

LA PARTE DI STRADA
DEGLI APRUZZI
DA
CASTEL DI SANGRO A SULMONA
DESCRITTA

DAL
CAVALIERE ANDREA PIGONATI.



I N N A P O L E
MDCCLXXXIII.

NELLA STAMPERIA DI MICHELE MORELLI
Col Permeso dei Superiori





A S. E.

IL SIGNOR MARCHESE D. ANGELO CAVALCANTI

LUOGOTENENTE DELLA R. CAMERA

E SOPRAINTENDENTE DELLE REGIE STRADE

DEGLI APRUZZI ECC.

ECCELLENZA

L E pubbliche strade atte a render comunicanti le Popolazioni di questi fortunati Regni e con la Capitale, e fra loro; e quelle specialmente degli Apruzzi di più difficile eiecuzione, e di prima necessità esigevano, che oltre ad una Reale Deputazione for-

a

mata

mota da Soggetti rispettabilissimi e per la cospicua nascita di magnatizie famiglie, e per gli onori d'Impieghi nella Real Corte, e per lo zelo finalmente, col quale si consacrassero a quest'opera utilissima, quali sono appunto i Signori Principe di Santobuono, Principe di Marano, Principe D. Urbano Barberini, e Cavaliere D. Francesco Valignani; vi fusse un Magistrato, in cui concorressero tutti i più sublimi requisiti, e le doti, che potessero costituirlo Sopraintendente ad una grande importantissima impresa, ove la gloria immortale del SOVRANO è troppo intimamente connessa colla vera, e permanente felicità di tutti i suoi sudditi.

L'impegno, la vigilanza, e l'attività, colle quali L'ECCELLENZA VOSTRA e gl'infaticabili Signori Deputati secondano le grandi, e benefiche mire del SOVRANO stesso fomentate dal suo primo Segretario di Stato che dirige al pubblico bene i lumi tutti del suo spirito, ed i sentimenti del suo cuore provano abbastanza anche da ciò solamente, che a questo grande rilevantissimo incarico Soggetti migliori non potevano destinarsi. Quindi

di è , che dovendosi ora proseguire la Strada da Castel di Sangro in avanti , di cui io sono il Regio Direttore ; ed avendone già formato la Carta Topografica , e le necessarie relazioni colla descrizione di quanto occorre nel lavoro da farsi dal predetto Castel di Sangro perfino a Sulmona, nell'atto stesso che ubbidisco ai Reali ordini di passare tutte queste carte in mano di VOSTRA ECCELLENZA presentandole sotto gli occhi perspicacissimi di un gravissimo Magistrato, ha creduto contemporaneamente esporre al Pubblico per mezzo della Stampa tutto l'occorrente, affinchè in ogni tempo sia giudice della parte, ch'io prenda, e della premura, con cui mi disimpegno nella esecuzione degli obblighi principali del mio impiego. Occasione più propria non poteva dunque presentarmi per contestare pubblicamente all' ECCELLENZA VOSTRA il mio inalterabile, e doveroso rispetto, quanto quella, che con ciò mi si offre di far comparire questo mio, qualunque esso siasi risultato delle più attente applicazioni sotto il veneratissimo nome di un SOPRAINTENDENTE, che in mezzo alle molteplici, e più gravi cure non cessa di onorare
colla

*colla Sua protezione le più utili Scienze, ed i loro coltivatori.
Sia pur d' altri il vanto di tessere i meritevolissimi elogj
alla troppo rispettabile famiglia de' CAVALCANTI conosciu-
tissima nella Storia, e celebrata per tutta l' Italia: a me
non è per ora riserbato, che il solo pregio di potermi
col più ossequioso costante rispetto rassegnare immutabil-
mente*

Di V. E.

Napoli 14. Giugno 1783.

*Devotifs. Obligatifs. Serv. vero
Il Cavaliere Andrea Pignonati.*

1

§. 1. **L**A parte di strada degli Apruzzi , che dalla Città di Castel di Sangro attraversando il massimo ramo degli Appennini passa alla Città di Sulmona., che sono i due punti fissi per dove non può farsi a meno di condurla, come abbraccia il pezzo più pericoloso di via , di quante ve ne sono nel Regno, che per più mesi d'Inverno spesso sono le dette Città e le Provincie incomunicanti tra loro per causa de' pericoli del piano detto *di cinque miglia* , ed essendo a me da S. M. indolfata la direzione di questa strada , e dovendosi l'anno 1784. intraprendere il prolungamento da Castel di Sangro in avanti, ne ho formato perciò con anticipazione una distinta relazione con dinotare i monti, che devono accavallarsi , la direzione che stimo vantaggiosa, e quanto occorre per l'intelligenza, e perchè il Pubblico possa in ogni tempo giudicare della verità delle cose ò stimato pubblicarlo colla stampa : come pratticherò di dar conto con minuto dettaglio delle operazioni fatte nelle 26. miglia di strada da Venafro a Castel di Sangro , quando saranno la strada ed i Ponti interamente perfezionati.

Descrizione delle strade d'Apruzzo dalla Città di Castel di Sangro alla Città di Sulmona.

§. 2. La strada dalla Città di Castel di Sangro, fino alla terra di Roccaraso , che è di lunghezza miglia 4., è quella , che non può cambiarsi di direzione., ma coll'

A ar-

arte rendere eguali i declivj, follevarla nei luoghi concavi, e deprimerla negli elevati. E' questa strada quasi tutta sopra pietra calcarea, che può riuscire di massima perfezione, e di lunghissima durata, e tutto questo tratto di lunghezza di via ad alcuno non è cascato mai in mente di divergerlo dai punti accennati. Da Roccaraso in avanti vi sono tre strade di Està, ed una sola d' Inverno, e sono, la strada del *piano di cinque miglia*, che sebene come si dirà è d' inverno pericolosa, è pure l' unica che si pratica, le strade del quarto di S. Antonio, per li tempi non di neve, e del quarto di S. Chiara, o sia di Palena.

§. 3. Non ostante che la strada da Castel di Sangro fin sotto la Terra di Roccaraso, non può essere da alcuno posta in controversia, credo però indispensabile la descrizione di questa nello stato attuale con quello bisogna per renderla carrozzabile, ed indi proseguire la descrizione dalla strada per il *piano di cinque miglia* fino a Sulmona, e poi quella del quarto detto di S. Antonio, o sia quella della pertinenza gran parte della Terra di Piefro Costanzo, e l' altra del quarto di S. Chiara.

§. 4. Descriverò le Città e Terre in quelle cose sole, che possono aver rapporto, o con la direzione del sito della strada, o con i materiali, che possano bisognare per la sua costruzione, e da dove possono trarsi i lavorieri.

§. 5. Cre-

§. 5. Credo che l'antica via Romana, della quale se ne additano le Città, e Terre per dove passava dagli Apruzzi in Puglia, attraversava la Città di Castel di Sangro ch'era l'antica Alfidene. In questa Città non mancano materiali per la costruzione della Strada; giacchè tutto il piano di Castel di Sangro è un deposito de' felci fluviatili che il Fiume Sangro ha in diversi tempi deposto traendoli da piogge da i vicini Monti della moderna Alfidene, e della terra dello Scontrone: materiali della più eccellente qualità per formar calce, avendo non molto discosto il Monte macchioso per calcinarli. Vi è similmente a piccole distanze della pietra calcarea, non solo per i felciati della strada, ma per quanto possa bisognare per intagli da adattarli alle fabbriche. L'industria di detta Città è tutta dedicata alla Pastorizia, ne possono da questa trarsi che pochi lavorieri per le opere della strada, ma possono averli da i vicini luoghi Rionero, lo Scontrone, Acquaviva, e Montenero, paesi discosti poche miglia da Castel di Sangro, dove la Gente è laboriosa, e paesi dove pochissimo rende l'Agricoltura, e la riggidezza del clima rende robusti quegli abitanti faticatori indefessi, ed industriosi che accorrono in altre Provincie a lavorare.

§. 6. La strada che attraversa la Città di Castel di Sangro dalla Porta detta dei *Canapini* fino a quella di *S. Nicolò*, è d'interesse della Città di riattarla come han praticato

Strada da Castel di Sangro a Roccaraso.

gli altri luoghi per dove si è condotta la strada degli Apuzzi, e tutto il sito per dentro la Città di Castel di Sangro da una porta all'altra è piano, e di pochissimo importo il suo riattamento ed annuale mantenimento; indi si passa al Ponte sul fiume Sangro, sul quale comodamente possono passarci due caruaggi con direzione opposta: E' questo Ponte riattato a spese delle Comunità, e non bisogna d'altro tanto nei piloni, come negli archi; solo all'estrema parte della Rampa, che guarda l'Occidente ha bisogno d'un pennello di fabbrica, acciò le acque del fiume Sangro non facessero seni, che potrebbero un giorno lasciare il Ponte isolato. Tutto il Ponte è lungo comprese le Rampe, canne 50. Corre la strada attuale per circa 300. canne di lunghezza, costeggiando il fiume alla parte sinistra della sua corrente sopra di un terreno composto di argilla, di terra vegetabile, e di felci montane; quale ammasso in ogni variazione prodotta dai depositi delle pietre fluviali del detto fiume varia in questo sito di direzione la strada come accrescesi, o minorasi la sponda del fiume; perciò deve diriggersi la nuova strada più acosto al monte sopra de' Territorj de' Particolari, sin dove termina la commenda di Malta detta di S. Nicolò, nel qual tratto bisognano molti tagliamenti di terra, e di pietre per rendere in egual declivio tutta la falita, da dove proseguendosi fin all'acqua del torrente

Ra-

Rafoli bifognano più Ponticelli fecondo le minute offer-
vazioni , che nell' efecuzione dimoftrerà il bifogno .

§. 7. Sul torrente Rafoli neceffita un Ponte di fabbrica, che come non può da prima determinarfì fenza alcune offervazioni il vero fito, dove devrà la strada quefto torrente attraversare, così non può dettagliarfene con anticipazione, e da ora la fua coftruzione ; folo deve prevenirci eh' effendovi un canale di acqua detto di S. Leonardo che quefto può immetterfi nel torrente Rafoli con picciolo tagliamento per non effer obbligati a far altro Ponte.

