



ARCHEOCLUB D'ITALIA  
SEDE DI SAN SEVERO

# 20<sup>0</sup> CONVEGNO NAZIONALE

sulla

Preistoria - Protostoria - Storia  
della Daunia

**San Severo 27 - 28 novembre 1999**

**A T T I**

*a cura di  
Armando Gravina*

**SAN SEVERO 2000**

## La Capitanata nelle descrizioni dei viaggiatori inglesi tra Settecento e Ottocento

---

Università di Bari

---

La letteratura odepórica può essere opportunamente utilizzata come un'interessante documentazione per valutare le condizioni del Mezzogiorno d'Italia nel lungo periodo compreso tra Settecento e Ottocento. Pertanto essa rappresenta un valido strumento conoscitivo non soltanto per i viaggiatori contemporanei ma anche per i fruitori delle loro esperienze di viaggio.

I viaggiatori inglesi del Settecento e dell'Ottocento presi qui in considerazione non sono quelli che si spostano per necessità o per dovere (militari <sup>1</sup>, diplomatici, mercanti, missionari, ecc.), ma coloro che per libera scelta e per personale piacere affrontano uno o più viaggi all'estero, privilegiando il Mezzogiorno d'Italia. In questi loro viaggi la Capitanata è frequentemente oggetto di considerazione, come dimostrano le numerose attestazioni inserite nelle note che essi hanno affidato alle stampe.

Per tutta l'età moderna e ancora nel Settecento al giovane aristocratico *gentleman* è richiesto di completare la propria formazione culturale compiendo il tradizionale

---

<sup>1</sup> Si fa eccezione per il generale Sir Richard Church, militare inglese di stanza in Puglia, perché le sue memorie presentano le stesse caratteristiche di un resoconto di viaggio.

viaggio all'estero, per visitare prevalentemente i paesi dell'Europa centrale e l'Italia. È l'esperienza di viaggio del *Grand Tour*, che, a partire dalla metà del Settecento, segue una direzione che da Nord si muove verso Sud e che dopo la pubblicazione e la fama raggiunta dal *Viaggio in Italia* di Wolfgang Goethe consacra la fortuna del Mezzogiorno, annunciata dalla scoperta di Ercolano (1738) e di Pompei (1748) e confermata da quella dei templi di Paestum e del dorico siciliano. Accanto agli studi del Winckelmann, che promuovono un ritorno all'antichità classica quale modello assoluto, si diffonde in questo periodo il concetto di viaggio come esperienza fisico-geografica strettamente connessa alla realtà umana<sup>2</sup>.

Nel diciannovesimo secolo alcuni rappresentanti più esclusivi della nobiltà britannica si recano all'estero, a sud, verso il Mediterraneo. Non si muovono come forestieri che intraprendono un viaggio eccezionale -così come avviene nel *Grand Tour* del XVIII secolo- ma sono dei visitatori regolari che in alcuni casi si stabiliscono in Italia più o meno permanentemente<sup>3</sup>.

Nella seconda metà dell'Ottocento l'aumento della ricchezza e la diminuzione del costo dei viaggi consentono anche alle classi medie vittoriane di recarsi in vacanza in paesi del Mediterraneo. L'intraprendenza dell'agenzia turistica fondata da Thomas Cook -che fornisce mezzi, alberghi e assistenza con personale in divisa direttamente sul posto- riduce le riserve nei confronti dei viaggi a sud e rende rassicurante l'immagine dell'Europa meridionale. Non a caso nella storia del turismo Cook viene considerato come l'anello di collegamento tra il *Grand Tour* e il turismo di massa<sup>4</sup>.

Nel Settecento si viaggia per arricchire il proprio bagaglio culturale, per visitare e narrare di luoghi e paesaggi ricchi di sole e natura, ma quasi del tutto sconosciuti, come la Puglia. Nell'Ottocento gli inglesi lasciano la propria terra per curare la propria salute in un clima mite e per lasciarsi affascinare dalle rovine antiche di cui è ricco tutto il Mediterraneo. Sin dal 1830, infatti, le collezioni private e il British Museum di Londra si arricchiscono dei frutti di spedizioni quasi vandaliche compiute in località storiche e su monumenti antichi<sup>5</sup>. A tal proposito è quasi superfluo ricordare il trafugamento, ad opera di Lord Elgin, dei preziosi fregi del Partenone, tuttora impunemente esposti nel British Museum.

I resoconti di viaggio tra il XVIII e il XIX secolo ci forniscono uno spaccato sugli usi e sugli stili di vita, sull'organizzazione produttiva e sulle condizioni economiche

---

<sup>2</sup> Cfr. C. DE SETA, *L'Italia nello specchio del Grand Tour*, in: Storia d'Italia, Annali, 5, Il paesaggio, Torino, 1982, pp. 208 e 253; T. SCAMARDI, *La Puglia nella letteratura di viaggio tedesca*, Lecce, 1987, pp. 15 e 22.

<sup>3</sup> J. PEMBLE, *La passione del sud. Viaggi mediterranei nell'Ottocento*, Bologna, 1998, pp. 10 e 12.

<sup>4</sup> J. PEMBLE, *La passione del Sud* cit., pp. 10-12.

<sup>5</sup> J. PEMBLE, *La passione del Sud* cit., p. 13.

della Puglia del passato, ma fanno emergere anche il *background* di provenienza del visitatore<sup>6</sup>. Il viaggio nel sud dell'Italia appare da un lato un'interessante radiografia della Puglia Sette-Ottocentesca, ma dall'altro delinea chiaramente come il gusto anglosassone cambi attraverso i secoli, perché il viaggiatore britannico, sia egli di formazione culturale illuministica, romantica o positivista, giunge nel Mezzogiorno carico di pregiudizi e con una visione del Sud sognata e vagheggiata che desidera a tutti i costi ritrovare.

I viaggiatori fermatisi in Capitanata nel periodo considerato sono per lo più artisti, amanti dell'Italia, che, talvolta, conoscono già la lingua perché soggiornano spesso in città italiane o hanno scelto come fissa dimora Firenze, Roma o altre città della penisola<sup>7</sup>.

I viaggiatori si fermano a descrivere quelle realtà e quelle situazioni che attraggono la loro attenzione e che di solito sono in contrasto con l'immagine, spesso idealizzata, che si sono fatti della Puglia studiando i testi classici, come quelli di Orazio e Virgilio che spesso citano.

Provenienti dall'Inghilterra, cioè da un paese che sta sperimentando la rivoluzione industriale e i rilevanti mutamenti sociali ed economici ad essa strettamente connessi, questi personaggi osservano la Capitanata, come la restante parte del Mezzogiorno, con gli occhi viziati da tale realtà. Ne consegue che sullo sfondo di siffatte trasformazioni la provincia dauna assume connotati di segno accentuatamente negativi. Ciò nonostante, se si prescinde da questa annotazione, la loro descrizione, considerata nel lungo periodo, consente di verificare piuttosto che il divario con l'esperienza britannica, la fase di passaggio tra l'antico regime e l'avvio della

---

<sup>6</sup> A. CECERE, *Viaggiatori inglesi in Puglia nel Settecento*, Fasano, 1989, p. 20.

<sup>7</sup> Secondo l'ordine di arrivo in Puglia sono Henry Swinburne, che viaggia tra il 1777 e il 1780 e pubblica *Travels in the Two Sicilies* nel 1783; Sir Richard Hoare Colt che vi arriva nel 1789 e pubblica *A Classical Tour Through Italy and Sicily* nel 1819; Sir Richard Church il cui soggiorno per ragioni militari tra il 1817 e il 1820 viene descritto dalla nipote in *Chapters of an Adventurous Life* nel 1895; William Hugh Williams che visita la Puglia tra il 1817 e il 1818 e pubblica *Travels in Italy, Greece and the Ionian Islands, in a Series of Letters* nel 1820, Richard Keppel Craven che giunge in Puglia una prima volta nel 1818 e vi ritorna nel 1838 e pubblica *Tour Through the Southern Provinces of Naples* e *Excursions in the Abruzzi and Northern Provinces of Naples*; Craufurd Tait Ramage, scozzese e amico di Filangieri, che arriva in Puglia nel 1828 e scrive nel 1868 il diario *The Nooks and Byways of Italy*; Edward Lear che visita la Puglia da pittore nel 1847 e pubblica il *Journal of a Landscape Painter in Southern Calabria* nel 1852; Augustus Hare che tra i suoi lunghi viaggi in Italia si ferma in Puglia nel 1881 e pubblica *Cities of Southern Italy* nel 1883; l'architetto Edward Freeman che viaggia tra il 1881 e il 1883 e scrive *Studies of Travel* nel 1893 e infine Janet Ross che nel 1887 pubblica *Italian Sketches* narrando del suo viaggio in Puglia dello stesso anno. Per questo lavoro i testi delle opere dei viaggiatori citati sono tratti da A. CECERE, *Viaggiatori inglesi in Puglia nel Settecento*, Fasano, 1989 e A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993.

modernizzazione. Alla luce di questa premessa, le loro annotazioni offrono spunti molto interessanti per indagare ed esaminare tale realtà provinciale con specifico riferimento ai mutamenti che si sviluppano anche a queste latitudini tra Sette e Ottocento.

