

Volume stampato con il contributo della Banca Popolare del Cassinate

*Stampa*

Tipografia Arte Stampa, Via Casilina Sud, 10/A, Roccasecca (FR)  
te./fax 0776.566655 - [tipografia@artestampa.org](mailto:tipografia@artestampa.org)

© Copyright 2019

Comune di Colfelice - Arte Stampa Editore - Roccasecca (Fr)

ISBN 978-88-95101-78-4

Tutti gli articoli pubblicati possono essere scaricati in formato PDF dal sito del Comune di Colfelice al seguente indirizzo:

***[www.comune.colfelice.fr.it](http://www.comune.colfelice.fr.it)***

*In copertina*

Particolare degli affreschi nella Galleria delle carte geografiche al Vaticano.

# **Quaderni Coldragonesi**

## **10**

**a cura di Angelo Nicosia**

## INDICE

<i>Presentazione</i>	pag. 7
<i>Prefazione</i>	pag. 9
Angelo NICOSIA, <i>L'età romana nella Valle della Quesa (Esperia/Pontecorvo-FR)</i>	pag. 11
Lisa DELLA VOLPE, <i>Prima indagine sulla decorazione a stucco nel sec. XVII a sud di Roma: Ottavio Grisolati a Esperia e il santuario di Lenola</i>	pag. 35
Luca CORINO MARGIOTTA, <i>Famiglie e parentela a Santopadre in epoca moderna</i>	pag. 53
Marco SBARDELLA, <i>Matrimonio ed eredità nell'Ottocento: il caso di Pasquale Cayro</i>	pag. 75
Costantino JADECOLA, <i>Filippo Cirelli da Campoli Appennino. Uno dei nostri grandi</i>	pag. 93
Fernando RICCARDI, <i>"Della Valle del Liri e delle sue industrie": un saggio di Matteo De Augustinis (1845)</i>	pag. 105
Fabio BIANCHI e Marcello OTTAVIANI, <i>La variante della Strada Consolare a Colle Fontana di Fontana Liri</i>	pag. 111
Lisa DELLA VOLPE, <i>Eleuterio Riccardi (Colfelice 1884-Roma 1963). Considerazioni sugli esordi e sull'esperienza londinese</i>	pag. 121
Ferdinando CORRADINI, <i>Relazione del Commissario Prefettizio Gioacchino Castrucci al ricostituito Consiglio Comunale di Arce (1924)</i>	pag. 131
Bernardo DONFRANCESCO, <i>Il Cimitero di Guerra e il Memorial dei Caduti del Commonwealth di Cassino</i>	pag. 143

## LA VARIANTE DELLA STRADA CONSOLARE A COLLE FONTANA DI FONTANA LIRI

Fabio Bianchi e Marcello Ottaviani

Negli anni Quaranta del 1800 l'attività economica del triangolo industriale Isola Liri-Sora-Arpino era fiorente. I lanifici Simoncelli, Manna, Polsinelli, Mignot e Zino occupavano complessivamente più di mille operai<sup>1</sup>. La produzione di pannilana nei lanifici Manna, Polsinelli e Zino oscillava intorno alle 4000-5000 *pezze*<sup>2</sup>. Non meno attive erano le cartiere: la sola cartiera del Fibreno di Isola Liri di Carlo Lefebvre occupava nel 1841 340 operai, nel 1844 400, nel 1845 450. Produceva 180.000 risme di carta<sup>3</sup> ed era considerata tra le migliori d'Europa; nel 1841 impiegava 10.000 cantaia di stracci<sup>4</sup>. Vi erano anche alcune concerie di pelli: una di queste si trovava nel Palazzo Nicolamasi, a ridosso del Castello Boncompagni.

Napoli era il centro più importante, verso il quale convergevano i prodotti industriali, specialmente lane e carta, della Media Valle del Liri, ma da Napoli giungeva una buona parte degli stracci usati nelle cartiere (vestiti smessi, tendaggi, biancheria, spezzoni di cordame delle navi); inoltre pasta, ferro, capi d'abbigliamento, ecc. Per motivi,

sia economici, che politici e militari, Ferdinando IV di Borbone nel 1794 dispose la costruzione della strada da Caianello a Sora. Fu chiamata *Consolare*, o *Regia*, o *Provinciale*, nel 1820 era quasi ultimata e nel 1823 furono poste le colonnette miliarie<sup>5</sup>. Questa strada, però, agevole o con scarse pendenze, diventava difficile da percorrere con i carri a pieno carico dal miglio 65 (*Fig. 1*)<sup>6</sup> al milio



Fig. 1. Miliare 65 al centro di Fontana Liri

<sup>1</sup> DE MAJO 1988, p. 44, tab. 1: 1831, 1480 operai; 1842, 1313; 1844, 1560; 1845, 1480; 1846, 1380.

<sup>2</sup> *Ivi*, p. 45, tab. 2: 1844, 5134 *pezze*; 1845, 4676; 1846, 5171; 1849, 2700. La *pezza* è l'unità di misura per la produzione e vendita dei tessuti. È una striscia di tessuto senza orlo o finitura, avvolta intorno a un sostegno. La lunghezza è di circa 30-40 metri, la larghezza (altezza) è di 90 cm., doppia altezza cm. 150. Val la pena ricordare, che la lavorazione della lana ad Arpino risaliva all'antichità: nella chiesa di S. Maria di Civita è stata rinvenuta un'iscrizione, oggi murata sulla facciata, in cui si fa riferimento a Mercurio lanario. Cicerone si vantava di discendere dal condottiero volsco Tullo Azio, che aveva dato asilo a Coriolano, mentre i suoi detrattori gli ricordavano che suo nonno era stato solo un "fullone" (PLUTARCO, *Vite parallele*, *Cicerone* 1, 2-3).

<sup>3</sup> CIGOLA 2002, p. 64.

<sup>4</sup> DELL'OREFICE 1988, p. 123. Il *cantàro*, o *cantaio* (pl. *cantaia*) equivaleva a circa kg. 80, quindi le cartiere impiegavano 8 mila quintali di stracci. I sorani si erano specializzati nella raccolta e

nel commercio degli stracci ed erano chiamati *cinciare*.