§. 8. Tutto quefto pezzo dal Torrente Rafoli in avanti ha il nome di Sferracavallo, (come tanti altri luoghi nel Regno di fimil natura difadatta alle vitture) effendo la strada fopra a pietra viva calcarea che non folo le ruote de' carruaggi han formato delle carrigliate profonde, ma le pietre laterali ammaffate in quel fito fan tentire a i paffaggieri la maffima poffibile pena , dovendo quefti caminare a piedi in tali fiti ; fequitando il camino per Tramontana incontranfì alcune macchie molte fopra dura pietra, e l'altre fopra terreno fodo di poca profondità di terra, ma poggiate fopra monte calcario, e dove la strada per poterfi portare con poco declivio dovrà farfi con diverfi giri. S' incontra in fequito l'acqua del molino di Rocca *cinque miglia*, dove bifogna un Ponticello.

lo . Tutto il suolo di questa parte è sassoso e consistente ; in questo sito per render più facile la salita si dovrà dirigere la strada piegandola dalla vera direzione per darli maggior base all' altezza , e tra questo tratto necessitano alcuni Ponticelli , ma di poca larghezza , e proseguendo si giugne al Vallone della Selva di Roccaraso , dove necessita un ponticello , come anche in seguito altro nel vallone del Romito , e con muro laterale per sostenere un terrapieno . Dopo un tratto di 400. canne , che deve far correre la strada con direzione forzata per acquistare facile pendenza si dirige coll' istessa direzione del Torrente Rafoli ; ma da questa deve la nuova strada discostarsi , perciò dovrà girarsi , appoggiarla sul declivio della Montagna di Roccaraso , o attraversare il fiume Rafoli con picciol ponte secondo meglio riuscirà , e di meno importo , e di più facilità a' caruaggi ; locchè dipende da più scrupoloso esame , e da molti profili , che prima dell' atto dell' esecuzione devono farsi , ed allora si vedrà se può servire riattandosi il picciol ponte , che trovasi non lungi dalla Cappella di S. Leonardo di Roccaraso . Prosegue la strada da farsi con quasi l' istessa direzione , in cui oggi si percorre fin che si giunge al molino di Roccaraso , nel qual tratto di strada occorrono alcuni occhi di ponte . In seguito s' incontra il Ponte di fabbrica di Roccaraso , ed a questo devono farsi delli riattamenti .

Vie-

Viene in appresso la Chiesa di S. Leonardo , e si giunge così alla Terra di Roccaraso . .

§. 9. Tutto questo tratto di strada dalla Città di Castel di Sangro fino a Roccaraso è della lunghezza di miglia quattro circa, essendo a misura corrente di catena considerati li deviamenti 3680. canne , tutto sopra a suolo di pietra calcaria, dove non mancano pietre per formar selciata, ne ghiaje, o fian brecciali, per riempiere i vuoti, e dar giusta pendenza alla strada . Vi è da per tutto e pietra di monte, e pietre fluviatili atte a far calce, e vi è macchia sufficiente per il bruciamento di questi materiali non meno che de i massi per intaglj e delle arene fluviatili, e montane per formare ottimo smalto di fabbrica . Tutte queste quattro miglia han bisogno de i lavorieri di altri Paesi, come si disse riguardo la Città di Castel di Sangro , essendo la gente delle vicine Terre dedita alla Pastorizia , a riserba però di fabbricatori, dei quali ve ne sono , e che possiedono l' arte di fabbricare da resistere alle gelate, ed alle nevi : sono queste quattro miglia sempre di salita , e la natura fa vedere come gradatamente inalzandosi i Monti sopra del regolare clima va degradandosi, e minorandosi la vegetazione delle Piante . In Castel di Sangro, anzi prima di giungere in questa Città non più allignano le vigne, le ulive, e gli alberi di frutti da nutrire gl' uomini. Si ap-
pre-

presentano Montagne ignude di alberi nelle parti superiori, dove nell'Està le sole pecore possono pascolare, e nelle falde si vedono le quercie, i cerri, le lécine, ed i farni, e ne i piani si semina poco grano che nella raccolta più ubertosa seminandosi uno se ne raccoglie quattro, al più cinque; Da Castel di Sangro in avanti va minorandosi il numero degli alberi ghiandosi, e s'incominciano a vedere i faggi, e ne' pochi piani si fa la semina del grano germano, o sia segala. L'aria anche ne tempi estivi la notte è fredda, ed il giorno riscaldata dal sole, tanto che in tutto quel pezzo di terra nell'istesso giorno si hà l'està e la notte l'inverno, e s'ignorano gli abiti di està anche fra la gente di condizione, ed i Pastori non lasciano le loro pelliccie nei mesi Estivi, ed il fuoco serve a riscaldar gl'Uomini quasi in tutto l'anno, ne è cosa difficile ne mesi di Maggio, e Giugno di veder fioccare la neve sulle cime di quei monti. Tutto spira una solitudine interrotta da pochi passaggieri. V'è una quiete nell'aria, e silenzio, e solo attirano l'attenzione de i Viantanti le cornamuse de i Pastori ne' tempi estivi; giacchè nell'Inverno tutto è perfetta solitudine, ed il piano, non meno che i monti son coperti di neve, e di ghiacci, e da i monti con diversi venti movendosi la neve a piccioli granelli forma ciò che chiamasi *polyerio* tanto dannoso a i Passaggieri, facendoli disperdere la strada, e disorientandoli.

§. 10. Il

§. 10. Il nome di Sferracavallo tanto orroroso a i Viantanti, e quante circostanze non piacevoli l'accompagnano possono essere coll'arte, per quanto è possibile, rese piacevoli l'està, e non pericolose l'Inverno. Si è sopra descritta la direzione per una non sforzata pendenza; e come da principio fu intrapresa la strada fin dalla Città di Venafro, deve continuarsi colle stesse proporzioni, ma questa strada nell'Inverno è dalle nevi, e giacci coperta; e qui deve imitarsi ciocchè si pratica nei Paesi soggetti a eguali mali, e pericoli; di bordare tutta la strada di alberi adattati alla natura del suolo, ed a quella della rigidità del clima per servire di guida per i Passaggieri.

§. 11. Non può darsi un distinto calcolo dell'importo di queste quattro miglia di strada; questa specie di opere sono di natura diversa nel tutto con i calcoli architettonici degli Edificj di Tempj, Palagj, ed altro, mentre in questi il dettaglio delle cose cambia secondo i solchi dell'esperienza, ma prudenzialmente secondo la Relazione de prezzi, ed un prudenziale calcolo delle fabbriche si crede non sorpassi la somma di docati sedicimila.

§. 12. Ogni edificio pubblico, ed importante che si esegue nelle Provincie produce un rigurgito di danaro che dal golfo della Capitale, dove andava a perire senza speranza di mai più far ritorno ne' luoghi, da dove uscì, ne ritor-

B

na

Riflessioni economiche sulla natura de i lavori delle strade tanto da Castel di Sangro fino a Roccaraso, quanto da Roccaraso fino a Sulmona adattate

alla natura del clima, a i materiali, all' abilità degli Artifti, alle loro facultà, ed alla diftanza dalla Capitale.

na come le vene portano il fangue di ritorno al cuore, verità conofciuta da tutti i Politici, che vedendo le Provincie non potere pagare li pefi, per rianimare l'industria, han rimetto danaro, facendo efeguire fabbriche, che poi con fucceffo fi è rifeoffo, e fi rifeuoterà quando da man maeftra è diretta tale operazione, principio adoprato dal gran Colbert, e che tutt' ora fi fiegue ne i Stati illuminati nelle materie di economia civile; ma quefta operazione, che fembra femplice, e che fi crede, non fia provincia del Direttore Ingegniere, lo è principaliffima, quando l' Ingegniere non è un femplice Artifta, non un perito ignorante, ma un imitatore di un Teti, Maggi, Caftrioti, Lorini, Marchi, Zanchi da Pefaro, Vauban, ed altri, che alle opere architettoniche sì militari, che civili hanno applicato le confiderazioni dell' intereffe dello Stato in tutti li diverfi aspetti, acciò il metodo portaffe a fine l' ideati progetti, non ignorandofi da politici, che i primi calcoli della popolazione, e della ricchezza della Francia fi debbono al celebre Marefciallo di Vauban, dati, fopra de' quali direffe le fue opere; e che l' importo delle tante coftruzioni di Piazze non fecero rifentire alla Francia l' indigenza. La gran arte di tutto l' Edificio fi riduce a i fequenti principj.

§. 13. Primo adottare il fiftema di far confumare in quella data Provincia il maffimo, che fi trae di contribuzione
per

per quell' opera, che deve intraprendersi senza, che se ne estrarri dalla medesima, che quanto non può farse-
ne ammeno. Da questo principio si vede, che per quan-
to è possibile deve cercarsi d' impedire i Monopolisti fo-
restieri di abbracciare l' intiero lavoro, che suddividono
in parti, dandolo quasi per elemosina a i Provinciali Ar-
tisti con i discapiti di questa gente della metà o terza par-
te almeno del danaro che così va ad uscire dalla Provin-
cia contro l' oggetto principale, e dal che ne nascono al-
tri due mali. Il primo si è che l' Operario è ristretto al
minor prezzo possibile, per cui resta indigente, e l' altro
che l' opera da eseguirsi, non è di quella perfezione,
ne può riuscire di durata, mentre la sollecitudine, e la
perfezione sono due cose contrarie, e l' Uomo cerca in
un prefisso tempo accumular tanto lavoro per quanto pos-
sa vivere.

§. 14. Si analizzi la natura del lavoro delle strade, e si
troverà bisogno di selciatori, maestri di strade, di ta-
gliamonti per le pietre, che devono spianarsi, di zappa-
tori per il taglio delle terre, e brecciali, e di opere di
fabbriche; onde dal dividersi questo travaglio in due appal-
ti l' uno per i tagliamenti, e strada, su di che per evitare
ogni contrasto, e litigio si è pensato un metodo di mi-
sura, che assicura tanto l' interesse del publico interessato
in questa operazione, quanto quello dell' Appaltatore, e

dell'Ingegniere, che deve formarne i calcoli: e l'altro per tutte le fabbriche, essendo l'Abruzzo abbondante di ottimi scarpellini, massime in Alfidena, Castel di Sangro, Pesco Costanzo, Sulmona, e nelle vicinanze della Città dell'Aquila; Li vantaggi che si ricaverebbero per lo Stato sono i seguenti. Primo s'impiegherebbero molti lavoratori Apruzzesi della Provincia dell'Aquila, che in certi tempi dell'anno sono obbligati con rischio, e poco guadagno di passare in Campagna di Roma a lavorare, porzione dei quali perisce in quell'aria poco sana, e non omogenea a quella respirano gli Apruzzesi.

