

Quaderni Coldragonesi

4

a cura di Angelo Nicosia

In ricordo di
ERNESTO GUIDA
Regista cinematografico
Colfelicese di adozione

INDICE

<i>Presentazione</i>	pag. 7
<i>Prefazione</i>	pag. 9
ANGELO NICOSIA, <i>Arule fittili con scena mitologica da Aquino e da Fabrateria Nova (FR)</i>	pag. 11
ALESSANDRA TANZILLI, <i>Materiali funerari editi e inediti a Sora, Vicalvi e Casalattico (FR)</i>	pag. 17
MARCO SBARDELLA, <i>De vita et miraculis Sancti Benedicti. Il poema religioso del Pellissieri</i>	pag. 27
CARLO MOLLE, <i>Graffiti di epoca rinascimentale dalla chiesa di S. Antonio Abate a Castelnuovo Parano</i>	pag. 53
FERDINANDO CORRADINI, <i>Viabilità in agro di Castrocielo, Roccasecca, Colfelice, Arce e Fontana Liri</i>	pag. 59
COSTANTINO JADECOLA, <i>Una ferrovia lunga 150 anni</i>	pag. 69
MARCELLO OTTAVIANI, <i>Il molino Zippo a Fontana Liri</i>	pag. 97
SILVANA CASMIRRI, <i>Amministrazione e società nel circondario di Sora in una relazione del sottoprefetto Domenico Tinto (20 giugno 1901)</i>	pag. 103
BERNARDO DONFRANCESCO, <i>L'emigrazione da Colfelice: vicende umane e sociali</i>	pag. 111
LIANA CORINA TUCU, <i>La latinità nei rapporti italo-romeni: in margine ad un convegno tenutosi a Fondi (LT)</i>	pag. 119
VANDA FIORELLI URSINO, <i>I miei ricordi di Colfelice</i>	pag. 129

UNA FERROVIA LUNGA 150 ANNI

Costantino Jadecola

Lunedì 25 febbraio 2013 c'era in agenda il 150.mo anniversario dell'entrata in funzione della ferrovia Roma-Napoli, via Cassino. Ma la ricorrenza è stata del tutto trascurata anche perché quel giorno non si poteva ignorare la conta dei voti delle elezioni politiche e regionali.

Eppure, quello del 25 febbraio 1863, anche se di esso non è che se ne sappia più di tanto, costituì probabilmente un evento per la gente dei territori toccati dall'innovativo sistema di collegamento che veniva ad infrangere, nel campo delle comunicazioni, secolari e standardizzati costumi e ad aprire decisamente al nuovo.

Una innovazione che, peraltro, altrove già da qualche tempo era tale. Infatti, se nel 1848 gli Stati Uniti vantavano già ben 4.530 km di strade ferrate, l'Inghilterra 2.390, la Germania 540 e la Francia 410, l'Italia era ancora agli albori di quella civiltà dell'era industriale che si riteneva sarebbe arrivata anche grazie al non indifferente ausilio del treno. Solo il 3 ottobre 1839, infatti, era stata inaugurata la prima ferrovia della penisola, la Napoli-Granatello di Portici; poi, l'anno seguente, la Milano-Monza, e via via, ma molto a rilento rispetto agli altri Stati europei ed extra-europei, tutte le altre linee. Seppur in ritardo, quindi, anche in Italia la ferrovia la si cominciava a concepire come sinonimo di progresso economico e sociale.

A quel tempo, la regione meridionale dell'attuale Lazio era divisa fra due dei più potenti ed antichi Stati di quelli che si spartivano la penisola: lo Stato Pontificio fino al Liri, dal Liri in giù il Regno delle Due Sicilie.

Di uno come dell'altro stato questo territorio

era l'estrema periferia. Si trovava, cioè, non certo nelle migliori condizioni, non potendo beneficiare nemmeno di quelle attenzioni, in realtà non molte, sulle quali potevano più facilmente contare i territori più prossimi alle rispettive capitali: Roma e Napoli.

Nello specifico del settore ferroviario, ci si trovava poi a far parte da un lato di uno stato, il Regno delle Due Sicilie, che aveva avuto l'intuizione di realizzare la prima ferrovia della penisola italiana; dall'altro di uno, quello Pontificio, dove le cose andavano, invece, in maniera diametralmente opposta. Infatti, l'importanza riconosciuta al nuovo mezzo di locomozione da Ferdinando II di Borbone tardava a trovar credito sul fronte opposto, nello Stato della Chiesa, dove, scrive Benedetto Croce,

ai moti del '31 era succeduto un lurido governo di cardinali legati che adoperavano assoldate bande di malfattori, tutto stava immobile (...); e, quanto a progressi economici, famoso è rimasto il detto del Papa, Gregorio XVI, che le ferrovie e la trazione a vapore fossero opera di Satana. Che era, del resto, un detto non privo, a suo modo, di acume e di logica coerenza¹.

Inevitabilmente, dopo la morte di questo pontefice, il primo giugno 1846, la sua memoria beneficiò dell'attenzione di Pasquino, la celebre statua "parlante" di Roma, secondo il quale il defunto papa, una volta messosi in viaggio per l'altro mondo, incontrato San Pietro gli avrebbe chiesto quant'altro cammino ancora avesse da fare per giungere in Paradiso: - *Molto, rispose San Pietro. - Ma io sono stanco, replicò il Pontefice. E San Pietro a sua volta: - Ben ti sta! Potevi fare le*

¹ CROCE 1984, pp. 108-109.

strade ferrate e a quest'ora saresti già arrivato!

Il successore di Gregorio XVI, il conte Giovanni Maria Mastai Ferretti, assurtò al trono di Pietro col nome di Pio IX, fortunatamente era di tutt'altro avviso tanto che in breve tempo seppe conquistarsi l'ammirazione dei più e l'appellativo di "Papa liberale".

Con Pio IX, insomma, il "progresso" trovò credito anche negli ambienti vaticani e le ferrovie e la trazione a vapore cominciarono ad essere considerate non più come "opere di Satana" ma, più realisticamente, nel loro effettivo valore. Infatti, nonostante le altre questioni che a quel tempo tormentavano un po' tutti, ma specialmente lo Stato Pontificio, viene comunque deciso che era ormai tempo di realizzare le strade ferrate. Tra le altre, "quella che da Roma per la Valle del Sacco mette al Confine Napolitano presso Ceprano" come, tra l'altro, si legge nella "notificazione" del 7 novembre 1846 sottoscritta dal cardinale segretario di stato Tommaso Pasquale Gizzi (Ceccano, 22 settembre 1787-Lenola, 3 giugno 1849) con la quale viene ufficializzata la decisione dello Stato Pontificio di realizzare le strade ferrate nei territori di propria pertinenza.

Che la valle del Sacco e quella del Liri dovessero avere un loro specifico ruolo nella nascente stagione ferroviaria era nella logica delle cose perché da sempre entrambe costituivano un passaggio obbligato tra il nord ed il sud della penisola.

Si dice, infatti, che gli stessi Etruschi le praticassero per i loro spostamenti verso il meridione, Così come i Romani, del resto, che, peraltro, pensarono bene di trasformare quel tratturo che avevano trovato in una vera e propria strada realizzata con i criteri e le tecniche allora conosciute, che poi tanto male non dovevano essere se consistenti tratti di essa, specialmente laddove l'uomo non ha avuto il cattivo gusto di andare a "rompere", sono giunte addirittura ai nostri giorni in perfetto stato di conservazione.

Parliamo della via Latina che fu, appunto, la prima strada degna di questo nome ad attraversare la parte interna della regione meridionale del

Lazio che, se per secoli riuscì a soddisfare le esigenze di spostamento dei nostri antenati, favorì anche la penetrazione di eserciti, soprattutto stranieri e, grazie a Dio, anche quella di uomini dabbene, qualcuno destinato addirittura ad essere glorificato dalla Chiesa.

Anche se oggi il ruolo ed il ricordo di questa strada è stato soppiantato da altre del tutto estranee alla nostra tradizione ed assolutamente virtuali ma buone solo per lucrare soldi pubblici al fine di assai improbabili ritorni turistici, proprio sulla falsariga di quello della via Latina vennero impostati i tracciati di tutte le altre strade costruite nelle epoche successive, ma specialmente nei secoli a noi più prossimi: dalla Casilina alla ferrovia di cui si parla, da quella che un tempo veniva chiamata Autostrada del Sole prima che fosse identificata da una scarna sigla, fino all'altra ferrovia, quella per i treni ad alta velocità, la cui costruzione, solo per una sobria nota polemica, ha dato il colpo di grazia al territorio soprattutto per i violenti sconvolgimenti cui l'ha sottoposto e senza che, questa l'amara contropartita, di essa mai il territorio avrà occasione di servirsi, checché ne dicano, di tanto in tanto, "politici" dalla fantasia piuttosto fervida in tema di amenità.

Il treno arriva a Roma.

Vicende di varia natura e non di poco conto, come la breve esperienza repubblicana consumatasi nello Stato Pontificio tra il 1848 ed il 1850 - la notte del 24 novembre 1848 Pio IX si trasferisce nella fortezza di Gaeta per ritornare a Roma solo il 12 aprile 1850 accompagnato dalle truppe francesi - ostacoleranno una sollecita attuazione del progetto ferroviario, tant'è che passeranno alcuni anni prima che si possa infine approdare ad una sua parziale attuazione.

È, infatti, il 7 luglio 1856 quando viene inaugurata la prima ferrovia in assoluto dello Stato Pontificio: la Roma-Frascati. Di circa 19 chilometri di lunghezza, a Roma si "attestava" in un grande capannone fuori Porta Maggiore, nei pressi delle mura, ed era collegata al centro, ovvero a

piazza Montecitorio, con un servizio di *omnibus* a cavalli e a Frascati a circa 3 chilometri dal centro cittadino, la qualcosa fece dire al solito Pasquino che la ferrovia non partiva da Roma e non arrivava a Frascati.

La festa inaugurale si svolse nella città eterna con grande solennità, secondo un costume abbastanza diffuso: banchetti, orchestre, e persino una marcia strumentale, composta per l'importante circostanza, che imitava nell'insieme il "rumoreggiare del velocifero", altro termine con il quale il treno veniva allora chiamato.

I viaggi regolari cominciano il 14 luglio con cinque corse giornaliere utilizzando una locomotiva inglese Sharp Stewart a cilindri orizzontali che traina un convoglio composto di sei vagoni: il tempo di percorrenza si aggira sui quaranta minuti e il costo del biglietto è di 0,44 scudi per la prima classe, di 0,28 per la seconda e di 0,20 per la terza. Tra l'altro, si ricorda che una decina di minuti prima della partenza, gli addetti al convoglio apponevano un cartello che avvertiva "chiuso Frascati" e l'ingresso in stazione veniva bloccato per impedire che le scintille che si sprigionavano dalla locomotiva messa sotto pressione potessero bruciare i vestiti dei passeggeri. E si ricorda poi che prima della galleria di Ciampino il treno si fermava per consentire agli inservienti di accendere i lumi ad olio.

Ad agosto si registra il primo incidente, con conseguente deragliamento del convoglio: sebbene non ci siano vittime, il servizio viene sospeso per oltre un anno, sino al 12 ottobre 1857, salvo ad essere ripristinato in occasione di particolari circostanze.

A realizzare la Roma-Frascati era stata la "Società anonima della Strada ferrata da Roma a Frascati" che, qualche tempo dopo, avrebbe chiesto e ottenuto la concessione di poter prolungare la linea fino a Ceprano a suo tempo aggiudicata ad una società anonima denominata "Strada Ferrata Pia-Latina da Roma al confine napoletano" altrimenti detta "Pia-Latina".

Il 25 febbraio 1858, mons. Giuseppe Milesi per



Fig. 1. Roma, Porta Maggiore. La stazione di testa della ferrovia per Frascati e Ceprano

lo Stato pontificio e l'ing. Giuseppe Ducros, rappresentante della società, firmano il capitolato d'appalto per la costruzione di una ferrovia che, diramandosi "nel punto denominato Ciampino al duodecimo Kilometro di distanza da Roma" della linea per Frascati, raggiunga il confine con il napoletano, non lontano da Ceprano. In sostanza, lasciata Roma, la linea doveva portarsi sui colli Albani presso il casale denominato la "Cecchina" e snodarsi quindi sulle alture di Civita Lavinia prima di raggiungere Velletri. Da qui scendeva al punto dove era la strada "ordinaria" per Monte Fortino (Artena) e quindi imboccava la valle del Sacco.

Passa sotto Segni, la Sgorgola, Morolo, Anagni, Ferentino, e Frosinone, paesi che (...) spettavano per la maggior parte agli Ernici. Segni, Anagni, e Ferentino distano dalla stazione della strada ferrata alquanto più, che non le altre città, le quali sono poste ad una distanza media di due miglia. Da Frosinone continuando verso Ceccano trovasi la stazione sotto questa città precisamente a contatto del ponte sul fiume Sacco; e finalmente traversando sotto l'Arnara, Pofi, Castro, e Falvaterra fa sosta alla stazione di Ceprano, che trovasi a due miglia di distanza a quella città. Di qui al confine napoletano è un breve tratto di quattro chilometri circa, e questo lavoro ora sospeso verrà ben tosto perfezionato, non appena le due linee Pontificia, e Napoletana vorranno congiungersi nel punto di confine denominato l'Isoletta².

Tra l'altro, si conviene che la ferrovia sarebbe stata aperta al traffico il primo maggio 1860 ma problemi di vario genere, specialmente gli assetti societari, impediscono che questa scadenza possa

² MASCHERPA 1860.

essere rispettata.

Dopo molto discutere si conviene che a realizzare la nuova ferrovia sarà la “Società privilegiata Pio-Latina delle Strade ferrate da Roma a Frascati e da Roma al Confine Napoletano”, detta “Pio-Latina”, i cui azionisti, riunitisi a Parigi il 19 maggio 1858, votano il programma di attuazione della linea i cui lavori sarebbero stati eseguiti dall’impresa York e C., la stessa che aveva compiuto quelli della Roma-Frascati, per un costo complessivo forfettario di 24 milioni di franchi.

Verso Ceprano.

Tra il 1858 e il 1860, la “Pio-Latina” procede alla espropriazione dei terreni interessati dal tracciato della ferrovia per il quale erano già stati approntati i piani di esecuzione e i progetti sia del percorso che delle singole stazioni, dei posti di guardia, dei viadotti e delle altre infrastrutture. Nei fatti, però, in circa un anno a mezzo si riesce a realizzare appena il tronco fino alla stazione di Albano, presso la “Cecchina”, che sarebbe stato aperto al traffico il 10 agosto 1859.

Le crisi delle società ferroviarie continuano a caratterizzare il sistema e se il 16 maggio 1860 la “Società Generale delle Strade Ferrate Romane”, in pratica l’ultima nata nello Stato pontificio, non avesse deciso di trasferire l’incarico di esecuzione dei lavori della Roma-Ceprano a José Salamanca, un industriale spagnolo che si era impegnato a costruire l’intera rete ferroviaria dello Stato Pontificio nel termine di tre anni, le cose avrebbero preso di sicuro una brutta piega. Infatti, se non ci fosse stato il contributo finanziario di Salamanca e dei suoi soci, “difficilmente l’impresa sarebbe giunta a compimento”³.

