

CENTRO ITALIANO PER GLI STUDI STORICO-GEOGRAFICI

GEOSTORIE

BOLLETTINO E NOTIZIARIO



Anno XXIII – nn. 1-2

GENNAIO-AGOSTO 2015

Geostorie. Bollettino e Notiziario del Centro Italiano per gli Studi Storico-Geografici
Periodico quadrimestrale – ISSN 1593-4578
Direzione e Redazione: c/o Dipartimento di Studi Umanistici
Via Ostiense, 234 - 00144 ROMA - Tel. 06/57338550, Fax 06/57338490
Autorizzazione del Tribunale di Roma n. 00458/93 del 21.10.93

Direttore responsabile: CLAUDIO CERRETI
Comitato editoriale: ANNALISA D'ASCENZO, ARTURO GALLIA, CARLA MASETTI
Comitato scientifico: CLAUDIO CERRETI, ANNALISA D'ASCENZO, ELENA DAI PRÀ, ANNA
GUARDUCCI, CARLA MASETTI, LUCIA MASOTTI, PAOLA PRESSEDA, MASSIMO ROSSI, LUISA
SPAGNOLI

Stampa: Copyando srl, Roma
Finito di stampare: novembre 2015

COMITATO DI COORDINAMENTO DEL CENTRO ITALIANO
PER GLI STUDI STORICO-GEOGRAFICI, PER IL TRIENNIO 2014-2016

<i>Ilaria Caraci</i>	Presidente onorario
<i>Carla Masetti</i>	Coordinatore centrale
<i>Massimo Rossi</i>	Coordinatore della sezione di <i>Storia della cartografia</i>
<i>Paola Pressenda</i>	Coordinatore della sezione di <i>Storia della geografia</i>
<i>Anna Guarducci</i>	Coordinatore della sezione di <i>Geografia storica</i>
<i>Elena Dai Prà</i>	Coordinatore della sezione di <i>Storia dei viaggi e delle esplorazioni</i>
<i>Lucia Masotti</i>	Responsabile per i rapporti con gli enti stranieri
<i>Luisa Spagnoli</i>	Responsabile per i rapporti con gli enti italiani
<i>Annalisa D'Ascenzo</i>	Segretario-Tesoriere
<i>Carlo Gemignani</i>	
<i>Maria Mancini</i>	
<i>Silvia Siniscalchi</i>	Revisori dei conti

I testi accolti in «Geostorie» nella sezione «Articoli» sono sottoposti alla lettura preventiva (peer review) di revisori esterni, con il criterio del “doppio cieco”.

La responsabilità dei contenuti dei saggi, ivi comprese le immagini ed eventuali diritti d'autore e di riproduzione, è da attribuire a ciascun autore.

Questo volume è stato stampato con il contributo economico del Dipartimento di Studi Umanistici, Università degli studi Roma Tre

In copertina:
Planisfero di Vesconte Maggiolo, Fano, Biblioteca Federiciana

INDICE

<i>Annalisa D'Ascenzo</i>	Il termalismo e l'approvvigionamento idrico come chiave di lettura dello sviluppo urbano e territoriale di Civitavecchia	pp. 7-67
	Termalismo y suministro de agua como claves para la lectura del desarrollo urbano y territorial de Civitavecchia	
<i>Arturo Gallia</i>	Il porto e la ferrovia nei processi di territorializzazione dell'area di Civitavecchia (XIX-XXI secolo)	pp. 69-92
	Port and railway into the territorialisation processes of the Civitavecchia area (XIX-XXI centuries)	
<i>Luisa Carbone</i>	Le sconnesse e inscindibili relazioni strade-paesaggi della Tuscia	pp. 93-100
	The disconnected and inseparable relations roads-landscapes of Tuscia	
	NOTE E SEGNALAZIONI BIBLIOGRAFICHE	pp. 101-104
	CONVEGNI E MOSTRE	pp. 104-107
	RIVISTE	pp. 107-110

ARTURO GALLIA¹

IL PORTO E LA FERROVIA
NEI PROCESSI DI TERRITORIALIZZAZIONE
DELL'AREA DI CIVITAVECCHIA (XIX-XXI SECOLO)

Premessa

Nel corso della sua storia, Civitavecchia ha rappresentato pressoché sempre il porto di Roma, a volte in maniera esclusiva, altre volte in concomitanza con altri porti, svolgendo il duplice ruolo di nodo all'interno di una rete marittima mediterranea e, al tempo stesso, di periferia di un importante centro. Dall'Unità d'Italia a oggi, Civitavecchia si è sempre più imposta come polo dominante rispetto agli altri insediamenti del litorale laziale settentrionale, cercando di incrementare la funzione di nodo, anche nei confronti dell'entroterra, e di ridurre il grado di dipendenza da Roma. A tal fine, gli attori locali e nazionali hanno promosso politiche di sviluppo volte principalmente all'ingrandimento del porto e all'espansione delle infrastrutture di comunicazione (strade e ferrovia). In questo modo, tuttavia, se è vero che da una parte si è intensificata la funzione nodale del porto, divenuto uno dei più importanti in Italia e nel Mediterraneo per traffico di merci e di passeggeri (crocieristi e di linea), dall'altra non si può non affermare quanto si sia rafforzato il rapporto con Roma, meta ultima della maggioranza delle merci e delle persone sbarcate, nonché polo di attrazione demografica².

Si vuole qui ripercorrere l'evoluzione strutturale e funzionale del porto e della ferrovia, ritenuti i pilastri fondamentali dell'espansione economica e urbanistica della città che ha preso avvio nella prima metà dell'Ottocento, mettendo in luce i processi volti a un loro sviluppo e, talvolta, alla loro contrazione o ridefinizione. In questo modo, si ritiene di riuscire a comprendere le direttrici di sviluppo – non solo nell'accezione spaziale, ma anche ideologica e politica – che hanno interessato la città per tutto il XIX secolo e per i primi anni del XX, dando avvio a un intenso processo di territorializzazione, e hanno portato a una intensa stratificazione che si è

¹ Università degli studi Roma Tre, Dipartimento di Studi umanistici; Laboratorio geocartografico "Giuseppe Caraci"; arturo.gallia@uniroma3.it.

² Si pensi, in primo luogo, al consistente flusso di persone che quotidianamente raggiungono Roma per motivi lavorativi.

sedimentata fino a oggi³. La focalizzazione su queste due infrastrutture di comunicazione, senza tralasciare, ovviamente, quella stradale, è dovuta al forte nesso porto-città, prima, e porto-ferrovia-città, poi, che ha sempre caratterizzato Civitavecchia e il suo sviluppo urbano e socio-economico nel corso della storia e qui vogliono essere lette proprio come l'elemento intorno al quale si è sviluppato il processo di territorializzazione⁴ e sul quale si possono innestare i processi futuri.

Le evoluzioni delle infrastrutture portuali e ferroviarie

L'insediamento portuale ha origini remote e deve agli Etruschi e, soprattutto, ai Romani la sua fama. In età moderna fu ampliato e divenne il porto della Roma papale e la sede della flotta pontificia⁵.

L'occupazione francese di Civitavecchia (1805-1814) portò la città ai margini dei flussi commerciali che interessavano le coste tirreniche e i principali scali del Mediterraneo, provocando il collasso dell'economia locale (VAQUERO PIÑEIRO, 2011, p. 158). Le uniche forme di commercio marittimo erano garantite da imbarcazioni straniere che qui non incontravano ostacoli, né concorrenza da parte di bastimenti locali. Al fine di favorirne la ripresa con il ruolo attivo di attori locali, nel 1820 il governo municipale inviò a Roma una delegazione per chiedere la concessione di alcuni benefici per i legni civitavecchiesi. Si chiedeva

«che sia per essi diminuito il dazio ordinario sulle merci trasportate; si dia loro la privativa della navigazione fluviale; si tolga l'obbligo di prendere a Fiumicino il pilota, che non meno che i propri conoscono bene i Civitavecchiesi que' luoghi; si assicurino agl' indigeni ogni trasporto che si faccia per conto dello stato o de' suoi appaltatori; si lascino libere le industrie; si conceda qualche franchigia sui diritti della sanità; si uniscano i naviganti in corporazione» (CALISSE, 1898, p. 645).

La delegazione proponeva, poi, alcune trasformazioni urbanistiche: in particolare, si riteneva necessaria l'espansione della città oltre le mura e la sistemazione del porto. A tal fine, si chiedeva

³ Per processo di territorializzazione ci si riferisce all'impianto teorico metodologico formulato da TURCO (1988) e RAFFESTIN (1981 e 1984).

⁴ Seppur strettamente correlate, si cercherà di ripercorrere le evoluzioni di tali infrastrutture in maniera distinta, come talvolta sono state intese nella pianificazione dell'area civitavecchiese.

⁵ Sulle evoluzioni architettoniche e funzionali del porto in età moderna cfr. ANNOVAZZI (1853); ATTUONI (1958); CALISSE (1898); CORRENTI (2005); CURCIO, ZAMPA (1994a e 1994b); DA GAI (1994); GUGLIELMOTTI (1823); MANZI (1837); PALERMO (1979); STRANGIO (2006); TOTI, CIANCARINI (2004).

«che si facesse demolire quel tratto de' bastioni di Sangallo ov'era l'antica porta romana divenuti, dopo l'ingrandimento del borgo, inutili per lo scopo della difesa, dannosi per la salubrità e l'ornamento della miglior parte della città» (CALISSE, 1898, pp. 645-646).

Per quanto riguarda il porto, vi era la percezione da parte degli attori locali di un utilizzo al di sotto delle potenzialità e pertanto «si chiedeva che fosse reso più adatto ai bisogni del commercio» (IVI, p. 646), sistemando e razionalizzando gli attracchi lungo il molo del Lazzaretto e ripristinando la darsena come luogo adibito al commercio, allontanando

«la grande moltitudine de' condannati, che ne impedivano il libero accesso, ingombravano i magazzini, facevano dannosa concorrenza ai cittadini nell'esercizio delle arti, ed erano una continua minaccia per la pubblica pace» (IBIDEM).

