

Sara Fresi

"Lazzaretto"

Il nostro Luogo del Cuore

Tutti i diritti riservati

Non è consentita la riproduzione dei contenuti senza citarne le fonti.

Pubblicato nel mese di Ottobre 2015.

Indice

Presentazione	7
Fatti storici de "il Fortino di San Pietro sul Molo del Lazzaretto"	9
Le peculiarità del Molo del Lazzaretto	25
Ferita inferta dai bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale	41
Eppure qualcuno lo voleva buttare giù	45
Viaggio nel tempo con giornali d'epoca	59
Note bibliografiche	80

Presentazione

Questa è la prima pubblicazione di carattere storico realizzata dall'autrice. Un documento che si pone come seguito della raccolta firme proposta dall'Associazione Culturale "La Civetta di Civitavecchia", che ha visto la collaborazione diretta dell'autrice stessa, per la salvaguardia del bi-millenario sito archeologico di età traiana.

Il *Fortino di San Pietro sul Molo del Lazzaretto* fu inserito nel 7° Censimento nazionale "I Luoghi del Cuore" del Fondo Ambiente Italiano. In circa quaranta giorni furono raccolte 8.113 adesioni che consentirono di arrivare al 1° posto nella provincia di Roma, al 3° nel Lazio ed al 5° assoluto in Italia quale Sito Archeologico da preservare, su un totale di ben 20.027 Luoghi (tra cui solo 258 quelli che hanno superato le 1000 adesioni) e di 4712 Comuni a vario titolo coinvolti.

L'Autorità Portuale di Civitavecchia-Fiumicino-Gaeta, proprietaria del bene, ha voluto riconoscere il risultato conseguito attraverso la realizzazione di un progetto che prevede un intervento illuminotecnico e di valorizzazione e la messa in sicurezza della scogliera.

**Fatti storici de
"Il Fortino di San Pietro sul Molo del Lazzaretto"**

*"Volgeva a Te con gran disìo le braccia (1)
Di Centocelle la Cittade antica,
E il Porto t'accennava, e l'aspra traccia
Che vi stampa del mar l'ira nemica;
E come insieme stipata un'ampia giaccia
Plebe, cui dura povertate implica,
E mandando corrotte aure nel petto
Ha lenta morte in troppo angusto tetto."*



Il nome *Centocelle* comparve la prima volta in una lettera che Plinio il Giovane spedì al suo amico Corneliano (inizio II sec.). Fino a quel tempo tale area non aveva assunto alcuna importanza; era considerata stazione, rifugio o dimora di marinai e naviganti. La spiaggia si presentava rocciosa, con piccoli bacini ed insenature che formavano come dei porticcioli in grado di dare un riparo alle imbarcazioni.

“Celle” erano dette, in lingua latina, le insenature che caratterizzavano la stessa ed indicate col numero “Cento” per indicarne una quantità consistente, sebbene indefinita. Dalla testimonianza di Plinio si deduce che il nome dovesse essere anteriore a Traiano, e che, molto probabilmente, il luogo non fosse in precedenza disabitato. Lo stesso menziona l’esistenza, sulle vicine colline, di abitanti chiamati *Aquenses*, già presenti all’epoca in cui l’Imperatore Augusto divise l’Italia in 11 distinte “regiones” (7 d.C.) in base a criteri etnici, linguistici nonché geografici (Regio I Latium et Campania, Regio II Apulia et Calabria, Regio III Lucania et Bruttii, Regio IV Samnium, Regio V Picenum, Regio VI Umbria et ager Gallicus, Regio VII Etruria, Regio VIII Aemilia, Regio IX Liguria, Regio X Venetia et Histria e Regio XI Transpadana; riferimenti presenti nell’enciclopedia “Naturalis Historia” scritta dallo zio Plinio il Vecchio in un lungo arco temporale, oltre mezzo secolo, dal 23 al 79 dopo Cristo). La popolazione *Aquenses* era raggruppata in comunità a lungo sopravvissute e tra i possedimenti territoriali della medesima era inclusa detta spiaggia di *Centocelle*.

Intorno si trovavano colonie romane e, lungo la Via Aurelia, con vista sul mare, erano situate ville che i ricchi si costruivano per diporto e riposo. Perfino gli Imperatori ne avevano; celebre la dimora che fece costruire Traiano (inizio II sec.), dopo il suo ritorno dalla prima guerra dacica. Egli invitava i suoi amici, tra

cui Plinio, il quale ebbe l'onore di ammirare la bellezza del luogo "pari alla sapienza e all'abilità dell'Imperatore".

Lettera XXXI

Plinio a Corneliano (2)

Argomento. Condottosi Trajano Imperatore a Civitavecchia per suo divertimento, ivi chiamò Plinio, ed altri Senatori a Consiglio. Racconta Plinio a Corneliano tutto ciò, che ivi seguisse: in ultimo distintamente describe il Porto, che era mezzo fabbricato.

"La Villa, che è magnifica, si trova attorniata da verdi campagne, e domina il Mare, il cui lido s'apre in questo luogo, e forma un vastissimo Porto a guisa d'un Anfiteatro. La parte sinistra di questo Porto è difesa da un solidissimo Forte; ed altrettanto si fabbrica dalla parte destra. Davanti giace un'Isola, che rompe l'impeto de' flutti, che i venti potrebbon portare con molta violenza, e che da due lati facilita, ed assicura l'entrata alle navi. Si può dire, che quest'isola è una meraviglia; e vien resa sempre maggiore: poiché gran numero di barche portano continuamente in questo luogo quasi montagne intere; e vi si gettano alla rinfusa, ed il lor proprio peso, che le rende stabili, e le lega insieme, forma una specie d'argine, che già comparisce; rompe, e rintuzza, e manda assai in alto l'onde, che vengono a sbattervi; e ciò non succede senza gran rumore, e senza coprir di schiuma il mare. Aggiungonsi a questi pezzi di montagne mucchi di pietre, i quali col tempo faranno assomigliar quest'opera ad un'isola naturale; e sarà chiamato questo Porto dal nome di colui, che l'ha fabbricato, e sarà grandemente comodo; perciocché sarà un ritiro per i

Vascelli sopra una spiaggia, che assai si difende, e nella quale non ve ne era alcuno."



In questa descrizione di Pietro Castellano, vengono messi in luce alcuni dati di notevole interesse, accompagnati con descrizioni relative a caratteristiche dell'area portuale, quali la profondità dell'acqua all'ingresso ed all'altezza del Molo, i materiali commerciati ed altro ancora.

(3) "Gli antichi bracci però sono eccentrici agli odierni innalzati da' Pontefici in circuito più angusto, mentre gli altri deperivano. La munificenza di Pio Sesto accorse ad apprestare con solidissimi ripari un ajuto all'indebolito argine. La profondità delle acque è nell'ingresso di 26 palmi circa, e di 19 nel Molo, onde contener può le navi di 400 tonnellate, e le Corvette da 26 cannoni possono starvi ancorate. Malgrado

l'estese franchigie, il commercio vi è in istato di languore, e l'industria poco operosa, sebbene vi si fabbrichino tele, e vi sian de' filatoj di lana. Vi s'importano, e vi fan transito per provvedere la Capitale, e la parte più meridionale dello Stato, i generi coloniali, i vini specialmente siciliani, francesi, e spagnoli, le paste, i salumi, ed i tessuti di ogni genere. Si esportano granaglie, formaggi, lane, dogherelle, allume, potassa, carbone, zolfo, greggio, olio, anici, acciughe, legname e pozzolana. Un brik armato e talune scialuppe cannoniere han rimpiazzato le antiche galere pontificie, che di colà salpavano a tutela della navigazione."



