

Dalle locande di posta alle strade ferrate nello Stato pontificio (1650-1860)

di Armando Finodi

1. Il viaggio in posta

Negli *Avvertimenti a chi intraprende un viaggio in Italia*, la *Nuovissima Guida del Viaggiatore in Italia* del 1852 spiega le caratteristiche fondamentali del viaggio in posta e in diligenza:

In tutti gli Stati d'Italia sonvi Diligenze pubbliche. Tale mezzo di trasporto è pronto quanto economico, e segnatamente per quelli che hanno poco tempo, e circoscritta la durata del loro viaggio. Il mezzo però più comodo è di servirsi dei cavalli di posta e della propria carrozza, avendo riguardo di sceglierla leggiera e di solida costruzione, dovendosi spesso attraversare paesi montuosi; e d'altronde havvi economia pei cavalli di rinforzo.

Le strade ferrate non sono ancora generalizzate in Italia; tuttavia quelle già messe in attività potranno tornar utili al viaggiatore.

Havvi anche un altro modo di viaggiare che non è senza vantaggi. Vogliamo alludere ai *Vetturini*, sorta di cocchieri che abbondano in tutte le principali città d'Italia, e che fanno le loro corse per qualsiasi luogo. Fa d'uopo però convenire anticipatamente del prezzo, e ben chiaro intendersi, in specie se il viaggio è lungo. Questi vetturini fanno per lo più da 30 a 35 miglia al giorno (10 a 12 leghe). Il prezzo dei posti varia secondo il numero dei viaggiatori ch'essi hanno trovato. Giova inoltre sapere che il prezzo del viaggio da una capitale all'altra è sempre minore di quello di una gita dalla capitale a borghi o villaggi poco frequentati, perché i vetturini debbono ritornare sovente coi posti vuoti. Qualora il viaggio prolunghi oltre i due giorni, è di uso comprendere nel prezzo dei posti il pranzo e la nottata all'albergo. Questo trattamento è vantaggioso, perché si è meglio serviti e si evita ogni sorta di contestazione cogli albergatori. Siffatto mezzo di trasporto, tutto compresovi, può ammontare alla spesa giornaliera di 12 franchi.¹

A partire dal XVI secolo, quando gradualmente la posta-lettere aveva accolto nella sua rete di snodi ed itinerari la posta-cavalli, nelle "poste" il viaggiatore può riposare nella locanda e affittare cavalli freschi da cavalcare oppure per trainare la carrozza, oppure ancora salire sulle carrozze e sulle diligenze postali². Un'alternativa alle poste è appunto quella di affidarsi al vetturino³. "Posta" è anche l'unità di misura dello spostamento, una distanza variabile a seconda della difficoltà del tragitto.

Il governo pontificio, soprattutto dopo la Restaurazione, sottopone la posta-cavalli a tutta una serie di norme assai rigide, soprattutto per controllare lo spostamento delle persone e per mantenere il monopolio degli appalti con i maestri di posta, più che per garantire il buon

¹ *Nuovissima Guida del Viaggiatore in Italia*, Milano, E. e P. Artaria, X ediz., 1852, p. X.

² I prezzi delle poste variano secondo gli Stati, e, soprattutto, le circostanze: "Sono bassi negli Stati pontifici ed esorbitanti in Lombardia e in Piemonte. In genere bisogna sempre servirsi di una carrozza propria e munirsi di un libro di posta per prevenire la furfanteria dei mastri [di posta] i quali ingannano, finché possono, i forestieri" (Ch. De Brosses, *Viaggio in Italia*, Roma-Bari, Laterza, 1992, trad. di B. Schacherl, lett. VII, p. 54). Simile alla posta è la "cambiatura".

³ È il modo di viaggiare in Italia preferito da Goethe, che spesso segue però il vetturino a piedi: "Viaggiare coi vetturini è noioso; meglio è seguirli comodamente a piedi. Da Ferrara in qua [il Poeta scrive da Perugia] mi son sempre fatto rimorchiare a questo modo. Quest'Italia, tanto favorita dalla natura, è rimasta enormemente indietro rispetto agli altri paesi per tutto ciò ch'è meccanica e tecnica, sulle quali senza dubbio si fonda ogni progresso verso un'esistenza più comoda e più sciolta. Il mezzo di trasporto dei vetturini si chiama tuttora sedia; è quindi sicuramente un derivato delle antiche portantine su cui sedevano le donne e le persone anziane e distinte per farsi trasportare dai muli. In luogo del mulo che prima veniva attaccato alle stanghe posteriori, si sono messe due ruote, senza studiare altri miglioramenti. E così, a distanza di secoli, si continua a essere sballottati innanzi [...]" (J. W. Goethe, *Viaggio in Italia*, Milano, Mondadori, 1993, trad. di E. Castellani, p. 131). Per disposizioni governative i vetturini erano costretti ad una lenta andatura, in modo da non far concorrenza al servizio di posta.

funzionamento del servizio: passaporti, biglietti, permessi rilasciati soltanto a persone conosciute per destinazioni ed orari stabiliti, regole che non permettono di cambiare mezzo durante il tragitto (dalla posta alla propria carrozza, o viceversa) o di modificare l'itinerario senza una nuova autorizzazione. Le norme proteggono inoltre il viaggiatore da prezzi arbitrari e maltrattamenti da parte di postiglioni e locandieri, registrano i servizi offerti e confermano gli itinerari postali.

L'inerzia e addirittura l'"immutabilità degli itinerari" rappresentano un'"antica realtà di lunga durata" nella storia dell'Europa moderna: "Trasportatori e viaggiatori rimangono prigionieri di un limitato ambito di scelte; forse preferiranno un itinerario a un altro, per evitare un pedaggio o un posto di dogana, pronti magari a tornare a quello in caso di difficoltà; d'inverno seguiranno una strada, un'altra in primavera, secondo il ghiaccio o il pantano. Ma non possono mai rinunciare a strade già organizzate. Viaggiare significa fare ricorso ai servizi degli altri"⁴.

"Il movimento del trasporto preindustriale è mimesi della natura"⁵. Ci si deve affidare alla forza ma anche all'imprevedibilità dei cavalli da tiro; e così una guida postale della seconda metà del XVIII secolo indica anche i rimedi medici per le malattie e le ferite del cavallo⁶. Goethe annota nel *Viaggio in Italia* la direzione del vento e le condizioni del tempo: "chi viaggia per terra è in loro soggezione quasi quanto il navigante"⁷. Anche la luce lunare è preziosa per il viaggiatore: una guida dei primi dell'Ottocento riporta una tabella e un pratico metodo di calcolo per conoscerne l'intensità in ogni notte dell'anno⁸.

Il pedaggio per attraversare un fiume varia con il livello delle acque: "talvolta non si paga niente, quando non v'è acqua, e talvolta per esservene assai si paga quanto pare a' medesimi [ai guardiani]"⁹.

E in generale le condizioni delle strade dipendono strettamente dalle stagioni e dalla frequenza della manutenzione.

I progressi avvenuti nelle vie e nei mezzi di comunicazione dal XV secolo alla fine del Settecento "si generalizzeranno solo intorno agli anni '30 del XIX secolo, ossia alla vigilia della rivoluzione compiuta dalle ferrovie"¹⁰. Nello Stato pontificio, poi, le vie consolari romane si mantennero fino alla metà del XVIII secolo¹¹: il sistema viario romano, "pur antico di due millenni, costituiva ancora la base più razionale e quasi esclusiva delle comunicazioni negli Stati della Chiesa"¹², anche se delle strutture stradali antiche restava soltanto il sistema di pavimentazione

⁴ F. Braudel, *Civiltà materiale, economia e capitalismo*, vol. I, *Le strutture del quotidiano (secoli XV-XVIII)*, Torino, Einaudi, 1982, p. 383.

⁵ W. Schivelbusch, *Storia dei viaggi in ferrovia*, Torino, Einaudi, 1988, p. 10.

