit., p. 376.

36 Ivi, pp. 385-386 e p. 389.

a L'Aquila, in strada rotabile, l'aquilano Francesco Saverio Camilli, autore tra l'altro di un saggio su *L'utilità della costruzione delle pubbliche strade per tutto il regno di Napoli dimostrata col calcolo della spesa*, edito nel 1793, scriveva:

Ora consideriamo la strada di Abruzzo, che trovasi giunta fino a Sulmona e [...] Popoli [...]. Questa ha il suo principio dalla Capitale, passa per Aversa, Capua, Venafrò, Isernia, Rionero, Castel di Sangro, Roccaraso, Roccalvescure, Pettorano, Sulmona e Popoli [...] La strada finora costruita ha attraversato la parte più montuosa e sterile degli Abruzzi [che] per conseguenza quasi nessun prodotto può rifondere alla Capitale. La valle di Sulmona, ch'è la sola [area] fertile [raggiunta], non ha altro prodotto superfluo che il vino, e di questo non c'è bisogno nella Capitale, [mentre] nelle contrade dell'Aquila, dei Marsi e della Valle Subequana, che sono le parti più fertili della provincia, i generi superflui, per mancanza di strade, rimangono invenduti nel luogo di nascita. Le province marittime di Chieti e Teramo, che sono le più fertili degli Abruzzi, [essendo] senza strade, trasportano i loro [prodotti] superflui per mare [...] e moltissimi prodotti [...] in tempo d'inverno o quando non conviene il carico marittimo, ristagnano appunto perché la strada non è aperta<sup>37</sup>.

Queste osservazioni appaiono tanto più interessanti quando si consideri che a partire dall'anno precedente alla pubblicazione della memoria, il 1792, era stata interrotta per un decennio la costruzione di nuove strade<sup>38</sup>. A quel punto, dopo un periodo non privo di iniziative sul fronte delle comunicazioni stradali, il Regno poteva contare su 1200 miglia di "cammini reali" di cui solo 516 erano "rotabili"<sup>39</sup>.

Più in generale, il brano di Francesco Saverio Camilli, riferito specificamente al caso abruzzese, illustra chiaramente una concezione del sistema di strade del regno di Napoli come di una raggiera di collegamenti che, unendo le province all'area della Capitale, doveva rafforzare il ruolo di luogo di commercializzazione e di consumo di quest'ultima, in quanto sede di attività manifatturiere e servizi,

37 F.S. Camilli, *L'utilità della costruzione delle pubbliche strade per tutto il regno di Napoli dimostrata col calcolo della spesa*, Napoli 1793, pp. 13-14.

38 G. Brancaccio, *Trasporti e strade*, in *Storia del Mezzogiorno*, VIII, *Aspetti e problemi del medioevo e dell'età moderna*, 1, Napoli 1991, pp. 349-385, in part. p. 374.

39 A. Massafra, *En Italie méridionale: déséquilibres régionaux et réseaux de transport du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle*, in «Annales E.S.C.», XLIII (1988), pp. 1045-1080.

dei prodotti agricoli delle province<sup>40</sup>. Questa visione, come è ben noto, non è propria del solo Camilli, ma attraversa tutta la trattatistica in materia di comunicazioni della seconda metà del Settecento, non solo nel regno di Napoli, ma in tutti gli Stati italiani e all'estero<sup>41</sup>. Ma negli stessi anni in cui scriveva Camilli, al principio dell'ultimo decennio del Settecento, proprio questa visione veniva messa in discussione da Giuseppe Palmieri, consigliere e poi direttore del Supremo Consiglio delle Finanze.

Palmieri contestava il sistema viario che privilegiava il collegamento della Capitale con le province in nome dello sviluppo del commercio tra la prima e le seconde; il regno, bagnato per tre lati dal mare, offriva con la navigazione il mezzo di trasporto più facile ed economico, sia per il commercio interno che per quello internazionale. Si rendevano, dunque, necessarie strade che dall'interno conducessero al mare. Palmieri non ebbe il tempo di realizzare questa inversione di rotta nel progetto di crescita delle strade del regno e la sua visione fu sostanzialmente abbandonata, sebbene essa non appaia del tutto assente dai successivi piani di sviluppo della rete viaria del regno e dal dibattito che ne accompagnarono

40 N. Ostuni, *Le comunicazioni stradali nel Settecento meridionale*, Napoli 1991. Sull'ecentricità della regione abruzzese rispetto ai più importanti circuiti commerciali del Regno che sembra per certi versi acuirsi nel Settecento si veda anche P. Macry, *Mercato e società nel Regno di Napoli. Commercio del grano e politica economica nel Settecento*, Napoli 1974, pp. 168, 193. Altre considerazioni in A. Di Biasio, *Politica e amministrazione del territorio nel Mezzogiorno d'Italia tra Settecento e Ottocento*, Napoli 2004.

