

La strada Napoli-Sora

di Ferdinando Corradini

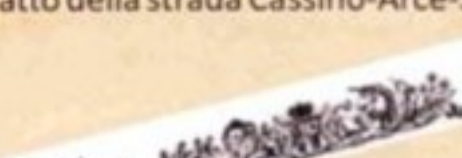
A scuola ci hanno insegnato che l'attività prediletta dai Borbone, anzi dai "Borboni", era quella di perseguire i liberali e i giacobini. Nessuno ci ha mai detto, però, delle numerose opere pubbliche dagli stessi realizzate. Una di queste è rappresentata, nel nostro territorio, dalla strada che va da Cassino a Sora passando per Arce, alla quale, negli anni trenta del Novecento, sono stati imposti i nomi di Casilina e Valle del Liri.

E' opinione diffusa quanto errata quella secondo la quale noi oggi utilizziamo le vie rotabili costruite "dagli antichi Romani". E' innegabile che gli stessi siano stati dei formidabili costruttori di strade, ma, nel corso del Medioevo, il reticolo viario di fondovalle dagli stessi realizzato, per ragioni economiche, venne a essere scarsamente utilizzato. Prive di manutenzione e di chi ne ricostruisse i ponti, di tali strade, il più delle volte, si perse finanche il tracciato. Un esempio di ciò ci viene fornito dalla via Latina, che era la più importante strada del nostro territorio e che, passando nelle valli del Sacco e del Liri, collegava Roma con Capua. Lo scarso utilizzo di questa strada determinò l'abbandono o il declino di centri posti lungo la stessa e che erano stati fiorenti durante l'impero romano, quali *Fabrateria Nova*, *Aquinum*, *Interamna Lirenas*, *Casinum*. Della stessa oggi riusciamo a individuare il tracciato soltanto grazie agli scavi archeologici. Nel corso del Medioevo, infatti, si utilizzavano prevalentemente le vie mulattiere che passavano sulle colline: nei punti di incrocio di queste vie si sono formati quelli che noi oggi definiamo "centri storici".

Fu in questo quadro che si inserì, nel 1794, la decisione di Ferdinando IV di Borbone di costruire una strada rotabile di fondo valle che collegasse la capitale del Regno, e il suo porto, con il polo industriale di Terra di Lavoro, costituito dagli insediamenti produttivi di Arpino, Sora, Isola Liri, Carnello. La progettazione, ci riferisce Aldo Di Biasio, fu affidata all'ing. Bartolomeo Grasso.

La decisione di costruire questa strada - come apprendiamo da Felicità De Negri - ebbe delle immediate conseguenze politiche sul nostro territorio. In contemporanea, infatti, la Corte borbonica provvide ad aggregare al regio Demanio (vale a dire allo Stato centrale) gli stati feudali di Sora, Arpino, Arce e Aquino, che, fino al 1796, furono amministrati dal duca Boncompagni. Si riteneva, come in effetti poi avvenne, che la costruzione della strada avrebbe favorito la crescita economica del territorio: sottraendo i detti stati al feudatario si volle impedire che lo stesso potesse gravare tale crescita di "lacci e laccioli". Fu grazie a questa strada, infatti, che i panni di lana prodotti a Arpino potevano agevolmente raggiungere il porto di Napoli, e, da qui, ogni angolo del Regno. Che la carta prodotta a Isola del Liri poteva raggiungere l'Inghilterra, dove, fra l'altro, veniva utilizzata per stampare il *Times*.

In conseguenza delle turbolenze politiche che si ebbero nel Regno di Napoli fra la fine del Settecento e gli inizi dell'Ottocento (Repubblica napoletana, Decennio francese, ecc.) La costruzione della stessa si protrasse per più anni. I lavori furono ultimati nel 1823. In questo anno, infatti, furono poste a dimora le colonnette miliari in pietra calcarea, che indicavano la distanza da Napoli ed erano poste a 1.851 metri l'una dall'altra: tale era la lunghezza del miglio napoletano. Alcune di tali colonnette sono ancora visibili nel nostro territorio nel tratto della strada Cassino-Arce-Sora.

 Times