Tra le altre iniziative che precedettero l’attuazione del progetto vi fu un incontro svoltosi a Ceprano il 31 marzo 1859, altrimenti definito “congresso”. Si trattò, in effetti, solo di una riunione a tre fra don Giovanni Fonseca, colonnello del Genio per le ferrovie statali del Regno delle Due

Sicilie, il signor Teofilo Dumangin in rappresentanza della società “Pio-Latina” e l’ingegner Giovanni Brauzzi delegato del governo pontificio. Tema in discussione la proposta napoletana di preferire il fiume Liri come punto d’incontro fra la ferrovia “romana” e quella “napoletana”. Ma i pontifici non la ritennero una soluzione ottimale, specie per motivi strategici, cosicché, almeno per il momento, non se ne fece niente.

La perdita delle Romagne, dell’Umbria e delle Marche, subita dallo Stato della Chiesa tra il 1859 ed il 1860, costringe la “Società Generale delle Strade Ferrate Romane” a rivedere i piani. Nei primi giorni del 1861 il *Giornale di Roma* assicura, però, che entro i confini pontifici i lavori comunque procedono e che le opere sono a buon punto soprattutto sulla Roma-Ceprano, nei cui cantieri, dove sono disponibili un gran numero di attrezzi e di mezzi di trasporto per il materiale, lavorano circa 4.000 operai.

Ma, scrive Raffaele De Cesare,

*il ritardo nel compimento della linea non fu davvero l’infrazione più grave quando si vogliono ricordare i conflitti ancora più vivaci fra società e governo, per le frequenti violazioni di capitolati e statuti. Però tutto era facilmente composto, perché la società era in sostanza più forte del governo, anzi, era il governo stesso. Due fratelli del segretario di Stato, e lo scalco segreto del Papa e suo uomo di fiducia, il Filippini, erano consiglieri di amministrazione; uno dei principali appaltatori sulla linea Roma-Ceprano, e poi concessionario col Tommasini e Guerrini della linea Civitavecchia-Chiarone, era il Berardi, fratello del sostituto e intimo dell’Antonelli, e che fu poi cardinale e proministro dei Lavori pubblici. La stessa impresa aveva inoltre ottenuto l’appalto della stazione centrale a Termini. E molti erano gl’interessi annodati dalla società coll’alta borghesia, mercé appalti, forniture e impieghi; onde non è da far le meraviglie, se essa facesse scarso conto di capitolati e statuti, così come scarsissimo conto faceva dei suoi azionisti*⁴.

La nuova gestione delle ferrovie pontificie - indicata nell’intestazione dei documenti come “Ferrovie Romane-G. di Salamanca”, oppure “Regia G. di Salamanca” - attraverso la direzione del mo-

³ LACCHÈ 1982, p. 544.

⁴ DE CESARE 1970, p. 177.

vimento, affidata all'ing. Brockmann, approssimandosi la conclusione dei lavori della Roma-Ceprano mise mano alla regolamentazione interna con una serie di norme e di disposizioni riguardanti i permessi di circolazione, le tariffe, la contabilità nelle stazioni ed anche il circostanziato programma che avrebbe dovuto scandire la cerimonia di inaugurazione, prevista per il 27 gennaio 1862, diramato con uno specifico ordine di servizio indirizzato a tutti i capistazione ed impiegati della linea.

Tra l'altro, si legge che "due treni partiranno dalle estremità della linea per portarsi alla stazione di Velletri, dove avrà luogo il convivio". Per attuare tale programma, il giorno 26 un convoglio avrebbe raggiunto Ceprano da dove, il mattino successivo, sarebbe ripartito sostando ad ogni stazione per consentire alle autorità locali di prendervi posto e giungere così a Velletri all'ora convenuta.

L'altro convoglio, quello in partenza da Roma, dalla stazione di Porta Maggiore, si sarebbe dovuto muovere dieci minuti dopo la "macchina pilota", per fermarsi, ma solo un "istante", alla stazione di Cecchina (Albano); "riprenderà in seguito la sua corsa per non fermarsi che alla estremità della salita che precede il viadotto di S. Anatolia, dove si troverà scanzata una macchina che andrà a porsi in testa al treno, la quale riprenderà la sua corsa fino avanti il fabbricato dei viaggiatori della Stazione di Velletri".

Risolte le ultime difficoltà, si era quasi certi che alla cerimonia di inaugurazione avrebbe partecipato Pio IX, tanto che era stato allestito uno speciale padiglione comprensivo di trono. Perciò fu grande la delusione dei presenti quando, al mattino del fatidico giorno, il 27 gennaio 1862, si apprese che il Pontefice, per la "dirotta" pioggia caduta nella notte, non sarebbe intervenuto.

In compenso, però,

presero posto nelle vetture i cardinali Antonelli, Altieri e Mertel, il proministro delle Armi De Merode, e quello dei Lavori pubblici e del Commercio, barone Costantini Baldi, il marchese Amici, senatore

di Roma, il generale De Goyon con alcuni ufficiali dello stato maggiore, e fra i diplomatici, il marchese Lavatene, ambasciatore di Francia, il De Souza di Spagna, e il Carolus, ministro del Belgio. Monsignor Hohenlohe, arcivescovo di Edema, assistito da un maestro di cerimonie, dai cappellani comuni e cappellani cantori, intonò il Te Deum e sull'altare, appositamente costruito, impartì la trina benedizione episcopale⁵.

La cerimonia fu

splendida e imponente. La stazione di Porta Maggiore, ornata con ogni fatta, addobbi di velluti e damaschi, di stemmi, emblemi, e bandiere, con festoni e ghirlande di lauri e di fiori, dava a vedere, innalzati per la fausta circostanza, ed atri e gallerie, ove sulle dieci ore antimeridiane convennero i personaggi invitati alla cerimonia (...). Terminata la Benedizione, i personaggi sopra ricordati, e gli altri che ne aveano dalla Società ricevuto invito, alle ore 11 e mezzo ascsero i vagoni che dalla Locomotiva suddetta furono portati a percorrere la via ferrata fino alla stazione di Velletri, primo convoglio che vi tragittasse, salutato a quando a quando dalle popolazioni accorse dai dintorni con applausi vivissimi. All'una pomeridiana toccavano Velletri tanto il convoglio di Roma, quanto l'altro che sulla stessa ora avea mosso da Ceprano, recando Monsig. Scapitta, Delegato Apostolico di Frosinone, ed i governatori e i magistrati e rappresentanti municipali delle varie città delle provincie di Marittima e Campagna. Monsignor Ricci, Delegato Apostolico di Velletri ed il Governatore e Magistrati Veliterni con i membri della Commissione Amministrativa di quella provincia trovavansi nella sala principale della stazione, ove si ammirò il busto in marmo rappresentante l'augusto Sommo Pontefice Pio IX, che per cura della stessa Commissione Amministrativa è stato quivi collocato sopra una marmorea colonna⁶.

Alle cinque e mezzo del pomeriggio si ripartì da Velletri e alle sette gli invitati di Roma erano a porta Maggiore.

Anche se era stata sfarzosamente inaugurata, però, passò molto tempo prima che la Roma-Ceprano venisse resa disponibile per il servizio al pubblico. Probabilmente c'era da mettere in conto una certa diffidenza che i pontifici nutrivano nei confronti dei piemontesi che, intanto, avevano ormai da qualche tempo conquistato il Regno delle Due Sicilie il cui epilogo era avvenuto il 13

⁵ DE CESARE 1970, p. 175.

⁶ *Giornale di Roma* . Giovedì 30 gennaio 1862.

febbraio 1861 con la capitolazione della fortezza di Gaeta.

Una diffidenza che di sicuro aleggiò il 13 ottobre 1862 nella sala d'aspetto di prima classe della stazione di Ceprano durante la riunione della commissione pontificia deputata ad interessarsi del problema, presente il ministro pontificio mons. De Merode. Considerato che la stazione di Ceprano distava dal ponte sul Liri, ovvero dal confine già napoletano ma ora italiano, circa un chilometro e mezzo, si convenne - ma si parlava solo in via ipotetica in quanto al di là del confine la ferrovia non era stata ancora ultimata - che i treni provenienti da Napoli non avrebbero dovuto superare la stazione di Isoletta così come quelli provenienti da Roma quella di Ceprano.

Il primo dicembre 1862 viene finalmente attivato il servizio passeggeri sui 123 chilometri della Roma-Ceprano, con un tempo di percorrenza di circa quattro ore. Vengono previsti

due treni che partano da Roma per Ceprano con percorso di quattro ore, il primo dei quali muoverà da Porta Maggiore alle ore 7,30 e il secondo alle 12, e pressoché contemporaneamente altri due treni [che] muoveranno da Ceprano verso Roma incrociandosi a Segni. Vengono inoltre stabiliti due separati treni per Velletri e sei altri treni per Frascati.

Il tutto, beninteso, previa approvazione della direzione di polizia, come si legge in una lettera che la società ferroviaria invia al consiglio dei ministri.

Intanto, a proposito della stazione terminale di Ceprano, al di là del fatto che il suo edificio principale, così come gli altri delle ferrovie pontificie, è caratterizzato dalla presenza di un timpano nella parte centrale superiore, occorre precisare che, al di là delle altre infrastrutture, viene anche dotata di una "una Chiesina eretta ed officiata a spese della Società delle Ferrovie"⁷, ovviamente destinata alle esigenze spirituali dei passeggeri e del personale di servizio della stessa ferrovia.

Intitolata a San Pio V, è di forma ottagonale con un corpo aggiunto nella parte centrale posteriore evidentemente destinato ad ospitare la sagrestia.

⁷ Archivio Storico Diocesano di Veroli, Fondo Diocesano, Segnatura V4. 1. 2. 7, Serie Ufficio di Curia, Sottoserie Atti per



Fig. 2. La stazione di Ceprano, terminale della ferrovia proveniente da Roma

Compresa tra la vecchia ferrovia e quella per i treni ad alta velocità, oggi si trova non solo in uno stato di totale abbandono ma mostra i segni inequivocabili di un saccheggio in piena regola e, comunque, la totale mancanza di attenzione da parte di chi dovrebbe tutelarne la salvaguardia.

Un altro "luogo sacro" ferroviario, non a caso detto "chiesa della stazione", si trova in prossimità dello scalo di Morolo. Costruita nel 1881 dal conte Pio Filippini, fu benedetta il 18 febbraio 1882 da suo fratello, mons. Antonio, che era canonico della Basilica Vaticana. Originariamente intitolata all'Annunziata, questa chiesa è inserita al piano terra del vasto casale costruito dallo stesso Filippini i cui nuovi proprietari ne hanno poi mutato il titolo dedicandola a San Nicola⁸.

Il conte Filippini, ricorda mons. Antonio



Fig. 3. Una immagine attuale della "chiesina" intitolata a San Pio V presso la stazione di Ceprano

Luogo.

⁸ BIONDI 1981, p. 85.

Biondi,

fu un vero patito di Morolo. Ingrandì e migliorò le cave di pietra e le fornaci per la produzione della calce dando così lavoro a non pochi morolani che conobbero per la prima volta un salario mensile e migliorarono così sensibilmente il loro livello economico tanto basso in quei tempi, ottenne la fermata dei treni merci presso le cave creando la premessa per la futura stazione ferroviaria⁹.

Ma se nel caso di Ceprano e di Morolo ci troviamo al cospetto, come dire, di situazioni particolari, nel Regno delle Due Sicilie, invece, dove il servizio ferroviario era sospeso sia di notte che durante la settimana santa, vigeva la regola che ogni stazione dovesse avere una propria cappella “per dar modo al personale sparso sulla linea di udir la messa all’alba dei giorni festivi.”¹⁰

Si trattava di una decisione di Ferdinando II di Borbone che, dopo aver acquisito il diritto di legare il proprio nome alla prima ferrovia realizzata nella penisola italiana, la Napoli-Granatello di Portici, prosegue nella strada intrapresa in campo ferroviario e fra il 1842 ed il 1843 attiva la Napoli-Torre Annunziata-Castellammare e, appena dopo, la Napoli-Cancello-Caserta, in tutto 32 chilometri e 842 metri che viene aperta al pubblico l’11 dicembre 1843; tempo qualche mese e il 25 maggio 1844 la Napoli-Caserta viene prolungata sino a Capua, per una distanza di poco più di 11 chilometri (11,190): è il primo segmento in terra campana, e comunque, in assoluto, della Roma-Napoli via Cassino.

Il nuovo regno d’Italia, che agli inizi del 1861 la troverà compiuta sino a Presenzano, si attiverà per completarla fino ad Isoletta e collegarla quindi alla Ceprano-Roma formando una linea sola.

Dalle Due Sicilie all’Italia unita.

Di un collegamento con lo Stato Pontificio era da tempo che re Ferdinando si era fatta un’idea ben precisa che poi altri avrebbero messo in pratica. In una comunicazione del “Ministero e Real

Segreteria di Stato degli Affari Interni” del Regno delle Due Sicilie diretta all’intendente della provincia di Terra di Lavoro (30 settembre 1846) si legge, infatti, che, appena qualche giorno prima, il 26,

Sua Maestà si è degnata dare al Signor Giuseppe Falcon de Cimiez naturalizzato suddito napoletano la promessa di una concessione diretta di costruire una nuova strada ferrata da Capua al confine Pontificio, o per la via di Ceprano, o per quella di Fondi, sotto condizione di doversi sperimentare nella costruzione della detta strada il nuovo sistema d’invenzione e perfezionamento del Jouffrerj (ma s’ignora di cosa si tratti, nda) il quale sistema promette maggiore sicurezza ai viaggiatori e risparmio nell’esecuzione dell’opera. Lo sperimento sarà fatto sopra due miglia dell’enunciata strada che presentino tutte le difficoltà a vincersi dal detto sistema; ed in seguito delle prove e dell’esame

si deciderà il da farsi: o fruire del nuovo sistema, del quale, come si è detto, non si sa più di tanto, o seguire il vecchio.

Progettata dal capitano del genio ingegner Clemente Fonseca, la costruzione della ferrovia verso lo Stato Pontificio avviene secondo le modalità che caratterizzavano tutte le opere eseguite per conto del re il quale, peraltro, soprintendeva personalmente all’esecuzione dei lavori, lavori che hanno inizio nel 1840.

Tra le altre disposizioni impartite per la loro esecuzione, la direzione generale di “Ponti e Strade e delle Acque, Foreste e della Caccia”, richiamando un rescritto del primo settembre 1841, rammenta, ad esempio,

di doversi serbare pel taglio delle rocce tutte le precauzioni che la legge impone ad evitare i danni che dal dissodamento, e disboscamento, derivar potrebbero, e propone di adottarsi come facilitazione la regola di farsi l’esame delle circostanze locali dal Sindaco con due Decurioni e con la Guardia Generale¹¹.