Il delegato apostolico di Civitavecchia, monsignor Domenico Cattani, accolse la richiesta di benefici per le imbarcazioni battenti bandiera romana e li estese anche ai commerci terrestri e «volle che Civitavecchia fosse luogo di deposito per tutti i cereali della provincia, che si dovevano esportare» (IVI, p. 647), ma le richieste in merito ai miglioramenti del porto non furono prese in considerazione.

Nel 1824 Leone XII avviò la riforma amministrativa dello Stato⁶ e la delegazione di Civitavecchia fu accorpata a quella di Viterbo⁷. La nuova entità amministrativa manteneva le due città come capoluoghi – a Viterbo risiedeva il delegato, mentre a Civitavecchia un luogotenente, entrambi dotati delle «stesse facoltà dei governatori distrettuali»⁸ – ed era suddivisa in tre distretti. Il distretto con Civitavecchia come capoluogo comprendeva i territori di Corneto (Tarquinia) e di Toscanella (Tuscania), per un totale di circa 23.000 abitanti (IVI, p. 651). Nella riforma amministrativa di Leone XII a Civitavecchia fu, inoltre, mantenuto il Tribunale commerciale e istituita la Camera di commercio⁹.

La nuova ripartizione amministrativa non durò che pochi anni: con l'editto del 5 luglio 1831, fu restituita la delegazione di Civitavecchia, separata nuovamente da quella di Viterbo, che contava ora una popolazione di circa 19.000 persone¹⁰ (fig.1).

⁶ Motuproprio del 5 ottobre 1824.

⁷ Motuproprio del 21 dicembre 1827.

⁸ Motuproprio del 21 dicembre 1827, art. 3.

⁹ *Raccolta delle leggi e disposizioni di pubblica amministrazione nello Stato Pontificio*, Roma, 1834, vol. I, p. 451: «Istituzione di una camera di commercio nella città e porto franco di Civitavecchia, 25 aprile 1828. Notificazione».

¹⁰ *Raccolta delle leggi e disposizioni di pubblica amministrazione nello Stato Pontificio*, Roma, 1834, vol. VI, p. 143 «Riparto territoriale dello stato pontificio»; Ivi, p. 418 «Delegazione di Civitavecchia, Distretto di Civitavecchia».

Sotto la guida di Lorenzo Grech Delicata, delegato di Civitavecchia¹¹, la città fu oggetto di numerosi mutamenti urbanistici:

«Il più importante fu la demolizione, già domandata, di quel tratto di mura, fra i due ultimi baluardi della cerchia di Sangallo, che era venuto ad esser chiuso nel mezzo della città, per l'aggiunta e l'ingrandimento del borgo a levante. Abbattere la cortina e i fianchi interni de' bastioni, scaricare il terrapieno, colmare il fosso, livellare il terreno, collegare il vecchio col nuovo recinto, tutto fu rapidamente compiuto dall'ingegnere Paolo Emilio Provinciali, comandante del genio militare. E la città allora crebbe di salubrità e di spazio, raccogliendone vantaggio in quello stesso anno 1836, nel quale il colera, da qualche tempo diffuso in Italia, toccò anche le sue mura, e la riempì di spavento» (IVI, p. 663).

Queste trasformazioni permisero alla città di espandersi verso est e «sull'ampia superficie delle mura demolite, sorsero presto case e palazzi, si aprì una nuova piazza, si allinearono nitide strade» (CALISSE, 1898, p. 664)¹².

Oltre all'espansione della città, i detriti prodotti con gli abbattimenti andarono a colmare la spianata fuori Porta Romana, ampliando la fascia litoranea a sud del Forte Michelangelo «con vantaggio degli abitanti, che ne acquistarono un ameno passeggio, adorno oggi di palazzi, monumenti e giardini» (IVI, pp. 664-665).

Negli anni '30 dell'Ottocento, il porto di Civitavecchia registrava dei flussi commerciali piuttosto esigui e tutto il circondario tirrenico dello Stato pontificio, che comprendeva anche i porti di Fiumicino, Anzio e Terracina, aveva un movimento di navi e di merci di molto inferiore a quello adriatico (VAQUERO PIÑEIRO, 2011, p. 158). Nel 1832, il movimento di navi registrava l'approdo di 2.150 imbarcazioni, di cui romane erano 511 (23,7%), mentre la maggioranza proveniva dal Regno di Napoli (721; 33%), dal Gran Ducato di Toscana (543; 25%) e dalla Sardegna (218; 10%). Molto inferiore la consistenza di imbarcazioni non italiane: Francia, 43; Spagna, 12; Inghilterra e Austria, 9¹³. «Per i decenni centrali del XIX secolo i numeri confermano una tendenza alla staticità, tuttavia dalla fine degli anni Trenta si evince un discreto incremento delle navi straniere» (IVI, p. 159).

¹¹ Primo delegato a Civitavecchia dopo la riforma del 1831 fu monsignor Peraldi, presto sostituito da Delicata; «suoi successori furono, fino al governo repubblicano, [...] Stefano Eossi, Giuseppe Milesi Pironi Ferretti, Achille Maria Ricci, Biagio Bucciosanti» (CALISSE, 1898, p. 660, nota 1).

¹² «Furono, fra altri minori, edificati o ingranditi i palazzi Valentini, Palomba, De Filippi, Guglielmi; il governo ampliò il fabbricato della dogana; il comune fece altrettanto dell'ospedale per le donne, restaurò il palazzo episcopale, costruì il teatro Traiano. La piazza, per onore del pontefice regnante, si chiamò Gregoriana, e le strade, dal nome dei personaggi più allora reputati, si dissero Delicata, Ugolina, Antoniana, Prospera e Paola» (CALISSE, 1898, p. 664).

¹³ Archivio di Stato di Roma (ASR), *Statistica*, b. 60.

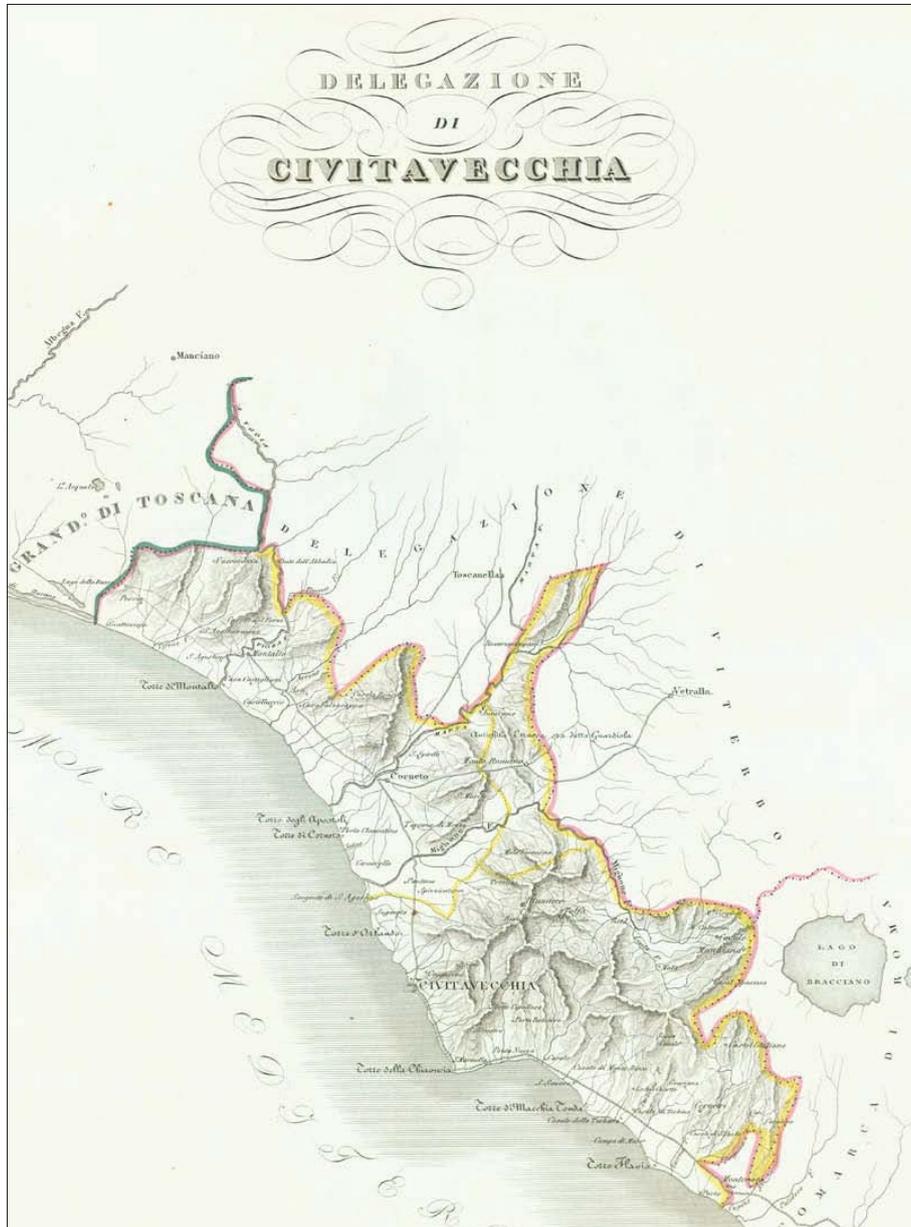


Figura 1. ATTILIO ZUCCAGNI-ORLANDINI, *Delegazione di Civitavecchia*, 1844, dettaglio