§. 15. Secondo. Quel denaro tratto dalla contribuzione di quei popoli, e massime quello de' fuochi resta come prima intero nella Provincia, mentre ne Paesi non fertili ogni mancanza nel numerario coll'andar del tempo accresce la miseria, ed esaurisce il Paese.

§. 16. Terzo. L'amministrazione, o sia il pubblico stesso, che contribuisce formandosi gli appalti direttamente colla gente del mestiero, e non con i monopolisti, riceve il vantaggio per lo meno del venti per cento, e può esigere la perfezione dell'opera, dalla quale dipende la durata.

§. 17. Queste riflessioni son prodotte dall'esperienza per quello ho veduto praticare negli Apruzzi con i sotto appalti, tanto delle fabbriche, quanto delle opere delle
 • stra-

strade, e son prodotte dall'amore per l'umanità, per il bene dello Stato, e per presto vedere a fine una luminosa opera ideata da un *Sovrano Padre dei Popoli*, e con impegno portata avanti da un *Ministro Patriota promotore dell'ingrandimento, potere, e felicità della Nazione*.

§. 18. La strada da Roccaraso a Sulmona per il piano di *cinquemiglia* per i diversi accidenti, che l'accompagna, credo doverla descrivere quale apparisce nel Mese di Maggio con notare i fenomeni, che accadono l'Inverno.

Siegue la strada da Roccaraso passando per il piano di *cinquemiglia*, Terra di Rocca Valle Scuro, Pettorano fino alla Città di Sulmona.

§. 19. La Terra di Roccaraso che d'Inverno è un principale punto di appoggio, e di ristoro per i Viaggiatori non è di alcuna conseguenza nei tempi estivi, e fine di Primavera; sebene in questi tempi si vede popolata di tutti gl'Uomini che lasciando l'Inverno le loro case alle Donne, ed i Tempj a i Preti son ritornati dalla Puglia colle gran mandre di Pecore a pascolare in quelle Montagne. Da Roccaraso proseguendosi dunque la strada è questa appoggiata sulla falda della Montagna, e che necessita solo per due miglia di lunghezza di tagliamenti per l'eguaglianze dei piani inclinati per la larghezza sufficiente, e prefissa, ed in certi luoghi un riparo di fabbrica, o sia di parapetti per assicurare il Passaggio da i pericoli delle scoscese che s'incontrano; si giunge alla Porta del piano di *cinque miglia*, dove vi è una piccola Cappella sulla mano dritta,

e

e prima di pervenire a questa deve farsi un tagliamento per rendere agevole l'erta salita: dando a questo una larghezza doppia dell'ordinaria strada, acciò le nevi nell'Inverno non potessero chiuderla, e passato la detta piccola Cappella si appresenta al Viaggiatore in faccia una corona di alti monti, il piede de quali è tinto di un verde cupo di alberi di Faggi, e di Oppj, le cime dei monti sono coperte di neve, e spirano, anche ne' tempi di calma un gelato vento, e guardando al piede di questa corona di montagne il piano sul quale s'alzano si vede uno stagnante lago prodotto dallo scioglimento delle nevi, ed un piano, il quale per la sua figura curvilinea impedisce allo spettatore di osservarne il termine, dove la segala, o sia germano in alcune parti si coltiva. E' il rimanente del sopradetto piano quasi dal principio alla fine coperto di minuta erba, dove si accampano più migliaja di pecore, il belare delle quali accompagnato dalle zampogne de i custodi, in certi luoghi ripercosso il suono da eco anche ne i tempi migliori dell'anno, dà al passaggiero l'idea funesta del terribil passaggio d'Inverno, e si svegliano i racconti della tanta gente, che ha perduto la vita nell'orribil passaggio di detto *piano di cinquemiglia*. Un Osteria mal fabbricata. Un Oste, moglie, e parenti, che la rigidità del clima, l'oziosità, e l'esser avvezzi al guadagno quando la Gente è in massimo pericolo, sembrano più tosto selvaggi, che gen-

gente da prestar ajuto, e sollievo a i Viandanti. Tutto il piano, che è poco meno di *cinque miglia* in lunghezza, e largo un miglio hà una inclinazione alla parte Occidentale, e dove sciogliendosi le nevi le acque si ristagnano, e producono il lago sopraccennato puol considerarsi valicabile con caruaggi per un quarto di larghezza, ch'è quella parte che corrisponde a i Monti della parte Orientale. Sono questi Monti Orientali quasi ignudi, somministrano ottimo materiale per strada, e sono meno erti che gli Occidentali.

§. 20. Sebene il piano di *cinquemiglia* può valicarsi con caruaggi nell'està, pure per servire in ogni tempo deve in questo elevarsi la strada, sul Jivello del piano con un argine di altezza di palmi 4. per dar lo scolo alle acque, ed alle nevi che il rimanente coll'uso delle paliate si può garantire, e pensare ai mezzi, con i quali possa l'Inverno transitarfi senza alcun pericolo. Noi esporremo quali sono i mali che fan perire gli uomini l'Inverno in detto piano, ne dedurremo le conseguenze; prima però di proporre cosa alcuna conveniente per il detto piano di *cinque miglia*, bisogna descrivere altra porzione di strada fino alla Terra di Rocca Vallescuoro, poichè da ciò anche dipende quello deve proporsi per il sopradetto piano. Il piano di *cinquemiglia* termina al luogo detto la fontana di Mascatena vicino a un colle
che

che riguardo a i lunghi bassi di un Vallone, è vertice della Montagna detta di Barbatosa, da dove s' incomincia a scendere per quattrocento canne di lunghezza orizzontale con pendenza di un angolo di otto gradi. E' la strada prefente con arte intagliata porzione in pietra viva, e l'altra in terreno composto di ghiaje, e pietre silicie, avendo alla man dritta un Vallone dal quale devono scostarsi i Passaggieri, essendo la strada di poca larghezza; questa però deve rendersi di egual declivio, deve slargarfi a conservare per lo meno palmi quaranta di larghezza, e deve dalla parte del Vallone garantirfi con muraglie di rinforzo, e guarnirsi interamente di parapetti, incanalando le acque, che nelle dirotte piogge possono piombare dalla collina con tutti quei piccioli ponticelli, e fogne che nell'esecuzione si stimaranno convenienti. In seguito dopo 260. canne di discesa la strada piega alla Cappella della Madonna della Grazia, ed in questo tratto bisognano le stesse precauzioni sopra accennate, e dopo canne 100. dove non bisogna tanto tagliamento nè tante precauzioni, si giunge alla Terra di Rocca Vallescuro, punto d'appoggio, e di ristoro de poveri passaggieri dopo quasi sei miglia percorse dal principio del piano fin dove l'osteria ed Ofte furon lasciati.

Quello accade di pericolo nell'Inverno nel piano di cinquemiglia.

§. 21. Non è l'altezza della neve, e non i ghiacci, che fan perire i passaggieri nel *piano di cinque miglia*, rica-

va-

vandosi dalle informazioni della gente più esatta, che la maggiore altezza della neve in questo piano non forpassa i palmi 8. Questa con l'uso delle paliate puol togliersi dalla strada ed aprirsi il passaggio, tanto più che la neve a quella altezza non casca momentaneamente, ma in tempi successivi, onde può mantenersi aperta, e libera la strada, e spesso si mantiene aperta, perchè tal lavoro si pratica dalle Università vicine per dare il passaggio al Procaccio. Il male si è che nel tempo più chiaro, ed indistintamente quasi con ogni vento agitandosi l'aria vicina alle nevi, le diverse incidenze e riflessioni del corso dell'aria nelle colline muovono una corrente di freddo eccessivo dalla cima de Monti, ed inalzano la neve in minutissimi granelli con vorticoso, ed irregolare moto, ciò produce una nebbia in tutto il piano, che disorienta il passaggiero, lo priva di vista, l'opprime nella respirazione; e la natura portando sempre gli uomini più allo scendere che al salire, lo diverge dalla strada, lo conduce nel basso del piano, dove gelato termina i momenti della sua vita. I naturali di Vallescuro, e quelli di Roccaraso convengono, che le disgrazie maggiori accadono ai Passaggieri, che da Tramontana vengono a Mezzodì, vale a dire a quelli partiti da Rocca Vallescuro, e non a quelli partiti da Roccaraso; io ripeto tale accidente dalle tortuosità della strada, dalla stanchezza nella salita

C

di

di Barbatosa, e giro alla fontana di Mascatena, e da quel naturale abito degli uomini di caricarsi sempre sulla man dritta all'impeto de i venti che guidano al basso per un piano inclinato i corpi, ricevendo un sollievo graduato nella discesa, locchè non accade venendo dalla parte di Roccaraso, perchè dall'Osteria in avanti li monti della man dritta li servon sempre di guida, non sono affaticati dalla lunga salita di Barbatosa, e giungendo nel luogo del disorientamento discopresi in faccia la Borea, che al più gran male giungono gelati in Rocca Vallescuvo, dove possono ricevere de ristori, e dove l'ospedalità si esercita dalla gente benefante del Paese, ed anche da i semplici Pastori.

§. 22. Molte cose si son dette di rimedj usati dagli antichi per il passaggio del piano di *cinque miglia*; ciascuno addita le reliquie di cinque galittoni dicendo che questi eran fatti per trovar ristoro i passaggieri di miglio, a miglio, e dove trovato avrebbero legna, solfanelli, e battifuoco, ma il caso si è, che non essendo questi galittoni di maggior diametro di palmi 8. inalzandosi su del terreno all'altezza di palmi 10. restar doveano sepolti nella neve quelli volevano trovar ricovero, nè ajuto alcuno dar poteano al Passaggiero in quella piccola ampiezza, e che il polverio istesso sopra descritto l'impediva egualmente la respirazione: à mio credere, o furono que-

19
queste ideate per altro uso, o progettate, ed eseguite da ignoranti, vedutane subito l'assurdità si siano abbandonate non essendo possibile, che qualora state fossero di qualche giovamento non siano state riattate con pochi carlini di spesa, credo però ch'era di gran sollievo la *Osteria brugiata* situata nel mezzo del piano che poi non rendendo un guadagno proporzionato non essendo luoghi di passaggio continuo a causa delle pericolose strade si sia abbandonata dopo il suo accidental brugiamento, ricavandosi ciò dal nome che tutt'ora conservasi di *Osteria brugiata*.

