





MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI  
ARCHIVIO DI STATO DI ROMA  
REGIONE LAZIO

MOSTRA:  
"LA MARAVIGLIOSA INVENZIONE"  
Strade ferrate nel Lazio 1846-1930

PHL 132855  
SOG - FERROVIA GAETA-Sparanise - Storia  
u. n. 9068  
SBN

945.62365  
FER (F2)



SERVIZI CULTURALI INTEGRATI:  
COMUNE DI GAETA - ASSESSORATO ALLA CULTURA  
CENTRO STORICO CULTURALE "GAETA"

La ferrovia  
Gaeta-Sparanise (1892)

N° INGR. <sup>SBN</sup>  
08068  
C. D. D.  
945.62365



a cura di  
Erasmus Vaudo

**“La Maravigliosa invenzione” - Strade ferrate nel Lazio 1846-1930:** mostra itinerante a cura dell'Archivio di Stato di Roma e della Regione Lazio, Assessorato alla Cultura.

**Per la sezione di Gaeta:**

mostra a cura dei Servizi Culturali Integrati (Comune di Gaeta, Assessorato alla Cultura e Centro Storico Culturale “Gaeta”).

*Organizzazione e coordinamento*

Erasmus Vaudo  
Maria Grazia Zona

*Allestimento*

Rocco Flora  
Franco Leccese  
Maurizio Liberace  
Paola Mattarolo  
Massimo Riccio  
Attilio Traniello

*Ricerche d'archivio e testi*

Erasmus Vaudo

*Segreteria della mostra*

Attilio Traniello

*Referenze fotografiche*

Archivio fotografico del C.S.C. “Gaeta”  
Massimo Riccio

*I Servizi Culturali Integrati costituiscono una struttura territoriale in grado di proporre un'offerta culturale completa ed efficace relativa all'identità storica della città. L'Istituzione comprende i servizi culturali dell'Ente locale e quelli del Centro Storico Culturale “Gaeta”.*

*La stessa loro collocazione logistica, allocati tutti nel complesso monumentale dello Stabilimento della SS. Annunziata, risponde alle peculiarità proprie di servizi creati per la diffusione dell'Informazione e della Cultura, quali patrimonio insostituibili della crescita civile di ogni Comunità.*

*Il Centro Storico Culturale “Gaeta” ha aderito alla presente iniziativa su incarico dell'Amministrazione Comunale, nell'ambito delle attività didattiche che si svolgono presso gli stessi Servizi Culturali Integrati.*

*Le ricerche relative alla mostra sono state effettuate nell'Archivio Storico Comunale e nella Biblioteca del Centro Storico Culturale.*

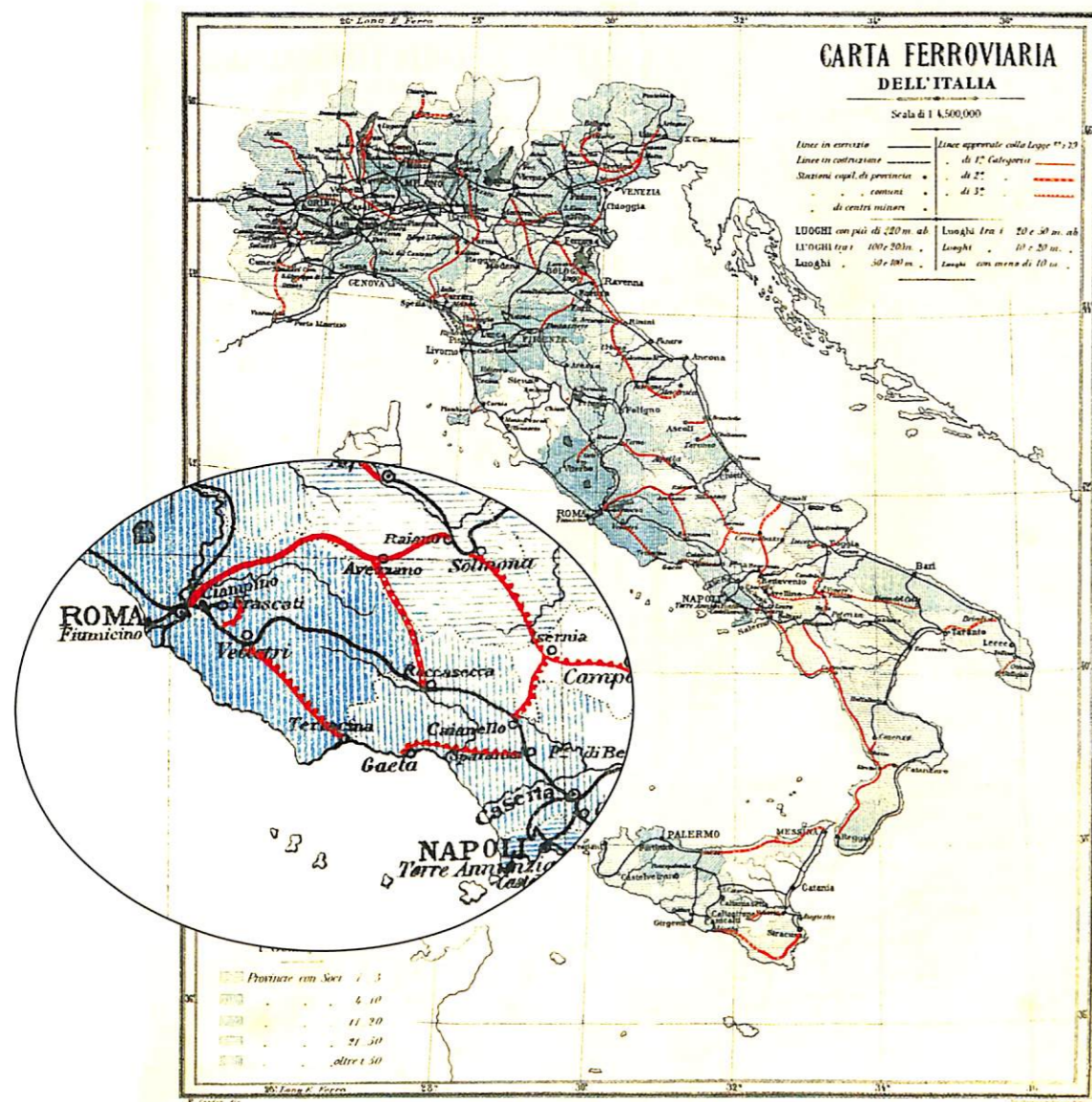
*La mostra è comprensiva di una vasta esposizione di pannelli curati dall'Archivio di Stato di Roma, riguardanti lo sviluppo storico delle ferrovie nel Lazio, dal periodo pre-unitario agli anni '30 del XX secolo.*

*La sezione locale, invece, offre ai visitatori documenti d'archivio del Comune di Gaeta nei quali è possibile cogliere gli aspetti politici e burocratici dell'annosa vicenda della Gaeta-Sparanise conclusasi nel 1892.*

*La rassegna è un ulteriore intervento di recupero della memoria storica della Comunità locale inserita ed armonizzata con la storia della nostra regione per meglio comprendere, attraverso le fonti archivistiche, pienamente il presente.*

Il Presidente del C.S.C. “Gaeta”  
prof. Erasmus Vaudo

L'Assessore alla Cultura  
prof.ssa Maria Pia Alois



Carta ferroviaria dell'Italia (1880)

**Le origini**

Le prime sperimentazioni tecniche per la creazione delle ferrovie furono compiute in Inghilterra agli inizi dell'Ottocento.

Pioniere e padre di questo nuovo sistema di trasporto fu Stephenson, che nel 1825 inaugurò, in Scozia, la prima linea ferroviaria munita di tutti i requisiti tecnici compresa una regolare organizzazione dei trasporti, tra Stockton e Darlington. Le prime rotaie si fecero di ghisa e di limitata lunghezza (qualche metro o poco più). Esse erano poggiate su blocchi di pietra e spesso avevano forma a ventre di pesce: le forme attuali nacquero quando fu introdotto quello speciale trattamento dell'acciaio che si chiama laminazione. Alla ghisa successe il ferro, al ferro l'acciaio.

Le prime locomotive erano imperfette e di piccolissime dimensioni; anche i veicoli erano di piccola portata: merci e viaggiatori venivano caricati in carri scoperti; chi voleva viaggiare con relativa comodità faceva caricare il proprio equipaggio su un carro.

Difatti, la prima vettura ferroviaria per viaggiatori aveva la forma di una vera e propria carrozza. In seguito si cominciò a costruire vetture con le molle metalliche del tipo attuale.