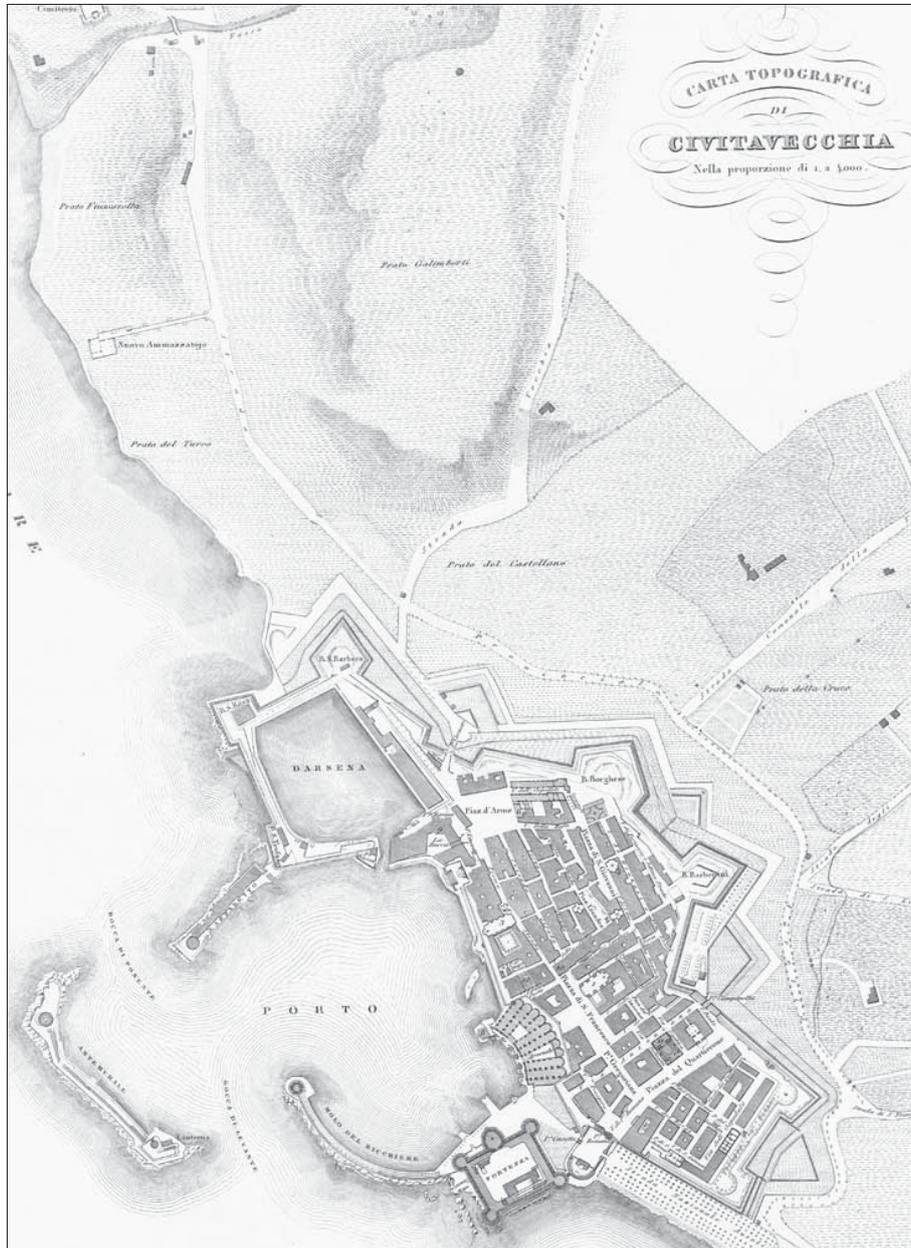


Figura 2. ATTILIO ZUCCAGNI-ORLANDINI, *Carta topografica di Civitavecchia*, 1840, dettaglio

Il commercio che interessava il porto di Civitavecchia era pressoché esclusivamente legato all'importazione di derrate alimentari o di prodotti semilavorati destinati al mercato di Roma. Principalmente, «i porti pontifici sul Tirreno sostenevano un movimento navale di cabotaggio che di fatto consentiva di superare molti degli ostacoli derivanti da una rete stradale assai deficitaria» (VAQUERO PIÑEIRO, 2011, p. 159), tanto malmessa che il collegamento tra Civitavecchia e Ancona era più rapido ed economico via mare che per via interna passando per Foligno (PESCOSOLIDO, 1998, p. 95).

Dopo la caduta della Repubblica romana del 1849, papa Pio IX «avviò un deciso programma di modernizzazione della città di Roma e dell'area laziale realizzando una fitta serie di opere infrastrutturali» (AFFRI, 2010, p. 179), all'interno delle quali era previsto anche l'ampliamento del porto civitavecchiese. Alla metà del XIX secolo lo scalo registrava un «movimento regolare di vapori», che grazie a nove piroscafi permetteva il mantenimento di quattro rotte in servizio sulla direttrice Malta-Marsiglia. In particolare, sei piroscafi percorrevano la linea Napoli-Civitavecchia-Livorno-Genova-Marsiglia; due la linea Napoli-Civitavecchia-Marsiglia; uno la Malta-Napoli-Civitavecchia-Livorno-Genova-Marsiglia. Infine, la città era collegata a Marsiglia dal vapore “Mongibello” in sole ventisette ore (ATTUONI, 1958, p. 36).

Nel 1856 Alessandro Cialdi fu nominato colonnello e posto a capo della Marina pontificia¹⁴. Già prima di allora, egli aveva dimostrato una certa predisposizione per gli studi idrodinamici e sul porto di Civitavecchia (CIALDI, 1853; 1856), tanto da aver proposto un primo studio sulle migliorie da apportare alle darsene e alle banchine per permettere l'ormeggio a un maggior numero di imbarcazioni, divenute sempre più grandi grazie alle innovazioni tecnologiche (CIALDI, 1846). Alla guida della Marina pontificia, egli poté valutare direttamente le capacità del porto e i traffici commerciali e per il quadriennio 1856-1859 annotava il numero delle imbarcazioni attraccate a Civitavecchia per i soli fini commerciali e le merci scaricate (tab. 1).

ANNO	NUMERO DE' BASTIMENTI APPRODATI PER COMMERCIO	TONNELLATE
1856	1.643	290.916
1857	1.787	303.475
1858	1.455	262.729
1859	1.271	225.717
MEDIA ANNUALE	1.539	270.709

Tabella 1. Movimento commerciale nel porto di Civitavecchia per gli anni 1856-1859 (CIALDI, 1861, p. 29)

¹⁴ Sugli aspetti biografici legati ad Alessandro Cialdi vi è una consistente letteratura. Per quanto riguarda le opere più recenti, cfr. DUMONT, CERRETI, 2012 e 2013; TAMBLÉ, 2014; ZOCCA, SCALFAROTTO, 2008; mentre, per un panorama più ampio, si rimanda alla bibliografia redatta da DE MARINIS, 1981. Infine, Cialdi è stato egli stesso autore di numerose opere, per le quali si rimanda alla bibliografia finale.

Nel 1861 presentò al Ministero del commercio e dei lavori pubblici pontificio un progetto «per l'ingrandimento e miglioramento del porto di Civitavecchia» (CIALDI, 1861).

Dalla lettura del progetto è, innanzitutto, possibile comprendere l'allora stato del porto «incomodo, specialmente perché ormai troppo angusto» (IVI, p. 6):

«La superficie del nostro porto, chiusa dall'antemurale ed abbracciata dai due moli sporgenti che principalmente lo costituiscono, è di metri quadrati 162.194, alla quale aggiunta quella del bacino della darsena in metri 25.654, forma un intero di metri quadrati 187.848. Di questa superficie però possono considerarsi soli metri 111.522 atti a dare stallia ai bastimenti. E ciò che merita più seria annotazione si è che di tutta la lunghezza delle banchine, che addentellano i moli per metri 1.612, soltanto metri 220 dentro il porto, cioè sotto la fortezza e dirimpetto a Portativorno, e 50 dentro la Darsena, cioè sotto il palazzo apostolico, presentano banchina da carico e da scarico: principale mezzo che si adatta alle convenienti operazioni commerciali, e lo sviluppo maggiore o minore del quale costituisce il maggiore o minor pregio di un porto di commercio» (CIALDI, 1861, pp. 6-7).

Egli lamentava che, nonostante la superficie dei due bacini fosse piuttosto ampia, le banchine utili alle operazioni commerciali sviluppavano solo 270 metri di lunghezza e dunque limitavano le possibilità di un porto come quello di Civitavecchia che aveva aspirazioni commerciali di caratura internazionale. Pertanto egli proponeva un progetto di ampliamento complesso che teneva conto delle necessità delle imbarcazioni, delle operazioni di carico e scarico delle merci, nonché delle potenzialità offerte dalla ferrovia.

Una volta valutate e scartate le diverse ipotesi di ingrandimento dei bacini esistenti o prolungamento dei bracci e dell'antemurale e messe in luce le debolezze di queste soluzioni, Cialdi proponeva una soluzione diversa, che prevedeva la realizzazione di un'altra darsena in direzione della stazione ferroviaria, allora distante 560 metri dal porto e a una quota di 9,50 metri s.l.m. (IVI, p. 18). Essa avrebbe dovuto essere costruita a sud-est del bacino principale al quale era connessa tramite un canale artificiale¹⁵. Il progetto di espansione dell'area portuale in direzione sud-est proposto da Alessandro Cialdi aveva l'obiettivo di connettere il porto alla stazione ferroviaria creando un polo funzionale intermodale, contiguo anche con la via Aurelia, esterno alla cinta

¹⁵ Il progetto era corredato di due tavole, nelle quali era disegnata la darsena e il canale di collegamento, a scala più ampia e a scala più ridotta, per entrare nel dettaglio. Esistono, però, almeno due versioni sensibilmente diverse di queste tavole: una conservata presso l'Archivio Storico Capitolino (ASC, *Piante e vedute*, Tom 123, 1 e Tom 123, 2), per le quali si cita come fonte CIALDI, 1861 e dove la darsena appare di forma rettangolare e la continuità del bacino e delle banchine è interrotta da un molo costruito sul lato nord (fig. 3); l'altra, riprodotta in TAMBLÉ, (2014, p. 455), il quale non specifica la fonte, riporta la darsena a forma pentagonale (fig. 4).

muraria, ma limitrofo all'area commerciale affinché si stabilisse una forte relazione tra le due zone senza creare interruzioni nella continuità del tessuto urbano. In questo modo, venivano soddisfatti diversi obiettivi: il porto veniva dotato di un ulteriore specchio d'acqua dove le imbarcazioni potessero trovare riparo; vi era un incremento dei metri di banchina utili al movimento delle merci; la distanza tra stazione e porto era ridotta a poche decine di metri, a vantaggio del trasferimento di merci e passeggeri. Inoltre, la zona della città scelta per la costruzione della nuova darsena risultava non edificabile e quindi di ridotto valore economico, per cui sarebbe stato vantaggioso metterla a profitto per fini commerciali e non esclusivamente residenziali.

