

LE CARTIERE DEL LIRI

di Stefano Manlio Mancini*

* (Soprintendenza per i B.A.P.P.S.A.E. di Salerno e Avellino; socio A.I.P.A.I. – Sezione Campania)

Lungo le rive del Liri e seguendo i principali assi viari si individuano le antiche cartiere, lanifici e feltrifici che, “seppure in gran parte in disuso, [...] insieme alle tipiche residenze padronali ed operaie caratterizzano, ancora oggi, la struttura e l’immagine cittadina [...], rappresentan[d]o [...] un particolare momento espressivo all’interno della locale architettura.

[... La] presenza continua, dal XVI secolo in poi, di [... tali] strutture produttive, ha accompagnato [... lo] sviluppo urbano [...]”¹ dei centri abitati della media valle del fiume e, in particolare, quello di Isola del Liri², che prende il suo nome dalla caratteristica forma del nucleo più antico, racchiuso fra due rami del Liri.

L’industria prevalente in tale centro è quella della carta; cronisti fabrianesi parlano di cartai che nel XIV e XV secolo emigrarono in luoghi (tra cui la città di Sora alla quale apparteneva Isola del Liri) dove l’arte cartaria non era ancora conosciuta³.

Nel 1519 un “impressor de libri di canto ficurato”, Ottaviano (negli atti spesso indicato come Ottavio) Petrucci (o Petruzzi) da Fossombrone – cittadina delle Marche non lontana da Fabriano – ottenne dal duca di Sora, Guglielmo di Croy, la concessione delle vene d’acqua esistenti nella località Carnello, al confine tra Sora ed Isola del Liri, per installarvi una cartiera. Tale fabbrica, che dal 1583 risulterà in possesso della famiglia Boncompagni – duchi di Sora dal 1580 al 1796 – cessò l’attività alla fine del ‘700⁴.

L’industria cartaria lirina si poteva, quindi, ritenere ormai in declino all’inizio del XIX secolo allorché, sotto il regno di Gioacchino Murat, ricevette un nuovo impulso per opera del francese Carlo Antonio Beranger, che può considerarsi giustamente il pioniere e l’animatore della moderna industria della carta meridionale⁵. Egli, con decreto 6 luglio 1812, ebbe in concessione dal Governo Napoletano il soppresso convento dei Carmelitani di S. Maria delle Forme ad Isola del Liri superiore, per impiantarvi una cartiera all’olandese – la prima nel Mezzogiorno – che sfruttava l’acqua di un canale derivato dal Fibreno, affluente di sinistra del Liri.

Nel 1818 il Beranger formò una società per azioni con altri oriundi francesi, e precisamente Pietro Coste di Lione, Carlo Lefebvre di Pontarlier e Augusto Viollier, determinando l’investimento di un notevole capitale: 25.000 ducati.

Morto il Beranger nel 1822, i soci, incapaci di continuare la gestione dell’industria, cedettero successivamente le loro azioni al Lefebvre, che in breve fece prosperare l’attività cartaria, venendo così ad occupare un posto di primaria importanza nella storia della carta del Mezzogiorno⁶. Questi, nel 1826, acquistò dallo Stato gli edifici e i diritti d’acqua dell’antica fabbrica di Carnello, che divenne l’importante succursale dell’opificio di Isola⁷. Originariamente in queste due cartiere la

¹ S. CASTELLET Y BALLARÀ, *Il sistema insediativo*, in *La valle del Liri. Gli insediamenti storici della media valle del Liri e del Sacco*, Roma 1983, pp. 80 e 93.

² Cittadina laziale in provincia di Frosinone ma fino al 1927 in provincia di Caserta.

³ G. EMERY, *L’isola della carta*, in “Il cartaiolo”, n. 6 (1979), pp. 18-19.

⁴ S.M. MANCINI, *La manifattura della carta nel Mezzogiorno d’Italia*, in *Stat litteris orbis. Volume commemorativo cinquantenario Liceo Classico “Matteo Camera” Amalfi (1954-1955 ∞ 2004-2005)*, a cura del LICEO SCIENTIFICO STATALE “ERCOLANO MARINI” CON ANNESSA SEZIONE CLASSICA AMALFI, Amalfi 2005, p. 333.