**Le ferrovie in Italia nel sec. XIX**

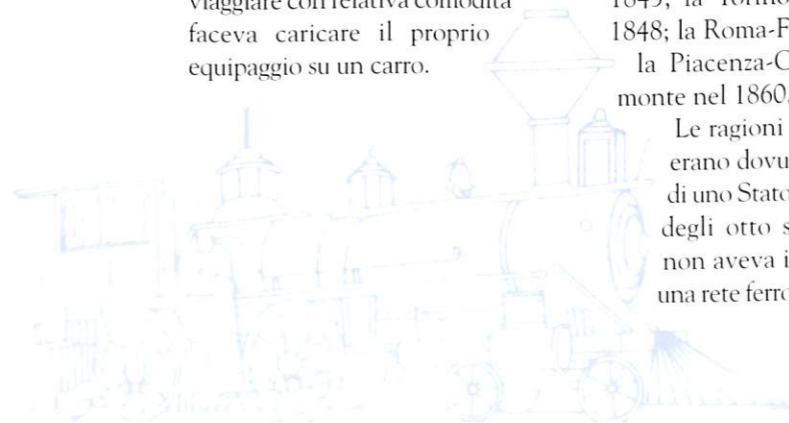
In Italia le strade ferrate apparvero con un certo ritardo rispetto agli altri paesi europei e agli Stati Uniti d'America.

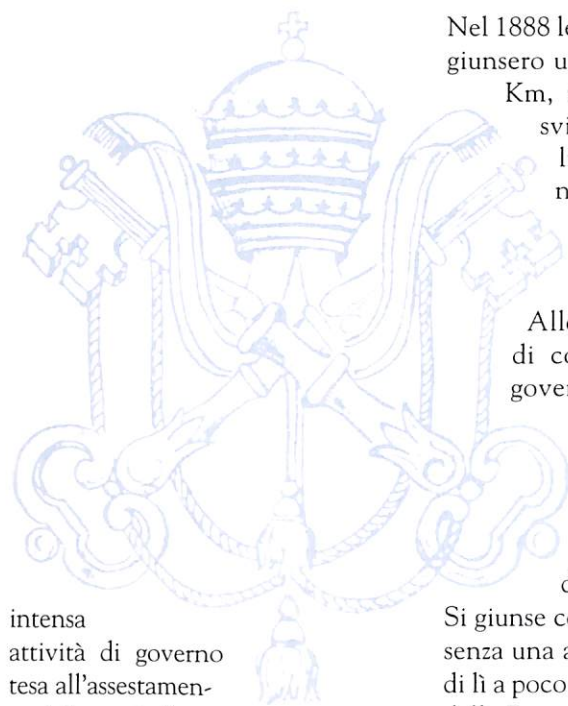
Il primo fu il governo borbonico ad accogliere la proposta di una impresa francese per la costruzione e la concessione di una ferrovia da Napoli a Nocera, con diramazione da Torre Annunziata a Castellammare di Stabia e da Nocera a Vietri sul Mare: il primo tronco di 8 Km, da Napoli a Portici, fu aperto all'esercizio il 4 ottobre 1839, seguirono la Milano-Monza nel 1840; la Napoli-Capua e la Pisa-Livorno nel 1844; la Padova-Venezia nel 1845; la Torino-Moncalieri nel 1848; la Roma-Frascati nel 1856; la Piacenza-Confine del Piemonte nel 1860, ecc.

Le ragioni di questo ritardo erano dovute alla mancanza di uno Stato unitario: ognuno degli otto staterelli italiani non aveva interesse a creare una rete ferroviaria che poteva

diventare elemento essenziale per l'unificazione nazionale; nello stesso regno delle Due Sicilie le ferrovie vennero considerate più mezzi di trasporto delle guarnigioni militari che strumenti di sviluppo dei traffici commerciali. Solo più tardi, ma al nord, la costruzione delle ferrovie assumerà connotazione commerciale e di collegamento tra i principali centri urbani. In questo periodo le ferrovie erano date tutte in concessione a imprese private a cui spettava il compito di curare la costruzione, l'esercizio e la gestione.

Dopo la proclamazione del regno d'Italia (1861), il nuovo governo dovette affrontare e risolvere innumerevoli problemi sociali e politici. Non ultimo proprio quello ferroviario. I nuovi governanti, allo scopo di favorire l'integrazione dei popoli della giovane nazione, sentirono la necessità di porre ordine alle frammentarie linee ferroviarie pre-unitarie che, tra l'altro, si presentavano staccate e gestite da piccoli gruppi societari che disponevano di una scarsa potenzialità finanziaria. Dunque è in questa situazione che si stabilirono i nuovi criteri di espansione e di ripartizione delle linee in modo da creare, almeno nello spirito del legislatore, reti ferroviarie omogenee e pressoché uguali in tutta la penisola. A partire dal 1870 ha inizio una





Nel 1888 le nuove costruzioni raggiunsero una estensione di 2417 Km, nonostante il caotico sviluppo delle tratte realizzate senza un coordinamento fra le linee previste dalla legge del 1879 sulle complementari.

Allo scadere dei contratti di concessione (1898), il governo si trovò ad affrontare la cessazione dell'esercizio privato a causa delle mutate situazioni politiche e delle pressanti rivendicazioni sindacali.

Si giunse così all'esercizio di stato senza una adeguata preparazione; di lì a poco, dopo l'incorporazione delle Ferrovie meridionali, la rete nazionale poteva contare di una estensione di 13049 Km.

### Ferrovie pontificie

Tra gli stati preunitari, il più reticente alle lusinghe della ferrovia era quello pontificio.

Il papa Gregorio XVI non ritenendo opportuno aprire il proprio dominio al "mostro d'acciaio" osteggiò con vigore ogni forma di progresso tecnologico che potesse minare la sua pace pastorale.

Con Pio IX, invece, le pressanti richieste dei tecnici e degli uomini più illuminati del suo governo, divennero tali da convincere il giovane pontefice ad approvare gli studi per la costruzione della ferrovia Roma-Frascati, che verrà inaugurata nel 1855 e aperta al traffico il 12 ottobre dell'anno successivo. L'opera, iniziata nel 1849 (al rientro a Roma del papa dall'esilio di Gaeta) venne data in concessione alla Società Pio-latina: a questa prima tratta seguì, nel 1859, la Roma-Civitavecchia, affidata alle cure della Società Pio-centrale. Gli anni 1849-1859 rappresentarono per lo stato pontificio il decennio decisivo per la modernizzazione dei mezzi di trasporto.

Sebbene i lavori di costruzione delle strade ferrate procedessero con lentezza

intensa attività di governo tesa all'assestamento delle società concessionarie in crisi e all'acquisto in proprietà dei tronchi ferroviari già costruiti.

La gravità del problema impediva, però, allo Stato di agire in tempi brevi. Per trovare una soluzione definitiva alla questione ferroviaria fu nominata una commissione parlamentare che presentò le sue conclusioni nel 1881. Con legge del 27 aprile 1885 la rete ferroviaria italiana fu data in esercizio a tre società: quella continentale, divisa in due tronconi longitudinali tra le società Adriatica e Mediterranea; la terza alla Sicilia.

e fra ripetute delusioni e fallimenti delle società concessionarie Pio IX (dopo l'accordo del 1851) concesse, nel '56, l'assenso alla costruzione della Roma-Foligno-Ancona-Bologna, che secondo il piano strategico-economico doveva facilitare il collegamento con le città del suo dominio e con gli stati confinanti del nord. In questa stessa pianifica-

zione rientravano le tratte che da Roma dovevano raggiungere Velletri, Porto d'Anzio e Ceprano: quest'ultima quale via di penetrazione nel regno delle Due Sicilie. In questo quadro strategico il capitale azionario e dirigenziale delle

### La ferrovia Gaeta-Sparanise, detta degli Aurunci

single società ferroviarie attive nell'area pontificia era gestito dai seguenti personaggi: il principe Pietro Odescalchi, per le linee verso Napoli, con la partecipazione azionaria dell'ingegnere francese Joseph Ducras; il marchese Raffaele de Ferrari di Galliera, per la "Centrale italiana"; il marchese di Casavaldès, per quelle di



Schema grafico della ferrovia Gaeta-Sparanise: situazione fino al 30 ottobre 1927

zione rientravano le tratte che da Roma dovevano raggiungere Velletri, Porto d'Anzio e Ceprano: quest'ultima quale via di penetrazione nel regno delle Due Sicilie. In questo quadro strategico il capitale azionario e dirigenziale delle

Civitavecchia e Ancona, che nel 1855 cederà il posto alla più famosa "Società generale delle strade ferrate romane" o anche "Pio-centrale", con sede a Parigi, erede nel '59 anche della più meridionale "Pio-latina".

costanza il conte sabaudo ebbe a scrivere: "Da Roma una linea partirebbe per Napoli, seguendo uno dei tracciati che si rendono convenienti: o quello costiero per Gaeta, più pianeggiante e quindi meno costoso, oppure quello