⁶ *Il Viaggiatore Moderno*, Venezia, Locatelli, 1775, pp. 34-40. La guida, una ristampa veneta della *Vera e sincera guida per chi viaggia* stampata a Roma negli anni Sessanta che riprendeva a sua volta il seicentesco *Burattino Veridico* di Miselli, fu stampata poi dai Remondini di Bassano fino al 1801. È, questo, un caso particolarmente significativo di come le guide postali (gli elenchi di stazioni postali con relative tariffe e distanze, in genere arricchiti da descrizioni di località riprese dalla letteratura geografica, o da semplici cartine degli itinerari) perpetuano, decennio dopo decennio, edizione dopo edizione, le stesse descrizioni dei luoghi.

⁷ J. W. Goethe, *Viaggio in Italia* cit., p. 7.

⁸ B. Borroni, *Il Viaggiatore Italiano ossia Guida da Milano a tutte le città principali dell'Europa*, Milano, Veladini, 1807, p. 5.

⁹ D. Boccolari, *Nuovo, e moderno libro de' viaggi fatti da Domenico Boccolari corriere*, Modena, a spese del suddetto D. Boccolari, 1778, p. 3.

¹⁰ F. Braudel, *Civiltà materiale, economia e capitalismo* cit., pp. 396 e XIX.

¹¹ L'interesse del governo pontificio per la rete viaria fu sempre costante, fin dal XIV secolo, anche per "facilitare l'afflusso dei pellegrinaggi a Roma" (G. Friz, *Le strade dello Stato Pontificio nel XIX secolo*, in "Archivio economico dell'unificazione italiana", XVI, Roma, 1967, p. 3); i risultati furono modesti, a detta della maggior parte dei viaggiatori. Nell'Ottocento, l'evoluzione tecnica delle costruzioni stradali fece considerare arretrate le strade pontificie che si rifacevano alle vie consolari (cfr. G. Friz, *Le strade dello Stato Pontificio* cit.). Proprio per la loro durezza, "I lastricati classici di pietre, lisci e rigidi, non rispondevano affatto all'esigenza della velocità che richiedeva fondi più elastici." (C. Fedele, *Le antiche poste. Nascita e crescita di un servizio (secoli XIV-XVIII)*, in C. Fedele – M. Gallenga, *Per servizio di nostro Signore. Strade, corrieri e poste dei papi dal Medioevo al 1870*, Prato – Modena, Istituto di studi storici postali, 1988, p. 175).

¹² G. Friz, *Le strade dello Stato Pontificio* cit., p. 2.

oppure appena il tracciato. Le strade ferrate si svilupperanno soltanto negli anni Sessanta dell'Ottocento.

I percorsi del viaggio in posta precedono e preparano la ripetitività di molte scritture di viaggio: tutti i viaggiatori, con poche eccezioni fino alla prima metà del XIX secolo, attraversano le stesse campagne, alloggiano nelle stesse locande, arrivano a scorgere una città dallo stesso scorcio iniziale, e la lettura degli stessi libri (un esempio per tutti: il *Voyage d'Italie* di F. M. Misson per tutta la prima metà del XVIII secolo) accentua e completa questa ripetitività. Una “straordinaria ripetitività”¹³ di percorsi, dunque, prima ancora che di annotazioni. Una ripetitività di annotazioni anche in ragione di quella ripetitività di percorsi, oltre che per il perpetuarsi di stereotipi che le scritture di viaggio (dalle rudimentali guide postali alla pregevole letteratura del *Grand Tour*) contribuiscono a tramandare.

1.1. Le poste sulla via Cassia-Francigena

Fino al XVI secolo, percorrendo la Cassia da Roma a Firenze, dopo Montefiascone si svoltava verso Bolsena e la Val di Chiana, passando in prossimità di Orvieto e Arezzo. È l'itinerario descritto da Ottavio Codogno:

Roma città, la Storta, Passarete per boschi, & alcuni fiumicelli, & venite a Baccano, Monterosio, Si esce dallo Stato di Santa Chiesa, e s'entra in quel di Castro, Ronciglione castello, Ritornarete allo Stato di S. Chiesa, e passarete per un bosco grande, Viterbo città, Monte Fiascone città, Capranica, Orvieto città, ove si fanno buone corde di lauto, Ponte Carnaiolo, Castel della Pieve, Castiglion delaco [Castiglion del Lago], la Lorsaia [Ossaia], Castiglion artino [Castiglion Fiorentino], Bastardo, ponte delle Vane, Fighino, Tregghi, Firenze città. Poste 18.¹⁴

Il percorso più battuto in età moderna passa invece per La Storta, Baccano, Monterosi, Ronciglione, Montagna, Viterbo, Montefiascone, Bolsena, S. Lorenzo, Acquapendente, Ponte Centino, Paglia, Radicofani, Ricorsi, la Scala, Poderina, S. Quirico, Torrenieri, Buonconvento, Lucignano, Monteroni, Siena. Nella descrizione di Giuseppe Miselli,

Passato il Ponte Molle [...], si lascia la via Flaminia, che porta a Loreto, e tirando dritto, si v'alla Storta; e nel biuio, che dopo si trova, s'avverta di tenersi a man destra, portando la sinistra a Bracciano. Dall'osteria di Baccano (dov'era anticamente pieno ogni cosa di boscaglie diffamate dal ricovero de' Banditi) si v' al castello di Monte Rosi [...]; e poi s'arriva ad un Castello detto Ronciglione. [...] Passato il suddetto Castello si trova tra una posta, e l'altra il Borgo di Vico mezzo rovinato [...]; e cominciando poi a salire un'erta montagna, dopo alcune miglia di viaggio s'arriva alla Città di Viterbo [...].

Dopo Acquapendente e Ponte di Centino, e dopo l'attraversamento del fiume Paglia (“pericoloso in tempo d'inverno”),

si comincia poi a camminare per lo Stato del Serenissimo Gran Duca di Toscana, nel quale si tengono benissimo accomodate tutte le strade.¹⁵

De Brosse, che percorre l'itinerario postale nell'ottobre 1739, ritiene che la cattiva strada tra Siena e Roma è “più che sufficiente per ridurre da sola alla disperazione i viaggiatori, senza contare

¹³ A. Brilli, *Il “petit tour”. Itinerari minori del viaggio in Italia*, Milano, Banca Popolare di Milano, 1988, p. 17.

¹⁴ O. Codogno, *Nuovo itinerario delle poste per tutto il mondo*, Venezia, S. Curti, 1676, “Poste da Roma a Firenze per la via di Valdarno [...]”, pp. 185-6.

¹⁵ G. Miselli, *Il Burattino Veridico, ovvero, Istruzione generale per chi viaggia*, Roma, N. L'Huillière, 1684, “Viaggio da Roma a Firenze. Poste 20”, pp. 293-5.

le rotture di stanghe e di assi, i capitomboli e gli altri accessori del viaggio”. Si rovescia tre volte. Radicofani, poi, è “famoso tra tutti i viaggiatori come la più spregevole tappa d’Italia”¹⁶. E dopo aver lasciato Ronciglione, in viaggio verso Roma, lamenta:

Sapete che cosa è questa famosa campagna [romana]? È una quantità sterminata ed ininterrotta di collinette sterili, incolte, assolutamente deserte, tristi e orride all’estremo in cui non si incontra altra casa che la baracca della posta.¹⁷

La desolazione della campagna romana settentrionale sarà testimoniata dalle guide di viaggio fino a tutto il XIX secolo, come nelle edizioni del 1834 e del 1852 della *Nuovissima Guida dei Viaggiatori in Italia*. Tra Baccano e Roma

Ivi presso è la selva già detta *Mesia* o *Metia*, che pochi secoli addietro era un terribile albergo di assassini, cosicché il *Bosco di Baccano* divenne proverbialmente il nome d’ogni convegno di malfattori. Incontrasi a poca distanza da *Baccano* la villetta chiamata Torre del Bosco, ivi eretta dal governo pontificio per snidare quei malvagi e proteggere i passeggeri. Questo tratto di cammino nulla offre di vago, né annuncia la vicinanza di sì gran città com’è *Roma*.¹⁸

Tra Roma e Firenze, dopo Monterosi

la campagna comincia ad essere incolta e l’aria insalubre specialmente di notte.

