Giulianova. I lavori sul Corso nei primi decenni dell’ottocento

di Ottavio Di Stanislao*

La prima notizia di lavori sul corso di Giulianova, come documentato da un carteggio dell’Intendenza francese conservato nell’Archivio di Stato, risale al 1813, quando in occasione del passaggio del re fu rifatta la selciatura. Questa la descrizione dell’ingegnere Carlo Forti: “… ciottoli di fiume battuti sopra un letto di arena fra un compartimento di mattoni in coltello disposti a quadri di sei palmi di lato, e questi divisi in triangoli per mezzo delle diagonali (…) quei lavori erano di una necessità assoluta perché l’antico selciato della strada interna formato di grosse pietre fluviali, senza guide era stato messo sossopra dal passaggio continuo di carriaggi mercantili ed era ridotto una vera sassaia”. Ma nel 1826 era necessario intervenire nuovamente e il decurionato aveva deliberato di rifare il selciato e di eliminare, richiudendole, le fosse esistenti lungo la stessa via dove, per una consuetudine secolare, si era soliti conservare il grano. La strada era ridotta malissimo, non esistendo un condotto per raccogliere le acque meteoriche, queste scendevano impetuosamente dalle strade provenienti dalla parte alta della città, trasportando terra e detriti sulla sede stradale rendendola così difficilmente praticabile. Si era pensato di costruire dei “chiavicotti” in corrispondenza delle vie superiori in modo da condurre le acque piovane al di là del corso.

Queste soluzioni erano criticate aspramente dall’ingegnere Carlo Forti, secondo cui i chiavicotti erano validi per le strade esterne ma non per i centri abitati e riteneva necessario realizzare un collettore lungo tutta la strada. Ciò suscitò le proteste di tutti gli amministratori di Giulianova che si vedevano espropriati della propria autonomia decisionale. Vincenzo Ciafardoni, allora consigliere provinciale, scriveva all’intendente: “… è molto conosciuta la persecuzione del sig. Forti verso il nostro comune, mentre brama di toglierci interamente il commercio e la luce del sole benanche se potesse”. Da premettere che in quegli anni era in atto un aspro contrasto fra gli amministratori di Giulianova e l’ingegnere Carlo Forti per il tracciato della strada Teramo – Giulianova. Il Consiglio d’Intendenza approvò una soluzione di compromesso ordinando una nuova perizia per la selciatura concava e non convessa come già appalto e disponendo che le fosse che non erano al centro della strada potevano esser conservate. I lavori furono eseguiti nel 1828 dall’appaltatore Pasquale Tentarelli ma ben presto le condizioni della strada tornarono ad essere assai critiche. La selciatura sul letto di sabbia era facilmente divelta dal passaggio dei carri e l’assenza di un sistema di raccolta delle acque faceva il resto. Nel 1837 il sindaco Comi chiedeva di poter eseguire nuovamente lavori sulla strada del corso “resa quasi impraticabile”. Si riproponevano i chiavicotti in corrispondenza con le strade provenienti dalla parte superiore, il riempimento delle fosse da grano e un manto di ghiaia nella sede stradale. Per abbassare i costi si pensava di ricorre al “braccio pubblico”, obbligando uomini e donne a giornate di lavoro gratuite e i possessori di carri al trasporto gratuito di

breccia. Il sindaco nella richiesta dava conto della riserva di alcuni progettisti che ritenevano prioritario la costruzione di un condotto sotto la strada, ma poiché non c'erano le risorse occorrenti era comunque necessario intervenire per migliorare le condizioni della strada. I lavori furono eseguiti fra aprile e luglio 1838 anche su impulso dell'intendente Spaccaforno: non furono realizzati i chiavicotti ma un tratto di condotto nella parte sud dall'incrocio con la strada di S.Francesco alla porta dei cappuccini e su via di porta marina, con tre pozzetti di raccolta; per tutta la lunghezza fu asportato il brecciame di antico deposito, furono ripianate ben 127 fosse da grano, furono realizzati fossi laterali con selciato e guide di mattoni e fu rifatto il manto di ghiaia. Tali lavori provocarono un sensibile abbassamento della sede stradale. Per i lavori di "sterramento e riempimento" delle fosse furono impiegati uomini e donne per 2492 giornate lavorative, per i lavori di fabbrica furono necessari 217 giornate lavorative di muratori come è documentato dal relativo voluminoso fascicolo dell'Intendenza borbonica conservato nell'Archivio di Stato di Teramo

*Funzionario Archivista