⁵ *Isola del Liri*, monografia redatta e ordinata dall’ing. O. EMERY, Isola del Liri anno XIII E.F. [1935], p. 39; G. EMERY, *L’isola della carta*, cit., p. 19.

⁶ *Isola del Liri*, cit., p. 39; G. EMERY, *L’isola della carta*, cit., p. 19; S.M. MANCINI, *La manifattura della carta*, cit., p. 336.

⁷ *Isola del Liri*, cit., p. 39; S.M. MANCINI, *La manifattura della carta*, cit., p. 337.

carta veniva fabbricata “a mano”, e quando la *macchina continua da carta*⁸ venne a rivoluzionare l’industria cartaria, il Lefebvre meccanizzò le sue fabbriche, valendosi anche della forza motrice del Fibreno⁹. Intravedendo la possibilità di aumentare i propri guadagni, egli introdusse, nel 1827, nella sua cartiera in Carnello la prima “continua”, che gli costò una ragguardevole somma, nonostante l’esenzione dal dazio che il governo gli accordò¹⁰.

A questo proposito, il Vocino dice: “Già nel 1829 Niccolò Miliani, proprietario delle rinomate cartiere di Fabriano, scriveva della meraviglia da lui provata nell’osservare *‘un foglio di carta come un lenzuolo’* proveniente dalle macchine impiantate nelle cartiere di Sora, ed esprimeva il rammarico di non poterle visitare, data la distanza di 80 miglia che lo separava da esse, per vedere come *‘diavolo’* si potevano ottenere formati così grandi”¹¹.

Il Lefebvre inoltre ampliò l’opificio di Isola, che nel frattempo aveva assunto la denominazione di “Cartiera del Fibreno”, fino ad estendere la sua area a 7.500 mq¹².

A Carlo Lefebvre, morto nel 1858, successe il figlio Ernesto che impiantò intorno al 1865 la fabbrica di carta da parati detta di S. Carlo, incrementando così questa seconda attività industriale già intrapresa dal padre nei locali della “Fibreno”. In tale opificio furono installate le prime macchine per l’impressione delle carte da parati prima a quattro, poi a sei ed otto colori, fino ad arrivare nel 1880 a stampare a ben ventiquattro colori; nel 1885 la “S. Carlo”, comprendente 12.500 mq di superficie, aveva raggiunto una rinomanza mondiale¹³.

Nel 1888, sotto la guida di Francesco Lefebvre, subentrato al padre Ernesto nella direzione delle fabbriche l’anno precedente, la “Fibreno” aveva raggiunto un’estensione di 23.000 mq. Ma una grave crisi costrinse quest’ultimo a chiudere nello stesso anno le due cartiere di Carnello e del Fibreno, cedute poi in fitto rispettivamente a Gabriele De Caria & C. nel 1891 ed alla Società delle Cartiere Meridionali nel 1892.

Successivamente, con contratto stipulato nel 1903 e perfezionato nel 1907, la Società delle Cartiere Meridionali si assicurava definitivamente il possesso della “Fibreno” e delle sue pertinenze, mentre la fabbrica di Carnello veniva acquistata dall’affittuaria Società G. De Caria & C. nel 1909¹⁴.

La fabbrica di S. Carlo, invece, affittata nel 1912 ad una società produttrice di libretti di carta da sigarette, fu gravemente danneggiata dal terremoto del 13 gennaio 1915 e, in seguito, fu demolita¹⁵. I Lefebvre, dopo quest’ultimo atto, uscivano definitivamente dalla scena di Isola del Liri, ma il loro nome, ormai, era inscindibile dalla storia dell’industria locale¹⁶.

L’impresa dei Lefebvre ed i lauti guadagni che essi ne ebbero a trarre, determinarono l’emulazione di altri imprenditori, alcuni dei quali riuniti in società, sicché le cartiere iniziarono a sorgere numerose nel territorio della Valle del Liri, spesso con infelici trasformazioni di edifici già esistenti¹⁷.