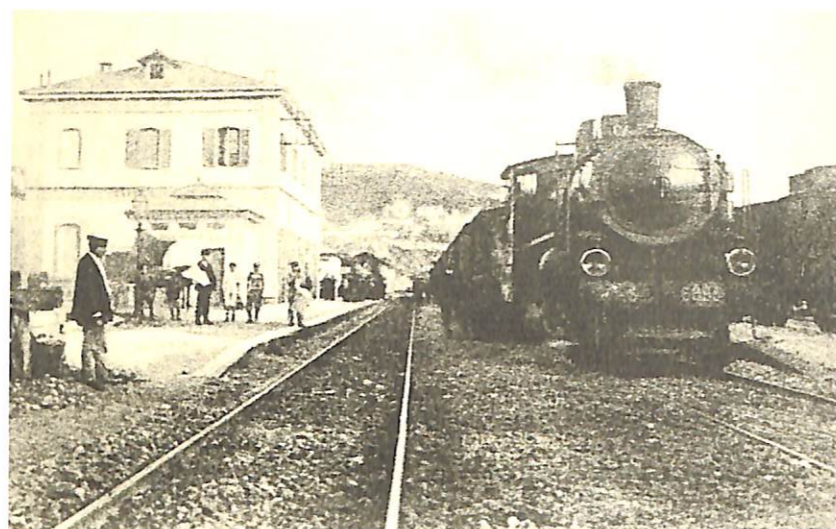
interno per Ceprano che presenterebbe il vantaggio di attraversare zone più salubri e popolate".

L'anno seguente al papa neo eletto, Pio IX, fu sottoposto il primo "Progetto della Società Principe Conti C. per le strade ferrate nello Stato Pontificio", nel quale era previsto un tracciato litoraneo da Roma a Napoli attraverso gli scali di Porto d'Anzio, Nettuno, Terracina, Gaeta, Capua e Aversa. Poco tempo dopo, gli stessi promotori presentarono al papa un tracciato alternativo, via Ceprano, ottenendone la notificazione il 7 novembre 1846.

Nacque così la linea della valle del Sacco al "confine napoletano". Le città del golfo di Gaeta restarono a questo punto fuori dal circuito ferroviario e dovettero attendere il 1892 per vedere realizzata la cosiddetta Gaeta-Sparanise, che offriva ai centri costieri l'opportunità di collegarsi, non certo agevolmente, con Roma e Napoli.

Il problema di una seconda direttrice Roma-Napoli, via Gaeta, fu però affrontata alla Camera dei Deputati fin dal 1873 a causa delle frequenti esondazioni del fiume Sacco che rendevano impossibile la circolazione dei treni.

Soltanto nel 1888 (20 luglio), con la legge 5550, sarà stabilito un contributo supplementare al piano ventennale (1880 - 1900) che pre-



La stazione di Gaeta ai primi del Novecento

vedeva la realizzazione di 62 ferrovie complementari col 20% delle spese a carico delle province. Già nel 1883-84 il problema ferroviario del Mezzogiorno appariva nella sua gravità; contrasti e rettifiche ai vari progetti ritardavano il potenziamento dell'intera rete nazionale.

In Parlamento i conservatori volevano la rettifica e il raddoppio della linea Roma-Napoli, via Cassino; i progressisti propendevano, invece, per la linea costiera, via Gaeta. Una terza soluzione fu proposta dalla Commissione parlamentare di concerto con il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nella quale si prospettava la realizzazione della tratta da Roma a Formia (per Lavinio,

Cisterna e Fondi) e da Aversa (per Minturno, Sessa Aurunca e Sparanise) a Napoli.

Così nel 1890, dopo vari rinvii, fu dato l'annuncio dell'avvio dei lavori della ferrovia per Gaeta: i lavori iniziarono nel tratto Sparanise-Carinola.

Nelle sedi istituzionali il senatore Giuseppe Buonomo, cittadino di Gaeta, si rese portavoce delle attese dei suoi conterranei e, con animosi interventi alla Camera (famosi furono i discorsi del 13 giugno 1879 e del 5 luglio 1887), riuscì a rendere concreta la proposta da anni dibattuta. A superare ogni divisione di ordine politico intervenne il piano di difesa nazionale scaturito dalle esigenze stra-



La stazione di Gaeta agli inizi del XX secolo

tegiche della Triplice Alleanza, che vedeva l'Italia militarmente impegnata a fianco della Germania e dell'Austria, in caso di attacco della Francia. In questo quadro politico-militare la stessa base navale di Gaeta doveva essere potenziata con nuove poderose batterie su Monte Orlando.

C'erano state, in precedenza, altre proposte avanzate dal Segretario Generale al Ministero della Marina, il commendatore Gabriele Martinez che nel 1882, riconosciuto il valore strategico della fortezza, auspicava la congiunzione di Gaeta al centro del regno con il tronco Formia-Roccasecca e di lì all'Adriatico; linea, secondo il proponente, eminentemente strategica perché: "avrebbe in Gaeta il

suo solido punto d'appoggio e non sarebbe facilmente occupato dall'inimico padrone di Napoli o dal mare, sia perché Capua trattener potrebbe la marcia di quello e sia perché l'armata stanziata a Gaeta non permetterebbe di certo, sulla spiaggia compresa tra le foci del Garigliano e del Volturno, lo sbarco di un forza tale da impadronirsi della ferrovia e distruggerla". Il 3 maggio 1892, alle ore 7.30, dopo due anni di lavoro, partiva da Sparanise il primo treno inaugurale che giunse a Gaeta alle ore 11.00 "dopo aver sostato in tutte le stazioni della linea imbandierata e gremita di folla plaudente" (Il Messaggero).

Lunga poco più di 59 Km, la ferrovia degli Aurunci, partendo da

Sparanise, correva per un tratto nella valle del Volturno, attraversava il torrente Savone e di lì, dopo poco più di 3 Km, si staccava dalla linea per Cassino (sulla Roma-Napoli) al Bivio Gaeta dirigendosi verso il mare; quindi raggiungeva Carinola, Cascano, Sessa Aurunca, Cellole-Fasani, scavalcava il fiume Garigliano, raggiungeva Castelforte e SS. Cosma e Damiano, e di lì Minturno-Scauri, fino a toccare Formia. Oltre questa città, scavalcando il viadotto Pontone, detto dei 25 Ponti (presso la tomba di Cicerone sulla via Appia), serpeggiava tra le colline interne del golfo, fino a raggiungere la stazione di Gaeta, posta fuori le mura della piazzaforte alle spalle dell'istmo di Montesecco a poca distanza dal Borgo e dalla spiaggia di Serapo.

L'utilizzo di questa strada ferrata, accolta con giubilo dai cittadini di Gaeta, anche se avrebbero preferito che la stazione fosse costruita



Uscita della galleria di Calegna in direzione di Formia



Il grande viadotto di Pontone detto dei "Venticinque Ponti"

sul mare nei pressi dell'attuale base nautica, per altri addirittura nelle scuderie borboniche di piazza Conca, resterà attiva almeno per il tratto Gaeta-Formia fino al 1966, per i passeggeri e al 1981, per le

merci. Risorta dalle ceneri della guerra (1943-44), la Formia-Gaeta riprenderà servizio come negli anni trenta con la "littorina" e treni merci collegati alla vicina Vetreria, il 1 gennaio 1954. Anche il mae-

stoso viadotto di Pontone, rimasto in piedi con solo quattro campate su 25, sarà ricostruito assieme alle due stazioni di Gaeta e di Formia anch'esse rase al suolo dalle incursioni belliche.



La distruzione dei "Venticinque Ponti" durante la seconda guerra mondiale (1943)

Con legge del 22 aprile 1905 lo Stato assunse l'esercizio di tutte le linee di sua proprietà e l'anno successivo riscattò le Ferrovie Meridionali, sicchè dal 1907, diede corso alla costruzione della Direttissima Roma-Napoli, via Formia, partendo dalla tratta provvisoria Fossanova-Formia, che doveva saldare la Velletri-Terracina, alla Gaeta-Sparanise. Lentezze burocratiche e la prima guerra mondiale permisero di raggiungere l'obiettivo soltanto nel 1922; in quella data, però, della Direttissima era stato ultimato soltanto il segmento Roma-Sezze Romano-Formia-Gaeta (inaugurato il 16 luglio). Dal 1923 un

nuovo impulso risolutivo arrivò dal governo; il 28 ottobre 1927 si giunse al compimento dell'opera, e all'inizio del lento e ineluttabile declino della Gaeta-Sparanise.

