

ANCONA, DALL'ARRIVO DEL PRIMO TRENO ALL'ATTUALE STAZIONE

Mostra Promossa dall'Associazione Dopolavoro Ferroviario di Ancona

Era il 10 novembre 1861: sono passati 150 anni da quando il primo treno è giunto, proveniente da Bologna, ad Ancona.

Seguendo il filo rosso del desiderio di ritrovare lo spirito del tempo, in questa esposizione, attraverso materiale di archivio, si documentano i fatti che precedono la costruzione della linea ferroviaria, la sua realizzazione e l'arrivo del primo treno.

Lo sviluppo della rete ferroviaria dopo l'Unità d'Italia ed il susseguirsi degli edifici che hanno ospitato la stazione ci invitano a riflettere sulle grandi trasformazioni avvenute, aprendoci ad una maggior consapevolezza del presente.

Curatori: Giuseppe Campanelli, Tina Rubino

Collaboratori alle ricerche fotografiche e bibliografiche:
Massimo Abate, Maurizio Barigelli, Sandro Censi, Mario Fratesi

Elaborazione grafica: Vittorio Morbidoni

Allestimento: Alessandra Frontini

Stampa: Errebi Grafiche Ripesi

In collaborazione con:

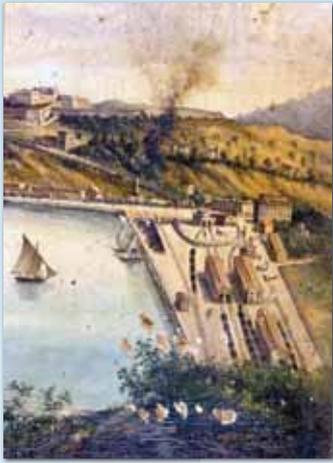


Con il patrocinio di:



Si ringraziano:





LA COSTRUZIONE DELLE STRADE FERRATE NELLO STATO PONTIFICIO E NEL REGNO D'ITALIA

Gregorio XVI, Papa dal 1831, era fermamente contrario alla costruzione di ferrovie; il suo successore - il senigalliese Pio IX, eletto nel giugno 1846 - si trova subito a fronteggiare diverse richieste volte a progettare e costruire strade ferrate. Il Papa Re, dopo aver nominato una commissione consultiva per un parere su questa problematica, il 7 novembre 1846 emette una *Notificazione* in cui si ordina la realizzazione di quelle strade ferrate di “principale importanza” per il piccolo Stato Pontificio.

Gli sconvolgimenti del 1848-49 (fuga di Pio IX a Gaeta, proclamazione della Repubblica Romana) fanno passare la questione in secondo ordine, solamente nel 1856 viene formata la *Pio Centrale*: società costituita da capitali spagnoli e francesi che avrà la concessione per la costruzione delle linee Civitavecchia - Roma, Roma - Ancona e Bologna - Ancona. Nell'autunno del 1860, quando le Marche sono annesse

al Regno sabauda, il governo piemontese si incarica di fare ultimare i lavori. Il primo treno giunge ad Ancona, da Bologna, il 10 novembre 1861.

All'atto della proclamazione del Regno d'Italia, 17 marzo 1861, nella penisola sono in esercizio 2.189 chilometri di ferrovia di cui 850 nell'ex Regno di Sardegna, 607 nel Lombardo - Veneto, 323 nell'ex Granducato di Toscana e 132 nello Stato Pontificio. Sul litorale adriatico la ferrovia raggiunge Brindisi nel 1865; dopo alcuni anni - con la costruzione della galleria del Moncenisio e del canale di Suez - il convoglio “La valigia delle Indie” porterà viaggiatori e merci in 47 ore da Londra a Brindisi, da qui si imbarcano per Porto Said, da dove proseguono alla volta dell'India. La linea Roma - Ancona sarà inaugurata nel 1866.

Nel 1871 in Italia vi saranno 6.256 chilometri di ferrovia, di cui 230 nelle Marche.

LE STAZIONI



Le stazioni ferroviarie, da sempre, costituiscono non solo un necessario e funzionale luogo per il servizio dei viaggiatori e per le merci, ma anche uno spazio architettonico importante e imponente, spesso di pregevole e ardita fattura con soluzioni tecniche innovative e non di rado avveniristiche. Nei tempi moderni vi si svolgono attività commerciali, talvolta ospitano anche eventi culturali e di intrattenimento. Rappresentano insomma un punto di riferimento e di aggregazione per la città.

In Ancona la prima stazione è del 1861, costruita per l'inaugurazione della linea Bologna Ancona. L'unica immagine in nostro possesso che la raffigura, fa scorgere due fabbricati affiancati con, nelle vicinanze, poche altre costruzioni, evidentemente utilizzate per gli usi indispensabili al servizio ferroviario.

La seconda stazione è del 1879/80. Qui i costruttori hanno seguito i dettami del tempo che volevano grandi spazi, ampi portoni e vetrate, pareti lavorate e volte molto alte. Rilevante era poi l'utilizzo del ferro secondo un uso tipicamente ottocentesco. La tettoia in ferro della seconda stazione di Ancona, con la sua estensione ed altezza, costituisce un vanto per la città ed una ardita prova d'ingegno per i progettisti e la ditta costruttrice. Ci furono molte polemiche sulla localizzazione del nuovo fabbricato viaggiatori; molti lo ritenevano troppo lontano dal centro, c'era chi addirittura pensava che la sua posizione più funzionale fosse piazza Cavour.

I bombardamenti della seconda guerra mondiale non risparmiano le ferrovie e la stazione è seriamente danneggiata. Finiti gli eventi bellici, iniziano le ricostruzioni. Si dà avvio ai lavori per erigere una nuova stazione, la terza, che con poche modifiche giunge fino ai giorni nostri. Nel piazzale antistante la stazione nel 1947 è realizzata una fontana che pochi anni dopo viene demolita per dare maggior spazio alle nascenti esigenze di traffico. Scelta improvvida, ma del resto anche l'intero nuovo edificio non è stilisticamente all'altezza di quello precedente.





ARRIVA IL PRIMO TRENO

Il Corriere delle Marche dell'11 novembre 1861 così scrive:

leri fino dalle prime ore pomeridiane, una folla immensa di popolo s'accalcava lietissima da Porta Pia, alla improvvisata stazione della via ferrata, messa ad addobbi, ed ove erasi posta una vasta galleria a mo' di sala pel trono, ove ricevere Sua Maestà e il reale corteggio.

Vittorio Emanuele II giunge, a distanza di un anno, ancora una volta ad Ancona. Questa volta arriva in treno ad inaugurare la tratta ferroviaria Rimini – Ancona. L'accoglienza è festosa tanto che, rientrato a Torino, il sovrano riterrà opportuno inviare un messaggio di ringraziamento alla cittadinanza.

Qualche giorno dopo, il 17 novembre, con "l'attivazione" pratica della linea iniziano le prime corse dei treni: all'inizio entrano in esercizio solo due coppie di convogli. La percorrenza tra Ancona e Bologna è di circa otto ore.

All'esterno della stazione cominciano le prime attività correlate alla ferrovia. Si intensificano i trasporti con le carrozze a cavallo per i vari punti di Ancona, fioriscono le attività commerciali, le locande, gli alberghi. La disponibilità di un nuovo e più veloce mezzo di trasporto è subito sfruttato anche per l'inoltro di telegrammi; la stazione gestisce infatti un efficiente servizio telegrafico che può essere utilizzato da esterni. Intorno alle stazioni sorgono nuove abitazioni e nuove fabbricati industriali.

Fino al 1861 gli orologi sono regolati in modo diverso tra i vari Stati italiani e tra città e città, con l'Unità d'Italia e l'estensione della rete ferroviaria si rende necessaria una uniformità di orario; dal 1866 gli orologi vengono regolati con il tempo medio di Roma.

Oltre che allo sviluppo economico l'estensione della rete ferroviaria contribuirà in maniera significativa al processo di unificazione della nostra penisola.





UNA STRADA FERRATA IN COSTRUZIONE.

Del danno che verrebbe allo Stato Pontificio da qualunque strada ferrata di comunicazione fra la Toscana e l'Adriatico. Lettera al chiarissimo sig. cavaliere Angelo Galli computista generale della R. C. A. di Benedetto Blasi segretario della camera di commercio in Civitavecchia.

sig. cavaliere osservandissimo

Quando dal rispettabile comune amico sig. Alessandro commendator Cialdi e dalla vostra gentilezza ebbi dono delle vostre dotte ed accurate riflessioni sulla opportunità delle strade ferrate nello Stato Pontificio e sui modi per adottarle, io già da lunga pezza avea posto mente ad una grave ed importante questione, quale si è quella se nuocerebbe agli interessi dello Stato Pontificio una comunicazione di esso colla vicina Toscana, sicché Livorno potesse anch'essa trasportarsi sull'Adriatico e commerciarvi. Posta a base delle mie considerazioni quella verità di fatto, di che niuno potrebbe oggimai dubitare, che cioè utilissima e d'immensa prosperità cagione allo Stato Pontificio sarebbe la unione dei due mari Adriatico e Mediterraneo coll'opera di una strada ferrata che, squarciando il seno degli Appennini, per la via più facile e breve potesse in sollecita e diretta comunicazione Ancona e Civitavecchia; tantosto nella tenuità del mio ingegno mi persuasi che ove la Toscana, sbucando nello Stato Pontificio, avesse potuto metter capo nell'Adriatico,

o sarebbesi per noi totalmente perduto quel beneficio o decurtato d'assai. E dettata, per comando di questa Camera di commercio, il meglio ch'io mi sapessi, una rispettosissima istanza alla Santità di Nostro Signore (che a voi piacque ricordare) in cui m'ingegnai dimostrare i danni che allo Stato Pontificio verrebbero dalla suddetta comunicazione colla Toscana, attesi che altri avesse dottamente trattata e sviluppata la questione. Quindi non è a dirsi come io, percorrendo il vostro coscienzioso e diligente lavoro, e trovandovi massime e principii uniformi ai miei, mi augurassi di vedere dalla vostra dotta penna troncata sin dalle radici la disputa in modo da torre altrui la speranza di rinverdirla. E mi godeva l'animo in leggere come, discorrendo i favori che ripromette la presenza dei due mari, proclamate con belle ragioni la utilità della linea ferrata dall'Adriatico al Mediterraneo sia da Ancona a Roma e Civitavecchia, sia dall'un porto direttamente all'altro; e come, riproducendo lo scritto del nostro Cialdi in cui, con ragioni tolte dall'arte sua (nella quale è valente maestro) dimostra essere questo porto per ogni modo preferibile a quel di Livorno, lo rivendicaste alla non curanza al disprezzo cui il sig. Pettiti avealo condannato. Ebbi però alla fine a meravigliare a dolermi in veggendo che voi, contento di avere combattuto la idea che la comunicazione fra i due mari s'avesse ad operare nella linea di Ancona a Livorno, quasi che (come giustamente dite) non esistesse il porto di Ci-

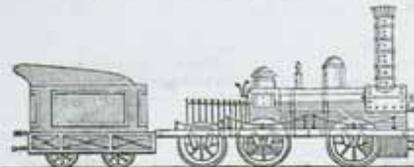
DIREZIONE
IN ROMA
Via Felice N. 171

La Locomotiva

SI PUBBLICA
ogni
GIOVEDÌ

CONDIZIONI DELLA ASSOCIAZIONE

PER ROMA
Per sei mesi pg. 1 00
Per un anno pg. 2 00
PER LO STATO E L'ESTERO
(franco ai confini)
Per sei mesi pg. 1 20
Per un anno pg. 2 40



Gli abbonati saranno ricevuti al prezzo di botteghi dati a vista di carattere romano distribuiti pagina per pagina.