Presso Ronciglione

osservasi una profonda valle, che offre diverse situazioni assai pittoresche, e ne’ contorni molte caverne scavate nelle rupi, del resto triste vi è la campagna, negletta l’agricoltura.

Tra Baccano e la Storta:

Questa parte di cammino non offre nulla di bello, né di pittoresco, niente annuncia la vicinanza di una città tanto ragguardevole quanto Roma.¹⁹

1.2. Le poste sulla via Flaminia

Tra XVII e XVIII secolo, le poste tra Terni e Roma sono: Narni, Otricoli, Borghetto, Civitacastellana, Rignano, Castelnuovo, Malborghetto, Prima Porta. Elencando le poste e descrivendo i luoghi attraversati, Miselli non manca di avvertire sulla “natura della campagna” attorno a Roma:

Per secondare il mio principale intento, che è l’utilità, e salute di chi viaggia, avvertirò in primo luogo, che volendo partir da Roma, o venirci in tempo d’estate, bisogna passar prestamente la campagna senza pigliar sole, o dormire dentro alle quaranta, o cinquanta miglia; e ciò sia detto in grazia de’ Signori Oltramontani, perche in Italia è pur troppo nota la natura della campagna, che circonda questa Città.

All’uscir di Roma si presenta all’occhio, ed al piede per camminarvi la strada Flaminia, famosa fra l’altre vie militari degl’antichi Romani, e così detta dal Console che la fece, e condusse fino a Rimini;

¹⁶ Ch. de Brosse, *Viaggio in Italia* cit., lett. XXVIII, pp. 264-5.

¹⁷ Ibid., pp. 266-7.

¹⁸ *Nuovissima Guida dei Viaggiatori in Italia*, Milano, E. e P. Artaria, III ed., 1834, p. 307.

¹⁹ *Nuovissima Guida del Viaggiatore in Italia* cit., 1852, risp. pp. 244, 301 e 244.

lastricandola con pietre grosse, uguali, ed ottimamente commesse, come anche in oggi apparisce per lunghi tratti, non ostante l'età di tanti secoli. [...] indi proseguendo il suo cammino [il viandante] arriverà alla posta di Prima porta; e ripresolo, [...] si porterà a rinfrescarsi a Castel nuovo.

[...] Rimettendosi poi in viaggio si cammina verso Rignano [...], e di là si fa passaggio a Civita Castellana d'antica fondazione, e situata in alto, e ripido monte, con fecondi terreni all'intorno, e col fiume Treglia ivi vicino, che vada ad unirsi col Tevere, quale si passa al Borghetto [...]. Giunti poi al Castello d'Otricoli, [...] si arriva alla Città di Narni.²⁰

Dal 1788 il tratto Civitacastellana–Prima Porta viene abbandonato per razionalizzare le spese di manutenzione, dirottando il traffico della Flaminia sul tracciato della Cassia con il tratto Civitacastellana–Nepi–Monterosi, e quindi Baccano, La Storta, Roma.

L'*Itinerario italiano* del 1823, nel “Viaggio da Fano a Roma passando per Foligno” e quindi percorrendo la via Flaminia, attesta infatti che

A Civita Castellana la maggior parte dei Viaggiatori lasciano l'antica strada *Flaminia*, la quale ora essendo guasta è assai incomoda, e prendono la strada nuova passando a *Nepi*, ed in seguito a *Ronciiglione*, *Monterosi*, *Baccano* e la *Storta*.²¹

De Brosse, sulla Flaminia tra Roma e Modena nel 1740, viene “sballottato senza tregua”²²; apprezza invece il suggestivo tragitto sul lido adriatico:

Una buona parte della nostra strada da Loreto in poi è stata percorsa proprio sul mare, su una sabbia finissima. I postiglioni preferiscono passare di qua, piuttosto che procedere sulla riva sopra i ciottoli, ed hanno ragione. È un modo di viaggiare divertente, specialmente la notte, con una luna splendente come l'abbiamo trovata noi. A Rimini si lascia il mare per volgere a sinistra.²³

Ma se De Brosse non si dilunga su Castelnuovo, Rignano e Civita Castellana (“Tanto, non c'è qui nulla che valga la pena di soffermarsi”²⁴), nell'ottobre 1786, viaggiando verso Roma da Ancona e Narni, dopo aver lasciato Civita Castellana e il Monte Soratte, Goethe esprime una nuova percezione del paesaggio:

Le zone vulcaniche sono molto più basse degli Appennini, e solo i corsi d'acqua, scorrendo impetuosi, le hanno incise creando rilievi e dirupi in forme stupendamente plastiche, roccioni a precipizio e un paesaggio tutto discontinuità e fratture.²⁵

1.3. Le poste sulla via Appia

Un itinerario arcaico che collegava Roma a Napoli, mantenuto fino alla fine del XVI secolo, passava per Valmontone, Frosinone e Ceprano: le poste erano a Torre di Mezzavia (in comune con il tracciato dell'Appia), Marino, Valmontone, Castellaccio, Ferentino, Torrice, Ceprano, Pontecorvo, Fratta, Garigliano.

Nel corso del Cinquecento, e fino agli anni Ottanta del XVIII secolo, la via per Napoli ripercorre la via Appia, ma battendo il tracciato collinare che, dopo Cisterna, si snodava nelle poste di Sermoneta, Casenuove Sezze, Priverno, Fossanova, Maruti, Ponte Maggiore.

²⁰ G. Miselli, *Il Burattino* cit., “Da Roma alla santa Casa di Loreto. Poste 18”, pp. 274-8.

²¹ *Itinerario italiano*, Roma, B. Olivieri, 1823, p. 276.

²² Ch. De Brosse, *Viaggio in Italia* cit., lett. LVI, p. 702.

²³ *Ibid.*, lett. LVI, p. 707.

²⁴ *Ibid.*, lett. LVI, p. 702.

²⁵ J. W. Goethe, *Viaggio in Italia* cit., p. 136.

Dalla fine del Settecento, infine, dopo la parziale bonifica delle paludi pontine, si recupera l'originario rettilineo romano dell'Appia, e dopo Cisterna vi si instaurano le poste di Tor Tre Ponti, Bocca di Fiume, Mesa, e quindi Ponte Maggiore, Terracina, Fondi, Itri, Formia.

Miselli, indicando l'itinerario per Sermoneta, consiglia di "andar bene accompagnato" e registra la possibilità di imbarcarsi sulle *sandole* "per sfuggire le paludi Pontine":

Prima d'ogn'altra cosa stimo bene accennare esser'ottima regola in questo viaggio, e negl'altri che si fanno in questa parte d'Italia, che si distende verso il Meriggio, andar bene accompagnato, per sottrarsi dagl'incontri pericolosi di chi suol talvolta insidiare alla robba, & alla vita medesima de' viandanti: essendo nel Regno di Napoli molti fuorusciti, non ostante le diligenze, che per estirparli v'impiega la sollecita cura, e vigilanza de' Ministri della Corona di Spagna. Per questo riguardo, e per essere anche meglio trattati nell'osterie penuriose ordinariamente di provisioni, e di comodità, anno in costume i forestieri di accompagnarsi, e farsi servire dal Procaccio, o da qualche vetturino, come sopra s'è detto. La prima Posta, che si trovi in questo viaggio è a Torre di mezza via; dalla quale si va a rinfrescare a Marino [...]. [...] Tornando al suo viaggio si passa alla Città di Velletri posta sulla via Appia Regina di tutte l'altre vie, [...]; e di là a Cisterna [...] de' Signori Gaetani, a' quali appartiene il Ducato, che appresso si trova di Sermoneta [...]. Quindi passando alle Case nuove, si può pigliare imbarco fino a Terracina, per sfuggire le paludi Pontine; trovandosi sempre alcune barchette dette sandole, così mal scompagnate, e strette, che mostrano d'allontanarsi poco nella forma da i principi del loro ritrovamento. Chi segue il suo viaggio per terra trova in mezzo Piperno [...]. A Terracina anno fine le nominate paludi Pontine, che occupando circa trenta miglia di paese, rendono infruttifero sì lungo tratto di terra con gran pregiudizio della salubrità dell'aria. [...] Per la suddetta strada Appia si v'alla Città di Fondi [...].²⁶