§. 23. Tre sono i mali principali del detto piano. Il primo ed il più pericoloso è il polverio sopra descritto, che disorienta i passaggieri, e l'allontana dalla strada. Secondo il freddo eccessivo che soffrono nel tempo che impiegano a percorrerlo anche non essendovi polverio. Terzo l'alzamento della neve che rende eguali le tracce tanto alla strada quanto al rimanente del piano laterale.

§. 24. Per il primo si pratica nei Svizzeri, in Germania, in Francia e dove non vi possano allignar alberi di segnare la strada con alte pertiche, ma in quei luoghi non vi è il polverio, come nel sopra descritto piano, e non allignano i faggi, gli oppj, e gli olmi: io propongo guarnir tutte le margini per la lunghezza della strada di alberi di olmi, e faggi che sono quelli che alli-

Quello si progetta per il piano di cinque miglia per renderlo tragittabile nelle più orribili Stagioni dell'anno.

gnano, e reggono a quel freddo questi piantarli già alti per lo meno di palmi quindici bene assicurati con de i spattoni, e di distanza un albore dall'altro di palmi dieci con quattro ordini a ciaschedun lato, e disposti in modo, che l'albero del secondo ordine corrisponde in mezzo dello spazio del secondo, e del primo, quelli del terzo all'istessa direzione del primo ordine, e quelli del quarto al secondo, due ordini di faggi, e due di olmi, e con ciò si avrebbe costante la direzione senza che il passaggiero possa disorientarsi con il polverio, e che le Università vicine s'incaricassero del mantenimento di quest'opera di moltissimo vantaggio al Pubblico, e di picciolissimo incomodo alla tanta gente oziosa che vi stà dopo di aver tratto il guadagno in Puglia, e si è ritirata a i monti.

§. 25. Il secondo male è quello dell'eccessivo freddo; gl' uomini non possono vivere quando il sangue giunge alla congelazione anzi prima li viene un sopore, ed un abbandono un inclinazione al sonno per cui se restano in questo stato devono andare a perire, ciò succede gradatamente, e non è momentaneo, passando un uomo dal caldo al freddo puole conservare i gradi di calore sufficienti alla vita nella ragione del suo temperamento del calore acquistato, e della reciproca del grado di freddo li si appresenta, ma sempre per un ora di tempo l'è sufficiente un ristoro, e ne i luoghi di neve come questo del piano in un ora
si

si possano far due miglia di camino; crederei perciò che si dovessero costruire due altre osterie l'una nel centro del piano, e l'altra alla fine della parte che guarda Rocca Vallescuro, e quella ch'è nel principio del piano renderla atta all'uso de' passaggieri eseguirle con disegno da dare tutti i comodi che possono bisognare a i passaggieri, far legge severa acciò non potessero esser questi defraudati, e che non degenerassero gli osti in assassini, e perchè un opera sì utile possa essere di riuscita a seconda de' desiderj non si cercasse dall' affittatore un gran pagamento o contribuzione, anzi gratificarlo, e darli un certo mantenimento perchè possa mantenersi senza far angarie a' passaggieri. *Sarebbe opera degna di edificazione se si eseguisse dai Frati come praticasi nel monte Sangodar* così i passaggieri ritrovarebbero ristoro dopo due miglia, e mezzo da Roccaraso alla prima osteria, nel mezzo del piano ch'è di ugual lunghezza di miglia due, e mezzo, e nella fine doppo che quelli che salissero da Rocca Vallescuro son giunti all' altezza di Barbato-fa. Il terzo rimedio è quello di portar la strada rialzata sopra del piano laterale con un argine di palmi quattro di altezza, così con le paliate puol restare la strada se non interamente scoperta di neve, almeno quei due ò tre palmi non faranno d' impedimento a i caruaggi di passare, non alle vetture, e neanche agli

uo-

uomini a piedi, e sarà anchè meno la neve di quello che oggi si hà quando gli alberi saranno ramosi che impediranno in gran parte caschi tutta la neve sulla strada così non vi farà ristagno di acqua prodotta dallo scioglimento delle neve e si avrà un vantaggio, così l'inverno come di està di una strada sicura: questa strada farà segnata al più vicino si puote da i monti Orientali le falde de quali sono asciutte in gran parte, e di ottimi materiali composte; e potrà essere formata da sole tre linee rette che accorceranno molto il camino di quello al presente si pratica.

§. 26. Tutto il piano di *cinque miglia* ha i più eccellenti materiali molto vicini da dove deve farsi la strada, pietre calcarie per selciato, ottima ghiaja, e pietre calcarie frante per formare la crosta superiore, e renderla asciutta, ed una terra composta di petruccie vitrificate, e vulcaniche, che si congettura che tutto quel piano ne i più remoti tempi sia piombato dall'alta cima di qualche acuminato monte ignivomo. Spenta in oggi ogni accenzione all'occhio dell' Istòrico naturale esaminando li strati dei monti, ed accidenti non li sembrerà ciò irragionevole se ha osservato le acque minerali sotto Ifernìa nelle vicinanze di Miranda, le argille scastrate dal monte Moricone, nelle quali si generano, o sono ammassate le pietre focaje, e la petraja de i marmi dello Scontrone ch'è il più bello ammasso

masso di produzioni marine marmorizzate, e dove si osserva il gran sconvolgimento e le vicende di tutto quel pezzo di catena di monti.

§. 27. L'importo a cui possa ascendere tutta la detta strada dalla Terra di Roccaraso fino a Rocca Vallescuvo; sebene due gran pezzi l'uno da Roccaraso fino alla portella del piano di *cinque miglia*, e l'altra da Barbato fino a Rocca Vallescuvo, sono non suscettibili di un esatto calcolo pur non forpasserà di ducati ventiseimila. Deve avvertirsi, che sebene le due Terre di Roccaraso, e Rocca Vallescuvo son situate in un clima rigido d'Inverno, e non tengono terreno atto a coltura, paesi senza arti da cambiare per i generi di sussistenza, e di comodo pure sono due ricchi Paesi con alcune case ben fabbricate con proprietarj ricchi, e da dove escono molte Donne con doti di più migliaja a maritarsi nella Provincia e tutto si deve alla pastorizia, a quest'arte, che chi volesse tentare urtarla, rischierebbe la perdita inevitabile di più centinaia di migliaja d'uomini, che sussistono con questa industria, e sentirebbe il Regno la minorazione de tanti generi di nutrizioni, di comodo necessario, e di estrazioni.

§. 28. Da sopra le colline della Terra di Vallescuvo si scopre il piano di Sulmona, ed il passaggiero si dimenticherebbe dei pericoli, e della rigidità del clima

Descrizione della Strada da Rocca Vallescuvo fino a Sulmona.

fe

se si potesse fare una strada per linea retta attraversando quei Monti tra Rocca Vallescuro , e Pettorano , ma le loro costruzioni fisiche tutte di argilla , di terreni slamanti , e di strati quasi perpendicolari devono far seguire l'antica strada e non può evitarsi la falita del monte di *S. Vinale* , nè l'accavallamento del vallone di *Parechia* , e tutta la falita , e scesa della *Montagna di Pettorano* , che al presente da Rocca Vallescuro fino all'osteria di Pettorano è il luogo di massimo pericolo per li Viandanti tanto d'Inverno , quanto di Està , essendo stato io costretto di percorrerla a piedi come ogn' un pratica .

§. 29. Incomincia la strada sudetta dentro l'abitato di Rocca Vallescuro è da un estremo all' altro di lunghezza canne 200. dopo de quali s'incontra l'acqua di Vallescuro che nelle dirotte piogge inalza abbastanza il rivoletto ricevendo aumento dallo scolo de' vicini monti ; e devesi su di quest' acqua farci un Ponte di fabbrica con un sol arco di palmi 24. di larghezza ; in seguito portandosi la strada a man sinistra dopo canne 52. bisogna un ponticello , e percorsa la lunghezza di circa 200. canne s'incontra l'acqua del vallone , dove incomincia la strada per salire sulla *Montagna* , ed in questo sito bisogna altro Ponte di fabbrica di un arco di pal. 24. il quale deve inalzarsi , servendo questo non solo

lo

lo per ricever l'acqua dal Vallone; ma per rendere ancora men faticosa la falita al Monte di *S. Vinale*. E' tutta la linea della strada fino alla cascide della Montagna canne 540, bisogna slargar tutta la strada presente, usar tutte le precauzioni accennate nella scesa di Barbatosa, e vicino la cima bisogna un gran tagliamento di circa 200. canne di lunghezza, di palmi otto di altezza, e della larghezza della strada. Tutto il tagliamento che dovrà farsi a quel che apparisce sembra essere di due terze parti di pietra viva ed il rimanente terra, e minute pietre, o fian brecciali, materiale ottimo per la costruzione della strada; ed ecco nuovamente il Passaggio si trova sulle nevi, e giacci; ma minori di molto dei primi, e senza i pericoli del piano di *cinque miglia*.

§. 29. Da questo elevato punto s'incomincia a scendere per tre male ideate Rampe, anguste, e ripide, e si giunge nella Valle di *Perecchia*, la lunghezza di cui è 380 canne; ma tutta questa strada così male ideata che è anche incommodissima per li pedoni, per renderla carrozzabile deve portarsi fino al fondo della valle bilanciando nell'esecuzione se farà più risparmio portarla con uno, o due piani inclinati; indi con un Ponte attraversare il vallone, e proseguirla per la falita e scesa, che dicesi di *Pettorano* di lunghezza al presente di 1700 canne fino al *Convento dei Padri Carmelitani* di detta Terra.

D

§. 30.

§. 30. Tutto questo tratto di strada deve non solo slargarsi per la sufficiente determinata larghezza di palmi 40. ma anche maggiore in certi siti secondo il bisogno lo dimostrerà, acciò le minute pietre della Montagna in cui vi è la strada tagliata non piombassero sopra de' Passaggieri, e le piogge non colmassero la strada con li depositi delle stesse pietre: bisognano lungo questo tratto di strada fabbriche per sostegno, e devono quasi in gran parte di tutta la lunghezza farsi dei parapetti.