La realizzazione di questo progetto

«avrebbe modificato l'urbanistica della città, promuovendone lo sviluppo a nord della stazione e vincolando il *water front* tra la stazione ferroviaria e il forte Michelangelo ad area completamente portuale» (TAMBLÉ, 2014, p. 470).

Il 10 ottobre 1861 il progetto fu presentato al ministro dei Lavori pubblici

«perché fosse sottoposto, per averne l'approvazione, al giudizio del Consiglio d'arte, che era l'organo superiore tecnico [...] cui era demandato l'esame dei preventivi e dei consuntivi “degli affari d'arte”, fra cui i lavori idraulici» (IVI, p. 464).

Dopo un iter ministeriale al rilento, il progetto non fu approvato, nonostante avesse ricevuto diversi pareri positivi¹⁶. Pochi anni dopo l'Unità d'Italia, Cialdi presentò una nuova proposta di ampliamento del porto (CIALDI, 1872b), rivista sia nel progetto del canale di collegamento tra la darsena e il bacino principale, sia nella forma della stessa darsena, fortemente ridimensionata a causa dell'espansione della città e del prolungamento del tracciato ferroviario verso nord (fig. 5), ottenendo però lo stesso insuccesso della prima.

Nel 1887, pochi anni dopo la morte di Alessandro Cialdi († 16 giugno 1882), il porto subì la più grande modifica strutturale e idrodinamica mai ricevuta fino ad allora: in contrasto a quanto suggerito dallo stesso colonnello pontificio, fu prolungato l'antemurale in entrambe le direzioni e fu chiusa la bocca meridionale del bacino principale, dando alla struttura portuaria complessiva la configurazione rimasta fino ai giorni nostri¹⁷.

¹⁶ Sulle questioni relative all'iter ministeriale seguito dal progetto, agli ostacoli incontrati e alla sua bocciatura, cfr. TAMBLÉ (2014, pp. 469).

¹⁷ Di fatto, fino ai bombardamenti della Seconda guerra mondiale, gli unici ampliamenti riguardarono il nuovo prolungamento dell'antemurale verso nord e la realizzazione del molo “Amerigo Vespucci”.

Con le stesse finalità di favorire l'incremento dei traffici commerciali del porto, a partire dagli anni '40 dell'Ottocento si iniziò a valutare la possibilità di inserire Civitavecchia all'interno di quel processo di fervore e rivoluzione legato alla realizzazione delle prime linee ferroviarie, che interessava tutta la penisola italiana. Tanto innovativo, che l'avvento della ferrovia non fu ben accolto da Gregorio XVI (GIUNTINI, 1996, p. 52; SINISI, 2003, p. 18), per cui si dovette aspettare la *Notificazione* del 7 novembre 1846, con la quale il cardinale Pasquale Gizzi, segretario di Stato di Pio IX, autorizzava l'esecuzione di quelle «linee che il Governo Pontificio considera[va] come di principale importanza»¹⁸, tra cui la strada ferrata da Roma a Civitavecchia. Questa tratta era solo un tronco di un più vasto progetto: il porto tirrenico era l'estremità occidentale della linea che avrebbe connesso la costa occidentale e Roma con la riviera adriatica (Ancona) e con Bologna, sul confine settentrionale dello Stato pontificio (fig. 6).

Nonostante le diverse richieste di concessione presentate a partire già dall'anno successivo¹⁹, il Ministero dei lavori pubblici attese il 1956 per emanare il decreto che sanciva la concessione alla società Casavaldès per la costruzione e gestione dell'intera tratta²⁰. Il 16 agosto fu approvato lo statuto della ribattezzata *Società generale delle strade ferrate romane* (SGSFR)²¹ e nell'ottobre successivo, a Porta Portese, iniziarono «i lavori della linea per Civitavecchia a cura dell'impresario francese Debrousse, al quale era stata affidata la realizzazione» (LANCONELLI, 2003, p. 35)²². Le opere terminarono nei tempi previsti e il collaudo della linea iniziò il 25 marzo 1859, allorché alle 6,30 del mattino «un convoglio partì da Civitavecchia con 240 persone, per la maggior parte pescatori» (IVI, p. 36) e, dopo una sosta a alla stazione di Palo, alle 9,30 raggiunse la stazione di Porta Portese. L'inaugurazione e l'apertura al pubblico furono celebrate circa un mese dopo (16 aprile), con una cerimonia che si svolse in contemporanea nelle due stazioni di Porta Portese e Civitavecchia. Ebbe così inizio il servizio regolare passeggeri, che, grazie a due treni al giorno, permetteva di collegare le due città in circa due ore e mezza.

L'entrata in funzione della ferrovia «rivoluzionò il sistema dei trasporti commerciali» (IBIDEM) tra Roma e il suo porto. Il servizio di passeggeri registrò 8.500 presenze nel solo primo mese di attività e più volte l'amministratore delegato della SGSFR chiese al commissario generale per le ferrovie

¹⁸ ASR, *Prefettura generale acque e strade*, b. 73, *Notificazione* del 7 novembre 1846.

¹⁹ Tra queste, la richiesta avanzata dalla *Società generale di imprese industriali negli stati d'Italia* (Firenze), alla quale, però, «il Ministero dei lavori pubblici preferì affidarle la realizzazione della Roma-Ceprano» (LANCONELLI, 2003, p. 35). Cfr., inoltre, BLASI (1847) e BOCCI (1847).

²⁰ Nell'aprile del 1956 la società Casavaldès ottenne la concessione per 99 anni sulla linea Civitavecchia-Roma (cfr. SINISI, 2003, p. 21), mentre nel maggio quella per la tratta Roma-Ancona-Bologna, «per 95 anni con una garanzia governativa a cottimo fino al 21 maggio 1910 di un prodotto netto annuale minimo di 10 milioni di franchi» (ASR, *Bandi*, b. 269, parte II).

²¹ ASR, *Commissario generale delle ferrovie*, b. 8, fasc. 113.

²² Di provenienza francese era anche «da maggior parte del materiale e delle attrezzature» e nella realizzazione dell'opera furono impiegati circa 500 operai (LANCONELLI, 2003, p. 35).

L'autorizzazione per poter incrementare il numero di convogli al fine di soddisfare l'elevata domanda²³. Le tariffe prevedevano un costo di 9,80 lire per il viaggio in prima classe e di 6,30 lire in seconda, somma che «risultava in media più alta del 31% delle tariffe in vigore nelle ferrovie austriache, piemontesi, lombardo-venete e francesi» (LANCONELLI, 2003, p. 36).

Anche il trasporto merci si giovò particolarmente della ferrovia, tanto da entrare in concorrenza con i trasporti via mare, soppiantandoli e riducendo di molto le attività del porto di Ripagrande. In breve tempo i facchini dello scalo romano chiesero l'autorizzazione a lavorare anche alla stazione di Porta Portese, poiché da quando era entrata in funzione «la ferrovia da Roma a Civitavecchia, tutte le merci ed altro che prima venivano per mare» da allora erano trasportate «con li vagoni della strada ferrata»²⁴.

Allo stesso modo, percepiti i vantaggi legati alla velocizzazione delle comunicazioni, anche il servizio postale utilizzò fin da subito la ferrovia come vettore di trasporto²⁵. L'ingresso della ferrovia nei servizi postali «operò mutamenti repentini e profondi sia sull'organizzazione dei servizi che sul personale» (CEGLIE, 2003, p. 54). Le stazioni di posta vennero progressivamente soppresse, sebbene per molto tempo le spedizioni su ferro affiancarono e non sostituirono quelle tradizionali su carri, a causa dell'elevato costo dei francobolli proporzionale alla distanza (FEDELE, GALLENZA, 1988)²⁶, e sorsero nuove tipologie di servizi, come il trasporto, assegnato ad aziende private tramite asta pubblica, della corrispondenza dagli uffici postali locali alle stazioni ferroviarie, «in coincidenza dell'arrivo e delle partenze dei treni» (CEGLIE, 2003, p. 54). Commessi postali, poi, si occupavano di sistemarla in cassoni nei vagoni di coda del treno, consegnarla all'ufficio di destinazione, nel quale veniva anche ritirata e procedere in senso inverso. Data l'importanza della linea lungo la direttrice nord-sud tirrenica, si pensò di istituire un ufficio postale ambulante sulla Roma-Civitavecchia (1866), progetto che non fu mai portato a compimento, sebbene fossero già stati realizzati i bolli postali (MANZONI, 2011).

Nel complesso, la linea risultò da subito economicamente remunerativa. Nei primi anni di esercizio, i «prodotti» per il trasporto di passeggeri e merci andarono aumentando repentinamente, passando da un introito complessivo di circa 89.252 scudi nel 1859 a 206.223 scudi nel 1861 (MINISTERO DEL COMMERCIO E DEI LAVORI PUBBLICI, 1864, p. 281).

Alla direttrice Roma-Civitavecchia seguirono nel giro di pochi anni alcune espansioni o diramazioni. Nel più ampio quadro di organizzazione ferroviaria nel tessuto urbano della capitale, nel 1863 (24 settembre) fu

²³ ASR, *Commissario generale delle ferrovie*, b. 50, fasc. 511.

²⁴ ASR, *Commissario generale delle ferrovie*, b. 6, fasc. 71.

²⁵ ASR, *Direzione generale delle poste*, b. 216, fasc. 1529.

²⁶ Per approfondimenti sulle tariffe postali nello Stato Pontificio, cfr. tra gli altri MANZONI (2011) e MATHA (2005).

inaugurato un nuovo tronco della linea, che venne così prolungata fino alla stazione Termini, grazie alla costruzione di un ponte in ferro che permetteva di oltrepassare il Tevere (LANCONELLI, 2003, p. 36)²⁷. Nel 1878 fu inaugurata la tratta per Fiumicino che da Ponte Galeria si innestava sulla linea principale, mentre il 1° luglio del 1888 fu inaugurato il tronco che, con una diramazione in prossimità della stazione di Palo, raggiungeva il nuovo borgo di Ladispoli (POMPEO, 2003, pp. 62 e 65)²⁸.

