

## LA RETE VIARIA STORICA DEL TARANTINO



Essenziale per la conoscenza della storia di un territorio è la definizione del sistema delle comunicazioni stradali vigente al suo interno, sia nel senso di struttura-organizzazione in essere che di evoluzione diacronica.

Il sistema stradale storico, precedente cioè l'affermazione, già nel corso dell'Ottocento borbonico, di una nuova, più funzionale, filosofia politica delle infrastrutture,<sup>1</sup> comprendeva vie di lunga percorrenza, vie di attraversamento (o istmiche) e *passaturi* per il traffico locale.

Alle prime apparteneva soprattutto la *strada regia* che, provenendo da Lecce per l'Alto Salento, Francavilla e Grottaglie, transitava per Vallenza, passava a Nord di Massafra e giungeva sino a Mottola, oltre la quale si congiungeva con il Tratturo Tarantino, cioè la Via Appia antica, ponendosi così in connessione con la capillare rete di *vie erbose* che serviva la transumanza fra la *Montagna* e la Terra d'Otranto. Per la sua importanza questa era indicata come *la strada da Lecce a Napoli* ovvero, proprio nel tratto Crispiano-Grottaglie, la *Strada* per eccellenza. Per buona parte era iscritta all'interno del Tratturo Martinese sebbene manchi, nella documentazione moderna, qualsiasi riferimento ad essa come *tratturo*. Mostra, invece, spiccate finalità commerciali talché lungo di essa si spostavano, ad esempio, la maggior parte delle merci e del bestiame diretto o proveniente dalle fiere di Venosa e di Gravina, quest'ultima una delle più importanti del Regno.<sup>2</sup> Secondo l'Uggeri questa stessa strada avrebbe, nel corso del Medioevo, vicariato una Via Appia ormai in abbandono.<sup>3</sup>

Parallela a questa, ma più a Mezzogiorno, decorreva un'altra, meno importante, strada che collegava Massafra con Montemesola.

Diversa la finalità svolta dalle strade istmiche che, provenienti da Taranto, si avvalevano delle meno impervie delle gravine per superare l'imponente ostacolo naturale costituito dal gradino murgiano dei Monti di Martina, attraversavano la Murgia per infine raggiungere l'opposta sponda adriatica. Lo sviluppo della città di Martina e la creazione da parte dei suoi industriosi abitanti di molteplici interessi fondiari in tutta l'area circostante, fece in modo di attrarre molte di queste strade, sicché da semplice vie di attraversamento finirono col costituire le infrastrutture necessarie per la sistematica colonizzazione e l'occupazione della Murgia ed oltre. Il centro murgiano divenne così il punto di raccordo più importante per tutta la struttura viaria della Puglia centrale.

La più occidentale di queste strade era quella che, distaccandosi dalla Strada Regia che da Taranto conduceva in Napoli subito dopo aver superato la gravina di Gennarini-Leucaspide, saliva verso l'Amastuola, attraversava Vallenza per risalire il gradino murgiano in corrispondenza della contrada del Corno della Strega nota per l'appunto, sino alla fine dell'800, come *Varcaturo*.<sup>4</sup> La sua importanza è confermata dalla presenza di numerose testimonianze archeologiche dislocate lungo il

1 Sulla nuova politica delle infrastrutture stradali nella Puglia borbonica si veda: A. Massafra: *Storia e natura nella formazione della rete viaria pugliese nella prima metà dell'Ottocento*, in *RUP*, 1985, pp. 45-58.

2 A. Grohman: *Le fiere del Regno di Napoli in Età Aragonese*, Napoli, 1969.

3 Uggeri G: *Sistema viario e insediamento rupestre tra antichità e Medioevo*, in C. D Fonseca ( a cura di): *Habitat-Strutture-Territorio*, Galatina, 1978, p. 127.