La struttura economica delle realtà che essi visitano assume un rilievo tutto particolare nelle osservazioni privilegiate dai viaggiatori. A partire dalla mancanza di qualsiasi riferimento a manifatture, la loro attenzione si sofferma soprattutto sulle condizioni dell'agricoltura.

Se negli anni Ottanta dell'Ottocento Edward Freeman è attratto soltanto dagli aspetti puramente esteriori e geografico-naturali del paesaggio, per cui afferma che la Capitanata suscita in lui le stesse impressioni che gli sarebbero scaturite da un analogo itinerario condotto nella sua isola, la Gran Bretagna<sup>8</sup>, del tutto diversa appare la considerazione che hanno, in proposito, altri viaggiatori.

Sono soprattutto le trasformazioni produttive della Gran Bretagna a suscitare l'attenzione di costoro i quali osservano con occhi smarriti l'assenza di analoghe forme di miglioramenti fondiari in Capitanata.

Mentre in Gran Bretagna<sup>9</sup> nel XIX secolo viene introdotta e sviluppata l'agricoltura convertibile, che prevede l'alternanza di campi coltivati e pascoli temporanei al posto di arativi e pascoli permanenti, l'agricoltura in Capitanata tra il Settecento e l'Ottocento non dimostra le stesse caratteristiche, anzi è molto arretrata. Nel decennio francese i cosiddetti *saldi*, terreni incolti destinati a pascolo, dopo la censuazione del Tavoliere del 1806, divengono di proprietà dei possessori di armenti, ma, mentre nella zona pianeggiante, detta Puglia, agricoltura e pastorizia si soccorrono reciprocamente, nelle altre parti della provincia la pastorizia è errante e promiscua e quindi si rende nociva all'agricoltura per il danno provocato dal bestiame. Una pastorizia eseguita su terreni chiusi non arrecherebbe danni ma vantaggi all'agricoltura<sup>10</sup>. Nei tempi più rigidi, infatti, l'agricoltura fornisce paglia e ricovero alle pecore, le quali, a loro volta rendono fertile il terreno.

In Gran Bretagna vengono introdotte le *enclosures*, terre recintate, che prima su

---

<sup>8</sup> E. FREEMAN, *Studies of Travel*, in A. Cecere, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p.473: "Abbiamo assistito agli stessi mutamenti che avremmo notato se fossimo passati dal Galles, dal Devonshire, dal Cumberland, al Lincolnshire o all'East-Anglia. Non dobbiamo più aspettarci città in collina, poiché il terreno è pianeggiante [...]. Siamo ora nella pianura pugliese, quella pianura così preziosa per la pastorizia e la cui preoccupazione ha dato adito a guerre e trattati". Probabilmente il viaggiatore si lascia coinvolgere da un sentimento di nostalgia che gli fa sovrapporre un paesaggio ideale e caro al ricordo a quello pugliese, che solo ad uno sguardo superficiale può rendersi uguale a quello britannico.

<sup>9</sup> Per l'analisi delle condizioni economiche e sociali in Gran Bretagna e in Europa tra Settecento e Ottocento si rinvia, se non altrimenti specificato, a R CAMERON, *Storia economica del mondo. Dalla preistoria ad oggi*, Bologna, il 1998.

<sup>10</sup> *La "statistica" del Regno di Napoli nel 1811*, Tomo I, a cura di D. DEMARCO, Roma, 1988, pp. 124-125.

base di trattativa privata e poi nel 1760 con leggi parlamentari, sostituiscono gli *open fields* o campi aperti. Piccoli contadini e braccianti che non hanno possedimenti ma solo diritti consuetudinari possono avvantaggiarsi, è vero, del pascolo comune, tuttavia l'agricoltura convertibile si rende impossibile se bisogna ottenere l'accordo di tutti gli interessati. Anche il Galanti sostiene che la scelta di istituire la Dogana delle pecore può anche ritenersi opportuna, ma il fatto che i territori del Tavoliere fossero destinati a pascolo perpetuo è stato un grandissimo errore, perché si è resa permanente la desertificazione della zona<sup>11</sup>.

Il paesaggio del Gargano, secondo quanto riferito da Swinburne nel 1777, è una vasta distesa di sempreverdi e querce, castagni e frassini; “le valli sono coltivate con diligenza ed hanno la fortuna di essere rivestite di un ottimo terreno e di una vegetazione lussureggiante”<sup>12</sup>. Verso le colline del Subappennino Keppel Craven descrive la campagna “costellata da stenti alberi da pero, tipici della Capitanata e in alcuni punti da boschetti”<sup>13</sup>. I colori rosati della pianura che dagli Appennini porta al mare affascinano il pittore Edward Lear nel 1847<sup>14</sup>.

La mancanza di alberi è accentuata dal disboscamento che, in Capitanata, produce da un lato, con la vendita del legname, un introito per la popolazione più povera e dall'altro fornisce terra adatta alla semina. Tutti i viaggiatori ricordano che un tempo questa provincia era ricoperta di folte foreste. Nel 1777 apprendiamo da Swinburne che le montagne del Gargano sono ancora ricoperte da “nobili foreste” e che il sentiero che conduce al Santuario di San Michele a Monte Sant'Angelo è “ombreggiato da un gruppo di alberi annosi ai cui rami i pellegrini appendono dei sassi piatti e forati” come *ex voto*<sup>15</sup>. Più di un secolo dopo, Augustus Hare, riferendosi proprio a tale descrizione, racconta che tale boschetto è scomparso e che non vi sono più né alberi né pietre<sup>16</sup>. Tait Ramage, giunto a Mattinata nel 1828, volge lo sguardo verso

---

<sup>11</sup> G. M. GALANTI, *Relazione intorno allo stato della Capitanata*, in G. M. GALANTI, *Della descrizione geografica e politica delle Sicilie*, Tomo II, a cura di F. Assante e D. Demarco. Napoli, 1969, pp. 520-522.

<sup>12</sup> H. SWINBURNE, *Travels in the Two Sicilies*, in A. CECERE, *Viaggiatori inglesi in Puglia nel Settecento*, cit., p.139.

<sup>13</sup> R. K. CRAVEN, *Tour Through the Southern Provinces of Naples e Excursions in the Abruzzi and Northern Provinces of Naples*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 211.

<sup>14</sup> E. LEAR, *Journal of a Landscape Painter in Southern Calabria*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 339: “[...] la piatezza, la tinta pallida e rosata di questa pianura che si estende dai piedi degli Appennini fino al mare ...”.

<sup>15</sup> H. SWINBURNE, *Travels in the Two Sicilies*, in A. CECERE, *Viaggiatori inglesi in Puglia nel Settecento*, cit., pp. 139 e 137.

<sup>16</sup> A. HARE, *Cities of Southern Italy*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 361.

le colline “per cercare di scorgere” - dice - “i *calida buxeta Matini* di Lucano: “il caldo c’era” - commenta ironico - “ma non il bosco” e prosegue con rammarico raccontando che: “Negli ultimi cinquant’anni vi è stata una richiesta di legname, che è divenuto scarso dopo il disboscamento di alcune zone del Regno e, da quanto ho saputo, è la causa di numerosi tagli di boschi che avvengono sul promontorio” del Gargano<sup>17</sup>. La collina di Vieste, infatti, aggiunge lo stesso viaggiatore, è ricoperta di boschi giovani e il paese, un tempo in condizioni fiorenti, quando ancora esportava il legname tagliato sui declivi della montagna, finito ormai questo commercio, è in lenta agonia<sup>18</sup>.

Quasi tutti i viaggiatori si fermano ad osservare la piatta distesa di pascoli che segna la *Dogana della mena delle pecore*. Swinburne, alla fine degli anni '70 del Settecento, a vederla ne riceve un’impressione prima “curiosa e singolare”, poi “alquanto sgradevole”<sup>19</sup>. Si ferma comunque a narrare la storia della Dogana dai tempi più antichi e l’organizzazione del pascolo con la pratica della transumanza che prevede il movimento di pecore e pastori da e verso la Puglia al variare delle stagioni<sup>20</sup>. Si imbatte in un accampamento di pastori abruzzesi che si accingono a partire per le montagne: li descrive “rozzi nell’aspetto, nel dialetto e nei vestiti, ma civili ed ospitali”, pronti ad offrire latte, formaggio e carne fredda<sup>21</sup>. Nel 1828 Tait Ramage parla del Tavoliere delle Puglie come di una vasta e piatta pianura dove “non vi cresce neppure un albero”, riarsa d’estate e ricoperta di erba lussureggiante in inverno. Spiega come questo terreno sia stato sempre uno dei principali cespiti di entrata per l’erario sin dall’epoca romana e che lo stato napoletano ne abbia conservata la destinazione a pascolo, pur autorizzando, dopo la censuazione di epoca francese del 1806 e la successiva restaurazione borbonica, la seminagione<sup>22</sup>. A Cerignola, “città apparentemente florida” - riferisce Keppel Craven nel 1838 - “il terreno è stato trasformato molto negli ultimi 11 anni, da quando per la prima volta ho visitato questo posto, la maggior parte di questo suolo

<sup>17</sup> C. T. RAMAGE, *The Nooks and Byways of Italy*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 327.

