

Quaderni Coldragonesi

6

a cura di Angelo Nicosia

INDICE

<i>Presentazione</i>	pag. 7
<i>Prefazione</i>	pag. 9
ELISA ANTONINI e ALESSANDRA TANZILLI, <i>Un fregio d'armi della fine del I secolo a. C. rinvenuto nell'ager Soranus (Balsorano)</i>	pag. 11
ANGELO NICOSIA, <i>Un'epigrafe migrata a Padova e il culto di Iside in Aquino romana</i>	pag. 15
ALESSANDRA TANZILLI, <i>Un'epigrafe commemorativa e un libro odeporico sulle tracce di Marcus Tullius Cicero</i>	pag. 31
ANGELO NICOSIA, <i>Il Paleocristiano a Fabrateria Nova (S. Giovanni Incarico-FR)</i>	pag. 49
LUCA CORINO, <i>Gli Statuti di Fontana Liri del 1625</i>	pag. 57
GIOVANNA COPPOLA e ROMINA REA, <i>La Visita pastorale nel territorio di Roccadarce (1703-1704) nella Sacra Visita di Giuseppe de Carolis vescovo di Aquino</i>	pag. 77
ALESSANDRO ROSA, <i>Osservazioni su una "pietra della gogna" nella corte del palazzo Branca di Sora</i>	pag. 85
COSTANTINO JADECOLA, <i>Una strada modello: la Civita Farnese</i>	pag. 95
FERDINANDO CORRADINI, <i>Don Agostino Pecorario, podestà e sindaco di Colfelice, e il suo tempo</i>	pag. 107
BERNARDO DONFRANCESCO, <i>I giovani di Colfelice nella Grande Guerra</i>	pag. 121

UNA STRADA MODELLO: LA CIVITA FARNESE

Costantino Jadecola

La collocazione di Pico nel luogo dove nel tempo si è sviluppato il suo abitato fa supporre che questa scelta possa essere stata suggerita ai conti di Aquino, che intorno all'anno Mille vi edificarono il castello, dal fatto che proprio di lì passavano gli antichi percorsi di collegamento Aquino-Fondi e Sora-*Fregellae*-Fondi, grazie ai quali da quella parte della valle del Liri era più facile che altrove poter raggiungere la costa tirrenica. La presenza del castello, dunque, oltre a presidiare il territorio dal punto di vista tattico aveva anche una funzione civile finalizzata al controllo del transito attraverso quello che era un vero e proprio passaggio obbligato, cosa questa che consentiva a chi ne deteneva il dominio di gestire la situazione e, soprattutto, di poter pretendere in contropartita un corrispettivo. Tale stato di cose non dovette mutare più di tanto nei secoli a venire. Poi, tra la fine del XVII e l'inizio del XVIII secolo, alla luce di nuove realtà, s'incomincia a sentire la necessità, per fini strategici ma anche commerciali, di collegamenti trasversali tra la valle del Liri e il litorale tirrenico meno precari ed in linea con le nuove esigenze, i cui risvolti concreti si materializzeranno tra la fine del XVIII secolo e quello immediatamente successivo. A quel tempo, l'attuale regione meridionale del Lazio costituiva la parte settentrionale della provincia di Terra di Lavoro, la cui giurisdizione amministrativa era di perti-

nenza parte del circondario di Gaeta e parte di quello di Sora.

Se nei due circondari i collegamenti longitudinali erano assicurati da ciò che restava delle antiche consolari Latina e Appia, quelli trasversali, invece, erano del tutto inesistenti fatti salvi, naturalmente, tratturi e sentieri disegnati nel tempo dal transito degli uomini attraverso i monti Aurunci e Ausoni. Del resto, era proprio la particolare struttura di questi monti a rendere difficoltosa la realizzazione di adeguate vie di comunicazione tra l'entroterra lirino ed il mare al di là dell'unico sbocco naturale presente che era quello della valle del Garigliano piuttosto sbilanciato, però, verso l'area meridionale.

Ai primi tentativi messi in atto per aprire un varco attraverso Fratte, come allora si chiamava Ausonia¹, grosso modo sul tracciato dell'attuale Cassino-Formia, eufemisticamente detta superstrada, emergono subito grosse difficoltà. Ciò, di conseguenza, porta necessariamente a privilegiare quell'altro passaggio che, partendo da Itri, "per l'aspro cammino di S. Nicola e per Campo di Mele [consente] di passare in S. Giovanni Incarico e, per Pico, passare altresì verso Pontecorvo"², come afferma il generale Giuseppe Parisi il quale, però, precisa che la "strada è appena trafficabile da cavalli da soma, attente le strette valli, i monti e i vivi passi che si incontrano da per tutto"³.

¹ La Cassino-Formia, o, meglio, la via Ausonia, fu fortemente voluta dal dott. Achille Spatuzzi di San Giorgio a Liri (1835-1920), rappresentante del mandamento di Esperia presso il 1° Consiglio Provinciale di Terra di Lavoro all'indomani dell'Unità d'Italia. I lavori per la sua costruzione iniziarono nel 1867 e furono completati tredici anni più tardi, nel 1879. La costruzione della strada costò 367 mila lire (circa 775 mila euro), escluse le spese per gli

espropri e per la realizzazione del ponte sul Liri (JADECOLA 1992, p. 24).

² ASNa, *Esteri*, 4560, *Memoria col corrispondente piano topografico diretta a chiarire alcune circostanze locali ed alcune idee di difesa date a' 3 luglio 1796 sulla entrata del Regno per Terracina e Itri*.

³ *Ibidem*.