GIORNALE PER GLI AZIONISTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE E D'ALTRE SOCIETA' INDUSTRIALI

SOMMARIO

Strade ferrate Pontificie. — Nota delle Informazioni artistiche ed economiche presentate al Governo dalla Società Nazionale. — Statuto della Società Nazionale. — Lettera del Maggiore Provinciale al Direttore della Locomotiva. — Idea compendiosa di alcuni progetti che possono dipendere dalla costruzione della gran linea di strada ferrata pontificia (Provinciale). — Strade ferrate estere. — Borsa di Roma. — Corso delle azioni di varie strade ferrate italiane ed estere.

Strade ferrate Pontificie
SOCIETA' NAZIONALE

La Società, il giorno 7 corrente, ha presentato, col mezzo del Presidente il Principe D. Tommaso Corsini, ai piedi della Santità di N. S. i requisiti tutti, che richiedeva la Notificazione governativa del 7 novembre decorso.

Si dà nota del porta-foglio contenente quei requisiti, tutto sotto la rubrica Informazioni artistiche, quanto Informazioni economiche, e Passaggio dell'Appennino, i quali erano richiesti dalla suddetta Notificazione.

In altri numeri si darà conto partitamente di questi lavori tanto tecnici quanto economici, e tutto che di giustizia si deve rendere noto al pubblico, riguardo ai Fondatori della Società, e agli uomini d'arte che vi presero parte per condurla con l'opera loro a meritare la concessione.

INDICE

Delle Informazioni artistiche ed economiche che si sottomettono al Governo, in obbedienza della Notificazione della Segreteria di Stato in data del 7 novembre 1846.

INFORMAZIONI ARTISTICHE

T I P I

- Stazione centrale nell'interno di Roma.
- Pianta generale della località presso Porta Maggiore.
- Pianta particolare della suddetta stazione centrale. Tav. I.
- Prospetto dell'ingresso. Tav. II.
- Id. del fianco sulla linea A. B. Tav. IV.
- Spaccato in lungo sulla linea C. D. Tav. V.
- Id. in largo sulla linea E. F. Tav. III.
- Porto d'Anzio.
- Pianta dell'antico porto nello stato attuale. Id. restaurato.
- Prospetto e sezioni del nuovo Porto Pio.

Linea Napoletana.

- Pianta corografica da Roma ad Albano.
- Id. da Albano ad Anagni.
- Id. da Civita Lavinia a Porto d'Anzio.
- Id. d'Anagni a Frosinone.
- Id. da Frosinone a Ceprano.
- Pioggio da Roma ad Anagni.
- Id. da Anagni a Ceprano.
- Id. da Civita Lavinia a Porto d'Anzio.
- Profili grandi di studio.

Linea Anconetana.

- Pianta corografica da Roma al Grillo.
- Id. dal Grillo a Terni.
- Profilo da Roma a Terni.
- Profili grandi di studio.

PORTA-FOGLIO

Linea Napoletana ed Anconetana.

- Scandaglio preventivo per la stazione centrale nell'interno di Roma.
- Piani di prevenzione delle due linee, da Roma a Ceprano con la deviazione di Porto d'Anzio, e da Roma a Terni.

Linea Anconetana e Bolognese.

- Rapporto dell'ingegnere Scarabelli. — Investigazioni tecniche tra Roma e Ancona.
- Relazione artistica dell'ing. Martinelli sulle linee tra la valle Ternana e la valle Umbra.
- Rapporto di peribstrazione da Ancona a Bologna con scandaglio dell'ing. Fiorentini, con tipo.
- Discorso dell'ing. Corrotti sull'andamento del Topino-Potenza.
- Esame analitico dell'ing. Corrotti del territorio Umbro per la miglior traccia di strada ferrata attraversante l'Appennino.
- Relazione artistica dell'ing. Martinelli sulle linee del Topino e del Chiaggio.
- Relazione generale della Presidenza della sezione tecnica con quadri e dimostrazioni ec.

INFORMAZIONI ECONOMICHE

Quadro economico, che serve d'introduzione a quattro grandi specchi sinottici, ne quali si mostra il costo, il movimento e il prodotto dell'intera linea. Le notizie statistiche sono state cavate la più parte ufficialmente nei nostri dicasteri, e con informazioni avute dalle autorità in tutto lo Stato Pontificio. Con questi documenti, mentre si risponde alle domande fatte dal Governo colla sua Notificazione, si prova come in una sola impresa possa sperarsi la costruzione e l'esercizio di questa grande vena di strade ferrate italiane, dando un frutto molto adeguato a coloro che vogliono mettervi i capitali.

La Commissione deputata a sanzionare lo Statuto della Società Nazionale, composta dei Deputati delle Provincie e della Presidenza Centrale, ha terminato il suo incarico, e noi siamo lieti di poter dare nel nostro Giornale questo Statuto.

STATUTO

Denominazione della Società, suo scopo, sua sede, sua durata.

ART. 1. — Si è formata in Roma una Società che prende il titolo di Società Nazionale per le Strade ferrate nello Stato Pontificio.

ART. 2. — Questa Società è anonima, ed il suo scopo è la costruzione e l'esercizio delle strade ferrate nello Stato Pontificio, dal confine napoletano a Bologna. Essa si propone altresì il proseguimento dell'indicata linea al confine estense ed al Po per Ferrara, non che le diramazioni colla Toscana, e se come la concessione del Governo per un lato, e lo stato del fondo sociale per l'altro renderanno ciò eseguibile. La Società interporrà quindi le sue premure presso il Governo, onde ottenere quelle concessioni. La medesima Società assume ancora, quando lo reputi conveniente all'utile suo, la ricostruzione del porto Neroneiano in Anzio.

ART. 3. — La sede principale della Società sarà in Roma.

ART. 4. — La Società durerà quanto la concessione.

ART. 5. — La Società s'intende costituita, allorchè siasi raccolto un quarto delle azioni, dalle quali risulta il fondo sociale. Essa però non si obbliga ad intraprendere i lavori che dopo aver raccolto la metà delle azioni costituenti il detto fondo.

ART. 6. — Il fondo sociale è fissato a 25 milioni di scudi romani, diviso in 250,000 azioni di scudi 100 l'una, salvo il caso che si dovesse aumentare, il che si fisserà allora dall'Assemblea generale.

ART. 7. — Le dette azioni si acquisteranno pagando a ventisimi, cioè in rate di scudi 5 l'una, e pagando in rate trimestrali di scudi 5 l'una, a scelta dei sottoscrittori, i quali dovranno dichiarare nell'atto del primo versamento quale fra i due modi adottano, e perseverare in esso fino al termine del pagamento.

NOTIFICAZIONE



PASQUALE del Titolo di Santa Pudenziana della Santa Romana Chiesa Prete CARDINALE GIZZI
della Santità di Nostro Signore PAPA PIO IX Segretario di Stato ec.

Poiché le riforme giudiziarie e i miglioramenti economici son cose di lunga e matura considerazione, volendo pure il SANTO PADRE che qualche frutto delle Sue sollecitudini si mostri nel giorno medesimo che rinnova in tutti i Suoi amatissimi sudditi con solenni e anguste corrispondenze la letizia della sua esaltazione al Supremo Pontificato, la Commissione deputata a preparare le norme fondamentali per la concessione delle strade ferrate si è con lodovole premura affrettata di condurre a termine i suoi lavori.

Veduta pertanto la relazione della Commissione medesima, la SANTITÀ SUA CI ha ordinato di pubblicare le seguenti risoluzioni.

ARTICOLO I.

Le linee che il Governo Pontificio considera come di principale importanza, e delle quali autorizza perciò l'esecuzione, sono

1.° Quella che da Roma per la Valle del Secco mette al Confine Napolitano presso Caprano;

2.° Quella che congiunge a Roma il Porto d'Anzio;

3.° Quella di Roma a Civitavecchia;

4.° Quella che da Roma, coarctando i luoghi più popolati dell'Umbria, com'è principalmente Foligno e la Valle del fiume Potenza, mette in Ancona: e quindi da Ancona a Bologna, seguendo lo tracce della via Flaminia Emilia.

ARTICOLO II.

La costruzione di queste nuove strade si commetterà alla privata industria di Compagnie rappresentate da sudditi Pontifici, le quali per essere approvate dovranno insieme con la domanda presentare

1.° la descrizione della linea o delle linee che vorranno condurre;

2.° le informazioni artistiche ed economiche, che i richiedenti possono dare intorno alle linee medesime;

3.° la determinazione del tempo dentro il quale si obbligheranno di compire gli studi, e poi il lavoro se quelli siano approvati: e del tempo altresì per quale domandino di godere la concessione dopo il termine dei lavori;

4.° la cauzione che vuol darsi prima di cominciare gli studi, a favore specialmente dei proprietari le cui terre fossero occupate o passero qualche danno; o la cauzione con cui prima di metter mano ai lavori si vuol dare al Governo la giusta sicurezza che siano per essere condotti a termine;

5.° l'esposizione dei mezzi con cui intendono di condurre l'impresa, considerato principalmente l'interesse dei sudditi Pontifici, sia in quanto ai capitali sia in quanto all'opera.

ARTICOLO III.

A presentare i progetti con le sopraccennate condizioni si concede un termine di tre mesi dalla data della presente Notificazione, il quale potrà essere prorogato a richiesta delle Compagnie, se occorra qualche giusto motivo.

ARTICOLO IV.

Assicurata la costruzione delle linee descritte di sopra nell'Art. 1., il Governo si riserva di prendere nella dovuta considerazione la linea che da Foligno mette verso Perugia e Città di Castello per la Valle del Tevere, e anche altre linee di comunicazione con gli Stati vicini, allorchè ne sia riconosciuta la necessità o la evidente utilità per lo Stato Pontificio.

ARTICOLO V.

Sarà conferita in premio una medaglia d'oro del valore di Scudi mille, a giudizio del Consiglio d'Arte (i cui Membri rimangono perciò esclusi dal concorso) a chi avrà indicato il passaggio più facile e meno costoso tra l'Umbria e le Marche.

Dalla Segreteria di Stato 7 Novembre 1846.

P. CARD. GIZZI.

ROMA MDCCXLVI. DELLA TIPOGRAFIA DELLA REVERENDA CAMERA APOTOLICA.
DINI SALVIOZZI.

