|  |
| --- |
| La via Consolare borbonica da Cassino a Sora **Rassegna delle colonnette miliari superstiti** di Ferdinando Corradini |
| A scuola ci hanno insegnato che l’attività prediletta dai Borboni di Napoli era di perseguitare i giacobini e i liberali. Nessuno ci ha mai detto, però, che l’ orditura stradale del Lazio meridionale – precedente alle odierne autostrada del Sole e “superstrade” – l’hanno realizzata loro. E ciò nonostante che di tali loro iniziative siano ancora ben presenti in situ le testimonianze. |
| **La costruzione della strada** La prima di tali strade a essere realizzata fu quella che andava (e va) da Napoli a Sora. Il suo tracciato, nel tratto da Capua al cimitero di Arce, coincide – meno che nella zona di Teano – con la via Casilina e, dal detto cimitero, fino a Sora – a eccezione di una piccola variante nel territorio di Fontana Liri che vedremo meglio in seguito – con la Valle del Liri. Tale strada rotabile veniva indicata con il nome di “Consolare” probabilmente perché, a imitazione delle vie realizzate nel periodo romano, seguiva un tracciato di fondovalle, mentre le precedenti vie, che erano poco più che mulattiere, erano poste per lo più sulle colline.  Da sottolineare l’iter che portò alla decisione di realizzare tale strada: sul finire del Settecento il canonico Giacinto Pistilli di Isola del Liri presentò alla Regia Corte di Napoli alcuni suoi progetti industriali da attuare sfruttando le acque dei fiumi Liri e Fibreno; nell’ambito di tali iniziative si ravvisò l’opportunità di realizzare una via rotabile che collegasse le erigende fabbriche con la capitale del Regno1. Vi è da dire che, indipendentemente dalle iniziative prese dal canonico Pistilli, nella regione solcata dai fiumi Liri e Fibreno erano già presenti da tempo numerosi insediamenti industriali relativi alla produzione dei panni di lana e della carta: anche questa circostanza, con ogni probabilità, avrà indotto le autorità dell’epoca a costruire la strada di cui ci stiamo occupando, al fine di creare un agevole collegamento fra le dette fabbriche e il porto di Napoli2. In favore della realizzazione della strada avranno, probabilmente, svolto un ruolo importante anche delle considerazioni di carattere militare: la stessa, infatti, nel tratto che sarebbe andato da Arce a Sora, sarebbe venuta a trovarsi quasi a ridosso del confine con lo Stato pontificio. I progetti per la realizzazione della Consolare furono redatti dall’ingegner Bartolomeo Grasso. I lavori ebbero inizio nel 1794 e furono diretti dal colonnello Giuseppe Parisi. La spesa preventivata era di trecentomila ducati, posti a carico dei Comuni e dei Feudatari, che si trovavano a dieci miglia dalla erigenda strada. La detta somma fu posta per un terzo a carico dei Feudatari e per i restanti due terzi a carico dei Comuni, che ripartirono la quota a loro carico fra i possidenti, in ragione del valore della proprietà di ciascuno e della distanza della proprietà dalla strada3. L’apertura della stessa ebbe delle immediate conseguenze politiche. Quasi contemporaneamente all’inizio dei lavori, infatti, per la precisione nel 1796, la Corte di Napoli aggregò al Regio Demanio gli Stati appartenenti al duca Boncompagni-Ludovisi. Tali stati erano quelli di Sora (che comprendeva anche Isola, Castelliri, Broccostella e Pescosolido), Arpino (con Casalvieri, Fontechiari e Casalattico), Arce (con Rocca d’Arce, Fontana e Santopadre) e Aquino (con Roccasecca, Castrocielo, Colle San Magno e Terelle); i detti Stati erano tutti attraversati dalla Consolare4. Si prevedeva, come in effetti poi avvenne, che la costruzione della strada avrebbe favorito lo