§. 31. S' incomincia da Pettorano a vedere vegetazione di piante coltivate, si scorge la piana di Sulmona intrecciata di rivoli che corrono al fiume Pescara e si vede il principio del giardinaggio nel piano. Si rivedono gl'alberi di Olivi, e le vigne e tutti i Monti coperti di armenti, e pastori; si vede quasi dirimpetto la gran Montagna del Morrone e Maella anche di Està in certi luoghi coperte nelle cime di nevi, ed alla sinistra forman corona li monti di Introdacqua; e dopo 450 canne di giro può fermarsi il passaggiero all' Osteria di Pettorano.

§. 32. Tutta la strada sopra descritta riuscirà in terreno sodo, abbondante di materiali da far felciate e copritura lapillosa non meno che s' avrà ottima calce dalle pietre calcarie delle quali quei monti sono formati, e possono averli molti lavorieri di quei vicini Paesi, e massime

me della Terra d'Introdacqua, essendosi in quei luoghi aumentata di molto la popolazione che cerca altrove da lavorare.

§. 33. Dall'Osteria di Pettorano s'incomincia a sentire un cambiamento considerevole nell'aria da quella che si era prima respirata.

§. 34. Dal principio di Barbatosa fino all'Osteria di Pettorano non può farsi a meno di prendere li caruaggi carichi ajuto di pertichini, e questi qualora le vetture dall'Osteria di Pettorano devono salire al Piano di *cinque miglia* dovranno condurli per l'intera strada; quando poi dal piano le vetture devono passare a Pettorano dovranno prenderli in Rocca Vallescuro, non potendo tutto questo tratto di strada deviarli, e renderlo non soggetto a ricever gli ajuti bisognevoli come praticasi in tutte le strade de Paesi Montuosi. Il legar la ruota, o sia ammagliarla nei caruaggi lo praticano nelle scese tutti gli accorti postiglioni, come nelle salite l'aver le forcine perchè i cavalli restivi non potessero precipitare le vetture, e si fan meraviglia di ciò quelli, che ignorano le leggi della meccanica, che non fanno che chi minora la potenza cresce il tempo, e che nei luoghi di pericolo deve cercarsi di minorare il tempo del viaggio ad onta di crescere le forze o potenze che sono le vitture senza allungare le strade indiscretamente, non avendo riguardo

nè alle ingenti spese , nè al tempo prezioso , che va a perderfi. In una strada che s'alza un palmo in ogni palmo 10. orizzontali , quando non è di maggior lunghezza di 100. canne possono li soliti animali quando non sono stracchi e carichi ragionevolmente tirare il carruagio non-umentando dal peso orizzontale e sforzo ordinario che pochi rotoli quando il peso non è eccessivo . Se si diminuisce la salita , e si aumenta il camino ogn' un vede che salendosi uno ogni 15. s' à la strada aumentata del 50. per 100. cosa non indifferente di spesa a proporzione della lunghezza , spesso inefeguibile , e delle volte danno non poco ai Passaggieri ; perchè se anche dovessero prendere un pertichino per un' ora di tempo per qualche salita erta pagandosi questa metà d' una pariglia compensa con sommo vantaggio il non far 15. miglia in luogo di 10.

§. 35. Da *Rocca Vallescuvo* fino a *Pettorano* sono presso a poco miglia tre , l' importo della qual strada per renderfi perfetta in tutte le sue parti per quanto l' arte può giungere , sebbene da prima non può calcolarsi con esattezza, non ostante per un calcolo a più prossimamente che si è potuto fare ascende a docati venti mila compresi li Ponti, li tagliamenti, e tutte le fabbriche.

Dall' osteria di
Pettorano fino a
Sulmona .

§. 36. Dopo un miglio di strada di distanza dall' Osteria sulla strada attuale di Sulmona si vedono varj ri-
ga-

gagnoli di acqua tratta da quella di Pettorano che diversi proprietarj di Terre han deviato dal canale principale per inaffiare i propj poderi essendo antichissima tal pratica d'irrigare anche le vigne: queste acque possono farsi passare sotto a piccioli condotti come si è praticato nella strada della pioppiera di Monte Rotondo, ed a circa 150. canne da queste acque vi è il Ponte di Arce, picciolo, mal costruito, e non atto per i caruaggi, che deve rifarsi con le dovute proporzioni. Dopo detto Ponte camina la strada lungo la falda della Montagna, e per circa 250. canne dovranno farsi de tagliamenti di poca pietra, ed il rimanente di terra, e siegue la strada per 1200. canne in sito quasi piano dove bisognano pochi tagliamenti nei quali s' incontra della pietra atta per il selciato delle strade. Sono disgradevoli all' ochio, e di pericolo a i passaggieri molti fossi laterali prodotti da cavamento di tuffi, che dovrebbe proibirsi di farsene di più. Alla distanza di 700. canne vi è un gran rivolo di acqua tratto da quella di Pettorano che han costruito per l'irrigazione dei particolari poderi su del quale dovrà costruirsi un ponte con un sol arco di pal. 24. e da questo canale alla distanza di 250. canne si giunge alla porta detta di Napoli della Città di Sulmona, tanto celebre nell' Istoria, e Patria del gran Poeta Ovidio..

§. 37. Tutto il detto tratto di strada dall'osteria di
Pet-

Pettorano fino a Sulmona è di miglia 4. $\frac{2}{3}$ circa, e nel presente stato sebbene incomoda alle vetture per il suo abbandono; non ostante è una strada amena, e piacevole in tre stagioni dell'anno, ad eccezione dell'Inverno, ed in tutto si vede, che l'arte siegue la natura facendo uso delle acque per irrigare i campi, e quanto crede l'agricoltore trarre dalle acque di utile per il massimo prodotto.

§. 38. Tutta questa strada potrebbe guarnirsi di alberi di olmi per fecondare la natura coll' arte, e per sollevare nell'està il passaggiero dall'eccessivo caldo che spira nelle ore meridiane, massime soffiando il Favonio.

§. 39. L'importo di queste quattro miglia di strada per un calcolo più approssimante che si è potuto fare prudenzialmente ascende a ducati dodeci mila, ed ecco da Castel di Sangro giunti a Sulmona per la strada del piano di *cinquemiglia*, ed attraversato uno delli più gran rami degli appennini coll'importo secondo prudenzialmente si è potuto calcolare di ducati 74000. come dai §. 11. 27. 35. e 39. di questa relazione, importo che può crescere, e diminuire secondo s'incontreranno le materie più o meno di natura pietrosa, filicea, o terrose.

L'AL-

ESAME DELLA STRADA DEL QUARTO DI S. ANTONIO.

§. 40. Prima di giungere alla Terra di Roccaraso si scuopre in faccia a questa la Terra di Rivisondoli, che appoggia sopra una continuazione di nudi monti, che continuano con direzione quasi rettilinea sino a sopra l'eremo di Sant' Antonio da dove forma un angolo ottuso col vertice a Levante per dirigere la linea retta a Sulmona sino a un miglio di distanza da questa Città, e dove in questa continuazione vi è anche la Terra di Piesco Costanzo. Divide questa catena di monti il piano di *cinque miglia* dal piano, o sia quarto di S. Antonio e altro monte dalla parte dritta di maggiore altezza divide il quarto di S. Antonio da quello di S. Chiara, o sia di Palena. E' questa divisione formata dalla natura delle tre strade l'una già detta del piano di *cinque miglia*, e l'altre due del quarto di S. Antonio, e di S. Chiara.

§. 41. La strada del piano di *cinquemiglia* senza le tortuosità dell' arte è quella, che più direttamente traccia la distanza da Roccaraso a Sulmona, le altre due poi possono averfi come due linee tirate da i medesimi termini, che secondo le verità geometriche devono essere di maggior distanza; deve però da noi descriversi la sola strada del quarto di S. Antonio, giacchè se han luogo li grandissimi ostacoli della sua esecuzione da Roccaraso fino

Descrizione della strada da Rocca di Rafo a Sulmona passando per Piesco Costanzo, per il quarto di S. Antonio e terminamento di Canzano.

no a Piefco Coftanzo per cui rendere difaftrofa ed oltremodo di difpendio detta ftrada ; oftacoli anche metà di quelli del quarto di Palena, o fia del quarto di S. Chiara, con maggior ragione deve abbandonarfi tale idea d'intraprendere la ftrada in cotefto fito.

Incomincia la
ftrada del quarto
di S. Antonio.

§. 42. Da sotto la Terra di Roccarafò, e per il terreno baffo ch'è il piano dove terminano le colline fopra di un fuolo cretofo, ed irregolare interfecato da acque riftagnate dalle nevi ne i tempi foli di Eftà, Primavera, e parte dell' Autunno è folo praticabile, ma ne' mefi d' Inverno quefte tre miglia di ftrada da Rocca Rafò fino a Piefco Coftanzo fono impraticabili, perchè la natura del fuolo con tanti alti, e baffi, l'aria, che fi reffringe e vorticofa moffa dal paffaggio dei venti da tre diverfi afpetti, l'ertezza de' monti di Rivifondoli, Piefco Coftanzo, e quei del giro di Palena accumulano in tutto quefto tratto di ftrada altezza maggiore di neve di quella del piano di *cinque miglia*, non meno, che regna il polverio con tutti quelli accidenti defcritti per il detto piano. Se dovette farfi quefta ftrada dovrebbe tutto il tratto di miglia tre da Rocca Rafò al Piefco Coftanzo rialzarfi fopra archi per lo meno dell' altezza di pal.8. per rendere la ftrada ficura, per dar sfogo, e corfo alle acque nello fcoglimento delle nevi, e per non effere guaftata dai depositi delle materie cretofe, lo che
co-

costarebbe una ingente spesa, o pure costeggiare la strada per la collina, che da Roccaraso va al piano di *cinquemiglia*, ed indi girare per il piede del monte della Terra di Rivisondoli, e così per la metà della collina, che guarda lo Scirocco giungere a Piesco Costanzo: questa strada riuscirebbe più lunga della prima, bisognerebbe di molti tagliamenti, e farebbe situata nel centro di maggiori pericoli tutta in sito di eguale altezza del piano di *cinquemiglia*, soggetta, e dominata da maggior numero di venti, e farebbe un cambiamento di nome ai pericoli del piano di *cinquemiglia*, sostituendo con maggior discapito quelli di questo sito, ed il rimanente di tutto il quarto, o sia piano di S. Antonio.