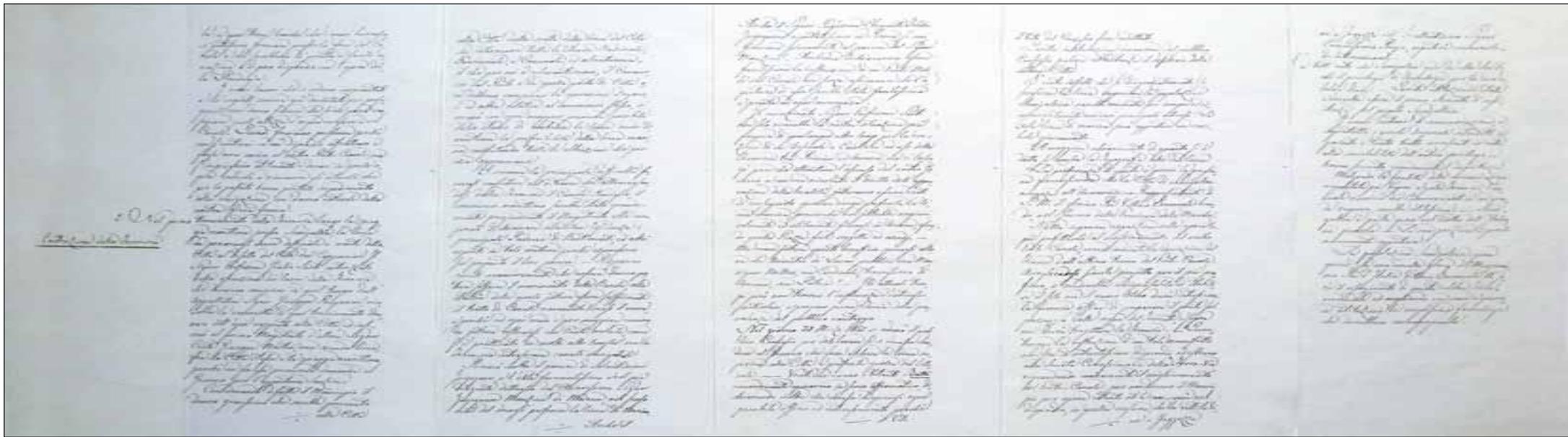
Papa Gregorio XVI fu ostinatamente contrario alla costruzione di strade ferrate nello Stato Pontificio; il suo successore, il senigalliese Pio IX, fu di vedute più ampie e aperte. Capendo l'importante ruolo delle ferrovie, sia nel campo economico-sociale sia in quello culturale e politico, il 14 luglio 1846, a meno di un mese dalla sua elezione, delega ad una Commissione Tecnica lo studio e la progettazione di una articolata rete ferroviaria. Il 7 novembre 1846 viene emessa una "Notificazione" nella quale si autorizza la costruzione delle linee che il Governo Pontificio considera come di principale importanza. Tra queste la Roma-Ancona-Bologna che ebbe un'esecuzione molto lenta anche per il sopraggiungere degli eventi del Risorgimento. L'intero percorso fu portato a termine il 29 aprile 1866.

A lato la medaglia, coniata nel 1857, in occasione dell'inaugurazione della prima ferrovia pontificia. Nell'immagine di sinistra è raffigurato il busto di Pio IX con zucchetto, mozzetta e stola. In quella di destra una locomotiva con sopra un angelo seduto e con la basilica di S. Pietro sullo sfondo.





Il cardinale Giovanni Maria Mastai-Ferretti (Senigallia 13-5-1792 – Roma 7-2-1878) fu eletto Papa il 16-6-1846 e assunse il nome di Pio IX. Nel primo periodo del suo pontificato manifestò idee liberali tanto da acconsentire a parziali riforme, a promulgare la costituzione ed a schierarsi favorevolmente alla prima guerra di indipendenza italiana. Nel 1848, allo scoppio dei moti popolari, si trasferì a Gaeta, mentre a Roma veniva proclamata la Repubblica romana. Al suo rientro a Roma, nel 1850, divenne fermo avversario delle nuove idee politiche, morali e filosofiche (*Sillabo*, 1864). Fu intransigente nel non riconoscere lo Stato italiano, che gli aveva “usurato” il potere temporale. Durante il concilio Vaticano I (1869-1870) proclamò il dogma dell’infallibilità del Papa; in precedenza aveva proclamato quello della Immacolata Concezione. Il 3 settembre 2000 fu proclamato beato da Giovanni Paolo II. Nel pannello di destra l’Italia dopo il 1815.



Costruzione della Ferrovia

*N*el primo tracciamento della Ferrovia lungo la spiaggia marittima presso Senigallia, la linea da percorrere venne designata a monte della Città al di sotto del Colle dei Capuccini.

Il Sig. Professore Giulio Sarti autorizzato delle esecuzioni dei lavori della Ferrovia che dovevano compiersi in quel tempo dall'appaltatore Signor Giuseppe Prosperini riconobbe l'erroneità di quel tracciamento dannoso sott'ogni rapporto alla città, ed insinuò al primo Magistrato d'allora Sig. Conte Giuseppe Mastai, una seconda linea fra la città stessa e la spiaggia marittima perché ne facesse premurosa domanda al governo per l'opportuna sanzione.

Considerando difatti il Municipio il danno gravissimo che sarebbe provenuto alla Città dalla scelta della linea del Colle che intersecava tutte le strade Nazionale, Provinciale, e Comunale ed allontanava, il che per noi è rilevantissimo, il Commercio dal Porto e da quella parte di città dove devono compiersi le operazioni Doganali ed altre relative al Commercio stesso, si occupò con ogni

maggior premura possibile dello studio di ambedue le linee onde dimostrare la preferibilità della linea marina confutando tutte le obiezioni che per essa opponevasi.

E siccome la principale difficoltà facevasi consistere nel ritenere che attraversandosi dalla Ferrovia il Canale Naviglio, il commercio marittimo sarebbe stato grandemente pregiudicato, il Magistrato ebbe cura perciò di chiamare alla sua residenza i principali padroni di bastimenti ed altri esperti in tali materie perché esponessero sul proposito il loro parere. Risposero questi unanimemente che nessun danno poteva soffrire il movimento delle barche alla delle quali poteva essere sufficiente il tratto di canale rimanente verso il mare, o perché ad ogni modo e per maggior comodo poteva costruirsi un ponte mobile, come si è praticato in molti altri luoghi ove la Ferrovia intersecava canali navigabili.

Ricerò inoltre il parere di valentissimi ingegneri e l'ebbe favorevolissimo e col più diligente dettaglio dal Chiarissimo Signor Ingegnere Man-

zini di Modena, nel senso cioè di doversi preferire la linea di marina. Anche il Signor Professore Clemente Foldei ingegnere reputatissimo in Roma si uniformava pienamente al parere del Sig. Manzini.

Ambedue dichiaravano essere facilissima la costruzione di un ponte mobile sul Canale non senza assicurare che l'apertura di esso sarebbe stata facilissima pronta ad ogni occorrenza.

Il menzionato Signor Professore Sarti ... riconobbe la nostra situazione più propria di qualunque altro luogo per la erezione di un Arsenal e o Cantiere ad uso della Ferrovia tra Rimini ed Ancona, ma ci lusingò pure che ottenutone l'assenso dal nostro Governo, a cui era riservato il diritto dell'approvazione della località, potevamo essere certi di conseguirlo qualora venga preferita la linea marina, perciocché non potrebbe ragionevolmente ed utilmente fissarsi in Ancona, essendo quella Piazza-forte soggetta ad assedi. Ma come poteva questo beneficio sperarsi allora che Ministro dei Lavori pubblici era Monsignor Millesi, ora Cardinale, tenerissimo

di Ancona, sua Patria? Gli attuali tempi però non temono l'influenza d'interessi particolari, e porgono piena fiducia nella prevalenza del pubblico vantaggio.

Nel giorno 30 marzo 1855 si adunò il pubblico Consiglio per deliberare se si dovesse chiedere al governo che fosse esclusa la linea superiore alla città e preferita quella del litorale. Ventidue erano i votanti e tutti concordemente opinarono in senso affermativo, dichiarando inoltre che dovesse adoperarsi ogni possibile ufficio o interessamento perché il voto del Consiglio fosse adottato.

Questa deliberazione unanime del pubblico Consiglio palesa abbastanza il desiderio dell'intera Città. E' certo infatti che se disgraziatamente si scegliesse la linea superiore, la popolazione Senigalliese sarebbe rovinata per sempre e irrimediabilmente nei suoi principali interessi. La sola linea di marina può apportare un sensibile giovamento.

A maggiore chiarimento di quanto si è detto si unisce la topografia delle due linee.

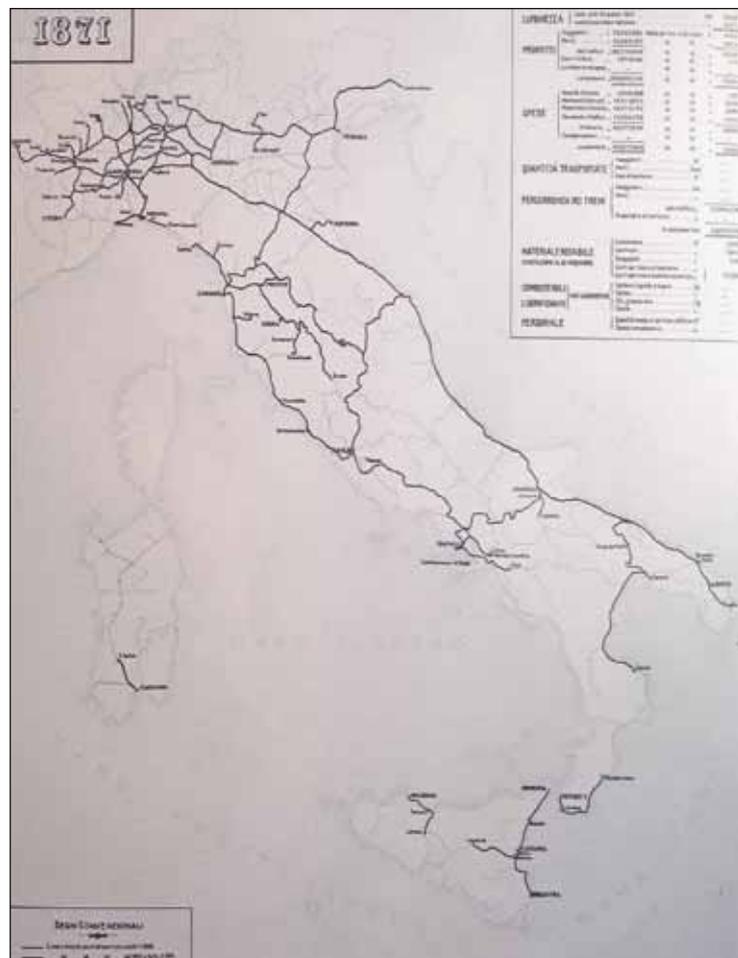
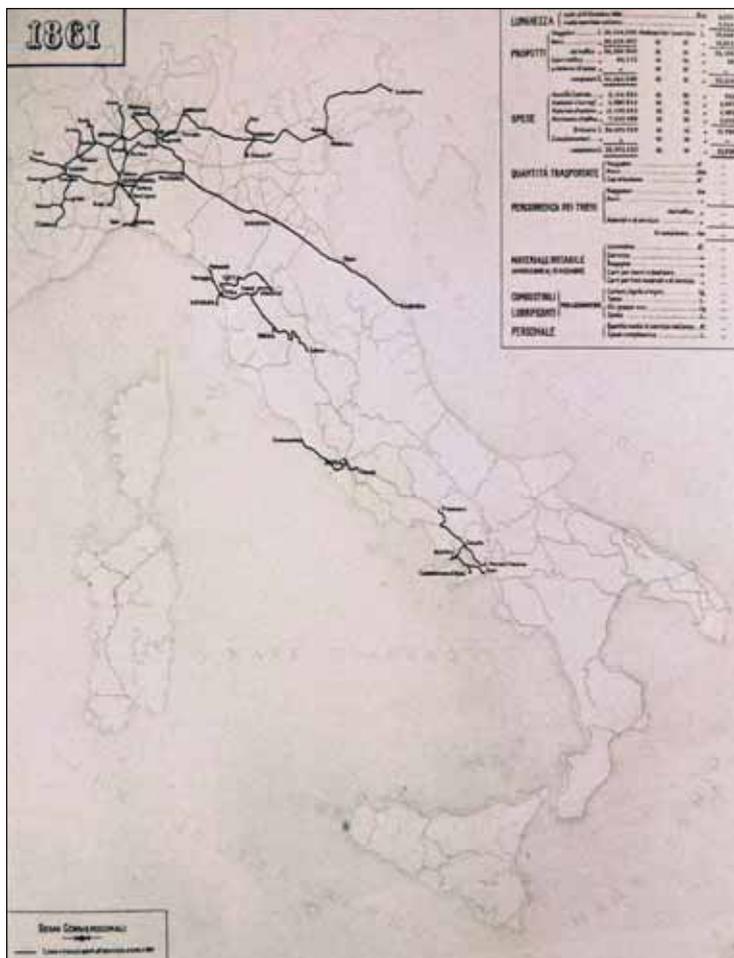
La preferenza di questa è perciò la preghiera fervorosissima che