sviluppo industriale della media valle del Liri. Ad evitare che tale sviluppo potesse essere ostacolato dalle pretese del Feudatario, fu adottato il provvedimento con il quale gli stessi furono sottratti alla sua giurisdizione. Possiamo ben ritenere, quindi, che nella media valle del Liri – grazie alla strada di cui ci stiamo occupando – il feudalesimo fu abolito con dieci anni di anticipo sul resto del regno di Napoli, dove, com’è noto, tale abolizione avvenne nel 1806 in modo generalizzato. Ma la strada, com’era naturale che fosse, ebbe anche delle notevoli ripercussioni economiche. Vi è da dire che, nel corso del medioevo – per motivi sui quali non ci si puó soffermare in questa sede – era stata progressivamente abbandonata o, quanto meno, poco utilizzata le rete stradale di fondovalle, realizzata durante la Repubblica e l’Impero romani. In luogo di tale rete si sviluppò un reticolo di vie che seguivano tracciati per lo più collinari: la differenza fra i due sistemi stradali era data principalmente dalla circostanza che, mentre il primo era percorribile anche dai carri trainati da animali, il secondo non lo era o, almeno, lo era in misura molto scarsa e, data la mancanza di ponti che permettevano di superare i corsi d’acqua, soltanto per brevissimi tratti5. Possiamo, quindi, ritenere che la costruzione della Consolare significò, dopo qualche secolo, il ritorno della ruota nella regione del medio Liri, con tutte le conseguenze che ben possiamo immaginare sulla realtà socio-economica della regione stessa. Tali conseguenze sono ben evidenziate in una pregevole monografia su Santopadre, data alle stampe nel 1871, dall’abate Benedetto Scafi, il quale lamenta: “Prima della strada Consolare da Capua a Sora, Santopadre fruiva del traffico di Arpino, Sora, Alvito, e di tutti i Comuni di Val Comino colla Capitale Napoli e cogli altri paesi della Provincia e viceversa, non escluso il vantaggio del Procaccio; ché tutti per seguire cammino più breve, ed allora più comodo, dovevano transitare per Santopadre; quindi ricchezza del Paese e strade buone e ben mantenute, sempre s’intende a schiena e non rotabili; ma dopo della detta Consolare, rimastosi tagliato dal commercio, non se ne curò più il mantenimento, e finì con le strade ogni prosperità”6. Come si arguisce, prima della realizzazione della Consolare, per andare da Sora e Arpino, che erano due importanti centri industriali, a Napoli, che era la capitale del Regno, si transitava per Santopadre; da qui si superava il Melfa al ponte detto dello Spirito Santo e, quindi, si proseguiva per gli attuali centri storici di Roccasecca-Valle, Roccasecca-Castello, Caprile, Castrocielo (antica Palazzolo), Piedimonte, San Germano (odierna Cassino), ecc. E che la detta strada fosse la più importante della zona, si rileva anche dal fatto, riferitoci dallo Scafi, che lungo la stessa aveva luogo un rudimentale servizio postale, gestito dal “Procaccio”. Come chiarisce lo Scafi, lungo le vecchie vie ci si muoveva “a schiena” e non certo utilizzando la ruota.  Il medesimo autore evidenzia, altresì, come per Santopadre passasse anche il traffico proveniente da Alvito e dalla valle di Comino, diretto a Napoli. Tale traffico si avvaleva di una mulattiera, resa rotabile solo dopo la seconda guerra mondiale, ma ancora oggi identificabile, che passava per Togna, frazione di Casalvieri; seguendo, quindi, un tracciato posto sulle colline alla destra del fiume Melfa, saliva a S. Amasio e attraversava il villaggio, oggi spopolato, di Forlieta, in territorio di Arpino; puntava, poi, verso la chiesa della Madonna delle Fosse e da qui saliva a Santopadre. Ma anche i traffici