È il 3 luglio 1796 quando il generale Parisi, che è il fondatore della più famosa ed antica scuola militare d'Europa, la "Nunziatella" di Napoli, scrive queste sue considerazioni che non si discostano di molto da quelle dell'ispettore generale del Genio Pietro Colletta, autore di una importante *Storia del reame di Napoli dal 1734 al 1825*, il quale, nel 1815, in un certo senso conferma che i comuni al di qua e al di là degli Aurunci possono comunicare solo attraverso sentieri naturali però non adatti alla ruota e, comunque, pericolosi⁴. In tal senso, peraltro, ancora nel 1796 si era anche espresso Ferdinando IV di Borbone⁵ il quale, riferisce Giovanni Battista Piccirilli, "vagheggiò" l'idea di una strada che, però,

*partendo dalle vicinanze di Fondi, e col percorrere una linea quasi parallela al confine del regno immettesse nella provinciale strada di Sora verso Arce. Ma le vicissitudini dei tempi, che furono, divertite le cure del governo ad altre bisogne, facevan dimenticarne la esecuzione e d'altronde per strana ventura prevalendo le tranellerie dei privati alle savie mire del governo, s'iniziava altra strada, la quale non favorendo la strategia, veniva con decreto Sovrano abolita. In prosiegua sorgeva, come per incanto, la strada di Vallerovedo (Valle di Roveto, nda), la quale con l'arte vincendo la natura, con attraversare le difficili gioaie de' monti che ci dividono dai Bruzi ci apriva il cammino di Avezzana con Sora; ed allorché sarà dato termine all'altra strada che da Avezzana mena ad Aquila passando per Forca Caruso negli Appennini, si avrà una rotabile che da Pescara corre sino ad Arce*⁶.

È il 1834 l'anno in cui la valle di Roveto può finalmente beneficiare, più che di una vera strada, di un "tracciolino" che collega Sora a Capistrello realizzato secondo il progetto di Luigi Giura una volta conclusasi nel 1823 la costruzione della Caianello-Arce, la cosiddetta Consolare, ovvero l'odierna Casilina, costruzione iniziata nel 1794 e diretta da un lato per Ceprano, verso il confine pontificio, e, dall'altro, per Sora e, da qui, per l'Abruzzo, appunto attraverso la valle di Roveto⁷.

Vent'anni dopo Ferdinando IV è il sindaco di San Giovanni Incarico, certo Terenzi, a riproporre l'idea di una strada Fondi-Valle del Liri che avrebbe dovuto unire "le due Regie Strade Appia e Latina". Era, infatti, l'11 marzo 1816 quando egli scrisse una lettera al sovrintendente di Gaeta con la quale suggeriva di far

*progettare un ramo di strada rotabile a principiarsi dalla consolare di Fondi in direzione del tenimento di Lenola, Campodimele e Pico, e qui transitando per il fiume Liri previa una costruzione di ponte sulli ruderi d'un antico ponte distrutto, ed appartenente alla vetusta Civita Fregella, finire in comunicazione con strada rotabile del cammino di Sora, e Ceprano*⁸.

Secondo Bernardino Donfrancesco, questa strada si sarebbe dovuta concludere in

*un punto più o meno corrispondente all'attuale km. 116 della via Casilina, presso il cimitero di Colfelice. Lo si desume dalla 'pianta dimostrativa' (planimetria)⁹ allegata alla documentazione: in alto porta la dizione 'strada che unisce le due regie strade Appia e Latina incominciando da Fondi fino alla Regia Strada vicino Arce', mentre la strada indicata con la lettera B è chiamata 'regia strada Latina che passa sotto Arce' ed il centro abitato di Arce è indicato con apposito simbolo subito dopo in direzione di Ceprano-Sora. Ciò si rileva anche dall'annotazione posta a margine del protocollo di ricevimento della lettera da parte del Sovrintendente del distretto di Gaeta, ove è specificato: 'S Gio. Incarico. Il Sindaco rimette un progetto di una nuova strada tra Fondi ed Arce'*¹⁰,

e, più precisamente, dalle parti di Coldragone, come a quel tempo Colfelice si chiamava, ipotesi che trova concorde anche Aldo Di Biasio¹¹.

"Il progetto di massima, redatto dall'ing Silvestro Di Donato", scrive ancora Donfrancesco, *'prevedeva anche la costruzione del ponte sul Liri, in sostituzione della scafa di San Giovanni Incarico, dove spesso le comunicazioni si interrompono per le piene del fiume'. C'è da considerare inoltre che il tracciato, così come proposto, avrebbe collegato le vie Appia e Latina (Casilina) proprio in corrispondenza dell'attuale Km 116, sia dall'una che dall'altra strada, e cioè avrebbe costituito un asse trasversale tra le due strade, alla stessa distanza da Roma*¹².

⁴ COLLETTA 1862, pp. 458 e segg.

⁵ Ferdinando (Napoli 1751-1825) fu IV re di Napoli (1759-1799, 1799-1806, 1815-1816), III re di Sicilia (1759-1816) e I re delle Due Sicilie (1816-1825).

⁶ PICCIRILLI 1860, pp. 3-4.

⁷ JADECOLA 2002, p. 5.

⁸ DONFRANCESCO 1998, p. 20.

⁹ Redatta dall'"agrimensore Pellegrini", come si legge in calce.

¹⁰ DONFRANCESCO 1998, p. 20.

¹¹ DI BIASIO 1997, p.66.

¹² DONFRANCESCO 1998, p. 20.

Ma perché fare questa strada? Al di là di “infinite altre utilità”, secondo il sindaco di San Giovanni Incarico essa sarebbe stata “di breve lunghezza, forse 15 miglia”, non avrebbe richiesto una grossa spesa prevedendo il progetto un percorso tutto “sulle radici di collina”, cosicché “avrebbe prossimi li materiali” occorrenti per la costruzione, e poi

*la strada comporterebbe ‘allo Stato un notevole vantaggio’ sia per fini commerciali che per fini militari e faciliterebbe comunque le relazioni tra l’Abruzzo, lo Stato di Sora-Alvito ‘ed anche S. Germano (Cassino) colla Real Piazza di Gaeta’ nonché tra il passo di Portelle ed Isoletta ‘appellata porta del regno dall’Imperatore Federico II*¹³.

Ma anche questo progetto non è seguito da una fase attuativa.

Intanto, a partire dalla fine del terzo decennio dell’Ottocento, il problema relativo al collegamento tra l’entroterra lirino ed il mar Tirreno è oggetto di costante attenzione da parte degli organi preposti per iniziare quindi a concretizzarsi quando, nel 1849, è lo stesso re delle Due Sicilie, Ferdinando II di Borbone¹⁴, a sollecitare la trasformazione del vecchio sentiero esistente tra Itri ed Arce in una strada idonea al transito dell’artiglieria ordinando che “una stradetta cavalcabile della larghezza di 6 palmi, poco più di un metro e mezzo¹⁵, si aprisse da Itri a S. Giovanni Incarico affinché si agevolassero i movimenti delle truppe lungo quella parte della frontiera”¹⁶.