Nell'ultimo quarto del Settecento, Pio VI approva il progetto del ripristino della Via Appia tra Cisterna e Terracina, non con un restauro dell'antico tracciato, ma "con la costruzione di un'altra massicciata esattamente sopra l'antica, in modo da avere una strada identica per tracciato a quella romana e poggiante sulla fondazione di essa, ma nuova, moderna negli strati superficiali e quindi nell'aspetto esteriore"²⁷. Nel dicembre 1777 iniziano nelle paludi pontine grandi lavori di bonifica²⁸ e nel 1784 viene approvato dal pontefice il nuovo tracciato, munito di poste per l'alloggio dei viaggiatori ed il cambio dei cavalli. L'editto del cardinale Rezzonico (27 luglio 1784) annuncia la modifica dell'itinerario postale, stabilendo le località e le tariffe delle nuove poste:

Giacendo sepolta sotto le acque, e non presentando già da molti secoli, che un ammasso di giunchi, e di canne palustri la celebre Via denominata *Appia* dal suo primo autore [...]: la Santità di Nostro Signore Papa Pio Sesto felicemente regnante, [...], coll'accingersi all'immortale impresa del disseccamento delle paludi pontine, ha tolta dall'orrore, in cui era sepolta, la suddetta strada, con averla di più riattata, riabbellita, e dilatata, tal che si è resa, e si renderà ne' tempi avvenire di un ornamento allo stato, di vantaggio al commercio, e di comodo a' passaggieri.

[...] per il giorno primo del mese di novembre prossimo venturo, le poste nuove che sono stabilite sulla Via Appia saranno operose e assortite di un corrispondente numero di cavalli, di attrezzi, e stigli necessarj per la buona condotta delle medesime; ed in conseguenza ordiniamo che nel medesimo giorno debbano li Maestri di Posta di Cisterna, e di Terracina condurre li forastieri, che viaggiano in cambiatura, per la detta nuova strada, e debbano chiudersi le altre Poste della Montagna, cioè quelle di Maruti, Piperno, Case nuove, di Sezze, e Sermoneta [...].²⁹

²⁶ G. Miselli, *Il Burattino* cit., "Viaggio da Roma a Napoli. Poste 16", pp. 283-6.

²⁷ D. Sterpos, *Comunicazioni stradali attraverso i tempi. Roma-Capua*, Novara, De Agostini, 1960, p. 198.

²⁸ Per le condizioni dell'Appia prima dei lavori, cfr. il "Diario del viaggio fatto dal card. Pallotta, Pro-Tesoriere Generale alle Paludi Pontine, nell'anno 1778", Archivio di Stato di Roma, *Camerale II, Paludi Pontine*, b. 18.

²⁹ Cit. in N. M. Nicolai, *De' bonificamenti delle terre pontine*, Roma, Stamperia Pagliarini, 1800, pp. 265-66.

Nell'età napoleonica si intensifica il traffico tra Roma, "seconde ville de l'Empire", e la Napoli di Giuseppe Napoleone e poi di Gioacchino Murat, a causa del passaggio soprattutto di carri da trasporto e convogli militari, carri "caricati di enormi e straordinari pesi per trasportare per terra, a cagione della impedita navigazione, tutto ciò che era solito venire per mare"³⁰. Anche per questi motivi, l'itinerario postale dell'Appia, come pure quello della Cassia, necessiterà di continui lavori di manutenzione, soprattutto dopo la Restaurazione.

Le guide del viaggio in posta accolgono il nuovo tratto postale con ritardi e contraddizioni: gli itinerari postali venivano del resto ristampati riutilizzando le edizioni precedenti e altre guide, e l'opera di aggiornamento non era sempre verificata.

L'*Itinerario italiano*, ad esempio, se nell'edizione del 1786 riporta soltanto le prime poste del nuovo tratto e ignora quelle da Tor Tre Ponti a Ponte Maggiore, nelle edizioni dei primi dell'Ottocento fino agli anni Venti propone due itinerari tra Roma e Terracina: uno per le paludi pontine e l'altro per Marino e Piperno.

Il primo itinerario prevede le poste di Torre di mezza via, Albano, Genzano, Velletri, Cisterna, Torre de' Tre Ponti, Fico, Mesa, per un totale di 59 miglia italiane e 13 ore di viaggio. "Su questa strada non si hanno buone Locande: le più tollerabili sono a *Velletri* e a *Terracina*"³¹, specifica l'indicazione sotto la tabella postale.

A Torre dei tre Ponti comincia la famosa *Linea Pia* costruita su l'antica *Via Appia* dal pontefice Pio VI. Attraverso alle *Paludi Pontine*, per rendere il Viaggio e più breve e più agevole, per lo spazio di circa 25 miglia. Due grandi canali ricevono per mezzo di altri canali minori le acque stagnanti. Alla distanza di circa tre miglia dai *Tre Ponti* sonosi trovati avanzi pregevoli d'antichi monumenti, che forse decoravano il *Foro* e la *Via Appia* condotta da Roma a Brindisi.³²

Il secondo itinerario passa per le poste di Torre di mezza via, Marino, Fajola, Velletri, Sermoneta, Case nuove, Piperno, Maruti, per un totale di 69 miglia italiane e 12 ore di viaggio. "Ordinariamente questa strada è poco praticata: noi la descriviamo per soddisfare alle curiosità degli Antiquari e dei studiosi di storia naturale"³³.

Nell'indicazione delle Locande, contraddicendo in parte l'itinerario precedente, si afferma che "Si può alloggiare per questo Viaggio a *Torre di mezza-Via*, dove si ha una buona Locanda, a *Velletri* e a *Piperno*, ove si trovano Alberghi mediocri". In una nota si ricorda invece che "*I Forestieri di qualche considerazione si muniscono di lettere commendatizie per riposare nel Palazzo Lancellotti a Velletri*"³⁴.

Nel 1852, anno dell'ennesima edizione della *Nuovissima Guida del Viaggiatore in Italia*, il rettilineo ripristinato da più di sessant'anni è ancora "la nuova strada", e il paesaggio che attraversa è ancora "un grande e miserabile deserto":

Per recarsi a Napoli partendo da Roma, si esce dalla porta S. Giovanni, e si prende l'antica *Via Appia*, sulla quale domina la malinconia e la tristezza, che non vale certamente a dissipare l'incontro frequente di ruine di varie sorta, e particolarmente di frantumi di acquedotti e di monumenti funebri. Egli è a traverso di tali muti e lugubri avanzi che arrivasi a Torre di Mezza Via, luogo così chiamato perché indica difatti la metà della strada fra Roma ed Albano.

Dopo Albano, Genzano, Velletri e Cisterna, a Torre dei Tre Ponti

³⁰ ASR, *Presidenza Strade*, b. 278. *Esposto Vitelli*. "Il dominio francese non si estendeva infatti alle acque, padroneggiate dagli Inglesi, e perciò la strada di Roma aveva più che raddoppiato la propria importanza commerciale" (D. Sterpos, *Roma-Capua* cit., p. 256).

³¹ *Itinerario italiano* cit., p. 286.

³² Ibid., pp. 287-8.

³³ Ibid., p. 290.

³⁴ Ibid., pp. 289-90.

Si cominciano a scorgere le paludi Pontine, che si estendono sulla superficie di 144 miglia; egli è colà che fu stabilita la Linea Pia, vale a dire la nuova strada che, seguendo l'antica Via Appia, abbrevia di molto e rende assai più comodo il cammino che da Roma mette a Terracina. Questa strada traversa le paludi Pontine in quasi tutta la loro lunghezza, e costeggia il canale, ora chiamato Naviglio Grande. Si deve l'asciugamento di una gran parte di quelle paludi all'immortale Pio VI; ma que' grandi lavori igienici non produssero alcun esito felice; l'aria non ha quasi nulla perduto della sua insalubrità, e quella vasta estensione di terreno non ha cessato perciò di essere un grande e miserabile deserto, ove non s'incontrano che alcune povere capanne per cambiarvi i cavalli ed allontanarsi tostamente.³⁵

Sono descritti anche i percorsi tra Roma e Terracina passando per Piperno (Torre di Mezza Via, Marino, Fajola, Velletri, Sermoneta, Casenuove, Piperno, Maruti) e per Ceprano e S. Germano.

