

FRANCESCA MEMOLI

UNA MOSTRA ALL'ARCHIVIO DI STATO DI CASERTA: "UNA GOCCIA DI SAPERE ... IN UN MARE DI DOCUMENTI!" (9-29 OTTOBRE 2022).

In occasione della Domenica di Carta, iniziativa che il Ministero della Cultura organizza annualmente per valorizzare l'immenso e prezioso patrimonio archivistico e librario custodito nelle biblioteche e negli archivi dello Stato, l'Archivio di Caserta quest'anno ha proposto una mostra dal titolo "Una goccia di sapere... in un mare di documenti!".

I documenti presi in considerazione sono tratti dai fondi: Prefettura Contratti; Tribunale di Santa Maria Capua Vetere, Perizie; Intendenza Borbonica di Terra di Lavoro, Affari Comunali, attinenti a vari comuni; e Usi Civici, per scoprire il rapporto della Terra di Lavoro con l'acqua nell'età moderna.

L'idea è nata in quanto, già in precedenza, con le Giornate Europee Patrimonio del settembre 2022, era stata organizzata una mostra sul tema dell'ecosostenibilità, con particolare attenzione alla tutela dei boschi e del mare.

È sembrato pertanto naturale proseguire in quella direzione, facendo dell'acqua il collante per una selezione di documenti che abbracciano un arco di tempo che va dagli inizi del 1800 fino all'Unità d'Italia, suddivisi ed esposti per argomenti: l'acqua e gli acquedotti di Terra di Lavoro; l'acqua e la sua forza motrice; la trasformazione dei porti in età borbonica; la costruzione di ponti.

La mostra è stata allestita in sala studio, sotto la direzione scientifica della dottoressa Stefania Vespucci, funzionario archivista presso questo archivio, con la collaborazione della sottoscritta, per quanto ha riguardato la selezione di documenti e l'allestimento della sala, supportate dal personale tutto, in particolare per le attività di accoglienza e vigilanza, durante la giornata di apertura straordinaria.

Per quanto concerne la prima sezione della mostra, quella relativa agli acquedotti, è sembrato naturale focalizzare l'attenzione di parte del lavoro, anche sull'acquedotto carolino, data l'ubicazione stessa dell'archivio di stato, all'interno della reggia vanvitelliana, già patrimonio Unesco dal 1997.

L'acquedotto, infatti, la cui acqua scorre all'interno del parco della reggia, va letto insieme alla struttura architettonica, in quanto parte di un visionario e ambizioso progetto che il re Carlo di Borbone volle affidare all'architetto da lui scelto, Luigi Vanvitelli, e che non tradì le sue aspettative, nonostante le innumerevoli difficoltà, non ultima la distanza dalla sorgente, circa 40 km, o la pendenza del terreno, in alcuni tratti quasi inesistente.

Si è quindi analizzato il progetto relativo alla costruzione dell'acquedotto del comune di Gioia. Dai documenti del novembre 1815 si discute sul compenso che l'ingegnere Abbate, dovrebbe ottenere. Il Consiglio generale di Ponti e Strade, tenuto conto del lavoro svolto, concorda che la cifra di ducati venti «sia una discretissima gratificazione alle fatiche dell'ingegnere sunnominato, tanto per la redazione del progetto e calcolo della spesa quanto per la esatta ed elegante pianta dal medesimo aggiuntavi»¹.

La seconda parte della mostra, ha voluto invece sottolineare come l'acqua, da sempre bene di prima necessità, fonte di vita per tutti gli esseri viventi, sia stata utilizzata per la realizzazione di cartiere e lanifici, sorti soprattutto lungo la zona dell'isola del Liri (oggi pertinente alla provincia di Frosinone, un tempo a quella di Terra di Lavoro).

In particolare, è stata analizzata la relazione relativa alla concessione chiesta dai Fratelli Coccoli di Isola per derivazione di acqua dal fiume Liri, per ottenere la forza motrice necessaria al

1 ARCHIVIO DI STATO DI CASERTA (di seguito ASCE), Affari Comunali, b. 2773, a. 1815, Gioia, Acquedotto.

funzionamento di uno stabilimento cotonificio lanario. La relazione, estremamente dettagliata, fornisce indicazioni sulla quantità di acqua necessaria, le opere da eseguirsi nel sito della derivazione, come ad esempio una piccola diga, i regolatori e sfioratori d'acqua, per regolare la quantità di acqua emessa, le dimensioni e la forma del canale di carico e scarico e le precauzioni da prendere durante i lavori².

La Valle del Liri presentava un territorio dotato di un corso fluviale ricco di balze naturali, capace quindi di generare adeguata forza idraulica e in più con un affluente, il Fibreno, che consentiva la fermentazione degli stracci, fondamentale per la produzione della carta.

La maggiore attività industriale si verificò sotto il dominio borbonico, ma anche le successive dominazioni non modificarono la politica di sviluppo, mostrando «un chiaro segno di lungimiranza riguardo alla gestione territoriale», attraverso la concessione di locali demaniali, l'assegnazione di prestiti, sgravi fiscali e l'apertura del mercato a imprenditori stranieri³.

Per la sezione porti invece, si è voluto prendere in considerazione quelli di Gaeta e di Ponza, soprattutto per l'importanza che rivestivano in epoca borbonica, come baluardo di difesa del territorio.

Nel Capitolato Speciale d'Appalto si individuano i materiali da impiegare per i lavori concernenti il restauro e l'esecuzione di opere d'arte del porto di Ponza:

«la calce proverrà dalle migliori fornaci di Equa o di Pozzuoli. Sarà fornita in grossi pezzi, sarà ben cotta, ma non troppo cotta, né vitrea, come pure non sarà pigra né svaporata.

La pozzolana sarà esclusivamente quella detta di Bacoli, ossia proveniente dalle più accreditate cave del golfo di Baja e Bacoli e non sarà accettata se non accompagnata da bolletta di provenienza.

Il pietrisco potrà essere calcareo e provenire dalle cave della Penisola Sorrentina oppure trachitico della cave dell'isola.

...L'importo complessivo dei lavori compresi nell'appalto ammonta presuntivamente alla somma di lire quarantamila quattrocento»⁴.