In ordine cronologico, dopo quelle dei Lefebvre, le più antiche cartiere lirine furono: quella di Pietro Coste di Lione, già socio del Beranger nella cartiera di S. Maria delle Forme, sorta nel 1821 nella località Nibbio (in seguito cartiera Viscogliosi), quella di Francescantonio Gemmiti e Carlo Gigli sorta tra il 1827 e il 1830 in località S. Domenico, nel territorio di Sora (poi cartiera Courier e

⁸ Macchina inventata nel 1779 dal francese Nicolas-Louis Robert e perfezionata in seguito dal costruttore inglese Bryan Donkin, capace di trasformare direttamente la pasta in carta, con una successione di operazioni meccaniche connesse ed ininterrotte (*ivi*, p. 337, nota 27 con bibliografia).

⁹ *Isola del Liri*, cit., p. 39; G. EMERY, *L’isola della carta*, cit., p. 19.

¹⁰ S.M. MANCINI, *La manifattura della carta*, cit., p. 337.

¹¹ M. VOCINO, *Primati del Regno di Napoli. Attività meridionali prima dell’unità d’Italia*, Napoli 1959, p. 112.

¹² S.M. MANCINI, *Il caso della “Fibreno” ad Isola del Liri: da convento a fabbrica a complesso da salvaguardare*, in “Bollettino” dell’Associazione per l’Archeologia Industriale – Centro Documentazione e Ricerca per il Mezzogiorno, nn. 10-12 (ott. 1984-giu. 1985), pp. 12 e 15.

¹³ G. EMERY, *L’isola della carta*, cit., p. 19.

¹⁴ S.M. MANCINI, *Il caso della “Fibreno” ad Isola del Liri*, cit., p. 17.

¹⁵ A. LAURI, *Sora, Isola del Liri e dintorni*, Sora 1914, p. 139; V. PINELLI, *I Lefebvre*, Isola del Liri 1980 (Quaderni di ricerche su Isola del Liri, 1), p. 15.

¹⁶ *Ibidem*.

¹⁷ *Isola del Liri*, cit., p. 40.

successivamente G.B. Mancini), quella di Giuseppe Courier sorta intorno al 1832 in un'isola minore che il braccio sinistro del fiume forma nel circuire l'Isola del Liri vera e propria (oggi cartiera A. Mancini), quella dei conti Lucernari sorta nel 1836 ad Anitrella, nel territorio di Monte S. Giovanni Campano, la "Cartiera del Liri" del napoletano Natale Sorvillo sorta nel 1844 nella località detta poi Borgonuovo ed infine quella di Giuseppe Sarra sorta nel 1850 in vicolo della Mola, nei pressi del castello ducale, in seguito alla trasformazione di un'officina meccanica preesistente che produceva macchine per cartiere.

In epoca successiva vennero le cartiere Roessinger in località Vadurso (in seguito cartiera E. Boimond), Coccoli in località Valcatoio (successivamente cartiera G. Questa & C. e poi cartonificio A. Bottaro), sorte entrambe per trasformazione di stabilimenti lanieri già esistenti, quella dei fratelli Giovan Battista e Angelo Mancini sorta nel 1888 in località Tritto (oggi cartiera P. Mancini) e quella di Giuseppe Costantini sorta nel 1927 tra le località Chiastra e Cortina, lungo la strada per Castelliri¹⁸.

Un particolare cenno sulle sue origini ed il suo sviluppo merita la Società delle Cartiere Meridionali.

Costituitasi nel 1873 con un capitale di un milione e mezzo di lire, acquistava nello stesso anno da Natale Sorvillo la "Cartiera del Liri" e affittava poco dopo, nel 1876, dai Conti Lucernari la "Cartiera dell'Anitrella" che tenne per 40 anni. Nel 1892, come è stato detto precedentemente, prendeva in fitto dai Lefebvre la "Cartiera del Fibreno" che acquistò poi con le sue pertinenze nel 1907. Con il passare degli anni, la Società si espanse rapidamente, specializzandosi dapprima nella produzione di carta fine e finissima, destinata per 1/3 all'esportazione, e poi nella produzione di carta per sigarette, per il quale prodotto divenne fornitrice esclusiva della Manifattura Nazionale Tabacchi¹⁹.

Intanto la "Fibreno", sotto la direzione della Società delle Meridionali, agli inizi del secolo scorso veniva ingrandita e collegata con lo stabilimento "Liri" per mezzo di una ferrovia elettrica di raccordo con la stazione ferroviaria di Isola del Liri²⁰.