De Brosses ne percorre ampi tratti della via Appia prima delle bonifiche, in viaggio da Roma a Napoli; "più di quaranta miglia", dato che "ci si distacca più volte dalla via Appia e più volte ci si ritorna"³⁶. L'Appia è

il più grande, il più bello e il più degno monumento che ci resti dell'antichità: poiché, oltre alla stupefacente grandezza dell'opera, essa non aveva altro scopo che la pubblica utilità, credo che non si debba esitare a collocarla al di sopra di tutto quanto hanno fatto mai i Romani o altre nazioni antiche, fatta eccezione per alcune opere intraprese in Egitto, in Caldea, e soprattutto in Cina per la sistemazione delle acque, alle quali si può aggiungere il canale di Linguadoca. La strada, che comincia a Porta Capena, prosegue per trecentocinquanta miglia da Roma a Capua e a Brindisi; ed era questa la strada principale per andare in Grecia e in Oriente:

Appia longarum teritur regina viarum.

Per costruirla, hanno scavato un fossato largo quanto la strada fino a trovare uno strato solido di terra. Codesto fossato o fondamento è stato riempito da una massicciata di pietrame e di calce viva, che costituisce la base della strada, che poi è stata ricoperta interamente da pietre di taglio di grandezza e forma disuguali, ma tanto dure che ancor oggi non hanno una rotaia, e tanto ben connesse che, nei posti dove non hanno ancora incominciato a romperle dai bordi, sarebbe molto difficile sradicare una pietra dal centro della strada con strumenti di ferro. Da ambedue i lati correva un marciapiede di pietra di taglio dura, per i pedoni, il quale nello stesso tempo formava due parapetti o contrafforti che impedivano alla muratura della strada di allargarsi. Lungo tutta la strada, ad ogni cento passi, si trovava alternativamente un banco per sedere o una colonnetta per montare a cavallo; infine la fiancheggiavano di tratto in tratto mausolei, tombe o altri edifici pubblici, dei quali si vedono ancora numerose rovine. La via è stretta; nei luoghi dove si sono conservati i due marciapiedi, due delle nostre grandi carrozze non passerebbero comodamente [...]. Sono ben quindici o sedici secoli che non soltanto non riparano questa strada, ma anzi la distruggono quanto possono. I miserabili contadini dei villaggi circostanti l'hanno squamata come una carpa, e ne hanno strappato in moltissimi luoghi le grandi pietre di taglio, tanto dei marciapiedi che del selciato. È questa la ragione degli amari lamenti che fanno sempre i viaggiatori contro la durezza della povera via Appia, che non ne ha nessuna colpa; infatti, nei posti che non sono stati sbrecciati, la via è liscia, piana come un tavolato, e perfino sdruciolevole per i cavalli i quali, a forza di battere quelle larghe pietre, le hanno quasi levigate, ma senza bucarle.

Da Roma a Napoli, è un "infelice viaggio":

[...] è il tratto più duro e lungo che si percorra in Italia. Si stende per centoquaranta miglia, che valuto sessanta buone leghe; preferirei di gran lunga andare da Digione a Parigi, benché distino di più, piuttosto che venire da Roma a qui: oltre al disagio della brutta strada, avete quello di non trovare ombra di alloggio tollerabile. Quanto alle parole *cucina*, *vettovaglie*, *mangiare*, *pentole* ecc., esse sono sconosciute nella lingua del paese. È stupefacente che una strada tanto frequentata sia così trascurata. In compenso, si può correre quanto si vuole: le poste sono servite eccellentemente, i cavalli sono vivi,

³⁵ *Nuovissima Guida* cit., pp. 410-11.

³⁶ Ch. De Brosses, *Viaggio in Italia* cit., pp. 278 e 273.

ardenti, traditori e maligni come i loro padroni: mancò poco che non ne restassimo vittime a furia di capitomboli.

Nel viaggio di ritorno verso Roma, De Brosses è costretto a fermarsi a Itri:

A parte la pioggia grossa come funi e la stanchezza, la mia vettura di posta si era spaccata di netto, il che fu un brutto segno di ingratitudine da parte della via Appia alla quale avevo mostrato tanta amicizia. Entrai in una locanda; non c'erano, com'è logico, né viveri né letto: stesi accanto ad un gran fuoco una sorta di materasso sul pavimento, e vi passai alcune ore scosso da una febbre violenta, seguita alla fine da un vomito che mi sollevò un poco.³⁷

Goethe, le cui descrizioni delle paludi pontine influenzeranno molti lettori e viaggiatori ottocenteschi, percorre invece la via Appia dopo i lavori di sistemazione; in un "laido alloggio" di Fondi, nella lettera del 23 febbraio 1787, scrive:

Fin dalle tre del mattino eravamo per via. Allo spuntar del giorno ci trovavamo nelle paludi Pontine, che non hanno quel triste aspetto comunemente descritto dai romani. Anche se il viaggiatore che le attraversa non è in grado d'esprimere un giudizio su un'impresa così vasta e imponente come il loro previsto prosciugamento, mi sembra tuttavia che i lavori ordinati dal papa dovrebbero poter raggiungere, almeno in gran parte, le auspiccate finalità. Ci si figuri un'ampia vallata che si stende in lievissima pendenza da nord a sud e a oriente si abbassa verso i monti, mentre a occidente, in direzione del mare, è più elevata.

Per tutta la sua lunghezza è stato riattato l'antico rettilineo della Via Appia; sulla sua destra è stato aperto il canale principale, che assicura il lento deflusso dell'acqua, sicché il terreno a man dritta, verso il mare, viene prosciugato e restituito alle colture; sin dove può giungere l'occhio lo si vede coltivato, o si vede che potrebbe esserlo se si trovassero i fittavoli, ad eccezione di certi punti troppo bassi di livello.

Il lato sinistro, verso la montagna, presenta maggiori difficoltà allo sfruttamento agricolo. Alcuni canali trasversali passano bensì sotto la strada e sboccano in quello principale, ma, poiché verso i monti il terreno digrada, non bastano a liberarlo dall'acqua. Si progetta, dicono, un altro canale a pie' dei monti. Lunghi tratti, specialmente verso Terracina, sono coperti da colture spontanee di salici e di pioppi.

La stazione di posta consiste d'una semplice capanna di paglia. Tischbein l'ha disegnata [...].

Ben altro aspetto ha la nuova posta di Mesa:

Nel luogo dell'antica Meza il papa ha fatto costruire un grande e bell'edificio, che segna il punto centrale della pianura, e la cui vista fa sperare e confidare nella riuscita dell'impresa. E così proseguimmo il viaggio conversando animatamente, memori dell'ammonimento di non farci sorprendere dal sonno lungo la strada; in realtà i vapori azzurrini, che già di questa stagione fluttuano a una certa altezza da terra, lasciavano presagire zone d'aria perniciose.³⁸

1.4. Le poste tra Roma e Civitavecchia e le strade provinciali

"Tra Roma e Civitavecchia vere stazioni postali furono stabilite solo nel 1774"³⁹, a Malagrotta, S. Antonio, Polidoro, Palo, Monteroni e S. Severa, ma il loro funzionamento rimane incerto per tutto il XIX secolo.

³⁷ Ibid., risp. lett. XXIX, pp. 272-3; lett. XXIX, pp. 276-77; lett. XXXII, p. 310.

³⁸ J. W. Goethe, *Viaggio in Italia* cit., pp. 199-201.