E ancora, nel Capitolato Speciale d'Appalto dei lavori occorrenti per la manutenzione delle opere d'arte e delle scogliere del Porto di Ponza durante il sessennio dal 1° luglio 1900 al 30 giugno 1906, si parla delle scogliere, in particolare della classificazione, della provenienza e del loro versamento:

«I massi naturali per i rifiorimenti della scogliera del molo del porto di Ponza, e quelli che dovessero eventualmente versarsi a difesa di altre opere d'arte lungo il litorale delle Isole Pontine saranno classificati in diverse categorie a seconda del loro volume individuale come segue:

1 categoria: massi del volume da due metri cubi in su

2 categoria: massi del volume da uno a due metri cubi

3 categoria: massi del volume da metri cubi 0,20 a metri cubi uno

4 categoria: massi del volume da metri cubi 0,04 a metri cubi 0,20

Minuto pietrame. Comprendente tutte le pietre del volume inferiore a metri cubi 0,04

Provenienza degli scogli: gli scogli o massi naturali da impiegarsi nelle scogliere del porto saranno tolti dalle costiere dell'isola di Ponza, nella località denominata "La Sgarrupata" e trasportati su barche o pontoni al luogo del lavoro.

Nel versamento in acqua degli scogli si useranno le maggiori diligenze perché essi siano calati a fondo in modo da prendere la giacitura più conveniente per la solidità del lavoro...per la formazione e regolarizzazione delle scogliere fuori acqua, si farà sempre uso di ponti mobili e scalandroni e di tutte le manovre di forza occorrenti»⁵.

Il porto di Ponza, con i lavori realizzati in epoca borbonica, ebbe un grande incremento demografico. Il molo, la nuova chiesa, il Palazzo del Governatore e il "foro pensile" modificarono il paesaggio in maniera determinante, tanto da risultare lo stesso fino ai giorni nostri. Il foro

2 ASCE, Prefettura, Contratti, b. 4, f.lo 73, a. 1867.

3 S. LEONARDI, *La Valle del Liri: da Terra di Lavoro a Distretto industriale*, in Atti 14 Conferenza ASITA, Brescia, 9-12 novembre 2010.

4 ASCE, Prefettura, Contratti, b. 29, f.lo 591, a. 1890.

5 ASCE, Prefettura, Contratti, b. 45, f.lo 867

borbonico, oggi Corso Pisacane, è “una piazza di paese a forma lineare”, una “strada, casa, balcone al tempo stesso”, che pullula di isolani e turisti di ogni nazionalità⁶.

Infine, per i ponti, sono state esposte diverse mappe, una di queste riguarda il ponte Umberto-Margherita, che mette in comunicazione l'agro di Dragoni con quello di Alife.

La costruzione di questo nuovo ponte venne decretata nel 1842 a seguito di una visita del re Ferdinando II a Piedimonte, ma venne inaugurato il 24 novembre 1868.

Nel 1875 la costruzione subì delle modifiche, in quanto le piene non riuscivano a defluire correttamente, e in seguito a ciò, al posto di tre archi, ne furono realizzati due di maggiore ampiezza.

Il ponte fu utilizzato fino a quando fu minato dai tedeschi nel 1943 durante la Seconda guerra mondiale; in seguito, venne ricostruito dall'ANAS sulla strada statale 158⁷.

Alla mostra è stata poi esposta una mappa del ponte sulla Melfa del cammino di Sora e Ceprano. Nel dettaglio dei lavori, si fa riferimento alle misure del ponte: lunghezza palmi 160, larghezza palmi 66 e ai materiali impiegati (malta, pozzolana e calce), per rendere la struttura più sicura.

Nella relazione redatta da Bartolomeo Grasso e Giuliano de Fazio, ingegneri del Real Corpo di Ponti e Strade, si arriva alla conclusione che: «la Melfa ha un letto scavabile»; in merito al metodo di costruzione del ponte risulta che «questo metodo di fondazione richiede archi di mezzana apertura, ed un ponte così stabilito lotta con successo contro gli attacchi delle più forti piene». Infine, relativamente alla spesa è documentato che «l'importo dello stesso ponte ascenderà a ducati ventisettemila»⁸.

La mostra ha suscitato l'interesse dei visitatori ed è stata l'occasione per dare lustro all'Archivio di Stato di Caserta e al prezioso corpus di documenti che esso contiene.

6 A. GALLIA, *Il porto come elemento di trasformazione e di continuità nel paesaggio costiero dell'isola di Ponza*, in Atti del Simposio Internazionale “Il Monitoraggio costiero mediterraneo: problematiche e tecniche di misura”, Livorno, 12-14 giugno 2012, a cura di F. BENINCASA, Firenze, CNR – Istituto di Biometereologia, 2012, pp. 729-738.

7 PROVINCIA DI CASERTA, Settore Viabilità, Relazione di Calcolo Strutturale, “Progettazione Esecutiva per le opere di messa in sicurezza del Ponte Margherita, sulla S.P. 330 in Dragoni”.

8 ASCE, *Ponti e Strade*, b. 343, f.10 308, a. 1816

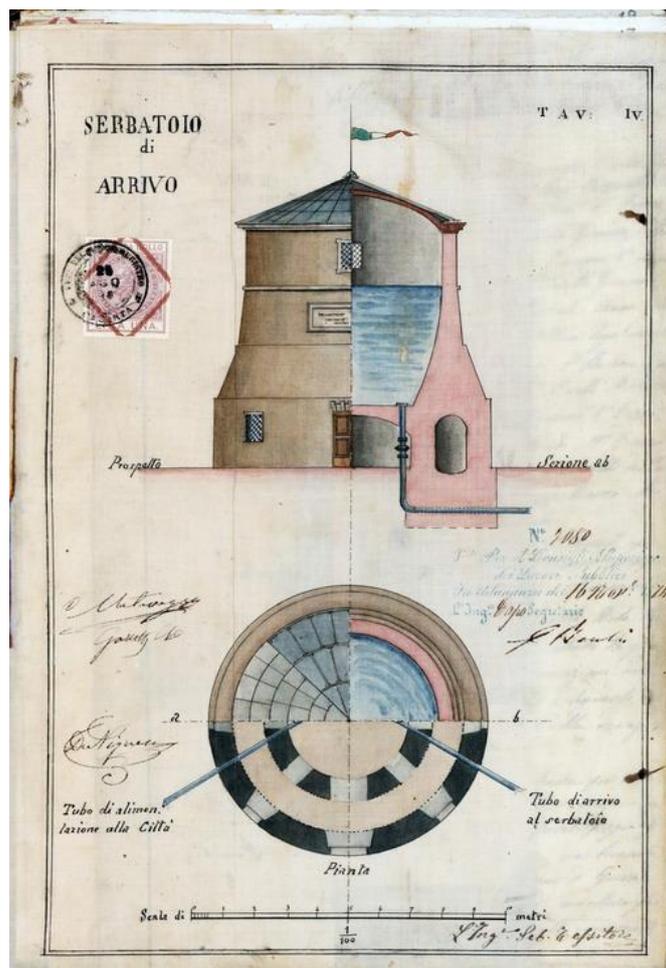


Figura 1. Derivazione d'acqua dal condotto Carolino concessa al Comune di Santa Maria Capua Vetere. Particolare del serbatoio di arrivo.⁹

⁹ ASCE, Intendenza Borbonica, Affari Comunali, Santa Maria Capua Vetere, 1868.