#### Nota bibliografica

Aa.Vv., *L'opera di Giuseppe Buonomo* (atti della tavola rotonda del 24 gennaio 1981), Gaeta, 1981

Blasimme Paolo, *La ferrovia degli Aurunci*, in riv. mens. "I treni oggi", anno XII, n. 114, Salò, 1991

Bortolotti Lando, *Viabilità e sistemi infrastrutturali*, in Storia d'Italia,

Annali 8, Insedimenti e territorio, Torino, 1985.

Capobianco Paolo, *Giuseppe Buonomo* (quaderni della Gazzetta di Gaeta, n. 22), Gaeta, 1980.

Caracciolo Alberto, *L'ultima restaurazione: 1849-1870*, (comunicazione, trasporti, manifatture), in Storie d'Italia, vol. XIV, cap. VIII, Torino, 1978.

Cardi Luigi, *Lo sviluppo urbano di Gaeta dal '500 al '900*, Itri, 1979.

Martinez Gabriele, *Importanza strategica della ferrovia Roccasecca Formia*, Sora, 1882.

**Repertorio cronologico della Roma-Napoli, via Gaeta e della Gaeta-Sparanise**

1) 1845  
Il Conte Ilarion Petiti di Rovereto nella sua opera: "Delle strade ferrate italiane e del miglioramento di esse", ipotizza una linea costiera da Roma a Napoli, via Gaeta perché «più pianeggiante e meno costosa» di quella interna, via Ceprano.



2) 1846  
Il tracciato litoraneo da Roma a Napoli attraverso gli scali di Porto d'Anzio, Terracina, Gaeta, viene presentato al papa Pio IX dalla "Società Principe C. per le strade ferrate nello Stato Pontificio".

3) 1870  
A Firenze, per i tipi di Galletti Romei, viene pubblicato un opuscolo dal titolo: "Le strade ferrate complementari nelle provincie di Napoli e Terra di Lavoro. Notizie statistiche sul proposito della

nuova strada ferrata di Gaeta", a cura di A. Castagnoli.

4) 1871 (28 dicembre)  
Il Consiglio Comunale di Gaeta delibera: "Circa il sussidio alla Società ferroviaria per la linea Danise, Napoli-Roma per Gaeta". Sindaco di Gaeta è il conte Onorato Gaetani d'Aragona.

5) 1872  
L'ingegnere Francesco Danise pubblica una relazione tecnica di

trenta pagine relativa al "Progetto di ferrovia di Roma per Gaeta a Napoli". (Roma Rechidei).

6) 1873  
Alla Camera dei Deputati viene affrontato il problema di una seconda direttrice Roma-Napoli, via Gaeta, a causa delle frequenti esondazioni del fiume Sacco che renderà impossibile la circolazione dei treni sulla linea di Ceprano.

7) 1878 (18 maggio)  
Il Consiglio comunale di Gaeta,

visto le condizioni economiche della città, a causa dell'isolamento cui è rimasta per la mancanza di comunicazione diretta con altri cetri principali e secondari d'Italia, fa voto al Governo del Re per la concessione della ferrovia Roma-Gaeta-Napoli.

8) 1878 (28 maggio)  
Delibera comunale di Gaeta: "Circa un voto per la Ferrovia" (Gaeta-Sparanise). Il Consiglio esamina la proposta del comune di

Sessa Aurunca per la costituzione di un consorzio per la costruzione della ferrovia Sparanise-Carinola-Sessa-Castelforte-Traetto-Formia-Gaeta.

9) 1879  
Paolo Dovara presenta ai comuni interessati una relazione sulla strada ferrata da Cassino a Gaeta.

10) 1879  
Vincenzo Siniscalchi presenta un progetto per la "Ferrovia celere Roma-Napoli per Civita Lavinia-

Terracina-Gaeta-Sessa e Sparanise", edito a Roma dall'Elzeviriana.

11) 1879 (13 giugno)  
Discorso alla Camera di Giuseppe Buonomo, deputato di Gaeta, che caldeggia la costruzione della linea Napoli-Sparanise-Sessa Aurunca-Gaeta-Terracina-Roma.

12) 1882  
A Roma, per i tipi dell'Elzeviriana viene pubblicata la: "Storia e progetti della ferrovia direttissima Roma-Gaeta-Napoli, previsioni e confutazioni a cura di Gaspare Casinato e Vincenzo Siniscalchi".

13) 1882  
Gabriele Martinez, segretario gene-



rale al Ministero della Marina, dà alle stampe il suo discorso sull'importanza strategica della ferrovia Roccasecca-Formia nel quale spiega le ragioni del collegamento ferroviario con la base navale di Gaeta.

14) 1883 (19 dicembre)  
Giuseppe Buonomo spedisce un telegramma al sindaco di Gaeta, Filippo Matarazzo. Con esso il deputato chiede alle commissioni municipali dei paesi interessati, di recarsi «immediatamente» a Roma per esporre a Depretis il problema «della nostra direttissima».

A tergo di questo messaggio il sindaco annota «commissione che chiedete è urgente vengano subito, ovvero dopo Natale?».

15) 1883 (20 dicembre)  
Il sindaco di Gaeta delega, con telegramma, il deputato Buonomo a rappresentare l'interesse della città presso il Ministero, perché per brevità di tempo non era possibile costituire la commissione con altri sindaci del circondario.

16) 1883 (20 dicembre)  
Buonomo invia di rimando una nuova risposta telegrafica: «dovete trovarvi qui dimani unendovi Formia-Itri-Fondi».

17) 1883 (22 dicembre)  
Con telegramma spedito da Roma

alle 15,50 Buonomo informa il sindaco di Gaeta della positiva decisione di Depretis a riguardo della ferrovia.

18) 1883  
Il sindaco di Gaeta manifesta la costernazione della Giunta municipale e della cittadinanza per la decisione del Consiglio dei Lavori Pubblici, di abbandonare il progetto della linea ferroviaria direttissima via Gaeta. Il telegramma è inviato al Presidente del Consiglio dei Ministri e per conoscenza al deputato Buonomo.

19) 1884 (29 gennaio)  
L'Amministrazione Provinciale di Caserta invia a tutti i sindaci dei Circondari di Caserta, Sora, Gaeta e Piedimonte, una nota in cui dichiara di essere «giunto il momento di interloquire nella importante questione della ferrovia direttissima Roma-Napoli, per lo evidente interesse che vi hanno la Provincia ed una gran parte dei Comuni».

20) 1884 (1 febbraio)  
Pasquale Spina, sindaco di Formia, invia una missiva al sindaco di Gaeta avente per oggetto la "Direttissima Roma-Napoli". Il sindaco di Gaeta annota al margine del foglio che nella tornata del 3 febbraio, il Consiglio Comunale ha deliberato sulla linea Roma-Napoli,



Un passaggio a livello tra Gaeta e Formia (località Calegna)

senza attendere altra decisione della Deputazione Provinciale di Caserta, perché la legge già votata due volte in Parlamento venga sollecitamente attuata.

21) 1884 (3 febbraio)  
Delibera comunale di Gaeta con la quale si chiede al Governo di attuare sollecitamente la linea ferroviaria Napoli-Roma già votata due volte in Parlamento.

22) 1884  
Cesare Pastore pubblica a Caserta la: "Ferrovia direttissima Napoli-Roma per Aversa-Gaeta-Terracina e Civita Lavinia: esposizione comparativa della sua preminenza sott'ogni aspetto e cenni di mas-

sima...", presso lo Stabilimento Litografico Maione.

23) 1885 (22 dicembre)  
Il Consiglio comunale di Gaeta, chiede al Ministro dei Lavori Pubblici che la linea intermedia Terracina-Gaeta, venga costruita per la congiunzione delle due tratte Velletri-Terracina e Sparanise-Gaeta.

24) 1887 (5 luglio)  
Secondo discorso parlamentare di Giuseppe Buonomo in favore della linea ferroviaria Sparanise-Gaeta-Terracina-Velletri.

25) 1888 (21 giugno)  
Tra il Governo e la Società Medi-

terranea, viene stipulata la convenzione per la costruzione della linea Gaeta-Sparanise.

26) 1888  
Giuseppe Palazzi e Cesare Pastore pubblicano a Caserta, la relazione annessa al progetto di massima presentato al Ministro dei Lavori Pubblici, riguardante la direttissima Roma-Napoli per Segni ecc. e ai due tronchi Sparanise-Gaeta e Roccasecca-Formia.