Dopo un’ulteriore verifica compiuta per conto della Direzione generale di Ponti e Strade¹⁷ dall’ispettore Lopez Suarez, il quale conferma che il sentiero tra Itri e Arce attraverso gli Aurunci è “transitabile soltanto con cavalli e some e con piccoli carri”¹⁸, la sollecita approvazione di uno specifico progetto consente l’immediata realizzazione del cosiddetto tracciolino, praticamente la traccia in terra battuta della futura strada, il quale risulta già aperto nel 1850: subito utilizzato va, però, ben presto in rovina (*fig. 1*). A quel punto,

¹³ DONFRANCESCO 1998, p. 20.

¹⁴ Ferdinando II, Palermo 1810-Caserta 1859, fu re delle Due Sicilie (1830-1859).

¹⁵ Un palmo napoletano corrisponde a circa 264 millesimi del metro, per l’esattezza 0,264550 m.

¹⁶ ASNa, *Lavori Pubblici*, 111, *Il Direttore generale dei Ponti*



Fig. 1. Frontespizio del Capitolato per l'appalto dei lavori

anche per soddisfare le esigenze delle popolazioni locali che in tal senso esprimono le loro giuste rimostanze, si arriva alla conclusione che è ormai tempo di trasformare ciò che resta del tracciolino in una strada vera e propria: incaricato della redazione del relativo progetto è l’ing. Ferdinando Rocco, direttore delle opere pubbliche provinciali dei distretti di Sora e di Gaeta.

È marzo del 1853 quando il tracciolino, che viene ampliato fino a 8-10 palmi napoletani, cioè tra i due metri e i due metri e mezzo, risulta riaperto integralmente; poi, nel giro di un paio d’anni, a maggio del 1855, si completa la strada vera e propria che viene subito aperta al traffico delle “vetture a ruote” da Itri “fino allo sbocco sulla traversa di Ceprano”. Insomma, e la cosa la dice lunga, i tempi per la realizzazione della strada, per un totale di 25 miglia napoletane, circa 47 chilometri, buona parte dei quali attraverso territori aspri e montuosi, non vanno al di là dei due anni. Anche se, deve precisarsi, il ponte sul Liri ad Isoletta non è stato ancora costruito e per attraversare il fiume ci si deve ancora servire della vecchia scafa, una sorta di zattera che collega le due sponde (*fig. 2*).

e Strade al Ministro dei Lavori Pubblici, Napoli, 7 marzo 1849.

¹⁷ Ispirata al modello francese, fu istituita per iniziativa di Giocchino Murat con decreto del 18 novembre 1808.

¹⁸ ASNa, *Lavori Pubblici*, 93, *L’ispettore Benedetto Lopez Suarez al Direttore generale dei Ponti e Strade*, Napoli, 29 dicembre 1849.

A lieve schiena d'asino, la Civita Farnese viene considerata dal punto di vista tecnico un vero e proprio gioiello. Le pendenze, in particolare, anche nei tronchi più difficili – uno dei quali quello in prossimità dell'abitato di Pico – non superano mai il 5 per cento che, “all'epoca rappresentava il limite massimo per la percorribilità dei carri trainati da animali trasportanti le merci”¹⁹.

Passa poco meno di un anno ed il 23 aprile 1856 Isoletta ha l'onore di ospitare Ferdinando II di Borbone ed i suoi familiari. Il motivo della visita del re è soprattutto quello di potersi fare un'idea della nuova strada. Ma il fiume in piena sconsiglia l'utilizzo della scafa ed obbliga i reali a sostare ed a pernottare ad Isoletta ospiti di Achille Forte nel suo palazzo sito sul lato sud-est della piazza principale²⁰: un evento, insomma, per la località ma soprattutto per i proprietari dell'edificio i quali, a futura memoria, faranno affiggere nell'androne d'ingresso una iscrizione²¹ ed una immagine del Sovrano, “quale segno tangibile di privilegio e di riguardo”, per aver egli attribuito a quel palazzo il diritto di asilo, un privilegio ancora oggi testimoniato dalla presenza davanti al portone d'ingresso di due colonnine in pietra, all'epoca “collegate” fra loro da una catena in ferro, a significare che al di là di quella catena i gendarmi non potevano accedere nemmeno per arrestare un criminale.

E proprio in occasione di questo soggiorno Ferdinando avrebbe deciso di chiamare la nuova strada Civita Farnese, vuoi in onore della Madonna della Civita, cui egli era devoto – si ricorda la sua visita al santuario con Pio IX, esule a Gaeta (10 febbraio 1849) – vuoi in onore della famiglia Farnese che in passato aveva avuto la titolarità del feudo che inglobava gran parte dei territori attraversati dalla nuova arteria. Sempre nella medesima circostanza il re avrebbe anche disposto che



Fig. 2 La scafa sul fiume Liri

lungo tutto il percorso della strada fossero costruite delle fontane per il ristoro delle persone e degli animali nonché una chiesa nel luogo dove la strada attraversava la valle detta Taverna che si apre sotto Campodimele.

Transitando da queste parti capita di imbattersi in un edificio che, visto da lontano, ha le caratteristiche architettoniche proprie di una chiesa finché, giunto nelle sue vicinanze, non ti rendi conto che, fermo restando quelle caratteristiche, esso è dedito, più che alle cure dello spirito, a quelle del corpo: ospita, infatti, tra l'altro, un bar-trattoria che, naturalmente, non può non chiamarsi “La Taverna”, attività oggi gestita da Maurizio Di Fonzo ultimo discendente della famiglia proprietaria dell'immobile dall'indomani della prima guerra mondiale²².

Ma come si spiega? Riuscendo difficile collegare la Civita Farnese all'abitato di Campodimele, posto, com'è noto, sulla sommità di una altura a 650 metri sul livello del mare, Ferdinando II decise la costruzione nella vallata, a margine della nuova strada, di una grande chiesa (fig. 3) ipotizzando che intorno ad essa “sarebbero state costruite le nuove abitazioni delle famiglie campomelane indotte a lasciare il borgo isolato sulla sommità della collina”²³.