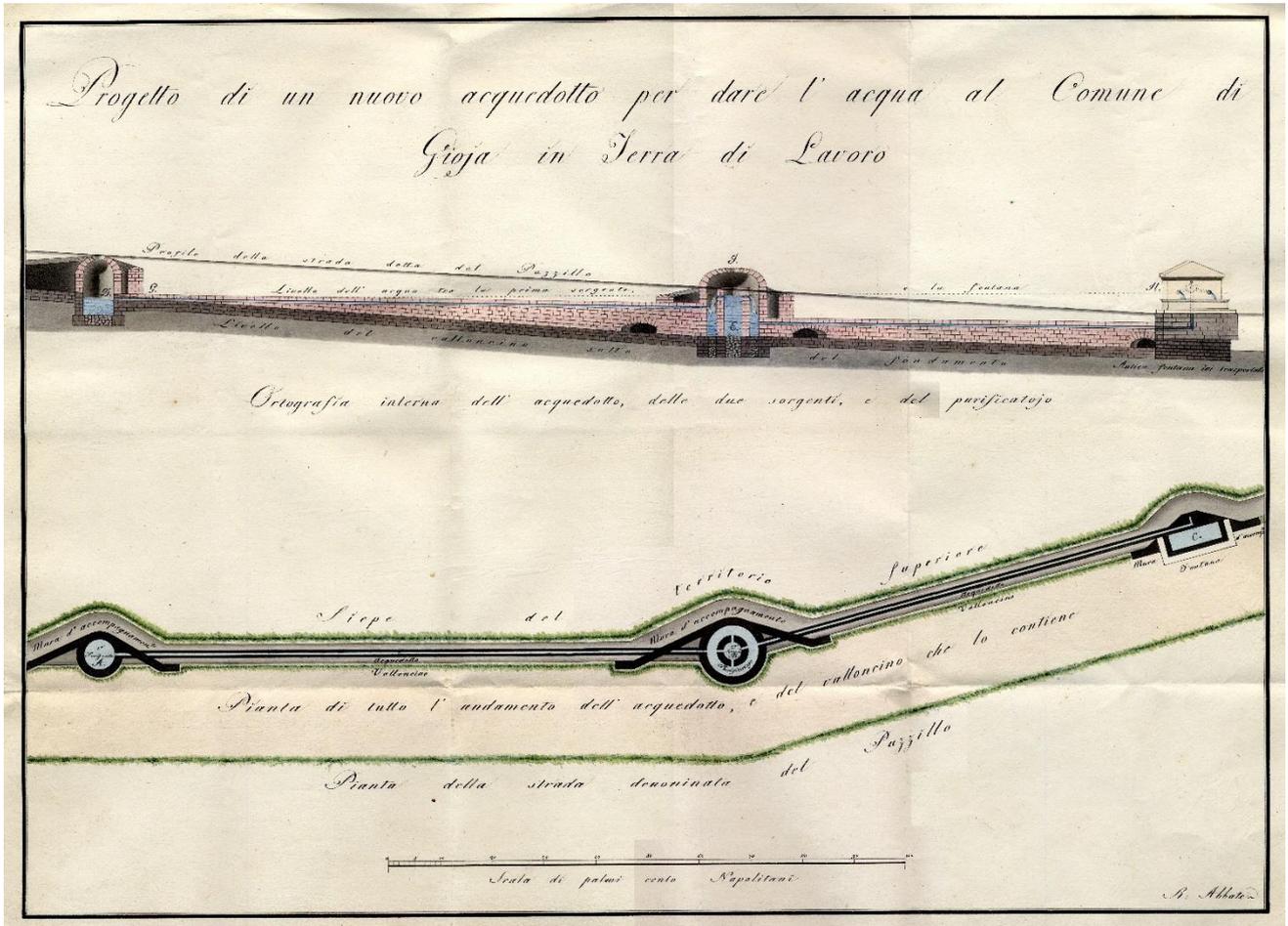


Figura 2. Progetto di un nuovo acquedotto per dare acqua al Comune di Gioia.¹⁰

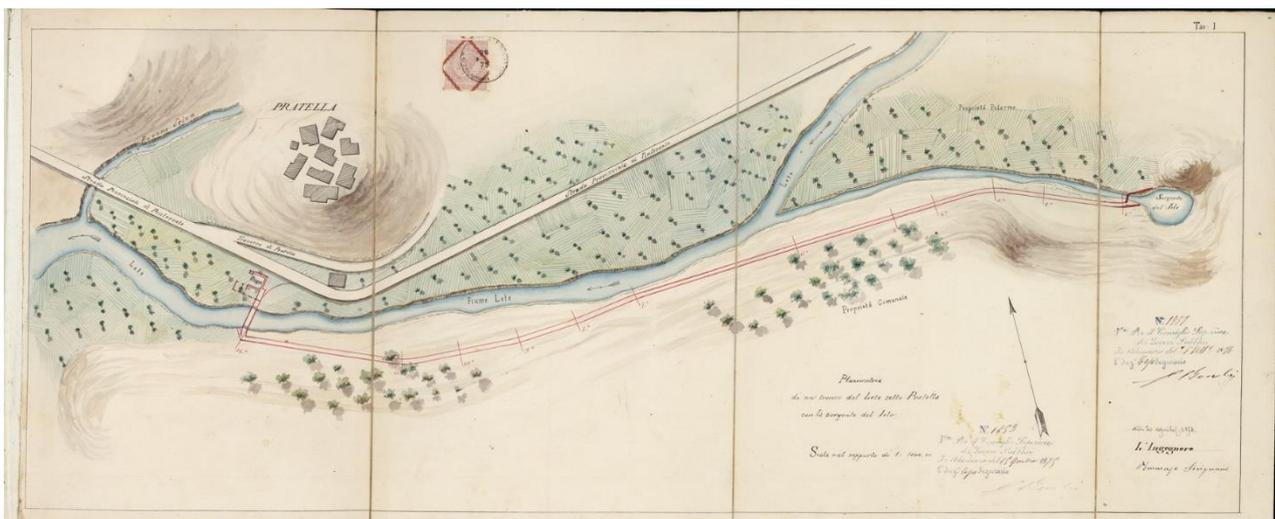


Figura 3. Costruzione di un acquedotto per condurre le acque della sorgente Ielo nella frazione di Pratella ad uso potabile, con particolare della fontana¹¹.