(4) *"Da un'antica prospettiva del porto di Civitavecchia, che incisa si trova nell'Itinerario d'Italia di Francesco Scotto, si scorge che il molo di levante era continuato, e che per l'opposto quello di ponente era formato da una serie di archi con i corrispondenti piloni. La sola punta di questo molo, nella detta prospettiva, presenta un sodo, sopra cui si erge un edificio*

tondo, unito ad altro rettangolare, destinati entrambi per uso di Lazzaretto. In continuazione di siffatti edifizii se n'elevano due altri poggiati su' primi quattro archi più sporgenti nel mare; e sopra gli altri archi verso terra si vede una muraglia,

la quale insieme con tutti questi edifizii garantivano da quel lato il porto dall'impeto de' venti. Or è ben facile a comprendere che se il molo di ponente era ad archi, parimente ad archi doveva essere il molo di levante; altrimenti rimanendo da questo impedita l'uscita alle correnti che per sotto gli archi del molo di ponente entravano in porto, più facilmente questo sarebbesi colmato. Infatti se tutti e due i moli fossero stati pieni, in tal caso le correnti torbide, che vi s'imbattevano, sarebbero state costrette di costeggiarli, e nel passare davanti alla bocca del porto, solamente una parte delle medesime vi si sarebbe introdotta per espansione, ed un'altra molto maggiore avrebbe proseguito il suo cammino. Per l'opposto quando uno de' moli di Civitavecchia fosse stato riparato senza aperture, e l'altro ad archi; quest'ultimo avrebbe permesso alle torbide di entrare direttamente nel porto, dove in conseguenza tutte si sarebbero deposte, a cagion del molo pieno, che ne avrebbe chiusa l'uscita. Queste dovettero essere le ragioni per le quali poscia furono chiusi gli archi del molo di ponente, trovandosi già senza aperture il molo di levante. Ad espediente in tutto simile ricorsero gl'ingegneri Prony, e Sganzin, Ispettori generali del Corpo de' Ponti e Strade di Francia, per diminuire in parte gli arenamenti ch'avvenivano nel porto di Ancona; il quale, al pari del porto di Civitavecchia, vien garantito a destra ed a sinistra da due moli... Ma tornando al porto di Civitavecchia, se nel restaurarlo si fosse compresa l'indole de' suoi antichi moli, certamente sarebbero state rispettate le aperture del molo di levante, che allora si trovavano forse ingombre dalle ruine delle fabbriche collaterali. Presentemente, per quanto sono assicurato, i moli sono senza aperture, e le acque vi sono poco profonde, malgrado de' continui nettamenti che vi si fanno, ne' il porto di Civitavecchia conserverebbe ora qualche grado della primiera sua celebrità, se non fosse di facile

accesso, e sempre tranquillo; pregi dovuto non già al sistema ma alla saggia disposizione de' suoi moli tanto dal Belidor encomiata. L'on ne peut disconvenir, egli dice, que la disposition qu'on a donné au port de Civitavecchia ne soit fort herueusement imaginée, ètant la seule qui paroît convenir, lorsqu'il s'agit d'en etablir un sur une plage battue de la mer... Mi pare non potersi più mettere in dubbio che i moli di Civitavecchia furono in origine ad archi e piloni come quei di Anzio, di Pozzuoli ecc."

Libro Tre - Capo Terzo

Descrizione dei porti più considerevoli stabiliti dai moderni con osservazioni istruttive su ciò che hanno di particolare. (5)

"651. Per parlare anche del porto di Civitavecchia nel Patrimonio di S. Pietro (nome di una provincia di cui faceva parte Civitavecchia, ndr) che pretendesi edificato su le ruine di Centocelle di cui parlano Procopio e Plinio il Giovine, vedesi, Tavola 3, che essendo situato in una spiaggia si dovettero fare i suoi due moli AB, CD che hanno alla testa i forti B e D, e che si è coperto l'ingresso col terzo molo EF che termina di mettere questo porto al coperto dell'alto mare e dei venti trasversali. Devesi osservare che quest'ultimo



molo nel cui mezzo è la torre G che serve di fanale, vi è una magnifica piattaforma capace di contenere numerosa artiglieria. Dei due passaggi quello di nord-ovest BE, ha 15 in 16 piedi d'acqua, e quello di sud-est DE, ne ha 25. Devesi osservare che le correnti battendo contro la costa al sud-est, facilitando questo secondo ingresso con la loro inflessione, vi passano d'ordinario le navi grosse. Si bagna nel porto presso la città a 12 in 15 piedi d'acqua, come pure sotto il molo adjacente al castello ove ne sono fino 18. Si può considerare questo come uno de' migliori, non avendo altro difetto che di essere troppo piccolo; esso contiene le galere del papa nel bacino fatto espressamente per esse. E' divenuto d'altronde molto mercantile dacché Innocenzo XII lo dichiarò porto franco dopo avervi fatto costruire delle opere degne della gloria del suo pontificato, segnalato per tante belle opere ed anche per la riparazione dei porti d'Anzio e di Nettuno, che i suoi predecessori avevano lasciato interrare. Non si può negare che la disposizione data al porto di Civitavecchia sia molto felicemente immaginata, essendo la sola che sembri conveniente quando trattasi di stabilire un porto sopra una spiaggia battuta dal mare."



I due Moli, del Bicchiere a levante e del Lazzaretto a ponente, nel Cinquecento versavano in uno stato di abbandono e forte degrado. Tra il 1603 ed il 1625 furono intrapresi importanti lavori di restauro e ricostruzione dei due, rispettivi fortini.

Nel 1692-'94 fu costruito un granaio su commissione del Duca di Ceri, Livio Odescalchi, nipote di Papa Innocenzo XI. Successivamente, tra il 1753 ed il 1759, fu eretto l'Ospizio dei Frati Cappuccini e, vicino, un altro granaio, quello dell'Annona di Roma, a sua volta tra il 1754 ed il 1756 per volere di Papa

Benedetto XIV, su disegno di Giuseppe Pannini. Quest'ultima struttura incorporava il vecchio magazzino Odescalchi ed aveva al centro un corpo con facciata a timpano spezzato, quello centrale a due spioventi con una lapide, sculture e stemmi pontifici. Nella prima metà dell'Ottocento, durante l'occupazione dei francesi, le strutture poste sul Molo del Lazzaretto furono impiegate come Ospedale e Caserma atti ad ospitare i soldati invasori.

(6) *"V. Fabbrica grandi magazzini per l'Annona. Convien sapere, che quando questo sommo pontefice con la sua costituzione: Quo die (che è la LII del tomo 2 del suo Bollario portante il titolo - De libero et mutuo commercio inter provincias, et civitates, et loca ditionis temporalis sanctae Sedis) permise alle dette province e città dello stato di commerciar fra loro liberamente su le proprie vettovaglie (da non venderli però all'estero) restringer volle da tale estesa libertà e comunicazione tanto il Distretto di Roma, che la Sabina, ed il governo di Viterbo e di Civitavecchia, perché queste all'abbondanza servivano dell'Annona in modo particolare. Qual meraviglia adunque, che egli la costruzione ordinasse in Civitavecchia stessa di ampli magazzini per la conservazione del frumento al bisogno dell'Annona? In Roma la S.M. di Gregorio XIII aveva a suoi tempi non lungi dall'Esquilino edificati di simili vasti granai presso le Terme Diocleziane, ingranditi ancora di più da Paolo V, ed ognuno sa quanto nelle circostanze cotesti serbatoi di grano giovarono alla popolazione che ne penuriava. Utile quindi, comodissima, e di non poco veicolo al commercio riuscir poteva tale operazione, come l'effetto in realtà ha dimostrato negli anni consecutivi.*

Essi magazzini furono innalzati sul destro braccio del porto ov'è il piccolo lazzeretto, con opportuno moletto, ossia

scaricatoio per la più facile deposizione o estrazione della rispettiva merce. Questo luogo oltre essere adattissimo alle occorrenze dell'Annona, favoriva pure la negoziazione de' cereali, e perciò nella lapide all'uopo eretta in lode del pontefice fondatore si dice, avere con simili edificii aumentato singolarmente il commercio marittimo delle granaglie:

Benedicto XIV

Quod

Publicis Horreis ad navalia amplificatis

Marittimum rei frumentariae Commercium

auxerit

Aggiungeremo, che il prospetto medesimo di tali fabbriche erette regolarmente su quel lungo marciapiede del detto braccio del porto sembra far bella mostra di se, e nell'atto che quelle chiudono la troppo aperta visual parte occidentale, che loro stà nelle spalle, formano così quasi un più vago e più raccolto semicircolo del non mai abbastanza encomiato porto di Traiano."