41 Alcuni esempi per l'Italia, M. Berengo, "La via dei Grigioni" e la politica riformatrice austriaca, in «Archivio storico lombardo», LXXXV (1958), pp. 5-111; F. Venturi, *Settecento riformatore*, I, *Da Muratori a Beccaria*, Torino 1969, pp. 411-442, sulle strade pp. 417-420; P. Vichi, *Le strade della Toscana granducale come elemento di organizzazione del territorio (1750-1850)*, in «Storia urbana», 25 (1983), pp. 29-59 e 26 (1984), pp. 3-31; B. Caizzi, *Strade lombarde. Itinerari e uomini in epoca austriaca*, Milano 1985; C. Mozzarelli, *Strade e riforme nella Lombardia del Settecento*, in «Quaderni storici», n. 61 (1986), pp. 117-145; per una visione d'insieme, A. Di Biasio, *Le strade nella storiografia dell'Italia moderna*, in «Storia economica», VII (2004), pp. 599-660. Per il caso francese, soprattutto relativamente all'importanza dello sviluppo di un sistema viario capace di rispondere alle aspettative politiche e commerciali settecentesche, G. Arbellot, *La grande mutation des routes de France au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle*, in «Annales E.S.C.», XXVIII (1973), pp. 765-791; B. Lepetit, *Chemins de terre et voies d'eau. Réseaux de transports et organisation de l'espace en France*, Paris 1984. Sull'impatto dei sistemi di comunicazione sullo sviluppo economico nel XVIII secolo, R. Szostak, *The role of transportation in the industrial revolution. A comparison of England and France*, Montreal 1991.

l'elaborazione nel corso di tutta la prima metà dell'Ottocento<sup>42</sup>. Nel caso dell'Abruzzo, il riferimento alla visione del Palmieri ha, però, un'importanza particolare; il collegamento delle aree interne con la costa, ben più che quello con la Capitale, costituiva, infatti, un aspetto fondamentale del superamento di un secolare divario/contrasto tra le due aree, e si presentava come il reale volano per le possibilità di crescita economica della regione.

Le difficoltà dei progressi da attuarsi in questa direzione erano, però, notevoli, come pare dimostrare la vicenda della strada lauretana marittima, posta al di là del confine, nel territorio della Marca di Fermo. Il rilievo attuato in occasione del progetto di rifacimento del 1731, poi compiuto nel 1733, giunto a descrivere lo stato della strada al confine con il Regno di Napoli, mostrava una situazione di decisa cesura. Quanto riferito in corrispondenza del fiume Tronto<sup>43</sup>, che segnava il confine tra i due Stati (fig. 4), chiarisce la situazione di precarietà dei trasporti: «Tronto fiume parte dello Stato ecclesiastico, e parte del Regno di Napoli, ove v'è piccola barca, che si dice non tersi continuamente, e però sarebbe necessario, per assicurare il commercio, e passaggio a forestieri, intendersela con i Regi Ministri di Napoli, affinché unitamente si ordinasse il porvi barca comoda, e sicura»<sup>44</sup>. L'ingente spesa, forse superiore ai 19.000 scudi preventivati, per i lavori compiuti nel corso del 1733 e un successivo intervento del 1748 non sortirono effetti duraturi, almeno secondo l'ispezione sulle condizioni della strada compiuta nel 1773, che ne denunciava il pessimo stato. In una fase storica nella quale altrove in Italia e in Europa si andavano evolvendo le infrastrutture viarie, la realtà delle comunicazioni tra Stato Pontificio e Regno di Napoli permaneva in una condizione di sostanziale staticità. La mappa complessiva della viabilità dello Stato Pontificio, redatta in corrispondenza della riforma del sistema di amministrazione delle strade (fig. 5), sembra rivelare come l'attenzione delle autorità pontificie continuasse ad essere maggiormente rivolta alle comunicazioni interne, piuttosto

42 A. Di Biasio, *Politica e amministrazione del territorio*, cit. Opinioni simili a quelle del Palmieri erano espresse anche da Galanti, si veda G.M. Galanti, *Della descrizione geografica e politica delle Sicilie*, a cura di F. Assante e D. De Marco, Napoli, 1969, p. 66 e ss.