¹⁰ ASCE, Affari Comunali, Gioia, 1815.

¹¹ ASCE, Prefettura Contratti, Ciorlano e Pratella, 1870.

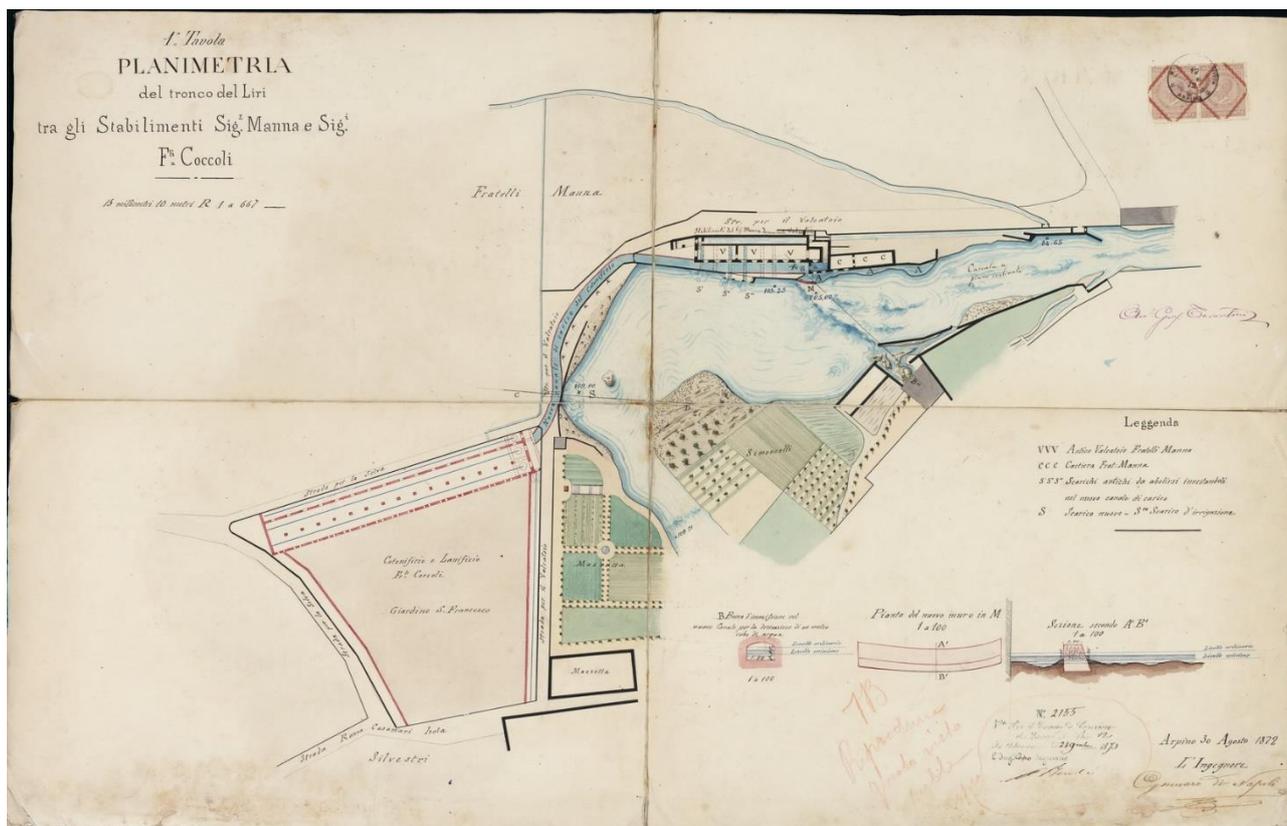


Figura 4. Concessione al Sig. Marcantonio Cocoli di una derivazione d'acqua dal fiume Liri onde ottenere la forza motrice per animare un nuovo cotonificio e lanificio di sua proprietà.¹²

¹² ASCE, Prefettura, Contratti, Isola del Liri, 1876.

