

.....

Si deve quindi partire dal 15 agosto 1845 quando l'ingegnere barese **Emmanuele Melisurgo** (Bari 1809–Torre del Greco 1867; appartenente all'antica famiglia greca Melissenos trapiantata a Bari quando i veneziani dovettero abbandonare l'isola di Creta, il 6 settembre 1669, a conclusione dell'assedio turco, durato ventitre anni, della capitale Candia, strenuamente difesa da Francesco Morosini), rientrato a Napoli dopo un lungo periodo di permanenza in Inghilterra e Francia, a nome della Società Cumming Wood, con altri due soci, il banchiere J.Pook ed il direttore della ferrovia Galway-Emy, D.Nunes Carvalho, propose al governo del Regno di Napoli la costruzione di una ferrovia, senza alcun onere per lo Stato, che unisse le città del mar Tirreno con quelle del mar Adriatico del Regno delle Due Sicilie, ovvero, la capitale Napoli a Brindisi passando per Avellino, Ariano Irpino, Lucera, Foggia, Canosa, Barletta e Bari.

A questa linea principale, successivamente, si sarebbero dovute collegare due diramazioni: una per l'Abruzzo ed una seconda per la Calabria, per giungere fino alla Sicilia.

Il Re delle Due Sicilie, **Ferdinando II di Borbone**, autorizzò la concessione della sola linea per le Puglie ed, il 2 marzo 1846, emanò la Legge n. 10005 – *“Decreto con cui si approva la costruzione di una nuova strada ferrata da Napoli a Barletta, con facoltà di prolungarla per Brindisi ed Otranto”*.

Sta di fatto, però, che Melisurgo, ingegnere, ma anche giornalista, patriota e spirito liberale, nel 1848 aderì al movimento per ottenere la Costituzione ed il 18 marzo di quell'anno fondò il giornale satirico **“L'Arlecchino – Giornale comico politico di tutti i colori”** che si impose ben presto per la sua vivacità e tono battagliero.

L'8 aprile 1848, presentando la propria candidatura alla Camera dei Deputati, lanciò da Napoli, agli *“Elettori delle Puglie”*, un accorato ed appassionato manifesto politico professandosi, tra l'altro, sostenitore della federazione politica ed economica dei diversi Stati d'Italia, difensore dell'abolizione della pena capitale almeno per i reati politici, acerrimo nemico di qualunque attentato alla libertà della stampa e firmandosi come *“Ingegnere in capo della Strada Ferrata delle Puglie e Membro dell'Accademia Reale di Belle Arti”*.

“L' Arlecchino” durò meno di tre mesi, difatti, il 15 maggio 1848, la sua redazione fu invasa dai soldati svizzeri affrontati di persona da Melisurgo che fu ferito da una sciabolata alla testa; arrestato, fu destinato all'immediata fucilazione da eseguirsi nel fossato del castello.

Per sua fortuna intervenne a salvarlo un ufficiale della fanteria di marina che lo mandò a bordo di un bastimento ancorato nella darsena dove fu trattenuto fino a che non si furono calmati gli animi.

All'Arlecchino, dall'8 giugno 1848, Melisurgo affiancò un quotidiano di grande formato, *“La Libertà Italiana”*, cui seguirono altre iniziative editoriali quali *“La Libertà”*, *“L'eco della Libertà”*, e *“La Stampa”* tutte testate di breve durata perché subito sequestrate dalle autorità di polizia.

Dopo la sconfitta di Novara, l'ingegnere barese, condannato a sei anni di carcere per delitti di stampa, si rifugiò in Inghilterra per poi ritornare nel Regno di Napoli nel corso del 1853.

Il Re Ferdinando II di Borbone, nel frattempo, aveva deciso di costruire, a spese dello Stato, la linea ferroviaria proposta da Melisurgo nel 1845, fissando l'inizio dei lavori al 1° marzo 1853. L'impegno di spesa, però, ben presto apparve troppo gravoso per le casse dello Stato per cui ci fu un rapido ripensamento da parte del Sovrano che, il 16 aprile 1855, emanò il Decreto Reale: *Legge 2067:“Concessione al Signor Emmanuele Melisurgo della Ferrovia Napoli-Brindisi”*

Il 26 maggio **1855** venne costituita, pertanto, la **“Società in commandita Emmanuele Melisurgo e C. per le Ferrovie delle Puglie da Napoli a Brindisi”** e l'11 marzo 1856 avvenne la solenne cerimonia di inaugurazione dei lavori con la posa della prima pietra, di marmo ed a forma di cubo, con incise, su ciascuna delle sue sei facce, le seguenti iscrizioni destinate a ricordare l' avvenimento:

“REGNANDO L'AUGUSTO FERDINANDO II BORBONE / DIRIGENDO I PUBBLICI LAVORI SUA ECCELLENZA SALVATORE COMM. MURENA / IL GIORNO 11 MARZO 1856 / FU GETTATA LA PIETRA FONDAMENTALE DELLA FERROVIA DELLE PUGLIE / L'ARCIVESCOVO DI NAPOLI SISTO CARD. RIARIO SFORZA LA BENEDISSE / L'INGEGNERE E. MELISURGO DOPO QUEST'ATTO SOLENNE PRINCIPIAVA I LAVORI”.

Le lungaggini burocratiche governative, però, allungarono i tempi dell'effettivo inizio dei lavori.