43 Segnato sulla mappa con il numero 16, si veda la fig. 4. ASR, *Congregazione del Buon Governo*, serie X, b. 68, *Pianta della strada da riattarsi dal Tronto confine del Regno di Napoli alla santa Casa di Loreto*, 1731.

44 Ivi, fascicolo sciolto.



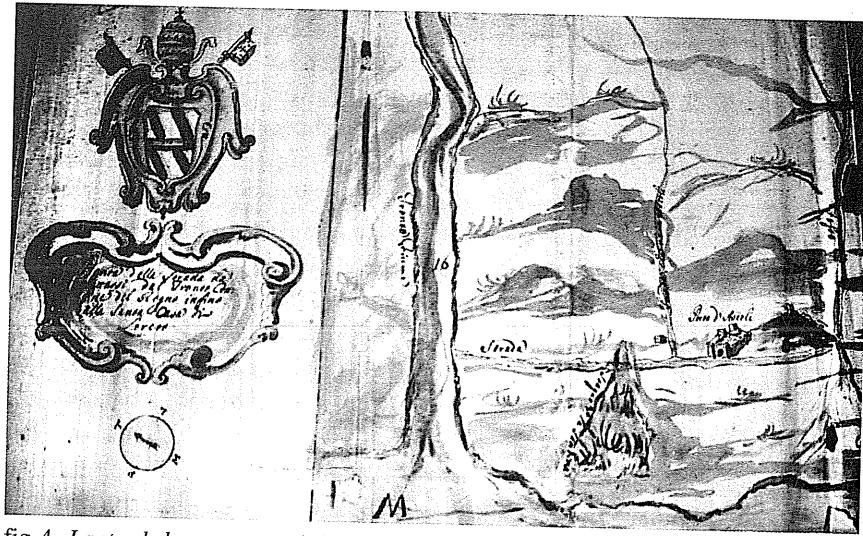


fig. 4 - La strada lauretana marittima al confine con il Regno di Napoli, fiume Tronto, 1731.

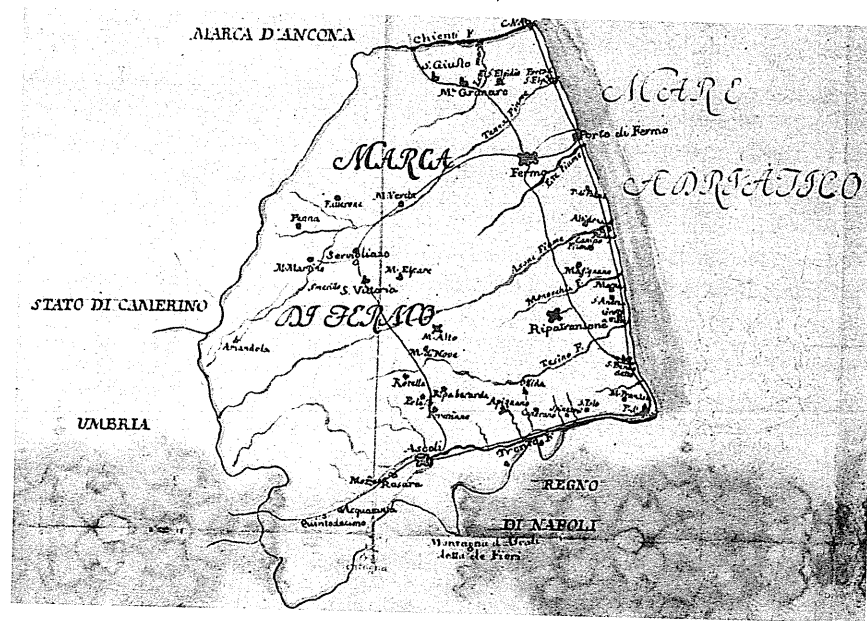


fig. 5 - La rete delle principali strade della Marca di Fermo, 1801 circa.

che alle direttrici di collegamento verso l'esterno<sup>45</sup>. Questa fu la situazione lasciata in eredità dall'età moderna e su queste linee avrebbero lavorato gli interventi ottocenteschi, nel tentativo di rompere l'isolamento della regione.