di Alvito e della valle di Comino abbandonarono Santopadre quando fu realizzata, nel periodo 1824-1859, una variante della Consolare: la rotabile che ancora oggi collega Sora con Cassino passando per Atina, più nota come via Sferracavalli7. Ma se Santopadre fu danneggiata dalla Consolare, Arce, che era posta a un tiro di schioppo dalla stessa, ne trasse numerosi vantaggi: alla località Murata, dove le antiche mulattiere incrociavano la nuova strada, si formò nel giro di poco tempo un centro ricco di traffici e di commerci. Ciò avvenne probabilmente perché alla Murata vi erano due antiche sorgenti di acqua alle quali si abbeveravano i cavalli che trainavano i carri che trasportavano i prodotti del triangolo industriale di Terra di Lavoro – costituito da Arpino, Sora e Isola Liri – al porto di Napoli. Dal catasto murattiano del 1815 apprendiamo che alla Murata vi erano ben tre taverne. Qui si stabilirono anche famiglie provenienti da Arce, Rocca d’Arce, Santopadre, ecc.8 Ulteriori vantaggi vennero a Arce a seguito della realizzazione, negli anni cinquanta dell’Ottocento, della strada rotabile Civita-Farnese che collegava (e collega), da Itri a Arce passando per Pico e San Giovanni Incarico, la via Appia con la Consolare e, quindi, la costa tirrenica con l’entroterra9. |
| **I miliari** La costruzione della strada Consolare subì diverse battute d’arresto per le note vicende che coinvolsero (e sconvolsero) il regno di Napoli fra la fine del Settecento e gl’inizi dell’Ottocento (Repubblica napoletana, Decennio francese, ecc.). Nel 1820 poteva dirsi ultimata e nel 1823, lungo il suo tracciato, furono poste le colonnette miliari10. Le stesse erano posizionate sul ciglio destro della strada, nel senso di marcia da Napoli a Sora, in quanto nel Regno di Napoli i veicoli erano obbligati a tenere la destra. Su ciascuna di esse era inciso un numero che indicava la distanza in miglia dalla città capitale, Napoli. Erano allocate in modo che il numero prospettasse verso la strada affinché fosse ben visibile da chi la percorreva in entrambi i sensi di marcia. Furono realizzate in pietra calcarea locale. Sarà bene tener presente che il miglio napoletano corrispondeva a 1.851 metri circa11. |
| http://www.cassino2000.com/cdsc/studi/archivio/n27/immagini/n27p075.gif**Le misure dei miliari** Partendo dal basso, abbiamo naturalmente la parte che andava interrata. Abbiamo tratto le misure di tale parte dal miglio n. 55, che è l'unico di quelli analizzati a essere tutto fuori terra. Vi è dapprima una parte non rifinita, di forma non perfettamente quadrata, dello spessore di circa quindici centimetri. Proseguendo verso l'alto, la pietra è bocciardata per un'altezza di circa venti centimetri. Tale parte rifinita del basamento è di forma quadrata, con un lato di circa cinquantadue centimetri. Dal basamento si stacca una corona circolare, della circonferenza di circa centosettanta centimetri e dell'altezza di circa diciassette. Da tale corona si stacca il fusto vero e proprio, che presenta un'altezza di ottantacinque centimetri circa e una circonferenza di centosessanta circa. Il fusto è come coperto dalla testata, che presenta un'altezza di circa quattordici centimetri e una circonferenza di circa centosettanta, uguale a quella, già riportata, della corona posta al di sotto del fusto. La testata si sviluppa in verticale per circa sei centimetri; dopodiché inizia la parte a ombrello della stessa. L'altezza delle cifre è di circa ventisei centimetri. Le misure della parte fuori terra sono state tratte dal miglio n. 65. È assai probabile che, nella realizzazione delle colonnette, che sono monolitiche, sia stato preso a riferimento il palmo napoletano, che corrisponde a millimetri duecentosessantaquattro e aveva quale sottomisura il pollice o oncia, che era pari a millimetri ventuno. |