<sup>5</sup> Per valorizzare le potenzialità della Media Valle del Liri il canonico isolano Giacinto Pistilli presentò il 1° dicembre 1792 alla Corte di Napoli una "memoria" per la creazione ad Isola Liri di una fabbrica di cannoni e di una fabbrica per la filatura di ferro, rame e ottone. Giovanni Antonio Sampieri, imprenditore dello Stato Pontificio elaborò i progetti e li presentò al colonnello Giuseppe Parisi e all'Avvocato Fiscale Nicola Vivencio, che li approvarono. La Segreteria Esteri, Guerra e Marina, con dispaccio del 30 marzo 1795, ratificò la realizzazione della fabbrica di cui sopra. I prodotti sarebbero giunti più agevolmente a Napoli con la *Consolare*. Le vicende politiche della Repubblica Partenopea e l'invasione francese del Regno impedirono la realizzazione del progetto. Per la *Consolare*: DI BIASIO 1997, pp. 46 e ss; DE NEGRI 1992, pp. 73-78; PISTILLI 2000, pp. 105-106; CORRADINI 2004, I, pp. 129-130; II, pp. 49-54 e 138; CORRADINI 2008, pp. 107-117; OTTAVIANI 2015, pp. 64-65.

<sup>6</sup> "Tale colonnetta [*la* 65] ...soltanto qualche anno fa è stata



Fig. 2. Miliare 68 lungo la Strada Regionale 82

68 (Fig. 2), cioè dal centro di Fontana Liri Inferiore, quando comincia a salire verso la località di Colle Fontana, al miglio 68, quando il percorso torna pianeggiante, nei pressi della località detta *Abbeveratoio*.

In questo tratto vi è “una salita ertissima, che giunge in vari punti sino al dieci per cento. Da ciò grande danno risente il commercio della Provincia e della Capitale, pel maggior costo de’ trasporti: ché li carretti debbono portare un terzo meno di peso di quello che porterebbero, se quella enorme salita non fosseci. E già da due anni la provvid’Amministrazione, per rimediare a siffatto sconcerto, dispose... eseguire, e Sommatamente approvare il progetto di una nuova strada, diversamente girata in quel punto per la lunghezza di tre miglia circa”<sup>7</sup>.

Questo scrivevano i decurioni<sup>8</sup> di Isola Liri e Sora il 5 settembre 1848 all’Intendente della Provincia di Terra di Lavoro di Caserta, esasperati per le lungaggini burocratiche, che rinviavano la costruzione della variante pianeggiante, che avrebbe costeggiato il Liri da Fontana Liri Inferiore ad Anitrella. I decurioni si facevano interpreti delle comunità di Sora ed Isola, in quanto i costi di trasporto erano lievitati, per cui si sentivano danneg-

posizionata nel sito attuale, che era quello originario”, CORRADINI 2008, p. 115. La n. 66 si trova al suo posto in zona S. Salvatore, la n. 67, che si trovava in Via Muraglone, è scomparsa e la n. 68 è al suo posto sulla SR 82, purtroppo però coricata.

<sup>7</sup> ASNA, LL.PP., b. 109: d’ora in avanti sarà citata sempre questa busta dell’Archivio di Napoli. Il miglio napoletano equivaleva a ca. km. 1,851.

<sup>8</sup> Il “Decurionato” fu introdotto nel Regno di Napoli con la legge 18 ottobre 1806, n. 211. Con questa legge il re di Napoli Giuseppe Bonaparte sostituiva alle “Università” questo Consiglio, che rassomigliava molto agli attuali Consigli Comunali. I decurioni erano sorteggiati tra la popolazione con rendita di almeno 24 ducati (erano in numero di 10 per la popolazione fino a tremila anime e



Fig. 3. Petizione con l’ultima firma di Giustiniano Nicolucci

giati nei loro guadagni. A partire dagli anni ‘30 la struttura di queste comunità stava cambiando: anche se gli addetti all’agricoltura si aggiravano ancora intorno al 65%, i lanifici e le cartiere attiravano un numero crescente di operai<sup>9</sup>. I ceti trainanti dell’economia locale erano diventati i proprietari di cartiere, i banchieri napoletani, i grandi possidenti (che potevano investire i loro capitali nell’industria), i commercianti. Nella petizione troviamo tra i decurioni personalità di rilievo, tra cui Giustiniano Nicolucci (Fig. 3)<sup>10</sup> e Carlo Le-

umentavano con l’aumentare della popolazione). Un terzo dei decurioni doveva saper leggere e scrivere, v. PISTILLI 2000, p. 122; CORRADINI 2004, II, p. 204 e p. 213, n. 2.

<sup>9</sup> Nel 1859 la situazione era la seguente: il 47% della popolazione attiva era costituito da contadini, il 41% da addetti all’industria, DI COSMO 2014, p. 70.

<sup>10</sup> Giustiniano Nicolucci (Isola Liri, 12 marzo 1819-Isola Liri, 15 giugno 1904) è stato un antropologo, etnologo e archeologo italiano. Discendente di un’agiata famiglia baronale, che aveva il domicilio ai piedi del Castello Boncompagni, studiò al Collegio Tulliano di Arpino, si trasferì a Napoli e nel 1845 si laureò in medicina. Tornò ad Isola, dove esercitò la professione di medico. Diventato docente all’Università di Napoli, fondò la Scuola Italiana



Fig. 4. I firmatari della petizione di Carlo Lefebvre

febvre (Fig. 4)<sup>11</sup>: il primo, membro di una agiata

di Antropologia e il Museo di Antropologia di Napoli. Scrisse numerosi saggi, anche su ritrovamenti nel territorio isolano. Dopo l'unità, si candidò e fu eletto deputato del Regno d'Italia (1861-1865). Aveva partecipato al movimento risorgimentale, per cui subì ad Isola l'odio dei compaesani, rimasti fedeli ai Borbone (su un muro di via Carbonelli, nei pressi della sua casa, è venuto alla luce un graffito a lui diretto, che recita "Abbasso la canaglia inguantata, abbasso gli sfruttatori piemontesi, viva il popolo isolano").