<sup>18</sup> C. T. RAMAGE, *The Nooks and Byways of Italy*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 328.

<sup>19</sup> H. SWINBURNE, *Travels in the Two Sicilies*, in A. CECERE, *Viaggiatori inglesi in Puglia nel Settecento*, cit., p.126.

<sup>20</sup> H. SWINBURNE, *Travels in the Two Sicilies*, in A. CECERE, *Viaggiatori inglesi in Puglia nel Settecento*, cit., p.127 ss.

<sup>21</sup> H. SWINBURNE, *Travels in the Two Sicilies*, in A. CECERE, *Viaggiatori inglesi in Puglia nel Settecento*, cit., p.148.

<sup>22</sup> C. T. RAMAGE, *The Nooks and Byways of Italy*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, pp. 322-323.

è stato trasformato per l'agricoltura<sup>23</sup>. Quanto ai danni provocati all'agricoltura da una mancata recinzione dei campi, la situazione non passa inosservata ai viaggiatori che percorrono la Capitanata. Significative, in merito, appaiono le considerazioni di Swinburne a proposito dell'abbondanza di animali selvatici nella zona:

di tale affluenza ci si rende facilmente conto quando noi consideriamo l'impunità con cui essi devastano le speranze degli agricoltori, e l'indisturbata sicurezza di cui essi godono sotto la protezione delle leggi forestali durante le loro stagioni di accoppiamento, riproduzione, e nutrizione della loro progenie<sup>24</sup>.

I viaggiatori hanno negli occhi il quadro territoriale britannico, quando descrivono l'aspetto di quello della Capitanata. Il paesaggio agrario inglese che si sostituisce ai nuclei abitati circondati da campi aperti è formato da fattorie compatte, consolidate e recintate con mura, siepi o steccati, di un'estensione compresa generalmente tra i 100 e i 300 acri e con tendenza ad ingrandirsi. Nel 1851 le fattorie che superano i 300 acri rappresentano circa un terzo della terra coltivata. Le *enclosures* e le tecniche di coltivazione ad esse legate fanno aumentare l'offerta di lavoro e la quantità di forza lavoro impiegata in agricoltura, che solo nella seconda metà dell'Ottocento, con l'introduzione delle macchine agricole come la trebbiatrice, la mietitrice e l'aratro a vapore, comincia a decrescere.

Nella pianura della Capitanata l'agricoltura è esercitata in grandi masserie da persone facoltose. William Hugh Williams nel 1817-18 osserva come in questa provincia l'agricoltura sia differente da quella del resto d'Italia. "Si trovano fattorie grandi e costruite accuratamente; campi di grano, forse di duecento acri<sup>25</sup> in totale ed ampie zone da pascolo"<sup>26</sup>. Anche Keppel Craven nel 1838 sottolinea la struttura solida e le dimensioni maggiori delle fattorie della zona pianeggiante rispetto a quelle poste nelle zone montuose della stessa Capitanata; i loro tetti piatti indicano, inoltre, un clima più caldo e secco<sup>27</sup>. Nei dintorni di Cerignola si possono vedere delle case

---

<sup>23</sup> R. K. CRAVEN, *Tour Through the Southern Provinces of Naples e Excursions in the Abruzzi and Northern Provinces of Naples*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 206.

<sup>24</sup> H. SWINBURNE, *Travels in the Two Sicilies*, in A. CECERE, *Viaggiatori inglesi in Puglia nel Settecento*, cit., pp. 144-145.

<sup>25</sup> L'estensione di un acro è pari a circa 4.000 metri quadrati.

<sup>26</sup> W. H. WILLIAMS, *Travels in Italy, Greece and the Ionian Islands, in a Series of Letters*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 223.

<sup>27</sup> R. K. CRAVEN, *Tour Through the Southern Provinces of Naples e Excursions in the Abruzzi and Northern Provinces of Naples*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 195.



isolate e delle masserie circondate da alberi e coltivazioni<sup>28</sup>. Poiché la popolazione è scarsa, per le coltivazioni vengono spese somme ingenti perché devono farsi con aratori, mietitori, battitori non tutti pugliesi, ma provenienti dall'Abruzzo e dalla Basilicata. I proprietari affidano i campi ad un *castaldo* che ingaggia i lavoratori necessari. In tal modo le terre, sostiene il Galanti, risultano mal coltivate e peggio governate e rendono pochissimo rispetto ai piccoli poderi in piena proprietà<sup>29</sup>. Janet Ross si ferma a descrivere nel suo viaggio del 1887 il lavoro dei campi. Osserva che è svolto da gruppi formati da uomini e donne provenienti da paesi lontani dal luogo di lavoro che raggiungono a piedi e pertanto sono spesso stanchi<sup>30</sup>. Le terre si coltivano con l'alternanza di solito di un anno di riposo e gli affitti hanno durata biennale. Si semina a getto tra ottobre e dicembre e la raccolta del grano avviene, a seconda delle zone, tra giugno e luglio. Nei pressi del fiume Ofanto il grano giunge a maturazione molto presto, riferisce Tait Ramage, e i mietitori usano tagliare il grano vicino alla spiga, lasciando delle alte stoppie che vengono bruciate per concimare il terreno, secondo un'usanza molto antica<sup>31</sup>. Nel 1887, quando in Inghilterra l'industria meccanica è già da tempo di ausilio all'agricoltura, Janet Ross, visitando la Puglia, osserva con stupore, quasi non credendo ai suoi occhi, l'arretratezza degli attrezzi utilizzati in agricoltura

Gli strumenti agricoli sono curiosamente primitivi. La vanga è sconosciuta e tutto viene fatto con una zappa ricurva dal manico corto. La terra e le pietre vengono trasportate [...] in piccoli cesti di giunco su una spalla, ciascun cesto contiene circa venti manciate di terra. Tentai di spiegare l'uso di una carriola ad un contadino pugliese con grande insuccesso; non c'è dubbio che l'avrebbe usata come fecero gli arabi [...] - la capovolsero per dormirci sotto. L'aratro [...] a malapena scalza il terreno [...] e non viene arato alcun solco per drenare l'acqua<sup>32</sup>.

<sup>28</sup> R. K. CRAVEN, *Tour Through the Southern Provinces of Naples e Excursions in the Abruzzi and Northern Provinces of Naples*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 206.

<sup>29</sup> G. M. GALANTI, *Relazione*, cit., pp. 526-527; cfr. anche la relazione presentata in questi atti da G. Poli, *Tra desertificazione e disboscamento: il paesaggio agrario della Daunia nelle annotazioni di alcuni contemporanei alla fine del Settecento*.

<sup>30</sup> J. ROSS, *Italian Sketches*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 444: "Il lavoro dei campi è fatto interamente da squadre di uomini e donne provenienti dai paesi limitrofi. [...] La giornata di lavoro è scarsa, poiché molti dei lavoratori vivono da due a cinque miglia dal luogo di lavoro, per cui arrivano tardi e vanno via presto, peraltro giungendo stanchi a causa della lunga camminata".

<sup>31</sup> C. T. RAMAGE, *The Nooks and Byways of Italy*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 294.

<sup>32</sup> J. ROSS, *Italian Sketches*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, pp. 444-447.

Probabilmente non si crea il solco per il drenaggio, perché l'acqua scarseggia e quella piovana è considerata una benedizione. L'irrigazione artificiale è generalmente ignorata per lo stesso motivo. Negli anni '30 dell'Ottocento Tait Ramage riferisce: "La mancanza d'acqua, dovuta alla natura calcarea del luogo, era impressionante e richiamava alla mente il *Pauper aquae Daunus* di Orazio ed anche la sua *Siticulosae Apuliae, assetata Puglia*"<sup>33</sup>. Il forte caldo e la scarsa piovosità del clima, insieme all'ignoranza delle nuove tecniche per migliorare l'agricoltura, peggiorano in quantità e qualità il prodotto agricolo e rendono la zona -come dice Hare- solo arida e polverosa<sup>34</sup>.

I viaggiatori che giungono a Foggia, centro principale per il commercio del grano e della lana, notano i granai sotterranei ubicati sotto le strade e le piazze per conservare il grano da un anno all'altro<sup>35</sup>.