La “Soprintendenza Generale di salute”, dal canto suo, rammenta che le strade ferrate, secondo il regolamento del Servizio Sanitario interno, devono “reputarsi come [strade] consolari” ragion per cui non debbono trovarsi ad una distanza in-

⁹ BIONDI 1981, p. 85.

¹⁰ DE CESARE 1969, p. 599.

¹¹ Lettera della Direzione generale di “Ponti e Strade e delle

Acque, Foreste e della Caccia” all’Intendente di Terra di Lavoro. Napoli, 24 agosto 1858.

feriore alle

due miglia da tutte le gore destinate alla macerazione del canape e del lino. Perché cotesto provvedimento possa recarsi ad atto senza novelli inciampi e richiami é mestieri considerare che i fusari ond'è parola, possano trovarsi forse in siti prossimi alle Vie Ferrate e consolari da dover essere aboliti tutti, ed in questo caso si distruggerebbe una della maggiori industrie di quei paesi¹².

A Napoli, la stazione di partenza, ospitata in un edificio dal vago stile neoclassico, si affacciava sull'attuale corso Garibaldi, un po' più verso il mare rispetto all'attuale stazione di Napoli Centrale, ed era affiancata a quella della ferrovia per Portici.

Benché riservata principalmente ad uso della casa reale, la ferrovia venne ben presto aperta anche al pubblico. Vi prestavano servizio sei locomotive inglesi, Stephenson e Longridge, ed una americana, una Norris. Le carrozze, invece, erano costruite negli stessi arsenali militari del Regno, con la particolarità che quelle di terza classe “erano senza sedili né vi furon messi prima del 1860. Ciò permetteva insaccarvi quanta più gente volesse il capotreno. Alcune prime classi erano a salone”¹³.

Dopo l'iniziale sperimentazione dei diversi tipi di locomotive disponibili sul mercato ben presto, però, ci si affranca dalla sudditanza alla produzione estera cominciando ad utilizzare il materiale rotabile prodotto presso il “Reale Opificio” di Pietrarsa e le “Officine dei Granili”, stabilimenti voluti da Ferdinando II sin dal 1830 dove venivano sperimentate le tecnologie più moderne e ci si era specializzati in ogni tipo di produzione metallurgica e meccanica.

Pietrarsa, in particolare, già nel 1853 è completa in tutti i reparti di lavorazione ed occupa oltre mille operai ed un centinaio di artiglieri: quando ciò accade mancano ancora 44 anni alla fondazione della Breda e 57 a quella della Fiat. Insomma, un esempio di industrializzazione del mezzogiorno spesso sottaciuto e dimenticato.



Fig. 4. L'antica stazione di Napoli della tratta Napoli-Portici affiancata, in secondo piano, da quella della ferrovia per Caserta e, quindi, per Roma (via Ceprano)

Diversamente dalla inaugurazione della Napoli-Caserta, si è più informati su quella della Napoli-Caserta-Capua, avvenuta in grande stile il 25 maggio 1844 nella stazione “fuori Porta Nolana in capaci sale, all'uopo apparecchiate”, presente la famiglia reale al completo. E si sa anche che, amando Ferdinando II “fare con la massima rapidità i suoi viaggi”, scrive Raffaele De Cesare, “i trentadue chilometri fino a Caserta glieli facevano percorrere in mezz'ora, con una velocità di sessantasei chilometri l'ora, che molti nostri treni diretti non raggiungono oggi.”¹⁴ Ma “la maggior velocità ricordata fu quella di un viaggio del conte d'Aquila da Napoli a Santamaria: quaranta chilometri in ventisette minuti, cioè ottantotto chilometri l'ora.”¹⁵

Nell'estate del 1847 si parla di un prolungamento della linea da Capua fino alla frontiera pontificia “a spese del Governo”¹⁶; dieci anni dopo, si conferma che la ferrovia è “intrapresa pure dal governo a Conto proprio”¹⁷ ma senza ulteriori chiarimenti. Tuttavia, il prolungamento da Capua a Presenzano e poi a San Germano (Cassino), ultimato nel 1862, avrebbe beneficiato del “grande impulso che dette a quei lavori la luogotenenza del principe di Carignano” - Eugenio Emanuele di Savoia, (Parigi 1816-Torino 1888) - , della qualcosa, scrive Raffaele De Cesare, “menava con

¹² Intendenza di Terra di Lavoro. Le Strade Ferrate sono considerate come Consolari per ragione di regole sanitarie. 14 gennaio 1859.

¹³ DE CESARE 1969, p. 603.

¹⁴ DE CESARE 1969, p. 602.

¹⁵ DE CESARE 1969, p. 602.

¹⁶ *La Locomotiva*, 22 luglio 1847.

¹⁷ *Giornale delle Strade Ferrate*, 5 settembre 1857.

me particolar vanto Costantino Nigra, segretario di quel governo”¹⁸.

Il 22 maggio 1859 muore Ferdinando II e gli succede il figlio ventitreenne Francesco II. Da un rapporto al re del direttore del ministero dei Lavori pubblici, cavalier Luigi de' marchesi Ajossa sullo stato delle ferrovie, a proposito di quella verso il confine pontificio si legge:

La grande nuova linea in costruzione da Capua a Ceprano, conta miglia 52 di sviluppo. Il suo tracciamento trovasi eseguito per la lunghezza di miglia 51, e precisamente fino al punto d'incontro con la consolare Civita Farnese, circa un miglio prima di giungere al confine Pontificio; ma si lavora però fino al rio Provvitolo, cioè due miglia in qua del termine della eseguita traccia, per essere in grado di dare il migliore sviluppo possibile al resto di questa linea, dopo che sarà definito il suo punto di congiunzione con la ferrovia Pontificia, la quale linea nei movimenti del terreno che attraversa esigerà delle opere di arte di molta importanza.

Intanto la situazione politica precipita: Garibaldi, dalla Sicilia, sta risalendo verso la Calabria. A settembre è a Napoli, dove arriva, guarda caso, a bordo di un treno su cui era salito a Vietri. Appena dopo, quando comincia a schierare le sue truppe sul fronte fra Caserta e il Volturno, anche in questa circostanza si troverà a disposizione la ferrovia voluta dai Borbone che, si dice, verrà utilizzata freneticamente, al limite, e qualche volta al di sopra, delle sue possibilità: a fine settembre del 1860 vengono effettuati dai trenta ai quaranta treni militari al giorno; il giorno della battaglia del Volturno, poi, fra Caserta e Santa Maria viene addirittura messo in linea un treno armato di cannoni che “disturbò non poco le truppe borboniche in attacco”.

Il 6 aprile 1861, il direttore della ferrovia per Ceprano, colonnello del genio militare Cesare Firrao, ne descrive la situazione in un opuscolo pubblicato a difesa delle opere in corso soprattutto contro gli strali che arrivano dal parlamento italiano specialmente per bocca del deputato Cesare Correnti circa gli “inconcepibili tortuosi giri che la ferrovia persegue”. Ma, precisa Firrao, “la sca-

bra e variata natura di queste contrade non è sfuggita a quanti geologi e naturalisti si fecero ad esaminarle”. Comunque,

se i mezzi non mancano, per la fine del volgente anno potrà essere aperto al traffico il tronco da Capua insino a Presenzano per chilometri 41, e per la metà del venturo anno il resto del tratto insino a Ceprano, la cui grande importanza potrà desumerla quando dirò come la sola trincea al colle di Conca della lunghezza di chilometri 3 comprende uno sterro di oltre 32 mila canne cube di terra pari cioè a più di 600 mila metri cubi.

E come Firrao aveva anticipato, il 14 ottobre 1861 viene inaugurato il tratto da Capua a Tora Presenzano.

Intanto, il parlamento italiano affida alla società “Pio-Centrale” di cui, tra gli altri, è socio quel Josè Salamanca, che aveva già realizzato la Roma-Ceprano il gruppo di linee del circondario di Napoli e, dunque, anche la tratta Napoli-Ceprano.

Circa un anno dopo, la ferrovia fra Roma e Napoli pare finalmente concretizzarsi tant'è che se ne prevede l'apertura per il primo novembre 1862, “che il governo pontificio voglia o no”¹⁹. Si apprende, intanto, che

la distanza da Napoli a Roma è di 288 chilometri (ma si tratta evidentemente di un errore di stampa essendo in realtà 261, nda); le stazioni, fino al Confine Pontificio, sono in numero di 20 cioè: Napoli, Casalnuovo, Acerra, Cancellò, Maddaloni, Caserta, S. Maria, Capua, Pignataro, Sparanise, Teano, Riardo, Cajanello, Presenzano, Mignano, Rocca d'Evandro, San Germano, Aquino, Melfa, Isoletta; quelle dal confine a Roma sono in numero di 13, cioè: Ceprano, Ceccano, Frosinone, Ferentino, Sgurgola, Segni, Valmontone, Velletri, Civita, Lavina, Cecchina, Marino, Ciampino, e Roma.

I lavori di arte più notevoli sono: due ponti sul Volturno, uno provvisorio di legname ed uno di ferro; un altro ponte a Rio-Lanzi; i viadotti di Sottovia, di Sant'Antonio, di San Paride; le trincee di Santa Croce e Fontana Regina; il riempimento prima di Riardo; il viadotto di Fontana Paolo; la trincea di Conca; il riporto dopo Mignano; i viadotti 4.° e 2.° di Peccia, quello di Peschitto, quello di Fontana Quercia, di Vico San Pietro, di Fajo, di Melfa, di Mo-scosa, di Liscia, del Rio Provvitolo²⁰.

¹⁸ DE CESARE 1969, p. 598.

¹⁹ *L'Omnibus*, 9 settembre 1862.

²⁰ *L'Omnibus*, 9 settembre 1862.

Come può notarsi, nell'elenco delle stazioni, quella che poi sarà Roccasecca, è detta Melfa, ovvero si richiama al non lontano fiume che, al momento, costituisce il toponimo più importante in quel territorio che è ancora aperta campagna, mentre manca del tutto il nome di Anagni. Infatti, quando la ferrovia viene ultimata, sebbene se ne fosse parlato, la "città dei papi" non ha una propria stazione e deve quindi servirsi di quella di Sgurgola. Poi, dopo un'intensa battaglia e la costruzione di una apposita strada collegata alla Casilina, finalmente anche Anagni potrà vantare una propria che, però, a un certo punto, nel 1878, viene messa in discussione tanto che si parla della sua soppressione e, di nuovo, del dirottamento dei viaggiatori verso quella di Sgurgola.

Mentre è ancora in corso la costruzione della linea fra Tora Presenzano e San Germano, km. 24,555, che verrà aperta al traffico il 12 dicembre 1862, si ha notizia che "il giorno di Venerdì 19 corrente veniva felicemente collocato sul fiume Liri il bellissimo ponte tutto costruito in ferro di metri 40 di corda", cosicché per la conclusione dei lavori "restano ora soltanto da condursi a termine" quelli

di allargamento delle scarpe della imponente trincea di Conca, lunga due chilometri e mezzo, e dei contemporanei riempimento e assodazione delle rampe della Sezione di Mignano.

Questi lunghi e costosi movimenti di terra e rivestimenti sarebbero a quest'ora assai più avanzati se il Governo non fosse stato tempo fa nella dura necessità di emanare degli ordini severissimi riguardo alla fabbricazione del pane e somministrazione di viveri agli operai agglomerati su questi punti visitati di frequente da forti bande di briganti, in seguito alle quali misure i lavoratori si ritrassero alle loro case. A scacciare e distruggere quegli scellerati, furono spediti giorni sono a quella parte i quarti battaglioni del 7° e dell'8° Reggimento Granatieri di Toscana, ed ora le stazioni di Presenzano e Mignano sono validamente presidiate.

Questa provvida misura ristabilirà senz'altro, ne siamo certi, la sicurezza personale in quelle contrade. Essa però non è bastante per far riattivare i lavori della ferrovia. Perché si possa riprenderli è d'uopo far affluire di nuovo il numero d'operai a ciò



Fig. 5. La stazione di Anagni

necessario. Questo non può ottenersi che adottandosi dal Governo, d'accordo colla compagnia, misure tali da assicurare il sostentamento dei lavoratori, sorvegliando contemporaneamente a che i viveri non sieno in parte usufruiti dai briganti²¹.

Al di là di quello appena riferito, tra gli altri clamorosi episodi di brigantaggio in cui è coinvolta la costruenda ferrovia non può non ricordarsi quello accaduto la sera del 9 novembre 1861, quando la banda del sorano Chiavone, al secolo Luigi Alonzi, di cui faceva parte l'ufficiale legittimista belga Alfredo De Trazégnies, lasciati i monti intorno a Sora, dove solitamente stazionava, si mosse per attaccare i soldati piemontesi di stanza lungo il confine con lo Stato pontificio. In prossimità della stazione ferroviaria di Ceprano, la banda, che era composta da circa duecento uomini, costrinse gli operai che lavoravano appunto alla costruzione della ferrovia - anche questi un paio di centinaia - ad unirsi a loro per poi muovere tutt'insieme alla volta di Isoletta dove, la mattina dell'11 novembre, assalirono il castello. Ma si trattò solo del sanguinoso prologo di un cruento combattimento che si sarebbe concluso a San Giovanni Incarico.

Il 30 settembre 1862 i giornali napoletani danno per avvenuta la prima corsa sperimentale sulla ferrovia da Napoli a Ceprano: "più di 200 invitati consumano una lauta colazione sotto un padiglione allestito alla stazione e poi, alcuni alle 9 meno un quarto, altri alle 9, partono. Il ritorno da Ceprano avviene alle 3 e mezza e l'arrivo a Napoli si ha alle 8 e un quarto di sera".

²¹ *Giornale di Napoli*, 25 settembre 1862.

Molto più di una novità.

Ma è il 12 dicembre 1862, con il definitivo completamento della linea fra Tora Presenzano e San Germano, che ci sarebbe il primo viaggio fra Roma e Napoli di cui riferiscono scarse cronache: “Il signor Salamanca e il signor Coupon, amministratore della ferrovia romana, hanno fatto ieri il viaggio da Roma a Napoli sulla ferrovia in otto ore”.

Il 24 febbraio 1863, come previsto, viene inaugurato il nuovo e definitivo ponte sul Volturno, che sostituisce quello provvisorio di cui ci si era serviti sino ad allora, la cui costruzione era iniziata “al finire del passato governo; ma durante l’assedio di Capua fu tutto distrutto, così i lavori dovettero ricominciarsi da capo in marzo del 1861”.

Cosicché, ma anche per difficoltà opposte dallo Stato pontificio, l’apertura al pubblico della Napoli-Ceprano viene rimandata al 25 febbraio. Telegrafica la notizia che il giorno dopo riferisce dell’evento:

Con notevole concorso di viaggiatori si apre al pubblico la linea ferroviaria diretta tra Roma e Napoli. Il treno, partito da Roma alle ore 6 del mattino, arriva a Napoli alle 19,50 della sera, con un’ora e 26 minuti di ritardo sul previsto. Il ritardo, si dice, è dovuto alla meticolosità della polizia pontificia a Ceprano nella verifica dei passaporti. Comunque, senza questo ritardo il treno avrebbe impiegato appena 12 ore.