<sup>11</sup> Lefebvre De Clunieres, figlio di Pierre e di Françoise Mailard, nacque a Pontarlier il 4 aprile 1775. Nel 1808 sposò a Parigi Rosanna Lefebvre, figlia del cugino Isidoro. Militò negli eserciti francesi. A Venezia, dove era stato mandato, abbandonò la carriera militare e si stabilì a Napoli, diventando un imprenditore di successo. Sotto Murat fu nominato Ricevitore Generale di Lecce. Dopo il tramonto di Napoleone, fu mantenuto nell'amministrazione borbonica, per le capacità dimostrate nell'economia e nella finanza. Nel 1818 si stabilì definitivamente a Napoli, dove risiedette nel Palazzo Partanna e nella Villa Pignatelli, stringendo rapporti con le migliori famiglie napoletane. Fondò e diresse una sua banca a Napoli, fu azionista della Compagnia di Navigazione (fondata nel 1423) e della Società Industriale Partenopea (fondata nel 1833). Le condizioni favorevoli create dai Francesi (decennio francese 1806-1815), consistenti nel promuovere le iniziative industriali e nell'applicare tariffe protezionistiche, spinsero L. ad impegnarsi incondizionatamente nella Valle del Liri. Ad Isola Liri nel 1822 acquistò la cartiera di Carlo Antonio Beranger, attiva dal 1812, funzionante con macchinari moderni [Si legge però in TAVERNESE 2012, p. 75, che Gioacchino Murat requisì il convento e lo "vendette al conte Lefebvre che trasformò il complesso monastico in cartiera, incorrendo nella scomunica papale da cui fu assolto dopo la costruzione della nuova cappella in stile neogotico"]

famiglia baronale, si era laureato a Napoli in medicina nel 1845 e poi era tornato ad Isola Liri, per esercitare la professione di medico. Fu sempre un convinto patriota e un grande scienziato. Il secondo, oltre ad essere banchiere, imprenditore e grande costruttore di cartiere, ebbe un ruolo decisivo nella costruzione della variante di cui stiamo parlando. Uomo pratico e intraprendente, non era nuovo ad affrontare e a risolvere i diversi problemi infrastrutturali locali: già nel 1832 aveva costruito la strada Carnello-Sora anticipando le somme necessarie, nel 1844 la rotabile Carnello-Ponte Tapino e la Sora-Valle Roveto, sempre anticipando i fondi e concedendo per i pagamenti lunghe dilazioni<sup>12</sup>.

L'apertura della *Consolare* aveva creato molte aspettative anche nei confinanti paesi dello Stato Pontificio. Si cercò di sensibilizzare le comunità, affinché contribuissero alle spese occorrenti, sia per la costruzione di strade, che per la ricostruzione del Ponte di S. Eleuterio, ma per diversi decenni i progetti non si realizzarono<sup>13</sup>.

(Documento trascritto nel Brogliardo "Insula Criminorum-Ab anno 1703 ad 1719"), Archivio Cura Vescovile di Sora]. Nel 1824 L. si associò con la ditta Firmin e Didot di Parigi, acquistò la Cartiera di Carnello, dove nel 1830 installò la prima "macchina senza fine", considerata la migliore d'Europa. La "Cartiera del Fibreno" (così veniva chiamata questa seconda cartiera) nel 1841 era in piena attività e Carlo Lefebvre stava sostituendo nella produzione della carta, la pasta di legno agli stracci. Nel 1850 L. comprò dai baroni Piccolomini il castello di Balsorano, nel 1854 il re di Napoli Ferdinando II gli concesse il titolo di Conte di Balsorano. Carlo Lefebvre ha legato il suo nome anche ad opere di pubblica utilità, quali la costruzione degli ospedali di Isola Liri e Sora, per i quali versava una rendita annua di 450 ducati. Come la maggior parte dei francesi venuti in Italia dopo la rivoluzione, era massone e sempre fu aiutato negli affari dai suoi "fratelli". Morì a Napoli il 10 gennaio 1858; MARTINI 1984, pp. 39-41 e 48-49; DELL'OREFICE 1988, pp. 122-123; CARBONE 1970, p. 193 e 195-196; PINELLI 1980, pp. 3-7; CIGOLA 2002, pp. 62-64; EMERY 2012, pp. 45-47; PINOTTI 2007, p. 374; ACCETTOLA 2019, pp. 183-185.

<sup>12</sup> CARBONE 1970, p. 194 (L'autore fa riferimento a FERDINANDO VISCONTI, "Ragguaglio dello stato, nel quale si trovava in giugno 1832 il Lanificio del Sig. Lorenzo Zino sito in Carnello sul fiume Fibreno tra Sora ed Isola, in Terra di Lavoro, Napoli, tip. Francesco Fernandes, 1832, p. 7); RIZZELLO 1990, p. 149; PISTILLI 2000, p. 138 (senza fonti).

<sup>13</sup> Le popolazioni di Colli, Monte S. Giovanni, Strangolagalli, Baucò, ecc... sentivano il bisogno della costruzione di strade adeguate, che confluivano nella *Consolare*, mettendo in comunicazione i loro territori con Fontana Liri, Arce, Ceprano, Isola Liri, Sora. Lo scrive nel 1840 il Delegato Apostolico di Frosinone al Segretario per gli Affari Interni Cardinale Mario Mattei. Le comu-

Il problema della salita a Colle Fontana<sup>14</sup> doveva essere già noto, quando fu aperta questa strada, cioè intorno agli anni 1820-1823, tuttavia gli organi amministrativi incaricati di deviare la strada lungo il Liri cominciano a pensare ad una soluzione concreta verso gli anni Quaranta dell'800, come possiamo arguire da una lettera al Ministro dei Lavori Pubblici del 7 novembre 1853 di Carlo Lefebvre, il quale scrive: “questa rettificata... da dieci anni trovata sovraneamente approvata”<sup>15</sup>.