Contemporaneamente all'ammodernamento della "Fibreno", le "Meridionali" favorivano la nascita, ad Isola superiore lungo la strada per Sora, del borgo S. Domenico, un vero e proprio villaggio di case operaie, riprendendo il programma già intrapreso dai Lefebvre nel secolo precedente di costruire le abitazioni della comunità operaia con le relative strutture di servizio a ridosso della fabbrica²¹.

Agli inizi del '900 "Isola del Liri era divenuta una vera città-fabbrica; da sobborgo operaio di Sora si avviava a diventare il centro industriale più importante della zona"²².

Negli anni Venti e Trenta l'industria della carta lirina registrò notevoli progressi, soprattutto per opera degli stabilimenti "Liri" e "Fibreno", nei quali, dopo i primi interventi di trasformazione produttiva, furono installate macchine continue azionate elettricamente col sistema "A.E.G.", che determinarono un decisivo salto di qualità tecnologica. Le due fabbriche, inoltre, erano dotate di impianti per la produzione di pasta di legno con sfibratori a comando diretto con motori

¹⁸ *Ivi*, pp. 40-41; G. EMERY, *L'isola della carta*, cit., p. 19; S.M. MANCINI, *Manifattura e industria cartaria ad Isola del Liri. Storia e destino dello spazio del lavoro*, tesi di laurea in Storia della Tecnologia, Facoltà di Architettura, Università degli Studi di Napoli "Federico II", a.a. 1986-87. Sulla cartiera di S. Domenico di Sora si veda, in particolare, L. TARQUINI, *La cartiera G.B. Mancini di Sora. Il progetto di ampliamento di uno storico edificio industriale sul fiume Fibreno*, in "Territori", periodico dell'Ordine degli Architetti della provincia di Frosinone, n. 13 (marzo 2003), pp. 32-35.

¹⁹ *Isola del Liri*, cit., p. 41; A. DELL'OREFICE, *L'industria della carta in Italia (1861-1914). Innovazioni tecnologiche e sviluppo industriale*, Napoli 1984, p. 28. Sulle origini e lo sviluppo della Società delle Cartiere Meridionali si vedano, inoltre, L. TESTA, *L'ultimo quarto di secolo dell'Industria Italiana*, Milano 1898, pp. 299-303; A. LAURI, *Carlo Lefebvre e l'Industria della Carta nella Valle del Liri con un'appendice sul Castello di Balsorano*, Sora 1910, pp. 12-14; *Le grandi industrie italiane. Gruppo Società delle Cartiere Meridionali*, Milano 1927.

²⁰ *Ivi*, p. 1.

²¹ T. PARIS, *I segni del lavoro nella valle del Liri: preesistenze storiche, cultura materiale, innovazioni tecnologiche*, in *La valle del Liri*, cit., p. 161.

²² A. MARTINI, *Biografia di una classe operaia. I cartai della Valle del Liri (1824-1954)*, Roma 1984, p. 83.

autosincroni e lavoravano parallelamente sia gli stracci che il legno di pioppo e di abete. Il pioppo giungeva in tronchi dalle proprietà dei due stabilimenti, l'abete invece veniva importato dai paesi del nord e dell'est europeo. Mentre gli uomini erano addetti alla lavorazione alle macchine, alle donne era affidato il lavoro di cernita degli stracci e di scelta del prodotto finito²³.

I difficili anni dell'ultimo conflitto mondiale vennero ad interrompere i brillanti risultati conseguiti nell'anteguerra dalle industrie cartarie lirine, che furono gravemente danneggiate dai bombardamenti aerei e, in seguito, a fine maggio del 1944, dalle truppe tedesche in ritirata, che operarono la distruzione dei principali macchinari ed impianti di produzione, incendiando gran parte degli stabilimenti²⁴.

Negli anni della ricostruzione postbellica le cartiere della valle del Liri seppero con notevoli sforzi risollevarsi dai danni materiali inferti loro dalla guerra, grazie anche a varie forme di finanziamento e seguendo la rapida evoluzione tecnologica registrata nel dopoguerra²⁵.

A partire dagli anni Ottanta del secolo scorso, una profonda crisi dell'intero settore determinava la chiusura di gran parte delle industrie della carta locali.