³⁹ C. Fedele, *Le antiche poste* cit., p. 205. Fedele ricorda anche un'"altra strada postale "fantasma", quella che da Roma sui tracciati della Nomentana e della Salaria saliva a Cittaducale e all'Aquila, indicata nel *Nuovo itinerario delle poste*

La *Nuovissima Guida del Viaggiatore in Italia* del 1852 indica un itinerario con 7 poste con tre snodi (Castel Guido, Palo, S. Severo). Si specifica che

Da Civitavecchia a Roma parte una Diligenza più volte alla settimana. Essendo questo porto assai frequentato da battelli a vapore che arrivano da Napoli, Livorno, Genova e Marsiglia, a maggior comodo dei forestieri che giungono da quelle città e vogliono trasferirsi a Roma, si è combinato di tener pronta una Diligenza, che tosto giunto in porto un battello a vapore ne trasporta i viaggiatori a Roma, sempre che questi non sieno meno di quattro. Qualora poi il forestiere avesse a servirsi delle altre vetture, lo consigliamo a combinare il suo viaggio in modo da non esser costretto a passare la notte lungo la strada, mentre non vi troverebbe che miserabili alberghi posti in aria malsana.⁴⁰

Oltre alle strade postali, vi è poi la rete delle strade provinciali, come (nell'attuale territorio laziale) la "Strada di Fiumicino", la "Nettunese", la "Casilina", la "Tiburtina", la "Salaria", la "Flaminia di Castelnuovo", la "Strada di Nazzano", la "Strada di Piperno", l'"Aurelia Viterbese", la "Strada di Toscanella", la "Ortana", la "Reatina"⁴¹. Su alcune di queste strade (come la Casilina e la Tiburtina) è in funzione nell'Ottocento un servizio di diligenza.

2. Le strade ferrate

Con la *Notificazione* del 7 novembre 1846, Pio IX esprime la volontà di costruire quattro linee di strade ferrate, le "linee che il Governo Pontificio considera come di capitale importanza"⁴². Si tratta, come specificato, della Roma-Ceprano, della Roma-Anzio, della Roma-Civitavecchia e della Roma-Foligno-Ancona ("e quindi da Ancona a Bologna, seguendo le tracce della via Flaminia Emilia"⁴³).

Il nuovo pontefice intende in questo modo colmare il ritardo rispetto agli altri Stati italiani⁴⁴ maturato con la politica conservatrice di Gregorio XVI (1831-46)⁴⁵ ed accogliere un fervido dibattito culturale favorevole all'introduzione della strada ferrata.

di O. Codogno degli anni Venti del XVII secolo, ma che "non costituì un vero asse veloce" (p. 206). Nelle guide postali del XVIII secolo non appare neppure. Un servizio di posta-cavalli collega invece Roma a Rieti dagli anni Trenta dell'Ottocento.

⁴⁰ *Nuovissima Guida* cit., p. 308. Un "antico paese di desolazione" descrive anche, trent'anni dopo, una guida del viaggio in ferrovia lungo la tratta Roma-Livorno: "La ferrovia segue l'andamento della via Portuense, in direzione di sud-est, lungo la sponda del fiume, passando per le stazioni di Magliana e Pontegalera, ove l'abbandona. Tanto queste due stazioni, quanto le altre che seguono fino a Civitavecchia, cioè Maccarese, Palidoro, Palo, Furbara, Santa Severa e Santa Marinella, sono tenute dell'agro romano, popolate da poche famiglie coloniche. Il viaggio è noioso e monotono, attraverso di uno spopolato deserto: qua e là bufali o buoi che rodono silenziosi le erbe bruciate dal sole, o puledri che corrono liberamente per la campagna. Ma in mezzo a questo squallore sorgono le memorie storiche, si elevano gli avanzi delle distrutte città, i ruderi di antichi monumenti, a dileguare la noia del viaggio" (M. Carcani, *Da Roma a Livorno per ferrovia*, Roma, C. Voghera, 1886, pp. 15-6).

⁴¹ Cfr. G. Friz, *Le strade dello Stato Pontificio* cit., "Rete delle strade provinciali dello Stato pontificio (1822)", pp. 45-50. Il tracciato delle vie provinciali, molte delle quali, "anche le più importanti, si trovavano in cattive o addirittura pessime condizioni" (p. 44), rimase invariato dalla Restaurazione all'Unità.

⁴² ASR, *Prefettura generale acque e strade*, b. 73, *Notificazione*.

⁴³ *Ibid.*, art. 1.

⁴⁴ Verso la metà degli anni Quaranta, strade ferrate erano aperte al pubblico nel Regno di Napoli (con la prima strada ferrata italiana, la Napoli-Portici del 1839), nel Lombardo-Veneto (tratte Milano-Monza e Padova-Mestre), nel Granducato di Toscana (tratta Livorno-Pisa), nel Regno di Sardegna (tratta Torino-Moncalieri).

⁴⁵ Gregorio XVI aveva invece introdotto la navigazione a vapore sul Tevere: "Nel 1843 comincia a funzionare il servizio passeggeri da Ripetta per Fiano, Montorso e Torrita e anche oltre se le condizioni del fiume lo permettevano [...]" (U. Mariotti Bianchi, *La rivoluzione ferroviaria nei rapporti fra Roma e il Lazio*, in A. Ravaglioli (a c. di), *Strade del Lazio*, Roma, Newton Compton, 1994, p. 206). Sui trasporti marittimi nello Stato pontificio, cfr. C. Fedele, *Le antiche poste* cit., pp. 202-3.

Proprio nel '46 si stampano *Le strade ferrate* di Carlo Ilarione Petitti. L'autore stima opportuno che Roma debba venir raggiunta, da Firenze, toccando Arezzo e Perugia (e non Siena o Grosseto), fino a incontrare la Roma-Ancona, l'asse economico dello Stato, da progettare seguendo l'itinerario della strada postale ordinaria. Considera la via ferrata di più facile attuazione quella tra Roma e Bologna passando per Ancona, seguendo il tracciato rettilineo della vecchia via Emilia, "con diramazione da Bologna verso Ferrara ed il Po, la quale può essere diretta quindi a Padova, onde a Venezia"⁴⁶. Da Roma a Napoli ritiene più opportuna la via di Ceprano, perché passa "per luoghi più sani, più ameni, più popolati". Con l'avanzamento dei lavori di bonifica nelle paludi pontine, sarebbe invece "men dubbia la convenienza di protendere ancora la nuova strada tra Gaeta e Roma nella direzione all'incirca della presente strada ordinaria, che per le Paludi Pontine, poi per Velletri, Genzano ed Albano giunge a Roma"⁴⁷.

Petitti pensa ad una linea Firenze-Roma-Napoli dal grande interesse turistico con l'accordo tra i governi pontificio, napoletano e toscano, linea alla quale i governi (quello pontificio, soprattutto) devono sentirsi interessati, oltre che per sostenere il commercio interno degli Stati e della Penisola e quello europeo con l'oriente, per

facilitare ed accrescere il numero dei forestieri soliti a visitare le città di Firenze, Roma e Napoli; noto essendo come que' forestieri siano la principale fonte di lucro di quelle città per le ingenti somme che vi lasciano, condotti come sono da un bel clima, dalle antiche memorie, e dai monumenti dell'arte ad abitare e visitare que' luoghi.

La venuta de' forestieri in Italia, e segnatamente nelle tre indicate capitali, può riguardarsi la principale e più rilevante sorgente di traffico per la medesima, attese le consumazioni d'ogni maniera che vi promuove [...].

Il governo pontificio poi specialmente ci pare il più interessato nell'assunto, perché è quello cui si nel rispetto economico, che nel morale della sua influenza religiosa debbe premere di accrescere e di facilitare l'arrivo a Roma di un maggior numero di forestieri provenienti da ogni parte della cristianità. Né si creda, come vogliono alcuni, ch'essi vi si condurrebbero egualmente, perché ora già ve ne occorre un gran numero, malgrado le poche facilità di cui godono. Perocché la cosa poteva benissimo succeder prima quando i comodi del viaggiare erano scarsi dovunque; ma di presente, che ogni contrada europea porge a coloro che vogliono visitarla facilità e comodi di ogni maniera: non è a dubitare che la differenza troppo enorme notata una volta tra paesi i quali sono di que' vantaggi largamente dotati, e quelli che s'ostinerebbero a non offrirli ugualmente, non allontani, in fin di conto, da questi un grandissimo numero di viandanti.⁴⁸

Stesse considerazioni propone Angelo Galli in uno dei primi opuscoli sulle strade ferrate apparsi a Roma⁴⁹. Se Petitti aveva sconsigliato linee locali prive di collegamento, Galli immagina invece anche una linea da Roma ai Castelli, dalla città ai luoghi di svago e di villeggiatura:

Gli unici luoghi vicino Roma, che si prestino alla villeggiatura, e somministrino salubre e delizioso soggiorno nelle stagioni estiva ed autunnale, sono i paesi posti alle falde dei monti alban e tuscolani. Ivi moltissime famiglie si trasferiscono nella calda stagione a dimorare anche per ragioni di salute; ivi vanno egualmente moltissimi a soggiornare l'autunno; ivi nelle feste un gran numero di persone si reca a momentaneo diporto, per il che un rilevante numero di vetture è in continua attività in tutte le direzioni. Ove più comodo, più spedito e più economico fosse il viaggio, il trasferimento in quei luoghi crescerebbe moltissimo, ed ove si combinasse in maniera che in pochi momenti la sera si

⁴⁶ C. I. Petitti, *Delle strade ferrate italiane e del migliore ordinamento di esse*, Capolago (Canton Ticino), Tipogr. e Libr. Elvetica, 1845, pp. 363-5.