Ma le cose non andarono così anche perché si

¹⁹ CORRADINI 2004, Volume II, p. 52.

²⁰ CORRADINI 2004, Volume I, p. 195.

²¹ “*INASPETTATA GIOIA/ERA DAL CIELO A TE SERBATA/O DILETTA MAGIONE/TU QUANTUNQUE ALBERGATRICE/GRAN LUNGA DISUGUALE/AL MERITO SUBLIME DEGLI ECCELSI EROI/AVVENTUROSA/ONOR SOMMO TI GIUNSE/DI ACCOGLIERE COME OSPITE BENIGNO/L'AUGUSTO FERDINANDO LA REAL CONSORTE/IL PRENCE E GLI ALTRI PAR-*

GOLETTI FIGLI/ESULTA DUNQUE NELLA GLORIA TUA/ED ESULTINO TECO I POSSESSORI FORTE/A QUESTA LIETA MEMORIA/CONTEPLERANNO I POSTERI/FINCHE' SARA' QUESTA TERRENA MOLE/NEL DI' 23 APRILE 1856”.

²² Lo si legge in un poster affisso all'interno del bar-trattoria “La Taverna” di Campodimele dal titolo “La chiesa borbonica di Taverna” ed il cui testo, datato agosto 2007, è stato redatto dal dott. Aldo Lisetti, sindaco di Campodimele dal 2002 al 2007.



Fig. 3. La “chiesa” di Taverna di Campodimele mai utilizzata per lo scopo per il quale era stata costruita

era ormai al tempo dell’invasione piemontese del Regno delle Due Sicilie (1860/1861) e la gran parte dei campomelani preferì rimanere nel suo borgo, decisamente molto più tranquillo. Per lo stesso motivo la chiesa “fu costruita ma non completata”. Anzi,

un documento del tempo riferisce che al completamento dell’opera mancavano le rifiniture, i telai dei finestroni e le decorazioni. La ‘chiesa’ fu quindi occupata dal distacco del 111° di Fanteria dell’Esercito piemontese, al comando del capitano Rubino, il quale vi installò alloggiamenti, mensa e cucina. La presenza dei militari produsse danni al fabbricato e la sottrazione di alcune tavole di pioppo, trasportate altrove per farne tavoli da mensa, tanto che il costruttore, Tommaso De Rosa di Napoli, aprì un contenzioso con il nuovo stato italiano per ottenere il risarcimento dei danni. In tale contesto subentrò il sindaco di Campodimele che invano rivendicò per anni il diritto di proprietà del fabbricato, divenuto nel frattempo, stazione postale e locanda. Alla fine del XIX secolo l’immobile venne acquistato o occupato di fatto da un privato di un paese vicino. Qualche testimonianza vuole che l’immobile fosse nella disponibilità della famiglia Ranucci di Anzio (dalla quale discese il noto attore Renato Ranucci, in arte Rascel), che svolse in luogo attività di forestazione, commercio di legname e carbone, ma non esistono conferme documentali.²⁴

Delle fontane, invece, resterebbe solo quella realizzata nel 1859 a margine della Civita Farnese in località Capomazza a San Giovanni Incarico, la stessa che oggi si può ammirare nel bel mezzo del viale della Rimembranza dove fu successivamente spostata (fig. 4).

La strada viene inoltre alberata e fornita di “colonnette miliari” gran parte delle quali sono ancora presenti dove un tempo furono poste così

²³ *Ibidem.*



Fig. 4. La fontana di S. Giovanni Incarico



Fig. 5. Il “miglione” di Itri



Fig. 6. Il “miglione” tra Arce e Ceprano

come, del resto, i cosiddetti “miglioni”, nel senso di grossi migli o cippi miliari: uno di essi è ad Itri, al bivio sull’Appia della Civita Farnese (fig. 5), un secondo tra Arce e Ceprano, laddove al chilometro 110,200 la strada s’innesta sulla via Casilina (fig. 6), ed un terzo tra Pico e San Giovanni Incarico, in località Capoliccoli, il quale sta ad indicare che proprio il punto dove esso si trova è equidistante da Napoli (fig. 7). Infatti, si venga da

²⁴ *Ibidem.*

Itri o si venga da Arce, in quel punto sono esattamente miglia 71 e $\frac{3}{7}$, cioè all'incirca 130 km.

Degli alberi a margine della strada, invece, non c'è più traccia. Si presume che fossero dei platani, un tipo di pianta a quel tempo molto utilizzato a tal fine, tanto che non si esclude che potessero essere della partita i quattro che, sempre a San Giovanni Incarico, abbellivano piazza Regina Margherita, ma che, avendo raggiunto grandi dimensioni e venendo ritenuti pericolosi per la pubblica incolumità, pur tra il disappunto della cittadinanza, nel 1973 furono tagliati.

Ma tra le opere della Civita Farnese merita attenzione particolare il ponte sul Liri presso Isoletta in prossimità di quello che era il castello fatto costruire nel 1465 da Leonardo Della Rovere, proprio a controllo di quel passo sul fiume (fig. 8).

L'edificio, che annovera tra i suoi ospiti illustri papa Benedetto XIII che vi avrebbe sostato il 22 maggio 1727, sulla via del ritorno a Roma da Benevento, dopo essere passato per Montecassino e per Aquino, è oggetto di particolare attenzione da parte dei Borbone essendo in prossimità del confine con lo Stato pontificio e dunque in privilegiata posizione strategica.

Proprio per accentuare tale peculiarità, Ferdinando II lo fece rinforzare

*con quattro massicce torri merlate, sulle quali fece piazzare dieci cannoni a difesa della continua minaccia di invasione da arte del vicinissimo Stato pontificio col quale, pur conservando ottime relazioni, il prudente Sovrano preferiva restare sempre in posizione difensiva per qualsiasi eventuale irruzione nel suo territorio.*²⁵

Tra l'altro, il castello sarà teatro, l'11 novembre 1861, di un violento scontro tra i soldati piemontesi che lo presidiavano ed una banda di circa quattrocento briganti agli ordini di Luigi Alonzi, alias Chiavone, conclusosi con la vittoria di quest'ultimi che, alla fine, si impossessarono della struttura: bilancio dello scontro, otto soldati piemontesi e quattro briganti morti.