27) 1890 (2 dicembre)  
Il Consiglio Comunale di Gaeta approva una delibera con la quale si chiede al Ministero dei Lavori Pubblici di deliberare la "Società Mediterranea dei Lavori Ferroviari" a prolungare il binario della stazione di Gaeta fino al mare di fronte a Montesecco «in modo da formare una banchina che possa permettere il carico diretto sui vagoni delle merci provenienti dalla parte di mare»

28) 1892 (3 maggio)  
Alla presenza delle autorità di Governo viene inaugurata la Gaeta-Sparanise. Il treno inaugurale, partito da Sparanise alle ore 7.30, giunge a Gaeta alle 11.00 «dopo aver sostato in tutte le stazioni della linea imbandierata e gremita di folla plaudente» (Il Messaggero di Roma del 4 maggio 1892).

### Archivio Storico Comunale di Gaeta Documenti

#### 1) Deliberazione del Consiglio comunale di Gaeta n.4 del 28/XII/1871

L'anno milleottocentosettantuno, il giorno ventotto del mese di Dicembre in Gaeta, nel Palazzo di Città ore 11 e mezzo antimeridiane.

A seguito di autorizzazione del signor Sotto Prefetto del Circondario siccome dalle note 24 volgente N. 9344 e 21 Novembre scorso N. 8274, e dietro avvisi diramati ai sensi dell'art. 79 della Legge 20 marzo 1865 - Alleg. A, vi è stato convocato il Consiglio Comunale in tornata straordinaria nel solito locale di sopra accennato, e sotto la Presidenza del Sindaco Signor Gaetani Conte Onorato, assistito dal Segretario Comunale Signor Grossi Agostino. Proceduto all'appello nominale risultano presenti i signori Consiglieri.

2 Leboffe Gaspare  
3 Scinicariello Tommaso  
4 De Gaudio Modesto  
5 Lauricella Antonio  
6 Occagna Gaetano  
7 Matarazzo Erasmo

8 Patalano Pietro  
9 Porcellati Giuseppe  
10 Arezzo Raffaele  
11 Moretti Camillo  
12 Satriano Francesco  
13 Tucci Giambattista  
14 Ianni Raffaele  
15 Riccio Luigi  
16 Matarazzo Raffaele  
17 de Arcangelis Giuseppe  
18 Giannattasio Erasmo  
19 Boscoli Carlo  
20 Antetomaso Gaetano  
21 di Vasta Francesco

#### Assenti

22 Criscuolo Giuseppe;  
23 Venditti Erasmo;  
24 Matarazzo Giacinto;  
25 Gonzales Giulio;  
26 Spignese Pietro;  
27 Marchese cav. Domenico;  
28 Zanchino Erasmantonio.

#### Dimissionari.

29 Lunelli cav. Daniele;  
30 Trotta Crescenzo.  
Constatato quindi di essere il Consiglio in numero sufficiente per la validità delle deliberazioni, il Presidente dichiara aperta la seduta. Trattazione delle materie contenute nell'ordine del giorno.  
1. Circa il sussidio alla Società ferroviaria per la linea Danise Napoli-Roma per Gaeta. Il Sindaco Presidente ha messo sotto occhi del Consiglio la lettera

del Signor Ingegnere Cav. Francesco Danise di Novembre ultimo riunita alla Pianta topografica nella quale è segnata la linea della nuova Ferrovia da Napoli a Roma per Gaeta, e ha fatto dar lettura della lettera medesima; indi ha fatto conoscere al Consiglio la grande utilità della detta ferrovia, la quale recando a tutto il Circondario di Gaeta immensi vantaggi poiché con le sue stazioni a San Cipriano, al Garigliano ed a Sperlonga riunisce i tre centri produttivi di granaglie e foraggi del bacino inferiore del Volturno; del vallo di Sessa con i suoi immensi casali e coi Comuni del Mandamento di Traetto, e finalmente del Vallo di Fondi con tutti i paesi del suo Mandamento, ha dimostrato il grande sviluppo che prenderebbe sopra di tutti la Città di Gaeta Capoluogo del Circondario per la sua topografica posizione, pel suo commercio e per la sua industria, tenendo presente che la rada ed il porto di Gaeta sono i necessari elementi per i quali tutte le provenienze dal levante e dal mezzogiorno debbono confluire alla capitale d'Italia.  
La situazione oggi di Gaeta rimpetto a Roma ed a Napoli, la rende il necessario deposito di tutto ciò che per mare può e deve trasportarsi a questi due grandi centri d'Italia. Ed ecco perché nella linea ferro-

*Consiglio Comunale di Gaeta*

*L'anno milleottocentosettantuno, il giorno ven-  
toto del mese di Dicembre in Gaeta nel Palazzo di  
Città, ore 11 e 1/2 e l' seguito di autorizzazione  
del signor Sotto Prefetto del Vicereame siccome dal  
la nota che segue mese e 12 1871, e di trovarsi di  
ramati in sensi dell'art. 9 della Legge 22 marzo  
1862 e l'leg. A. si è convocato il Consiglio Comunale,  
in forma straordinaria nel salotto locale di sopra  
accennato e sotto la Presidenza del Sindaco  
signor Gaetano conte Curcio, assistito dal So-  
prefetto comunale signor Spasini e Spasino Pro-  
cedendo all'appello nominale risultano presenti e  
i signori consiglieri = 1. Gabriele Spasini, 2. Ste-  
fano Curcio Comm. di de Spasino, 3. Matteo  
Cavaliere, 4. Cecilio Spasino, 5. Gaetano Curcio,  
6. Pietro Curcio, 7. Donatello Spasini, 8.  
Luigi Spasino, 9. Gaetano Curcio, 10. Gaetano  
Curcio, 11. Gaetano Curcio, 12. Gaetano  
Curcio, 13. Gaetano Curcio, 14. Gaetano  
Curcio, 15. Gaetano Curcio, 16. Gaetano  
Curcio, 17. Gaetano Curcio, 18. Gaetano  
Curcio, 19. Gaetano Curcio, 20.*

Deliberazione del Consiglio Comunale di Gaeta del 28 dicembre 1871

viaria che in tre ore e mezzo unisce Napoli a Roma col treno diretto, Gaeta è stata scelta come punto indispensabile di fermata.

E questa fermata del treno diretto è una pruova solenne dell'importanza di Gaeta.

Egli, il Presidente ha avuto col Signor cavalier Danise vari abboccamenti sull'oggetto, ed ultimamente anche col cav. Fabbris Regio Ispettore delle Ferrovie, il quale avendo percorso per incarico Governativo tutta la linea da Napoli a Roma per Gaeta ha trovato commendevole sotto ogni rapporto il progetto del Cav. Danise.

Aggiunge il Signor Presidente che siccome la stazione di fermata per Gaeta dev'essere fatta nel punto detto la Cappellina di Conca, poiché la strada deve continuare per la valle di Arzano, così ha interessato il Cav. Danise a diramare da questa stazione un binario che con macchina di riserva conduca in ogni passaggio di treno sia da Napoli, sia da Roma i passeggeri sul punto detto l'alto di Montesecco ove costruirà apposita stazione.

Ha ottenuto ancora di più, che la sovvenzione d'incoraggiamento che il Comune darebbe alla nuova Ferrovia Danise sia pagata in quindici anni a cominciare dopo l'apertura della linea al libero transito, invece di dieci.

Finalmente ha soggiunto che

un'altra volta si trattò di una sovvenzione da accordarsi per la ferrovia de Nobili, oggi svanita, ed il Consiglio sempre memore della interessante posizione del Municipio di Gaeta non ultimo fra i Municipi d'Italia, deliberava per la cifra di Lire 300.000. Ed è perciò che il Presidente suddetto chiede al Consiglio che accordi alla Ferrovia Danise con quelle condizioni che crede la medesima cifra di Lire 300.000, emettendo all'oggetto analoga deliberazione.

*Il Consiglio*

Intesa la proposta del Signor Sindaco Presidente, e considerato tutti i vantaggi che la nuova ferrovia da Napoli a Roma per Gaeta apporta, non solo all'intero circondario di cui questo Comune è Capoluogo, ma bensì alla Città di Gaeta per le ragioni di sopra sviluppate.

Considerando, che il Municipio di Napoli nel votare la cifra di due milioni ha apposto varie condizioni al pagamento, fra le quali quella di doversi pagare la prima rata all'epoca dell'attuazione materiale della strada medesima, val dire, al passaggio dei treni, che unirebbero Napoli a Roma.

Considerando, che la Provincia di Terra di Lavoro, per mezzo del Consiglio Provinciale accorderà certamente un sussidio a quella novella intrapresa, che traver-

sando l'intera Provincia da Aversa a Sperlonga redime il Circondario di Gaeta troppo finora abbandonato per la mancanza di una Ferrovia che oramai in Italia non manca ai più piccoli centri.

Considerando che altra volta per simile occasione il Consiglio votava la cifra di Lire 300.000 alla Società de Nobili, oggi svanita: all'unanimità.