(7) Nel suddetto anno (1752) Papa Benedetto XIV donò ai Padri Cappuccini un sito da fabbricare nel braccio del Lazzeretto, di cui tutto riporto nella descrizione dello Scalo.

La narrazione continua dicendo: *"Nel 1756 il suddetto Pontefice adornò Civitavecchia in quest'anno de' nuovi granari; con suo scaricatore; fatti nel braccio del Lazzeretto in proprietà dell'Annona di Roma."*

"...nella parte di Ponente vi si trova un angolo, che si chiama la Piazza d'abbasso, con pezzi di cannoni, e corpo di guardia;

dal detto angolo, o sia piazza da basso incomincia una calata, che va con un muro di sopra fortificato con cannoni, fino all'angolo dove principiano li Magazzini dell'Annona, fatti fabricare dal suddetto S. Padre: e tutta questa calata v`a per lebeccio, principiando poi la detta fabrica dell'Annona la calata v`a per mezzo giorno fino alla sua fine, la detta fabrica principia un poco alla larga delle mura fortificate a uso di piazze di guerra, come tutte quelle d'intorno la Citt`a, e Darsena; al principio della detta calata, che v`a a mezzo giorno, e che serve di calata ai magazzini dell'Annona, vi `e l'Ospizio delli RR.PP. Capuccini ed il Lazzaretto, vi si trova ancora un bel moletto in forma di semicerchio, con gradini fatti in piano per intervallo, e colonnette, per amarrare i bastimenti, che caricano il grano e che scaricano, e per lo sbarco di quelli, che vanno in contumacia; al fine poi c'`e una specie di torre larga, tonda e piuttosto bassa, armata con cannoni, e un Corpo di Guardia, e quella `e la fine del detto porto, che forma la parte di terra della bocca di Ponente; tutta questa figura con l'antemurale `e un Capo d'Opera dell'Arte, e Natural."

Trascrizione:

II.

In horrei pariete.

Benedicto XIV P.M.

Quod

Optimi Principis Providentia

Publicis Horreis ad Navaliam Amplificatis

Maritimum Rei Frumentariae Commercium

Auxerit

Xaverius Cavale Annonae Praefectus

Ex Autoritate

Silvii Cardinalis Valentis S.R.E. Camerarii

M.P. Pontificatus Anno XVI.

(8) *"VII. Concede ai PP. Cappuccini certo spazio presso al lazzeretto per erigervi un ospizio. Quantunque l'aria che si respira sul colle fuori le mura di Civitavecchia, dove risiedono i PP. Cappuccini, sia pura ed innocua, perché direttamente proveniente dalla parte aquilonare, contuttociò nel tempo degli estivi ardori dominando collassù una ventilazione continua, questa al corpo che trasuda facilmente arreca cattiva impressione, e di febbri periodiche fassi origine. Il perché dimandarono quei Padri con tutta sommissione e fiducia alla libertà di sua Santità Benedetto XIV un sufficiente spazio nel destro braccio del porto detto il lazzeretto, onde erigervi un ospizio da dimorarvi nella estate, e tanto ottennero. Esisteva appunto fra l'estremo lato della nuova fabbrica de' magazzini sopraindicati, e l'altro del casamento contiguo al fortino un certo vuoto da riempirsi con qualche fabbricato; or questo spazio donò il sommo pontefice ai religiosi postulanti, ed eglino con elemosine, e cure prodigate se lo costruissero a poco a poco, ed il ristretto solidario ospizio formaronsi, come bramaron, e tuttora può vedersi fornito di camere ed altre comodità adatte agli abitanti, cui annessa evvi pure una chiesuola aperta alla pubblica devozione.*

Dicono che a que' tempi, sopra d'una loggia del prefato ospizio si celebrasse al cospetto del porto nei dì festivi il S. Sacrificio della Messa in soddisfazione al precetto per tutti i quarantinari ivi presenti. Non vogliamo più dilenguarci nel riferire altre

beneficenze del pontefice sullodato, come di restauri da lui ordinati al porto, alla fortezza, alle mura della città, di accrescimento alla flottiglia marittima per andare in corso a repressione dei barbari pirati; di pecuniari soccorsi elargiti al corpo della maestranza dell'arsenale, ad altri ministri camerali, a famiglie povere con sistemare varie zitelle nei conservatori di Roma; di gratuite concessioni di aree per fabbricare; concludiamo col ricordare soltanto ciò che ei fece a favore della povera umanità inferma nell'ospedale di darsena, dove un nuovo braccio aggiunse per renderlo più comodo; mentre tanto basterebbe a lode sua perpetua. Difatti una lapide apposta nel suddetto nuovo braccio, come l'ha ricordato finora, lo rammenterà nell'avvenire."



Alla fine del '700 la nostra città fu colta impreparata dal proliferarsi di violente epidemie. Si ricorda il tifo, che fece numerose vittime, tra cui membri delle famiglie Grasselli ed Annovazzi. Ma anche la febbre gialla che, avendo già decimato le popolazioni dell'America, minacciava di entrare anche in Europa. Quest'ultima si manifestò a Livorno, al tempo in cui il rivoluzionario francese Murat, dichiarando

la città in assedio, inviava truppe a Piombino e "nel litorale vicino agli stati romani per impedire ogni pratica con gl'inglesi". Detta febbre fu trasmessa dai militari agli abitanti, fino a riempire il Lazzaretto di un gran numero di persone.

(9) *"Varie epidemie succedasi disgraziatamente in Civitavecchia (1) togliendo a lei molti cari cittadini e capi di famiglia, spinsero il comune Consiglio a determinarsi di formare su l'esempio di altre cospicue città d'Italia (2) un congruo adatto cimitero, e di stabilirlo ad una giusta distanza per quei riguardi igienici, che sono indicati dall'arte salutare."*

Questa è un'interessante descrizione di Padre Labat che, in un viaggio a Civitavecchia, lascia ai posteri le proprie memorie sulla cittadina marinara. Qui si sofferma alla descrizione della torre



rotonda, munita di cannoni. Accanto al fortino è presente la struttura del Lazzaretto, ricomprendente alloggi per fare la quarantena, magazzini per le merci e siti per i militari che hanno il compito quotidiano di fare la guardia.

(10) *"Le estremità dei moli sono sormontate ciascuna da una Torre rotonda ben fornita di cannoni che sparano a fior d'acqua. Quella del lato della Darsena è chiamata S. Rocco o il Lazzaretto, perché sopra la batteria e di fianco vi sono degli alloggiamenti per far fare la quarantena a quelli che arrivano dai paesi sospetti del male contagioso, con dei magazzini per le mercanzie, che si ha in questo luogo tutta la comodità possibile di esporre all'aria e di purificare. Sette o otto soldati e un caporale montano la guardia tutti i giorni in questa postazione, la cui porta è protetta da una doppia barriera per evitare le sorprese."*

Le peculiarità del Molo del Lazzaretto

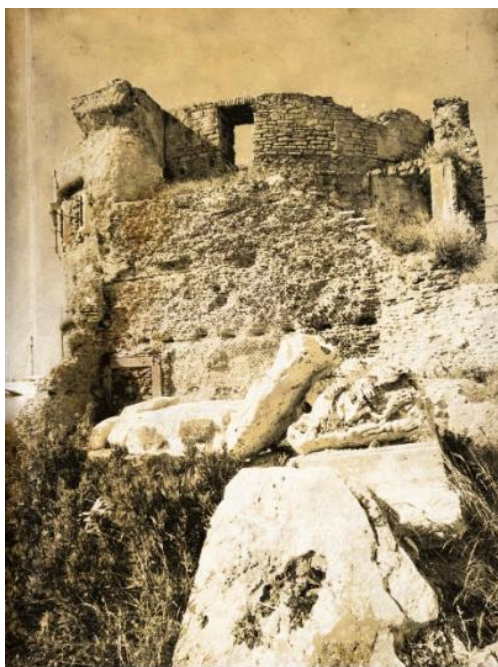
Descrizione fornita in un'intervista da Antonio Maffei, Presidente dell'Associazione Archeologica Centumcellae:

“La parte verso la testata è maggiormente conservata, rispetto a quello verso terra. E' un modello originale di opus pilarum, con tanto di trafori di sottoflutto, originariamente otto, ad archi, con la funzione di diminuire le azioni delle mareggiate. La base sommersa ha una cornice sporgente interamente realizzata con pietraforte, tra le sue caratteristiche proprio la notevole resistenza, e sopra uno strato di scaglia scolpito.