Dei tre rami dell'economia rurale, viticoltura, olivicoltura e cerealicoltura, quest'ultimo produce maggiore prodotto in Capitanata. Nel 1811 su 75.000 versure destinate a seminativo in pianura, la resa è di circa 26 tomoli a versura, pari a circa due milioni di tomoli di grano totali, di cui 400.000 destinati all'esportazione. Sebbene la quantità di grano prodotta consenta di soddisfare il consumo interno e anche il commercio esterno della provincia, è da notare che da una versura, nelle annate più feconde, si giunge a produrre anche 60 tomoli di grano<sup>36</sup>. Nel 1811 a fronte di una popolazione complessiva di meno di 250.000 abitanti, il numero dei contadini in Capitanata ammonta a 20.000 unità, occupate su un'estensione di terra coltivata pari a poco più della metà di quella destinata al pascolo<sup>37</sup>. L'ingaggio dei contadini avviene, per consuetudine, al giorno, al mese o all'anno e il salario varia a seconda dei luoghi, dei tempi e delle occupazioni specifiche. Anche le donne vengono ingaggiate per i lavori nei campi. È quanto nota Janet Ross nel suo viaggio in Puglia del 1887.

---

<sup>33</sup> C. T. RAMAGE, *The Nooks and Byways of Italy*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 323.

<sup>34</sup> A. HARE, *Cities of Southern Italy*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 355.

<sup>35</sup> H. SWINBURNE, *Travels in the Two Sicilies*, in A. CECERE, *Viaggiatori inglesi in Puglia nel Settecento*, cit., p. 126: "Sotto tutte le maggiori strade e piazze si aprono dei sotterranei in cui viene ammassato il grano, che vi si conserva in perfetto stato da un anno all'altro. Gli orifizi vengono tappati con tavole di legno e terriccio; le pareti interne sono rivestite di pietre" e C. T. RAMAGE, *The Nooks and Byways of Italy*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 324: "i granai sotterranei dette 'fosse' sono di grandi dimensioni e si estendono sotto le vie e le piazze della città".

<sup>36</sup> *La "statistica"*: cit., pp. 438-440.

<sup>37</sup> I dati sono ricavati dalla Mappa generale per la provincia di Capitanata, in *La "statistica"*, cit., p. 458.

Ella riferisce, tra l'altro, che le paghe sono basse e le donne vengono pagate la metà di quanto percepito dagli uomini<sup>38</sup>.

Va comunque sottolineato lo stato di precarietà di coloro che si dedicano alla coltivazione della terra. Dal punto di vista dell'alimentazione, per esempio, i contadini e la gente povera si nutrono quasi esclusivamente di piante campestri e di legumi, ai quali uniscono la cosiddetta *acqua e sale* e del pane cotto con l'olio; vi sono anche coloro che si nutrono solo con il pane o con pane e cipolle o erbe cotte. William Hugh Williams nelle sue lettere di viaggio del 1817-18 narra di aver visto delle "donne molto semplici nel vestiario e malaticce, forse per la povertà ed il cibo scadente"<sup>39</sup>. A lamentarsi della cattiva qualità del pane prodotto in Capitanata è soprattutto Henry Swinburne che lo trova "scuro come il mogano e così granuloso che dava ai nervi masticarlo" e rintraccia nella pietra friabile delle macine e nell'ignoranza dei fornai la causa della consistenza sabbiosa della farina prodotta<sup>40</sup>. Lo ribadisce anche Tait Ramage<sup>41</sup> e tra le due osservazioni c'è lo spazio di cinquant'anni. Sembra infatti che nel frattempo nulla sia modificato e che, anzi, al contrario, la qualità della panificazione sia peggiorata. Il pane in uso in Capitanata è di farina di frumento e solo la gente povera vi mescola delle fave, dell'orzo o del frumentone (mais). Il pane comune di solito è ben fatto, ma quello in vendita è fatto con grano infimo, non ben separato dagli altri semi e spesso la sua cattiva qualità è data dall'imperizia o dalla frode dei panettieri o dalla errata lievitazione e, talvolta, anche dalla qualità delle pietre dei mulini che, più leggere, tendono a sbriciolarsi nella farina<sup>42</sup>. Anche questo è un segnale di una economia prettamente condizionata da fenomeni di generale arretratezza.

Se l'agricoltura versa in questo stato, la responsabilità di siffatta situazione dipende anche da una serie molto ampia di elementi. Tra questi quello demografico e della distribuzione sul territorio dell'elemento antropico svolge un ruolo di impor-

<sup>38</sup> J. ROSS, *Italian Sketches*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 444.

<sup>39</sup> W. H. WILLIAMS, *Travels in Italy, Greece and the Ionian Islands, in a Series of Letters*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 235.

<sup>40</sup> H. SWINBURNE, *Travels in the Two Sicilies*, in A. CECERE, *Viaggiatori inglesi in Puglia nel Settecento*, cit.: "La struttura friabile e non compatta con cui i mugnai macinano il loro grano, piuttosto che la sabbia dell'aia che viene calpestata, può da sola aver perpetuato questo difetto [...] Io credo che le loro macine siano di quella pietra tenera solidificata, che costituisce la maggior parte della costa" (p.147) e "[...] i fornai sono ignoranti dei rudimenti del loro mestiere, e impastano e infornano la loro pasta in una maniera talmente imperfetta, che uno straniero è quasi soffocato nel tentativo di inghiottirla" (p.158).

<sup>41</sup> C. T. RAMAGE, *The Nooks and Byways of Italy*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 305-306.

<sup>42</sup> *La "statistica"*, cit., pp. 394-395

tanza strategica. Galanti parla di enorme spopolamento nella Daunia del 1790, con una densità media di popolazione pari a 103 abitanti per miglio quadrato<sup>43</sup>. Un secolo dopo, l'osservazione della viaggiatrice Janet Ross, secondo la quale la Puglia nel suo complesso è molto scarsamente abitata<sup>44</sup>, conferma quanto poco ci si fosse adoperati, nonostante un così lungo lasso di tempo, per risolvere quello che solo in apparenza può sembrare un aspetto secondario dell'economia di una regione, ma che in realtà incide sulla produttività e sul generale benessere di una popolazione a carattere prevalentemente rurale.

Anche la situazione delle infrattutture viarie si segnala per il persistere di una condizione di arretratezza, che si ripercuote negativamente anche sui traffici commerciali. Mentre in Inghilterra si investono capitali nel miglioramento della rete viaria, fluviale e portuale, la Capitanata mostra scarso impegno nel favorire le condizioni minime atte a consentire lo sviluppo degli scambi. Nel Settecento il commercio avviene per via mare, attraverso i porti di Rodi, Vico e Manfredonia e gravita verso il nord Adriatico. Nell'Ottocento, invece, si sposta verso l'interno, verso Napoli e viene frenato dalla precaria situazione viaria. Manfredonia - che ricorda al Tait Ramage la piccola e graziosa cittadina scozzese di Kirkcaldy<sup>45</sup> - al tempo del viaggio compiuto da Swinburne nel 1777 è il porto di imbarco di quasi tutto il grano della provincia ed ha scambi diretti con Venezia e la Grecia<sup>46</sup>, ma circa un secolo dopo, nel 1881, quando a visitarla è Augustus Hare, il porto è quasi deserto e la città è lugubre e piccola<sup>47</sup>. Solo a Foggia, che è una grande piazza di commercio, con traffici di pastorizia e frumento con Napoli, si nota un miglioramento: nel 1838, tornando nella zona dopo venti anni, Keppel Craven segnala l'apertura di tre nuove strade verso il Gargano, le quali consentono una migliore comunicazione all'interno della provincia<sup>48</sup>. Con l'av-

---

<sup>43</sup> G. M. GALANTI, *Relazione*, cit., p.518: per l'esattezza, Galanti stima 184 abitanti per miglio quadrato nella zona collinare, 115 sul Gargano e solo 49 abitanti nella regione piana di Capitanata.

<sup>44</sup> J. ROSS, *Italian Sketches*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 444., Fasano, 1993, p. 326.

<sup>45</sup> C. T. RAMAGE, *The Nooks and Byways of Italy*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 326.

<sup>46</sup> H. SWINBURNE, *Travels in the Two Sicilies*, in A. CECERE, *Viaggiatori inglesi in Puglia nel Settecento*, cit., p. 135.

<sup>47</sup> A. HARE, *Cities of Southern Italy*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 359.

<sup>48</sup> R. K. CRAVEN, *Tour Through the Southern Provinces of Naples e Excursions in the Abruzzi and Northern Provinces of Naples*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 207.

vento della ferrovia, poi, alla fine dell'Ottocento l'esautoramento a cui sono condannate le città di Manfredonia, Rodi e Vico emargina maggiormente il Gargano e la campagna dalla città di Foggia, che assume il controllo commerciale dell'intera provincia di Capitanata.

A Bovino termina la strada facilmente percorribile per aprirsi quella che, come riferisce Williams

se strada può essere chiamata, [...] nessun uomo in Gran Bretagna, l'avrebbe pensata praticabile neppure per un cavallo<sup>49</sup>.