Né più generoso è *L’Omnibus*:

A cominciare da ieri la ferrovia da Roma a Napoli fu posta in attività con un servizio provvisoriamente regolato con una corsa giornaliera da Napoli a Roma e viceversa partendo da Napoli alle 7,40 antimeridiane, e da Roma alle 6 antimeridiane. Ed arrivando a Roma alle 8,30 pomeridiane e a Napoli alle 6,21 pomeridiane²².

Telegrafiche anche alcune notizie sulla linea: “Ha 34 stazioni, con 30 fermate intermedie (*sic!*); abbonda il ferro, dipinto di verde cupo, nelle tettoie e nelle pensiline, adornate di gerani. Il viaggio dura 12 ore, e vi è una sola corsa giornaliera da Napoli alle 5,30 e da Roma alle 7,30. Naturalmente alla frontiera con lo Stato della chiesa si cambia treno.”

Le cronache di quel 25 febbraio, per niente fertili in verità, ci ragguagliano inoltre sullo stato dei viaggiatori all’arrivo a Napoli, stanchi e sporchi cioè, ma non ci dicono, invece, se quell’avvenimento ispirasse a qualche autore partenopeo, soliti a trovare nella cronaca gli spunti migliori, una canzonetta in onore della neonata ferrovia; è assicurato, comunque, che in quell’occasione un focoso oratore napoletano, in uno dei tanti discorsi ufficiali, usasse per la prima volta l’appellativo di “direttissima” nel riferirsi alla nuova linea, introducendo così nel vocabolario e nella terminologia ferroviaria quel curioso vocabolo - poi utilizzato sia per la Roma-Napoli, via Formia, che per altre ferrovie - che appare senz’altro “illegittimo” nel superlativo, essendo noto che la linea retta già nella sua definizione racchiude un concetto assoluto.

L’attivazione della nuova ferrovia, tra gli altri benefici, assicura anche l’espletamento del servizio postale con l’istituzione dell’“ambulante Napoli-Isoletta”, ovvero con la presenza nella composizione dei convogli che percorrevano questa tratta di una carrozza adibita a vero e proprio ufficio postale con il compito precipuo di accelerare il lavoro di smistamento della corrispondenza. Ed Isoletta, piccolo abitato ma in coincidenza con la linea pontificia Roma-Ceprano, dove pure operava un “ambulante”, era stata appunto individuata come il luogo in cui le poste pontificie avrebbero scambiato la corrispondenza da e per Napoli. Il tutto fino a quando, ad unificazione avvenuta, dai primi mesi del 1871 divenne operativo l’“ambulante” Roma-Napoli.



Fig. 6. Per molti l’inizio di un viaggio verso l’ignoto

²² *L’Omnibus*, 26 febbraio 1863.

Aperta al traffico molto in sordina, la Roma-Ceprano-Napoli vivrà il suo primo e, forse, unico grande momento il 13 maggio 1863 quando Pio IX visiterà Frosinone, dove giunse appunto in treno e da dove si sarebbe poi spostato a Veroli, Casamari, Alatri, Ceprano e, sulla via del ritorno a Roma, Ferentino e Anagni.

Intanto, grazie alla ferrovia, per le popolazioni romane, ciociare, campane, abruzzesi e molisane si schiudono nuovi orizzonti e più ampie possibilità di sviluppo economico, sociale e, se vogliamo, culturale. Per la prima volta, forse, dopo millenni questa gente è favorita dalla ferrovia a “tradire” i suoi monti, le sue valli. Abbandonandole. Le valigie di cartone tenute chiuse alla meglio da un lurido spago non sono ancora state scoperte. Per ora basta solo un modesto fagotto pieno delle uniche, misere, povere cose che si posseggono insieme ad un profondo desiderio di vivere una nuova vita, semmai oltre Oceano. E la ferrovia raccoglie nelle sue stazioni persone, fagotti, illusioni per consegnarle, a Napoli, a un bastimento...

Ma anche a chi resta la ferrovia dà una mano e lentamente, ma molto lentamente, il livello di vita progredisce. Ed essa stessa diviene fonte di lavoro per molti.

Nelle concitate fasi che portarono infine all'unità nazionale la ferrovia Roma-Napoli torna in evidenza quando i volontari del sud guidati da Giovanni Nicotera e diretti alla conquista di Roma si serviranno del treno un paio di volte tra Napoli e Aquino, il 9 e il 10 ottobre 1867, e poi, sul finire dello stesso mese, tra Frosinone e Velletri. La stessa ferrovia sarà poi costretta ad una sosta forzata del servizio nei giorni a cavallo della conquista di Roma da parte dei piemontesi, il 20 settembre 1870, servizio ripristinato appena due giorni dopo grazie all'opera del genio militare del Regio esercito.

Con Roma diventata la capitale del nuovo Regno ed il porto di Napoli sempre importante, la ferrovia occupa uno specifico ruolo perché unico e moderno mezzo di comunicazione fra le due località. È naturale, quindi, che i personaggi più in vista dell'epoca, ecclesiastici o politici, militari o



Fig. 7. La stazione di Frosinone

artisti, per oltre sessant'anni, cioè sino all'entrata in funzione della consorella via Formia, si servano di essa per i propri spostamenti dove il servizio è assicurato da treni omnibus e da treni diretti, caratterizzati da allestimenti e tempi di percorrenza diversi ma tutti trainati da locomotive a vapore.

Già nel corso della sua costruzione e, poi, man mano che prende piede, una volta superato l'impatto iniziale, la ferrovia, oltre a porsi come stimolo per la trasformazione dei luoghi dove sono ubicate le stazioni, di solito in aperta campagna, da territori del tutto anonimi in veri e propri centri abitati, diviene oggetto di richieste le più disparate, generalmente collegate a rivendicazioni di natura locale inerenti il servizio.

A nulla valsero, ad esempio, i reclami del comune di San Germano allorché venne rivisto il tracciato della ferrovia che, in origine, si avvicinava di molto all'abitato laddove era “il largario comunale detto Rapido e la casetta denominata Santa Caterina”, tant'è vero che il 29 ottobre 1859 il decurionato, riunito sotto la presidenza del sindaco Francesco Petrarcone,

considerata la pochezza dell'interesse che verrebbe a soffrire il Comune, in confronto ai tanti vantaggi che lo stesso riceverà col'attuazione di siffatta strada, unanimemente delibera rinunciare ad ogni compenso, facendo rimanere al Comune il solo materiale della casetta a diroccarsi, dando così un debole attestato di gratitudine alla Sovrana munificenza che tanto si è degnata contribuire al lustro ed al miglioramento della Città nella concessione di una ferrovia e stazione quasi all'interno dell'abitato.

Ma non passano nemmeno due anni che, il 16 luglio 1861, il decurionato viene informato da don

Luigi Matronola, “sindaco funzionante” che, a seguito ad una revisione del tracciato della ferrovia per motivi economici, si intende “abbandonare l’incominciata stazione”, che sarebbe venuta a trovarsi al centro dell’odierna Cassino, nella zona dell’attuale piazza De Gasperi, e trasferirla “in un miglio e mezzo circa di lontananza da questo abitato”, con conseguenti notevoli disagi sia per i cittadini che per il commercio. Sebbene il decurionato sia compatto nel reclamare il sito della stazione nel luogo dove è “in costruzione”, costruzione oltretutto “prossima a compiersi”, alla fine, però, bisogna accettare lo spostamento della stazione in località Monticelli, cioè nel luogo dove è attualmente. Tant’è, scrive Torquato Vizzaccaro, che “per raggiungere lo scopo furono spianate le colline che ivi sorgevano, quelle dette di S. Nicola, sia per fare posto alle nuove opere, sia per potere avere a portata di mano il materiale necessario al rilevato. E restarono coinvolte tutte le strutture romane del complesso varroniano”²³.

È, invece, il mese di settembre del 1889 quando il comune di Piedimonte San Germano, anche a nome di quelli di Villa Santa Lucia e di Terelle, si attiva per chiedere l’istituzione di una stazione ferroviaria la quale, semmai venisse realizzata, “riuscirebbe di massima utilità anche ai comuni così detti di marina che per la costruzione della strada consortile Piedimonte-San Giorgio in poco tempo e comodamente potrebbero prendere il treno qui anziché a Cassino ove distano un’ora e più di cammino”.

Ma perché la richiesta venga esaudita devono passare ben trent’anni quando, finalmente, Piedimonte avrà l’agognata stazione al km. 130,588 della Roma-Napoli, fra quelle di Aquino e di Cassino.

Se Piedimonte chiede la stazione, il comune di San Giovanni Incarico, dal canto suo, si accontenta dell’aggiunta del proprio nome a quello di Isoletta nella omonima stazione. È il mese di giugno del 1921. Tempo prima, fra febbraio e marzo, il comune di Casalvieri si era attivato per chiedere la fermata dei direttissimi 84 e 89 alla stazione di



Fig. 8. La stazione di Cassino

Roccasecca, cui era collegato attraverso il “Tracciolino”. La richiesta, però, non viene nemmeno presa in considerazione perché i treni in questione sono vincolati a strette coincidenze e quindi non possono essere aggravati da servizi locali. Cosa questa che viene ribadita nella risposta ad analoga richiesta della prefettura di Caserta perché i treni sui quali si chiede di intervenire, l’80 e l’84, chiariscono dalle Ferrovie dello Stato (9 maggio 1921), sono impegnati comunicazioni rapide a lungo corso fra la Sicilia, la Calabria e l’Alta Italia.

Ancora in quel 1921, a novembre, si registra un intervento della Deputazione provinciale di Terra di Lavoro per un posticipo dell’orario di partenza del treno che muove da Roccasecca alle ore 4,35 del mattino, e ciò specialmente per l’alzataccia che comporta, considerato che a servirsene sono soprattutto quanti convengono dai centri vicini i quali non solo devono muoversi che è ancora notte fonda ma corrono il rischio di sgradevoli sorprese considerata la recrudescenza dei delitti contro le persone.

Che questo treno goda di particolare preferenza è determinato dal fatto che, a volersi servire dei successivi, non si arriverebbe a Caserta prima delle 13 e a Napoli prima delle 14, orari che non consentirebbero di poter disbrigare eventuali pratiche ed obbligherebbero oltretutto a passare la notte lontani dalla propria abitazione col più grave disagio e col più grave dispendio sia per la difficoltà di trovare alloggio sia per il costo enorme

²³ VIZZACCARO 1977, p. 20

delle spese di pernottamento. Sarebbe allora il caso che le ferrovie dispongano un treno in partenza da Roccasecca non prima delle 7 così da essere a Napoli tra le 10 e le 10,30. A tal fine, si suggerisce, potrebbe utilizzarsi il treno che parte dalla città partenopea alle 17,50 il quale, invece di concludere la propria corsa a Caianello, potrebbe proseguire fino a Roccasecca per ripartire il giorno dopo all'ora suggerita. Cosa questa che avvantaggerebbe anche quanti si servono della Roccasecca-Sora. Non a caso, tra i firmatari c'è anche il deputato provinciale Nazareno Rea di Arpino.

Intanto, appena dopo la proclamazione di Roma capitale, quindi nemmeno nel giro di una decina di anni, incomincia a manifestarsi la necessità di una comunicazione più rapida fra Roma e Napoli attardandosi, quella inaugurata nel 1863, a collegare il maggior numero possibile di centri abitati.

I primi studi per una nuova ferrovia di più veloce comunicazione fra le due città - che sarà poi la Roma-Napoli via Formia - sono del 1871. Ma essa entrerà in funzione solo il 28 ottobre 1927.

In alternativa alla costruzione di una nuova ferrovia, nel 1882 l'ing. Alfredo Cottrau propone "un raccorciamento dell'attuale linea Napoli-Roma"²⁴ attraverso quattro varianti sulle tratte Napoli-Spauranise, Rocca d'Evandro-Aquino, Ceccano-Ferentino e Segni-Roma grazie alle quali la distanza "ferroviaria" fra Roma e Napoli, al momento di 260,8 km. verrebbe a ridursi di 37,3 km., dunque a 223,6 km. dei quali 121,2 km. appartenenti alla linea esistente e 102,3 km. del tutto nuovi, ovvero una ventina di chilometri in più di quella per i treni ad alta velocità che è lunga 204,6 km. Nei fatti, però, a parte qualcuna di modesta entità, l'unica delle varianti realizzate sarà quella a doppio binario fra Roma e Segni, aperta al traffico il 27 maggio 1892, la quale, evitando il giro per Velletri, ridurrà la distanza fra Roma e Napoli di 11 chilometri.

Si lavora, intanto, al raddoppio dei binari, tra i primi quello tra Roma e Ciampino attuato nel 1884, mentre altre ferrovie vanno nascendo quali



Fig. 9. La stazione di Roccasecca

diramazioni dirette della Roma-Napoli. Se la Spauranise-Formia-Gaeta, circa 60 km., altrimenti nota come la "ferrovia degli Aurunci", entra in funzione il 3 maggio 1892, è di molto precedente l'apertura al traffico della Roccasecca-Arce (4 dicembre 1884), la prima "tratta" della futura Roccasecca-Avezzano che verrà ultimata solo nell'estate del 1902 (20 agosto).

Quando l'Italia è ormai unita, e dunque sia la sosta a Ceprano che quella ad Isoletta non avranno più ragione di essere, se nel 1883 i 260 chilometri della Roma-Napoli potevano essere percorsi in appena sei ore con un nuovo tipo di treno, il celer; dopo che il 27 maggio 1892 è stata aperta la "variante per Segni" i tempi di percorrenza compiuti dai "direttissimi" fra Roma e Napoli si riducono a cinque ore. E nel 1914, ma con riferimento in questo caso a treni nazionali ed internazionali, ché per andare al sud la nostra ferrovia era ancora l'unica, almeno sul versante tirrenico, si arriva a 4 ore e 20.

E oggi, oggi come vanno le cose? A parte il fatto che una Roma-Napoli, via Cassino, non solo non esiste più sull'orario, essendo stata sostituita da una Roma-Cassino-Caserta, voler affrontare dalla nostra provincia un viaggio verso la città partenopea costituisce una vera e propria avventura ed è dunque decisamente sconsigliabile. Né le cose vanno meglio per chi deve recarsi a Roma dove, seppur in presenza di una discreta offerta di corse, può accadere di tutto e il contrario di tutto.

Non vuole essere gratuita retorica ma in questo

²⁴ COTTRAU 1883.

caso dire che si stava meglio quando si stava peggio, cosa questa che è poi tutta da verificare, è affermazione che più veritiera non potrebbe esserci. Infatti, quando non era ancora spirato il Diciannovesimo secolo, pioveva o non pioveva, potevi prendere alla stazione di Frosinone il direttissimo delle “quindici e zeroquattro” ed essere certo, o quasi certo, che alle “diciotto e trenta”, minuto più, minuto meno, ti saresti trovato a Napoli. Vallo a fare oggi!