Con l'unificazione nazionale il castello, che aveva ormai perso la sua funzione strategica, fu acquistato da un industriale milanese, Francesco Compagnoni, che utilizzò le sue strutture per de-



Fig. 7. Il "miglione" di loc. Capoliccoli a S. Giovanni Incarico



Fig. 8. Il castello di Isoletta

positarvi il petrolio che veniva estratto dalla miniera di San Giovanni Incarico, risorsa della quale, dunque, beneficiò anche Isoletta per via dell'utilizzo del suo scalo ferroviario, cosa, questa che sarebbe accaduta ancora nei primi anni del Secondo dopoguerra.

Era, infatti, il 1949 quando venne ultimato l'oleodotto che collegava la "Petrogliara", cioè la miniera di San Giovanni Incarico, alla stazione ferroviaria "Isoletta-San Giovanni" dove furono anche ricostruiti i basamenti in cemento e ripristinati i grossi serbatoi.

Realizzato con tubi del diametro di 3 pollici l'oleodotto era lungo cinque chilometri e mezzo ed era fornito di vasche di carico e di "pompamento", una delle quali ancor oggi ben visibile in prossimità dell'innesto sulla Civita Farnese della strada per Pontecorvo e Roccasecca, strade, peraltro, alle quali l'oleodotto correva accosto per buona parte del suo percorso²⁶.

²⁵ SACCHETTI 1957, p. 32.

²⁶ JADECOLA 2007, p. 261 e segg.

Gli eredi di Compagnoni, alla morte di questi, decisero di disfarsi del castello cosicché l'edificio, dopo vari passaggi, finì per essere acquisito da certo Quirino Zanotti, un capomastro-muratore che pensò bene di demolirlo per riutilizzarne le pietre.

Gli abitanti di Isoletta – località dove per un certo tempo avevano operato un paio di fabbriche di fiammiferi²⁷ – si opposero decisamente a tale progetto e coinvolsero nella vicenda la Soprintendenza ai monumenti, che dichiarò l'edificio di grande interesse storico e artistico. Nonostante ciò, però, un triste giorno del 1935 il castello “dovette cedere inesorabilmente agli effetti laceranti della dinamite, sotto lo sguardo attonito dei paesani”²⁸.

Ubicato per l'esattezza dove oggi è la parte terminale della galleria verso il ponte sul Liri, un “poeta” ne celebrò l'assurda fine scrivendo: “Venerato ‘gardingo’ sacrato sul confine borbonico. Orfano del veto! Vittima del Fato!”²⁹.

Se quando fu aperta per la prima volta la “stradetta da Itri a S. Giovanni Incarico per uso della gente a piedi e delle bestie da soma, era mestiere passare il Liri di sotto all'ultimo di quei Comuni”³⁰, chi dice con un ponte di barche o comunque con ponte però spazzato via dall'acqua, ora, con la strada nuova era quanto mai necessario realizzarne uno consono all'importanza dell'arteria.

Pensò allora la Direzione generale di Ponti e Strade ad un ponte sospeso a gomene di fili di ferro perché

mal sicuro e poco durevole gliene parve uno con piloni di fabbrica e travate di legname sia per le escavazioni che vi opererebbe la corrente, e sia per gli urti, a' quali andrebbe esposto nelle piene di quel fiume, le cui acque

²⁷ La prima, voluta da Emanuele Sacchetti, sorse nel 1886 e, oltre alla lavorazione delle scatole, che veniva effettuata dalle operaie a domicilio, dava lavoro a circa 60 persone. Per la sorveglianza alla lavorazione dei fiammiferi e soprattutto per il controllo e la disciplina delle marche di fabbricazione che venivano applicate in ciascuna delle scatole di vario tipo e grandezza, l'Intendenza di Finanza di Caserta dispose la presenza permanente ad Isoletta di un proprio reparto. La seconda fabbrica fu realizzata nel 1909 per iniziativa di Luigi Rescigni ma restò ad Isoletta solo per qualche anno e nel 1913 fu trasferita a Sora (JADECOLA 2007, p. 261 e ss).

²⁸ SACCHETTI 1957, p. 65.

²⁹ CORRADINI 2004, Volume II, p. 129.

sogliono alzarsi oltre i 22 palmi trasportando talora grossi alberi a galla. Ma la trista esperienza fatta di questi ponti dopo la caduta di quello di Angers³¹ fece abbandonare cotal progetto, che importava ducati 5100³² ed un altro comparativo se ne venne compilando secondo tre diversi sistemi. Il primo era di un ponte secondo il congegno americano di Town ad una sola travata di legname reticolato, poggiato sopra spalle di fabbrica, ed importava ducati 7800. Il secondo era di un ponte sospeso a catene di spranghe e maglie di ferro, come quelli sul Garigliano e sul Calore, e richiedeva la spesa di ducati 9500, che sarebbe cresciuta a ducati 10 mila, qualora per maggior sicurezza si volessero di ferro forgiato anziché fuso i castelletti, su cui poggiano le catene. Il terzo finalmente era di un ponte di fabbrica ad un arco a tutto sesto della corda di palmi 108, ed ascendeva a ducati 11 mila. La Direzione generale mentovata posto da banda la prima maniera di costruzione, che dopo qualche tempo avrebbe dovuto al tutto rifarsi e per la sua specialità avrebbe domandato anche una custodia, si soffermò alle altre due, preferendo però la terza che pur costando soli ducati 1000 di più, porgeva maggior solidità di costruzione, e faceva risparmiare la spesa dell'accennata custodia, di cui non poteva passarsi un ponte di ferro.³³

La scelta non si risolse nell'immediato ma solo quando, tempo dopo, Ferdinando II non mostrò il proprio gradimento per il “ponte di fabbrica” che pretese fosse “della larghezza di palmi 21 perché due vetture potessero liberamente passarvi di fronte”³⁴.