| http://www.cassino2000.com/cdsc/studi/archivio/n27/immagini/n27p076.gif**I miliari superstiti** Iniziamo il nostro excursus, eseguito nel febbraio 2008, con il miglio n. 47, posto al km. 141,990 circa della via Casilina, posizionato sul lato destro della detta strada per chi la percorra da Napoli verso Cassino. Il successivo, contraddistinto dal n. 48, è posto sulla prima rotatoria nella quale si imbatte chi entra a Cassino da Sud. Quando stava per essere realizzata la detta rotatoria, il nostro direttore, Emilio Pistilli, intervenne sulle autorità competenti perché tale colonnetta fosse preservata: è questo, con ogni probabilità, il motivo per cui si è salvata. Il maggior pericolo che corrono questi testimoni del nostro passato è costituito, infatti, proprio dalle opere di urbanizzazione che negli ultimi decenni si vanno realizzando lungo la Casilina: capita sovente che, in occasione di tali interventi, scompaiano, per finire non si sa dove. Quelli contraddistinti con i numeri 49 e 50 non sono stati da me rinvenuti: avrebbero dovuto trovarsi nel centro urbano di Cassino, in una zona sconvolta dagli eventi dell’ultima guerra, anche se non è da escludere che gli stessi abbiano subito le ancor più tragiche (per loro) conseguenze del dopoguerra. Ho rinvenuto, invece, il n. 51 al km. 134,718 circa della Casilina. Per individuarlo si fa un po’ di fatica in quanto è pressoché ricoperto dalla siepe dell’aiuola spartitraffico di un distributore di carburante dell’Agip. Vi è da dire che lo stesso sporge di poco dal piano di campagna e dobbiamo, quindi, essere riconoscenti al gestore del distributore di carburante che tiene sempre bassa la siepe di modo che sia visibile la parte apicale del miglio. Quelli contraddistinti dai numeri 52 e 53 mancano: il primo avrebbe dovuto trovarsi in prossimità del bivio di Villa S. Lucia, il secondo nel centro di Piedimonte San Germano.  Il n. 54 si rinviene nel tenimento, presumo, di Piedimonte San Germano, al km. 129,165 circa della Casilina. È frantumato in due pezzi: la parte inferiore è interrata e la parte superiore è posizionata in verticale. È probabile che lo stesso sia stato urtato da qualche veicolo. Anche altri migli, come vedremo, hanno subito la stessa sorte. Dopo 1.851 metri circa, nel tenimento di Castrocielo, rinveniamo il successivo, contraddistinto dal n. 55. Lo stesso, per lunghi anni, è rimasto nel fosso laterale della strada, frantumato in tre pezzi, a seguito – come mi fu riferito a suo tempo – dell’urto di un veicolo. L’allora sindaco di Castrocielo, oggi vice-presidente dell’amministrazione provinciale, prof. Filippo Materiale, ha provveduto, a sua cura e spese, a farlo ricomporre mediante una sapiente operazione di “incollaggio”. Un’imbragatura in ferro ha suggellato il restauro. Vi è da aggiungere che l’operazione di riesumazione dal fosso, eseguita dal prof. Materiale, è stata provvidenziale in quanto poco tempo dopo il fosso medesimo è stato ricoperto: la colonnetta n. 55, quindi, ha corso il serio rischio di rimanere sepolta dal cemento. Invece, oggi, è l’unica di quelle da me rinvenute a trovarsi tutta fuori terra: ciò consente di rilevare che ha un basamento di forma quadrata che nelle altre non è visibile perché interrato. Tale basamento si presenta bocciardato per circa venti centimetri e non rifinito nella sua parte più bassa, che è alta circa quindici centimetri. La colonnetta n. 56, che avrebbe dovuto trovarsi al km. 125,463 circa della Casilina, in