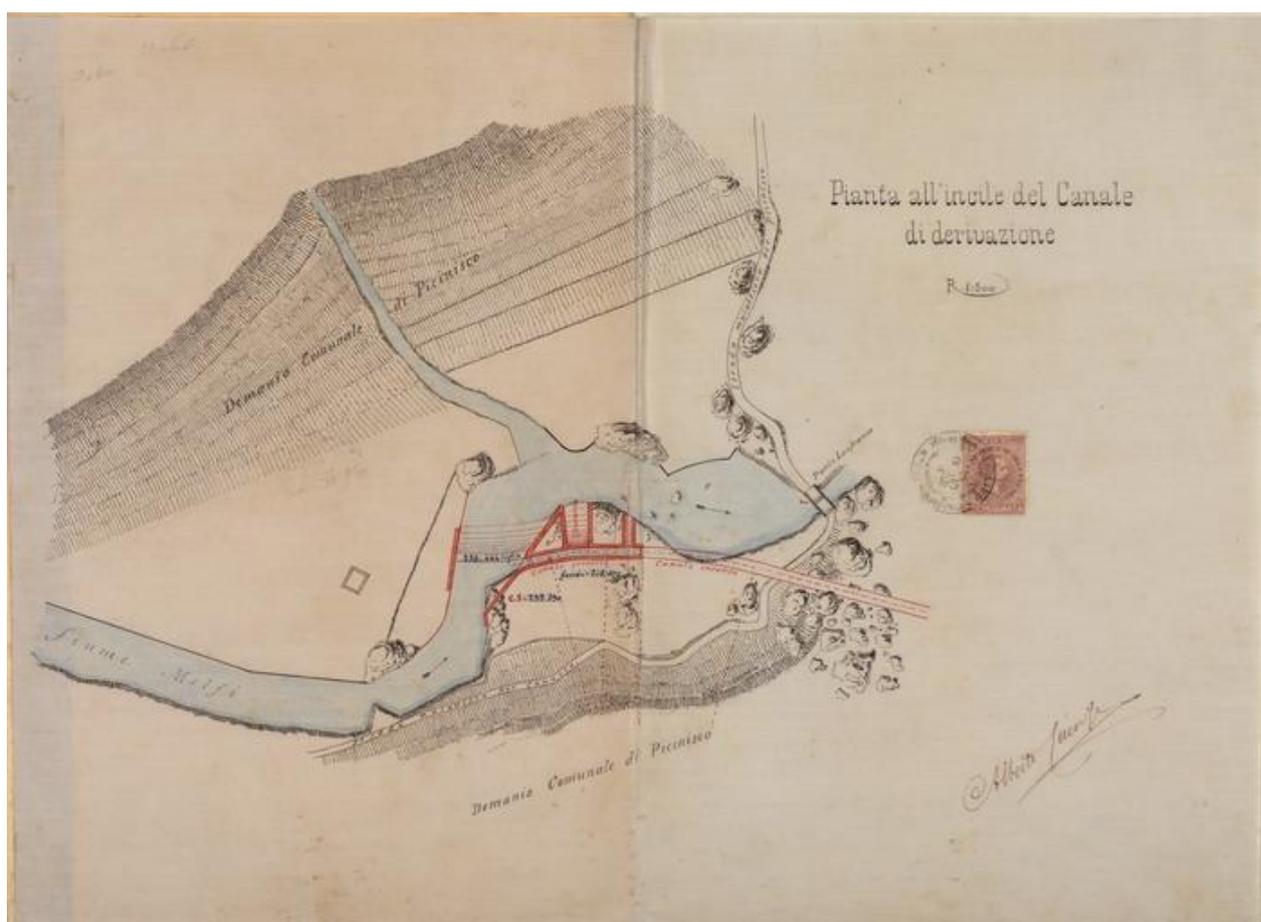


Figura 5. Concessione ai fratelli Visocchi di derivare acqua dal fiume Melfi nel territorio del Comune di Picinisco, ad uso di forza motrice.¹³

¹³ ASCE, Prefettura Contratti, Picinisco, 1897.

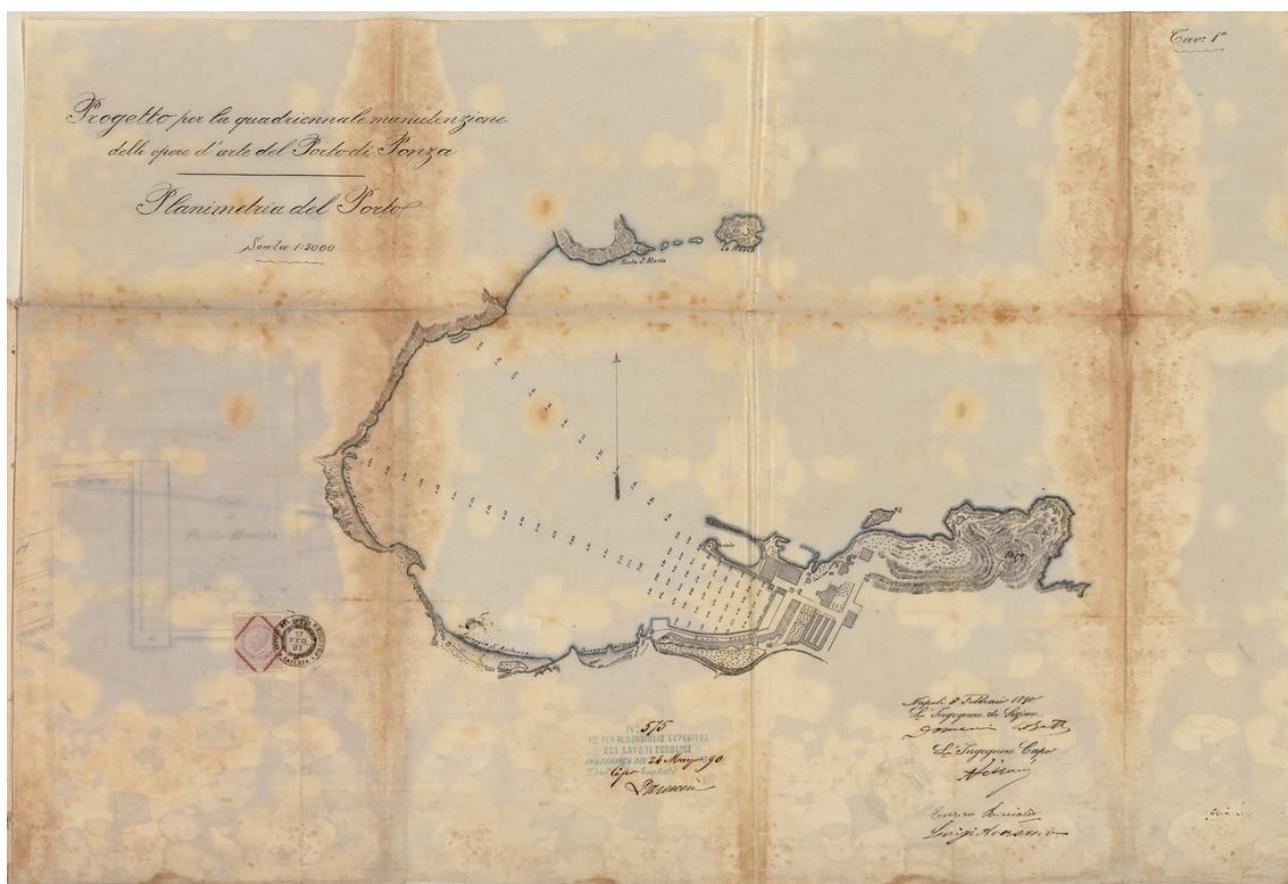


Figura 6. Esecuzione dei lavori per la manutenzione delle opere d'arte e delle scogliere del Porto di Ponza.¹⁴

¹⁴ ASCE, Prefettura, Contratti, Ponza, 1900.