Ai lati del molo c'era la secca e le acque profonde erano dinnanzi alla testata dove è presente una sorta di gola artificiale. Il Fortino di San Pietro, all'origine era costituito da tre piani, caratterizzato da finestre con inserti detti cubilia. C'era una scala interna che permetteva di accedere al primo piano ed un'altra che consentiva di andare al piano ancora più alto. La struttura originaria è romana, in opera reticolata. Per la costruzione furono utilizzati massi squadrati di travertino rosato, provenienti dalla ficoncella, posti in 2-3 strati.

Nella parte superiore troviamo il calcestruzzo romano, detto opus caementicium, caratterizzato dalla mescolanza di malta e caementa: pietre grezze o ghiaia e la malta veniva fatta con calce e sabbia o pozzolana. In alcuni documenti si parla di un colombaio militare, parte di tale struttura è visibile ancora oggi, anche se rimangono alcuni ruderi. La parte in muratura rinascimentale, che emerge dal mare, è caratterizzata da blocchetti aventi la dimensione del selciato. La nuova fodera del fortino, di epoca altomedievale, fu realizzata in calcestruzzo e sabbia. La muratura è traianea - adrianea ed è un'opera reticolata a specchiatura, con ammorsature angolari

e blocchetti di scaglia. La muratura è caratterizzata da doppio paramento in calcestruzzo. All'esterno, sono presenti tre stemmi: il componimento ricorda la visita di Papa Clemente VIII accompagnato da otto cardinali (1597). I tre stemmi rappresentano le casate del pontefice e di due importanti cardinali Aldobrandini e Cesi.”



Anche il grande Archeologo e Storico Salvatore Bastianelli nella sua opera, suddivisa in otto libretti, trattò, tra tanti argomenti, del nostro Fortino. Di notevole interesse alcuni dati tecnici riguardo i materiali utilizzati, le tecniche e vari dettagli che riportiamo in modo integrale. (11)

(libretto n°05)

"10. Molo del Lazzaretto. Resti delle fondazioni del molo Romano. v. figure blocchi di travertino selciato moderno. Riempitura dell'epoca papale."

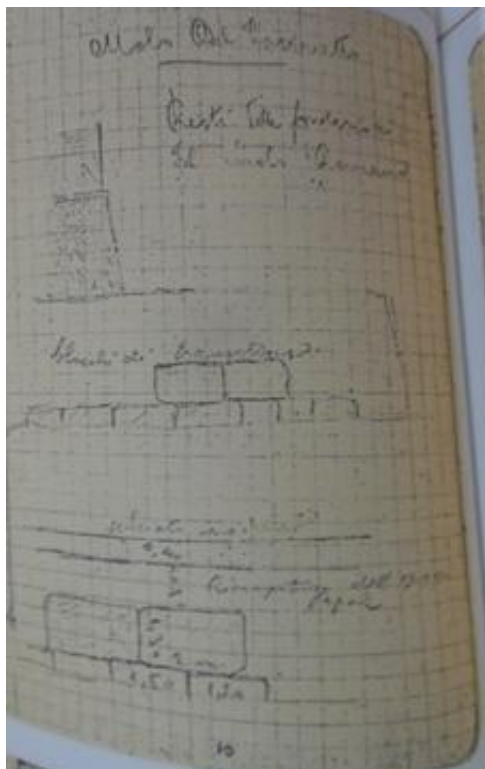


Fig. 10

"97. A sinistra entrando casupola avente un'unica porta con stipiti e architrave di travertino. Sulla porta ben conservato stemma di Paulus V - P.M. All'uscita del bastione verso il Lazzaretto, porta con stipiti e architrave di travertino. E' sormontata da stemma papale mancante del triregno."

"98. Lazzaretto - Facciata monumentale palazzo. Torrione - Stemma papale di marmo di Clemens VIII P.M."

(libretto n°07)

"153. Lazzaretto. Presso la torre rotonda l'ambiente al civico n.11 conserva interamente l'interessante struttura primitiva dell'epoca romana. v.figura.

Parete A - *E' un'opera reticolata con quadrelli di scaglia aventi 7cm. di lato. All'altezza di 2,37 m dal pavimento attuale (superiore forme di 1m a quello antico) vi è una fascia di mattoni alta 0,40m (spessore del mattone 4 cent. e lungh. 12 cent.). Sopra questa fascia cominciava la volta. Nella parete C, presso la porta, l'opera reticolata è alta dal pavimento attuale 1,43m, al di sopra appare una costruzione a parallelepipedo di scaglia, conservata soltanto per 0,53m. I parallelepipedo hanno l'altezza di 0,65cent. e lunghezze medie di metri 0,16 - 0,20 - 0,22.*

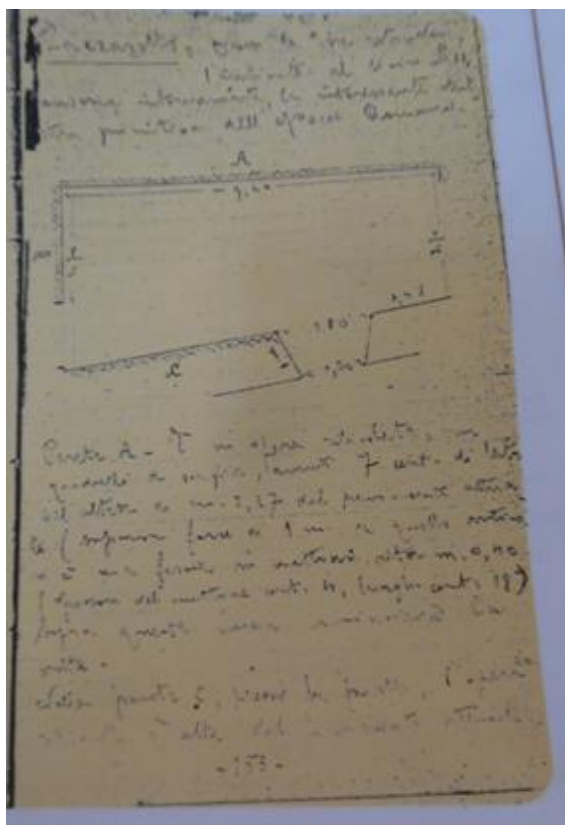


Fig.153

Parete B (angolo con la parete A) v.figura. Sei file di mattoni opera reticolata in scaglia con quadrelli di 0,07 metri di lato. Nel deposito travertini del Genio Civile, presso la Fortezza, ho osservato un pezzo di trabeazione proveniente dall'antico porto. Trabeazione di stile dorico con triglifi (travertino bianco)."