⁴⁷ Ibid., p. 357.

⁴⁸ Ibid., pp. 358-9.

⁴⁹ A. Galli, *Sull'opportunità delle Strade Ferrate nello Stato Pontificio e sui modi per adottarle*, Roma, Tipogr. Menicanti, 1846, pp. 35-7. Confutando le possibili obiezioni all'introduzione delle strade ferrate nello Stato pontificio, l'autore (computista generale della Reverenda Camera Apostolica) sostiene il "vantaggio generale" (p. 16) che le strade ferrate avrebbero portato all'intera società, stimolando un aumento anche dei viaggi con i mezzi ordinari.

potesse accedervi, e con eguale velocità la mattina tornare a Roma per attendere agli affari, e così viceversa, il movimento diverrebbe immenso.⁵⁰

Ed è proprio la linea Roma-Frascati ad essere inaugurata per prima⁵¹, nel 1856: parte da Porta Maggiore e termina poco prima di Frascati. Tre anni più tardi è la volta della Roma-Civitavecchia: parte da Porta Portese e passa per Palo, in un territorio pianeggiante tradizionalmente malarico. Nel 1862 viene ultimata la linea Roma-Velletri.

Nel '66, completando tutte le tappe intermedie, viene aperta al pubblico la tratta Firenze-Roma (per Foligno, Perugia, Arezzo), la cosiddetta "via orientale"; la tratta Roma-Foligno faceva parte della linea Roma-Ancona. Nel '67 Firenze e Roma saranno collegate anche dalla linea detta "maremmana occidentale", che passa per Civitavecchia e Pisa. Una terza tratta ferroviaria tra Firenze e Roma passerà per Chiusi e Arezzo.

Alla vigilia della Stato unitario, le linee di strada ferrata dello Stato Pontificio saranno tre: la Roma-Civitavecchia-Corneto-confine; la Roma-Monterotondo-Orte (prima parte di una futura Roma-Ancona) e la Roma-Velletri-Frosinone-Ceprano-confine (con la derivazione Ciampino-Frascati).

Per molti decenni, quindi, le vecchie strade postali continuano ad essere battute da cavalli, carrozze e diligence, anche quando sono affiancate dalle strade ferrate. Anche nello stesso itinerario: dopo l'apertura del tratto ferroviario Chiusi-Ficulle, nel dicembre 1862, un manifesto pubblicitario ad esempio il "Viaggio in poste e in ferrovia da Roma a Firenze o viceversa in ore 24": "in comodi e sicuri legni in posta fra Roma e Ficulle e da colà fino a Firenze in ferrovia"⁵².

Certo, la percezione della novità tecnologica è assai forte. Dalla seconda metà dell'Ottocento, "la ferrovia che attraversa il territorio con trincee, terrapieni, gallerie e viadotti dà l'impronta al paesaggio europeo"⁵³; ma, soprattutto, con l'unità inscindibile tra via e mezzo di trasporto, con il suo movimento meccanico uniforme, con la velocità che riduce i tempi e allarga gli spazi, la ferrovia determina una nuova percezione del viaggio e del paesaggio. Si perde quel rapporto direttamente sensuale tra viaggiatore e paesaggio: la ferrovia "non appare più integrata, come la carrozza e la strada, nel paesaggio, ma tracciata in modo da attraversarlo"⁵⁴. Al tempo stesso la velocità consentita dalla ferrovia permette uno "sguardo panoramico"⁵⁵ dal finestrino del treno, una visione d'insieme in cui gli oggetti vicini, gli oggetti in primo piano del viaggio preindustriale, sono dissolti dalla velocità.

Michele Carcani, autore di alcune guide di viaggio nella seconda metà del XIX secolo, oppone nettamente la diligenza alla ferrovia, nonostante che l'epoca del viaggio in posta sia "un'epoca che la maggior parte di noi può ricordare". Negli anni Settanta, tre linee ferroviarie collegano Firenze e Roma al posto della vecchia Cassia; la tecnologia, il collegamento dei tracciati ferroviari pre-unitari e l'abbattimento delle dogane rendono il viaggio comodo e "alla portata di tutti":

Il viaggio, come tutti quelli fatti nelle tradizionali *Diligenze*, era lungo (non tanto per la distanza quanto per il tempo che richiedeva), disagiata e costosa. Oggi i confini sono spariti; non più passaporti, non più difficoltà politiche, né imbarazzi doganali: la capitale del Gran Ducato, dopo essere divenuta la provvisoria capitale del nuovo Regno, e di averne degnamente conservata la sede per oltre cinque anni, ha finalmente ceduto il posto alla vera, alla naturale capitale d'Italia. Tre linee ferroviarie

⁵⁰ Ibid., p. 65.

⁵¹ "I primi tronchi ferroviari ebbero in Italia almeno una caratteristica in comune, vennero cioè destinati a raccordare le città Capitali con i luoghi di villeggiatura, di riposo, di svago dei rispettivi sovrani. Così il Castello di Moncalieri, così la reale villa di Monza, così la tenuta della Favorita, presso Portici. E là dove non v'era attenzione mondana, si cercò di crearla, proprio come si dovette provvedere per Frascati [...]" (L. Jannattoni, *Il treno in Italia*, Roma, Editalia, 1975, pp. 45-6). Successivamente l'interesse commerciale-militare prese il sopravvento su quello edonistico-spettacolare.

⁵² ASR, *Direzione generale delle poste*, b. 210, fasc. 1515.

⁵³ W. Schivelbusch, *Storia dei viaggi in ferrovia* cit., p. 24.

⁵⁴ Ibidem, p. 40.

⁵⁵ Ibidem, p. 64.

congiungono queste due grandi città, la capitale del Regno a quella di una delle sue più nobili e colte Regioni; le comunicazioni sono divenute frequentissime e agevoli; il viaggio da Roma a Firenze alla portata di tutti: in poche ore, con poche lire, può chiunque recarsi dall'una all'altra città.⁵⁶

⁵⁶ M. Carcani, *Da Roma a Firenze. Viaggi in ferrovia per le linee di Foligno e di Chiusi. Descrizione geografica, storica ed artistica*, Viterbo, Tipogr. Monarchi, 1878, p. 6.

Descrivendo la partenza da Roma per Orte, primo tratto del viaggio per Firenze “per la linea di Foligno”, Carcani si dilunga nei dettagli della partenza di un viaggio ferroviario: “Le voci delle guardie ed i soliti segnali ci avvertono che la partenza è vicina. La vaporiera, governata dalla esperta mano del macchinista, sbuffa mandando globi di fumo, come un focoso cavallo trattenuto all'auriga, che anela il momento di slanciarsi alla corsa. Tutto è ordine e precisione, come nella partenza di un reggimento: anche le ferrovie sono venute a mostrarci la necessità ed i vantaggi della disciplina militare. I viaggiatori sono ai loro posti, i bagagli collocati nelle apposite vetture: all'ora indicata dall'orario il Capostazione dà l'ordine della partenza; i conduttori chiudono ed assicurano gli sportelli alle vetture; il Capo-treno fa sentire la convenzionale parola di –pronti- e dà quindi al macchinista il segnale; la macchina manda un acutissimo sibilo, ed il lungo convoglio si mette in movimento: in pochi istanti ha acquistato la sua celere corsa” (p. 11).