tenimento di Castrocielo, manca. Ho rinvenuto, invece, la n. 57, al km. 123,620 circa della Casilina, in prossimità della palina che sostiene il cartello con l’indicazione dei Carabinieri di Roccasecca. La stessa sporge di circa cinquanta centimetri dal piano di campagna. Ciò, con ogni probabilità, è dovuto al fatto che nel corso degli anni il piano stradale, a seguito degli interventi di rifacimento che si sono succeduti nel tempo, è lievitato, e con esso anche i “camminatoi” posti ai margini della strada. La colonnetta n. 58 non è stata da me rinvenuta. Ancora presente al suo posto è la n. 59. Qualche anno fa un veicolo la frantumò in due pezzi, lasciando la parte superiore in posizione orizzontale. Il sindaco di Roccasecca, prof. Tommaso Molle, fece riposizionare tale parte superiore in verticale, in prossimità della parte inferiore, rimasta interrata al suo posto originario.  Integra al suo posto è la colonnetta n. 60, nel tenimento del Comune di Colfelice, nel punto in cui dalla Casilina si stacca la via Folchetti. La stessa è ben evidenziata da un cartello fatto apporre dal Sindaco, prof. Bernardino Donfrancesco, del seguente tenore: |
| strada consolare napoli-sora (1784-1821) miglio 60 (distanza da napoli) |
| Dopo 1851 metri circa si rinviene quella contraddistinta dal n. 61. Era stata frantumata in due pezzi, probabilmente a seguito dell’urto di un veicolo. Per lunghi anni il fusto è rimasto nel fosso laterale alla strada e il basamento interrato, al suo posto, sul ciglio della strada. Qualche anno fa, in occasione dei lavori di rivestimento in cemento del fosso, si è provveduto alla riesumazione del fusto e al suo “ricongiungimento” con il basamento. È stata riposizionata in modo che il n. 61 guardi verso Napoli, anziché – come si sarebbe dovuto – in modo di prospettare verso la strada. Poco male: meglio così che in un sarcofago di cemento. È evidenziata da un cartello fattovi apporre dal Comune di Colfelice, analogo a quello già riportato. Ci permettiamo di far rilevare come in entrambi i cartelli, per un evidente “errore di stampa”, l’anno di inizio dei lavori sia indicato come “1784” anziché, come abbiamo visto, 1794. Vi è da aggiungere che tale colonnetta è stata menzionata nel Corpus inscriptionum latinarum, una raccolta delle iscrizioni in lingua latina presenti sul territorio curata dallo studioso tedesco Theodor Mommsen nella seconda metà dell’Ottocento; al capitolo LXX, nel riportare l’iscrizione n. 5667, è scritto: rep. sub Arce ad col. mil. LXI viae Neapoli Soram ducentis, ubi saepe antiqua rudera reperiuntur, che dovrebbe stare per: “l’ho rinvenuta sotto Arce presso la colonna miliaria n. 61 della strada che porta da Napoli a Sora, dove sovente si rinvengono antichi ruderi”. Proseguendo in direzione di Sora, la strada, al ponte sul rio Provitolo, lascia il territorio di Colfelice per entrare in quello di Arce. Qui, non molto distante dal punto in cui dalla Casilina si stacca la strada che va ai Fraioli, alla località “Postellone”, al km. 114,380 circa, si rinviene la colonnetta n. 62, integra e correttamente riposizionata dall’amministrazione comunale di Arce, auspici gli assessori ai Lavori Pubblici, il compianto rag. Mario Fraioli, e alla Cultura, geom. Luigi Germani, in occasione dei lavori di esecuzione del marciapiedi, al bordo del quale oggi si trova. Proseguendo, al km. 112,530 circa della Casilina, incassata nel muro di sostegno del terreno sul quale sorge il poliambulatorio edificato dal dr. Armando Antonelli, rinveniamo la n. 63.  