Queste diramazioni certamente contribuirono a estendere la linea e collegare le due città a insediamenti minori, favorendo una maggiore circolazione di passeggeri e merci, ma gli ampliamenti ferroviari che maggiormente interessarono Civitavecchia come nodo centrale nella logistica dell'alto Lazio furono la linea verso Orbetello e la Toscana a nord, e la linea verso Viterbo e Orte a est.

Nel 1863 (10 ottobre) venne pubblicata la *Concessione e Capitolato della Ferrovia da Civitavecchia al confine Toscano, presso Orbetello*, che dava ai conti Charles di Villermont e Giuseppe Du Pré «la facoltà di costruire a loro rischio e pericolo la strada ferrata» (MINISTERO DEL COMMERCIO E DEI LAVORI PUBBLICI, 1864, p. 270). I lavori iniziarono nel giro di pochi mesi e la linea fu inaugurata il 22 giugno 1867 (SINISI, 2003, p. 24)²⁹. Per l'occasione, la stazione di Civitavecchia, costruita di testa perché capolinea della tratta per Roma, fu trasformata in stazione di transito, permettendo così la connessione e l'attivazione della linea tirrenica, d'importanza, ormai, nazionale.

Lo sviluppo ferroviario lungo la direttrice ovest-est fu più complesso e tardo rispetto a quella nord-sud, per cause legate alla morfologia del territorio e a questioni politico amministrative. Nel 1868 venne progettata la linea fino a Viterbo, ma le vicende politiche che riguardarono questa città ne rallentarono l'avanzamento (GOLETTI, 2003, p. 72). Nel 1872 il Comune di Civitavecchia sollecitò il Governo a procedere con la costruzione della linea, il cui progetto fu prolungato fino a Orte e poi a Terni, in maniera tale da congiungere la linea alla direttrice nazionale nord-sud, cosicché da mettere in collegamento il polo siderurgico ternano con il porto tirrenico.

Questo progetto fu ridefinito nel 1898 e approvato in via definitiva nel 1902 (16 agosto), ma la costruzione della linea iniziò solo nel 1921 per essere ultimata nel 1928: il 28 ottobre fu inaugurata e un anno dopo aperta al servizio passeggeri (BLASIMME, 2005a e 2005b).

²⁷ Sul progetto di «raccordamento della linea di Civitavecchia alla Stazione Centrale a Roma», cfr. ASR, *Commissario generale delle ferrovie*, b. 28, fasc. 331 e Ivi, b. 30, fasc. 338.

²⁸ La linea, lunga appena 2.352 metri, fu soppressa nel 1938 e smantellata nel 1942 (BLASIMME, 1993; FERROVIE DELLO STATO, 1927).

²⁹ Sui progetti per la realizzazione della linea, cfr. ASR, *Commissario generale delle ferrovie*, bb. 7, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 34. Per uno spoglio puntuale del fondo, cfr. NEGRI (1976, pp. 39-63).

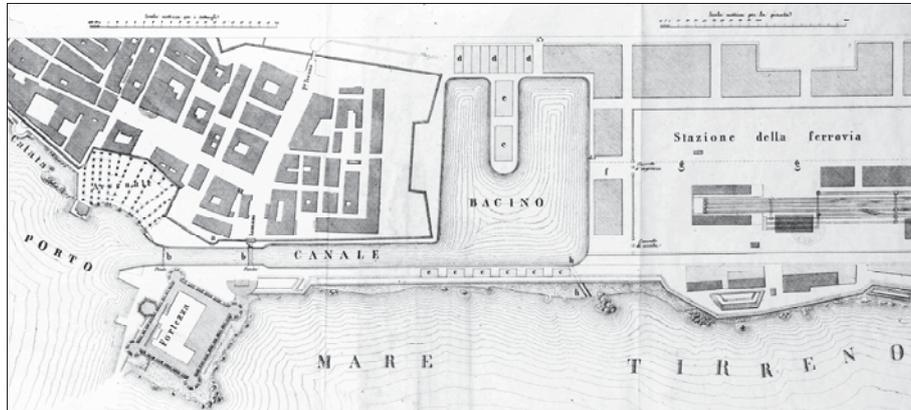


Figura 3. Alessandro Cialdi, *Disegno per l'ingrandimento e miglioramento del porto di Civitavecchia*, 1861, tav. II, dettaglio (ASC, *Piante e vedute*, Tom 123, 2)

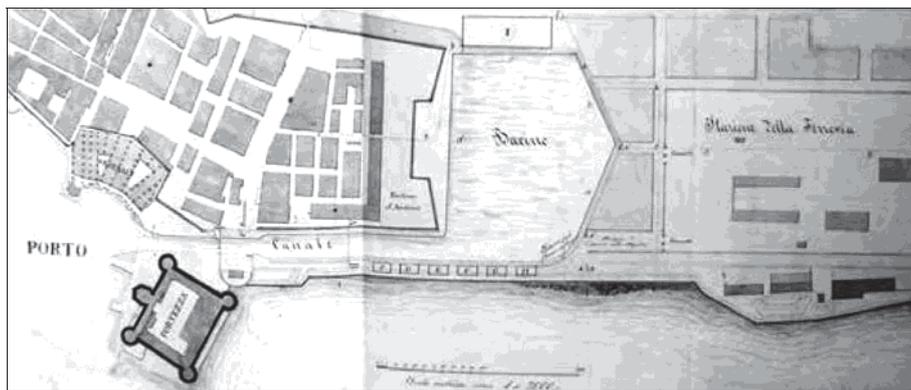


Figura 4. Alessandro Cialdi, *Disegno per l'ingrandimento e miglioramento del porto di Civitavecchia*, 1861, tav. II, dettaglio (TAMBLÉ, 2014, p. 455)

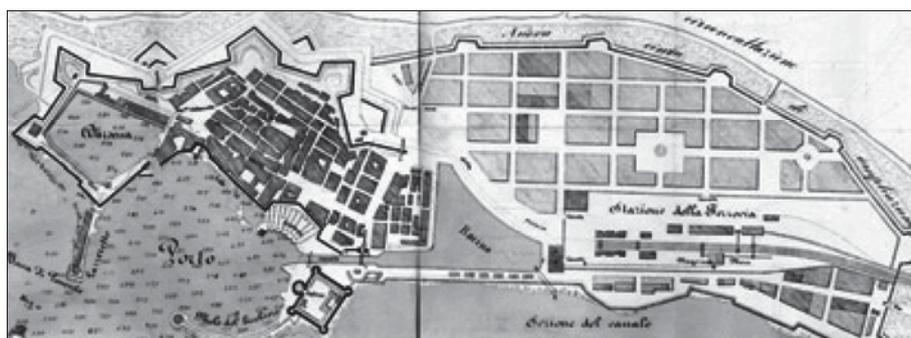


Figura 5. Alessandro Cialdi, *Disegno per l'ingrandimento e miglioramento del porto di Civitavecchia*, 1872, tav. I, dettaglio (CIALDI, 1872b)



Figura 6. Tracciato ipotizzato per il collegamento ferroviario tra Civitavecchia, Roma, Ancona, Bologna, dettaglio (SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS, 1840)

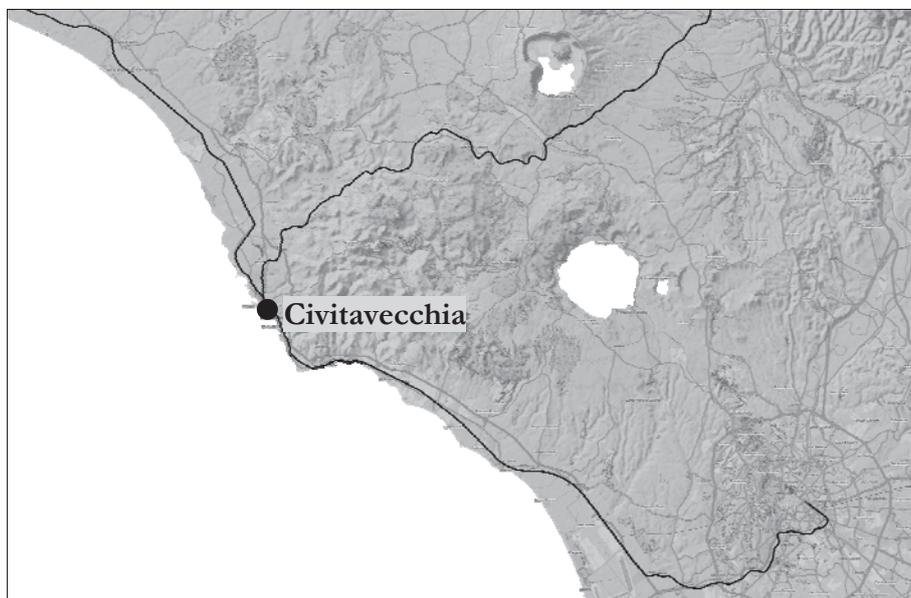


Figura 7. Lo sviluppo ferroviario che interessa Civitavecchia lungo le direttrici nord-sud e ovest-est. Elaborazione dell'autore

Già alla fine degli anni '30, quando fu elettrificato il percorso Civitavecchia-Roma-Orte, quest'ultimo fu preferito perché anche se più lungo era meno acclive e, in generale, più veloce ed economico. L'elettrificazione della Civitavecchia-Viterbo-Orte, iniziata nel 1942, fu sospesa, e mai ripresa, a causa dei bombardamenti degli alleati sul porto e sulle aree circostanti³⁰.

Parallelamente, il porto fu interessato da lavori di ammodernamento e di interconnessione con la ferrovia, che permisero di collegare la città alle maggiori arterie di comunicazione della penisola. Già nel 1865 fu realizzato un raccordo ferroviario verso i moli, ampliato nel 1906. Nel 1931 fu realizzata, invece, la stazione marittima, dando vita alla linea passeggeri Civitavecchia Porto-Roma. Nel 1935 tutte banchine furono coperte da una rete di binari per una lunghezza complessiva di circa 7 km. In questo modo, Civitavecchia estese la propria area di influenza oltre i soli limiti comunali o provinciali e fu elevata a nodo intermodale di grande interesse nazionale.

L'avvento del turismo e lo sviluppo recente dell'area

Le espansioni della città e delle sue infrastrutture di comunicazione, oltre agli scambi commerciali, hanno favorito l'avvento e l'evoluzione di nuove dinamiche legate al turismo.