Sul Gargano le strade sono impraticabili e rischiose e in inverno il commercio è del tutto sospeso. A causa delle inondazioni dei torrenti, poi, le vie, già strette e non lastricate diventano fangose e non percorribili a causa dell'acqua putrida che vi ristagna. I viaggiatori si spostano a cavallo o in diligenza percorrendo un manto stradale costituito da pietre frantumate, che difficilmente possono trasformarsi in sentiero battuto perché poco frequentato dal passaggio di carri e carrozze. Per Keppel Craven in molti casi i tratturi, sentieri creati dal passaggio delle greggi, sono preferibili alla strada principale, "i cui materiali, dopo anni di costruzione non si sono ancora consolidati in una superficie omogenea"<sup>50</sup>. Talvolta le strade sono così disagiati e pietrose che egli è costretto a percorrerle a piedi<sup>51</sup>. Circa trent'anni prima, nel 1789, un altro viaggiatore, lo svizzero Carl Ulysses von Salis Marschlins, con riferimento proprio allo stato delle strade in Puglia, afferma:

Sino a cinquant'anni fa, le vie erano in tale stato, che un uomo il quale doveva recarsi per terra da Otranto a Napoli, faceva prima il suo testamento, e si congedava solennemente dai parenti e dagli amici; e questa precauzione era necessaria tanto per le condizioni orribili delle strade, quanto per la nessuna sicurezza di esse. E colui che compiva felicemente il suo viaggio, era festeggiato ed accolto al suo ritorno come un nuovo Colombo ...<sup>52</sup>

<sup>49</sup> W. H. WILLIAMS, *Travels in Italy, Greece and the Ionian Islands*, in a Series of Letters, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, pp. 222 e 224.

<sup>50</sup> R. K. CRAVEN, *Tour Through the Southern Provinces of Naples e Excursions in the Abruzzi and Northern Provinces of Naples*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 211.

<sup>51</sup> R. K. CRAVEN, *Tour Through the Southern Provinces of Naples e Excursions in the Abruzzi and Northern Provinces of Naples*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 201.

<sup>52</sup> C. U. DE SALIS MARSCHLINS, *Viaggio nel regno di Napoli*, a cura di G. Donno, Cavallino di Lecce, 1979, p.66.

Un secolo dopo, nel 1887, la situazione viaria in Puglia è ancora disastrosa. I viaggiatori devono essere preparati a muoversi in modo disagiato, avverte Janet Ross<sup>53</sup> con un accento di rassegnazione.

Le difficoltà legate alla cattiva comunicazione accentuano la distanza tra la capitale e la provincia. Proprio perché inesorabilmente tagliata fuori dal percorso turistico, la Capitanata sembra avvolta dal silenzio, al di là dell'invalicabile linea di demarcazione costituita da Napoli. Era convinzione comune, infatti, tra i viaggiatori, che il Sud finisse a Napoli e che varcare tale ideale frontiera significasse andare verso il deserto, la barbarie, la fine della civiltà, la febbre, i briganti, gli esseri primitivi, l'arresto della storia<sup>54</sup>. Mentre nel 1830 in Gran Bretagna, dopo l'inaugurazione ufficiale del tratto Liverpool-Manchester, la rete ferroviaria si sviluppa rapidamente, grazie alle conoscenze tecniche e ai capitali azionari investiti nella costruzione delle ferrovie, per cui nel 1850 la Gran Bretagna possiede oltre un quarto della sua rete ferroviaria definitiva, in Italia si costruiscono alcune brevi ferrovie negli anni '30 e '40, ma si registrano scarsi progressi in questo settore, in un paese diviso in tanti piccoli staterelli, fino all'arrivo dell'unità d'Italia. Intanto il treno rivoluziona il modo di viaggiare anche in Italia. Entrando in Puglia, - riferisce Hare - la ferrovia si dirige verso ovest per evitare il grande promontorio del Gargano e, passando per Apricena, raggiunge San Severo. In Capitanata, però "i viaggiatori non devono aspettarsi di trovare qualcosa di commestibile nei miseri *buffet* delle stazioni" avverte nel 1881 Augustus Hare<sup>55</sup>. Foggia, capitale della provincia, diviene un importante snodo ferroviario e ciò segna un cambiamento positivo per la città e per i commerci della regione. Edward Freeman afferma che "è la prima città tra molte, che impressiona subito il visitatore con la sua aria di progresso e prosperità moderni"<sup>56</sup>. Alberghi e ristoranti, bei palazzi e strade larghe sono il segno evidente di come Foggia sia diventata sul finire dell'Ottocento, come dice Hare, "una bella città che ha raggiunto la

---

<sup>53</sup> J. ROSS, *Italian Sketches*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 465.

<sup>54</sup> A. MOZZILLO, *Viaggiatori stranieri nel Sud*, Milano, 1982, p.11: "Del resto, come avventurarsi in un paese in cui si ignora tutto, e quel poco che si sa lo si conosce per sentito dire? [...] Sembra davvero che oltre Paestum si alzi una barriera insuperabile per tutti, e al di là della quale si estenda un paese altrettanto sconosciuto che lo stesso centro dell'Africa. Soltanto gli indigeni osano arrischiarsi".

<sup>55</sup> A. HARE, *Cities of Southern Italy*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 356.

<sup>56</sup> E. FREEMAN, *Studies of Travel*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 474.

<sup>57</sup> A. HARE, *Cities of Southern Italy*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 356.

prosperità negli ultimi anni”<sup>57</sup>. La ferrovia porta la Capitanata a restringere il divario esistente tra paesi europei industrializzati come la Gran Bretagna e le province meridionali in stato di arretratezza. A Foggia la linea ferroviaria che attraversa la penisola italiana da Napoli verso est raggiunge la linea europea e dalla rete che da essa si dipana non può che ricevere nuove possibilità di sviluppo e benessere.

Anche le locande o le osterie, che dovrebbero favorire e rendere più comodo il viaggio, sono mal tenute, sudicie e affidate a proprietari che ricattano coloro che chiedono ospitalità, mettendo a rischio l'intero viaggio e rendendo ancora più disagiati le comunicazioni. “Tali disordini”, commenta il Galanti nel 1791, “sono propri delle nostre province e non si osservano nei paesi stranieri”<sup>58</sup>. Possiamo immaginare, quindi, l'impressione suscitata da tali luoghi sui viaggiatori britannici in Capitanata!

Tait Ramage ne fa personale esperienza nel 1828. La locanda è formata da un grande camerone nel quale dormono insieme uomini e bestie; alla richiesta di una stanza, gli viene offerta la stalla, nella quale il letto viene creato ammucciando sul nudo pavimento alcuni panni adoperati per coprire i muli. Il viaggiatore viene chiuso all'interno in un caldo soffocante e con sciami di insetti che lo attaccano con vigore<sup>59</sup>. Sebbene narrata con *humour* inglese, l'“avventura” del viaggiatore non è esagerata né datata. Di solito per evitare tali disagi gli stranieri si forniscono di lettere commendatizie e quasi sempre vengono ospitati in case patrizie o conventi. La situazione negli anni successivi non cambia di molto, se quasi al finire dell'Ottocento Augustus Hare si lamenta ancora della sporcizia e della forzata coabitazione nelle locande con maiali e galline<sup>60</sup>.

Keppel Craven si sofferma anche a commentare la cattiva gestione delle stazioni di posta. La carenza del servizio è dovuta al fatto che esse sono date in appalto dal governo ad imprenditori, che a loro volta incaricano degli addetti in ogni stazione per mantenere il numero dei cavalli prescritti dalla norma al minor costo possibile. Resta in tal modo soddisfatto il solo servizio postale, dice Craven, mentre gli altri cavalli messi a disposizione sono inadeguati<sup>61</sup>.

A favorire lo sviluppo economico dell'Ottocento contribuisce anche l'aumento del livello di istruzione e la riduzione dell'analfabetismo.

<sup>58</sup> G. M. GALANTI, *Relazione*, cit., p. 537.

<sup>59</sup> C. T. RAMAGE, *The Nooks and Byways of Italy*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, pp. 310-311.

<sup>60</sup> A. HARE, *Cities of Southern Italy*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 372.

<sup>61</sup> R. K. CRAVEN, *Tour Through the Southern Provinces of Naples e Excursions in the Abruzzi and Northern Provinces of Naples*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 212.

I maggiori risultati in questo campo sono raggiunti dai paesi dell'Europa occidentale, mentre in Italia la percentuale degli adulti che sanno leggere e scrivere nel 1850 ammonta al 20-25% contro l'80% della Scozia e il 67-70% del resto della Gran Bretagna. Il Galanti nota come gli abitanti della Capitanata siano di grande talento, ma privi di cultura e di istruzione a causa della mancanza di istituti pubblici e di buoni collegi di educazione. Vi sono solo scuole private tenute da monaci mendicanti, rileva nel 1791, e le famiglie benestanti mandano i propri figli ad istruirsi a Napoli.