la città di Senigallia avanza all'Onorandissimo Rappresentante di S.M. il Glorioso Re Vittorio Emanuele Secondo nel Governo delle Provincie delle Marche.

Nella superiore esposizione sulle opere le più profittevoli al miglioramento del nostro Porto Canale, venne indicata la deviazione del fiume dall'ultimo tronco del Porto - Canale. Accogliendosi simile progetto per il più proficuo, si renderebbe indispensabile di stabilire il sito ove il nuovo alveo dovrà intersecare la ferrovia, al fine di preparare il ponte pel passaggio delle acque del torrente, e sopra cui dovrà transitare la Ferrovia. Quantunque la costruzione di un tale manufatto non sia di notevolissimo dispendio, ed estraneo alla Società Concessionaria della Ferrovia, riguardando unicamente il miglioramento del Porto - Canale; pur nondimeno il Municipio per opera cotanto utile concorrerà nel dispendio, in quella misura, che la rettitudine e saggezza dell'Eccellentissimo Signor Commissario Regio, reputerà convenienti di determinare.

A Senigallia, in un primo momento, era stato deciso un tracciato ferroviario a monte, lontano quindi dal mare e dal porto-canale. Vi furono tante proteste e si sviluppò un grande dibattito. Venne scelto infine il tracciato a ridosso del mare che, oltre ad essere di più semplice realizzazione, avrebbe favorito il commercio dal porto. Il cantiere per la costruzione della ferrovia Rimini-Ancona fu insediato a Senigallia perché "non potrebbe ragionevolmente ed utilmente fissarsi in Ancona essendo quella Piazza-forte soggetta ad assedi".

In basso la trascrizione del manoscritto.

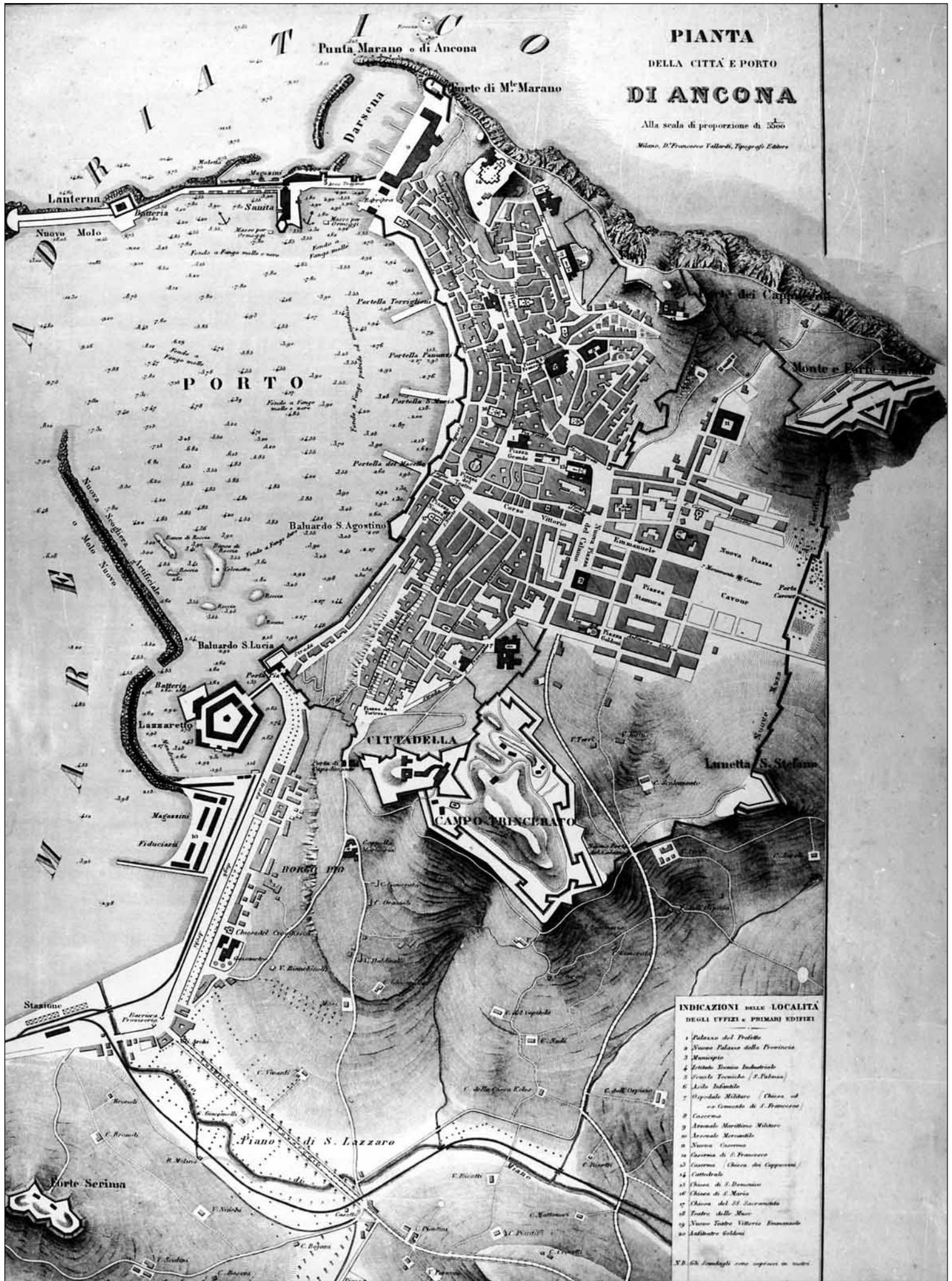


Cronologia delle attivazioni ferroviarie nelle Marche

	Pecorso	Lunghezza	Data
1	Rimini - Ancona	Km 92,95	17 novembre 1861
2	Ancona - Pescara	Km 147,313	13 maggio 1863
3	Foligno - Falconara	Km 119,448	29 aprile 1866
4	Porto d'Ascoli - Ascoli Piceno	Km 27,8	1 maggio 1886
5	Portocivitanova - Macerata	Km 27,180	22 maggio 1886
6	Macerata - Albacina	Km 59,41	24 dicembre 1888
7	Fabriano - Pergola	Km 31,61	28 aprile 1895
8	Pergola - Urbino	Km 47,830	20 settembre 1898
9	Castelraimondo - Camerino	Km 11,070	11 aprile 1906
10	P.S. Giorgio - Fermo - Amandola	Km 56,97	14 dicembre 1908
11	Fano - Fermignano	Km 43,16	30 novembre 1916

Marco Severini
Le marche e l'Unità d'Italia
Codex 2010

Sviluppo della rete ferroviaria italiana negli anni 1861 – 1871 – 1909. La successione grafica dei documenti permette di osservare che la lunghezza della rete passa da 2.521 km alla fine del 1861, a 6.256 km di 10 anni dopo, fino a 16.686 km nel 1909. Si noti anche il divario, già allora esistente, tra nord e sud della penisola.



Quando fu costruita la ferrovia Ancona – Pescara il tracciato in prossimità della stazione era diverso da quello odierno. Nella pianta della città del 1870 qui riportata, si vede la linea uscire dalla stazione in direzione di Piano S. Lazzaro per girare a sinistra (ex Fiat, oggi Coop), attraversare Corso Carlo Alberto e proseguire verso la lunga galleria per passo Varano.

COMUNE DI ANCONA



Cittadini!

Lil nostro Re è rimasto vivamente commosso dai sensi di divozione e di riconoscenza, che, seguendo l'impulso del cuore, gli addimostrammo in occasione di sua recente venuta fra noi; ed a mezzo del Ministero dell' Interno ne esprime che Egli ha in ciò riconosciuto nuova prova di nostro *religioso* attaccamento alla Causa Italiana.