(libretto n°8)

"168. Torre del Lazzaretto - Scala 1:400"

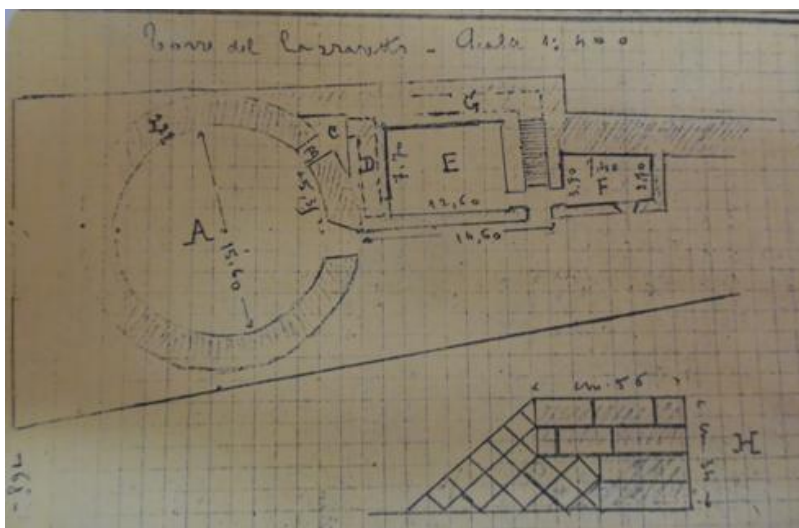


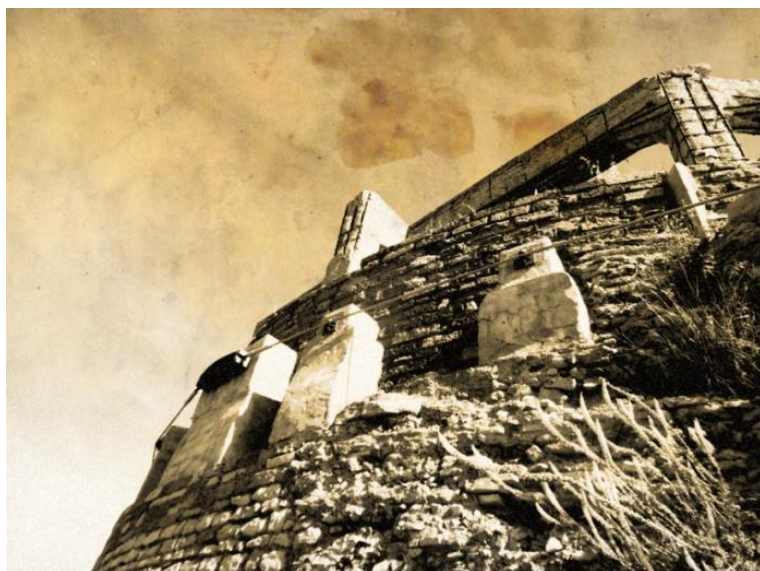
Fig. 168; descrizione 169 - 170

"169-170. Scoperte di resti di costruzioni romane al Lazzaretto (anno 1947). La demolizione delle costruzioni addossate alla torre del Lazzaretto, ha messo in luce vari resti di età romana rimasti inclusi nelle costruzioni stesse. Si è accertato che adiacenti alla torre (la quale in gran parte conserva la muratura antica, meno il pavimento che è stato completamente rifatto) vi erano due ambienti E ed F adibiti evidentemente a corpi di guardia. L'ambiente E, conserva notevole parte della muratura antica (nella parete di fondo è alta tuttora 3 metri) nonché lunghi tratti del rivestimento in opus reticulatum superstiti però per breve altezza. In H è riprodotta una parte di tale reticolato, sito all'angolo tra la parete di fondo e quella di sinistra. L'ambiente F era pressoché interamente conservato. Esso era stato da me rilevato in precedenza (libretto n.7 pag. 153). Anche la volta per circa una metà era quella antica, formata da opera a secco. L'ambiente doveva essere alto almeno 5 metri. Il piano terra della torre,

comunicava con gli ambiente predetti mediante il passaggio B. Nel piccolo vano triangolare C è visibile il rivestimento in opus reticulatum. Da C attraverso un passaggio (D), i cui accessi sono tuttora murati, si perveniva nel vano E. La scala che permetteva di accedere alla sommità della torre, attraverso il corridoio G (conservante un tratto della parete antica spessa 0,60cm con rivestimento in opus reticulatum), ha i gradini rifatti; ma il nucleo murario è antico. Il corridoio G aveva la larghezza originaria di 1,20m. E' interessante notare che sotto l'ambiente F, che, come si è detto, è pressoché completamente conservato, passa una delle gallerie, che attraversando il molo per tutto lo spessore, metteva in comunicazione lo specchio acqueo interno del porto, con quello esterno. Pertanto tali gallerie (almeno quella sotto l'ambiente F) sono romane, per quanto restaurate. Esse, assicurando la libera circolazione delle acque marine, impedivano che il terriccio, trasportato a mare dal torrente Fiumaretta, si depositasse lungo il molo, nel lato interno, come ora sta avvenendo. L'opera reticolata è fornita con pietrame di scaglia. I pezzi, a piramide-tronca, hanno la lunghezza media di 13cm e la base in facciavista di cm 7x7 circa."

(12) "Già all'epoca di Vitruvio si usavano dai tecnici romani, per la costruzione di porti, metodi abbastanza perfezionati. Per le opere subacquee si costruivano, ove occorre, cassoni che venivano riempiti con pietrame legato con ottima malta di speciale composizione, corrispondente all'attuale calcestruzzo usato nei lavori del genere. Il metodo però generalmente seguito dagli antichi, per formare i moli e gli antemurali, pare fosse quello della gettata di pietrame informe, come riferisce Plinio per il nostro porto. Alla testata del molo del Lazzaretto si notano grandi blocchi di travertino, squadrati rozzamente, appoggiati forse su tale gettata di pietrame, per costruire un

più solido ed uniforme piano di posa per gli edifici soprastanti. E' interessante notare, in tale molo, le gallerie che lo attraversano, sapiente dispositivo, per evitare, con la libera circolazione dell'acqua marina, gli interrimenti e che rendevano inutili da quel lato, del resto meno battuto dai marosi, le scogliere di protezione."



"L'altra torre all'estremità del molo detto del Lazzaretto, l'unico superstite per quanto notevolmente danneggiata, ha un diametro di 20 metri. Essa subì vari rifacimenti, quando fu restaurata dai papi per trasformarla in fortilizio. Il paramento fu certamente, in gran parte se non totalmente, rinnovato, imitando nella parte superiore della torre (mentre in basso il rivestimento è in mattoni) la stessa struttura dell'altra distrutta. Addossati alla torre erano due ambienti, i cui resti tornarono in luce nel demolire le costruzioni moderne in cui erano inclusi. Essi dovevano essere in uso al piccolo presidio

incaricato di difendere la bocca occidentale del porto. Una scala posta tra i due vani consentiva, infatti, di accedere rapidamente sulla sommità della torre, ove erano probabilmente piazzate macchine da guerra (balista, onagro, ecc)."

Nel Bollettino delle Leggi n° 115, vengono messe in evidenza norme e regolamenti sull'Amministrazione di Sanità per la Marina degli Stati Romani. Ciò, nella seduta del 30 luglio 1810. In nome dell'Imperatore de' Francesi, Re d'Italia e Protettore della Confederazione del Reno, la Consulta Straordinaria per gli Stati medesimi, mossa dalla necessità di riorganizzare il servizio, Ordina:

"Sezione II

Quarantena d'osservazione. (13)

17. Questa quarantena sarà fissata a dieci giorni pei vascelli della marina imperiale, per le merci provenienti dal continente e dalla parte di ponente (tranne l'America).

18. I bastimenti partiti da Gibilterra e da Malta faranno 12 giorni di quarantena.

19. Le merci suscettibili portate dai bastimenti compresi nell'articolo precedente, faranno dieci giorni di quarantena di più del bastimento, ogni qualvolta saranno depositate al lazaretto.

20. Si conteranno soltanto 6 giorni d'osservazione ai corsari, ai capitani o padroni, che avendo approdato sulla costa, vi avranno ricevuto una guardia fin da un più lungo intervallo, allorquando i bastimenti saranno carichi di effetti non suscettibili.

21. La quarantena d'osservazione incomincerà per l'equipaggio dal giorno stesso dell'ingresso del bastimento nel porto, e per le merci suscettibili dopo l'ultimo loro sbarco nel lazaretto, salvo le circostanze imprevedute che potessero far nascere delle variazioni nella continuazione e durata della quarantena.