Incidenti di percorso.

Inevitabilmente, sulla Roma-Napoli devono registrarsi anche incidenti di varia natura il più “antico” dei quali potrebbe essere quello che coinvolse

il treno diretto della Ferrovia da Napoli a Roma, [che] giunto ieri (13 luglio 1865, nda) alla stazione di Ferentino alle 3,40 pomeridiane, montò sull'ago (ovvero lo scambio, nda) e prese un'altra direzione traendosi dietro il furgone dei bagagli, che si rovesciava nel passaggio dall'una all'altra linea, spezzandosi per buona ventura le catene che univano il furgone alle vetture. Le vetture seguirono il loro corso nel binario principale, ma imbattutesi nei frantumi del furgone a bagagli un vettura di terza classe e una di seconda uscirono alla loro volta dalla rotaia, arrestandosi immediatamente senza altro accidente tutto il treno. All'infuori del capo-treno che ha sofferto una leggera contusione al piede, non si è avuto a deplorare il menome disgraziato accidente. Il telegrafo non essendo in attività tra Ferentino e le altre stazioni della linea, il treno diretto ha dovuto aspettare i treni omnibus da Roma e Ceprano e fare lo scambio dei viaggiatori, cagionando il ritardo di qualche ora a' viaggiatori del treno diretto da Napoli e Roma²⁵.

Tempo dopo, il mattino del 17 dicembre 1865, alla stazione di Anagni (sic!),

un vagone di merci, che si trovava istradato sul binario d'incrocio che dalla via principale porta alla via morta delle merci, non essendo puntellato, ha scorso verso la detta via principale, mosso dallo scuotimento prodotto dal passaggio del treno, in modo che in prossimità del cuore vi hanno urtato la-

teralmente due delle vetture del treno stesso. Andando questo lentissimamente, stante che era per fermarsi, n'è seguito soltanto che le dette due vetture si siano alquanto sollevate da quel lato, incastrandosi col detto vagone di merci e riportando alcuni guasti: né i viaggiatori, né gli agenti ne hanno sofferto alcun male.”²⁶ Tuttavia, non essendo stato possibile “distrigare” una delle due vetture dal vagone merci, si rese necessario “scomporre e ricomporre” il treno la qualcosa comportò “un sensibile ritardo nella corsa che all'arrivo a Ceprano è stato di 35 minuti²⁷.

Il citato episodio viene segnalato dagli ispettori Baldini e Moscardi della Sorveglianza governativa per le Strade Ferrate dello Stato pontificio al delegato apostolico di Frosinone mons. Pericoli e al ministro del Commercio e Lavori pubblici²⁸.

Tra gli altri incidenti verificatisi sulla Roma-Napoli, si colloca tra i “più seri” quello verificatosi alle falde del monte Trocchio e raccontato così da un giornale del tempo:

Nel mattino dell'8 novembre [1893] mentre le tenebre erano ancora fitte e il diluvio imperversava, si gonfiavano le acque del torrente Trina. Le onde infuriate copersero il ponte detto della Foresta, che passa su questo torrente fra Cassino e Rocca di Evandro; e, non avvertito a tempo, un treno con centotredici capi di bestiame arrivò sul ponte, che crollò sul momento travolgendo nel fondo del torrente due macchine e i primi quattro vagoni. Il macchinista ebbe troncato il corpo a metà; rimasero pure vittime il fuochista e due altri infelici. Nell'oscurità, si salvarono appena, a nuoto, cinquanta animali che si posero a correre per le campagne. Appena si fece un po' di luce, una scena raccapricciante saltò agli occhi dei soldati e operai accorsi da Caserta per recare, se era possibile, soccorsi. Nel luogo dove sorgeva l'arco del ponte distrutto, scorgevasi un ammasso di rottami di vagoni da cui emergevano da ogni parte i corpi schiacciati e contorti di giovenche e di vitelli neri²⁹.

Non fu causata da un incidente ma da una memorabile piena del fiume Sacco (12 settembre 1901) una delle più lunghe interruzioni subite dalla linea, a prescindere da quelle di natura bellica, che provocò la distruzione di almeno tre viadotti tra Segni e Sgurgola di cui due a navate me-

²⁵ *Osservatore romano*. Anno V, n. 158. Venerdì 14 luglio 1865.

²⁶ Archivio di Stato di Frosinone, *Delegazione Apostolica. Direzione di polizia. Rapporti politici*. 107.285.

²⁷ *Idem*.

²⁸ *Idem*.

²⁹ *L'Illustrazione Popolare*. Giornale per le famiglie. S.i.d. ma Novembre 1893.

talliche ed un terzo in muratura.

Per il loro ripristino, vennero eseguite due deviazioni di 500 metri di lunghezza ciascuna ed una terza, di circa 400 metri, mentre si provvide al sollevamento delle travate metalliche cadute nel letto del torrente lavorando anche di notte, alla luce di grandi fari elettrici. I ponti metallici vennero riattivati in soli 17 giorni con il lavoro di 630 operai³⁰.

Passano nemmeno dieci anni che la Roma-Napoli nella notte fra il 9 e il 10 marzo 1903 è interessata da un altro gravissimo incidente verificatosi fra le stazioni di Roccasecca e di Isoletta, in prossimità del ponte sul rio Provitolo. A provocarlo, il deragliamento della locomotiva che trainava un treno merci carico di derrate alimentari proveniente da Napoli causato, si disse, dalla carente manutenzione della linea.

Anche in questo caso, orribile fu lo spettacolo che si presentò agli occhi dei soccorritori: infatti, alcuni dei vagoni si erano accavallati sulla locomotiva, che si era posizionata di traverso sui binari, mentre altri erano precipitati nella sottostante scarpata.

Ad Isoletta, località non molto distante dal luogo dell'incidente, la gente venne svegliata intorno alle 23 dal suono delle campane. E proprio da Isoletta arrivò tra i primi sul luogo del disastro Vittorio Boffi che

ebbe ad organizzare, assieme col guardiano ferroviario Felice Sacco, le prime squadre di soccorso, accompagnando altresì nel cuore della notte, in quell'intransitabile luogo, il vecchio chirurgo Dott. Giuseppe Forte che prodigò amorevolmente le urgenti cure ai feriti, i cui lamenti laceranti, provenienti dalla boscosa ed impervia scarpata, che dalla ferrovia si sprofonda quasi a picco sul sottostante ruscello, infondevano un profondo senso di pietà e di raccapriccio nei soccorritori, già peraltro terrorizzati dal rinvenimento di alcuni cadaveri orribilmente sfigurati. Nella sciagura perirono cinque agenti ferroviari che, pietosamente raccolti tra i rottami, vennero trasportati nella Chiesa di Isoletta e da qui al locale cimitero, ove furono sezionati dall'Ufficiale Sanitario alla presenza del Pretore di Arce. Le salme dei disgraziati ferrovieri e precisamente quelle appartenenti al fuochista Angrisani, ai Capi treno Faello e Acquarola, al guardiafreno Chirinchella e al frenatore Mei, furono ritirate dai loro

³⁰ M. PANCONESI 2005, p. 115.



Fig. 10. Il "disastro di Cassino" dell'8 novembre 1893. Il ponte detto della Foresta sul torrente Trina crollato (Da L'Illustrazione Popolare)



Fig. 11. Il treno rovesciato nell'incidente alle falde del monte Trocchio dell'8 novembre 1893 (Da L'Illustrazione Popolare)

congiunti e trasportate nei rispettivi paesi³¹.

All'incidente dedicò la propria copertina *Il Secolo Illustrato della Domenica* del 22 marzo 1903 e di esso parlò anche *La Domenica del Corriere* del 29 marzo 1903 pubblicando le immagini scattate dal fotografo S. Manenti di Roccasecca.

Nemmeno un anno dopo, il 29 dicembre 1904, quello che passò alle cronache come "il disastro di Pofi". Il treno accelerato 244, diretto a Roma, era partito da Napoli con circa un'ora di ritardo perché una grande affluenza di passeggeri aveva costretto a sdoppiare il treno il primo dei quali, con una decina di carrozze, si era mosso alle 23,35.

Durante il percorso, la locomotiva ebbe dei problemi per cui il macchinista si vide costretto a rallentare la corsa. Il problema si accentuò dopo

³¹ SACCHETTI 1957, 59.

la stazione di Ceprano, dove il treno era ovviamente arrivato in ritardo, quando, nell'affrontare una salita, il suo andamento divenne ancor più lento al punto che la precedenza sul treno che lo seguiva - un altrettanto "pigro omnibus (il numero 232, *nda*) che si stacca da Roccasecca al mattino prima dell'alba"³²- andò man mano riducendosi, il tutto mentre sulla ferrovia gravava una fitta nebbia.

Il frenatore di coda del 244, avvertendo l'eventualità di un possibile impatto, dapprima gridò di azionare i segnali di arresto e subito dopo, disceso dal treno, cominciò a correre verso il convoglio "inseguitore" il cui macchinista, ricevuto il messaggio, azionò i sistemi di frenatura. Ma la distanza fra i due treni era ormai inesistente cosicché l'urto divenne inevitabile: la locomotiva del 232 urtò la coda del treno che precedeva e si sovrappose al suo ultimo vagone coinvolgendo nell'impatto due, tre carrozze, distruggendole. Rimasero intatte solo le ultime carrozze del treno investitore e la prima del treno investito mentre in termini di vite umane, grazie a Dio, si registrarono solo alcune decine di feriti.

Anche questo incidente ebbe notevole risonanza: *La Stampa* di Torino di venerdì 30 dicembre 1904, ad esempio, dedicò ad esso buona parte della prima pagina con questo titolo: "Un grave disastro ferroviario tra Pofi e Ceprano sulla linea Roma-Napoli. Quarantasei feriti e contusi. Un macello evitato per miracolo. Il treno investitore mancava dei freni Westinghouse!"

Qualcosa di simile, ma con un bilancio ben più negativo, sarebbe accaduto circa un secolo dopo alla stazione di Roccasecca. Erano, infatti, le 15,24 del 20 dicembre 2005 quando la cosiddetta "freccia del Biferno", vale a dire la Roma-Campobasso, andò ad impattarsi a circa 120 chilometri all'ora col treno regionale Roma-Cassino che aveva appena fatto scendere i passeggeri e stava per ripartire verso la stazione terminale della sua corsa. Nel violento urto la locomotrice del treno investitore si sollevò andandosi a posizionare sopra le ultime carrozze del treno investito. Bilan-



Figg. 12-13. Vagoni accartocciati sui binari ed altri precipitati nel letto del rio Provitolo nell'incidente della notte tra il 9 e il 19 marzo 1903. Le foto, pubblicate su un giornale del tempo, sono di S. Manenti di Roccasecca

cio finale tre morti ed una settantina di feriti.

Di diversa e ben più grave natura furono i danni subiti dalla Roma-Napoli in conseguenza degli eventi bellici della Seconda guerra mondiale, al punto da essere ritenuta la più danneggiata delle ferrovie italiane. Contro di essa, infatti, si erano accaniti i bombardieri alleati e ciò che dalle loro bombe era riuscito a salvarsi era stato fatto fuori dai tedeschi specialmente al momento della ritirata. Se i danni più gravi si registrarono nella parte centrale della ferrovia, più o meno a ridosso di Cassino, al contrario, gli ultimi 45 chilometri di binario verso Roma, uscirono quasi del tutto indenni. Oltre alla distruzione di alcune stazioni, talvolta bersaglio diretto dei bombardamenti, delle 4 gallerie presenti solo 2 furono messe parzialmente fuori uso mentre dei 79 ponti esistenti, di quelli da 5 metri di arcata ai più grandi, ne furono distrutti ben 53. Dei quali, a ri-

³² *Corriere della Sera*, 30 dicembre 1905.

chiedere maggior impegno nella fase di ricostruzione, furono quelli sul Volturno, sul Melfa e sul Liri ed il viadotto Peccia. Comunque, le riparazioni, limitatamente ad un solo binario, furono piuttosto sollecite se già il 2 luglio 1944 il primo treno poteva raggiungere Roma. Uno stato di cose che permase tale per almeno una ventina d'anni, sino a quando, negli anni Sessanta del XX secolo, non si provvide al raddoppio dei binari ed alla progressiva sostituzione delle locomotive a vapore con quelle diesel e, successivamente, a seguito della elettrificazione della linea, con quelle elettriche.

Un posto al sole.

Nei suoi 150 di vita la ferrovia Roma-Napoli via Cassino è stata spesso alla ribalta della cronaca, specialmente nei tempi a noi più prossimi. Non passa giorno, infatti, che di essa non si parli sui giornali per disfunzioni di varia natura dovute essenzialmente ad un disinteresse pressoché totale da parte di chi dovrebbe gestirla ma in parte anche, almeno per quanto riguarda l'assetto interno delle vetture, alla profonda inciviltà che caratterizza alcuni dei suoi utenti.

Ma se oggi per questa ferrovia le cose vanno male, molto male, ci sono stati per essa momenti migliori? Non è facile dirlo anche se, si suppone, dovettero essere tempi sicuramente diversi quelli in cui essa agiva, come dire, in regime di monopolio, cosa, questa, che durò ben oltre sessant'anni, cioè sino all'entrata in funzione della sua consorella via Formia.

Di quel tempo, quando di qui passavano anche i cosiddetti treni internazionali, per quel che se ne sappia non è che restino tracce significative se si eccettua un quadro che sarebbe stato ispirato al suo autore, il pittore Alfonso Simonetti (1840-1892), napoletano di nascita ma castrocelese di adozione, proprio dalla "nostra" ferrovia.

Di questo quadro, abbiamo solo una simpatica testimonianza pubblicata nella rubrica "Triple-



Fig. 14. Altre immagini dell'incidente ferroviario sul rio Provitolo nelle immagini della prima pagina de *Il Secolo Illustrato* della Domenica del 22 marzo 1903 nei disegni di A. Bonamore su fotografie, si legge nella didascalia, "espressamente fatte dal signor Francesco De Benedetti con studio fotografico in Ceprano"

patte", a cura di Ettore Cantagalli, de *Il Mattino* di Napoli il 24 febbraio 1939 in cui l'anonimo corrispondente scrive:

...Ricordo di aver visto da bambino (val quanto dire non meno di cinquant'anni fa), un bellissimo quadro ad olio, il cui caratteristico titolo, I monti valica, divora il piano, mi colpì a segno che da allora non l'ho più dimenticato. Né ho dimenticato il quadro che rappresentava un treno ferroviario in corsa. Aggiungo che questo quadro fu da me visto a Napoli nel corso di una breve residenza fatta nella vostra città, in compagnia dei miei. Ma di chi è il quadro e dove mi capitò di vederlo, ecco quanto non saprei dire. Potresti tu aiutarmi a rintracciarlo, lo rivedrei con tanta gioia, o per lo meno a individuarne l'autore?...³³

Si ignora se Ettore Cantagalli abbia esaudito le

dei figli del pittore.