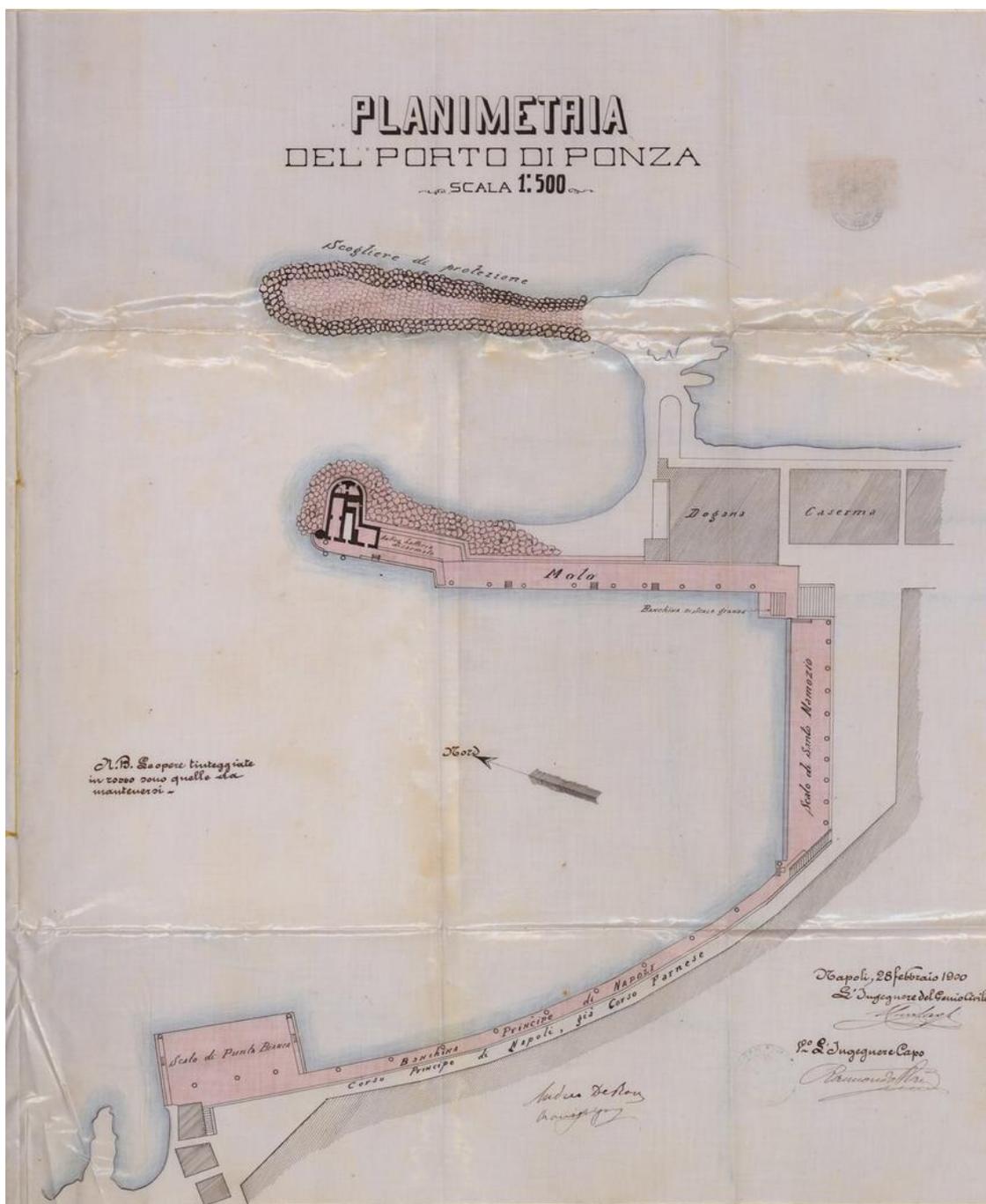


Figura 7. Progetto dei lavori occorrenti al restauro ed alla manutenzione delle opere d'arte del Porto di Ponza. Planimetria del Porto.¹⁵

¹⁵ ASCE, Prefettura, Contratti, Ponza, 1890.

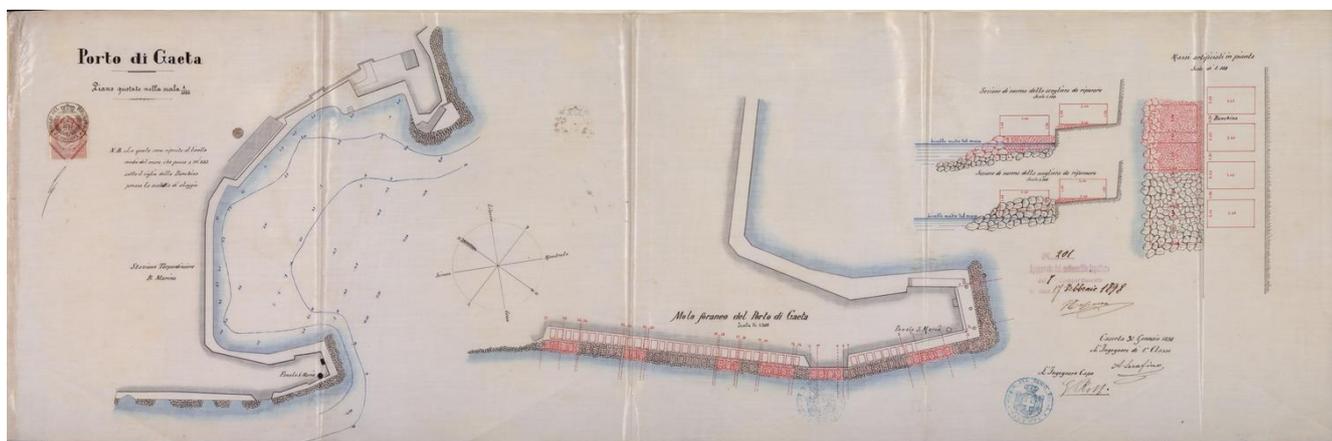


Figura 8. Lavori straordinari di rivestimento con massi artificiali della scogliera del molo foraneo del Porto di Gaeta. Planimetria del Porto.¹⁶

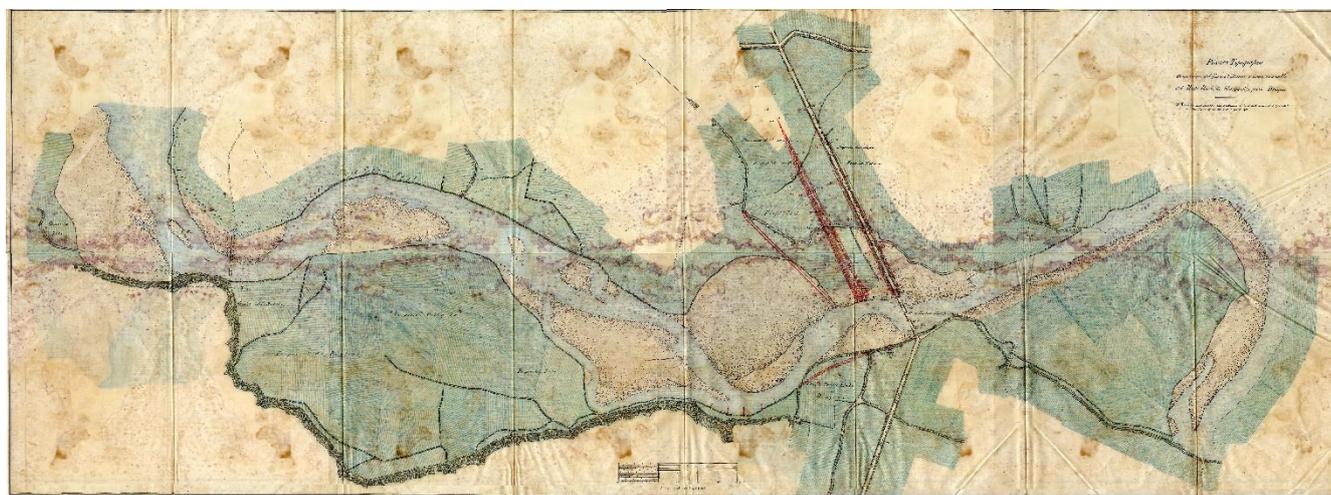


Figura 9. Pianta del tronco del fiume Volturno a valle del Ponte Umberto Margherita.¹⁷

¹⁶ ASCE, Prefettura Contratti, Gaeta, 1898.