22. Sono eccettuati dalla quarantena di sopra prescritta, e potranno essere ammessi a libera pratica quei vascelli e quelle mercanzie, che provengono dalle coste dell'impero, e dal regno di Napoli con patente netta e certificato d'origine.

Titolo IV

Luoghi di quarantena.

23. Nessun bastimento potrà essere ammesso alla quarantena, se non nel porto di Civitavecchia: ma se il bastimento è sottoposto ad una quarantena che non trascende 20 giorni, in tal caso potrà consumarla a Porto d'Anzio.

Titolo V

Organizzazione ed amministrazione.

Sezione I.

27. Si stabilirà in Civitavecchia una commissione di sanità, composta nel modo che segue:

Del prefetto, di diritto, presidente;

Del maire, vice presidente;

Del commissario di marina;

Del comandante della marina;

Del commissario generale di polizia;

Del presidente del tribunal di commercio;

D'un membro della commissione di commercio;

D'un medico;

E d'un segretario archivista.

I due ultimi membri ed il segretario saranno nominati dal prefetto.

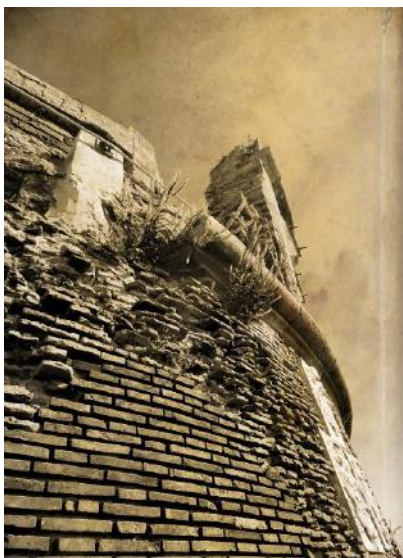
28. La commissione di sanità di Civitavecchia riceverà le sue istruzioni dal prefetto, il quale nei casi d'urgenza potrà trasmetterle al circondario del litorale Est, sale alla

commissione di sanità di fare in seguito le disposizioni ed eseguirà le misure giudicate necessarie.

33. La Commissione di Sanità residente in Civitavecchia vigilerà sul forte di Palo, sulle torri Flavia, S. Severa, S. Marinella, Chiaruccia, Marangone, Valdalica, Bertolda, Corneto, Montalto e Cassetta Graticciara.

29. Si stabiliranno due commissari di sanità; uno risiederà a Civitavecchia, l'altro a Porto d'Anzio, il primo avrà sotto i suoi ordini un vice commissario.

48. Il lazzaretto di Civitavecchia, e tutti i suoi registri e documenti dovranno essere a disposizione della commissione di sanità."



*"Titolo VII
Lazzaretto (14)*

Sezione I

120. Il commissario di sanità avrà l'ispezione generale del lazzaretto di Civitavecchia; il vice commissario di sanità sarà posto sotto i suoi ordini per lo stesso oggetto.

121. Prescriverà le disposizioni necessarie, acciò le merci sbarcate siano depositate con diligenza e precauzione nei magazzini, ove debbono essere pregate.

122. Egli nominerà un custode per il lazzaretto durante il tempo della quarantena.

123. Non ammetterà alcuno a far la quarantena nel lazzaretto avanti di essersi prima assicurato, che è stato visitato dal medico di sanità, incaricato di riconoscere se fosse attaccato da qualche malattia contagiosa.

124. Visiterà ciascun giorno il lazzaretto ogni volta che si troveranno mercanzie, ammalati o individui, che avessero dimandato di far la quarantena intiera e per assicurarsi, se tutto è in regola, e se si eseguisce colle precauzioni necessarie, assisterà d'altronde molte volte egli stesso alla purga, alla quale saranno soggette le mercanzie.

125. Invierà tre volte al giorno la guardia di sanità al lazzaretto, cioè un'ora dopo lo spuntar del sole, a mezzo giorno, ed un'ora prima del tramontar del sole; per riconoscere se le guardie delle mercanzie, gli ammalati, od ogni altra persona, che sia in quarantena, hanno bisogno di viveri ed altri oggetti. La guardia ne farà il suo rapporto al commissario, che la rimanderà al lazzaretto con le provisioni necessarie, e di cui potrà accordarsi la somministrazione.

126. Sarà permesso alle guardie delle mercanzie, ed altre persone in quarantena di passeggiare nelle ore, e giorni stabiliti, e nel locale indicato: ma in presenza delle guardie di sanità, che dovranno vigilare particolarmente, affinché nulla si getti fuori del lazzaretto, ed acciocché non si stabilisca alcuna comunicazione colle persone del di fuori.

127. Allorché quelli, che sono al lazzaretto si troveranno nella necessità di comunicare pei loro interessi col loro console, coi negozianti, o con ogni altra persona, ne faranno la dimanda al commissario di sanità, che secondo le circostanze negherà od accorderà la permissione. Nel primo caso non potranno comunicare, che ad una certa distanza, e separati da due barriere stabilite a tal uopo. Caso si dovessero ricevere da quei che fanno quarantena, delle carte importanti, saranno

ricevute dalla guardia di sanità con tutte le precauzioni precedentemente indicate.

128. Allorché gli equipaggi faranno la quarantena nelle camere del lazzeretto, che lor saranno state destinate, il commissario avrà cura di far eseguire una volta al giorno e prima della notte dei profumi. Obbligherà allora quei che fan quarantena a rinchiudersi per ricevere l'influenza di questi profumi. Vigilerà; acciocché una volta al giorno le camere siano pulite, che le immondizie siano radunate, e gettate nel luogo del mare, a ciò destinato. Avrà cura, che gli ammalati siano assistiti, e separati per quanto sarà possibile, secondo il carattere delle malattie.

129. Le camere destinate per l'ospedale saranno ripulite, e tosto che l'ammalato le avrà lasciate, si laverà il pavimento. Ciascun anno le camere saranno ristabilite, e rimbiancate a calcina.

130. Dal momento in cui il tempo della quarantena per gli uomini, e della purga per le mercanzie sarà terminato, il commissario ne informerà la commissione di sanità, che ammetterà a pratica, e permetterà l'introduzione delle mercanzie nelle regole ordinarie, se però qualche avvenimento accaduto nel tempo della quarantena, non si oppone a questa disposizione.

131. Il commissario non permetterà agli equipaggi di prender pratica, se prima non hanno pagato tutte le spese, e tasse dovute, o non hanno dato sicurtà, ed una cauzione sufficiente; sarà lo stesso riguardo alle mercanzie.

132. Il commissario terrà un registro dell'amministrazione del lazzeretto, ed un giornale esatto di quanto potesse accader di notevole per farne parte ciascun giorno alla commissione nel caso di urgenza, e ciascuna settimana nei casi ordinari.

133. Le mercanzie non potranno stare nei magazzini del lazzeretto dopo terminata la quarantena; a quest'epoca

dovranno essere trasportate nella città, o di bel nuovo imbarcate."

Ferita inferta dai bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale

In questo capitolo entriamo nel vivo dei bombardamenti. Il primo avvenne in data 14 maggio 1943 e fu effettuato da 48 fortezze volanti in 3 ondate successive, dalle ore 15.25 alle ore 15.40, senza alcun preventivo segnale d'allarme. Secondo le fonti, ve ne furono, in totale, dagli 82 agli 87. Una grave ferita che influì pesantemente sull'aspetto urbanistico, sociale e culturale di Civitavecchia. Il Molo del Lazzaretto fu gravemente danneggiato nel corso di quelli del 21 e 22 Novembre 1943.