Il 3 agosto 1844 il Direttore Generale di “Ponti e Strade” scrive al Ministro Segretario di Stato degli Affari Interni, che è necessario realizzare la deviazione lungo il Liri di circa 3 miglia della Strada di Colle Fontana: l'incarico del progetto viene affidato all'ing. Tenore con il compenso di 30 ducati. A questo punto, però, cominciano a sorgere problemi, sia per la penuria di fondi, che per la scelta dell'appaltatore. L'appaltatore don Michele Correale, che ha eseguito i lavori della *Consolare* con contratti del 1811 e 1818, dichiara che tali lavori di modifica spettano a lui, applicando le tariffe del 1811. L'Amministrazione di Caserta risponde prontamente alle pretese di Correale, osservando che non si tratta di miglioramenti o modifiche al vecchio tracciato, “siccome da tant'anni la medesima [strada] offre al pubblico un regolare passaggio, così le primitive opere in virtù dell'invocato contratto non potrebbero non intendersi compiute”<sup>16</sup>.

Si risponde insomma al Correale che la variante è opera nuova da appaltarsi nuovamente. Evidentemente il vento stava cambiando, l'Amministrazione non avrebbe risposto in quei termini, se non avesse avuto pronta una nuova soluzione a quel problema. La soluzione è data da

Carlo Lefebvre, che si offre di costruire il nuovo tratto di strada. Il 14 marzo 1845 così scrive al Ministro di Stato degli Affari Interni: “Eccellenza, penetrato dall'utilità che risulterebbe pel traffico ogni giorno crescente sulla strada da Napoli a Sora, dalla costruzione di un nuovo pezzo di strada, al luogo detto Col fontana (sic), ad oggetto di evitare la difficile salita e scesa di quel monte, ho provocato questa costruzione dalla Direzione generale de' Ponti e Strade, la quale ha ottenuto l'adesione di Vostra Eccellenza e gli ordini per farne il progetto. Essendo questo stato eseguito dall'ingegnere di Terra di Lavoro e rimesso a Vostra Eccellenza, dopo di essere stato esaminato e ridotto, nella spesa, dal 'Consiglio de' ponti e strade', vengo ora a offrire a Vostra Eccellenza d'incaricarmi della costruzione di questo nuovo pezzo di strada, come ho fatto per la strada della Valle di Roveto, contentandomi dei prezzi ridotti come sopra ed obbligandomi di terminarlo nel corso di quest'anno, purché Vostra Eccellenza decida prima del prossimo Aprile”<sup>17</sup>.

Le lungaggini burocratiche però persistono, Correale non cede, gli apparati amministrativi hanno timore di suoi ricorsi ai tribunali e gli anni passano. Come scritto più sopra il 1° settembre 1848 i decurioni di Isola e Sora (tra i quali lo stesso Lefebvre) sollecitano la costruzione della variante, senza però esito positivo. Anzi il 10 febbraio 1849 l'Intendente di Terra di Lavoro scrive al Ministro Segretario di Stato degli Affari Interni che i lavori per la rettifica della strada a Colle Fontana, implicanti la somma di 23 mila ducati “non sono certamente della importanza... di altre opere provinciali già intraprese, e che con difficoltà si possono in questo anno continuare”. C'è invece “l'indispensabile necessità di costruirsi i ponti sui due

nità avvertivano la necessità della “ristaurazione... di una strada, che imboccando al Ponte [di S. Eleuterio] stesso vada a comunicare colla Provinciale Casilina [*Consolare*]”. Bisognava, quindi, ricostruire anche questo ponte, crollato, come ricordava Federico Grossi, per una piena nel 1794. Questo ponte però non verrà più ricostruito (per notizie sul ponte sul Liri, CORRADINI 2004, I, pp. 172, 222, 318, 319; IDEM, II, pp. 42, 44, 46, 123, 153). Le strade e il ponte avrebbero potuto migliorare l'economia delle popolazioni che “vivono in uno stato precario”. Anche nel 1830 le comunità locali pontificie inviarono suppliche alla Segreteria di Stato, ma

per motivi, sia politici che economici (il governo napoletano non voleva aprire un'altra dogana e le comunità locali si rifiutavano di contribuire alle spese) non si giunse a nulla di concreto (ASFR, *Delegazione Apostolica, Monte San Giovanni*, b. 724, fasc. 1758).

<sup>14</sup> In realtà si tratta di due salite con una pendenza quasi del 10%: da Fontana Liri Inferiore andando verso Isola Liri, Colle Fontana; da Isola Liri verso Fontana Liri, il Muraglione.

<sup>15</sup> ASNA, *Lavori Pubblici*, b. 109.

<sup>16</sup> *Ivi*.

<sup>17</sup> *Ivi*.

rami del Fibreno senza de' quali il commercio con quel Capoluogo potrebbe essere interrotto"<sup>18</sup>.

L'Intendente chiude la lettera, scrivendo che non ci sono fondi per la rettifica della *Consolare* a Fontana. Sembra che la variante non si faccia, passano alcuni anni e arriviamo al 1853. Il 7 novembre di quest'anno abbiamo un'altra lettera di Carlo Lefebvre indirizzata al Ministro dei Lavori Pubblici. Il problema delle comunicazioni e dell'importanza di strade agevoli, si riaffaccia proprio in quest'anno. Lefebvre vede un'opportunità a lui vantaggiosa dalla prossima apertura della strada Civita Farnese (aperta nel maggio 1855). I progetti prevedevano di far arrivare tale strada ad Isoletta, e poi ad Arce, e qui immettersi nella *Consolare* per Sora, attraversando prima i comuni di S. Giovanni Incarico, Pico e Campodimele, per giungere a Itri e al mar Tirreno<sup>19</sup>. I commerci, pertanto, della Media Valle del Liri, e più particolarmente del triangolo Sora-Arpino-Isola Liri, avrebbero potuto avere un nuovo sbocco sul Tirreno, con la nuova agevole strada (con salite che non superavano mai il 5% di dislivello). Scrive Lefebvre da Isola Liri il 7 novembre 1853: *"Eccellentissimo Signore, Altra volta ebbi l'onore di sottoporle una mia idea relativa alla nuova strada da Itri ad Isoletta; ed era che innestandosi sotto il Comune di Arce con questa provinciale sembrava indispensabile di rettificare contemporaneamente in essa il tratto lungo i Colli di Fontana, nel quale si trova estesa salita e discesa sin del 10%. E se la prima si costruisce d'aiuto della Tesoreria (ciò che ignoro) questa rettifica, che sarebbe a spese della Provincia, come da dieci anni trovasi sovraneamente approvata, potrebbe farsi contemporaneamente. Questa mia idea poteva mancare di opportunità quando vi supponeva che il Re N.S.*