¹⁷ ASCE, Amministrazione Provinciale, Dragoni, 1873.

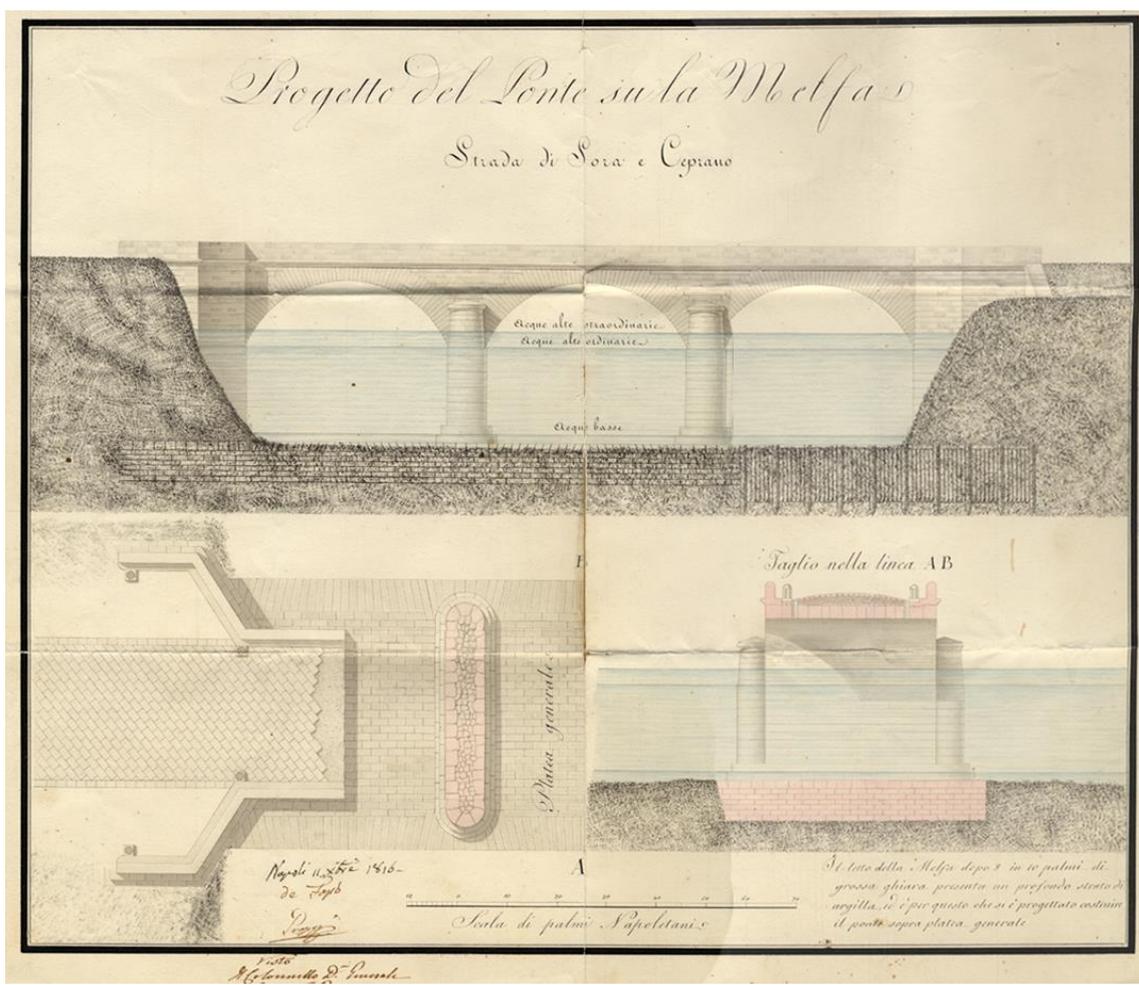


Figura 10. Progetto del Ponte sul fiume Melfa e del Ponte della Solfatarata nel cammino di Sora e Ceprano.¹⁸

¹⁸ ASCE, Ponti e Strade, Sora, 1816- 1819.