“Dopo tanti secoli, gli abitanti di questo paese hanno ancora gli stessi usi e costumi e, direi, gli stessi gusti e le stesse inclinazioni”, afferma Tait Ramage nel 1828<sup>62</sup>. La superstizione e le antiche usanze che continuano a sopravvivere e a prevalere sull'istruzione sono segno di disinformazione e ignoranza e individuano i paesi arretrati. La leggenda di San Michele a Monte Sant'Angelo, spiega lo stesso viaggiatore, è di certo una superstizione tramandata dall'epoca pagana<sup>63</sup>. La comunicazione gestuale, utilizzata al posto delle parole è ancora molto adoperata nel sud dell'Italia. I viaggiatori ne rimangono molto colpiti e divertiti<sup>64</sup>, soprattutto perché gli inglesi utilizzano raramente la comunicazione non verbale, risolvendo di solito con l'intonazione, con un uso appropriato della lingua e anche con l'assenza di comunicazione, l'interazione tra gli individui.

Un altro curioso esempio è fornito da Tait Ramage: racconta di come abbia appreso da un contadino il metodo conosciuto sin dall'antichità, e per nulla scientifico, per scoprire la verginità di un giovane o di una fanciulla<sup>65</sup>.

L'ignoranza sembra tenere la Capitanata lontana dal mondo reale. Come si è già detto, la letteratura di viaggio esprime la matrice culturale di provenienza del viag-

---

<sup>62</sup> C. T. RAMAGE, *The Nooks and Byways of Italy*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 309.

<sup>63</sup> C. T. RAMAGE, *The Nooks and Byways of Italy*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 328.

<sup>64</sup> C. T. RAMAGE, *The Nooks and Byways of Italy*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 309: “Gli Italiani, a qualsiasi ceto appartengono, si servono molto più di gesti che di parole per esprimere i loro sentimenti, e non potetti far a meno di ridere per il modo con cui mostravano disprezzo per la persona di cui stavano parlando. [...] È tra i ceti più bassi del popolo che si conservano usi da tempo abbandonati dalle persone più educate e qui troviamo questi modi volgari, ma molto espressivi, per esprimere disprezzo ancora in uso tra questi meridionali”.

<sup>65</sup> C. T. RAMAGE, *The Nooks and Byways of Italy*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 310: “Si prende con un nastro la misura del collo di un giovanotto o di una ragazza da marito, quindi si piega il nastro in due e lo si fa prendere tra i denti dell'esaminando. Se risulta sufficientemente lungo per essere riportato senza difficoltà sopra la testa, allora è segno che la persona è vergine, se avviene invece il contrario siamo liberi di trarre le conclusioni”.



giatore. È facile, quindi, che l'osservazione lo induca al commento o più semplicemente al confronto con la realtà del suo paese di provenienza. All'ilarità mostrata in principio da Craufurd Tait Ramage di fronte alla curiosità degli abitanti della Capitanata che si stringono intorno a lui perché non hanno mai visto un inglese, fa da contrappunto, più tardi, il commento amaro sugli italiani che non conoscono i loro vicini a causa del governo sospettoso<sup>66</sup>. In fondo la sua amarezza è giustificata dalla cattiva esperienza vissuta a Lecce dove ha rischiato l'arresto e si è salvato dal sospetto di essere un rivoluzionario - siamo nel 1828, periodo dei moti carbonari - solo grazie al fatto di essere un suddito britannico.

La precarietà della situazione sanitaria nella provincia di Capitanata è data da un insieme di fattori. All'inizio del XIX secolo ancora vi è resistenza nel basso popolo all'inoculazione contro il vaiolo prevista da disposizioni di governo. Tuttavia le classi sociali più elevate mostrano maggiore sollecitudine nel far vaccinare i loro figli e in città come San Severo il vaccino ha buona accoglienza, anche se non si può affermare che il contagio sia del tutto scomparso<sup>67</sup>. Pochi sono gli ospedali e gli orfanotrofi presenti sul territorio. La mortalità infantile resta molto alta e numerosi sono i bambini che muoiono prima dei due anni di vita. Le varie febbri periodiche e le malattie a cui sono principalmente soggetti i coltivatori dipendono dalle cattive abitudini della popolazione. La situazione di generale povertà promuove le malattie e ne impedisce la guarigione; la nudità, la sporcizia della biancheria e delle abitazioni, la scarsità o la mancanza dei cibi, come quella delle medicine e dell'assistenza, il disagio di dormire sulla nuda terra e l'idea stessa della propria condizione di miseria sono la causa principale delle malattie della provincia.

Swinburne, riferendosi a quanto accaduto in passato nella zona di Manfredonia dove si era diffusa la peste, sarcasticamente commenta che se il Regno di Napoli è da molti anni immune da pestilenze lo si deve più alla fortuna che ad una reale vigilanza<sup>68</sup>. Tale considerazione non può comunque essere smentita, poiché, di fatto, in tutto il regno non ci si è mai prodigati con un concreto impegno a risolvere le gravi condizioni sanitarie. Anche vent'anni dopo l'unità d'Italia, quando il progresso sembra volersi affacciare anche nel Mezzogiorno il giudizio espresso dai viaggiatori sulla Capitanata è fortemente negativo. Augustus Hare annota:

<sup>66</sup> C. T. RAMAGE, *The Nooks and Byways of Italy*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, pp. 316 e 330.

<sup>67</sup> *La "statistica"*, cit., p. 414.

<sup>68</sup> H. SWINBURNE, *Travels in the Two Sicilies*, in A. CECERE, *Viaggiatori inglesi in Puglia nel Settecento*, cit., p.135.

Ci troviamo in una zona dell'Italia che è arretrata quanto a civilizzazione, ad un livello difficilmente credibile se non lo si è conosciuto direttamente. Tutte le attrezzature sanitarie (dopo aver lasciato Foggia) sono pressoché sconosciute. Il sudiciume delle stazioni [ferroviarie] stesse è indescrivibile<sup>69</sup>.

Le abitazioni in Capitanata variano per forma e costruzione a seconda del luogo e delle condizioni degli abitanti. Nelle città più popolose vi sono edifici più grandi, mentre molte famiglie povere abitano anche in grotte ritagliate nella roccia. Il sudiciume caratterizza le abitazioni, nelle quali in un piccolo interno scomodo abitano più famiglie e anche le bestie. William Hugh Williams descrive le case dei poveri come luoghi cupi e tetri, senza luce, con un debole fuoco in un focolare posto al centro della stanza<sup>70</sup>. Per contrasto è interessante segnalare qui anche la descrizione riportata da Edward Lear a proposito di una casa di “nuovi ricchi” del 1847 con “l'appariscente salotto, gli specchi sul caminetto, i tappeti e i tavoli pieni di sopramobili”<sup>71</sup>. In un caso e nell'altro, comunque, l'ospitalità di tutti gli abitanti della Puglia è riconosciuta da Sir Richard Church, senza distinzione di classe<sup>72</sup>. Il carbone non è conosciuto dalla gente povera, che per ardere usa la legna; in cucina si utilizzano caldaie e vasi di argilla e l'olio di oliva è usato come combustibile per le lanterne. Non vi è fognatura e la strada è usata in sua vece assumendo così un aspetto disgustevole e malsano. Inoltre, mancando una giusta distanza tra le case che permetta una buona ventilazione e non essendovi pulizia delle strade se non confidando nella pioggia, che è così rara in Capitanata, non si possono evitare esalazioni nocive che infettano l'aria e la salute. La mancanza d'acqua accentua le deprecabili condizioni di vita della popolazione locale. “Non si trova una goccia d'acqua e non ho mai sofferto così tanto la sete”, dichiara con rabbia Tait Ramage<sup>73</sup>. In realtà, in passato, in assenza di pozzi e sorgenti, si creavano cisterne per la raccolta di acque piovane che venivano ben conservate. Nell'Ottocento questa attenzione alla con-

<sup>69</sup> A. HARE, *Cities of Southern Italy*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 356.

<sup>70</sup> W. H. WILLIAMS, *Travels in Italy, Greece and the Ionian Islands, in a Series of Letters*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 222.

<sup>71</sup> E. LEAR, *Journal of a Landscape Painter in Southern Calabria*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 340.

<sup>72</sup> “L'ospitalità dei nobili, della borghesia, e in verità, di tutti gli abitanti della Puglia, è tale che a qualsiasi ora arrivate alle loro case, siate pur certi di essere sempre i benvenuti”, R. CHURCH, *Chapters of an Adventurous Life*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 492.