Poco più avanti, al km. 112,300 circa della via Casilina, nella stessa si immette la “Valle del Liri”, che porta a Sora. È questa la strada che dobbiamo prendere per seguire il percorso della Consolare. Sarà opportuno ricordare come sulle mappe catastali di Arce, redatte agl’inizi del Novecento, sia la Casilina che la valle del Liri vengono riportate come “strada provinciale per Sora” e come entrambe le strade abbiano assunto i nomi attuali soltanto a partire dagli anni trenta del Novecento, allorché vennero per la prima volta ricoperte d’asfalto12. Dopo circa 1.851 metri dalla colonnetta n. 63, al km. 74,300 circa della Valle del Liri, subito dopo un albero di alto fusto, rinveniamo quella contraddistinta dal n. 64. Appare integra e, come le precedenti, posta sul lato destro per chi va da Napoli a Sora; il numero 64, però, prospetta verso Napoli, anziché – come dovrebbe essere – verso la strada: ciò induce a ritenere che la stessa sia stata manomessa. La strada prosegue verso il centro di Fontana Liri Inferiore, dove rinveniamo la colonnetta n. 65, la quale non è posizionata sulla strada Valle del Liri, bensì al km. 0,180 circa della via provinciale n. 144, che collega Fontana Liri Inferiore con Arpino, staccandosi dalla Valle del Liri al km. 72,620 circa della stessa. Tale colonnetta, oggi posta sulla via Roma, è stata per decenni nel punto in cui la strada che conduce alla stazione di Fontana Liri Inferiore si stacca da quella che va al laghetto di acqua sulfurea; soltanto qualche anno fa è stata posizionata nel sito attuale, che era quello originario. La provinciale 144 prende a salire verso Arpino: al km. 2,040 circa della stessa rinveniamo la colonnetta n. 66, anche questa, come la precedente, appare integra e correttamente posizionata con il numero verso la strada. La successiva, recante il n. 67, si trovava a 1.851 metri dalla n. 66, lungo il tratto della strada che scende verso il fiume Liri per ricongiungersi con la strada principale che prende il nome dalla valle solcata dal medesimo fiume. Il miglio n. 67 per lunghi anni è stato visibile al di sopra del muricciolo in cemento che delimita la strada, addossato allo stesso. Qualche anno fa, cinque o sei circa, se ben ricordo, è scomparso in contemporanea a dei lavori di posa in opera di una qualche conduttura al di sotto del piano stradale. La posizione delle colonnette n. 65, 66 e 67 ci fa capire quale fosse il tracciato originario della Consolare, che evidentemente, in questo tratto, si differenziava da quello della Valle del Liri. Vi è da aggiungere che il tratto della Consolare contraddistinto dai migli 65, 66 e 67, a causa delle accentuate pendenze, cagionava non pochi problemi ai conducenti i carri trainati da animali. In conseguenza di ciò, si decise di costruire una variante che evitasse tali pendenze. La variante non è altro che il tratto della odierna Valle del Liri che va dal centro di Fontana Liri Inferiore verso Anitrella. Allorché, nel 1856, si mise mano alla sua realizzazione si pensò anche di dotarla “di rotaie di ferro per consentire il transito di veicoli speciali trainati da cavalli”, ma, poi, tali rotaie non vennero istallate13: le stesse avevano l’evidente fine di favorire i traffici delle industrie da Sora, Arpino e Isola del Liri verso Napoli e viceversa.  