Dopo ulteriori elaborazioni e rielaborazioni del progetto e la definitiva ubicazione del sito del ponte, dalle vicinanze di San Giovanni Incarico ad Isoletta, finalmente

il mattino del 7 luglio 1856 si pose con solennità la prima pietra di quest'opera³⁵, ed al cadere del passato anno 1858 ne volgevano al loro termine i lavori. In fatti i diversi progetti uniti insieme sommavano a ducati 79,615.16, ed all'appaltatore [il cui nome è D. Tom-

³⁰ *Annali civili del Regno delle Due Sicilie*. Volume 68, fascicolo CXXXIV (Novembre-Dicembre 1859). Stabilimento Tipografico del Real Ministero dell'Interno nel Reale Albergo de' Poveri. Napoli. 1859, p. 96.

³¹ Si tratta di un ponte sospeso sul fiume Maine (Francia) costruito tra il 1836 e 1839 e crollato il 16 aprile 1850, mentre circa 500 soldati francesi stavano transitando su di esso. Le vittime furono 226 (cfr.: <http://it.cultura.storia.militare.narkive.com/>).

³² Nel 1861, un ducato napoletano valeva circa 4,25 lire italiane.

³³ *Annali civili del Regno delle Due Sicilie*. Cit., p. 96.

³⁴ *Idem*.

maso de Rosa, *nda*], *ne sono stati pagali fino al 18 marzo di questo anno 1858; ducati 79 mila*³⁶, *oltre ducati 17.5 di spese di progetto.*³⁷

Insomma, occorsero meno di due anni per realizzare un'opera che, peraltro, in sede di realizzazione, non mancò di dare qualche problema (fig. 9). Infatti, se

*nel primiero progetto si era creduto poter gittare le fondazioni del nuovo ponte a due palmi di profondità sulla roccia che si mostrava abbastanza compatta (...), nel porsi mano ai lavori si riconobbe che la durezza di essa roccia andava sempre più scemando, anzi ad una certa profondità non più continuava venendo sostituita da uno strato di argilla. Quindi fu mestieri stabilire le dette fondazioni a profondità molto maggiori poggiandole sopra uno strato solido di argilla dura più di palmi 9 e mezzo al di sotto al livello dapprima fissato. Di qui un eccesso di spesa assai rilevante ed un terzo stato estimativo suppletorio di ducali 9500*³⁸*... Oltre però a questo, dubitando che potessero in avvenire succedere corrosioni sotto alcuna delle pile e delle spalle si è proposto formare ad una certa distanza sottocorrente al ponte una scogliera a traverso dell'intiera larghezza dell'alveo dell'altezza di palmi 5, e della larghezza di palmi 8 nella cresta, la cui scarpa nel lato di sottocorrente abbia la base doppia dell'altezza. E per impedire che il piede di questa scarpa potesse scomporsi, si è progettato farsi anche nel lato di sottocorrente uno stramazzo pur di scogli della larghezza di palmi 20, e dell'altezza compensata di palmi 2. Ma ad avviso dell'Amministratore generale di ponti e strade si è disposto che prima si osservino nella propria stagione attentamente e con iscrupolosità le cose onde conoscersi con fondamento se sia bisogno o pur no della detta scogliera e stramazzo di scogli sottocorrente, o debbasi ricorrere ad altro sistema di opere per ovviare al possibile inconveniente che si teme*³⁹.

Si è concordi nel ritenere il ponte “degno della strada che unisce, come del fiume, di cui sta a cavaliere” e l'opera realizzata a regola d'arte. Ed a comprova di ciò

basti il dire che sulla corda degli archi di palmi 53 il massimo ribassamento delle centine quando sono state caricate del massimo peso prima d'incassare il cuneo della chiave non ha superata i quattro centesimi di palmo. Tale risultalo si ascrive dal Cav. Rocco alla solerzia del valoroso Ingegnere signor de Focatiis, che



Fig. 9. Il ponte Farnese sul Liri presso Isoletta.

*sta sopra luogo, nonché alla cura dei due Capi di opera Andrea Pascarella e Michele d'Amato, a' quali è stato accordato dai fondi dell'opera una gratificazione di ducati 30 al primo, e di ducati 20 all'altro, onde destare semprepiù l'emulazione dei maestri esecutori*⁴⁰*... Costa esso di due spalle e 4 pilastri con 5 archi di sopra a tutto sesto e della corda di palmi 58. Questi sono costruiti in pietra calcarea fino a picciola altezza sull'impostatura, ed in mattoni a cunei delle fabbriche di Scapoli nel resto. A diminuire per quanto è possibile il peso delle volte si sono lasciati nei timpani trafori configurati alla foggia del giglio Borbonico, e così i fronti di esse volte come dei gigli si son rivestiti di pezzi d'intaglio di pietra calcarea. L'intero ponte è terminato da una cornice di coronamento*⁴¹.

Quanto al nome, il ponte (fig. 10) “voleva nomarsi in sulle prime *Fregella* dal nome dell'antica Città che colà presso sorgeva, e che i Romani nelle guerre combattute contro i Volsci distrussero”⁴²; poi, però, Ferdinando II decise che s'intitolasse “dalla strada di cui fa parte, e, perciò, si è detto *Farnese*”⁴³.

Ma come era esattamente? Al di là di qualche rara immagine che ne ha tramandato la memoria, uno di quelli che ebbe occasione di poterlo vedere di persona è Gio. Battista Piccirilli che così lo descrive:

Cinque archi di tutto centro sono di sostegno alla mole del maestoso ponte dell'altezza ognuno di palmi 65 dal pelo magro delle acque e della corda ciascuno di palmi 58 in guisa che l'intera opera è della lunghezza di

³⁵ “Rapporto della Direzione Generale di ponti e strade del 25 luglio 1858 n. 536.”

³⁶ “Ordinativo di simil data n. 2088.”

³⁷ *Annali civili del Regno delle Due Sicilie*. Cit., p. 96.

³⁸ “Rescritto del 14 marzo 1857 n. 1996.”

³⁹ *Ibidem*.

⁴⁰ “Ministeriale del 26 settembre 1857, n. 7669.”

⁴¹ *Annali civili del Regno delle Due Sicilie*. Cit., p. 96.

⁴² *Idem*, p. 97.