Il 28 novembre 1982 una sopraggiunta crisi aziendale portava alla sospensione della produzione nella "Cartiera del Liri", di proprietà delle Cartiere Riunite Donzelli e Meridionali (già Società delle Cartiere Meridionali). Agli inizi di gennaio dell'anno successivo tutti gli operai della fabbrica venivano messi in cassa integrazione a zero ore, mentre nei mesi seguenti si registrava la chiusura di altri importanti opifici: in febbraio si consumava il fallimento della Cartiera Laziale (già Cartiera Costantini), in aprile sospendeva l'attività la Cartiera "Nibbio" della Società per le Forze Idrauliche del Liri (già Cartiera Viscogliosi), mentre in agosto toccava alla Società Cartoni Liri, che aveva iniziato la produzione nel settembre 1958, costruendo un opificio in contrada Manera²⁶.

"La chiusura delle 'Meridionali' [e delle altre fabbriche] non significa[va] solamente l'abbandono [... degli stabilimenti], il licenziamento di numerosi lavoratori, l'impoverimento economico e produttivo della zona, ma significa[va] realmente la fine di un'epoca"²⁷.

Nonostante questi avvenimenti, che hanno lasciato dei segni evidenti nell'intero territorio circostante, Isola del Liri conserva, ancora oggi, i caratteri acquisiti alla fine dell'800, di un complesso organismo industriale, attualmente quasi inattivo, "legato al ricco sistema idrico e alle sue valenze produttive"²⁸.

Unico modello nel Basso Lazio di un tipo di sviluppo insediativo caratteristico soprattutto delle regioni industrializzate del Nord, il disegno ottocentesco di Isola del Liri si riconosce nelle tipologie delle residenze padronali e operaie, nei caratteri dell'architettura industriale e negli elementi dell'arredo urbano che ancora manifestano le esigenze rappresentative di quel tempo²⁹.

²³ *Le grandi industrie italiane*, cit., pp. 2-9; T. PARIS, *I segni del lavoro*, cit., p. 164, nota 7.

²⁴ V. PESSOLANO, *L'industria della carta in Ciociaria*, in "Rivista economica della provincia - Frosinone", n. 2 (1951), p. 6; *L'industria della carta nella provincia di Frosinone*, in "Rivista economica della provincia - Frosinone", n. 6 (1952), p. 19. Sui danni provocati dalla seconda guerra mondiale alle cartiere lirine, cfr., inoltre, A. CARBONE, *Giustiniano Nicolucci e la sua Patria*, Isola del Liri 1971, p. 387 sgg.; M. RIZZELLO, *Per una storia politico-istituzionale di Isola del Liri*, in M. RIZZELLO - D. CAMPAGNA, *L'Archivio Comunale Storico di Isola del Liri*, Isola del Liri 1988, pp. 35-36 e 55-58.

²⁵ G. EMERY, *L'isola della carta*, cit., p. 21. A metà degli anni '60, nel territorio comunale di Sora, poco oltre l'Abbazia di S. Domenico, è sorta la "Cartiera del Sole", ancora oggi il più importante complesso industriale della zona sia dal punto di vista della produzione che della mano d'opera impiegata (cfr. A. CARBONE, *La Città di Sora*, Casamari 1970, pp. 339-343).

²⁶ S.M. MANCINI, *Manifattura e industria cartaria*, cit.. Già in periodi precedenti si era arrivati alla chiusura di alcune fabbriche isolate. Tra la fine del 1952 e gli inizi del 1953 aveva sospeso la produzione il Cartonificio Sarra, che nell'immediato dopoguerra aveva abbandonato lo stabile sito in vicolo della Mola e trasferito la propria attività più a valle del Liri, rilevando i locali dell'antico lanificio Pelagalli, sito in località S. Paolo, nel territorio comunale di Arpino. Nel dicembre 1967, invece, si era registrato il fallimento della Cartindustria Bottaro (già Cartonificio Bottaro), mentre nel novembre 1976 un altro colpo alla economia locale era stato inferto dalla definitiva chiusura della Boimond, una delle principali aziende fino ad allora esistenti nella zona (*ivi*).

²⁷ A. MARTINI, *Biografia di una classe operaia*, cit., p. 14.

²⁸ S. CASTELLET Y BALLARÀ, *Il sistema insediativo*, cit., p. 93.

²⁹ *Ivi*, p. 94.