La convenzione prevedeva, tra l'altro, che tutta la linea ferroviaria avrebbe dovuto avere il **doppio binario** e stazioni di prima classe (Napoli, Avellino, Foggia, Barletta, Bari e Brindisi), di seconda classe (Ariano, Troia, Cerignola, Trani, Bisceglie, Molfetta, Bitonto, Mola e Monopoli) e di terza classe (tutte le altre intermedie).

Nelle stazioni di prima classe *“sarà provveduto che l'imbarco e sbarco dei viaggiatori si esegua al coperto dalle intemperie”*, quelle di Napoli, Avellino, Foggia, Barletta, Bari e Brindisi *“saranno provvedute di Porti Secchi con magazzini atti a*

ricevere mercanzie e derrate destinate all'esportazione ed all'importazione" ed, infine, tre saranno attrezzate con opifici per la manutenzione del materiale rotabile: Napoli, Bari e Brindisi.

In Puglia "da Foggia la ferrovia pel passo d'Orta andrà a Cerignola, e da questa città, valicando l'Ofanto sottocorrente all'attuale ponte di Canosa, la ferrovia andrà a Barletta; e quindi per Trani, Bisceglie, Molfetta, Giovinazzo, Bitonto, Modugno, a Bari. Da Bari per Capurso e Noia, a Mola. Da Mola a Conversano e quindi a Monopoli; da quest'ultimo punto per Fasano, Ostuni, San Vito, a Brindisi".

"Acciocchè il servizio della ferrovia non subisca rallentamenti, la forza delle locomotive destinate a rimontare piani inclinati da 20 a 25 per mille sarà proporzionalmente aumentata. Queste locomotive di maggior potenza, atte a rimontare i piani inclinati, dovranno percorrerli con celerità almeno di 20 chilometri all'ora, trasportando un peso bruto di 60 tonnellate, senza comprendere il peso della macchina e del suo tender.

Il numero e capacità delle vetture per ogni classe di viaggiatori, de' vagoni pe' bagagli, di quelli coperti e scoperti per le mercanzie, di quelli pe' trasporto de' cavalli ed altri animali, de' trucks per trasporto delle vetture ordinarie, e di quelli atti al trasporto delle artiglierie, dovrà essere sufficiente per la speditezza e comodità del servizio.

Vi saranno pure de' wagons-post in numero corrispondente al servizio della linea. Le vetture de' viaggiatori saranno de' migliori modelli, e tutte sospese sopra balestre. Ve ne saranno di tre classi. Tutte saranno coperte."

Nel contempo, il 6 dicembre 1858, il cavaliere Nicola Sagarriga Visconti, consigliere comunale nella città di Bari e discendente della nobile famiglia catalana Sagarriga trasferitasi in Puglia nel 1500, aveva chiesto la concessione della ferrovia delle Calabrie, *"partendo dalla Regia Strada Ferrata di Caserta, percorrendo i Principati, la Basilicata e le tre Calabrie sino a Reggio, traverserebbe l'intero regno dai confini Romani sino al Capo Spartivento. Tre rami secondari completerebbero la linea. Il primo dal Principato Citeriore, o dalla Basilicata partendo, dopo essersi accostato per quanto sia possibile a Potenza, volgendosi per Melfi, costeggiando l'Ofanto, giungerebbe a Barletta o ad altra città della Provincia di Bari. Il secondo congiungerebbe il Golfo di Policastro con quello di Taranto penetrando in qualche profonda gola di che abbonda quella parte degli Appennini costeggiando il fiume Crati. Ed il terzo congiungerebbe il golfo di Sant'Eufemia o di Gioia con quello di Squillace".*

Nel settembre 1860, **Giuseppe Garibaldi**, entrando a Napoli si occupò anche delle ferrovie in costruzione affidando, il 15 ottobre 1860, il vasto piano già in corso alla *"Società di Pietro Adami ed Adriano Lemmi"*, banchieri di Livorno, annullando la

concessione alla Società Melisurgo anche se i lavori erano andati avanti abbastanza celermente e quasi tutte le opere d'arte, viadotti e gallerie, già realizzate.

Questo fatto provocò, il 1° ottobre 1960, le dimissioni di Francesco Crispi, Segretario Generale della Dittatura di Napoli, in disaccordo con la decisione presa dal Generale.

Dopo la rinuncia da parte di Adami e Lemmi ed il tentativo dei francesi Talabot e poi del gruppo Rothschild (ramo francese), il Conte livornese **Pietro Bastogi**, già Ministro delle Finanze nei Governi Cavour e Ricasoli, che il 18 settembre 1862 aveva costituito a Torino **“La Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali”**, ebbe la concessione per la costruzione e l'esercizio della linea ferroviaria **Ancona-Lecce**, per Termoli, con la diramazione **Bari-Taranto**. Questo provvedimento fu invano impugnato da Melisurgo e dai suoi eredi (il figlio Giulio, nato a Parigi il 13 giugno 1837, che, valente ingegnere, aveva seguito le orme paterne progettando, a Napoli, via Partenope, via Caracciolo e la ferrovia Cumana) ed avvocato dei ricorrenti fu, per molti anni, Francesco Crispi.

Il Conte Bastogi, ministro del Regno all'atto della stipula della convenzione ed, allo stesso tempo, membro della Società concessionaria, fu costretto a dimettersi dall'incarico ministeriale per **“conflitto di interessi”** in seguito alle polemiche sorte circa la sua doppia figura di Ministro e di amministratore della Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali.

Il Regno d'Italia, quindi, portò a conclusione i lavori interrotti ed, in Puglia, tra il 1864 ed il 1868, in soli quattro anni fu completata la linea Adriatica ed il collegamento Bari-Taranto:

.....