Com'è noto, fin dall'antichità Civitavecchia è stata meta di viaggiatori che volevano beneficiare delle acque termali presenti nella zona³¹. Con la diffusione del Grand Tour, tra la fine del XVII secolo e gli inizi del XVIII la città costituì l'approdo ideale e la prima tappa del viaggio dei giovani aristocratici dell'Europa nord-occidentale diretti a Roma e nell'Italia meridionale (DE SETA, 2014)³². Alla fine dell'Ottocento, oltre al turismo termale fu offerta la possibilità di godere dei bagni di sole e fu aperto il primo stabilimento balneare di Pirgo (fig. 7).

³⁰ Oltre alle laboriose fasi che hanno preceduto la costruzione, questa tratta ferroviaria ha subito grandi disagi, tanto che oggi non è più in esercizio. Nel 1961 una frana causò l'interruzione della linea nei pressi della galleria di Cencelle. I lavori per il ripristino della linea ripresero solo nel 1986 e quando nel 1994 erano prossimi a essere conclusi, furono sospesi perché la linea era ritenuta antieconomica. Negli ultimi anni, sebbene, si sia parlato spesso di un ripristino della tratta ferroviaria o di un utilizzo alternativo della sede e siano sorti gruppi di attori locali interessati al suo recupero, il tratto tra Viterbo e Civitavecchia rimane in stato di abbandono. In particolare, il tratto tra Civitavecchia e Capranica, senza traffico dal 1961, risulta disarmato, ovvero privo di sede ferrata, mentre tronchi della tratta Capranica-Orte, senza traffico dal 1994, sono utilizzati per lo scambio di materiale rotabile con la linea Roma-Civitacastellana-Viterbo.

³¹ A tal proposito, si rimanda al testo di Annalisa D'Ascenzo nel presente volume.

³² Tra i tanti, si ricorda Jean-Baptiste LABAT (1730), che dimorò a Civitavecchia per qualche mese, prima di intraprendere il viaggio (cfr. CORRENTI, INSOLERA, 1995).



Figura 8. Via Duca del Mare, oggi Lungomare Thaon de Revel, in una cartolina d'epoca. In secondo piano lo stabilimento Pirgo e sullo sfondo il porto

Queste forme turistiche furono incentivate negli anni Trenta del Novecento e l'offerta balneare si moltiplicò lungo tutto il litorale tra Civitavecchia e Roma, in particolare a Santa Marinella e Santa Severa. Nel secondo dopoguerra la vicinanza alla capitale rese le spiagge civitavecchiesi e il litorale una delle mete preferite dai romani, tanto da diventare il luogo privilegiato di insediamento delle “seconde case” per la villeggiatura estiva.

Con il boom turistico della Costa Smeralda alla fine degli anni Cinquanta si registrò un incremento molto elevato di passeggeri in partenza per la Sardegna e, dunque, un aumento delle navi in transito a Civitavecchia. Negli stessi anni fu estesa la rete ferroviaria lungo le banchine del porto, al fine, da una parte, di favorire la facile movimentazione delle merci e, dall'altra, di attivare, a partire dal 1961, il servizio ferroviario marittimo e garantire, così, la continuità territoriale con Pisolà (GIANNARELLI, 1983). Tale servizio, indirizzato sia al trasporto merci che passeggeri, riscontrò un iniziale successo, che declinò nei due decenni successivi e fu soppresso nei primi anni del XXI secolo³³.

³³ Nel primo anno, furono trasportati 200.000 carri merci, altrettanti autoveicoli e 50.000 passeggeri. Nel 1971 i carri merci trasportati erano circa 50.000, ovvero con una riduzione del 75% in un decennio (BARBIERI, 1986).

Negli anni Novanta, con il trasferimento dell'area mercantile verso nord, il raccordo ferroviario meridionale fu chiuso e dismesso, mentre uno nuovo fu costruito nella porzione settentrionale del complesso portuale. Il crescente uso di imbarcazioni da diporto, invece, rese necessaria la costruzione di un approdo esclusivamente turistico poco più a sud di Civitavecchia: il porto turistico Riva di Traiano, in grado di ospitare «1.182 imbarcazioni di lunghezza compresa tra i 9 e i 42 metri» (*Porto turistico Riva di Traiano*, 2015).

In occasione del Giubileo del 2000 e con l'approvazione del nuovo Piano regolatore (2004), il porto di Civitavecchia ha ottenuto nuovi investimenti volti ad adeguare le proprie infrastrutture a sempre nuove esigenze. Il Piano Regolatore Portuale, infatti, prevede l'ulteriore ampliamento verso nord delle banchine e la differenziazione del traffico crocieristico da quello di linea e da quello commerciale, nonché l'integrazione con l'interporto e l'ampliamento del movimento ferroviario (fig. 8).

Oggi i collegamenti giornalieri con la Sardegna e quelli di linea con la Corsica, la Sicilia, la Francia, la Spagna e la Tunisia assicurano al porto un movimento annuale di circa 3 milioni di passeggeri. Dagli anni Ottanta, al traffico di linea si è affiancato quello legato alle rotte crocieristiche: un sempre maggior numero di persone sbarca a Civitavecchia con l'intenzione di "ripercorrere le orme" dei viaggiatori del Grand Tour e raggiungere la città di Roma. Oltre a essere un porto di transito, Civitavecchia sta diventando un importante scalo di partenza per gli stessi itinerari crocieristici, costituendo una valida alternativa ai porti liguri, toscani e campani.

Nel complesso, il movimento merci e passeggeri (di linea e crocieristi) registrato nel settembre 2014 era il seguente:

	SBARCHI	IMBARCHI	TOTALE
N. Navi (accosti)			2.158
Merci (tonnellate)	6.116.113	2.081.058	8.197.171
N. Passeggeri di linea	651.085	673.471	1.324.556
N. Crocieristi			1.666.691
N. Automezzi	293.427	270.635	564.062

Tabella 2. Sintesi del traffico merci e passeggeri al settembre 2014 (AUTORITÀ PORTUALE DI CIVITAVECCHIA, 2014)

Infine, grazie alla razionalizzazione e all'ampliamento delle sue strutture, alla creazione del nuovo interporto e alla presenza delle vicine reti ferroviaria e autostradale, il porto di Civitavecchia oggi rappresenta un rilevante nodo intermodale, non solo nel contesto dell'Italia centrale, ma in tutto il bacino mediterraneo, in grado di offrire, altresì, la possibilità di dar vita a una direttrice transeuropea est-ovest, alternativa al *Corridoio V* (Kiev-Milano-Barcellona-Lisbona), integrandosi anche al *Corridoio VIII* (fig. 10).



Figura 9. Fase 3 del Piano regolatore portuale (2004), che prevede l'estensione verso nord delle banchine. Nell'area tratteggiata la parte storica del porto. Elaborazione dell'autore sulla base di AUTORITÀ PORTUALE DI CIVITAVECCHIA, FIUMICINO E GAETA (2004, tav. FP8, dettaglio)

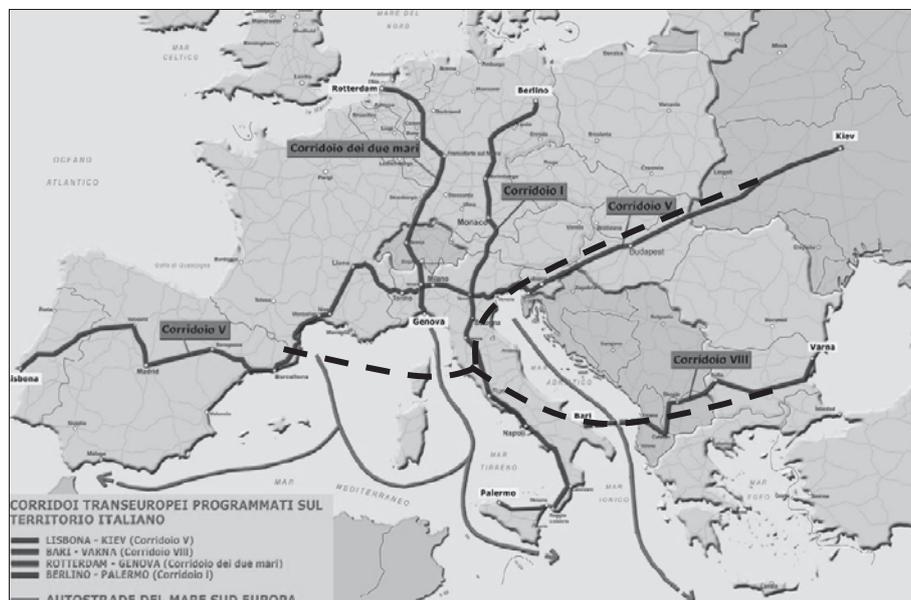


Figura 10. Direttrice transeuropea alternativa al *Corridoio V* e integrata al *Corridoio VIII*. Elaborazione dell'autore sulla base di MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE (2007, p. 26)

Civitavecchia gioca oggi un doppio ruolo di nodo all'interno di una rete marittima e terrestre di respiro nazionale e internazionale e di periferia nei confronti di un polo urbano, Roma, che esercita una forte attrazione sui flussi in arrivo e in partenza dalla città tirrenica. L'espansione delle strutture portuali e delle infrastrutture intermodali, avviata nel XIX secolo, è stata al tempo stesso causa ed effetto dell'aumento di intensità del ruolo giocato dal porto nel contesto mediterraneo, favorendone l'attestazione quale scalo commerciale e passeggeri di grande rilievo. Contemporaneamente, l'influenza esercitata da Roma sui flussi commerciali e turistici non può essere trascurata e, anzi, sembra essere un elemento da cui dipende fortemente il benessere delle attività economiche dell'area civitavecchiese. Per quanto riguarda il settore turistico, invece, si può indubbiamente affermare che il trend turistico degli ultimi anni abbia messo in luce il ruolo di Civitavecchia non solo in dipendenza di Roma, ma anche in maniera autonoma, identificandola essa stessa come meta turistica di grande importanza. Tuttavia appare evidente come il ruolo svolto dagli attori locali non sia ancora in grado di attivare quelle dinamiche per favorire l'individuazione delle dotazioni del territorio (beni culturali, paesaggistico-ambientali, ...), la loro valorizzazione e la successiva patrimonializzazione, e dunque stimolare l'attuazione di un nuovo processo di territorializzazione.