Un particolare esempio di unità tipologica fabbrica-villa presente nell'intero territorio, è rappresentato dalla cartiera A. Mancini (già Courier), che sorge ai margini del nucleo più antico della cittadina su un isolotto pianeggiante di forma allungata, che le acque del ramo sinistro del fiume bipartendosi presso il ponte Napoli racchiudono con effetto pittoresco³⁰. L'accesso al palazzo dalla Piazza XX Settembre è reso possibile tramite "un caratteristico ponte in ferro dalle forme inequivocabilmente paleoindustriali"³¹. L'edificio occupa gran parte dell'isolotto ed è costituito da un corpo anteriore con esposizione a nord-est, destinato ad uso di civile abitazione, e da due ali laterali: la destra contiene i locali delle macchine, quella sinistra raccoglie a pianterreno i depositi e gli uffici, mentre i restanti due piani superiori sono adibiti ad abitazioni. Il tutto disposto a modo di ferro di cavallo con un vasto cortile nel mezzo aperto al lato sud-ovest verso l'estremo dell'isolotto. Un altro corpo di fabbrica di solo pianterreno si estende parallelo all'esterno del fabbricato anteriore e di quello di sinistra, dai quali è parzialmente distaccato. All'estremo lembo dell'isolotto vi sono delle costruzioni ad un solo piano, e cioè l'officina meccanica, la falegnameria e la fucina. Un secondo ponte in cemento armato, costruito in epoca più recente per l'accesso dei mezzi di trasporto, collega la piccola isola ad un suolo su cui è situato un capannone adibito a magazzino.

La struttura attuale è, quindi, il frutto di successivi interventi: risalgono alla fondazione sia i bassi edifici in muratura a sud dell'isolato, sia la facciata principale³², mentre il ponte di ferro originariamente era in legno³³. La struttura basamentale alloggiava le attrezzature produttive, mentre la parte superiore le residenze dei proprietari: "l'organizzazione [...] aveva] una forte analogia con l'assetto della villa padronale della tradizione della economia agricola"³⁴. Le due ali laterali dell'edificio sono invece dovute ad un ampliamento successivo.

Anche oggi, come in passato, la fabbrica, "con il suo fronte residenziale rappresentativo e il retrostante nucleo industriale con le relative attrezzature idrauliche, costituisce un particolare esempio di quella compenetrazione tra le funzioni della residenza e della produzione [...]"³⁵, "alla stessa stregua dei manufatti del tessuto urbano che al piano stradale avevano 'la bottega artigiana' e al piano superiore la residenza"³⁶.

Uno degli elementi più significativi dell'espansione ottocentesca lungo l'asse stradale per Sora è senza dubbio il complesso "Fibreno" (già "Cartiera del Fibreno")³⁷. Esso sorge in località Tavernanova, a breve distanza dalla stazione ferroviaria cittadina, e conserva stretti rapporti con le costruzioni limitrofe, costituenti il primo nucleo di case operaie e le infrastrutture edificate a servizio delle maestranze della fabbrica, secondo un programma teso ad associare le abitazioni della comunità operaia ai luoghi della produzione.

Il complesso consiste attualmente in un grande fabbricato signorile a pianta allungata con due piani, denominato palazzo Balsorano (destinato ad uso di civili abitazioni), ed in una serie di edifici di minor pregio, alcuni in stato di abbandono, altri adibiti ad uffici ed attività commerciali.

Il fronte principale del palazzo Balsorano ha un assetto di tipo neoclassico e risulta costituito da un corpo di fabbrica centrale cui è appoggiato un portico sorretto da esili colonne in ghisa con capitelli che sostengono una trabeazione a motivo floreale, secondo i dettami estetico-culturali

³⁰ Su questa fabbrica si veda, in particolare, S.M. MANCINI, *Un esempio di unità tipologica fabbrica-villa nell'industria cartaria meridionale: la fabbrica Courier ad Isola del Liri nel XIX secolo*, in *Trasformazioni industriali nella Media Valle del Liri in età moderna e contemporanea*, Atti del ciclo di conferenze tenute in Sora, I.T.C. "C. Baronio" (novembre 1984-aprile 1985), a cura del Rotaract Club di Frosinone, Isola del Liri 1988, pp. 169-191.

³¹ F.M. (F. MALUSARDI), *Isola del Liri. Piano Regolatore Generale 1973*, Isola del Liri 1973, p. 69.