<sup>73</sup> C. T. RAMAGE, *The Nooks and Byways of Italy*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 243.

servazione dell'acqua sembra essere disattesa e le acque da bere, se non sono di sorgente, sono salmastre o sporche, perché le acque piovane non sono ben raccolte e purificate e vengono usate per abbeverare indifferentemente uomini e animali. Keppel Craven annota che oltretutto le cisterne spesso sono poste lontano dal paese e costituiscono per gli abitanti l'unica scorta d'acqua su cui poter contare<sup>74</sup>. A tali condizioni igieniche precarie va poi aggiunta la contaminazione dell'aria causata dalle acque putride delle paludi, senza che vi sia alcun intervento delle autorità locali o governative che vi ponga rimedio. Tait Ramage nota degli abitanti di Manfredonia "l'aspetto pallido e malaticcio dovuto alla malaria causata dalle paludi che si trovano nelle vicinanze"<sup>75</sup>. Gli effluvi velenosi vengono trasportati dai venti fino a Manfredonia. Già nel 1811 si era ipotizzato il disseccamento delle paludi del Versentino, di sola acqua piovana, delle paludi sipontine e del Salso. Al loro posto si sarebbero potuti piantare agrumi, tabacco, patate, viti e altre piante<sup>76</sup>, ma nulla in concreto si realizza se ancora nel 1828 Tait Ramage fa riferimento alla palude che si trova ai margini dell'antica città di Siponto, formata dallo straripamento delle acque del fiume Candelaro, e alle esalazioni malefiche della palude chiamata Pantano Salso<sup>77</sup>.

Altro segno delle condizioni di arretratezza in cui versa la Capitanata è la gestione poco solida della sicurezza pubblica e la cattiva amministrazione della giustizia. Alla fine del Settecento il Galanti spiega come i baroni pieghino la giustizia al loro volere. Circa trent'anni dopo William Hugh Williams è colpito dall'esiguo potere dato ai magistrati: "Una persona non può essere arrestata per sospetto di furto e di assassinio: potrebbe esserci interferenza con i privilegi ecclesiastici"<sup>78</sup>. La causa di tanti frequenti ed abominevoli delitti è da ricercare secondo il Galanti nella necessità dei massari del posto di assumere tutti i delinquenti del Regno, che fuggono dalle loro zone per i reati commessi<sup>79</sup>. Ovviamente una tale spiegazione sembra piuttosto semplicistica. Di solito sono sempre situazioni di disagio economico a spingere interi

<sup>74</sup> R. K. CRAVEN, *Tour Through the Southern Provinces of Naples e Excursions in the Abruzzi and Northern Provinces of Naples*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 195.

<sup>75</sup> C. T. RAMAGE, *The Nooks and Byways of Italy*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 326.

<sup>76</sup> La "Statistica", cit., p. 385.

<sup>77</sup> C. T. RAMAGE, *The Nooks and Byways of Italy*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 326.

<sup>78</sup> W. H. WILLIAMS, *Travels in Italy, Greece and the Ionian Islands, in a Series of Letters*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 231.

<sup>79</sup> G. M. GALANTI, *Relazione*, cit., pp. 525 e 537.

gruppi alla macchia. “La gente” - dichiara infatti Williams - “è misera e sebbene, forse, non immorale di natura, è spinta al brigantaggio dal bisogno estremo”<sup>80</sup>.

Nella provincia è consentito l'uso delle armi che è causa di diversi omicidi, come riconosce lo stesso Williams<sup>81</sup>: parte della popolazione vive di contrabbando e di furti ed è in uso ogni tipo di reato.

Sul fenomeno del brigantaggio si è molto discusso e in questa sede non si vuole ritornare sull'argomento se non per sottolineare come il concetto di brigantaggio, associato al nome dell'intera regione pugliese, fosse conosciuto e incutesse paura anche all'estero. In queste pagine si intende, piuttosto, soffermare l'attenzione sullo stato di insicurezza della provincia e sulla psicosi collettiva che ne deriva. Il viaggiatore straniero ha paura di arrivare in Puglia, perché deve avventurarsi in territori abitati da *cafoni*, visitare paesi chiusi in un lungo letargo, con il rischio di essere preda di malfattori e di briganti<sup>82</sup>. Ecco perché di solito si fa accompagnare da una scorta armata, ma c'è anche chi, come William Hugh Williams, pur di non cedere al ricatto di pagare illecitamente un ufficiale per ottenere tale scorta, è disposto, nonostante la dichiarata apprensione, ad affrontare il temuto ponte di Bovino ed i suoi dintorni - “luoghi in cui i banditi potevano assalirci” - del tutto disarmato<sup>83</sup>.

Il periodo di dominio francese sull'Europa e sull'Italia (1806-15) porta con sé la problematica dell'adesione reale alle nuove istituzioni napoleoniche, che si caratterizzano nel Regno di Napoli per il continuo peso delle tasse, per le requisizioni, per il reclutamento della gioventù, per la concorrenza commerciale francese che portano alla crisi economica. Anche il brigantaggio, alimentato dalla miseria, dalle resistenze clericali, dal denaro e dalla flotta inglese rispunta mentre si costituisce l'esercito italiano dell'armata napoleonica<sup>84</sup>. Dalle memorie di *Chapters of an Adventurous Life* (Capitoli di una vita avventurosa), emerge l'esperienza in Puglia di Sir Richard Church, testimone e attivo interprete della lotta al brigantaggio. Comandante dell'esercito inglese, ricopre un ruolo di primo piano nella lunga battaglia intrapresa

---

<sup>80</sup> W. H. WILLIAMS, *Travels in Italy, Greece and the Ionian Islands, in a Series of Letters*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 221.

<sup>81</sup> W. H. WILLIAMS, *Travels in Italy, Greece and the Ionian Islands, in a Series of Letters*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 235.

<sup>82</sup> A. CECERE, *Il mito del Sud nella letteratura di viaggio inglese*, in: *Idea e realtà dell'Europa: lingue letterature ideologie, Atti del Convegno organizzato dalla Facoltà di Lingue e Letterature Straniere dell'Università degli Studi di Bari, 4-6 maggio 1992, Annali della Facoltà di Lingue e Letterature Straniere, Terza serie, 1991-1994/XI*, Fasano, 1995, p.229.

<sup>83</sup> W. H. WILLIAMS, *Travels in Italy, Greece and the Ionian Islands, in a Series of Letters*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 222-223.

<sup>84</sup> A. CARACCIOLIO, *L'età della borghesia e delle rivoluzioni: XVIII-XIX secolo*, Bologna, 1979, p. 154.

dall'Inghilterra contro la Francia nel Mediterraneo per contrastare il sogno napoleonico di costituzione di un impero. Egli prende parte alle varie imprese militari britanniche a sostegno dei Borboni nel regno di Napoli per tutto il primo quarto dell'Ottocento. Rientrati i Borboni a Napoli, tra il 1818 e il 1820 gli viene affidato il compito di sgominare le numerose bande di briganti che infestano la Puglia. Dalla sua analisi emerge come risentimento, violenza, paura, emarginazione siano fertile terreno per il proliferare di gruppi malavitosi in una realtà socio-economica critica quale è quella della Capitanata e, più in generale, dell'intero regno napoletano. A tali condizioni si deve poi aggiungere anche la instabile situazione politica nella quale trova spazio la cospirazione dei gruppi rivoluzionari del tempo. In questa situazione fortemente degradata della provincia, in cui facinorosi, ladri e briganti prendono il sopravvento di fronte alla debolezza e all'impotenza dell'autorità costituita, il sovrano il 6 luglio del 1817 conclude un trattato con la temibile banda dei fratelli Vardarelli, promettendo loro una paga mensile in cambio del giuramento di fedeltà alla corona. I banditi però non rispettano i patti e nel novembre del 1817 si decide di affidare al colonnello Church l'incarico di distruggere la banda Vardarelli e di ristabilire l'ordine anche in Terra d'Otranto. Church compie un'analisi penetrante del modo con cui operano le organizzazioni malavitose, della corruzione esistente nella classe amministratrice, dell'incapacità dell'apparato giudiziario di intervenire per porre fine ad uno stato di cose intollerabile<sup>85</sup>. È da ricondurre probabilmente alla presenza del Church l'annotazione del Williams, che informa di come nella zona di Bovino stazionino delle truppe impiegate nella caccia ai banditi<sup>86</sup>. Il Williams infatti viaggia in Capitanata tra il 1817 e il 1818 ed è pertanto probabile che la presenza militare nella zona sia da collegarsi alla lotta contro la banda Vardarelli, poi sgominata tra l'aprile e il maggio del 1818, così come confermato anche da Tait Ramage nel 1828<sup>87</sup> e da Augustus Hare nel 1881<sup>88</sup>. Anche Keppel Craven si trova nella zona di Cerignola nel 1818 e riferisce di un sequestro di persona di cui è testimone ai danni del fratello del sindaco. Dopo alcuni giorni di trattative, l'ostaggio viene liberato in cambio del pagamento di un riscatto in beni e denaro<sup>89</sup>. Interessante appare il commento del viaggia-

<sup>85</sup> A. CECERE, *Viaggiatori nell'Ottocento*, cit., pp.80-81.

<sup>86</sup> W. H. WILLIAMS, *Travels in Italy, Greece and the Ionian Islands, in a Series of Letters*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 222.

<sup>87</sup> C. T. RAMAGE, *The Nooks and Byways of Italy*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 315.

<sup>88</sup> A. HARE, *Cities of Southern Italy*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 372.