BIBLIOGRAFIA

- DIMITRI AFFRI, *La Roma di Pio IX*, in MARCO PIZZO, EMANUELE MARTINEZ (a cura di), *L'idea di Roma. Una città nella storia. 140° anniversario di Roma Capitale*, Roma, Gangemi, 2010, p. 179.
- VINCENZO ANNOVAZZI, *Storia di Civitavecchia dalla sua origine fino all'anno 1848*, Roma, Tipografia Ferretti, 1853.
- ARCHIVIO STORICO CAPITOLINO, *Mappe e vedute di Roma e del Lazio dalle collezioni della Biblioteca Romana dell'Archivio Storico Capitolino*, Roma, Comune di Roma, 2008, CD-rom, (consultabile anche on line all'indirizzo www.archiviocapitolinorisorsedigitali.it).
- PIETRO ATTUONI, *Civitavecchia, il porto e la città*, Roma, Società Geografica Italiana, 1958.
- AUTORITÀ PORTUALE DI CIVITAVECCHIA, *Traffico merci, passeggeri e automezzi. Gennaio-Settembre 2014-2013*, Civitavecchia, s.n., 2014.
- AUTORITÀ PORTUALE DI CIVITAVECCHIA, FIUMICINO E GAETA, *Piano regolatore portuale 2004. Porto di Civitavecchia*, Giugno 2004.
- FRANCESCO BARBIERI, *Il collegamento marittimo con la Sardegna*, Roma, La Tecnica Professionale, 1986.
- BENEDETTO BLASI, *Sulle strade ferrate nello Stato Pontificio*, Roma, Tipografia Contadini, 1847.
- PAOLO BLASIMME, *Da Palo a Ladispoli*, in «I Treni Oggi», n. 137 (maggio 1993), pp. 22-25.
- ID., *La ferrovia Civitavecchia-Orte (prima parte)*, in «I Treni Oggi», n. 275 (novembre 2005a), pp. 12-19.
- ID., *La ferrovia Civitavecchia-Orte (seconda parte)*, in «I Treni Oggi», n. 276 (dicembre 2005b), pp. 14-20.
- PIETRO BOCCI, *Progetto per la costruzione di una strada ferrata a doppie guide che partendo da Roma, o da Civitavecchia per Viterbo, ed Orvieto vada a terminare ai confini toscani, sotto Città della Pieve con la denominazione di Pia-Cassia*, Orvieto, Sperandio Pompei, 1847.
- MARIA GRAZIA BRANCHETTI, *La Stazione Termini*, in MARIA GRAZIA BRANCHETTI, DANIELA SINISI, 2003, pp. 87-90.
- MARIA GRAZIA BRANCHETTI, DANIELA SINISI (a cura di), *«La meravigliosa invenzione». Strade ferrate nel Lazio 1846-1930*, Roma, Gangemi Editore, 2003.
- CARLO CALISSE, *Storia di Civitavecchia*, Firenze, Barbera, 1898.
- IDA CARUSO, *Civitavecchia e il suo territorio*, Roma, Quasar, 1991.
- SIMONETTA CEGLIE, *La posta e il treno*, in MARIA GRAZIA BRANCHETTI, DANIELA SINISI, 2003, pp. 53-56.
- ALESSANDRO CIALDI, *Delle barche a vapore e di alcune proposizioni per rendere più sicura e più agevole la navigazione del Tevere e della sua foce di Fiumicino*, Roma, Tipografia delle Belle Arti, 1845.
- ID., *Quale debba essere il Porto di Roma e ciò che meglio convenga a Civitavecchia e ad Anzio*, Roma, Tipografia delle Belle Arti, 1846.
- ID., *Parallelo idrografico fra i porti di Civitavecchia e Livorno*, Roma, Tipografia delle Belle Arti, 1846.
- ID., *Risultati di studi idrodinamici, nautici e commerciali sul porto di Livorno e sul miglioramento ed ingrandimento del medesimo*, Firenze, Stamperia Granducale, 1853.
- ID., *Cenni sul moto ondoso del mare e sulle correnti di esso*, Roma, Tipografia delle Belle Arti, 1856.
- ID., *Disegno per l'ingrandimento e miglioramento del porto di Civitavecchia*, Roma, Tipografia Salviucci, 1861.
- ID., *Sul moto ondoso del mare e su correnti di esso specialmente su quelle littorali*, Roma, Tipografia delle Belle Arti, 1866.
- ID., *Disegno per l'ingrandimento e miglioramento del porto di Civitavecchia*, Roma, Tipografia del Senato, 1872a.
- ID., *Disegno per l'ingrandimento e miglioramento del porto di Civitavecchia*, in «Rivista Marittima» vol. V (1872b), fasc. IX.
- ID., *Illuminazione e segnalamento dei littorali e dei porti*, Roma, Tipografia Barbera, 1877.

- Civitavecchia Capranica – Sutri*, Allumiere, [Arti grafiche Brancato], 1986.
- FRANCESCO CORRENTI, *Come lo papa uole. Note per una rilettura critica della storia urbanistica di Civitavecchia*, Civitavecchia, Cassa di Risparmio di Civitavecchia, Etruria Arti Grafiche, 2005.
- ID. (a cura di), *Obiettivo Civitavecchia, 1943-1993. Documenti sulla distruzione e la ricostruzione della città nel 50° anniversario dei bombardamenti*, Civitavecchia, Comune di Civitavecchia, 1993.
- FRANCESCO CORRENTI, GIOVANNI INSOLERA (a cura di), *I viaggi del Padre Labat dalle Antille a Civitavecchia 1693-1716. Alla riscoperta di un Domenicano francese innamorato degli italiani*, Roma, Officina Edizioni, 1995.
- PIERO CROCIANI, *La difesa della Spiaggia Romana nelle guerre napoleoniche*, in *Naval History. Quaderno 2014*, Roma, Società Italiana di Storia Militare, 2014, pp. 391-404.
- GIOVANNA CURCIO, PAOLA ZAMPA, *Il Porto di Civitavecchia dal XV al XVIII secolo*, in *Sopra i Porti di Mare*, a cura di GIORGIO SIMONCINI, IV, *Lo stato Pontificio*, Firenze 1994a, pp. 159-232.
- ID., *Progetti di architettura per l'immagine dello Stato nel rapporto tra Civitavecchia e Roma. Da Sisto V a Benedetto XIV. Alcune note. Parte prima. La mostra dell'acquedotto sistino in Civitavecchia: polivalenza di una frase architettonica*, in «Rivista Storica del Lazio», II (1994b), 2, 127-156.
- ENRICO DA GAI, *Progetti di architettura per l'immagine dello Stato nel rapporto tra Civitavecchia e Roma. Da Sisto V a Benedetto XIV. Alcune note. Parte II. I magazzini del grano di Civitavecchia e l'Annona di Roma*, in «Rivista Storica del Lazio», II (1994), 2, pp. 157-188.
- SERENA DAINOTTO (a cura di), *Il Portolano della spiaggia romana nel Mare Mediterraneo di Angelo Costaguti*, Roma, Archivio di Stato di Roma, 2005.
- MARINA DE MARINIS, *Alessandro Cialdi*, in «Dizionario Biografico degli Italiani», vol. 25 (1981) (voce consultata on line, [http://www.treccani.it/enciclopedia/alessandro-cialdi_\(Dizionario_Biografico\)](http://www.treccani.it/enciclopedia/alessandro-cialdi_(Dizionario_Biografico))).
- LUIGI DE ROSA, *Le ferrovie nella crescita economica europea*, in GAETANO SABATINI (a cura di), *La rivoluzione dei trasporti in Italia nel XIX secolo. Temi e materiali sullo sviluppo delle ferrovie tra questione nazionale e storia regionale*, L'Aquila, Amministrazione Provinciale dell'Aquila, 1996, pp. 11-38.
- CESARE DE SETA, *L'Italia nello specchio del Grand Tour*, Milano, Rizzoli, 2014.
- FRANCESCO DI CESARE, ANTHONY A. LA SALANDRA, *I porti italiani nel presente e futuro dell'industria crocieristica*, «Geotema», n. 40 (2010), pp. 132-141.
- ISABELLE DUMONT, CLAUDIO CERRETI, *Alessandro Cialdi, Civitavecchia e la geografia*, in RICCARDO MORRI (a cura di), *Insegnare il mare. Paesaggi costieri e vocazioni marittime*, Roma, Carocci, 2012, pp. 297-308.
- ID., *Alessandro Cialdi, fiancheggiatore della geografia. Scienza e prassi tra i marosi della tempesta risorgimentale*, in EMANUELE PARATORE, ROSSELLA BELLUSO (a cura di), *Studi in onore di Cosimo Palagiano. Valori naturali, dimensioni culturali, percorsi di ricerca geografica*, Roma, Edigeo, 2013, pp. 143-154.
- CLEMENTE FEDELE, MARIO GALLENGA, *“Per servizio di Nostro Signore”. Strade, corrieri e poste dei papi dal medioevo al 1870*, Modena, Mucchi editore, 1988.
- FERROVIE DELLO STATO. UFFICIO CENTRALE DI STATISTICA, *Sviluppo delle ferrovie italiane dal 1839 al 31 dicembre 1926*, Roma, Tipografia L. Cecchini, 1927.
- ROSSELLA FOSCHI, *Il porto di Civitavecchia*, in «Quaderni dell'Istituto di Storia dell'Architettura», n. 4 (1970-72), pp. 92-114.
- MARIO GIANNARELLI, *Il traghettamento sulla relazione Continente-Sardegna. Organizzazione, realizzazione e prospettive*, in «Ingegneria ferroviaria», 38 (1983), n. 3, pp. 98-105.
- ANDREA GIUNTINI, *Per una storia delle ferrovie italiane. Spunti di ricerca e note bibliografiche*, in GAETANO SABATINI, 1996, pp. 49-76.
- AUGUSTO GOLETTI, *Strade ferrate nel Viterbese*, in MARIA GRAZIA BRANCHETTI, DANIELA SINISI, 2003, pp. 73-74.
- GIULIO GUDERZO, *Vapori e sviluppo. La parabola di Civitavecchia*, in RAFFAELLO CESCHI, GIOVANNI VIGO (a cura di), *Tra Lombardia e Ticino. Studi in memoria di Bruno Caizzi*, Bellinzona, Edizioni Casagrande, 1995, pp. 175-202.
- ALBERTO GUGLIELMOTTI, *Storia della marina pontificia*, Roma, 1823.