*Delibera*

1° Pregarsi il Consiglio Provinciale di Terra di Lavoro ad interessarsi del Circondario di Gaeta, accordando una sovvenzione alla Ferrovia Danise;  
2° Accordarsi per parte del Comune alla medesima Ferrovia Danise un incoraggiamento di Lire Trecentomila pagabili sotto le seguenti condizioni:

- a: Il pagamento sarà fatto in quindici rate annuali per Lire Ventimila ognuna, da cominciare il primo pagamento quando la strada sarà in esercizio da Napoli a Roma per Gaeta.
- b: Sulle dette rate annue non vi sarà interesse alcuno.
- c: Vi dovranno essere due stazioni una alla Cappellina della strada Conca, e l'altra all'altopiano di Montesecco, congiunte con un binario che trasporti i passeggeri e le merci dall'una stazione

all'altra in ciascuno arrivo e partenza dei convogli sia verso Napoli, sia verso Roma.

- d: La stazione di Gaeta al punto Conca dovrà essere stazione di fermata in ogni treno diretto.
- e: Il pagamento annuale sarà fatto con tutte le condizioni stabilite dal Municipio di Napoli.
- f: Mancando ad una delle condizioni sopra espresse non vi sarà sussidio.

Il Consigliere Signor di Vasta propone un emendamento perché avvenendo la divisione tra Gaeta e Borgo a separati e distinti Comuni, il sussidio deliberato di sopra in Lire 300.000 debba essere pagato dai due Comuni in proporzione della loro rendita rispettiva.

Il Sindaco Presidente fa riflettere che l'emendamento di Vasta sarà posto ai voti, ma che lo stesso non dovrebbe far parte della copia di deliberazione da inviarsi all'ingegnere Signor Danise concernente il sussidio in parola. Il Consiglio unanime accetta la proposta del Presidente.

Indi messo a votazione per alzata e seduta l'emendamento di Vasta, lo stesso è stato approvato all'unanimità.

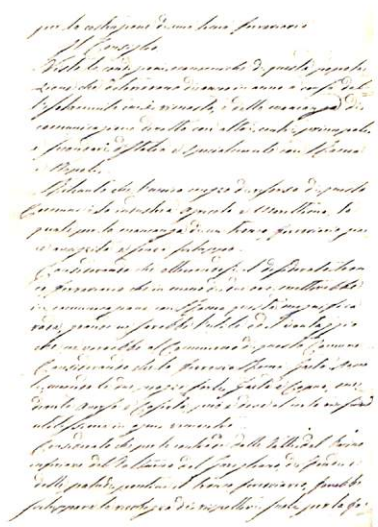
2) Deliberazione del Consiglio comunale di Gaeta del 18/V/1878

1 - Circa il voto al Governo del Re per la costruzione di una linea ferroviaria

Il Consiglio

Visto le condizioni economiche di questa popolazione che deteriorano di anno in anno a causa dell'isolamento cui è rimasta, e della mancanza di comunicazione diretta con altri centri principali e secondari d'Italia e specialmente con Roma e Napoli.

Ritenuto che l'unico mezzo di risorsa di questo Comune è la industria agricola e marittima, la quale per mancanza di un tronco ferroviario giace avvizzita e senza sviluppo. Considerando che ottenendosi il desiderato tronco ferroviario che in meno di due ore metterebbe in comunicazione con Roma questa magnifica rada, grande ne sarebbe l'utile ed il vantaggio che ne verrebbe di commercio di questo Comune. Considerando che la ferrovia Roma-Gaeta-Napoli, unendo le due piazzeforti Gaeta e Capua, mediante Aversa e Caserta, può e deve al certo riuscire utilissima in ogni rincontro. Considerato che per le contrade delle Valli del Bacino inferiore del Volturno, di Fondi e delle paludi pontine il tronco ferroviario, fa-



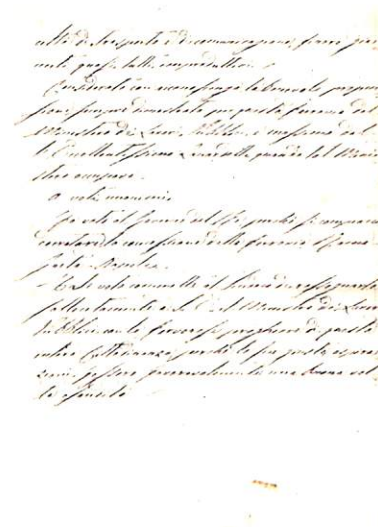
Deliberazione del Consiglio Comunale di Gaeta del 18 maggio 1878

rebbe sviluppare la ricchezza dei rispettivi suoli per la facilità di trasporto e di comunicazione, finora giacenti quasi tutti improduttivi. Considerato con riconoscenza la benevole propensione sempre dimostrata per questa ferrovia dal Ministero dei Lavori Pubblici, e massimo dall'Eccellentissimo Zanardelli quando tal Ministero occupava.

A voti unanimi.

Fa voto al Governo del Re, perché si compiaccia decretare la concessione della ferrovia Roma-Gaeta-Napoli.

Tale voto commette al Sindaco di rassegnarlo sollecitamente a S.E. il Ministro dei Lavori Pubblici con la



Deliberazione del Consiglio Comunale di Gaeta del 28 maggio 1878

fervora preghiera di questa intera Cittadinanza, perché le sue giuste ispirazioni fossero favorevolmente una buona volta esaudite.

3) Deliberazione del Consiglio comunale di Gaeta del 28/V/1878

5° - Circa un voto per la ferrovia

Il Presidente fa noto al Consiglio essersi ieri presentata a lui una commissione di Consiglieri coll'assessore spedita dal Comune di Sessa, colla proposta di stabilire un Consorzio per la costruzione del tratto ferroviario Sparanise-Carinola-Sessa-Castelforte-Traetto-Formia-Gaeta: e perché

potesse concretarsi il progetto nello interesse e convenienza de' detti Comuni, e degli altri intermedi, proponevano nominarsi da ciascuno un rappresentante per elaborarlo, per poi presentarsi ai rispettivi Consigli per le relative osservazioni.

Io nel fare ciò noto al Consiglio non posso che ricordare che essere la vita commerciale della nostra cittadinanza collegata precisamente colla città di Sessa, il di cui vasto e fertile territorio provvede in gran parte la nostra Comunità di quanto occorre alla vita. Che anzi da secoli il nostro Comune regola i prezzi di vendita di questa piazza colle mercuriali di quel mercato, ch'è uno de' più importanti nella Provincia.

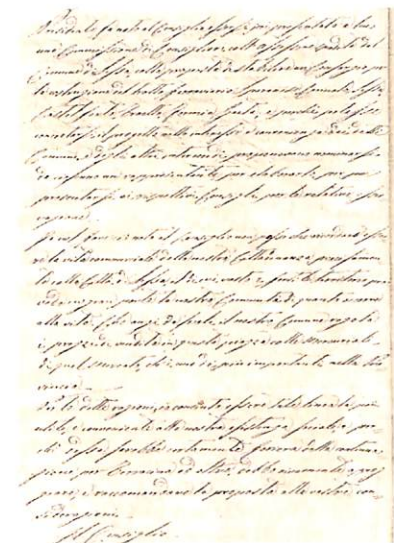
Per dette ragioni, io convinto essere tale linea la più utile e conveniente alla nostra esistenza sociale, e perché essa sarebbe certamente foriera della continuazione per Terracina ed oltre, debbo vivamente appoggiare e raccomandare la proposta alle vostre considerazioni.

Il Consiglio

Veduta la sua precedente deliberazione presa per la ferrovia Roma-Gaeta-Napoli:

A voti unanimi:

Delibera  
confirmare la sua precedente deli-



Deliberazione del Consiglio Comunale di Gaeta del 28 maggio 1878

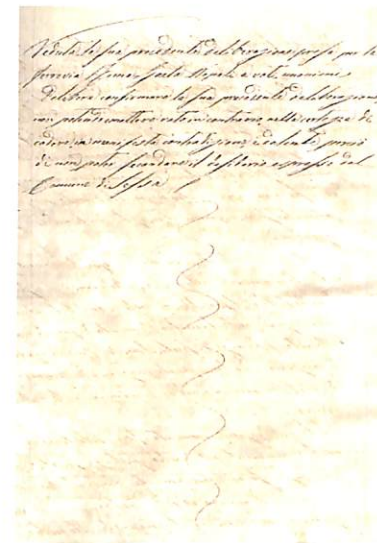
berazione non potendo emettere voto in contrario, nella certezza di cadere in manifesta contraddizione, e dolente perciò di non poter secondare il desiderio espresso dal Comune di Sessa.

3. Telegramma

Ricevuto il 19/12/1883 - ore 19,17 - spedito il 19/12/1883 - ore 16,15.