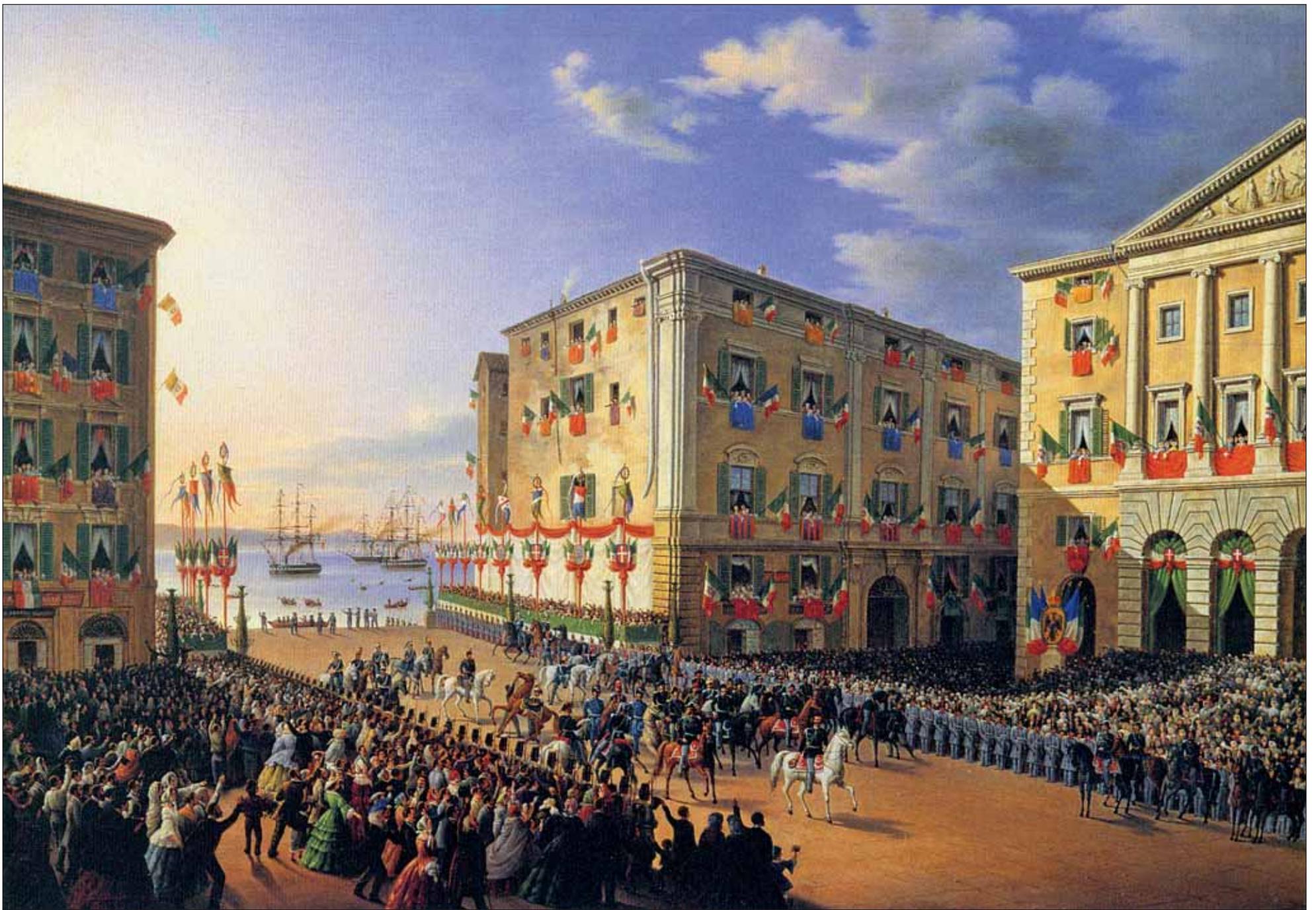
Egli ha notato con gioia la concordia e la gara di patriottismo esistente fra tutti gli ordini della città, e si è specialmente compiaciuto in vedere le associazioni tutte degli Operai accorrergli incontro in bell'ordine; di questa numerosa classe di cittadini, che forma la forza della Nazione, e di cui sono a Lui tanto a cuore gl'interessi.

Niun incarico più ambito di questo pel Municipio, di manifestarvi cioè la soddisfazione di S. M. VITTORIO EMANUELE II per la città nostra; niun impulso più valido ad animarci a perdurare nel bene ed a renderci sempre più meritevoli della benevolenza e della stima della Patria e del RE.

Dalla Residenza Municipale il 25 Novembre 1861.

IL SINDACO

MICHELE C.^{TE} FAZIOLI



Il quadro si riferisce alla visita in Ancona, del 3 ottobre 1860, di Vittorio Emanuele II. Il Re entra in Ancona, città appena liberata dalle truppe piemontesi, dove si ferma sette giorni ospite in una villa nei pressi di Posatora. Nel dipinto – di autore ignoto – in primo piano è rappresentato il palazzo della famiglia Trionfi; danneggiato da un bombardamento nella seconda guerra mondiale, al suo posto sarà costruito il palazzo dove ora c'è la sede della Rai regionale. A destra si distingue chiaramente il Teatro delle Muse.



Barnaba Mariotti (attribuito a). Veduta della città e del porto di Ancona, olio su tela, Pinacoteca Comunale "Francesco Podesti".



Ancona, 10 dicembre.

Ci si presenta sovente la richiesta di segnalare al pubblico alcuni inconvenienti relativi al servizio della stazione della nostra ferrovia. Fin qui attendemmo che esso venisse meglio ordinato, e pensammo non potersi pretendere, non appena installato, ciò che pur si vorrebbe dal pubblico.

Quello per altro che non potrebbe essere mai tollerato, si è la poca cortesia dei modi usata da taluno di quegli impiegati verso i viaggiatori.

Nella nostra, come in tutte le stazioni del mondo deve esservi l'orologio, e l'orario da cui dipendono inalterabilmente l'esercizio dei diritti, e doveri rispettivi sia degli impiegati che dei viaggiatori.

Non istà dunque ad un impiegato favorire un viaggiatore e farlo passare 5 o 6 minuti prima della partenza del convoglio, respingendone un altro che era giunto 10 minuti prima che è il tempo voluto dall'orario.

Questi passeggeri inconvenienti speriamo vederli cessare quanto prima e crediamo ben fatto segnalarli al sig. Capo Stazione perchè voglia fin da ora provvedervi.

COMUNE DI ANCONA
NOTIFICAZIONE

Perchè il servizio della Vettura di piazza, è pubblico, e cittadino, sia provvisto quanto meglio si può nell'interesse del momento, in cui entra in attività la Ferrovia, il Municipio, prese le debite indagini con l'Autorità di Pubblica Sicurezza.

SECONDA

1. Niuno potrà stabilire servizio di vettura di piazza e suburbana, senza averne ripartita la licenza da questo Municipio Urbana.
2. La domanda per ottenere questa licenza dovrà essere presentata in questa Segreteria Comunale sotto forma d'istanza, e munita di un Certificato dell'Amministrazione Giudiziarie, comprovante la non pregiudicata condotta del richiedente, e delle attestazioni di sua patria in grado civile.
3. L'istanza dovrà indicare il numero, nome e domicilio del possente, dichiarare se la somma che si destina all'uso suddetto è ad uso o a due cavalli, la località ove s'intende essere
4. Il proprietario stesso che condurrà il veicolo, o altro incaricato, ed in questo caso anche per l'ultimo dovranno produrre i due documenti sopra richiesti.
5. Saranno ammesse quelle vetture soltanto che, dietro esame, si riterranno di solida costruzione, di amoda capacità e completamente pulite e decenti.
6. Ad ogni vettura, riconosciuta ammissibile, verrà assegnata un numero d'ordine, che sarà dipinto visibilmente all'esterno della medesima, nella grandezza di 8 centimetri ed in colore che risulti su quello della vettura, e ripulito sul fondo, dal quale dovrà essere illuminata la via di notte.
7. Niuno potrà interrompere il servizio, se non sia munito del libretto facoltativo rilasciato da questa Ufficio, o di altra provvisoria autorizzazione. — Il veicolo senza il suddetto della vettura dovrà sempre avere con sé. — Il libretto sarà valida per un anno; tuttavia per causa di pubblico interesse, ed ogni qualvolta l'incaricato ne chiederà, l'Autorità che concederà può sempre anche nel corso dell'anno rinnovare l'occolata fornita.
8. I conduttori suddetti dovranno essere tenuti debitamente, e comparsi tutti verso il pubblico con sobrietà.
9. Il prezzo fisso nella Tariffa per l'uso dell'istesso legno, anche non potranno i conduttori ammettere nella vettura altre persone oltre quelle da cui furono richiesti di servizio senza la di lei assenzia, né potranno essi rifiutarsi a trasportare nella vettura quel numero di persone che insieme con il loro bagaglio sia ragguagliato alle capacità della stessa.
10. Nel prezzo stabilito dalla presente tariffa si comprende anche ogni diritto di sosta o regalia anche per questo titolo e espressamente vietato di avere qualsiasi pretesa.
11. Restano però salvi i diritti di conduttori contro le persone che a propria colpa arretrano ingiusti guasti evidenti alla vettura.
12. Il conduttore non potrà rifiutarsi di condurre sul legno il passeggero o al portone dell'abitazione in qualsiasi altro più remota contrada della città, purché sia questo prestabile per la vettura.
13. La vettura senza dovrà tenere ostentata una copia della seguente Tariffa.

TARIFFA PROVVISORIA PER LE VETTURE DI PIAZZA

INDICAZIONE DELLE VETTURE	Note per altri servizi					
	PER LA PRIMA ORA		PER OGNI ORE O SOGGIORNO			
	di giorno	di notte	di giorno	di notte	di giorno	di notte
Una corsa dalla stazione alla Città o vice versa con o senza bagaglio	L. 1 30 28 1/2	L. 1 00 30 1/2	L. 2 30 47	L. 00 11 1/2	L. 22 14 1/2	L. 1 12 21
Per un legno a due cavalli	+ 2 38	+ 2 00 47	+ 3 10 00	---	---	---
Una corsa nell'incasso per una persona, con o senza bagaglio o senza	+ 30 9 1/2	---	---	---	---	---

N.B. Il servizio suddetto ha principio al varco di notte, e dura fino al far del giorno.

Dal palazzo Comunale, il 10 novembre 1861.

Il Sindaco NICOLETTA COSTA FAZIOLO

V. A. BELLATI FARMACIO

AVVISO INTERESSANTE

VINCENZO GOZZI Albergatore alla piana degli Archi di Ancona, fa noto a tutti li signori Viaggiatori, Commerciali, ecc., che nella sua Locanda, sita in prossimità della nuova Stazione della Ferrovia, oltre una decente abitazione, e conveniente trattamento, trovasi altresì aperto a comodo di chiunque un ufficio di Spedizioni e Commissioni, non che Magazzini per depositi di bagagli e merci, stallaggio per Cavalli, ed altro ecc. che potesse occorrere ai signori Passeggeri, i quali potranno così incontrare una spesa minore di quella, che se fossero costretti entrare in Città.

Il medesimo tiene a disposizione dei signori Viaggiatori e Cittadini che favoriranno al suo Albergo Fiacre e Omnibus, ecc.

La ferrovia porta attorno a sé un radicale cambiamento architettonico. Sorgono nuovi palazzi adibiti ad alberghi, locande, servizi postali e telegrafici, commerci vari. Il piazzale della stazione diventa un centro di attività e da lì partono le fiacre, carrozze a cavallo dell'epoca, per vari punti della città. Così il giornale cittadino pubblica l'avviso dell'apertura di un ufficio di spedizione, il decreto comunale sulle tariffe e condizioni per l'uso delle vetture di piazza e persino i primi reclami dei viaggiatori.

Cartolina fornita dall' Ufficio Storico di Ancona.
Articoli tratti da *Il Corriere delle Marche* del 21 e 29 novembre e del 10 dicembre 1861.