³³ Questo testo, per il quale sono grato alla prof.ssa Caterina Buonanno, è contenuto in una raccolta di recensioni curata da uno

richieste del lettore; per quel che ci riguarda, possiamo solo dire che il quadro in questione oggi sarebbe nella disponibilità di un collezionista.

Decisamente più consistenti i riferimenti letterari che autori piuttosto importanti ne fecero in alcune delle loro opere. Ad esempio, Ferdinando Gregorovius (1821-1891), il grande storico tedesco, che nel 1858 descrive l'origine della ferrovia nella futura capitale d'Italia:

Chi oggi esce da quella veneranda Porta di Roma (porta Maggiore, nda), godrà la vista della nuova stazione provvisoria, appena inaugurata, della prima ferrovia che da Roma o dallo Stato pontificio conduce a Napoli. I suoi edifici insignificanti spariscono quasi vicino alle gigantesche arcate dell'antico Acquedotto Claudiano. Sembra che la più moderna invenzione della civiltà si vergogni di comparire accanto a queste gigantesche rovine di Roma, che essa tuttavia supera di molto per genialità, tanto che Plinio e Traiano la contemplerebbero con lo stesso stupore di un pastore del Lazio alla vista di una locomotiva che fugge sbuffando. Se si esclude il più bel tratto ferroviario del mondo, quello di Napoli-Pompei, non c'è un contrasto fra due epoche della civiltà che più colpisca di quello presentato dalla vista della prima ferrovia di Roma fuggente sul terreno coperto di muschio dell'Acqua Claudia, attraverso il melanconico Agro, fra antiche tombe romane e torri solitarie³⁴.

Ed è un altro grande, stavolta francese, Alessandro Dumas (1802-1870), a fornirci le stesse notizie ma dall'ex capitale del Regno delle Due Sicilie dove a quel tempo e per qualche tempo, siamo all'indomani dell'unità d'Italia, lo scrittore risiede stabilmente:

Per uscir da tutto questo labirinto e raggiunger ora la ferrovia, passiamo per la porta del Carmine, la stessa per la quale Garibaldi entrò in Napoli il 7 settembre 1860, e fermiamoci alla seconda stazione. È quella di Roma; la prima è quella di Salerno. A qualunque punto del mondo metta capo una ferrovia, una stazione è sempre una stazione, e la miglior cosa che si possa fare è di giungervi all'ora precisa della partenza per restarvi il minor tempo possibile³⁵.

Ancora Gregorovius torna a parlare della ferrovia, stavolta, però, del suo stato quasi a metà del tracciato. È il 1859:



Fig. 15. Ferdinando Gregorovius

Il lettore è ora invitato ad abbandonare la strada di Capua (l'attuale via Casilina, nda) ed a prendere a destra quella in mezzo alla pianura, che porta ad Aquino³⁶. Con piacere attraversiamo i binari da poco installati della ferrovia, quasi pronta fin qui. Purtroppo la sua inaugurazione è procrastinata; innalziamo lodi al governo napoletano per aver fatto costruire questa importante linea ferroviaria, e depreciamo che dal confine romano non parta ancora il tratto ferroviario che dovrà congiungersi ad essa. Perché la ferrovia della Campagna romana arriva soltanto fino ad Albano³⁷.

Una volta entrata in funzione, la nuova ferrovia diviene anche lo spunto per un viaggio finalizzato a mettere in luce le molte realtà presenti tra Roma e Napoli con particolare riferimento alle vicende storiche che caratterizzarono alcune di esse ed ai grandi personaggi che in queste realtà ebbero i loro natali.

Ad avere un'idea del genere è Alessandro Dumas. Amico e ammiratore di Garibaldi, era al suo fianco il giorno in cui questi fece il suo ingresso a Napoli dove, oltre a svolgere l'incarico di direttore degli scavi e dei musei, incarico assicurategli dall'eroe dei due mondi e che mantenne

³⁴ GREGOROVIVS 1968, 2, p. 243.

³⁵ DUMAS 1863, p. 83.

³⁶ Si tratta della strada che transita nella zona dell'aeroporto e

adiacente al cimitero (Rif.: JADECOLA 1989).

³⁷ GREGOROVIVS 1968, 3, p. 112.

sino a quando i napoletani non si ribellarono a tale “intromissione estera” (1864), l’11 ottobre 1860, con il patrocinio del ministro dell’Interno Liborio Romano, fondò e poi diresse il giornale *L’Indipendente*, tra i cui più autorevoli collaboratori figurava il futuro fondatore del *Corriere della Sera*, Eugenio Torelli Viollier.

E proprio su questo giornale, il cui “gerente responsabile” era Giosuè Anastasio, Dumas pubblicò a puntate, alla stregua di un romanzo di appendice, ovvero nella parte bassa della prima pagina, questo suo particolare viaggio *Da Napoli a Roma* il cui testo, tradotto dal francese dallo stesso Eugenio Torelli, divenne appena dopo (1863) un libro che, per la cronaca, fu stampato presso la tipografia dell’*Indipendente*, lo stabilimento tipografico del Plebiscito sito in via Chiaia 63.

Dopo il già riferito approccio al treno e dopo essersi adagiato “alla meglio nel wagon”, Dumas inizia il suo racconto che, per quel che ci riguarda, comincia a diventare interessante dalle parti di Teano non tanto perché da queste parti la via Latina, “corre ad un dipresso”³⁸ della ferrovia quanto, piuttosto perché “qui non siamo né sulle terre di Francesco II né su quelle di Vittorio Emanuele; siamo sulle terre de’ briganti. Il loro regno incomincia a Teano e termina ad Isoletta, cioè alla frontiera dello stato romano, che li fornisce gratis alle province napoletane”³⁹.

L’arrivo a Sangermano, l’odierna Cassino, costituisce ovviamente l’occasione per parlare di Montecassino. Dumas ha l’opportunità di visitare il monastero e di incontrare l’abate, che dovrebbe essere don Simplicio Pappalettere, rimanendone affascinato: “se l’abate è lo stesso che assisté alla festa dell’inaugurazione della ferrovia, conversate con lui quanto più tempo potrete: è un uomo amabilissimo. Procurate che vi riconduca fino a S. Germano e non vi annoierete per via.”⁴⁰

Infine, un suggerimento: “prima di partire da Sangermano, non tralasciate di visitare gli avanzi dell’antica città. Al Crocifisso troverete un pezzo



Fig. 16. Alessandro Dumas

dell’antica via che serba l’orma delle ruote de’ carri come a Pompei, le rovine del teatro e quelle del Colosseo”⁴¹.

Nel viaggio verso Arpino, sede della successiva tappa, Dumas accenna a “Piedimonte, Palazzuolo e Roccasecca, [dove] la tradizione vuole sia nato il famoso S. Tommaso d’Aquino” e, una volta superato il Melfa, ad Arce:

*Quivi fermatevi e guardate. Vi raccomando non solo la minacciosa posizione del Castello di Rocca d’Arce edificato in cima ad una rupe a picco e difeso da spaldi naturali di granito, avendo a’ fianchi un’altra roccia gigantesca su cui è fondata la città, ma ancora le sue mura ciclopee del più bel tempo e che possono gareggiare con quelle di Tirinto e di Micene*⁴².

“Nulla di più pittoresco della posizione d’Arpino assisa sulla doppia sua collina”⁴³, scrive Dumas il quale più che altro si sofferma su Caio Mario e in particolare su Cicerone né manca di fare un accenno al cavalier d’Arpino “grande spadaccino ma pittore mediocre. Chi volesse vedere in Arpino stesso un saggio del suo pennello può andar nella casa che abitava fuori la porta dell’Arco, ov’è ancora, dipinta da lui, una soffitta che rappresenta la *Caduta di Fetonte*.”⁴⁴

³⁸ DUMAS 1863, p. 202.

³⁹ DUMAS 1863, p. 202.

⁴⁰ DUMAS 1863, p. 220.

⁴¹ DUMAS 1863, p. 220.

⁴² DUMAS 1863, p. 221.

⁴³ DUMAS 1863, p. 225.

⁴⁴ DUMAS 1863, p. 235.

Evidentemente affascinato dallo scenario che da Arpino può godersi e dai riferimenti che da tale visione vengono sollecitati, Dumas accenna “al villaggio de’ Sette Fratelli (Settefrati, *nda*)” dove “nacque il monaco Alberico che vide in sogno l’inferno”⁴⁵ e quindi si lascia andare a quella che lui definisce una “digressione” cioè un giro per gli Abruzzi ed anche “a quel famoso lago Fucino, nel disseccamento del quale l’imperatore Claudio fallì, ed a cui è riuscito il principe Alessandro Torlonia.

*Non v’incresca la digressione che vi faremo fare: la strada è pittoresca e lo scopo curioso. In luogo di ridiscendere da Arpino a Sangermano, ci avvieremo per la collina e scenderemo a Sora presso Carnello, il villaggio delle fabbriche di panni, di cotone, di carta. Ivi il Fibreno, dopo aver, traversato la strada consolare di Sora sotto un ponte, si versa nel Liri. Indugiamoci alquanto sul Fibreno. È un leggiadrisimo fiumicello che mena le acque più fredde e più limpide che si possano vedere*⁴⁶.

Da Carnello a Sora il passo è breve. E Sora, più che per i suoi riferimenti storici-archeologici secondo Dumas “negli ultimi tempi è divenuta famosa per due uomini assai differenti. Il primo è il mugnaio Gaetano Mammone; l’altro monsignor Montieri⁴⁷, amico del re Ferdinando II, rifugiato oggi a Roma presso Francesco II, ed uno de’ direttori del brigantaggio.”⁴⁸ Ma questa è una carezza. Infatti, nelle pagine successive, prima di dilungarsi sull’Abruzzo e riprendere quindi il suo viaggio in ferrovia da San Germano, di Montieri lo scrittore francese dirà cose ben più diffamanti.

Dopo San Germano, la prima stazione che s’incontra è quella di Aquino, “città vetusta e rispettabile”⁴⁹ nonché patria di Giovenale e di Pescennio Negro.

Suggerisce poi una visita ad “una vecchia chiesa gotica, edificata a spese dell’antichità” (quella della Madonna della Libera, *nda*)⁵⁰ e, “se non temete che vi cada qualche sasso sul capo, en-

trateci e vi troverete alcuni bassirilievi della decadenza, (...) nonché tre o quattro sarcofaghi, che, dopo esser serviti a cadaveri pagani, servirono ad una seconda generazione di cadaveri cristiani.”⁵¹ Infine, “se avete veduto il teatro di Pompei e l’anfiteatro di Capua, non perdetevi tempo a visitar quello di’ Aquino. Niuno ha mai pensato a scavarlo, e ciò che nasconde sotto le rovine è forse più prezioso di ciò che lascia vedere.”⁵²

Dopo aver dedicato la dovuta attenzione a Ceprano, in particolare a proposito dell’atto di sottrazione di Re Manfredi di Svevia a Papa Innocenzo IV, quando attraversò il ponte sul fiume Liri reggendo le briglie del cavallo del Pontefice, lo scrittore francese ricorda che

*fra Isoletta e Ceprano il fiume [Liri] segna la frontiera fra l’Italia e gli stati del papa, giacché questa cosa strana e quasi, incredibile, - non fanno ancora parte dell’Italia. I viaggiatori del resto han potuto avvedersene dalle mille vessazioni che han fatte loro, subire la dogana e la polizia romana. Ciò ha dato loro il tempo, speriamo, di prestar l’attenzione che merita al magnifico ponte gettato dal sig. Brockmann sul fiume*⁵³.

Riaffiora ancora una volta in Dumas quella sua fobia per i briganti al punto da supporre che

*quella, contadina di Ceccano dal pittoresco abbigliament, che passa, seguita da un cane, va forse a portar pane a’ briganti. Non la fermate: ha in tasca le indulgenze di Sua Santità Pio IX. Eccoci adunque in terra pontificia, cioè nel punto del globo che resta immobile, mentre tutto il resto gira. Se Galileo fosse stato in carcere negli stati romani anziché in Toscana, non avrebbe potuto dire il famoso ‘E pur si muove’. Passeremo, se volete, per Frosinone e Ferentino, senza fermarci. Frosinone non può offrirci che uno stupendo paesaggio e potete vederlo dallo sportello del wagon. Potremo così far una pausa a Scurcola e visitar Anagni, patria di Bonifacio VIII*⁵⁴,

sosta che gli offre lo spunto per parlare sia di questi ma, specialmente, di Celestino V.

La successiva tappa è Velletri e, quindi, l’arrivo a Roma.

⁴⁵ DUMAS 1863, p. 256.

⁴⁶ DUMAS 1863, p. 257.

⁴⁷ Nato a Trevico (Avellino) il 18 novembre 1798, è vescovo della Diocesi di Aquino, Sora e Pontecorvo dal 23 settembre 1838 fin quasi al compimento dell’Unità d’Italia. Avverso alle idee liberali, rimase sino all’ultimo fedele alla monarchia borbonica. Dopo varie peripezie si rifugia infine a Roma dove muore il 12 novembre 1862.

⁴⁸ DUMAS 1863, p. 259.

⁴⁹ DUMAS 1863, p. 325.

⁵⁰ DUMAS 1863, p. 326.

⁵¹ DUMAS 1863, p. 327.

⁵² DUMAS 1863, p. 328.

⁵³ DUMAS 1863, p. 334.

⁵⁴ DUMAS 1863, pp. 335-336.

Di una “guida” grosso modo caratterizzata dalle medesime caratteristiche è autore Alessandro Guidi che, però, diversamente da Dumas, prende le mosse da Roma e non si discosta mai dai centri abitati toccati dalla ferrovia fino a San Germano. S’intitola, infatti, “Viaggio da Roma a Montecassino nuovamente descritto” e questo è il suo *incipit*:

In su l’entrar dell’anno mille ottocento sessantatrè tutto quel lungo tratto di via, ch’è dalla Città de’ sette colli alle incantevoli rive del Sebeto e di Merzellina, mercé l’aperta novella strada a ruotaie di ferro, cominciò percorrersi nell’intervallo di tempo di poco più che otto ore! Grande argomento invero del poter dell’umano intelletto, e di quanto abbiano all’età nostra progredito le scienze fisiche e le meccaniche arti, si è egli il veder accorciarsi di tanto, se non al tutto sparir, le distanze che l’un popolo separano dall’altro; propagarsi le notizie con tal rapidità che per poco, dirò, non pareggia quella del pensiero; forarsi gli ardui dorsi de’ monti; mescersi insieme per scavati canali le acque di disgiunti mari, e cose altre assai meravigliose, anzi incredibili ancora, chi co’ suoi occhi non le vedesse, e non toccasse colle proprie mani. L’andare a Napoli era agli anni addietro riguardato dai Romani come un singolare avvenimento e de’ più memorabili della vita, e pur pochi di essi dar si potean vanto di essere stati presenti allo strepito, che continuo risuona sulle popolose vie di quella vastissima città: e di codesti pochi soleano anche alcuni in sul partire acconciarsi dell’anima, e far testamento, come mettendosi a lunghissimo cammino, e d’assai grave pericolo. Né ciò recar dee meraviglia: perocché, se facciasi eccezione a questi ultimi tempi, quando le migliorate vie, e l’uso comunemente in Europa introdotto di celeri e ben costrutte vetture, ebbero, anche pria della ritrovata forza motrice del vapore, reso assai più agevole e spedito il viaggiare; certo si è che tra per la mancanza di facili mezzi di trasporto, la scomodezza degli alberghi, e le cattive e poco sicure strade, fu sempre l’andar lungi della patria tenuta per cosa di sommo rischio e disagio⁵⁵.