3. Immagini



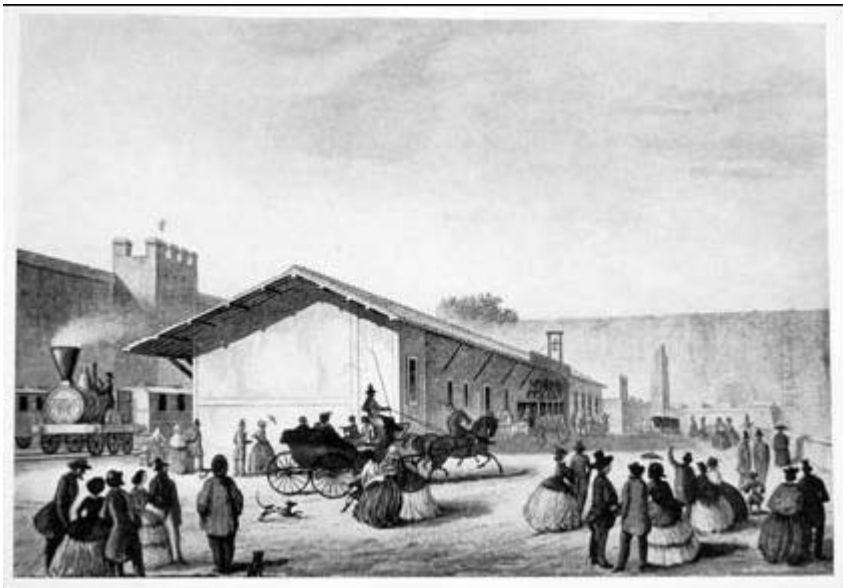
3.1. Frontespizio del *Viaggiatore Moderno* (Venezia, Locatelli, 1775) che mostra l'arrivo di una carrozza nella locanda di posta. La guida, una ristampa veneta della *Vera e sincera guida per chi viaggia* stampata a Roma negli anni Sessanta che riprendeva a sua volta il seicentesco *Burattino Veridico* di Miselli, fu stampata poi dai Remondini di Bassano fino al 1801.

Le guide del viaggio in posta si diramano nel Settecento in una grande varietà di forme –una varietà che si dileguerà nell'omologazione delle guide ottocentesche del viaggio borghese: essenziali elenchi di cifre e distanze, guide più dettagliate che comprendono precetti e consigli per il viaggiatore e descrizioni di luoghi, guide postali con itinerari illustrati fuori-formato, raffinati e costosi itinerari manoscritti illustrati e colorati, economici libretti da risma venduti nelle campagne dai commercianti ambulanti. Elenchi delle poste si trovano anche in libri di devozione e di pellegrinaggio, in dizionarietti geografici, in atlanti portatili, in tabellari popolari per far di conto, negli almanacchi (cfr. A. Finodi, *Guide postali italiane e viaggio materiale nella pratica del Grand Tour*, in "Bollettino del C.I.R.V.I.", 2003, in corso di stampa).

Nelle guide ottocentesche si diradano le tappe intermedie e le descrizioni storico-artistiche sostituiscono quasi completamente i precetti morali e le indicazioni pratiche sul viaggio in posta, alla soglia del viaggio in ferrovia e del pernottamento negli alberghi cittadini. Se l'itinerario postale si affiancava ai libri di storia e arte sulla città di arrivo, le guide di viaggio della seconda metà dell'Ottocento tendono invece ad inglobarli, e quindi, nella pratica del viaggio, a sostituirli, pur continuando a rimandare alle opere monografiche. Con la diffusione delle strade ferrate, la guida postale continua a proporsi come necessaria compagna del viaggiatore, non più per la difficoltà del viaggio materiale, ma per la quantità di informazioni, essendo ormai divenuta una piccola enciclopedia itineraria.

3.2. Alcuni itinerari postali della *Direzione pe' Viaggiatori in Italia* di Carlo Barbieri (Bologna, G. B. Sassi, 1771).

Se ancora nel Seicento le carte geografiche venivano vendute separatamente (celebri i consigli di Misson su come intelare le carte acquistate e tenerle avvolte attorno ad un'asticella), dagli anni Settanta del XVIII secolo le guide postali conterranno anche carte topografiche con le stazioni di posta. In particolare è la guida postale di Barbieri ad introdurre anche in Italia “una cartografia a tavolette, ciascuna dedicata a una singola strada postale, per rimediare alla scala troppo piccola delle carte generali della penisola, poco leggibili e scomode. Ciascun percorso veniva impresso su strisce orizzontali ripiegabili e riusciva più agevole la lettura degli elementi riportati” (C. Fedele, *Le antiche poste. Nascita e crescita di un servizio (secoli XIV-XVIII)* cit., p. 201). Era il tipo detto “all'inglese”, adottato poi anche nel *Portafoglio necessario a tutti quelli che fanno il giro d'Italia* (London, A. Dury, 1774), nella *Guida per il viaggio d'Italia in posta* (stampata a Torino dai fratelli Reycends e a Genova da J. Gravier tra il 1776 e la fine del secolo), nei manoscritti *Viaggi d'Italia i più frequentati*. In alternativa si continuava a ricorrere alle carte regionali e agli atlanti, come le tavole dell'*Italia* di G. A. Magini e dell'*Italia itineraria* di G. Cantelli.



3.3. La stazione ferroviaria a Porta Maggiore (Fototeca Centrale delle Ferrovie dello Stato) e il primo manifesto della linea Roma – Frascati (Archivio di stato di Roma), del luglio 1856.

Al tema delle strade ferrate nel Lazio era dedicata la mostra “La meravigliosa invenzione”. *Strade ferrate nel Lazio. 1846-1930*, Archivio di Stato di Roma (19 marzo – 18 aprile 2003).

Bibliografia essenziale

- Archivio di Stato di Roma, *“La meravigliosa invenzione”. Strade ferrate nel Lazio*, “Rivista Storica del Lazio”, anno X, quad. n. 5, 2002
- A. Brilli, *Arte del viaggiare. Il viaggio materiale dal XVI al XIX secolo*, Milano, Silvana, 1992
- B. Caizzi, *Dalla posta dei re alla posta di tutti: territorio e comunicazioni in Italia dal XVI secolo all’Unità*, Milano, Angeli, 1993
- J. Day, *Strade e vie di comunicazione*, in *Storia d’Italia*, V, *I documenti*, Torino, Einaudi, 1973, pp. 87-120
- C. De Seta, *L’Italia del Grand Tour. Da Montaigne a Goethe*, Napoli, Electa, 1992
- C. Fedele, *Le antiche poste. Nascita e crescita di un servizio (secoli XIV-XVIII)*, in C. Fedele – M. Gallenga, *Per servizio di nostro Signore. Strade, corrieri e poste dei papi dal Medioevo al 1870*, Prato – Modena, Istituto di studi storici postali, 1988
- A. Finodi, *Guide postali italiane e viaggio materiale nella pratica del Grand Tour*, in “Bollettino del C.I.R.V.I.”, 2003, in corso di stampa
- G. Friz, *Le strade dello Stato Pontificio nel XIX secolo*, Roma, “Archivio economico dell’unificazione italiana”, vol. XVI, fasc. I, 1967
- A. Maczak, *Viaggi e viaggiatori nell’Europa moderna*, Roma-Bari, Laterza, 1992
- P. Negri, *Le ferrovie nello Stato Pontificio. 1844-1870*, Roma, “Archivio storico dell’unificazione italiana”, vol. XVI, fasc. II, 1967
- V. Salierno, *Le guide postali italiane. Secoli XVI-XVIII*, in “Annuario internazionale della storia postale”, 1985, pp. 41-77
- W. Schivelbusch, *Storia dei viaggi in ferrovia*, Torino, Einaudi, 1988
- D. Sterpos, *Comunicazioni stradali attraverso i tempi. Firenze-Roma*, Novara, De Agostini, 1964
- D. Sterpos, *Comunicazioni stradali attraverso i tempi. Roma-Capua*, Novara, De Agostini, 1960