Ultimata la discesa lungo la quale era posizionata la colonnetta n. 67, ci ritroviamo sulla strada Valle del Liri. Présala verso Sora, al km. 66,900 circa, rinveniamo la colonnetta n. 68, che qualche solerte cantoniere ha pensato bene di colorare a strisce bianche e nere. Apprezziamo l’iniziativa che la rende meglio visibile e, quindi, si spera, meno esposta agli urti dei veicoli. La stessa, infatti, appare integra e correttamente posizionata. Analoga fortuna non ha arriso alla colonnetta n. 69. Sporgeva di pochi centimetri dal piano di campagna, una trentina, se ben ricordo. Venti anni fa circa, andando da Arce a Sora, la vidi ancora al suo posto. Erano, però, in corso dei lavori per la realizzazione del marciapiede e la presenza di una pala meccanica mi inquietò non poco. Nel ripassare non la vidi più al suo posto. Scesi dall’automobile e mi avvicinai al luogo del misfatto. Chiesi al palista che fine avesse fatto il miglio; mi rispose di non aver visto alcun miglio: quando glielo descrissi, capì, e mi mostrò i suoi poveri resti. Per estrarlo dal terreno aveva dovuto frantumarlo in più punti: la cosa – mi disse – gli era costata non poca fatica. Segnalai l’accaduto alla sezione di Italia Nostra, che ha sede in Isola del Liri, nonché al Comune di Arpino, che stava eseguendo i lavori. Speravo che si eseguisse un intervento di “incollaggio” dei frantumi e che la colonnetta, così ricostituita, tornasse al suo posto. Ma l’unica cosa che riuscii ad ottenere fu quella di far riposizionare in situ la sua parte più alta. “Meglio questo che niente”, recita un antico proverbio arcese. In fondo, in precedenza non sporgeva dal piano di campagna più di quanto ne sia oggi rimasto. Tale moncone della colonnetta n. 69 si trova al km. 65 circa dalla strada Valle del Liri, in tenimento di Arpino, alla località Vano, affogato nel muricciolo in cemento che delimita il marciapiede dal terreno di pertinenza di un fabbricato. Non è facile individuarlo perché ricoperto dalla siepe del giardino circostante la casa.  Più avanti, in agro di Isola del Liri, al km. 63,100 circa, rinveniamo integro, e saldamente piantato in un marciapiede, il n. 70.  Proseguendo sulla Valle del Liri, non abbiamo rinvenuto il n. 71. Idem per il n. 72, che, però, ricordo di aver visto per lunghi anni, nei pressi del km. 59,100 circa, addossato al muro che delimita l’area delle ex-cartiere dalla strada. Si trovava, quindi, sulla sinistra della strada, andando verso Sora: evidentemente non nella sua posizione originaria, che, per tutti gli altri migli, abbiamo visto essere la destra andando verso Sora. Evidentemente, qualcuno, lo aveva addossato al detto muro in occasione di qualche intervento urbanistico che aveva portato alla sua rimozione, pensando così di preservarlo da ulteriori danni. Pochi anni fa, però, un tratto del muro al quale era addossato il miglio n. 72 è stato abbattuto per creare un nuovo accesso all’area delle ex-cartiere. Insieme con il tratto di muro è scomparsa anche la colonnetta.  Non si rinviene la n. 73, come anche la n. 74, che avrebbe dovuto trovarsi in prossimità dell’edificio in cui per lunghi anni ha avuto sede il prestigioso istituto scolastico intitolato a Cesare Baronio. Ho rinvenuto, invece, la n. 75, o, almeno, quella che presumo essere tale: ciò in quanto la prima cifra del numero è chiaramente leggibile come 7, mentre non altrettanto può dirsi per la seconda cifra. È posta in tenimento del Comune di Sora, sulla sinistra della strada, per chi va verso Avezzano, al km. 54,200 circa della stessa, in prossimità della chiesa dedicata all’Angelo Custode. Qualcuno, fidando nella Sua protezione, ha pensato bene di portarla qui dal suo sito originario. Anche noi invochiamo tale alta protezione per tutte le altre colonnette che sono riuscite a sopravvivere all’incuria, all’ignoranza e alla rapacità umane. A prescindere da tale protezione, sarebbe bene che i Comuni, a imitazione di quanto praticato da quello di Colfelice, ponessero delle tabelle esplicative in prossimità di ciascuna colonnetta e che la Soprintendenza ai monumenti le sottoponesse a vincolo, di cui, per quanto se ne sappia, sono prive. Un ruolo importante per la loro conservazione possono svolgere i cultori di storia locale. C’è da vigilare quando nei loro paraggi si eseguono dei lavori di qualsiasi genere. In queste occasioni vi sono dei mezzi sui quali caricarle, degli operai pronti a prelevarle e, quel ch’è peggio, un imprenditore, proprietario di villa e circostante giardino da adornare di cimeli, o presunti tali. Ma le colonnette hanno un senso ed un valore soltanto se restano al loro posto. |