<sup>18</sup> *Ivi*.

<sup>19</sup> Il Consiglio Distrettuale nel 1847 avanza "la necessità della traversa rotabile ad aprire la comunicazione tra le due antiche consolari Appia e Latina, le quali... fan rimanere gli abitanti de' distretti di Gaeta e Sora senza commercio, che perciò trovandosi già costruito un tratto di strada che da Pico si congiunge con la Latina suddetta nel tenimento di Palazzolo [Castrocielo] chiede di prolungarsi fino a Fondi", DI BIASIO 1997, p. 77. Nel 1849 Ferdinando II manifesta la volontà di allargare il sentiero esistente tra S. Giovanni Incarico e Itri per agevolare i movimenti dell'esercito lungo la frontiera. Il "tracciolino" risistemato viene aperto nel 1850, *Ivi*,

*aveva ordinato di dare altra direzione alla nuova strada. Ma ora che dalla... si scorge che questa verrà a sboccare nella strada provinciale come prima si era detto. Non posso astenermi dal rassegnarle nuovamente questo mio pensiero. Vostra eccellenza conosce per quali ragioni si è ritardata la esecuzione di quella rettifica giudicata indispensabile nello interesse del commercio; Ora lo diviene maggiormente pel Real servizio. Quindi, vorrà tenermi scusato di questo nuovo tedio ed essermi largo di compatimento. Le riprotesto i sentimenti del mio rispettoso attaccamento Carlo Lefebvre"*<sup>20</sup>.

Da Napoli il 7 dicembre 1853 il Lefebvre torna a scrivere al Ministro dei Lavori Pubblici, esponendo le sue condizioni per l'esecuzione della rettifica: prezzo globale dell'opera: 23 mila ducati (scenderanno a 21 mila ducati, in quanto i lavori verranno fatti "a cottimo"); anticipo dell'intera somma da parte dell'imprenditore; rimborso della somma versata in 10 anni col tenue interesse a scalare del 3%; il rimborso inizierà due anni dopo l'inizio dei lavori. Non mancano in questa lettera, oltre a notazioni di consumato imprenditore, accenti di paternalismo e di impegno civile: *"Se Vostra Eccellenza approva questa offerta, farò mettere subito mano ai lavori possibili in questo inverno, onde sollevare la povera gente alla quale la penuria della raccolta rende necessario più che mai questo mezzo di sussistenza"*<sup>21</sup>.

Finalmente il progetto dell'imprenditore francese viene approvato dagli organi competenti (Direzione Generale di Ponti e Strade, Intendenza di Terra di Lavoro) e il 29 settembre 1856 il notaio Gioacchino Gagliani di Caserta stipula il contratto: il costo dell'opera ("a cottimo") viene stabilito in ducati 21 mila<sup>22</sup>.

p. 79. "La strada è aperta al transito delle vetture a ruote da Itri fino allo sbocco sulla traversa di Ceprano nel mese di maggio 1855", *Ivi*, p. 80 (a pie' di pagina tutta la documentazione sulla strada, in ASN Ponti e Strade). Viene chiamata Civita Farnese in omaggio al nome della famiglia reale (ramo femminile) e a quello del Santuario della Madonna della Civita, *Ivi*, p. 80; CORRADINI 2004, I, pp. 191 e 216.

<sup>20</sup> ASNA, *Lavori Pubblici*, B. 109.

<sup>21</sup> *Ivi*.

<sup>22</sup> ASCE, *Amministrazione Provinciale, Ufficio Tecnico*, b. 1769, Fasc. 2022 (d'ora in avanti si indicherà solo il fascicolo); DI





Fontana Liri<sup>26</sup>. Gli operai, i cui elenchi furono sottoscritti dal sindaco, ricevevano una paga di 25 grana a giorno, mentre il capomastro (*Capo d'Opera*) prendeva 1 ducato al giorno<sup>27</sup> (Fig. 6).

La nuova strada costeggiava la vasta zona di S. Maria de' Zapponi, dove nel 1890, sui terreni espropriati a Emile Grevenich e altri, verrà costruito l'ampio e moderno complesso del Polverificio<sup>28</sup>. Dopo il bivio per Colli la strada si lascia sulla sinistra la Mola Cerasoli e poi corre diritta e in piano a mezza costa, a sinistra del Liri, tra colline ricoperte di querce, acacie e carpini e, a tratti, di macchia mediterranea. A due chilometri dal bivio di Colli sulla destra, una stradina in salita conduce all'antica sorgente "Fontana Isa", il cui nome rimanda ad Iside, la cui ara fu trovata oltre la fontana e il bosco, più su, di fronte alla chiesetta di S. Paolo, sul tratto vecchio della *Consolare*<sup>29</sup>. Oltre al tracciato stradale, fu necessario costruire un ponte e alcuni ponticelli: il ponte più importante, a 200 metri prima del bivio per Anitrella, su un profondo fossato, richiese molto lavoro e viene individuato nei documenti come "Ponte Natrella": era lungo palmi 10 (m. 26), alto palmi 70 (m 18,20) e largo palmi 18 (m 4,68)<sup>30</sup>; un altro, molto più piccolo, che si trova proprio alla confluenza del vecchio tratto di Colle Fontana con la nuova variante (Km. 3,400 dal bivio di Colli), è chiamato "Ponticello nuovo Fontecupo". Fu costruito nella zona oggi detta "Fontecupa", che viene anche individuata come "Abbeveratoio", perché in passato per gli animali era agevole in quel punto arrivare all'acqua del Liri<sup>31</sup>.