<sup>4</sup> Istituto Topografico Militare (1874), Foglio 69 (parte occidentale), Martina Franca.

suo percorso; valga per tutti il riscontro, proprio nei pressi di Masseria Lamastuola, ancora nel 1788, di un *miliarium* (cioè di una pietra miliare) di verisimile epoca romana.<sup>5</sup> Questa incrociava, all'altezza di Vallenza, altro importante snodo viario, la citata Strada Regia Mottola-Grottaglie e le diverse varianti che collegavano Martina con Massafra: quella diretta (è probabilmente questo quello indicato nei documenti antichi come *viottolo delle Mesole e Martina*), quella che passava per Crispiano ed un'altra che percorreva il fondo della gravina del Vuolo.<sup>6</sup>

Fonti cinquecentesche parlano di una strada che percorrendo la gravina del Lepore, in corrispondenza di Masseria Comiteo, raggiungeva le terre *dello Furno*, cioè l'antico feudo di Sisignano. Potrebbe essere questa la *via tarentina* che, passando per il sito di Barsento, raggiungeva Monopoli e di cui parla un documento del 1115,<sup>7</sup> ovvero la *via que venit de Potiniano ... et vadit Tarentum*, punto di *reperere* dei confini fra Monopoli e Conversano di cui parla un altro documento del 1260;<sup>8</sup> fonti successive riferiscono di una strada che da Taranto conduceva a Martina risalendo lungo la medesima gravina del Lepore.

Più ad Est correva un'altra strada, che fungeva tradizionalmente da confine fra le pertinenze delle abbazie di Crispiano e del Galeso: da Taranto, risalendo le Coste di Sant'Angelo attraverso il canale o *gravinello* di San Cataldo, giungeva a San Simone e risaliva la Murgia attraverso la gravina di Pilano, in precedenza nota come *della Chianca*. Una simile denominazione fa forse riferimento alla presenza antica di un basolato, caratteristica conservata, invece, tutt'oggi da un'altra strada ancora più orientale che passando per la contrada di Russoli risaliva i Monti incanalandosi in un modesto solco gravinico in corrispondenza del Monte di Sant'Angelo<sup>9</sup> per transitare quindi per i terreni di Masseria Fiascone e confluire infine in quella precedente.

Fra le molte, nel corso del '700, si impose tuttavia nei collegamenti fra Taranto e Martina un altro tracciato ancora più occidentale che risaliva la Murgia attraverso la gravina di Orimini (l'antica *gravina di Paolo*); il suo percorso fu successivamente rettificato andando così a fissare (nella prima metà dell'800) il precedente della moderna statale 167.

Ad Est di quest'ultima erano altre strade in risalita dal piano, come quella di Franzullo, che collegava Martina a Montemesola, e quella della Trazzonara, che collegava Martina a Grottaglie.

---

<sup>5</sup> AST, Taranto, Calvi V. N., a. 1788, c. 273.

<sup>6</sup> AST, Taranto, Mannarini Francesco Nicola, a. 1766, c. 76.

<sup>7</sup> N. Bauer-C. Giacobelli: *Un'ipotesi di lettura del casale di Barsento*, in *RUP*, 1982, pp. 18-21; A. G. De Pinto-C. Giacobelli-G. Montanaro: *Barsento. Il luogo e la storia*, in *RUP*, 1989, p. 80.

<sup>8</sup> M. Lanera: *Fonti per la storia di Castellana*, II (dal 1171 al 1260), in *Fogli per Castellana* 7-8 (1977-1978), p. 236. Nell'Ottocento ricompare una strada che da Taranto conduceva ad Alberobello ed a Putignano, ma ci è nota per il solo tragitto prossimo alla masseria di Triglie, presso Statte (cfr. AST, Taranto, De Vincentis Giuseppe Nicola, a. 1820, c. 50).

<sup>9</sup> AST, Martina Franca, De Cristofaro Francesco Paolo, a. 1677, c. 170.