§. 43. La Terra di Piesco Costanzo che d'Inverno resta quasi priva d'uomini che con numerose mandre si portano in Puglia, ed è situata nell'ingresso del piano di S. Antonio, piano di minor larghezza di quello di *cinquemiglia* della lunghezza di miglia quattro tutto circondato di alti monti privi di alberi, anche di faggi, appresenta allo Spettatore la povertà della vegetazione per cui quel clima che si discosta maggiormente dal centro della Terra che il piano di *cinque miglia*, fa soffrire in ogni tempo dell'anno nella notte freddo eccessivo, e massime l'inverno, in cui la Terra di Piesco Costanzo è sepolta dalla neve: ha interrotto il commercio colla Terra di

E

Roc-

Roccaraso, non meno, che con quella di Rivisondoli, che poco più di un miglio, e mezzo n'è discosta, e che se la strada passasse per detto luogo converrebbe più tosto al Passaggiere venendo da Sulmona profeguire il cammino a Roccaraso, che fermarsi in un sito tanto soggetto alla neve; in questo Paese la gente anche d'infima condizione è commoda, vi sono de'proprietarj molto ricchi, che conoscono i comodi della vita civile, e l'ospitalità, e tutto ricavandosi dalla Pastorizia, farebbero Paesi perduti e non abitabili, qualora li mancasse quest'arte. Nel piano di S. Antonio del quale siamo a descrivere la strada si semina la segala, o sia grano germano ne i mesi di Luglio ed Agosto, e si fa la messe in Settembre dell'anno seguente, lo che serve per giudicare della rigidità di quel clima.

§. 44. Dalla Terra di Piesco Costanzo in avanti potrebbe farsi ottima strada costeggiando per la metà della lunghezza del Piano le falde della Montagna, che divide questo da quello di *cinquemiglia*, ed indi con direzione all'Eremitorio di S. Antonio si avrebbe un ottima strada per l'Està, Primavera, ed Autunno, e tutta questa della lunghezza di miglia quattro sarebbe di picciolissimo importo, ma l'Inverno sarebbe intieramente sepolta di neve dove se ne accumula per l'altezza di pal. 18. Strada tutta soggetta al Polverio della neve, che disorienta il Passaggiere,

e

e sebbene questa strada non è frequentata, pure per qualcuno, che si fusse posto al cimento di passare in qualche masseria ne tempi di polverio, la terra del Piesco fa suonar le campane, acciò a quello strepito s'incaminasse la gente per ricoverarsi, giacchè nei tempi che sembrano più sereni succede questo fenomeno tanto pericoloso alla vita degli uomini, e se si proibisse il passaggio per il piano di *cinque miglia*, e si aprisse questo del piano di S. Antonio, oltre che farebbe per più tempo interdetto il passaggio per causa della grand'altezza delle nevi, perderebbersi maggior numero di gente, di quella si perde nel passaggio del piano di *cinquemiglia*, perchè in quello più irregolare: questa strada sarebbe abbondante di materiali ottimi, e solo il trasporto della calce farebbe a maggior distanza degli altri fiti, ma ciò con poco divario.

§. 45. Al termine di questo piano vi è un Eremitorio detto di S. Antonio: gli Eremiti sono due o tre vecchi pecorari a i quali l'Università di Piesco Costanzo gli dà la giubilazione, e che stanchi dalla pastorizia ricevono in quel sito gli alimenti per sussistere, e terminare al coperto i loro giorni esercitando l'ospitalità a i passaggieri ne' tempi, che possono per quel sito transitare. Da questi uomini volli prendere un esatta informazione de i fenomeni accadono l'Inverno in quel sito, e massi-

me di sapere a che altezza giunge la neve, e presenti i Sindaci del Piesco Costanzo, il più vecchio di quei Amacoreti nel tempo che eravamo vicino la porta dell' Eremitorio ci disse, non vi movete, salì sull' Eremo, e mostratosi alla finestra con un piatto in mano stese il braccio, e mi disse che a i 20. di Gennajo di quell' istesso anno con quel piatto dalla finestra avea preso della neve, onde misurato il rimanente trovai esser palmi 18. di altezza, domandai se d' Inverno passava gente per quella strada, e mi disse, come fu contestato anche dagli altri, che quel sito era impraticabile, e di sommo pericolo.

§. 46. Profeguendo la strada si sale una disastrosa collina gran parte cretosa nella quale bisognarebbe portarsi la strada con diversi piani inclinati per tutto il terreno non buono dove necessiterebbero molti tagliamenti per fallire al luogo detto *delle pentinelle*, e da quel sito in avanti dove s' incontra un piano di pertinenza dell' Università di Canzano incomincia una strada segnata nel Monte che bisognarebbe slargarla del triplo, dirigerla a giusta pendenza e con regolare piano inclinato presso a poco di gradi 7. S' incamina la strada fin quasi alla distanza di mezzo miglio dalla porta di Napoli della Città di Sulmona, ma questa strada attraversando in gran parte terreno boscoso bisognarebbero dei ripari di fabbrica per circa tre miglia di lunghezza, e de i parapetti, e quasi in un vallo-

ne

ne continuato per la lunghezza di 4. miglia e in mezzo della Majella eh'è il ramo più alto delli appennini, e dei Monti di Rocca Vallescuvo, e Pettorano, ed è d'Inverno ricoperta di massima neve, e di Està, ed Autunno buona parte circondata di nebbia, e questa è la strada per cui da Rocca Rafo si perviene à Sulmona, e che solo praticasi di està dalla gente di Piesco Costanzo, e da quelli di Canzano perchè farebbe un giro maggiore, che questi farebbero portandosi per il piano di *cinquemiglia*, oltre, che la strada come al presente trovasi, massime nella salita di Pettorano fa di està alla gente a cavallo cercarne ogni altra, ed ecco descritta l'intera strada da Roccaraso fino a Sulmona passando per il *quarto* di S. Antonio. Non può darsene dettaglio alcuno dell'importo atteso le circostanze sopra descritte, ma farebbe ingentissimo qualora l'impegno di abbandonare l'antica strada del piano di *cinque miglia* senza ragioni favorevoli per questa, anzi contrarie al vantaggio del commercio dello Stato in generale, all'interesse de i contribuenti, al buon senso e con privare le due Terre l'una di Vallescuvo, e l'altra di Pettorano del passaggio della strada, ed i Passaggieri sopra tutto percorrere dodici miglia di strada dal Piesco Costanzo a Sulmona senza trovare in un clima così disadatto, popolazioni per esser ajutati ne diversi pericoli, che sogliono occorrere.

ESAME DELLA STRADA DEL QUARTO DI SANTA CHIARA.

§. 47. La strada che da Roccaraso per il quarto detto di S. Chiara potrebbe portare a Sulmona, non è nel numero dell'impossibili, mentre segnati due punti possono questi unirsi con infinite linee curve, ma la Geometria, e il senso comune ci fa vedere, che allontanandosi dalle più vicine della linea retta che unisce gli estremi per la più breve, sempre queste curve crescono di lunghezza. La strada del quarto di S. Antonio è più lunga di quella del piano di *cinque miglia* per direzione, e questa del quarto di S. Chiara, che si discosta da quella del quarto di S. Antonio, lo è con maggior ragione perchè più dalla via retta si allontana.

§. 48. Il piano da dove incomincia la strada da Roccaraso per il quarto di S. Chiara è dell'istessa natura, anzi peggiore di quello del quarto di S. Antonio tra Roccaraso, e Piesco Costanzo, nel quale bisognerebbe innalzarsi il suolo con fabbriche, e aggrandire la strada, non meno per le nevi con renderla dal suolo più elevata, ma dalle acque, che sciolte le nevi da i Monti formano un lago in quel sito, e per giungere al luogo detto *Pizzo di coda* bisognerebbe un Ponte, molti canali per restringere le acque e farle passare in sito non pregiudizievole alla strada, quindi dovrebbe detta strada piegarfi alla collina
orien-

orientale del Monte frapposto tra il quarto di S. Antonio, ed il sudetto di S. Chiara con de' tagliamenti per tutta la lunghezza di detta Collina sino alla falita delle *Carrette*, non potendosi attraversare il quarto, o sia piano per causa delle tante lagune, e bisognerebbe un gran numero di occhi di Ponti, e canali di acqua per dar lo scolo, ed indi piegarfi la strada alle falde de' Monti della Majella col doverfi fare gran tagliamenti di pietra per minorare la ripidezza della falita: si trova una schiena di Monte che deve attraversarsi per giungere al piano detto delle *carrette*, ed indi dopo detto piano si passa ad altro detto della Vecchiola per indi passare nel vallone di Canzano, e poscia al luogo detto *le case pente* luogo tutto disastroso, e dove l'arte, e la profusione del denaro con quasi niun ajuto della natura dovrebbero trionfare, e lasciando dalla parte di Ponente la terra di Canzano, e quella di Campo di Giove situata all'Oriente nel celebre monte del Morrone si può dirigere la strada dalle *case pente* in avanti senza grave interesse fino a Sulmona: ma il buon senso con poca riflessione mostra ad ogn'uno che non deve intraprenderfi.

§. 49. Neanche di questa strada se ne può dare un ragguaglio esatto dell'importo, ma le sue circostanze mostrano che sorpasserebbe ogni altro.

§. 50. I pericoli poi li dimostra il sito, essendo
stra-

strada alle falde della Majella, e Morrone, per cui la neve, ed il gran freddo forpassano quelli di ogni altro luogo, e dove per circa miglia dodeci non troverebbe il passaggiero alcun ricovero di Città o Terra, punto interessantissimo da averfi presente nelle strade di simili pericoli.

§. 51. Non sarebbe esente dal polverio, lungo il piano, o sia quarto di S. Chiara, perchè la figura simile del detto piano agli altri di cinque miglia, e di S. Antonio, e la prolungazione del piano del piede del Monte di Roccaraso coll'aggiunzione dell'elevatezza de i Monti della Majella, e Morrone, non vi è ragione di crederlo esente come non lo è, mentre ne i tempi d'Inverno tutte quelle terre vicino Canzano, Campo di Giove, e Palena adoperano le campane per servir di guida col suono a chiamar le genti sbandate per la Campagna, ed ecco descritta la strada del quarto di S. Chiara, come quella del quarto di S. Antonio.

P A R T E .