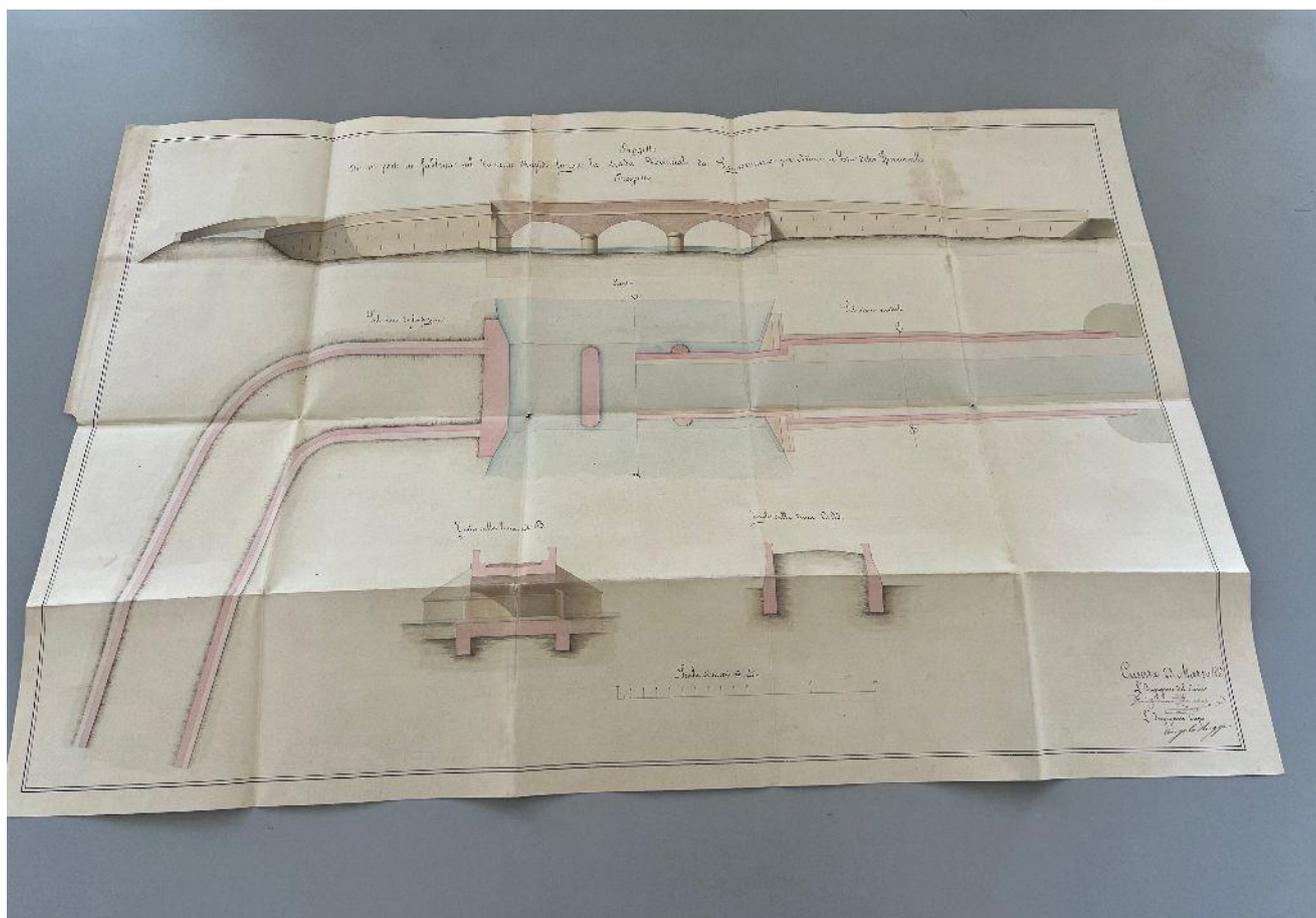


Figura 12. Progetto di un Ponte in fabbrica sul torrente Rapido lungo la strada provinciale da S. Germano ad Atina e tronco della strada Sferracavalli. Progetto artistico²⁰.

²⁰ ASCE, Amministrazione Provinciale, S. Germano, 1863.

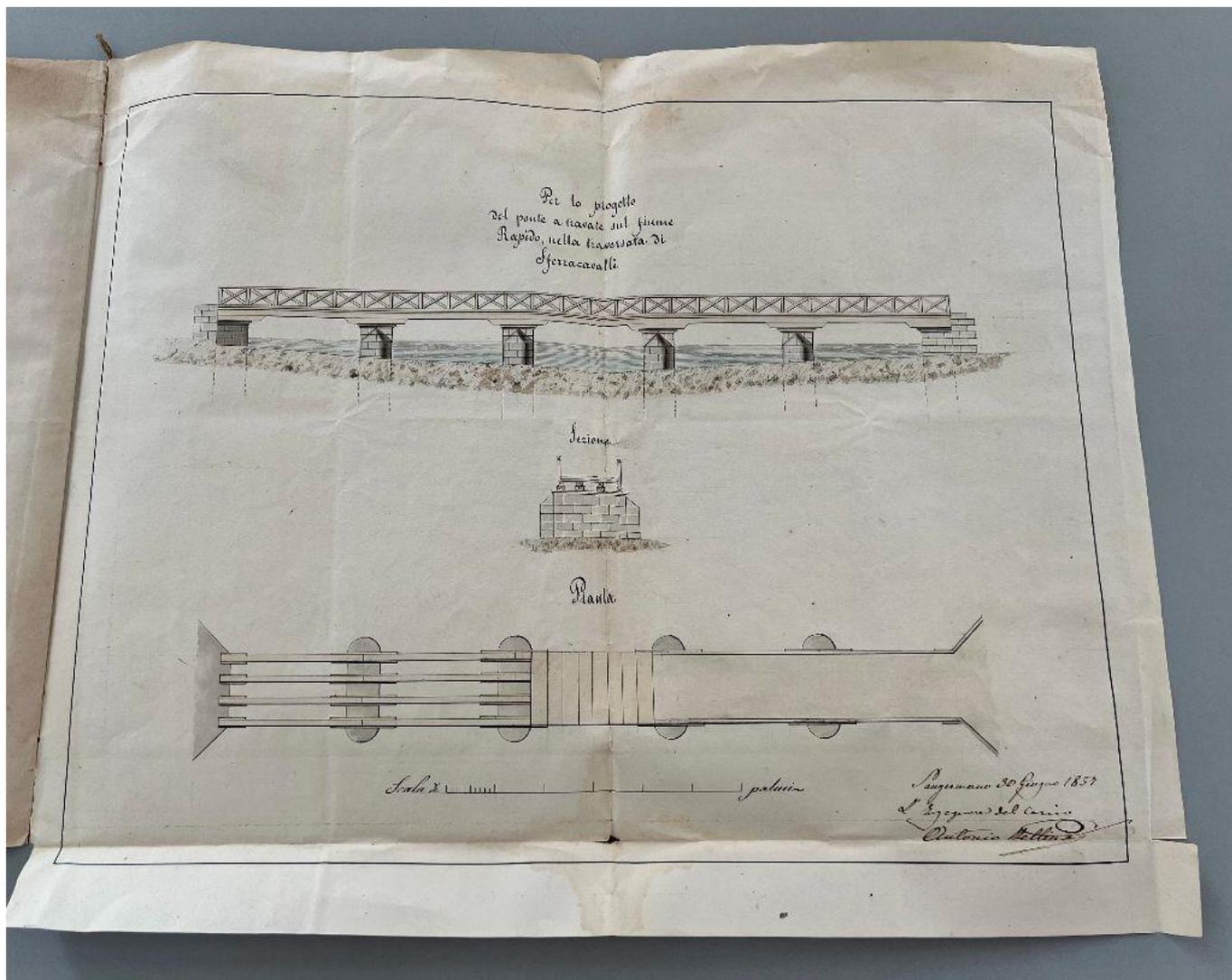


Figura 13. Progetto del Ponte a travate di legno sul fiume Rapido nella traversata di Sferracavalli.²¹

²¹ ASCE, Amministrazione Provinciale, S. Germano, 1857.