REGNO D'ITALIA

DIREZIONE DELLE POSTE DI ANCONA

A COMINCIARE DAL GIORNO 1 MARZO

l'Orario per l'Impostazione e Distribuzione delle corrispondenze è stabilito come segue:

DESTINAZIONI	ULTIMA LEVATA dalle lettere in Partenza		DISTRIBUZIONE dalle lettere in arrivo	
	Ore		Ore	
	Giorno della settimana	Subordinata	Giorno della settimana	Subordinata
Linea da Ancona-Bologna-Piacenza-Milano	tutti i giorni	10 30	tutti i giorni	11 5
Linea da Piacenza ad Alessandria, Torino, Genova ed altre	idem	10 1	idem	11 5
Veneto, Svizzera Italiana, Germania e Stati del Nord	idem	10 1	idem	11 5
Francia, Svizzera Francese, Spagna, Belgio, Inghilterra e	idem	10 1	idem	11 5
Colonie	idem	10 1	idem	11 5
Linea di Breraudi, Macerata, Umbria e Stato Pontificio	idem	10 3	idem	11 5
Linea di Larcio, Fermo, Ascoli, Abruzzi ed Italia Meridionale	idem	10 3	idem	11 5
Mantufredonia, Bari, Brindisi e linea fino a Messina (con postali Italiani)	idem	10 3	idem	11 5
Trieste ed Austria (con postali Austriaci per le città suddette)	idem	10 3	idem	11 5
Scali del Levante	idem	10 3	idem	11 5
CIRCONDARIO				
Monte S. Vito, e Chiaravalle	tutti i giorni	10 3	tutti i giorni	9 5
Monte Marciانو e Falesnara	idem	10 3	idem	9 5
Agugliano, Camerata, Gallignano, M. S. Lucia, Paterno, Pulverigi	Dispartita (Meridionale)	10 3	idem	9 5
Camerano	tutti i giorni	10 3	tutti i giorni	9 5
Sirolo, Civitanova	idem	10 3	idem	9 5
NOTA BENE — Le levate delle lettere dalle buste sussidiarie si effettuano:				
(a) L'impostazione nella busta esistente presso la Stazione della Ferrovia ha luogo fino alle ore 1 45 pomeridiane.				
(b) Idem idem presso l'Agguato 20 minuti prima della partenza del Fervente.				

AVVERTENZE

Il Portatore di lettere di servizio dell'Amministrazione postale le lettere a domicilio sono consegnate di mano. È loro permesso prendere le lettere anche nelle postazioni postali.

Le lettere delle buste sussidiarie sono consegnate nelle postazioni postali, secondo la Direzione di Circondario, luogo, via, numero dei doli e domicilio.

Le lettere sussidiarie sono consegnate per una persona di quella località per l'impostazione delle lettere sussidiarie e devono essere chiuse in una busta (paravola) con affetto nei luoghi di consegna (postazioni postali) e di deposito postale.

Si raccomanda di assicurare le lettere sussidiarie con il valore, secondo apposto sopra le buste delle lettere in una nota apposta sul lato esterno.

Il giorno o meglio non affrancare con buste sussidiarie.

Le lettere che a beneficio delle corrispondenti sono poste nelle buste sussidiarie di mano, si chiuderanno in buste, come sopra, e non saranno consegnate a domicilio.

Le lettere per il Regno delle Due Sicilie, con affetto, dovranno essere affrancate alla posta di Circondario, ed a quella per la Francia di Circondario di prima classe, vale a dire 10 centesimi.

Il R. Corriere parte da Ancona per Chieti alle ore 3 pomeridiane in coincidenza con quello da Chieti a Napoli e da Chieti per Ancona alle ore 4 pomeridiane per arrivare in Ancona alcune ore prima della partenza del secondo treno della ferrovia Ancona-Bologna.

GLI UFFICI SONO APERTI AL PUBBLICO

Distribuzione	}	dalle ore 8 ant. alle 6 pom.
Assicurazione		
Affrancamento		
Bilancio e pagamento Vaglia		dalle ore 9 ant. alle 4 pom.
Corrieri		dalle ore 9 ant. alle 4 pom.

Visto ed approvato — Bologna, add. 1 Marzo 1862

Il Direttore Comperimentale
F. DUCLOZ

Il Direttore
LENCHANTIN

ANCONA TIP. NAZIONALE DI G. SANTORI GIARDINI

SOCIETÀ ITALIANA PER LE FERROVIE MERIDIONALI

N.° 4

Stazione Telegrafica di *Ancona*

Il *11* *Novembre* 1862

Si è quello del Sig. *Luigi...* per il Disposizione privata

N.° di parole *19* dirette al Sig. *Luigi...*

Il prezzo la somma di Lire *due, quarantotto*

Trasmissione L.	Importo Due
Allegazione di Identità	
Precedenza	
Spedizione di copie	
Avviso di ricevimento	
Collazionamento	
Risposta al Disposizione N.° di parole N.°	
Accertamento di consegna	
Annullamento del Disposizione N.°	
Bilancio di copia del Disposizione N.°	
Spese di		
Posta	
Stiffello	
Espresso	
IL CAPO STAZIONE		Totale L. Due

Luigi...

Tra le attività che si sviluppano attorno alla ferrovia c'è un nuovo utilizzo della posta. Con il treno è possibile fare un servizio postale più puntuale, più certo e celere. Sono stabiliti orari per imbucare le lettere e per la loro distribuzione; i costi sono molto più contenuti. Il servizio telegrafico è effettuato dal Capo Stazione anche per i privati.

Manifesto della Direzione delle Poste conservato nell'Archivio di Stato di Ancona.
 Articolo tratto da *Il Corriere delle Marche* dell'11 novembre 1861.
 Ricevuta telegrafica proveniente da collezione privata.

La Direzione delle R. Poste di Ancona ha pubblicato il seguente Avviso.

A cominciare dal giorno 12 Novembre alle ore 7 antimeridiane avrà luogo la prima partenza del piroscampo Postale da Ancona per Bari e Brindisi.

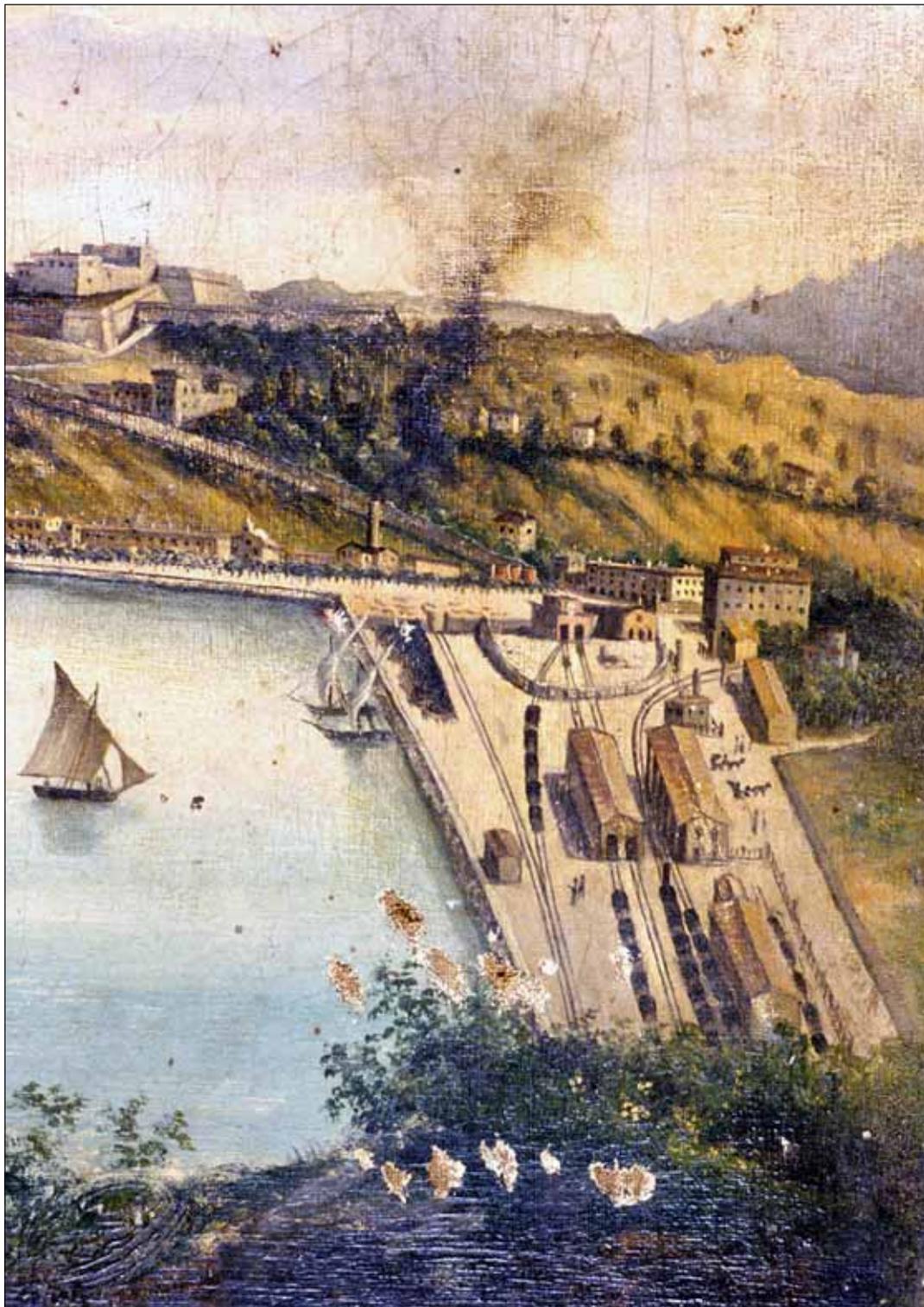
L'ultima levata delle lettere in partenza per quelle destinazioni è fissata alle ore 9 pomeridiane del giorno 11 corrente.

Verrà pure attivato col giorno 17 del corrente mese, contemporaneamente all'apertura del tronco di ferrovia da Rimini ad Ancona, un servizio giornaliero di Regi Corrieri fra Ancona e Chieti in coincidenza con quello fra Chieti e Napoli. La partenza da Ancona per Chieti avrà luogo alle ore 5 pomeridiane, cioè tre ore dopo l'arrivo del primo treno della ferrovia; e da Chieti per Ancona alle ore 4 pom. per arrivare in Ancona alcune ore prima della partenza del secondo treno della ferrovia Ancona-Bologna.

L'ultima levata delle lettere in partenza per quella linea avrà luogo alle 3 pom.