(15) "I bombardamenti sulla città hanno avuto soprattutto lo scopo di distogliere l'attenzione o di dissimulare le reali intenzioni degli alleati. Per meglio comprendere ciò occorre ricordare che i piani anglo-americani prevedevano che l'inizio delle operazioni nella nostra penisola avvenisse con una azione di sbarco, azione, che dopo la caduta della Tunisia (13 maggio 1943), si concretizzò appunto nello sbarco in Sicilia (operazione "Husky" - 10 luglio 1943, decisa a Washington durante la conferenza "Trident") e nei successivi sbarchi a Salerno (operazione "Avalanche" - 9 settembre 1943) ed Anzio (operazione "Shingle" - 22 gennaio 1944) ossia subito dopo la dichiarazione dell'armistizio italiano. In questa ottica vennero concepiti ed effettuati di volta in volta massicci bombardamenti e piani d'inganno che venivano effettuati sia sulle località di effettivo e successivo sbarco, sia su altre località che per la loro posizione risultassero prevedibili ai fini dell'azione, da parte delle forze dell'asse. Il primo bombardamento di Civitavecchia avvenne il 14 maggio 1943 e fu il primo di una

serie quasi ininterrotta, ne risulta un totale di 83, da alcuni portato a 87."



(16) "358. 16 dicembre 1943. Forse, durante l'incursione delle ore 13. Risulta evidente il risultato dei bombardamenti del 21 e 22 Novembre: l'Arsenale è distrutto per due terzi, l'interno del Forte è stato colpito, come la Cattedrale e l'Episcopio, la Rocca e il molo del Lazzaretto; i maggiori danni al centro storico si rilevano sui due lati della via Umberto I e intorno alla piazza del Conservatorio."

L'attenzione si sofferma al momento specifico.

(17) *"Bombardamento del 21.11.1943*

(riferimenti 538, 539, 574)

Alle ore 12.50 una formazione di circa 50 quadrimotori americani ha sganciato un centinaio di bombe su Civitavecchia. Colpita la zona del porto e il centro della città; qualche bomba è stata sganciata anche sulla periferia.

Vittime Segnalate: una decina di militari tedeschi.

Danni gravi: ad abitazioni civili, al porto, al forte Michelangelo, alla ex sede della Pretura, all'Ufficio del Comune, alla caserma della Guardia di Finanza, al Genio Civile, all'Ufficio delle Imposte dirette e all'Ufficio del Registro. Su alcune vie della città si notano bombe inesplose.

Bombardamento del 22.11.1943

(riferimenti 538, 374)

Alle ore 11.30 nuovo bombardamento della città, colpiti il porto e la stazione, dove si è sviluppato un incendio di una certa entità. A seguito delle due ultime incursioni, pochi sono gli stabili rimasti in piedi."

Eppure qualcuno lo voleva buttare giù

Il Fortino del Lazzaretto, così com'è ancora amorevolmente chiamato dai Civitavecchiesi, rischiò più volte di essere demolito, anche con cariche di dinamite. Qualcuno lo voleva buttare giù. Vedremo, nel capitolo successivo, come l'eventuale demolizione fosse diventata perfino un "*Caso di Stato*", con le Interrogazioni portate in discussione al Senato da Angelilli, Azara e Monni che recepirono le istanze di chi non voleva più quell'antico monumento. Non solo; alcuni consideravano il medesimo "*uno scottante problema da risolvere, uno sconcio all'interno del nostro porto*". Ciò, probabilmente in vista dello sviluppo dello Scalo e dei traffici navali.



Negli anni 1960 e '61 comparvero sui Giornali articoli a riguardo che stimolarono l'opinione pubblica e fecero molto

parlare in città. Nel Settembre del 1961, in vista dell'entrata in funzione del Servizio Traghetti, fu sollecitata anche la Sovrintendenza alle Belle Arti perché desse il nulla-osta alla demolizione "*dell'inutile Molo del Lazzaretto.*" Ma la stessa continuò a porre il suo "*veto.*"

Il primo dei moderni Ferry-boats fu la nave traghetto "*Tyrsus*", costruita nei cantieri di Palermo e varata in mare il 2 luglio 1961. La stessa venne impiegata nel Servizio tra Civitavecchia e Golfo Aranci, una tappa storica nella comunicazione con la Sardegna. Salutò lo scalo siciliano il 5 settembre 1961 per raggiungere quello civitavecchiese, arrivando così la sera del 9 settembre 1961 (ore 19.30 circa).

Il 18 ottobre 1961 si respirò tensione in città (e non solo), quando l'imbarcazione rischiò di impattare sugli scogli del Lazzaretto. In quell'occasione ci fu l'intervento a soccorso da parte dei rimorchiatori "*Laziale*" e "*Felicita*". Ma la paura non tardò ad arrivare. Era l'alba del 27 novembre, quando la "*Tyrsus*" vi urtò di poppa. Durante la manovra di approdo nell'invasatura, l'elica di sinistra fu ridotta in pezzi. Non si conobbero le cause, alcuni diedero la colpa al vento "*frasco*" che soffiava da scirocco. La medesima era partita la sera prima da Golfo Aranci ed arrivata in orario nel nostro Scalo. Pare che mentre retrocedeva sia stata spinta dal vento ed andò ad urtare. I rimorchiatori suddetti furono immediatamente chiamati con le sirene ma frattanto la "*Tyrsus*" aveva potuto continuare la manovra da sola, sebbene con notevole difficoltà, tanto che dovette calare una lancia da prova con il Personale di bordo per tendere un cavo sul Molo stesso. Dell'incidente furono subito informate la Capitaneria di Porto e la Direzione Generale delle Ferrovie. Fu effettuata un'ispezione dello scafo, a cura del palombaro civitavecchiese Baghini il quale, dopo l'immersione, comunicò che l'elica aveva riportato tutte e quattro le pale

spezzate e inoltre che a quella di "dritta" era avvolto un cavo di acciaio. Egli riuscì a liberare quest'ultima da tale ingombro dopo un lungo lavoro. Naturalmente sull'incidente fu svolta un'inchiesta come prescritto in casi simili. Le conseguenze furono serie perché comportarono innanzitutto la sospensione dell'esercizio del traghetto per un periodo di tempo non facilmente valutabile, almeno in quel momento. Per quanto riguarda le riparazioni, all'interno del Porto di Civitavecchia non esisteva un bacino di carenaggio e la nave, probabilmente, avrebbe dovuto raggiungere quello più vicino di Napoli; od il cantiere di Palermo, lo stesso dove era stata costruita. L'elica doveva essere sostituita in quanto, ancora a detta del palombaro locale, irrimediabilmente danneggiata. La medesima era di fabbricazione svedese e, con molta probabilità, detta sostituzione avrebbe dovuto essere commissionata alla stessa fabbrica estera. Qualcuno ipotizzò che, per evitare l'interruzione del Servizio ed accelerare i tempi, magari se ne sarebbe potuta utilizzare una della "*Hermaea*", il nuovo Traghetto in costruzione nel cantiere palermitano e considerato il gemello della "*Tyrus*". Dato che non fu semplice trovare questa parte della nave, fu proprio la "*Hermaea*", varata il 30 novembre, ad essere impiegata per la prosecuzione del Servizio. Lunga 120 metri, larga 17, dotata di due motori Diesel della potenza di 8.000 cavalli, l'imbarcazione era in grado di imprimere una velocità di 16 nodi e di trasportare 30 carri ferroviari, 64 autovetture e 300 passeggeri. Costo: circa 3 miliardi di lire. Nel dicembre del '61 iniziarono gli interventi per la messa in sicurezza del Fortino, tant'è che qualcuno mostrò la necessità di ovviare temporaneamente alle insidie della struttura collocando una serie di pali detti "*briccole*", ossia dei tubi saldamente piantati sul fondo marino. Mentre tutti gli Organi tecnici erano favorevoli all'eliminazione dello stesso, si attendeva solo il nulla-osta delle "*Belle Arti*", Ente da

sempre a tutela dei Beni monumentali ed archeologici. Secondo una "*comunicazione ufficiosa*" la medesima diede invece parere contrario.

Questi che vi riportiamo in forma integrale sono dei resoconti stenografici relativi alle Interrogazioni a firma dei Senatori sopra richiamati e concernenti la richiesta di demolire il Molo del Lazzaretto, allora considerato, da diversi, quale un rudere pericoloso per le imbarcazioni in manovra.