³² T. PARIS, *I segni del lavoro*, cit., p. 142.

³³ S.M. MANCINI, *Un esempio di unità tipologica*, cit., p. 170 (con bibliografia).

³⁴ T. PARIS, *I segni del lavoro*, cit., p. 158.

³⁵ S. CASTELLET Y BALLARÀ, *Il sistema insediativo*, cit., p. 94.

³⁶ T. PARIS, *I segni del lavoro*, cit., p. 152.

³⁷ S.M. MANCINI, *Il caso della "Fibreno" ad Isola del Liri*, cit., pp. 7-8; ID., *Il rapporto tra fabbriche, residenze padronali e abitazioni operaie nella moderna città-fabbrica di Isola del Liri*, in *Terra dei Volsci. Contributi 1991*, a cura dell'Associazione Culturale Media Valle del Liri, supplemento di "La Provincia di Frosinone", n.s., n. 2 (luglio 1991), pp. 60-61.

dell'eclettismo ottocentesco³⁸. A destra ed a sinistra del palazzo si estende un ampio parco, caratterizzato da una vegetazione svariata e a tratti incolta, cui si accede attraversando il sopradescritto portico in ghisa. Esso è diviso in due parti comunicanti tra loro mediante un lungo androne che si apre di traverso a pianterreno del palazzo Balsorano e che immette negli ambienti superiori del medesimo.

Al palazzo fa seguito, aggiunto, un piccolo fabbricato più basso a due piani, destinato anch'esso ad uso di civili abitazioni cui si accede da un grande spiazzo posto in fondo al viale principale del parco. All'estremità di quest'ultimo si trovano delle costruzioni ad un solo piano adibite in passato a rimessa e a scuderia.

Ad angolo retto rispetto al prospetto principale del palazzo Balsorano, sorge l'edificio d'ingresso dell'antica cartiera caratterizzato da una corte centrale. Ad esso sono attaccati un corpo di fabbrica, la cui facciata presenta i resti di un ordine gigante di lesene in pietra calcarea (a ricordo dell'antica chiesa del preesistente convento cinquecentesco di S. Maria delle Forme) e un fabbricato al quale corrisponde l'ingresso all'ultima attività industriale.

Sul cortile della fabbrica si affacciano grandi ambienti con tetto a capriate in legno³⁹ e dei capannoni costruiti in epoca più recente.

Annessa al complesso è una cappellina neogotica in stato di abbandono, posta di fronte al medesimo e sull'altro lato della strada per Sora. Essa poggia sui ruderi di un fabbricato sottostante, anticamente denominato Soffondo, articolato su cinque livelli e collegato al resto del complesso per mezzo di cunicoli. In questo punto si gode la vista di una rigogliosa e incolta vegetazione, un tempo costituente un grande parco, attraversata dall'ultimo tratto del torrente Magnene che va a ricongiungersi un po' più avanti al Liri formando una serie di spettacolari balzi⁴⁰.

Proprio in questi ultimi anni l'amministrazione comunale di Isola del Liri ha promosso un progetto che prevede una prima sistemazione di quest'ultima parte della "Fibreno", per rendere almeno visibile la cascata qui formata dal Magnene e recuperare – attraverso un intervento di restauro conservativo – l'antico immobile industriale, attualmente in stato di completo abbandono, da destinare a sede del "Museo della Civiltà della Carta".

Il progetto rientra, inoltre, nell'ambito di un più generale programma – finanziato dalla Comunità Europea, dalla Regione Lazio, dal Ministero dei Lavori Pubblici e dal Comune stesso – volto al recupero ed alla conservazione dello straordinario patrimonio di memorie, di cultura, di attività della cittadina isolana, per lungo tempo trascurato e che merita certamente un'adeguata valorizzazione, tenendo conto dei principi universalmente espressi in materia di tutela dei "monumenti industriali".

³⁸ T. PARIS, *I segni del lavoro*, cit., p. 142; F. MALUSARDI, *Isola del Liri*, cit., p. 73.

³⁹ T. PARIS, *I segni del lavoro*, cit., p. 142.

⁴⁰ S.M. MANCINI, *Il caso della "Fibreno" ad Isola del Liri*, cit., p. 8; ID., *Il rapporto tra fabbriche, residenze padronali e abitazioni operaie*, cit., p. 61.