Non si esclude che anche Mark Twain (1835-1910) potrebbe accennare in *The Innocent Abroad* (1869) alla nostra ferrovia, della quale si sarebbe servito per recarsi a Napoli durante il suo viaggio in Italia mentre, al contrario, si è più che certi del suo utilizzo da parte dello scrittore e poeta statunitense Henry W. Longfellow (1807-1882) che il primo marzo 1869 arriva a

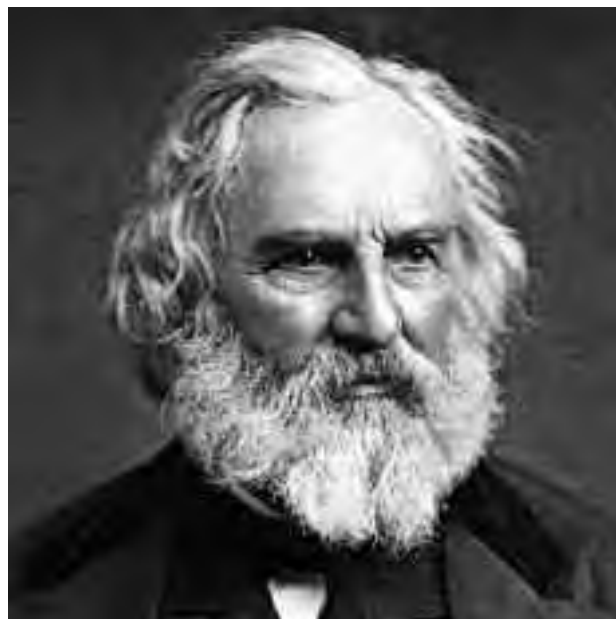


Fig. 17. Henry W. Longfellow

Cassino accompagnata da sua sorella Anna, dal fratello Samuel, da suo cognato Thomas Appleton e dai suoi cinque nipoti. L’occasione, cioè, che gli ispirò la poesia *Montecassino (Terra di Lavoro)*:

O bella valle, tra’ cui verdi campi / Il Garigliano silenzioso avanza: / E il Liri, allevator di giunchi e canne, / D’antichi carmi taciturno fiume. // O Terra di lavoro e Terra di Riposo / Dove i borghi del medio-evo, bianchi / Dei colli ai fianchi sorgono, e dei monti/In vetta, mura etrusche ovver romane. Ivi è Anagni, dove Bonifacio / Con disdoro dal seggio fu deposto; / Sciarra Colonna, di quel giorno infuasto / Fu sol del papa, od anche tua fu l’onta? // Ecco Ceprano, dove “fu bugiardo / Ciascun Pugliese”, al dir del sommo Dante, / Col disertar Manfredi ed alla volta / Di Benevento lo spronava e a morte. // Ed ecco Aquino, la città dei Volsci, / Patria di Giovenale, la cui luce / Fosca sovr’essa ancor s’attarda, quale / Baglior notturno su città riflesso. // Doppia è la luce, che ne le sue vie / L’Angelico Dottor giocò fanciullo, / E sognò forse quelle idee che svela / Nei densi folii, agli scolasti adatti. // Ed ivi, in alto, qual fugace nube / Che si libra posando in cima al monte, / Le sue mura superbe e venerate / Montecassino verso il ciel solleva. // Ricordo ancora come a piedi ascesi / Per la sassosa via che all’atrio mena; / In alto, il suon de l’ora vespertina, / Giù la città, ne l’ombre, sonnecchiante. // E ben ricordo l’arco basso e scuro, / La cisterna, il cortile e l’ampia loggia, / Donde, in fondo, la valle traspariva / Quale giardino nell’occidua bruma. // Calava il sole, e coi suoi tenui rai / Baciava i monti; s’imbruniva il piano, / E, i

⁵⁵ GUIDI 1868, pp. 3-4.

*verdi campi attraversando, il fiume, / Come lama nel fodero, spariva. // Del loco era il silenzio come un sonno, // Si' di pace era pieno; ed ogni suono / Di passi era un richiamo dagli ascosi / Recessi delle età che più non sono...*⁵⁶.

Infine, dopo altre riflessioni su Montecassino, la conclusione: “Poi ché al ridestarsi della valle, / La vaporiera io vidi che lanciava / Al ciel fumanti spire, e mi destai / Come uno che da un sogno si riscote”⁵⁷.

Matilde Serao (1856-1927), al contrario, non ci fornisce informazioni storico-turistiche ma ambienta nello scompartimento di un convoglio che di notte muove da Napoli alla volta di Roma l'inizio di uno dei suoi romanzi, *La conquista di Roma*⁵⁸ (1880), incentrato sulla vita parlamentare al tempo della Roma umbertina.

Il racconto prende le mosse dalla stazione di Capua dove

un gruppo di ufficialetti, tanto per finire la serata, era venuto a vedere il passaggio del treno notturno Napoli-Roma. Mentre il conduttore chiacchierava, sommessamente, col capo-stazione, che gli dava una commissione per Caianello, e il postino tendeva un sacco di tela, pieno di lettere all'impiegato postale ambulante, gli ufficiali, discorrendo fra loro e facendo, per abitudine, risonare i loro speroni, guardavano se qualcuno salisse o scendesse, sbirciavano dagli sportelli aperti se apparisse qualche bel visetto di donna o la faccia di qualche amico. Ma molti sportelli restavano chiusi, con le tendine oscure tese sui vetri, da cui una luce fioca di lampada velata traspariva, quasi uscendo da un'alcova dove già il sonno avesse vinto i viaggiatori: da quelli aperti si scorgevano, nella penombra, dei corpi sdraiati, in un ammasso bruno di coperte, di mantelli e di scialli. 'Dormono tutti', disse un ufficiale: 'sarebbe meglio andare a letto'. 'Questi saranno due sposini', soggiunse un altro, leggendo sopra uno sportello: riservato. E poiché le tendine non erano abbassate, l'ufficiale che ardeva di curiosità giovanile saltò sul predellino, e accostò il volto al cristallo: ma discese subito, deluso, stringendosi nelle spalle. 'È un uomo solo', mormorò: 'un deputato, certo; dorme anche lui.' 'Ma l'uomo solo non dormiva'⁵⁹.

Piuttosto, è tormentato dai ricordi del passato e delle incognite di un futuro tutto da scoprire con la sua aspirazione alla gloria e al successo, fine ultimo di quella sua volontà di “arrivare” ad ogni



Fig. 18. Matilde Serao

costo. Si tratta, infatti, del neo-deputato avvocato Francesco Sangiorgio che dalla natia Basilicata muove alla volta della capitale per prendere possesso del nuovo incarico.

La grande casa dormiente correva nella notte, come mossa da una volontà ferrea, ardente, che trasportasse seco tutte quelle volontà inerti nel sonno. - Dormiamo,-pensò l'onorevole Sangiorgio. Sdraiatisi di nuovo, cercò di assopirsi. Ma il nome di Sparanise, detto sottovoce, due o tre volte, alla fermata, gli rammentò il piccolo e povero paese di Basilicata, onde veniva, che insieme con venti altri poverissimi villaggi, gli aveva dato tutti i suoi voti per crearlo deputato⁶⁰. (...) Alla stazione di Cassino, dove il treno si ferma per cinque minuti, all'una dopo mezzanotte, non discese alcuno; e il garzone del caffè che dormiva sotto la lampada a petrolio, con le braccia sul marmo del tavolino e la testa sulle braccia, non si mosse. I guardafreni, avvolti nel cappotto nero, col cappuccio calato sugli occhi e una lanterna in mano, andavano tentando i freni, che mandavano uno squillo metallico, di un'intonazione purissima, come cristallo. Anche il fischio della vaporiera, partendo, era dolcemente rauco, voce grossa e acuta, che si smorzava, per delicatezza. Ripren-

⁵⁶ IANNETTA 2000, pp. 65-67.

⁵⁷ IANNETTA 2000, p. 69.

⁵⁸ SERAO 1922.

⁵⁹ SERAO 1922, pp. 9-10.

⁶⁰ SERAO 1922, p. 11.

*endo il cammino, il movimento del treno era come un dondolio molle, senza stridori, senza urti, senza scatti, un andare rapido come sul velluto, con un rombo sordissimo che pareva il russare di un forte gigante addormentato, nella pienezza del suo riposo*⁶¹.

Dopo una sosta di una decina di minuti alla stazione di Ceprano, il treno riprende la sua “corsa”. E mentre “l’alba s’irradiava in tutto il cielo, bianchissima, gelata, tutta la nudità della campagna romana apparve, nella sua grandezza”⁶². L’avvocato Sangiorgio, intanto, “stava a guardare, muto, immobile, rannicchiato nell’angolo della carrozza, tremando di freddo.”⁶³

Prima che fosse inaugurata la linea diretta Roma-Albano, cosa che avvenne il 3 ottobre 1889, per raggiungere la cittadina dei Castelli occorre servirsene della Roma-Napoli fino alla stazione di Cecchina dove faceva capo il raccordo per Albano, destinazione ultima di quella gita che Gabriele D’Annunzio intendeva fare in compagnia della sua amata, la venticinquenne Barbara Leoni - che, però, in realtà si chiamava Elvira Natalia Fraternali - forse per festeggiare il secondo anniversario del loro incontro avvenuto proprio due anni prima, il 2 aprile 1889, durante un concerto presso il circolo artistico di via Margutta.

Un’effusione tira l’altra mentre il “bello ed orribile mostro” attraversa la campagna romana, affronta le pendici dei Colli Albani e raggiunge Cecchina. “Ma i due colombi, anziché discendere, continuano beatamente a tubare. E il treno riprende la corsa: sorpassa Civita Lavinia, costeggia l’Artemisio, scavalca la via Latina e si arresta finalmente alla stazione di Segni-Paliano, oggi Colleferro.”⁶⁴

A quel punto, avvedutisi dell’errore, i due scendono ma altro non possono fare che attendere il treno del ritorno. Ciò che accade dopo lo si può apprendere dal romanzo di D’Annunzio *Trionfo della morte* (1894) i cui protagonisti, Giorgio Aurispa e Ippolita Sanzio, altri non sono che lo stesso D’Annunzio e Barbara Leoni.



Fig. 19. Gabriele D’Annunzio

“... Ambedue si sentivano allegri. - Dov’è Segni? Dov’è Paliano?”

“Non si scorgevano intorno paesi. Le colline basse apparivano tutte ignude, dubbiamente verdeggianti, sotto un ciel grigio. Un solo alberello, smilzo e torto, presso al binario, si dondolava nell’umidità”⁶⁵. Poiché ha preso a piovere, i due si rifugiano in quella che forse è la sala d’aspetto della stazione da dove la loro attenzione continua ad essere attratta dall’alberello che si vedeva “agitarsi con un moto quasi circolare come sotto lo sforzo di una mano che volesse sradicarlo (...). Quella immaginata sofferenza dell’albero li metteva in conspetto della lor propria pena.”⁶⁶

La sosta dura un paio d’ore: al tramonto, Gabriele e Barbara sono ad Albano... Ed anche l’alberello. D’Annunzio, infatti, lo ricorderà in questa sua poesia datata Segni-Paliano 2 aprile 1889:

*“O tu, ne l’aria grigia e senza / fiori, alberel di Segni
Paliano / che deridendo accenni di lontano / alla
inutile nostra impazienza, / or quando fiorirai, livido
nano, se non dunque fiorisci a la presenza / di lei che*

⁶¹ SERAO 1922, p. 13.

⁶² SERAO 1922, p. 18.

⁶³ SERAO, 1922, p. 18.

⁶⁴ MISSERVILLE, 1967, p. 212.

⁶⁵ D’ANNUNZIO, 1933, p. 41.

⁶⁶ MISSERVILLE, 1967, p. 213.

chiude la divina essenza / d'ogni fiore nel sangue sovrumano? / Ben ti compiangio. Già di tra le spesse / argentee trecce de la nube occhieggia / languidamente a' colli umili il Sole. / E fende l'aria un sibilo... Oh promesse / del desiderio! Oh come a noi fiammeggia/ ne l'anima secreta un altro sole!"⁶⁷.

Cesare Pascarella (1858-1940), poeta e pittore nativo di Roma da famiglia originaria di Fontana Liri, ci offre anche lui una testimonianza sulla ferrovia nell'avvio del suo "Viaggio in Ciociaria" (1920) dove, tra l'altro, testimonia l'esperienza vissuta nel tragitto in treno tra la capitale e la stazione di Ceprano.

Diversamente dal tormento che rende insonne la notte dell'avvocato Sangiorgio, Pascarella, invece, riesce a dormire profondamente almeno sino alla stazione di Valmontone dove una comitiva di uomini e donne fa irruzione nel suo scompartimento.