§. 52. Da quanto sopra si è veduto riguardo le tre strade, si trova la prima del piano di *cinquemiglia* quella di minor importo, di più brevità, che di tratto in tratto può avere degli ajuti, che può renderfi agevole e da tran-

transitarfi con sollecitudine, di esecuzione più facile, e dove la neve è di minore altezza, strada non fatta dalla natura, ma dall' arte vedendosi chiaramente tre gran tagli ne i monti forse da secoli più remoti, l' uno fra la strada di Roccaraso al principio del piano, l' altro nella scesa di Barbatosa, ed il terzo nella salita, e scesa di Pettorano, e vi si vedono edificate due terre l' una di Rocca Vallescuro, e l' altra di Pettorano, che ne facilitano l' accesso. Si sono dimostrate sopra le cause per cui periscono gli uomini nel passaggio di detto piano, ed i rimedj, che si possano apprestare. Si sono dimostrati i gran pericoli maggiori ne i due quarti, o fian piani l' uno di S. Antonio, e l' altro di S. Chiara, l' ingente spesa per l' esecuzione di dette strade senza traccia alcuna al presente, i lunghi tratti, che far dovrebbero i passaggieri senza alcun ricovero e la maggior rigidezza del clima, che ne impedirebbe l' affluenza, onde se prevalesse di abbandonare il piano di *cinquemiglia* per una di queste due strade che non senza ragione non furono mai pensate dagli antichi, in questo caso se pur si potessero rendere praticabili l' Inverno, sentiremmo le notizie de i morti nella strada nuova. Conchiudo dunque il mio parere, che non trovandosi ne brevità maggiore, non minorazione di pericoli, ma aumento; non risparmio di spesa, ma eccesso, di essere col sentimento degli antichi di farsi la strada per

F

il

il piano di *cinquemiglia* con tutti i ripari, che si convergono, coll' edificazione di due altre osterie per l'inverno, e riattamento di quella esistente, lavoro che potrà facilmente eseguirsi, e rendere di tutti i tempi comunicanti le Provincie degli Abruzzi con quelle della Puglia, Terra di Lavoro, e le altre del Regno tutto.

§. 53. Il prezzo dei diversi lavori, che occorreranno farsi, tanto per la strada, quanto per i Ponti, ed ogni altra cosa, che possa bisognare lungo il tratto di strada da Castel di Sangro a Sulmona, sia per il piano di *cinquemiglia*, per il quarto di S. Antonio, o per quello di S. Chiara, viene dettagliato nelle due acchiusse relazioni, l'una riguardo il lavoro della strada medesima, e l'altra quello delle fabbriche, il tutto per la Reale intelligenza.

Napoli

1783.

Il Cavaliere Andrea Pignati.

RELAZIONE DEI PREZZI DEL LAVORO DA FARSI PER LA STRADA DEGLI APRUZZI DA CASTEL DI SANGRO, SINO A SULMONA . PATTI , E CONDIZIONI , CHE DEVE OSSERVARE L'APPALTATORE IN TUTTA L' ESECUZIONE DEL DETTO LAVORO, TANTO SE DOVESSE FARSI PER IL PIANO *DI CINQUE MIGLIA*, QUANTO PER IL QUARTO DI SANT' ANTONIO , O QUARTO DI SANTA CHIARA , FATTA DA ME SOTTOSCRITTO CAVALIERE DEL REAL ORDINE COSTANTINIANO , TENENTE COLONNELLO INGEGNERE DIRETTORE DEI PORTI DELLA SICILIA INGEGNERE AGGIUNTO ALLA DIREZIONE ED ISPEZIONE DI TUTTE LE REGIE STRADE ETC.

T A G L I A M E N T I

1. *Tutti li tagliamenti fian di pietre vive , di breciagli, o di terra saranno misurati a canna cuba di 512. palmi cubi , e con i prezzi quì sotto segnati , dovendo l'Appaltatore trasportare li materiali tratti anche alla distanza di palm. 500. senza poter pretendere altro , che il prezzo del taglio come quì sotto si dirà.*

2. *Il taglio di pietra viva sarà pagato a carlini 40. la canna cuba : intendendosi quella pietra che à bisogno di mine , e che non può togliersi con li semplici picchi, e nel caso contrario si pagherà a carlini 20. la canna cuba .*

F

II

3. Il tagliamento del brecciale a carlini 15. la canna cuba , e deve intendersi d' esser pagato a questo prezzo quando è assoluto brecciale senza terra , o quando per lo meno li due terzi del volume siano di brecciale e d' un terzo di terra .

4. I tagliamenti di terra , di creta , di argilla , o di petrazze minute sarà pagato a carlini 10. la canna cuba.

5. Perchè accade nel lavoro delle strade di dovere spesso fare de' riempimenti , e per conseguenza spesso accade di far fossi pregiudizievole quando sono vicini della strada , perciò quando occorresse tal lavoro , non deve mai farsi a minor distanza di canne 60 dalla strada , nè deve l' Appaltatore pretendere cosa alcuna al di più delli carlini 10 dal tagliamento , che si dirà tagliamento per riempimento , e tutti i riempimenti , che si dovranno fare , sopra de quali potrà poggiarsi la strada , dovranno farsi a strati , vale a dire gettando prima la materia del riempimento per l' altezza di uno , o due palmi , acciò si possa calcare col calpestio dei lavoratori , ed indi successivamente inalzare il riempimento coll' istesso ordine sino alla prefissa altezza , acciò prenda il suo sedimento prima di collocarsi sopra le pietre per la strada rotabile .

6. Il tagliamento per il riempimento dovrà al più , che si può , farsi di figura regolare , per maggior chiarezza , ed accerto della misura .

STRA.

S T R A D A

La strada sarà composta di strada rotabile , e di banchine, passeggiatori, o fian margini. La strada rotabile sarà larga palmi 18. e sarà composta nel seguente modo. Le guide, o siano strisce laterali saran lunghe pal. $1\frac{1}{2}$ larghe pal. 1. ed alte egualmente pal. 1. Le pietre della Schiena saranno un palmo alte, un pal. larghe, e pal. $1\frac{1}{2}$ lunghe. Le traverse si faranno di 9. in 9. pal. dell' istessa grossezza delle pietre della schiena, ed il massiccio racchiuso in ogni quadrato sarà di pietre di ogni misura, non meno di $\frac{1}{2}$ pal. di larghezza, e di altezza un pal. ma che sieno ajutate quelle pietre, che non sono di altezza di un palmo in quell'angolo al di sotto, dove li manca con altra posta più sotto; ma qualora dovranno adoprarsi due pietre, debbono queste essere di larghezza proporzionata seconda l' arte, affettate con le mazze di ferro. Tutto il detto massiccio, e strada rotabile deve aver sotto la forma di terra dell' altezza in mezzo di onc. 9. e l' inclinazione da finire alle guide, in modo che siano i due piani inclinati nella ragione di un oncia di altezza per ogni pal. orizzontale. Sopra di tutto il detto massiccio dovrà porsi per l' altezza di onc. 9. uno strato di pietre calcaree frante volgarmente dette brecchiali minuti, il maggiore de quali non sorpassi l' oncia

cuba, che sia atto a far lega, e possa ammassarsi, escludendo il brecciale di fume siliceo, arena, ed altro materiale di simil natura, o quello che anche si trova nelle cave de' monti, e che i caruaggi non possano tritare. Dovrà anche l' Appaltatore far le banchine, o fian margini della larghezza di pal. 9. e pendenza simile di un oncia a pal., e similmente due fossi laterali di larghezza ciascheduno pal. 3., di altezza pal. 2. con quella pendenza, che esige l' arte; per lo qual lavoro, non dovrà l' Appaltatore esigere altro, che Carl. 16. ogni canna di lunghezza di strada senza poter pretendere prezzo separato per i tagliamenti de' materiali, nè trasporto de' medesimi, che servono per la strada, essendo il tutto compreso nelli Carl. 16. a canna, di modo che un miglio di strada eseguito, come sopra si è detto, essendo un miglio di 875 canne importerebbe per la sola strada rotabile, banchini, e fossi laterali ducati 1400, alla qual somma dovranno aggiungersi li tagliamenti preliminari, che hanno reso la strada con le giuste pendenze, e perchè non possa nascer controversia nella misura dei tagliamenti essendo corpi irregolari; perciò si stabilisce per patto espresso, che tutti i riempimenti, che non sono visibili dopo eseguita la strada, come ancora tutti i tagliamenti di tal' natura, non devono essere considerati separatamente, intendendosi compresi nel pagamento della strada di Carlini 16. a canna

na corrente. Li tagliamenti, o sond visibili per tutti due i lati, e in questo modo la misura riesce con accerto calcolandosi, o come Prismi, o Paralleloipedi senza incaricarsi delli piccioli concavi, e convessità, che vi avrebbero potuto essere, o sono i tagliamenti da un lato solo visibili, ed in questo caso perchè s'ignora la larghezza della base, devesi formare il profilo per lunghezza, segnare sulla pianta della strada le larghezze, e dovrà l'Ingegnere esecutore far firmare l'Appaltatore dandosi per contento di detta appuntazione, specificando la qualità del materiale, calcolando, e dandone con anticipazione distinto conto perchè possa vedersi, essendo ancor visibili le tracce restando sempre libero per parte dell'Amministrazione, qualora stimasse vantaggioso, o per il sollecito disbrigo dell'opera, o per non convenire colla misura degli Appaltatori, o per non trovarsi la gente sufficiente, di poterla fare per amministrazione, nel qual caso resterà agli Appaltatori la sola ferratura della strada, banchine, e fossi: e volendosi avvalere della pietra dei tagliamenti fatti dall'amministrazione dovrà lasciare la quarta parte dell'importo.

RE-

RELAZIONE DEI PREZZI DEL LAVORO DELLE FABBRICHE
DA FARSI PER LA STRADA DA CASTEL DI SANGRO SINO A
SULMONA . PATTI , E CONDIZIONI , CHE DEVE OSSERVARE
L' APPALTATORE IN TUTTA L' ESECUZIONE DEL DETTO LA-
VORO .