Superate altre difficoltà per il pagamento dei

ratei a Lefebvre, il 20 febbraio 1858 fu presentato un nuovo progetto e il 4 maggio 1860 furono presentate le relative misure finali<sup>32</sup>. Nel 1863 venne chiuso al transito il vecchio tratto della *Consolare*<sup>33</sup>. Altri progetti generali e di "supplemento" furono presentati il 10 novembre 1861 e il 29 agosto 1862<sup>34</sup>, mentre le misure finali furono presentate l'11 gennaio 1865<sup>35</sup>. Sulla nuova strada non

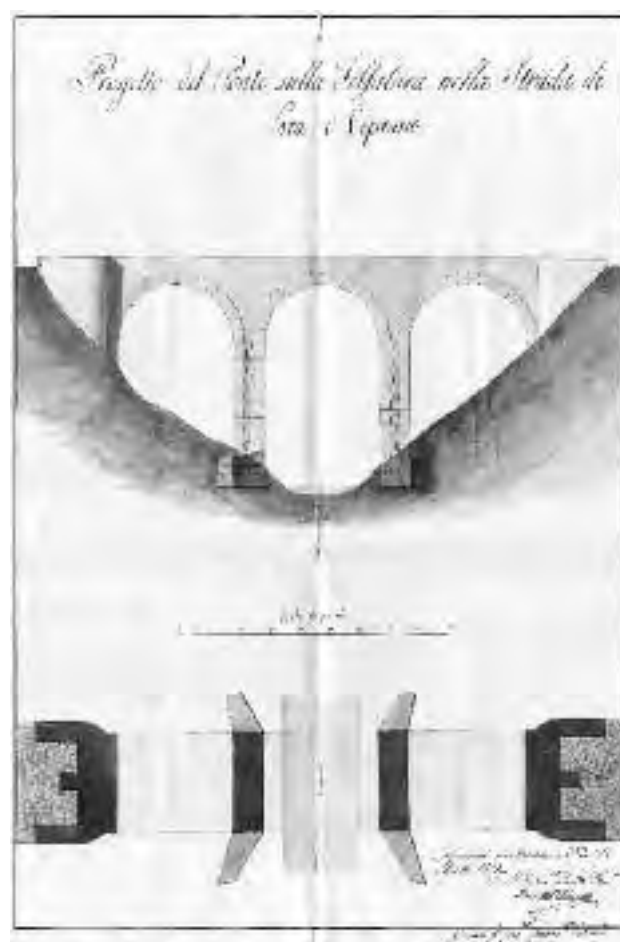


Fig. 7. Progetto del ponte sulla Solfataria

<sup>26</sup> Fasc. 2029. Negli elenchi del 27 e 28 gennaio 1857 compare la firma del sindaco Vincenzo Proia (in carica dal 1841 al 1843 e dal 1854 al 1860); i cognomi degli operai sono propri del territorio fontanese: Di Rienzo, Bianchi, Giannetti, Proia, Venditti, Battista, Lucchetti, Valletta, Emilia, Palleschi, ecc.

<sup>27</sup> Fasc. 2029. Il ducato d'argento del Regno delle Due Sicilie pesava g. 22,943; ogni ducato era diviso in 100 grana.

<sup>28</sup> Dopo il 1861 i fondi di S. Maria de' Zapponi erano diventati demanio statale. La famiglia Boncompagni nel 1870 svincolò tali fondi, che furono acquistati da Grevenich nel 1871, v. OTTAVIANI 2015, pp. 75-88. Per S. Maria de' Zapponi, v. BIANCHI e OTTAVIANI 2018, p. 75 (con sufficiente bibliografia).

<sup>29</sup> Per il culto di Iside nella Media Valle del Liri ved. RIZZELLO 1984; per il culto di Iside ad Aquino: NICOSIA 2015, pp. 15-28; per

notizie dell'ara di Iside di Fontana Liri, OTTAVIANI 2013, pp. 213-218.

<sup>30</sup> Fasc. 2029. Per comodità si è presa come misura del palmo napoletano cm. 26 (il palmo variava leggermente da luogo a luogo).

<sup>31</sup> Questo territorio del comune di Fontana Liri prende il nome di "Fontecupa" da un'antica sorgente del luogo. Il ponticello serviva a scavalcare un fossato, che in un documento del '900 è chiamato "Fosso di Acqua Ferrata", ASFR, Genio Civile, Opere Pubbliche.

<sup>32</sup> Fasc. 2022.

<sup>33</sup> Fasc. 2028.

<sup>34</sup> Fasc. 2025.

<sup>35</sup> Fasc. 2025 e 2029.

vennero poste le rotaie della ferrovia, che come scritto, sarebbe dovuta partire da Isoletta e arrivare ad Isola Liri<sup>36</sup>.

\*\*\*

Questa variante, una volta aperta, migliorò il traffico delle merci dirette al Sud e, dopo l'unità, il traffico locale. Tuttavia, sia per motivi politici, che economici, le cartiere della Valle del Liri entrarono in crisi<sup>37</sup> e il movimento delle merci su strada non dovette aumentare di molto, preferendosi nei decenni successivi usare la linea ferroviaria, più veloce ed economica<sup>38</sup>.