- JEAN-BAPTISTE LABAT, *Voyages en Espagne et en Italie*, Paris, Delespine, 1730.
- ANGELA LANCONELLI, *La linea Roma-Civitavecchia*, in MARIA GRAZIA BRANCHETTI, DANIELA SINISI, 2003, pp. 35-36.
- ROBERTO LORENZETTI (a cura di), *La questione ferroviaria nella storia d'Italia*, Roma, Editori Riuniti, 1989.
- STEFANO MAGGI, *Introduzione*, in MARIA GRAZIA BRANCHETTI, DANIELA SINISI, 2003, pp. 11-14.
- PIETRO MANZI, *Stato antico ed attuale del porto città e provincia di Civitavecchia*, Prato, Giachetti, 1837.
- MASSIMO MANZONI, *Stato Pontificio, tariffe per l'interno 1852-1867*, Venezia, s.n., 2011.
- THOMAS MATHA, *Tariffe e collegamenti postali dello Stato Pontificio con gli antichi italiani ed il Regno d'Italia 1852-1870*, Codroipo, s.n., 2005.
- MINISTERO DEL COMMERCIO E DEI LAVORI PUBBLICI, *Ragguaglio di quanto è stato operato dal 1859 al 1863 nella sezione delle strade ferrate*, in GOVERNO PONTIFICO, *Ragguaglio delle cose operate dal Ministero del Commercio, Belle Arti, Industria, Agricoltura e Lavori Pubblici dal 1859 al 1864*, Roma, Tipografia della Reverenda, Camera Apostolica, 1864.
- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE, *Infrastrutture, Legge 21 dicembre 2001, n.443, DPEF 2008-2012*, giugno 2007.
- PIETRO NEGRI (a cura di), *L'Archivio del Commissariato generale per le Ferrovie pontificie*, Roma, Archivio di Stato di Roma, 1976.
- LUCIANO PALERMO, *Il porto di Roma nel XIV e XV secolo. Strutture socio-economiche e statuti*, Roma, Istituto Nazionale di Studi Romani, 1979.
- CIRO PAOLETTI, *La Marina pontificia dal 1796 al 1808*, in «Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare», XXV (marzo 2011), [25 pp].
- MARIA LUDOVICA PAOLUZI, *Civitavecchia tra porto e ferrovia. Le riflessioni geografiche di padre Alberto Guglielmotti*, in RICCARDO MORRI (a cura di), *Insegnare il mare. Paesaggi costieri e vocazioni marittime*, Roma, Carocci, 2012.
- ID., *Le annotazioni geografiche nell'opera di Padre Alberto Guglielmotti*, in «Geostorie», XX (2012), nn. 1-3, pp. 133-183.
- ANTONELLA PARISI, *La linea Roma-Orte*, in MARIA GRAZIA BRANCHETTI, DANIELA SINISI, 2003, pp. 37-39.
- ID., *Progetti per Roma*, in MARIA GRAZIA BRANCHETTI, DANIELA SINISI, 2003, pp. 83-86.
- GUIDO PESCOLIDO, *Unità nazionale e sviluppo economico (1750-1913)*, Roma-Bari, Laterza, 1998.
- CARLO I. PETTITI, *Delle strade ferrate italiane e del migliore ordinamento di esse*, Capolago, Tipografia Elvetica, 1845.
- FRANCESCO PIRANI, *Civitavecchia. Pagine di storia attraverso le sue antiche stampe*, Civitavecchia, Ente Cassa di risparmio di Civitavecchia-Associazione archeologica *Centumcellae*, 1995.
- AUGUSTO POMPEO, *Le ferrovie in concessione*, in MARIA GRAZIA BRANCHETTI, DANIELA SINISI, 2003, pp. 59-65.
- Porto turistico Riva di Traiano*, in *Port Mobility, Civitavecchia*, <http://civitavecchia.portmobility.it/it/porto-turistico-riva-di-traiano> (ultimo accesso, 16 novembre 2015).
- CLAUDE RAFFESTIN, *Per una geografia del potere*, Milano, Unicopli, 1981.
- ID., *Territorializzazione, deterritorializzazione, riterritorializzazione e informazione*, in ANGELO TURCO (a cura di), *Regione e regionalizzazione*, Milano, Franco Angeli, 1984, pp. 69-82.
- GAETANO SABATINI (a cura di), *La rivoluzione dei trasporti in Italia nel XIX secolo. Temi e materiali sullo sviluppo delle ferrovie tra questione nazionale e storia regionale*, L'Aquila, Amministrazione Provinciale dell'Aquila, 1996.
- DANIELA SINISI, *Breve storia delle strade ferrate nello Stato pontificio*, in MARIA GRAZIA BRANCHETTI, DANIELA SINISI, 2003, pp. 17-26.
- SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS, *Réseau comprenant les lignes de Civita-Vecchia à Rome, de Rome à Ancône, d'Ancône à Bologne et de Bologne au Pô par Ferrare*, s.l., s.n., 1840.
- DONATELLA STRANGIO, *Il porto di Civitavecchia (secc. XVI-XVIII): investimenti e sviluppo economico*, in SIMONETTA CAVACIOCCHI, «Atti della Trentasettesima settimana di studi *Ricchezza del mare. Ricchezza dal mare. Sec. XIII-XVIII* (11 -15 aprile 2005)», Firenze, Le Monnier, 2006, pp. 761-772.

- DONATELLA STRANGIO, MANUEL VAQUERO PIÑEIRO, *Il porto di Civitavecchia alla vigilia del Regno d'Italia: tra politica doganale e traffici nel Mediterraneo*, in RAFFAELLA SALVEMINI (a cura di), *Istituzioni e traffici nel Mediterraneo tra età antica e crescita moderna*, Napoli, CNR-ISSM, 2009, pp. 405-430.
- DONATO TAMBLLÉ, *Alessandro Cialdi e il progetto d'ingrandimento del porto di Civitavecchia*, in *Naval History. Quaderno 2014*, Roma, Società Italiana di Storia Militare, 2014, pp. 453-470.
- ODOARDO TOTI, ENRICO CIANCARINI, *Da Centumcellae a Civitavecchia. Storia della città dalle origini al 1946*, Ronciglione, Tipolitografia Spada, 2004.
- ANGELO TURCO, *Verso una teoria geografica della complessità*, Milano, Unicopli, 1988.
- MANUEL VAQUERO PIÑEIRO, *Il porto di Civitavecchia tra limiti del passato e sfide future*, in GABRIELLA GARZELLA, ROBERTO GIULIANELLI, IDA SIMONELLA, OLIMPIA VACCARI (a cura di), *I porti della penisola italiana. Due mari a confronto tra storia e sviluppo futuro*, Pisa, Pacini Editore, 2011, pp. 157-164.
- LUISELLA ZOCCA, ENZO SCALFAROTTO, *Un marinaio nell'autunno della Marina Pontificia: Alessandro Cialdi 1807-1882*, in «Bollettino AIDMEN», n. 23 (gennaio 2008).

FONTI ARCHIVISTICHE

Archivio di Stato di Roma (ASR)

- Bandi*, b. 269, parte II.
Commissario generale delle ferrovie, b. 28, fasc. 331
Commissario generale delle ferrovie, b. 30, fasc. 338.
Commissario generale delle ferrovie, b. 50, fasc. 511.
Commissario generale delle ferrovie, b. 6, fasc. 71.
Commissario generale delle ferrovie, b. 8, fasc. 113.
Commissario generale delle ferrovie, bb. 7, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 34.
Direzione generale delle poste, b. 216, fasc. 1529.
Prefettura generale acque e strade, b. 73, *Notificazione* del 7 novembre 1846.
Statistica, b. 60.

Archivio Storico Capitolino (ASC)

- Piante e vedute*, Tom 123, 1
Piante e vedute Tom 123, 2

IL PORTO E LA FERROVIA NEI PROCESSI DI TERRITORIALIZZAZIONE DELL'AREA DI CIVITAVECCHIA (XIX-XXI SECOLO) – Attraverso un'analisi geostorica e sistemica si vuole ripercorrere l'evoluzione del porto e della ferrovia e, soprattutto, del loro ruolo giocato nei processi di sviluppo della città di Civitavecchia e dell'area litoranea a nord di Roma. La lettura delle dinamiche evolutive permette di mettere in luce la duplice funzione della città e dell'area quale nodo all'interno del Mediterraneo e, al tempo stesso, periferia del polo urbano romano. La lettura diacronica evidenzia come siano stati i mutamenti ottocenteschi a inquadrare in maniera decisiva Civitavecchia in questo doppio ruolo con una forte propensione, tuttavia, alla funzione periferica nei confronti di Roma. Emerge, inoltre, come gli attori locali siano stati determinanti nell'attivazione delle dinamiche territorializzanti e come l'assenza delle loro azioni abbia pesato, e pesi tutt'oggi, nel mancato sviluppo dell'area.

PORT AND RAILWAY INTO THE TERRITORIALISATION PROCESSES OF THE CIVITAVECCHIA AREA (XIX-XXI CENTURIES) – With a geohistorical and systemic analysis, it would be track the evolution of the port and the railway and its role into the development processes of the city of Civitavecchia and the surroundings on the North of Rome. Reading the evolution dynamics it could highlight the double function of the town and its surroundings as a node in the Mediterranean and, at same time, as periphery of the roman urban pole. The diachronical analysis shows that the changes of XIX century indicate Civitavecchia in this double role with a strong part as periphery of Rome. It's clearly how the local actors are decisive in the activation of territorialisation processes and how their absence is heavy in the failed development.

PAROLE CHIAVE: Civitavecchia, Porto, Ferrovia, Alessandro Cialdi, Sviluppo economico

KEYWORDS: Civitevecchia, Port, Railway, Alessandro Cialdi, Economic development