⁴³ *Idem*.

palmi 380. Quali archi van retti da quattro piloni di pietra calcarea, oltre le testate, fino lavorio di scalpello e di arte, abbelliti di una cornice che le sovrasta in tutta la loro estensione, su di cui sorge il parapetto a mattoni frastagliato a quando a quando da pilastrini di pietra lavorata, e coronato anche da passamani di simil pietra. I quattro timpani interi degli archi sotto la cornice si osservano traforati dall'uno all'altro lato del ponte per renderlo più gaio e leggero. La forma di tali trafori è tutta nuova e speciale, cioè quella del giglio Borbonico, essendo l'estremità di ciascun traforo, che è alto palmi 18 e della larghezza massima di palmi 14, rivestita dall'una e dall'altra fronte del ponte da pezzi d'intaglio di pietra travertino maestrevolmente lavorati. Le mura d'accompagnamento dall'uno all'altro estremo son lunghe palmi 920, oltre la lunghezza del ponte, tutte rivestite di pietra a quadrello e fregiate d'una lunga e robusta fascia di simili pezzi d'intaglio, ed il parapetto dell'istessa pietra a quadrello, che ne garantisce il passaggio. I passamani di pietra su tal parapetto ben eseguiti non lasciano altro a desiderare, sebbene quelli locati su i parapetti del ponte con più finezza e maestria si veggono lavorati. Quest'opera, che nella esecuzione riunisce la elegante squisitezza dell'arte moderna con la solidità grandiosa degli antichi romani fu incominciata in Agosto dell'anno 1855, e portata al suo compimento con solenne inaugurazione dopo lo spazio di 33 mesi [maggio 1858, *nda*], con la spesa di ducati 85000, ossia scudi romani 68000, egregiamente diretta con impegno, maestria e precisione di arte dall'ingegnere Sig. D. Stefano de Focatiis⁴⁴.

La Civita Farnese è, dunque, la prima opera realizzata dall'uomo che va ad “infrangere” una situazione naturale conservatasi integra nel tempo. Circa la sua importanza, essa è facilmente intuibile. Del resto, i comuni più direttamente interessati ben presto la vedono come una soluzione a molti dei loro problemi cosicché Lenola, Pastena e Pico che, insieme a Campodimele, qualche tempo prima si erano attivati per un collegamento con Fondi, si affrettano a chiedere la realizzazione di una traversa che li unisca ad essa.

Ferdinando II di Borbone che, come si è detto, volle fortemente la Civita Farnese facendo di essa una strada che ancora oggi costituisce un raffinato esempio in materia di viabilità specialmente per via delle sue docili pendenze e che, anche per questo, è molto gradevole percorrere, Ferdinando II di Borbone, dopo quella sua visita ad Isoletta del



Fig. 10. Il castello di Isoletta e il ponte Farnese

23 aprile 1856, non passò più da queste parti – del resto morì appena tre anni dopo, il 22 maggio 1859, a Caserta – e quella strada che, come si è detto, egli aveva voluto specialmente perché fosse “idonea al transito dell’artiglieria”, intendendo con ciò la sua artiglieria, finì, invece, con l’essere più utile ai soldati piemontesi quando, di lì a qualche tempo, iniziarono l’invasione del regno delle Due Sicilie.

La strada, ritenuta al pari del ponte a catenaria sul Garigliano “un gioiello della tecnica ingegneristica napoletana”, anche se per i nostalgici continua ad essere la Civita Farnese, è diventata poi parte della strada statale 82 della Valle del Liri (SS 82), oggi “declassata”, come le altre, del resto, a strada regionale. La cosa potrebbe apparire strana ma ancora oggi la Civita Farnese, intesa come Itri-Ceprano o Itri-Arce, è nelle condizioni di poter far valere certe sue peculiarità e ben si presta per tranquilli spostamenti verso la costa tirrenica, e viceversa, con tempi di percorrenza tutto sommato accettabili e senza l’incubo degli autovelox offrendo in contropartita scorci paesaggistici che oltre all’incanto per la loro variegata conformazione hanno il potere di richiamare alla mente pagine dolorose per il territorio: tanto per non andare troppo lontano nel tempo, queste rocce ricordano ancora un infuriato Michele Pezza da Itri, che la storia avrebbe celebrato come Fra Diavolo e, poi, fuoriglegge del calibro di Antonio Gasbarrone di Sonnino, Alessandro Massaroni di Vallecorsa ed i sorani Gaetano Mammone e Luigi Alonzi; non di meno, costituiscono lo scenario simbolo dell’“apoteosi” delle gesta delle truppe di colore del Corpo di spedizione francese nella fase con-

⁴⁴ PICCIRILLI 1860, pp. 3-4.

⁴⁵ BERTARELLI 1928, p. 130.

clusiva della Seconda guerra mondiale nel Lazio meridionale, alcuni dei cui componenti avrebbero avuto provvisoria sepoltura proprio a Taverna di Campodimele, dove ancora oggi una epigrafe lo testimonia, prima che le loro spoglie fossero trasferite al cimitero militare francese di Venafro. Lasciatisi alle spalle l'abitato di Itri attraverso "un viale con begli olmi", come si legge in una guida turistica anteguerra⁴⁵, la Civita Farnese prende la direzione dei monti Aurunci seguendo l'andamento del fosso Pontone nella vallata formata dalle scoscese e brulle pendici del monte Grande (m. 766) e del monte Ruazzo (m. 1318) sulla quale domina, dalla sommità del monte Fusco, il santuario della Madonna della Civita. Quindi, dopo aver guadagnato quota, corre per un tratto a mezza costa del monte Le Pezze (m. 1000), "in terreno brullo e roccioso, ove d'estate il giallo dei fiori delle ginestre reca l'unica nota di vivacità"⁴⁶. Superato il bivio per il santuario della Civita e ancora in salita, la Civita Farnese raggiunge la sella di San Nicola (m. 620), che è poi il valico che mette in comunicazione la valle del Liri con la costa tirrenica, dove la strada transita in trincea tra il monte le Pezze (m. 1001) e il monte Vele (m. 956). Diversamente dal brullo versante incontrato affrontando gli Aurunci da Itri, al di là della sella di San Nicola, già essa stessa colorata da macchie di lecci, la strada corre ora protetta da una folta vegetazione mentre scende verso la conca delle Saure, o piana delle Saure, chiusa da un lato dal monte Crispi (m. 803) e dall'altro dal monte Faggeto (m. 1259), un avvallamento dominato dall'abitato di Campodimele cui è affidato il compito di segnare i confini fra i monti Ausoni e gli Aurunci. Quando la valle comincia a restringersi ed è stata abbondantemente superata località Taverna di Campodimele, un cartello indica i confini fra la province di Latina e Frosinone ed un altro il bivio per Lenola e Fondi. Poi, più avanti, poco prima di giungere a Pico, c'è il bivio per Pastena, e, subito dopo il paese che diede i natali a Tommaso Lan-

dolfi, quello della via Leuciana per Pontecorvo.