<sup>89</sup> Per l'esattezza, la transazione avviene per la somma di 1200 ducati, un centinaio di iarde di velluto per pantaloni e diverse dozzine di bottoni d'argento e di fibbie. R. K. CRAVEN, *Tour Through the Southern Provinces of Naples e Excursions in the Abruzzi and Northern Provinces of Naples*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 99.

tore a proposito della legge che proibisce di cedere alla richiesta di riscatto dei banditi, "legge che non rispetta l'umanità e la compassione" - la definisce Keppel Craven. Osserva poi che di solito vi è assenza di ferocia da parte dei briganti<sup>90</sup>. Venti anni dopo, nel 1838, lo stesso viaggiatore, riattraversando la medesima zona della Capitanata, si inbatte nel teschio di un giovane bandito - sembra della banda Zanobi - appeso all'estremità di un'asta, esposta in una gabbia sulla strada<sup>91</sup>, chiaro esempio, questo, di una forma primitiva di ostentazione della punizione da parte dell'autorità. Janet Ross, in modo forse un po' troppo superficiale affronta poi l'argomento dichiarando che il brigantaggio cessa nel 1862<sup>92</sup>. Sappiamo che le cose non sono andate proprio così, nonostante i buoni propositi del governo unitario nel combattere tale forma di criminalità<sup>93</sup>.

In conclusione, da quanto emerge dalle pagine della letteratura odepórica, la Capitanata, riprendendo la definizione data in ambito storico a proposito dell'Italia settecentesca, si può dire che rimanga legata ad una staticità e ripetizione della propria condizione<sup>94</sup>: non si muove e non modifica la sua condizione di sottosviluppo, addirittura ampliando fino al 1880 il divario con l'altra parte dell'umanità coinvolta in una dinamica ascendente e di sviluppo. A conclusione del suo viaggio nell'Italia del sud, Tait Ramage afferma che nella Puglia non rimane più nulla della magnificenza del passato: "la campagna è tornata ora a quello stato primitivo dal quale l'avevano tratta" un tempo i popoli del passato<sup>95</sup>. Dopo l'Unità, soprattutto con lo sviluppo della rete ferroviaria, la provincia entra in un più vasto sistema di scambio che le consente

---

<sup>90</sup> R. K. CRAVEN, *Tour Through the Southern Provinces of Naples e Excursions in the Abruzzi and Northern Provinces of Naples*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 99.

<sup>91</sup> R. K. CRAVEN, *Tour Through the Southern Provinces of Naples e Excursions in the Abruzzi and Northern Provinces of Naples*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 194.

<sup>92</sup> J. ROSS, *Italian Sketches*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 444.

<sup>93</sup> Sul fenomeno del brigantaggio si sono succedute in epoca recente numerose pubblicazioni. A puro titolo esemplificativo qui si citano i lavori di F. MOLFESE, *Storia del brigantaggio dopo l'Unità*, Milano, Feltrinelli, 1974; F. BARRA, *Cronache del brigantaggio meridionale: 1806-1815*, Salerno, 1981; *Il brigantaggio meridionale postunitario nel Mezzogiorno d'Italia. Convegno di studi storici*, in: "Archivio storico per le province napoletane", 1983; A. SCIROCCO, *Il brigantaggio meridionale postunitario nella storiografia dell'ultimo ventennio*, Napoli, 1983.

<sup>94</sup> Cfr. A. CARACCILO, *L'età della borghesia e delle rivoluzioni. XVIII-XIX secolo*, Bologna, il Mulino, 1979, p. 91.

<sup>95</sup> C. T. RAMAGE, *The Nooks and Byways of Italy*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, pp. 244-245.

di avviare un'inversione di tendenza. Città come Foggia impressionano il viaggiatore per l'aria di progresso e prosperità moderni. Tuttavia, siamo già nel 1883 e tale impressione emerge solo per contrasto rispetto ad una generale condizione ancora di arretratezza soprattutto della campagna. Scrive Edward Freeman:

Il tallone d'Italia, almeno nelle sue città, sembra essere il netto contrario di una regione in decadenza, o addirittura di una regione in condizioni di immobilità<sup>96</sup>.

Eppure Edward Lear nel 1847, prendendo parte ad una riunione familiare, sente il ricco padrone di casa conversare di statistiche, di imprese commerciali, di ferrovie e delle accresciute facilitazioni nelle comunicazioni e riferisce di come il suo ospite auspicasse uno sviluppo dei contatti con l'estero perché "aumentare i legami in tutto il mondo dovrebbe essere l'obiettivo di un uomo liberale, conoscenza e prosperità derivano dalla varietà delle cognizioni"<sup>97</sup>. È chiaro comunque che è stato proprio l'apporto di persone un po' più illuminate, probabilmente come quelle incontrate da Lear, a modificare il percorso successivo dell'intera regione meridionale.

Sebbene i viaggiatori inglesi siano consapevoli del fatto che il loro viaggio al Sud sia una specie di rito di passaggio, che superare la barriera segnata da Napoli avesse un significato di gran lunga più profondo che attraversare la Manica o il Reno, perché i loro pensieri e miti si sarebbero dovuti confrontare e soffermare su radici, origini, essenze, affinità o differenze, questo viaggio-incontro con la Capitanata, la Puglia, il sud dell'Italia, evidenzia a chiare note il divario di sviluppo esistente tra Nord Europa e Sud d'Italia (e Capitanata in particolare) e mette in evidenza gli elementi di specifica arretratezza, facendo acquistare il valore -come dice Charles Kingsley- di una delle cose più imponenti e preziose della terra per coloro che hanno a cuore la causa dello sviluppo umano<sup>98</sup>.

<sup>96</sup> E. FREEMAN, *Studies of Travel*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, p. 474.

<sup>97</sup> E. LEAR, *Journal of a Landscape Painter in Southern Calabria*, in A. CECERE, *Viaggiatori Inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, 1993, pp. 339-340.

<sup>98</sup> J. PEMBLE, *La passione del Sud*, cit., p.16.

## INDICE

AUSTACIO BUSTO

*Il complesso masseriale di Torre Alemanna - Borgo Libertà  
(Cerignola - Fg). Indagine archeologica  
Maggio - Novembre 1999. Relazione preliminare. . . . . » 3*

FULVIO BRAMATO

*La Capitanata e i rifornimenti per i Crociati in Terrasanta . . . . . » 23*

ROSANNA BIANCO

*La Madonna celata di Foggia.  
Culto e diffusione dell'iconografia  
della Madonna dei Sette Veli . . . . . » 27*

LUISA LOFOCO

*L'iconografia delle Sirene in Capitanata: un esempio . . . . . » 41*

FRANCO MAULUCCI

*La triplice cinta sacra . . . . . » 53*

MARIELLA BASILE BONSANTE

*La chiesa di S. Lorenzo a S. Severo:  
decorazione e arredi . . . . . » 61*



GIULIANA MUNDI		
<i>Gli stucchi</i> . . . . .	pag.	75
SOFIA DI SCIASCIO		
<i>Gli argenti</i> . . . . .	»	95
GABRIELLA BOZZI		
<i>I tessuti</i> . . . . .	»	105
ANNA LOPS		
<i>L'Organo positivo "Fabrizio Cimino" e la Cappella musicale</i> . .	»	117
DANIELA BIANCO		
<i>L'insediamento monastico di S. Giovanni in Piano, presso Apricena (Fg)</i> . . . . .	»	125
LUCIA CATALDO		
<i>Le antiche fornaci di Lucera</i> . . . . .	»	155
DOMENICO DE FILIPPIS		
<i>I Castriota, signori di Monte Sant'Angelo e di San Giovanni Rotondo</i> . . . . .	»	171
NUNZIA RENDA		
<i>Le Carte Contabili della Dogana delle pecore di Puglia nel '700</i> . . . . .	»	203
LORENZO PALUMBO		
<i>Il Catasto Onciario di San Severo Osservazioni e dati</i> . . . . .	»	227
CARMELO SEVERINO		
<i>San Severo: città e società nel disegno di Cassiano de Silva (1708) e nel catasto onciario (1741 - 1753)</i> . . . . .	»	255

GIUSEPPE POLI

*Tra desertificazione e disboscamento:  
l'esigenza della trasformazione produttiva  
della Daunia alla fine del Settecento . . . . .* pag. 267

STEFANIA DABBICCO

*La Capitanata nelle descrizioni dei viaggiatori  
inglesi tra Settecento e Ottocento . . . . .* » 313

MARIO SPEDICATO

*Chiesa e governo episcopale nella Capitanata  
del XVIII secolo: le diocesi di Troia e di San Severo  
tra ascesa e crisi del territorialismo pastorale . . . . .* » 335

ANTONELLA PRIGIONIERI

*L'alimentazione nel convento dei Riformati  
di Santa Maria degli Angeli  
in San Bartolomeo in Galdo tra XVIII e XIX secolo . . . . .* » 369

ARMANDO GRAVINA

*Alcuni tipi di ceramica medioevale rinvenuti  
nel fossato del palazzo baronale di Apricena . . . . .* » 387

PASQUALE CORSI

*Nuove annotazioni sulla storia medioevale di San Severo . . . . .* » 401