Ritornai fretta Roma assicurate Depretis gravi ragioni vuole nostra direttissima desidererei venga immediatamente commissione cotesti paesi telegrafatemi

Buonomo



A tergo del telegramma è notato: Buonomo commissione che chiedete è urgente vengano subito, ovvero dopo Natale? Sindaco Matarazzo.

4. Telegramma

Buonomo - deputato - Roma Questo Consiglio Comunale avuto conoscenza vostro telegramma ha deliberato affidare Voi rappresentanza presso Ministero patrocinare interesse Gaeta riguardo ferrovia direttissima.

Brevità tempo riuscito impossibile costituire commissione altri sindaci Circondario.

Interprete sentimenti Cittadinanza prego sostenere vivamente interesse Comune.

20.12.1883 Sindaco

**5. Telegramma**

Ricevuto il 20.12.1883 - ore 14,20 - data della presentazione 20,12 - ore 12,50 - Roma

*Al Sindaco di Gaeta*

Dovreste trovarvi qui domani unendovi Formia, Itri, Fondi. Credo siamo vicino porto.

Buonomo

**6. Telegramma**

*Sindaco di Gaeta*

Ricevuto il 22.12.1883 ore 17,28 - data della presentazione 22.12 - ore 15,50 - Roma

Rappresentanti molti paesi con Visocchi signori romani Odescalchi Borghese Torlonia Ventura ricevuti Genala Depretis. Questi dateci sua massima assicurazione nostra direttissima.

Buonomo

*A tergo del telegramma è scritto:*  
Rendo noto il seguente telegramma dell'Onorevole deputato

Signor Buonomo Commendator Giuseppe del speciale mandato ricevuto da questo Consiglio Comunale di rappresentarlo presso le Loro Eccellenze i Ministri dell'interno e dei lavori pubblici per l'affare della ferrovia.

**7. Telegramma**

*Presidente del Consiglio dei Ministri Roma*

Giunta Municipale manifesta costernazione cittadinanza decisione Consiglio Lavori Pubblici abbandono linea ferroviaria direttissima toccando Gaeta-Terracina. Prego Eccellenza Vostra considerare interessi commerciali queste contrade finora abbandonate.

Sindaco

*Deputato Buonomo (per conoscenza) Roma*

**8. Lettera del Prefetto di Caserta**

*Amministrazione Provinciale di Terra di Lavoro*

Caserta, 29 gennaio 1884

*Divisione Am. N 610*

N. 574/31.1.84

A tutti i Sindaci de' Circondari di Caserta, Sora, Gaeta, e Piedimonte. Questa Deputazione Provinciale ha creduto essere giunto il momento

di interloquire nella importante quistione della ferrovia direttissima Roma-Napoli, per lo evidente interesse che vi hanno la Provincia ed una gran parte dei Comuni. Epperò ha indirizzato al Governo del Re un voto, svolto nella deliberazione che qui unita trasmetto alla S.V.

Con esso, come la S.V. vedrà, non si è ispirata soltanto agli interessi speciali della Provincia di Terra di Lavoro, vitalissimi perché gran parte del suo territorio è attraversato dalla attuale Ferrovia Roma-Napoli, ed altra parte si avvantaggerebbe di un'altra comunicazione Ferroviaria fra queste due principali Città; ma, mettendo da banda ogni mira egoistica, ha proposto i mezzi per conciliare i suoi e quelli dei Comuni con gli interessi dello Stato e delle Provincie finitime.

La S.V. è pregata di dar comunicazione di quel voto al Consiglio Comunale perché ne abbia intelligenza, e trovandolo conforme agli interessi speciali di codesto Comune e della contrada, vi faccia una copia della relativa deliberazione, trasmettendone altra alla R. Prefettura per essere inviata al Ministero, nonché ai deputati politici di codesta circoscrizione.

Il Prefetto Presidente  
Giorgetti

*Annotazione marginale:*

Fare voto perché in provincia sia eseguita la legge due volte già votata dal Parlamento circa la linea direttissima Roma-Napoli passando per Gaeta che eseguita questa linea il Consiglio fa voto per qualunque altra linea voglia costì nell'interesse di questa provincia.

**9. Lettera del Sindaco di Formia**

Municipio della Città di Formia

Formia, 1° febbraio 1884

N. 194

N. 645/3.2.84

Oggetto

*Direttissima Roma-Napoli*

*Signor Sindaco*

*Gaeta*

A poter informare ad un medesimo concetto le deliberazioni dei Consigli Comunali provocate dall'Illustrissimo signor Prefetto per l'esame del voto dell'Onorevole Deputazione Provinciale al Governo del Re relativo alla direttissima Roma-Napoli, prego la Signoria Vostra, se non creda altrimenti, voler soprassedere sulla decisione che per avventura si potesse emettere da codesta Onorevole Rappresentanza, finché nell'interesse comune non Le pervenga un elaborato atto, che relativamente a

quel voto, quest'Amministrazione ha in animo di rendere di pubblica ragione.

Il Sindaco  
Pasquale Spina

*Annotazione marginale:*

Questo Consiglio Comunale nella tornata del 3 corrente mese di febbraio deliberando per la linea ferroviaria direttissima Roma-Napoli senza attendere altra delibera della Onorevole Deputazione Provinciale di Caserta ritenuta pregiudizievole per questo Comune, ha deliberato: Farsi voto al Governo del Re perché la legge già due volte votata dal Parlamento per la linea ferroviaria direttissima Napoli-Roma passando per Gaeta sia sollecitamente attuata:

Che attuata questa legge - per qualunque altra linea ferroviaria che attraversi la Provincia di Caserta e che debba attuarsi - il Consiglio fa voto perché fosse attuata. Che la presente deliberazione sia comunicata a S.E. il Ministro dei Lavori Pubblici e dagli Onorevoli Deputati della Circostrizione alle Camere perché si compiacciano sostenere le ragioni svolte e considerate. E poiché credo che siffatto deliberato di questo Consiglio abbia la stessa idea dell'atto accennato dalla S.V. coll'emarginato foglio a stampa, io glielo comunico per opportuna norma e riscontro dovutale.

**10) Deliberazione del Consiglio comunale di Gaeta, n° 17 del 3/II/1884**

Comunicazione della deliberazione della Deputazione Prov.le di Caserta per la ferrovia direttissima Napoli-Roma.

*Il Consiglio*

Udita la lettura della deliberazione della on. Deputazione Prov.le di Caserta del 17 passato gennaio sulla ferrovia Napoli-Roma; Visti tutti gli atti della pratica, ed i svariati precedenti voti emessi sul riguardo; Sulle riflessioni sempre svolte ed i Comuni desideri sempre manifestati; À preliminarmente osservato; Gaeta, sconosciuta nei tempi attuali per la sua importante posizione topografica, non era così nei tempi antichi dei Romani.

Difatti, Roma nella sua grandezza, oltre che del litorale di Gaeta, ne aveva fatta una casina di villeggiatura per cui si ricordano fabbricati storici con avanzi viventi, quanto per lo sviluppo del commercio, ed anche per ragioni di stato, mercè la Via Appia, vi era in diretta relazione con via comodissima, come da vestigie esistenti nel nostro tenimento agricolo, e per le spiagge di Formia e di Minturno; prescindendo che nel golfo non vi

Interprete sentimenti Cittadinanza prego sostenere vivamente interesse Comune.

20.12.1883 Sindaco

**5. Telegramma**

Ricevuto il 20.12.1883 - ore 14,20 - data della presentazione 20,12 - ore 12,50 - Roma

*Al Sindaco di Gaeta*

Dovreste trovarvi qui domani unendovi Formia, Itri, Fondi. Credo siamo vicino porto.

Buonomo

**6. Telegramma**

*Sindaco di Gaeta*

Ricevuto il 22.12.1883 ore 17,28 - data della presentazione 22.12 - ore 15,50 - Roma

Rappresentanti molti paesi con Visocchi signori romani Odiscalchi Borghese Torlonia Ventura ricevuti Genala Depretis. Questi dateci sua massima assicurazione nostra direttissima.

Buonomo

*A tergo del telegramma è scritto:*  
Rendo noto il seguente telegramma dell'Onorevole deputato

Signor Buonomo Commendator Giuseppe del speciale mandato ricevuto da questo Consiglio Comunale di rappresentarlo presso le Loro Eccellenze i Ministri dell'interno e dei lavori pubblici per l'affare della ferrovia.

**7. Telegramma**

*Presidente del Consiglio dei Ministri Roma*

Giunta Municipale manifesta costernazione cittadinanza decisione Consiglio Lavori Pubblici abbandono linea ferroviaria direttissima toccando Gaeta-Terracina. Prego Eccellenza Vostra considerare interessi commerciali queste contrade finora abbandonate.