Quando la Civita Farnese venne costruita, l'abitato di Pico era limitato alle più alte pendici del colle da dove, una volta collegato alla nuova strada, iniziò quella discesa a valle che si sarebbe concretizzata con la progressiva urbanizzazione a margine della stessa – il cosiddetto "borgo" – cosa che avrebbe contribuito non poco allo sviluppo stesso della località. Dove, a detta di mons. Rocco Bonanni, forse a quel tempo era ancora vivo il ricordo della produzione della manna, "una specie di liquore, che stilla a gocce dalle foglie di frasinio e da altre piante boschive"⁴⁷, produzione questa cessata agli inizi dell'Ottocento, ma dove, forse, ci si dedicava ancora alla raccolta del vischio per l'estrazione della pània, una "materia tenace" con la quale s'impiastravano i rami per catturare gli uccelli che vi si posavano sopra: "si mandava a Pico", scrive, infatti, Bonanni, "a comprarne per l'uccellatura colla conocchia, coll'alberello artificiale, rivestito di piccoli fuscilli imbrattati di vischio per prendere volatili"⁴⁸.

Così come è accaduto per Pico, anche l'assetto urbano di San Giovanni Incarico risentirà della presenza della Civita Farnese che arriverà qualche anno prima che il professore di chimica Carlo Cassola nel 1868 avrebbe scoperto "in questo posto addimandato la Petrolara", una sorgente "stillante" petrolio: una risorsa che per alcuni decenni avrebbe vitalizzato l'economia locale per cessare, quindi, definitivamente nei primi decenni del secondo dopoguerra.

Il ponte sul Liri, che si incontra qualche chilometro più a valle, non è, naturalmente, quello che volle Ferdinando II che fu distrutto il 23 maggio 1943⁴⁹ nelle fasi conclusive della Seconda guerra mondiale nel Lazio meridionale e non lontano dal quale, più a valle, segnala ancora la vecchia guida turistica, vi era quello "di una piccola Decauville elettrica di servizio per il trasporto dei materiali a una Centrale idroelettrica in costruzione presso Ceprano"⁵⁰, che poi si sarebbe rincontrata di

⁴⁶ BERTARELLI 1928, p. 130.

⁴⁷ BONANNI 1926, p. 99.

⁴⁸ BONANNI 1926, p. 99.

⁴⁹ SACCHETTI 1954, p.40.

⁵⁰ BERTARELLI 1928, p. 134.



Fig. 11. La base di una delle quattro torri emersa con i lavori di sistemazione viaria dell'area del castello dei Della Rovere

nuovo sulla strada per questa località. Né, in prosieguo, la Civita Farnese transita nell'abitato di Isoletta, come in origine capitava, e ciò da quando, in epoca a noi molto prossima, dovendosi risistemare l'intero sistema viario della zona per via del transito della ferrovia per i treni ad alta velocità, la popolosa frazione di Arce non verrà bypassata da una strada esterna all'abitato attraverso una galleria, posta proprio in prosieguo del ponte, praticamente nel luogo dove sorgeva il castello dei Della Rovere le cui strutture di base (fig. 11), peraltro, sono ricomparse in occasione dei lavori del riassetto viario della zona, diciamo pure tra l'indifferenza dei più⁵¹. Anche in questo caso, frammenti di storia sacrificati nel nome del progresso.

BIBLIOGRAFIA

ASCe = Archivio di Stato di Caserta

ASNa = Archivio di Stato di Napoli

BATTAGLINI 2001 = G. BATTAGLINI, *L'antico castello di Iso-*

letta riemerge da un cantiere Tav, in *Ciocciaria Oggi*, Sabato 3 novembre 2001

BERTARELLI 1928 = L.V. BERTARELLI, *Guida d'Italia del Touring Club Italiano. Italia meridionale Campania, Basilicata e Calabria*, Terzo Volume, Milano 1928, Anno VI

BONANNI 1926 = R. BONANNI, *Monografie storiche*, Isola del Liri, FREST, 1926

COLLETTA 1862 = P. COLLETTA, *Riconoscenza e memoria militare della frontiera di terra del Regno di Napoli*, in P. COLLETTA, *Opere inedite e rare*, I, Napoli, Dalla Stamperia Nazionale, 1862

CORRADINI 2004 = F. CORRADINI, *...di Arce in Terra di Lavoro...*, Arce 2004

DI BIASIO 1993 = A. DI BIASIO, *Territorio e viabilità nel Lazio meridionale*, in *Rassegna Storica Pontina*, A. I, Amministrazione provinciale di Latina, 1993

DI BIASIO 1997 = A. DI BIASIO, *Territorio e viabilità nel Lazio meridionale*, Marina di Minturno, 1997 (Liris 3)

DONFRANCESCO 1998 = B. DONFRANCESCO, *La storia infinita di una strada*, in *L'Inchiesta/La Cantina*, 8 novembre 1998

JADECOLA 1992 = C. JADECOLA, *Quel ponte sul Liri finito in acqua*, in *Spazio Aperto*, A. IV, n. 2, Febbraio-Marzo 1992

JADECOLA 2002 = C. JADECOLA, *Prima della ferrovia*, in *Comunità montana Valle di Roveto*, A. VI, n. 1, Ottobre 2002

JADECOLA 2007 = C. JADECOLA, *"Oro nero" tra il Sacco e il Liri*, in *Latium*, A. 24, 2007

PICCIRILLI 1860 = G. B. PICCIRILLI, *Isoletta sotto il regno di Ferdinando II*, Roma, Tipografia di G. Chiasso, 1860

SACCHETTI 1957 = G. SACCHETTI, *Storia e cronaca di Isoletta*, Borgo San Dalmazio (CN), Istituto Grafico Bertello, 1957

⁵¹ BATTAGLINI 2001.