| 1 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. Persistenze e mutamenti fra ‘700 e ‘800, Frosinone 1992, pp. 73-94. 2 Per le iniziative industriali presenti sul territorio, vd. Trasformazioni industriali nella media valle del Liri in età moderna e contemporanea, Atti del ciclo di conferenze tenute in Sora, I.T.C. “C. Baronio”, Novembre 1984-Aprile 1985, Isola del Liri 1988; e, in particolare, A. Viscogliosi, I Boncompagni e l’Industria (1580-1796), pp. 13-36; S. de Majo, Organizzazione del lavoro e struttura fabbrica nei lanifici della Media Valle del Liri nell’Ottocento preunitario, pp. 37-88; A. dell’Orefice, L’industria della carta nella Valle del Liri durante il XIX secolo: dallo sviluppo alla crisi, pp. 117-130. Nonché A. Di Biasio, La Questione Meridionale in Terra di Lavoro1800-1900, Napoli 1976, in particolare il cap. IV, Arti e manifatture prima dell’Unità, pp. 49-64. 3 A. di Biasio, Territorio e viabilità nel Lazio meridionale. Gli antichi distretti di Sora e di Gaeta.1800-1860, Marina di Minturno 1997, vd. in particolare le pp. 45-54 con la ricca bibliografia e le numerose indicazioni archivistiche riportate. 4 F. De Negri, La “reintegra”, cit., p. 78 e segg. 5 Un determinante contributo alla conoscenza degli antichi sistemi viari della valle del Liri, da Sora alla foce del fiume, è contenuto in Ager Aquinas. Aerotopografia archeologica lungo la valle dell’antico Liris, a cura di G. Ceraudo, Marina di Minturno 2004. 6 B. Scafi, Notizie storiche di Santopadre, Sora 1871; rist. anast. a cura del Comune di Santopadre, Sora 1979, pp. 98-99. 7 Sulla via Sferracavalli, v. A. Di Biasio, Territorio e viabilità, cit., pp. 55-59. 8 F. Corradini, ...di Arce in Terra di Lavoro…,vol. II, Arce 2004, pp. 137-142. 9 Sulla strada Civita-Farnese, vd. A. Di Biasio, Territorio e viabilità, cit., pp. 77-81. 10 A. Di Biasio, Territorio e viabilità, cit., pp. 47-51. 11 B. Scafi, Notizie storiche, cit., p. 173. 12 F. Corradini, …di Arce, cit., vol. I, p. 351. Vi è da aggiungere che, mentre nel Regno di Napoli si provvedeva a costruire la Consolare Napoli-Arce-Sora, dall’altra parte, nello Stato pontificio, si provvide a ripristinare il tratto dell’antica via Latina che va da Roma a Ceprano. Sul finire degli anni venti dell’Ottocento i due Stati provvidero a realizzare il raccordo che va dal cimitero di Arce a Ceprano, mettendo, così, in comunicazione le due strade: nacque, in questo modo, il tracciato della odierna via Casilina. Tale tracciato era alternativo a quello costituito dalla via Appia e preferibile allo stesso, che “nelle pianure del Garigliano e di Fondi e nelle Paludi pontine” presentava un clima “pestifero nell’està e nell’autunno, mentre per S. Germano e Ceprano non si incontra alcun sito di aria cattiva”. Vd. Rapporto generale sulla situazione delle strade, sulle bonificazioni e sugli edifizj pubblici dei reali dominj di qua dal Faro diretto a S.E. il Ministro delle Finanze dalla Direzione generale di Ponti e Strade e delle Acque e Foreste e della Caccia, Napoli 1827, pp. 23-24, conservato presso la Biblioteca dell’abbazia di Montecassino.  13 A. Di Biasio, Territorio e viabilità |