Uno dei primi provvedimenti del Governo Italiano dopo la proclamazione dell'Unità (1861), fu l'abolizione delle dogane dei vecchi stati della penisola<sup>39</sup>. Per meglio spostarsi da un luogo all'altro, oltre alle strade, furono costruiti nuovi ponti sul Liri, che mettevano in comunicazione i paesi dell'ex Stato Pontificio con l'ex Regno delle due Sicilie (dopo il 1870). Nel 1872 Emile Grevenich costruì un ponte in legno con robuste "spalle" in pietra calcarea e tre piloni in conci di travertino (il *Ponte del Francese*), per collegare Colli con Anitrella, Isola e Sora in una direzione, Fontana Liri, Arce, Ceprano nell'altra, avvalendosi della

comoda nuova variante<sup>40</sup>. L'anno dopo, 1873, Valentino Lucernari costruì un ponte in ferro sul Liri, che univa Anitrella di Monte S. Giovanni, dove possedeva diversi opifici, con Isola Liri, Sora, Colli, Fontana Liri e Arce. Nella località di S. Eleuterio di Arce, dove fino al 1794<sup>41</sup> esisteva un glorioso ponte sul Liri, si transitava su un ponte sul Solfataro<sup>42</sup>. Furono favorite dalla nuova strada anche la Mola Cerasoli, la Mola, la Cartiera Nicola Masi<sup>43</sup> e la Cartiera Piccardo (*Fig. 8*)<sup>44</sup>. Con



Fig. 8. Localizzazione degli opifici e dei siti citati

<sup>36</sup> La vecchia Consolare da Arce a Sora oggi è una parte della SR 82 Valle del Liri (una volta SS 82 Valle del Liri). Questa importante arteria interregionale parte da Avezzano, attraversa Capistrello, Canistro, Civitella Roveto, Morino, Balsorano, Sora, Isola Liri, Anitrella (bivio), Fontana Liri, Arce, Ceprano, S. Giovanni Incarico, Pico, Campodimele e finisce ad Itri.

<sup>37</sup> DELL'OREFICE 1988, p. 124; JADECOLA 2017, p. 26.

<sup>38</sup> PISTILLI 2000, pp. 311-318; JADECOLA 2017, pp. 24-25. Il 4 dicembre 1884 venne inaugurato il tratto della ferrovia Roccasecca-Arce e il 1° luglio 1891 il tratto Arce-Sora: comincia la riduzione del trasporto su ruota sui lunghi tratti, ci si affida sempre di più a questo nuovo mezzo di trasporto. Il Polverificio di Fontana Liri userà dal 1891, prima una locomotiva a vapore, poi diesel, per spostare merci e lavoratori da Fontana Liri alla stazione di Arce (distante circa tre chilometri) in entrambe le direzioni, CICCHINI 2018, p. 5 e pp. 9-36. Anche le Cartiere Meridionali di Isola Liri nel 1910 collegheranno i loro stabilimenti di Isola Liri Superiore alla stazione locale con una locomotiva elettrica, CICCHINI 2018, pp. 37-50. Roccasecca era la stazione di smistamento del traffico, sia verso Roma, che verso Napoli.

<sup>39</sup> Regolamento del 29 ottobre 1861 (in seguito modificato). Cessarono, naturalmente, dopo l'unità d'Italia, i passaggi clandestini da una parte e dall'altra del Liri, per contrabbando o altro, specialmente nelle zone di Colli e Anitrella, dove, per la presenza di scogli, era stato più facile gettare scale e passerelle, v. BIANCHI e OTTAVIANI 2018, p. 73, n. 13 (con relativa bibliografia) e BIANCHI e OTTAVIANI a, 2018, pp. 21-26. Cessò la sua attività anche il "pas-

satore", un uomo robusto, che traghettava le persone portandole sulle spalle, v. ASFR, Deleg. Ap., b. 25.

<sup>40</sup> Per il *Ponte del Francese*, v. BIANCHI e OTTAVIANI 2018, pp. 78-80.

<sup>41</sup> CORRADINI 2004, II, p. 45.

<sup>42</sup> Fino al 1819 non vi erano ponti sul Liri a S. Eleuterio; "si passa "per acqua" anche il torrente di S. Eleuterio, chiamato Solfataro", DI BIASIO 1997, p. 49. Quasi certamente con la costruzione della *Consolare* (non è argomento di questo scritto) sarà stato costruito un ponte carrabile sul Solfataro (v. "Ipotesi di un ponte sul torrente Solfataro del 1819, progetto ministeriale dell'agosto 1819, a firma del Colonnello Direttore Generale di "Ponti e Strade" Vito Piscicelli", dalla Mostra "I ponti vecchi in Terra di Lavoro" a cura dell'Archivio di Stato di Caserta, 9-18 aprile 2011, curatore l'archivista Antonio Taccone). Il ponte sul Solfataro era l'unico adatto al transito dei carriaggi sulla Consolare da e per Napoli (*Fig. 7*).

<sup>43</sup> OTTAVIANI 2015, pp. 110-115.

<sup>44</sup> Cerasoli di Fontana Liri era la zona vicino al bivio di Colli, dove esisteva un mulino, poi trasformato in centrale idroelettrica (OTTAVIANI 2015, pp. 119-122); ad Anitrella di Monte S. Giovanni Campano erano attivi il Pastificio Pellegrini, la Cartiera Lucernari (ROTONDI 2001, MARTINI 1984, p. 39), il montano, il pastificio, una turbina elettrica e la mola Lucernari (OTTAVIANI 2012, pp. 286-292); a Fontecupa di Fontana Liri operavano il mulino e la cartiera di Pietro Nicolamasi (OTTAVIANI 2015, pp. 108-115); sempre a Fontecupa era (ed è) in funzione la Centrale Idroelettrica Fontecupa, che ha avuto diversi proprietari: fino al 1919 le Cartiere Me-

l'avvento del motore a scoppio, l'inserimento della variante nella Strada Statale 82 Valle del Liri e la sua bitumatura, il traffico su questa strada

lungo il Liri è diventato intenso fino ai nostri giorni.

ridionali (ACS, Arch. Enel); dal 1919, la Società Idroelettrica Valle del Liri; dal 1928 la Società Mediterranea di Elettricità (ASFR, Genio Civile, b. 317); dopo il 1928, la Società Romana di Elettricità e l'Enel. In località Ravaglie di Fontana Liri, a 500 metri da Anitrella, Giulio Piccardo costruì la sua cartiera con concessione

del 15 maggio 1879, attiva fino al 1925, v. ASCE, Prefettura Contratti, b. 6282, fasc. 20; MARTINI 1984, pp. 100 e 145; PROTASI 2002, p. 52, n. 44 e p. 53, n.47; PISTILLI 2000, pp. 170-171; OTTAVIANI 2010.