Svegliatomi di soprassalto mi rincantuccio in un angolo dello scompartimento, e con gli occhi socchiusi, mi misi a guardare con curiosità i nuovi compagni di viaggio (...). Un uomo sui sessantanni, grasso e grosso, pareva essere il direttore della compagnia, e appena entrato nella vettura, non curandosi dei saluti dei vignaroli e dei contadini ch'eran venuti ad accompagnarlo fino agliu vapore e gli gridavano: - Forte, sor Piè'! addio sor Piè'! Stacce bene, sor Piè'! - egli si mise, seriamente, a disporre in alto su la rete le valige più buone ed a spingere sotto ai sedili i canestri ed i fagotti. Le ragazze, intanto, si litigavano i posti vicini agli sportelli, e ridendo si indicavano a dito l'una con l'altra i paesi arrampicati sulle montagne lontane, e chiamavano ripetutamente Peppino e Maddalena perché accorressero anch'essi a vedere, li ponti su li fiumi, piccoli piccoli, e le montagne che toccavano el celo. Ma Peppino e Maddalena non si muovevano: seduti strettamente vicini si guardavano negli occhi, si sorridevano e, di tanto tanto, si scambiavano qualche parola. Mentre il treno correva afferrai questo brano di dialogo: Dimme un po', Peppino, è vero che in certi punti nun se vede la fine?-E lui, pesando le parole:-Se capisce! Subito che el mare fenisce addòve comincia el cielo! Quando su un colle apparvero le case di Frosinone, sor Pietro, dopo di aver paragonata la lentezza insopportabile delle diligenze con la rapidità fulminea delle ferrovie, si levò la giacca e diede el segnale della colazione, durante la quale, i discorsi e i bicchieri di vino rosso s'incrociarono con tanta abbon-



Fig. 20. Cesare Pascarella

danza che io dopo appena cinque minuti, già sapevo vita, morte e miracoli del sor Pietro, i nomi dei componenti la comitiva, dove andavano, quanto tempo avevano deciso di fermarsi in riva al Sebeto, e, persino, che la Guida di Napoli il sor Pietro l'aveva avuta in prestito da un parente di papa Pecci. Verso la fine del pasto interminabile Maddalena, stuzzicandosi i denti con un ossicino di pollo, dimandava alquanto preoccupata a Peppino:-Ma come sarà che el mare è turchino? E Peppino con gli occhi lustrati, vuotando ancora un bicchiere:-Se capisce! In tutto el mondo l'acqua turchina è tutta salata. Il mare è tutto salato; dunque lui deve essere turchino per forza. E s'addormentò. Finita la colazione sopravvenne un po' di calma. Le donne si levarono i cappelli e il sor Pietro masticando un sigaro forte, che non tirava, e lagnandosi del caldo troppo tropicale, si tolse il panciotto. Alla stazione di Pofi, metà della comitiva dormiva e il sor Pietro sbuffando si toglieva solino, polsini e cravatta, mandando un accidente a chi aveva inventato tutte quelle porcherie da signori. Quando, a Ceprano, io lasciai il treno, egli s'era cavata anche una scarpa, accusando un forte dolore alla noce del piede, e s'era rimboccate le maniche della camicia, mostrando due braccia nere e pelose, come le code di due gatti infuriati. Dio mio! Che cos'altro si sarà tolto di dosso il sor Pietro, prima di arrivare a Napoli⁶⁸.

⁶⁷ MISSERVILLE 1967, p. 213.

⁶⁸ PASCARELLA 1971, pp. 539-541.

Un altro scrittore che ha la ventura di imbat-
tersi con la ferrovia Roma-Napoli è l'inglese
David Herbert Lawrence (1885 -1930) della quale
sicuramente si servì per recarsi a Picinisco, dove
soggiornò nel novembre del 1919 insieme alla
moglie Frieda von Richthofen, ma anche in qual-
che altra occasione, come quella di cui parla in
"Mare e Sardegna" (dicembre 1921):

*Così ci buttiamo sul cibo e divoriamo le eccellenti
bistecchine e i panini e le uova sode, mele, arance e
datteri, beviamo il buon vino rosso, discutiamo fren-
neticamente i progetti e le ultime novità e siamo
molto eccitati del tutto. Tanto eccitati che solo
quando siamo già in mezzo ai romantici monti cen-
tro-meridionali ci accorgiamo che nello scomparti-
mento ci sono altri viaggiatori, oltre a noi. Metà del
viaggio è già passata. Ma guarda, ecco là il mona-
stero sul suo alto colle! In un momento di follia pro-
pongo di scendere e di passare la notte a Montecas-
sino per vedere l'altro amico nostro, il frate che sa
tanto del mondo, pur vivendone fuori. Ma la a-r
(l'ape regina, cioè Frieda von Richthofen, nda) rab-
brivisce pensando al freddo terribile che deve es-
serci d'inverno nel massiccio monastero di pietra af-
fatto privo di riscaldamento. Perciò l'idea è scartata
e alla stazione di Cassino scendo soltanto per prov-
vederci di caffè e dolci. Ci sono sempre cose buonis-
sime alla stazione di Cassino: d'estate grossi gelati,
frutta e acqua ghiacciata, d'inverno dolci squisiti
che completano magnificamente un pasto. Calcolo
che Cassino sia a metà strada da Napoli. Dopo Cas-
sino, l'eccitazione di essere nel nord comincia rapi-
damente a svanire. Ci cala addosso la pesantezza
meridionale. Anche il cielo comincia a oscurarsi: e
cade la pioggia. Penso alla notte che ci aspetta, di
nuovo in mare. E ho il vago timore di non trovare
una cabina. Comunque, possiamo passar la notte a
Napoli o anche restare su questo treno che prosegue-
viaggiando per tutta la lunga, lunga notte-fino allo
stretto di Messina. Dobbiamo decidere prima di ar-
rivare a Napoli⁶⁹.*

Ed alla stessa ferrovia Lawrence accenna nel
romanzo "La ragazza perduta" (novembre 1920):

*Nel torpore della crescente stanchezza, Alvina osser-
vava la Campagna romana, desolata e ai suoi occhi
sordida, così distesa ai due lati della ferrovia, con le
rovine degli acquedotti romani che si stendevano
lungo la pianura abbandonata. Vide lontano un tran-
vai che stava pei attraversare le rotaie: era diretto a
Frascati. Si avvicinarono lentamente alle colline, ol-*



Fig. 21. David Herbert Lawrence

*trepassarono le viti sui declivi e i canneti, e si trova-
rono tra i monti. Apparvero meravigliose cittadine
fortificate, appollaiate su vette e picchi; i monti si
alzavano improvvisi dalla pianura come nelle anti-
che stampe topografiche, i fiumi scorrevano tra le
rocce scheggiate, tutto sembrava antico, rozzo e an-
cora selvaggio, sotto la sua remota civiltà, in quella
regione dei Monti Albani a sud di Roma. Il viaggio
stava per finire (...). Ciccio radunò il bagaglio e si
assestò il cappello in testa, guardando dal finestrino
le montagne scoscese sotto il sole pomeridiano. Su
una pianura che si addentrava tra le montagne come
un golfo, in una gola tra ripidi pendii, apparve una
città. Il treno si fermò. Erano arrivati. Alvina era tal-
mente stanca che durò fatica a scendere dalla vet-
tura. Erano circa le quattro⁷⁰.*

Non si esclude che la ferrovia Roma-Napoli
abbia avuto altri riferimenti letterari al di là di
quelli di cui abbiamo dato conto. Una breve ma
significativa rassegna che, però, prima di chiu-
dere, è doveroso completare con l'intervento di tre
autori conterranei.

Il primo è Raffaele Di Siena che ci racconta la
penultima parte di un lungo viaggio, dall'alto
mantovano a Cassino, di alcuni sfollati di Coreno
Ausonio che tornano a casa dopo le vicende bel-
liche del secondo conflitto mondiale:

*Dopo una trentina di tappe e dopo una quindicina di
giorni di viaggio finalmente giungemmo nel nostro
capoluogo ciociaro. A Frosinone il treno si fermò per
mezza giornata. Scendemmo per ripulirci e rifocil-*

⁶⁹ LAWRENCE 1981, pp. 231-232.

⁷⁰ LAWRENCE, 1980, pp.431-432.

larci accolti dall'amore dei conciociarci. Si viaggiava scomodi in vagoni adibiti al trasporto del bestiame. Seduti sulle tavole ancora pregne di odori malsani e nauseanti, si guardava tra le ampie fessure il nostro cielo. A Ceprano il treno del ritorno si fermò nuovamente. Tatuccio e Mamella scesero a fatica dal vagone per esigenze corporali. Il treno ripartì per Cassino senza di loro. Li vedemmo correre per un tratto dietro l'accelerato, ma poi si arresero alla stanchezza della vecchiaia. Mamma piangeva sconsolata e diceva tra le lacrime: 'Ma come? Li abbiamo tenuti con noi per tanti mesi ed ora, all'arrivo, questa disgrazia con ci voleva'. Papà, meno sconsolato della mamma, si faceva forza con queste parole di speranza: 'Non ci preoccupiamo tanto. Il capostazione farà loro prendere il treno successivo e ci raggiungeranno a Cassino sani e salvi. Peppi'. Cassino era rasa al suolo dai bombardamenti alleati. Ovunque erano chiaramente visibili le tracce devastanti della guerra. Aspettammo minuti interminabili allo scalo della Città martire l'arrivo dei vecchi coniugi. Giunsero in piedi su un vagone merci scoperto. Fummo liberati da un incubo tormentoso⁷¹.

Il secondo è l'avvocato Giacomo De Palma⁷²:

Una notte d'estate di moltissimi anni fa, di ritorno da Roma, Frosinone mi apparve, dal treno, come una magnifica nave sfolgorante di luci. Quel ricordo non mi ha più abbandonato. A distanza di tanti anni non riesco a dissociare questa mia cara Città, realtà viva e palpitante, dalla nave della mia fantasia: una nave cullata dalle onde di un mare di verdi colline, degradanti verso un'ubertosa pianura, intersecata da vie risonanti di traffici; una nave, dal cui albero di maestra - il Campanile - lo sguardo domina, incontrastato, sulla sottostante vallata del Sacco e si spinge, attraverso un panorama di superba bellezza, fino ai lontani colli Albani, sentinelle di Roma⁷³.

L'altro, infine, è Marcello Carlino⁷⁴ che, in un ripetitivo pendolare fra Frosinone e Roma, dove insegna all'università, tra gli altri compagni di viaggio s'imbatte in una insegnante elementare costretta anche lei a quel tran-tran.

- "Insegna nella Capitale?"

- "No!" Risponde l'insegnante.

Io viaggio nell'attesa che la segreteria di una scuola mi chiami per avvisarmi di una supplenza affidatami. La comunicazione avviene il giorno stesso del con-



Fig. 22. Giacomo De Palma

ferimento della supplenza e nel caso la scuola va raggiunta al più presto e comunque entro un limite di tempo stabilito, tutt'altro che lungo, dopo di che la segreteria procede oltre nella graduatoria. Viaggio, dunque, perché non posso permettermi un domicilio romano e debbo aggrapparmi alla speranza che mi raggiunga, sul treno in viaggio, una telefonata con cui mi si assegna una supplenza anche di un solo giorno. Viaggio perché sia pronta a raggiungere la sede, a Roma o nei dintorni, nel tempo concesso. Viaggio e durante il viaggio mi sento come quei velocisti sui posti di blocco, pronti a scattare. Mi auguro che arrivi il colpo di pistola⁷⁵.

Peccato che Tommaso Landolfi quel suo viaggio da Roma a Pico lo abbia fatto in corriera perché, se almeno in parte lo avesse fatto in treno, anche lui sicuramente ci avrebbe deliziato con qualche irriverente chicca.

⁷¹ DI SIENA, 1981, pp. 28-29.

⁷² Giacomo De Palma (Frosinone, 26 novembre 1899-24 maggio 1976) fu avvocato, sindaco di Frosinone (dicembre 1944-giugno 1945), deputato all'Assemblea costituente e al Parlamento (18 aprile 1948) eletto sempre nelle liste della Democrazia cristiana, il partito che lui stesso aveva contribuito a costituire nel 1944 e di

cui fu segretario provinciale fino al 1946.

⁷³ DE PALMA, s.i.d., p. 65.

⁷⁴ Marcello Carlino, studioso di letteratura contemporanea e di critica letteraria, insegna presso la facoltà di Lettere e Filosofia dell'università La Sapienza di Roma.

⁷⁵ CARLINO, 2007, p. 133.

BIBLIOGRAFIA

- BIONDI 1981 = A. BIONDI, *Morolo storia e tradizioni*, Casamari, 1981
- CARLINO 2007 = M. CARLINO, *Ciocciaria quella terra di viaggi che non dico*, Napoli, Guida, 2007
- COTTRAU 1883 = A. COTTRAU, *La direttissima Napoli-Roma studiata in modo da usufruire di alcuni tratti dell'attuale linea ferroviaria*, in *Il Politecnico. Giornale dell'ingegnere architetto civile ed industriale*, Anno XXX, Milano 1883
- CROCE 1984 = B. CROCE, *Storia d'Europa del Secolo Decimonono*, Roma-Bari, Laterza, 1984.
- D'ANNUNZIO 1933 = G. D'ANNUNZIO, *Trionfo della morte*. I romanzi della rosa. Per l'Oleandro, Roma 1933
- DE CESARE 1969 = R. DE CESARE, *La fine di un Regno*, Milano, Longanesi & C., 1969
- DE CESARE 1970 = R. DE CESARE, *Roma e lo Stato del Papa*, Milano, Longanesi & C., 1970
- DE PALMA s.i.d. = G. DE PALMA, *Il Capoluogo*, in *Ciocciaria*, Frassinone, s.i.d.
- R. DI SIENA 1981 = R. DI SIENA, *Il cappotto della guerra*, Gaeta, 1981
- DUMAS 1863 = A. DUMAS, *Da Napoli a Roma*, Napoli, Stabilimento tipografico del Plebiscito, 1863
- GREGOROVIVUS 1968 = F. GREGOROVIVUS, *Passeggiate per l'Italia*, 2, Roma, Avanzini e Torraca editori, 1968
- GUIDI 1868 = A. GUIDI, *Viaggio da Roma a Montecassino nuovamente descritto*, Roma, Coi tipi del Salviucci, 1868
- IANNETTA 2000 = S. IANNETTA, *Henry W. Longfellow and Montecassino*, Cassino, Lamberti Federico & figli editore, 2000
- JADECOLA 1989 = C. JADECOLA, *Aquino, "la traversa che mena alla Consolare*, Aquino, E.d.A., 1989
- LACCHÈ 1982 = C. LACCHÈ, *Pio IX e la ferrovia Roma-Ceprano*, in *Lunario Romano*, Roma 1982
- LAWRENCE 1980 = D. H. LAWRENCE, *La ragazza perduta*, Milano, Oscar Mondadori, 1980
- LAWRENCE 1981 = D. H. LAWRENCE, *Libri di viaggio*. I libri della Medusa. Serie '80, volume XXIV, Milano, Mondadori, 1981
- MASCHERPA 1860 = C. MASCHERPA, *Ponte di ferro della Pio-Latina presso Velletri*. In *Le scienze e le arti sotto il pontificato di Pio IX*, Roma, Tipografia Belle Arti, 1860
- MISSERVILLE 1967 = V. MISSERVILLE, *D'Annunzio e l'alberello di Segni-Paliano*, in *Scopriamo la Ciociaria*, Roma, Associazione fra i Ciociari, 1967
- PANCONESI 2005 = M. PANCONESI, *Le ferrovie di Pio IX*, Cortona, Calosci, 2005
- PASCARELLA 1971 = C. PASCARELLA, *In ciociaria*, in *I sonetti. Storia Nostra, Le prose*, Milano, Mondadori, 1971
- SACCHETTI 1957 = G. SACCHETTI, *Storia e cronaca di Isoletta*, Borgo S. Dalmazzo, Istituto Grafico Bertello, 1957
- SERAO 1922 = M. SERAO, *La conquista di Roma*. Romanzo. Quarta edizione, Firenze, R. Bemporad & Figlio editori 1922
- VIZZACCARO 1977 = T. VIZZACCARO, *Cassino dell'Ottocento al Novecento*, Roma, S.E.L. Editrice, 1977
- RIVISTA STORICA DEL LAZIO. *Archivio di Stato di Roma "La Meravigliosa invenzione" Strade ferrate del Lazio 1846-1930*. Anno X, Quaderno n. 5, 2002