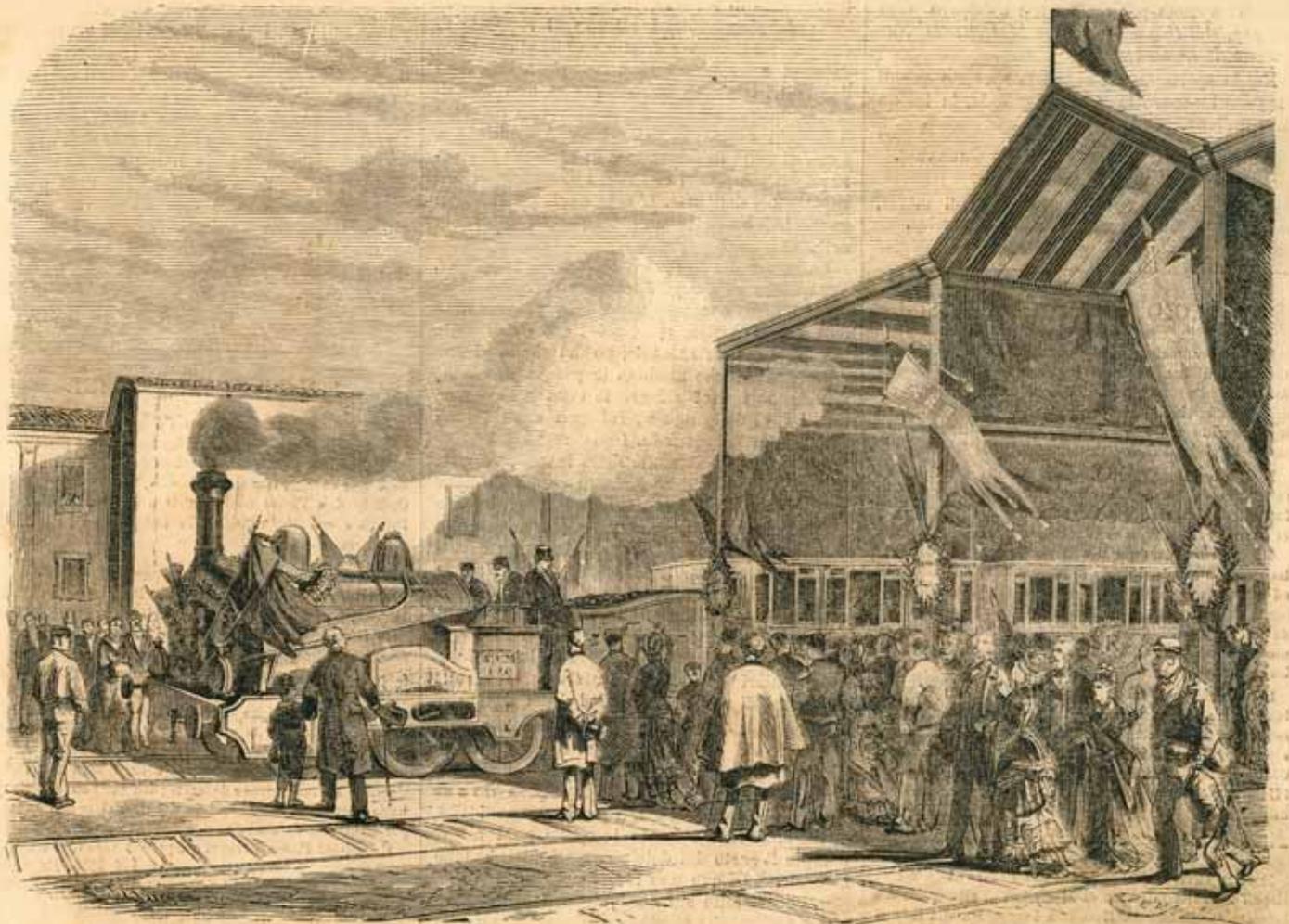
Oltre il trasporto delle Corrispondenze epistolari si eseguirà pure quello dei Viaggiatori. La tariffa relativa è ostensibile presso gli Uffici Postali.

Ancona 10 novembre 1861.
Il Direttore LENCHANTIN



Non esistono molte fonti documentali sulla prima stazione di Ancona. Il quadro raffigura Ancona vista dall'altura di Posatora. Nel dipinto, in basso a destra, la prima stazione ferroviaria appena costruita. Visibile anche la linea che esce dalla stazione per dirigersi, a destra, verso Piano S. Lazzaro. In seguito, sia per esigenze della città sia per migliorare la linea ferroviaria, i binari vennero spostati dove si trovano ancora oggi. Si ritiene che la massicciata del vecchio tracciato sia servita per il fondo stradale di via Giordano Bruno, aperta all'inizio del '900.

Ufficio Storico di Ancona



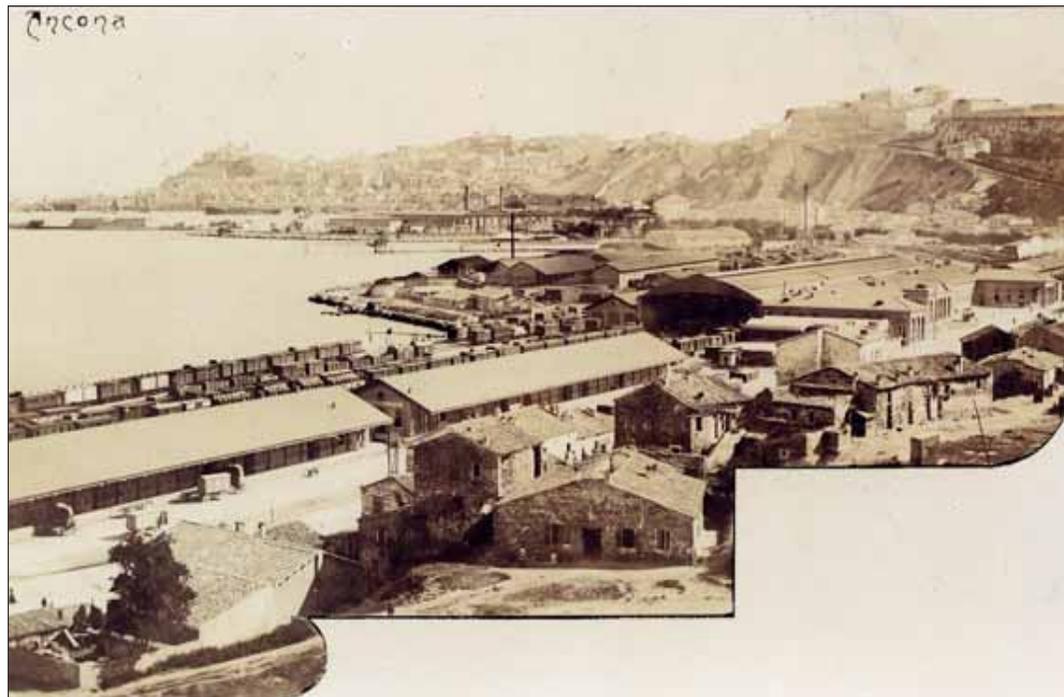
ANCONA. — PASSAGGIO DEL CONVOGLIO FUNEBRE DELL'INGEGNERE RUVA, alla stazione d'Ancona.
(Da uno schizzo del signor Marzetti).



Ingegnere DIONIGI RUVA, m. il 15 novembre a Pozzuoli.
(Da una fotografia di L. Susciji, di Roma).

L'ing. Dionigi Ruva fin dal 1862, ricopre l'incarico di Primo Direttore dell'Esercizio della *Società delle Strade Ferrate Meridionali*. Muore prematuramente il 15 novembre 1875, e all'interno della stazione di Ancona viene eretto un busto a sua memoria, ora perduto, che lo ritrae con in mano il termodinamometro, strumento da lui creato e per il quale era diventato famoso. Collabora anche con l'ing. Rinaldi, progettista dell'edificio della seconda stazione.

Collezione privata



Dopo le prime stazioni, costruite in maniera provvisoria e quasi niente di più che scali terminali, i nuovi fabbricati viaggiatori furono edificati ovunque di grandi dimensioni, con gusto tipicamente classicheggiante, con arricchimenti architettonici e abbellimenti stilistici.

Scrivono Stefano Maggi (*Le ferrovie*, ediz. il Mulino): “La nuova stazione del treno doveva reggere il confronto con lo splendore dei più antichi palazzi pubblici e pertanto il lusso e lo sfarzo di epoche precedenti vennero riprodotti in pieno XIX secolo, sebbene la stazione si differenziasse per l’ampio utilizzo del ferro – simbolo dell’ottocento – nelle cancellate e soprattutto nelle pensiline, le quali costituirono l’elemento principe dei fabbricati ferroviari”.

La seconda stazione di Ancona non si discosta da questi dettami.

Collezione privata





ANCONA - Stazione Ferroviaria



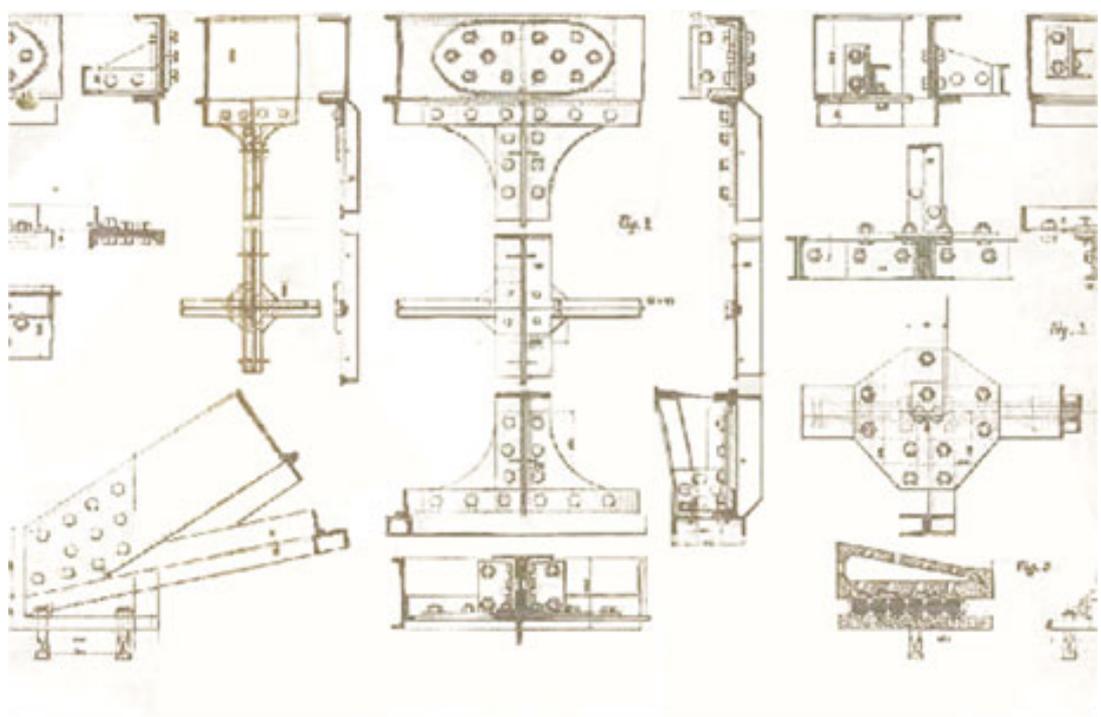
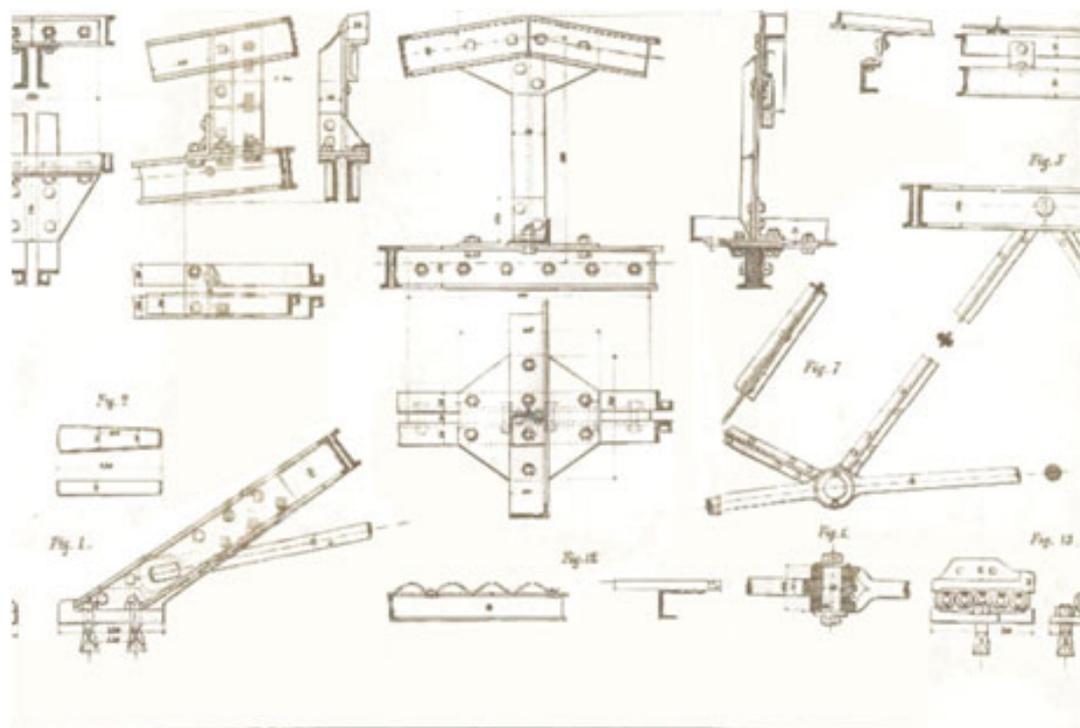
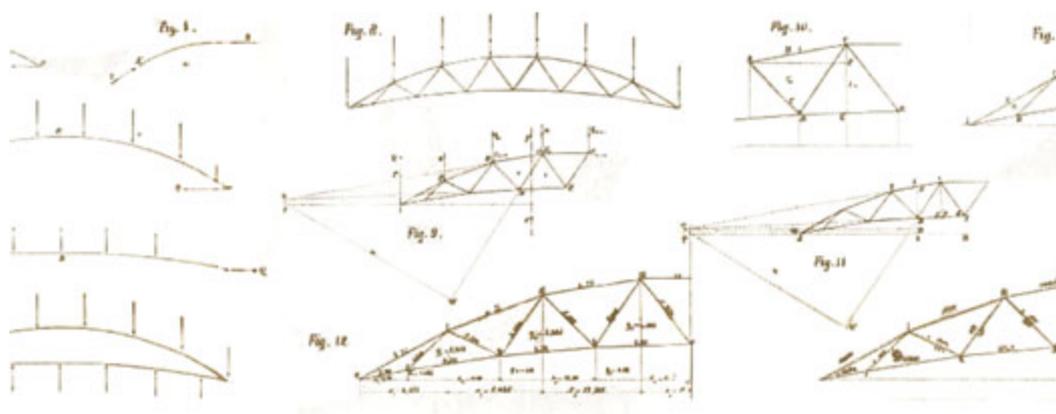
In alto è raffigurata la tettoia della seconda stazione, ripresa dall'interno.
Nella foto in basso la stessa tettoia è presa dall'esterno, durante la partenza per il fronte nella guerra 1915-1918.