Sindaco

*Deputato Buonomo (per conoscenza) Roma*

**8. Lettera del Prefetto di Caserta**

*Amministrazione Provinciale di Terra di Lavoro*

Caserta, 29 gennaio 1884

*Divisione Am. N 610*

N. 574/31.1.84

A tutti i Sindaci de' Circondari di Caserta, Sora, Gaeta, e Piedimonte. Questa Deputazione Provinciale ha creduto essere giunto il momento

di interloquire nella importante quistione della ferrovia direttissima Roma-Napoli, per lo evidente interesse che vi hanno la Provincia ed una gran parte dei Comuni. Epperò ha indirizzato al Governo del Re un voto, svolto nella deliberazione che qui unita trasmetto alla S.V.

Con esso, come la S.V. vedrà, non si è ispirata soltanto agli interessi speciali della Provincia di Terra di Lavoro, vitalissimi perché gran parte del suo territorio è attraversato dalla attuale Ferrovia Roma-Napoli, ed altra parte si avvantaggerebbe di un'altra comunicazione Ferroviaria fra queste due principali Città; ma, mettendo da banda ogni mira egoistica, ha proposto i mezzi per conciliare i suoi e quelli dei Comuni con gli interessi dello Stato e delle Provincie finitime.

La S.V. è pregata di dar comunicazione di quel voto al Consiglio Comunale perché ne abbia intelligenza, e trovandolo conforme agli interessi speciali di codesto Comune e della contrada, vi faccia una copia della relativa deliberazione, trasmettendone altra alla R. Prefettura per essere inviata al Ministero, nonché ai deputati politici di codesta circoscrizione.

Il Prefetto Presidente  
Giorgetti

*Annotazione marginale:*

Fare voto perché in provincia sia eseguita la legge due volte già votata dal Parlamento circa la linea direttissima Roma-Napoli passando per Gaeta che eseguita questa linea il Consiglio fa voto per qualunque altra linea voglia costì nell'interesse di questa provincia.

**9. Lettera del Sindaco di Formia**

Municipio della Città di Formia

Formia, 1° febbraio 1884

N. 194

N. 645/3.2.84

Oggetto

*Direttissima Roma-Napoli*

*Signor Sindaco*

*Gaeta*

A poter informare ad un medesimo concetto le deliberazioni dei Consigli Comunali provocate dall'Illustrissimo signor Prefetto per l'esame del voto dell'Onorevole Deputazione Provinciale al Governo del Re relativo alla direttissima Roma-Napoli, prego la Signoria Vostra, se non creda altrimenti, voler soprassedere sulla decisione che per avventura si potesse emettere da codesta Onorevole Rappresentanza, finché nell'interesse comune non Le pervenga un elaborato atto, che relativamente a

quel voto, quest'Amministrazione ha in animo di rendere di pubblica ragione.

Il Sindaco

Pasquale Spina

*Annotazione marginale:*

Questo Consiglio Comunale nella tornata del 3 corrente mese di febbraio deliberando per la linea ferroviaria direttissima Roma-Napoli senza attendere altra delibera della Onorevole Deputazione Provinciale di Caserta ritenuta pregiudizievole per questo Comune, ha deliberato: Farsi voto al Governo del Re perché la legge già due volte votata dal Parlamento per la linea ferroviaria direttissima Napoli-Roma passando per Gaeta sia sollecitamente attuata:

Che attuata questa legge - per qualunque altra linea ferroviaria che attraversi la Provincia di Caserta e che debba attuarsi - il Consiglio fa voto perché fosse attuata. Che la presente deliberazione sia comunicata a S.E. il Ministro dei Lavori Pubblici e dagli Onorevoli Deputati della Circoscrizione alle Camere perché si compiacciano sostenere le ragioni svolte e considerate. E poiché credo che siffatto deliberato di questo Consiglio abbia la stessa idea dell'atto accennato dalla S.V. coll'emarginato foglio a stampa, io glielo comunico per opportuna norma e riscontro dovutale.

**10) Deliberazione del Consiglio comunale di Gaeta, n° 17 del 3/II/1884**

Comunicazione della deliberazione della Deputazione Prov.le di Caserta per la ferrovia direttissima Napoli-Roma.

*Il Consiglio*

Udita la lettura della deliberazione della on. Deputazione Prov.le di Caserta del 17 passato gennaio sulla ferrovia Napoli-Roma; Visti tutti gli atti della pratica, ed i svariati precedenti voti emessi sul riguardo; Sulle riflessioni sempre svolte ed i Comuni desideri sempre manifestati; À preliminarmente osservato; Gaeta, sconosciuta nei tempi attuali per la sua importante posizione topografica, non era così nei tempi antichi dei Romani.

Difatti, Roma nella sua grandezza, oltre che del litorale di Gaeta, ne aveva fatta una casina di villeggiatura per cui si ricordano fabbricati storici con avanzi viventi, quanto per lo sviluppo del commercio, ed anche per ragioni di stato, mercè la Via Appia, vi era in diretta relazione con via comodissima, come da vestigie esistenti nel nostro tenimento agricolo, e per le spiagge di Formia e di Minturno; prescindendo che nel golfo non vi



chiedono i voti di tutti gli Enti interessati, così questo Comune è stato invitato a deliberare in proposito.

Propone perciò il Presidente, che il Consiglio prenda delle determinazioni a riguardo.

*Il Consiglio*

inteso quanto sopra, considerato che il congiungimento delle due linee Velletri-Terracina, Sparanise-Gaeta con la intermedia Gaeta-Terracina è di generale utilità pubblica pel commercio delle due Province di Caserta e Roma. Considerando che la detta linea intermedia tiene tutti i requisiti per essere classificata in terza categoria al pari delle due linee sudetta, ma però per ciò ottenere occorrerebbe una Legge speciale, mentre a raggiungere lo scopo è sufficiente la Legge del 27 aprile scorso.

Considerato che questa Rappresentanza Municipale ha sempre fatto voto per ottenere la linea ferroviaria.

Considerato che se con saggio intendimento il Governo del Re cura disuguagliare gli interessi di tutti gl'italiani, è il caso di invocare, perché queste contrade fossero livellate alle altre in fatto di ferrovia, specialmente per congiungere fra loro delle contrade ove oltre le storiche tradizioni l'immigliamento del locale com-

mercio arrecherebbe utile grandissimo alle popolazioni.

Per siffatte considerazioni quindi: a voti unanimi.

Fa voti a S.E. il Ministro dei Lavori Pubblici, affinché si compiaccia comprendere tra i mille chilometri di ferrovia a costruirsi a norma dell'art. 20 della Legge 27 aprile ultimo il tronco ferroviario intermedio Terracina-Gaeta, il quale congiunga le due linee Sparanise-Gaeta-Velletri-Terracina.

**12) Deliberazione del Consiglio comunale di Gaeta n. 227 del 2/XII/1890.**

2) Voto al Ministero dei Lavori Pubblici che obblighi la Società Mediterranea dei Lavori Ferroviari a prolungare il binario della stazione fino al prossimo mare della rada a Montesecco.

Il Signor Presidente riferisce al Consiglio che nella costruzione della linea ferroviaria Sparanise-Gaeta, nell'interesse del Commercio di questo Comune, sarebbe opportuno che dalla Stazione a Montesecco, la Società Ferroviaria prolungasse il binario della parte dell'istmo fino al mare in modo da formare una banchina che possa permettere il carico diretto sui vagoni delle merci pro-

venienti dalla parte di mare. Che il tratto del nuovo binario, compresa una banchina di metri 190 non oltrepasserebbe la lunghezza totale di metri 700; e quindi ammesso che alla Società convenisse di costruire questo binario alle stesse condizioni stabilite per la linea Sparanise-Gaeta, colla convenzione del 21 giugno 1888, l'aggravio a carico del Governo non sarebbe che di circa Lire 14000:00 annue.

Propone perciò farsi voto a S.E. il Ministro dei Lavori Pubblici perché l'interesse del Commercio di questo Comune e degli altri del Circondario si compiaccia concedere che la Società Mediterranea Ferroviaria costruisce l'invocato prolungamento di binario fino al mare, nel modo sopra indicato;

*Il Consiglio*

Inteso l'esposto del Sig. Presidente e ritenendo favorevole al Commercio di questo Comune il proposto voto a S.E. il Ministro dei Lavori Pubblici, tanto più che nella intera Provincia di Terra di Lavoro il tratto ferroviario Sparanise-Gaeta l'unico sbocco a mare che tiene è quello di Gaeta nel quale può fare operazioni di Commercio Marittimo;

A voti unanimi per alzata e seduta approva la proposta fatta dal Sig. Presidente.

*Grafica:*  
Type Studio - Gaeta

Finito di stampare  
nel mese di settembre 2003