1. *La fabbrica semplice di pietra viva sarà secondo la pratica della miglior costruzione che si eseguisce, e si è eseguita nella Terra, o Città più vicina al luogo della costruzione dell'opera, fatta con ottima calce, arena corrispondente a due terze parti senza mischia alcuna di terra, o creta mascherata sotto il nome di puzzolana, fatta magistrevolmente detta fabbrica a mano, e non a gettito tanto ne' pedamenti, quanto sopra terra, non lasciando nella fabbrica vuoto alcuno, tanto nell' interno, quanto nelle parti esteriori, adoprando pietre di cave, e non pietre levigate dal tempo, essendo a carico dell' Appaltatore tanto la mano d' opra, quanto i materiali senza poter ripetere sotto alcun titolo alcuna altra cosa, si stima a carlini 12 la canna reale di cento ventotto palmi cubi.*

2. *Tutti i cavamenti de' pedamenti che bisogneranno tanto per muraglioni, che per pilastri di Ponti comprese le armature fino alla profondità di pal.30 si stimano a carlini 18 la canna cuba, senza che possa l' Appaltatore sotto alcun titolo di sgottamento d' acqua, o altro, preten-*
de-

dere cosa alcuna, essendo tenuto a situare la materia tratta de cavamenti in quel sito che li sarà ordinato dall'Ingegnere, non dovendo però eccedere pal. 500 di distanza, nel qual caso si pagherà carlini due dippiù ogni 500 palmi.

3. Tutti l'intagli tanto per pilastri di Ponti, quanto per Archi, e passamano, o altro che possa bisognare spuntati, e non ingravinati, fatti secondo l'arte assettati in fabbrica secondo il disegno dell'Ingegnere saranno pagati a ragione di grana 12 il pal. quadrato a paramento visto, vale a dire tutta quella porzione, che non resta carcerata nella fabbrica deve l'Appaltatore situarla secondo l'arte, con che gli altri piani non visibili siano anche spuntati, e squadri per giacere egualmente; e qualora vi fossero parti circolari, si pagherà la metà di più secondo l'uso, e costumanza di Napoli, dovendosi detti intagli tanto di superficie piana, quanto curva misurare ancora come a fabbrica, non potendo l'Appaltatore sotto alcun titolo pretendere altra cosa al di più delle grana 12 a pal. quadrato essendo intagli piani, o diciotto essendo di superficie curve, e ciò deve intendersi anche se fusse l'intaglio di pal. 3 di lunghezza, o pure di altezza.

4. Tutti gl'intagli ingravinati e levigati colle condizioni sopra notate si stimano a grana 18. il palmo quadrato

drato, ed i circolari o sian di superficie curve a gr. 27.

5. Tutte le forme, che necessiteranno sopra legname si stimano a docati due la canna quadrata, purchè non eccedano gli archi pal. 32. di corda, ed eccedendo si apprezzerà il di più dall' Ingegniere.

6. Tutti li magisteri degli archi si stimano alla ragione di cartini 4. la canna reale di pal. 128. cubi.

7. Oltre delli prezzi sopra accennati non deve pretendere l' Appaltatore cosa alcuna, e qualunque danno che possa causare a' particolari sia per le cave de' materiali, tagli di legnami, passaggi, o altro, devono dal medesimo indennizzarsi senza che l' Amministrazione sia obbligata a cosa alcuna, non dovendo questa incaricarsi di tutti i mezzi, che conducono l' Appaltatore alla perfezione dell' opera.

Ogni altro lavoro non compreso in questa relazione, ma che possa ordinarsi, sarà pagato per apprezzo.

CONDIZIONI COMUNI ALLE DUE RELAZIONI.

1. Deve l' Appaltatore essere capo Maestro fabbricatore che intenda il disegno di piante, e perfili, o pure presentare Soggetto perito in quest' arte, che intenda il calcolo, e sia pratico dell' edificazione, che abbia dato sag-
gio

gio della sua pratichezza, e disimpegno di approvazione dell' amministrazione, acciò l' Ingegnere possa ordinarli quello che conviene, e conoscere una sola Persona a cui si carica la responsabilità degli ordini del Direttore, e suoi subalterni.

2. Deve l' Appaltatore obbligarsi del mantenimento dell' opera per dieci anni ed un giorno, con che debba esigere il mezzo per 100. sull' importo di tutte le fabbriche e riconsegnarle doppo dieci anni nell' istessa perfezione in cui furono consegnate, e perciò dovrà dare idonea pleggeria, o lasciare in mano dell' amministrazione una proporzionata somma non potendo addarre casi fortuiti tanto nell' esecuzione dell' opera, quanto in seguito del mantenimento, ne mancanza di proporzione di resistenze negli disegni dati, per cui deve in questo caso anticipatamente protestarsi, ma solo si ammette il caso di bonificazione per terremoti, o fulmini, qualora si provasse non esserci anche in questo caso mancanza di arte, o frode nell' esecuzione.

3. Non deve l' Appaltatore pretendere cosa alcuna che possa interessare il pubblico, sia manoforte, franchigie, o altro, ma deve il tutto pagare come ogni particolare nè pretendere anticipazione alcuna, ma di esser pagato a scandaglio di 600. in 600. docati di lavoro per le strade, ed altrettanto per le fabbriche lasciando di questi sem-

G

pre

pre la quarta parte sino alla perfezione di quella data opera per la misura finale, e deve l'Appaltatore della strada esser soggetto alle stesse leggi di responsabilità; con che deve esigere per il mantenimento docati 20. a miglio ogni anno.

4. Tutti i lavorieri sian di cucchiara, o d' intaglio devono essere di approvazione dell' Ingegnere, e gente pratica di lavorar le pietre vive, e non i tufi.

5. La traccia dell' opera tanto di fabbrica, quanto di strade, sarà fatta per le fabbriche con picchetti, e piccioli pilastrini, e per la strada con pertiche di pal. 12. assicurati al piede con fabbrica doppo le ultime rettificazioni che farà l' Ingegnere Direttore; e sarà obbligato l' Appaltatore di ciò eseguir, per cui a quello delle strade li si abbonano doc.40. dovendo egli, se è capo Maestro, o quello eliggerà, esaminato, ed approvato assistere in tutte le dette operazioni con quella gente, che potrà bisognare.

6. Il lavoro s' incomincerà nel mese di Maggio sino a tutto il Mese di Settembre riguardo a strada, e fabbriche, ma qualora il tempo lo permettesse resta in arbitrio degli Appaltatori poter lavorare ai tagliamenti già misurati, e calcolati, o dati a cottimo, in ogni tempo dell' anno.

7. Non potrà l' Appaltatore metter mano al lavoro che ne' luoghi prescritti dall' Ingegnere; ne deve stendersi
in

in più parti il travaglio di distanze da non poter essere giornalmente osservate dai Soprastanti, secondo li sarà prescritto.

8. Non si ammetta offerta di condizioni nè altri patti che li sopra espressi, e solo potrà sbassarsi all' accensione della candela.

Napoli li 14 Giugno 1783.

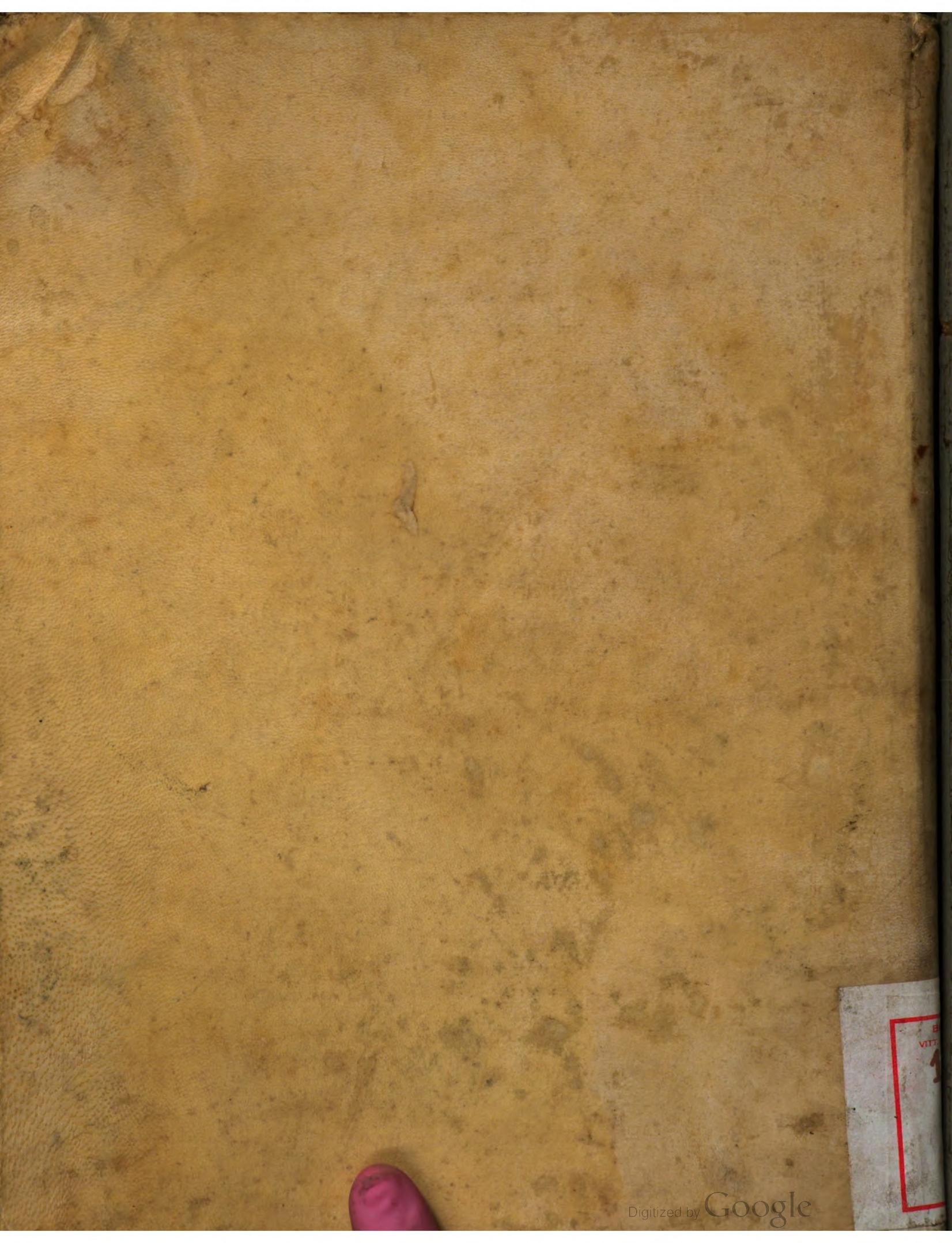
Il Cavaliere Andrea Pigonati.

VAI
1534492





140
J.
6



B
virtu
1