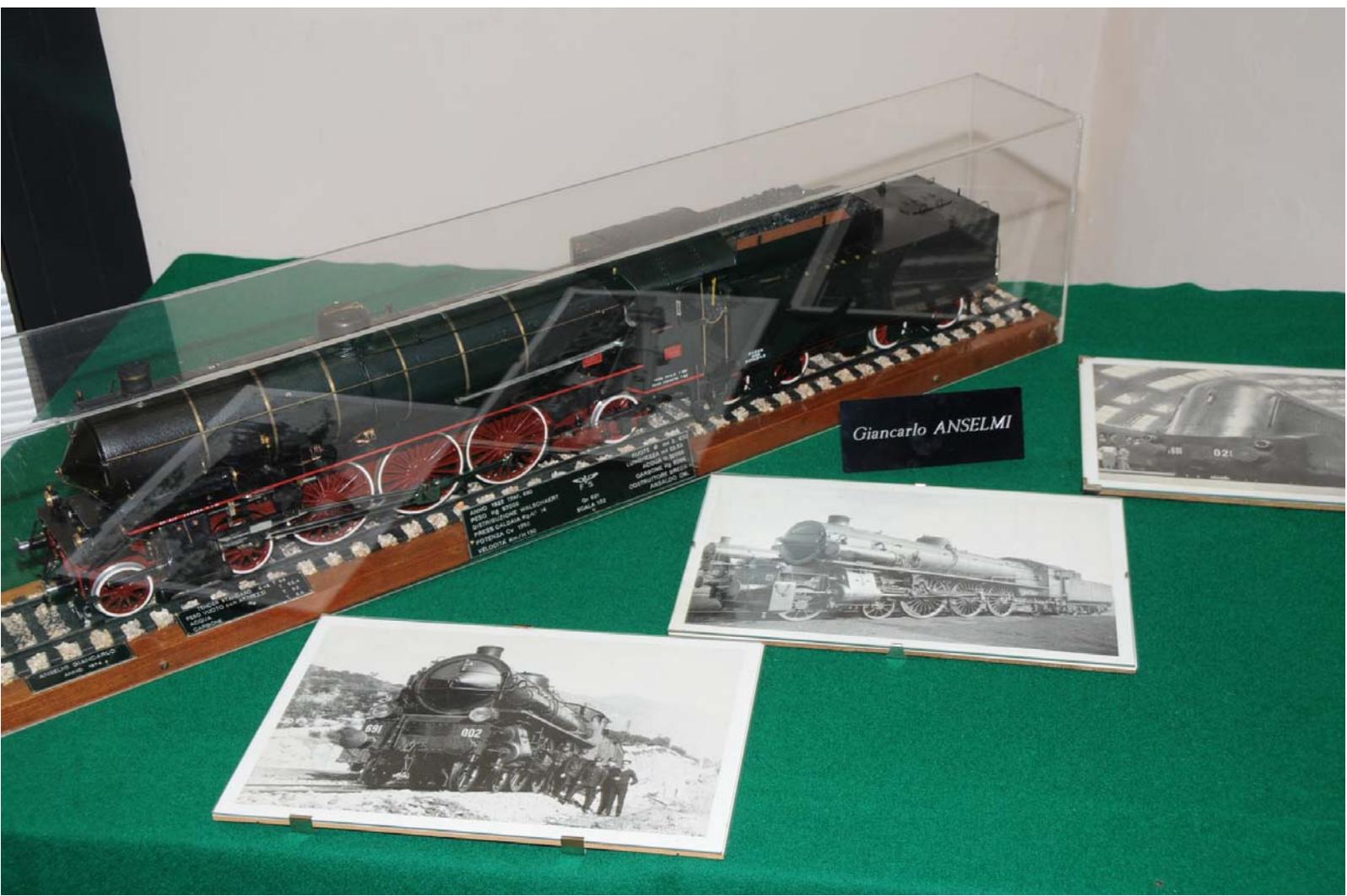
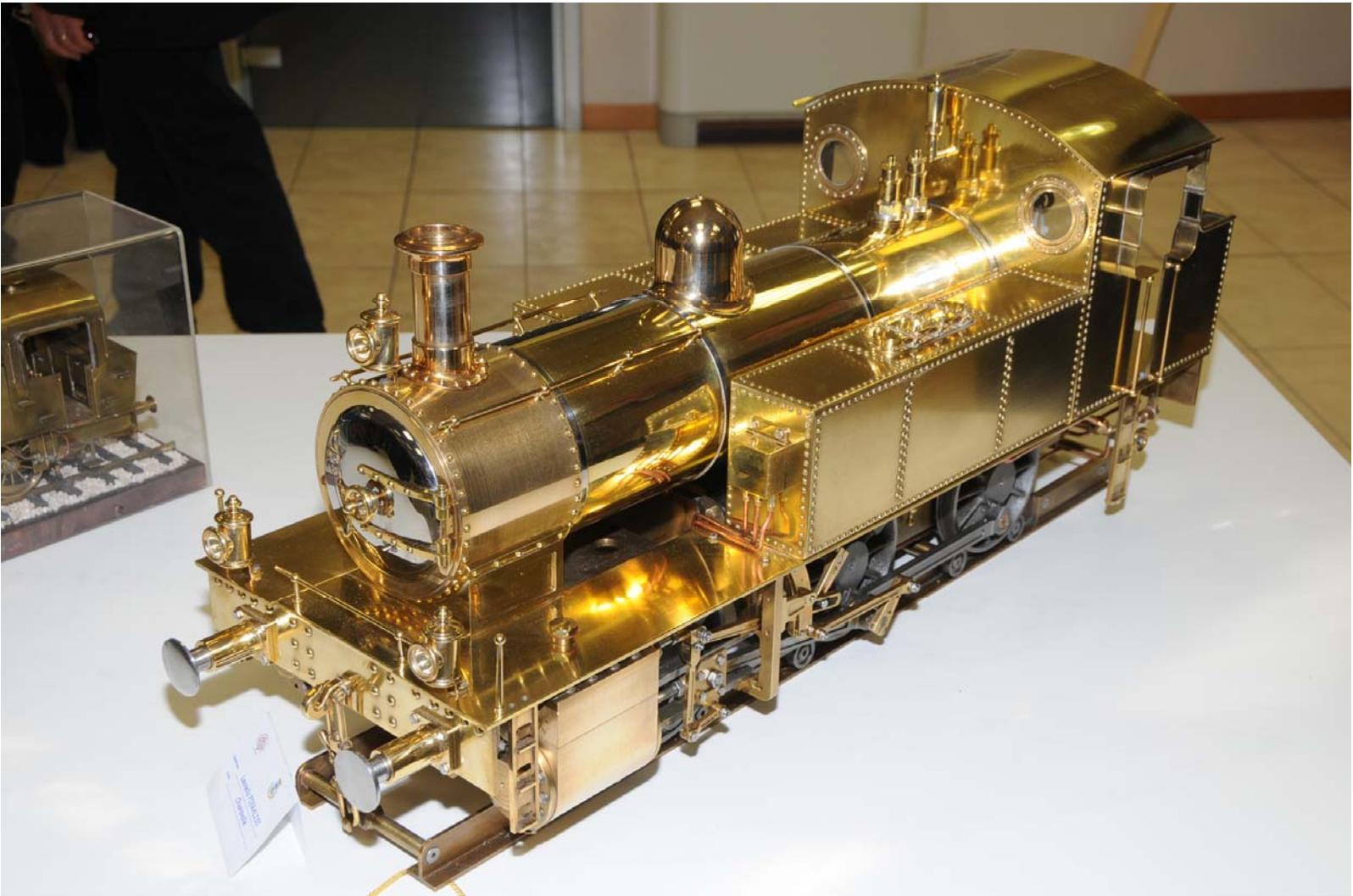


Tettoia in ferro della seconda stazione.



Terza stazione, edificata dopo la fine della seconda guerra mondiale e giunta, con piccole variazioni, fino ai nostri giorni. La fontana, costruita nel 1947, è stata abbattuta pochi anni dopo.







Targa commemorativa dell'arrivo ad Ancona della ferrovia. è stata realizzata dal maestro Mauro Graziani.