FONTI ARCHIVISTICHE\*

ACS = Archivio Centrale dello Stato  
 ASCE = Archivio di Stato di Caserta  
 ASFR = Archivio di Stato di Frosinone  
 ASNA = Archivio di Stato di Napoli

BIBLIOGRAFIA

ACCETTOLA 2019 = P. ACCETTOLA, *Artisti e viaggiatori del XVIII-XIX secolo a Casamari e presso San Domenico di Sora*, Sora 2019

BIANCHI e OTTAVIANI 2018 = F. BIANCHI e M. OTTAVIANI, *Emile Grevenich (Parigi 1806-Napoli 1885)*, in *Quaderni Coldragonesi* 9, Comune di Colfelice 2018

BIANCHI e OTTAVIANI 2018 a = F. BIANCHI e M. OTTAVIANI, *Colli tra le pieghe del passato*, Colli 2018

CARBONE 1970 = A. CARBONE, *La città di Sora*, Casamari 1970

CICCHINI 2018 = L. CICCHINI, *Infrastrutture ferroviarie e produzione industriale nella Valle del Liri tra fine secolo e inizio Novecento*, Arce 2018

CIGOLA 2002 = M. CIGOLA *Le cartiere storiche del Basso Lazio*, Cassino 2002

CORRADINI 2004 = F. CORRADINI, “...di Arce in Terra di Lavoro”, Arce 2004

CORRADINI 2008 = F. CORRADINI, *La via consolare borbonica da Cassino a Sora rassegna delle colonnette milari superstiti*, Studi Cassinati, n. 2, 2008

DELL'OREFICE 1988 = A. DELL'OREFICE, *L'industria della carta nel XIX secolo*, in *Trasformazioni industriali nella Media Valle del Liri in età moderna e contemporanea*, Isola Liri 1988

DE MAJO 1998 = S. DE MAJO, *Organizzazione del lavoro e struttura di fabbrica nei lanifici della Media Valle del Liri nell'Ottocento preunitario*, in *Trasformazioni industriali nella Media Valle del Liri in età moderna e contemporanea*, Isola Liri 1988

DE NEGRI 1992 = F. DE NEGRI, *La “Reintegra” Al Demanio dello Stato di Sora: un momento del dibattito sulla Feudalità nel Regno di Napoli alla fine del '700*, in *Viabilità e Territorio nel Lazio Meridionale. Persistenza e mutamenti fra '700 e '800*, a cura dell'Archivio di Stato di Frosinone, Roma 1992

DI BIASIO 1997 = A. DI BIASIO, *Territorio e viabilità nel Lazio meridionale Gli antichi distretti di Sora e di Gaeta 1880-1860*, Marina di Minturno 1997

DI COSMO 2014 = M. DI COSMO, *Le dinamiche economiche e commerciali*, in *Storie di confine*, Provincia di Frosinone 2014

EMERY 2012 = O. EMERY, *Isola del Liri* (ristampa), Banca Popolare del Frusinate 2012

IAFRATE e IAFRATE 2019 = A. IAFRATE e E. IAFRATE, *La Società delle Cartiere Meridionali*, Isola del Liri 2019

JADECOLA 2017 = C. JADECOLA, *La ferrovia del Liri*, Arce 2017

MARTINI 1984 = A. MARTINI, *Biografia di una classe operaia I cartai della Valle del Liri (1824-1954)*, Roma 1984

NICOSIA 2015 = A. NICOSIA, *Un'epigrafe migrata a Padova e il culto di Iside in Aquino Romana*, in *Quaderni Coldragonesi* 6, Comune di Colfelice 2015

OTTAVIANI 2010 = M. OTTAVIANI, *Cartiera Piccardo di Fontana Liri*, Tipolito 2010

OTTAVIANI 2012 = M. OTTAVIANI, *Mola detta dell'“Anatrella”*, in *Studi Cassinati*, n. 4, 2012

OTTAVIANI 2013 = M. OTTAVIANI, *L'ara di Iside di Fontana Liri*, in *Studi Cassinati*, n. 4, 2013

OTTAVIANI 2015 = M. OTTAVIANI, *Le antiche mole di Fontana Liri*, Atina 2015

PINELLI 1980 = V. PINELLI, *Quaderni di ricerche su Isola Del Liri, I Lefebvre*, Isola Liri 1980

PINOTTI 2007 = F. PINOTTI, *Fratelli d'Italia*, Milano 2007

PISTILLI 2000 = G. PISTILLI, *Fontana Liri due centri una storia*, Fontana Liri 2000

PROTASI 2002 = M. R. PROTASI, *Operai e contadini della Valle del Liri*, Sora 2002

RIZZELLO 1984 = M. RIZZELLO, *I culti orientali nella Media Valle del Liri*, Sora 1984

RIZZELLO 1990 = M. RIZZELLO, *Carnello e la via del Fibreno. Storia di una comunità*, Casamari 1990

ROTONDI 2001 = N. ROTONDI, *L'ex cartiera Lucernari ad Anitrella: vicende storiche*, Monte S. Giovanni Campano 2001

TAVERNESE 2012 = V. TAVERNESE, *Pagine sparse di memorie storiche e religiose di Isola del Liri*, Isola del Liri 2012

\* Gli Autori ringraziano il Direttore dell'Archivio di Stato di Caserta dott. Raffaele Traettino e tutto il personale per la cortesia dimostrata nei loro confronti e il Direttore F.F. Giulio Bianchini

dell'Archivio di Stato di Frosinone con il Personale. Ringraziano inoltre Pio Coccoli per il “Quaderno” di Vincenzina Pinelli su Carlo Lefebvre