(18) "*Senato della Repubblica III Legislatura. 456[^] Seduta Pubblica. Resoconto Stenografico. Mercoledì 27 Settembre 1961. Pagg. 21.243 - 21.245*"

Presidente. Poiché il senatore Bruno non è presente, si intende che abbia rinunciato a svolgere questo ordine del giorno. Si dia lettura dell'ordine del giorno dei Senatori Angelilli, Azara e Monni.

Carelli, Segretario:

“Il Senato, considerato che per il 1° ottobre 1961 è previsto l'inizio del servizio di navi-traghetto tra la Sardegna e Civitavecchia; che per l'adeguamento del porto di Civitavecchia alle esigenze di questo nuovo servizio sono state eseguite importanti opere; constatato tuttavia che per mancata demolizione dello sporgente del Marzocco e del Molo Lazzaretto le evoluzioni e le manovre delle navi destinate al servizio si sono rivelate di estrema difficoltà e di considerevole pericolosità nonostante gli arrivi recentemente verificatisi in condizioni stagionali e di mare particolarmente favorevoli; rilevando pertanto il pericolo di un aggravamento della situazione con l'avanzare della stagione ed in condizioni di mare mosso e di vento; fa voti affinché il problema della valorizzazione del porto di Civitavecchia sia globalmente affrontato attraverso la piena realizzazione delle opere previste dal Piano regolatore portuale; auspica uno sviluppo di attività economiche ed operative che con la efficienza del porto assicurino anche il completo assorbimento della manodopera, e invita il Governo a voler disporre la sollecita demolizione dello sporgente del Marzocco e del Molo Lazzaretto, tanto pregiudizievoli per la sicurezza e la speditezza delle manovre delle navi-traghetto.”

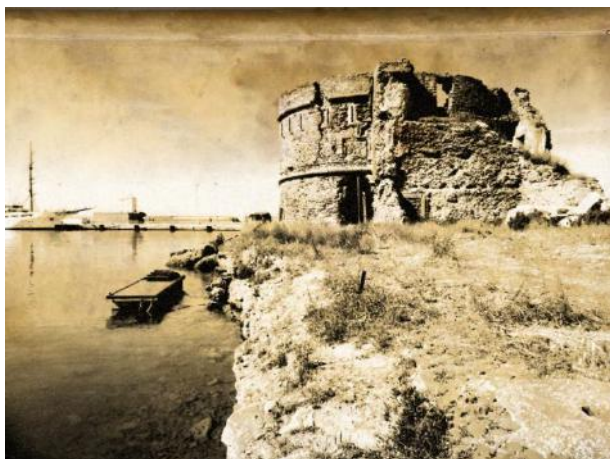
Presidente. Il senatore Monni ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

Monni. Onorevole Presidente, Onorevole Ministro, Onorevoli colleghi, se io illustro brevemente l'ordine del giorno del collega Angelilli, che si onora della firma del Senatore Azara, Presidente del Comitato Parlamentare pro Civitavecchia, è per una buona ragione.

Nel "Messaggero" di ieri nella cronaca di Civitavecchia, con un articolo su cinque colonne, si lamenta che l'inizio del servizio della nave traghetto "Tyrsus" da Civitavecchia per la Sardegna non solo non giovi al porto di Civitavecchia ma lo danneggi. Ora io vorrei che l'Onorevole Ministro, che già ha avuto occasione di constatare qual'è la situazione di quel porto, smentisca una affermazione così grave. Il servizio della nave traghetto non può danneggiare Civitavecchia e non deve danneggiarla. E' vero che sono stati fatti dei lavori per far sì che il servizio stesso potesse effettuarsi, per far sì che le manovre di arrivo e partenza della nave traghetto possano avvenire senza pericolo e con sicurezza per i viaggiatori e per le merci, ma è anche vero che il Comitato pro Civitavecchia, presieduto dal senatore sardo Onorevole Azara, ha sempre chiesto e continua a chiedere che il porto di Civitavecchia abbia quello sviluppo che è necessario non solo per la città per la zona intorno alla città, ma anche per tutto il Lazio e penso anche per parte delle Marche e dell'Umbria, cioè per una parte dell'Italia centrale. Si dice, in questo articolo pubblicato dal "Messaggero", che è indispensabile la demolizione dei due moli Marzocco e Lazzaretto che sono al centro del porto. Alla demolizione del molo Lazzaretto si oppone la Sovrintendenza dell'antichità e belle arti con una motivazione che secondo me è priva di fondamento. Quell'avanzo archeologico ha scarsa importanza; ormai anzi non ne ha alcuna; l'importante è fare

in maniera che le navi possano approdare e partire con sicurezza. Più di una volta è accaduto che la ristrettezza del porto abbia determinato, specialmente in periodo di mare grosso o di vento, dei gravissimi incidenti; io stesso mi sono trovato giù due volte sulle navi in partenza per la Sardegna sbattute contro i moli dalla furia del vento, proprio perché è troppo ristretto lo spazio in cui si muovono, il che porta inconvenienti e pericoli, ogni volta, per i viaggiatori e per i marinai che sono sulle navi. Di conseguenza, si impongono due esigenze. Innanzitutto, si deve fare in maniera che i moli interni, che sono ormai disutili, vengano demoliti; secondariamente, si devono fare tutte le opere di protezione che sono indispensabili. Bisogna cioè continuare il lavoro che è stato iniziato. So che sono state fatte notevoli spese per quel porto; l'Onorevole Ministro si è reso conto della situazione. Ma esistono altre necessità. Il molo Cristoforo Colombo deve essere assolutamente prolungato se si vuole che durante libecciate e burrasche le navi possano manovrare con sicurezza; diversamente penso che il servizio della nave "Tyrsus", cioè della nave-traghetto, anche se potrà felicemente cominciare, potrà tuttavia essere ostacolato dalla stagione brutta. Ma è assolutamente assurdo pensare che un servizio così importante debba essere svolto soltanto in periodo di bonaccia e non anche in periodo autunnale e invernale. L'ordine del giorno che ho firmato insieme al collega Azara e al Senatore Angelilli, che l'ha proposto - il Senatore Angelilli è della zona ed è giustamente preoccupato delle opere del porto - si preoccupa anche dell'assorbimento della mano d'opera disoccupata. Non abbiamo dubbi, Onorevole Ministro, che, se si faranno tutte le opere che è necessario fare, che la mano d'opera disoccupata di Civitavecchia sarà assorbita; la disoccupazione in quella zona è oggi grave e si fa affidamento anche sul completamento dei

lavori nel porto. Spero che di lei, Onorevole Ministro, rendendosi conto sia delle necessità obiettive dei servizi marittimi, sia della necessità di assicurare il Comune e gli abitanti di Civitavecchia, dica che non è vero che tutto quello che interessa i servizi dalla Sardegna danneggiano il porto di Civitavecchia, che anzi è vero il contrario e che le opere vengono attuate nell'interesse comune, nell'interesse reciproco, nell'interesse anche dei lavoratori di Civitavecchia. L'Onorevole Ministro farà in modo che siano eseguite ed attuate rapidamente tutte le opere che sono indispensabili. Del resto, non si tratta di grave spesa; occorre fare ancora qualche piccolo sforzo per completare i lavori che sono stati iniziati. Chiedo, insieme con i colleghi, che questo sforzo sia compiuto."



(19) "Senato della Repubblica III Legislatura. 503[^] Seduta Pubblica. Resoconto Stenografico. Mercoledì 29 Novembre 1961 (pomeridiana). Pagg. 23.324 - 23.326"

*"Interrogazioni con richiesta di risposta scritta. Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dei lavori pubblici, della marina mercantile, della pubblica istruzione e dei trasporti, per conoscere se non ravvisi indispensabile procedere all'immediata demolizione del relitto del molo Lazzaretto in Civitavecchia ritenendo preminente la sicurezza delle manovre portuali nei confronti del valore archeologico del relitto stesso. La necessità di tale demolizione, più volte prospettata e sollecitata dall'interrogante, è apparsa evidente con l'entrata in funzione del servizio delle navi-traghetto Civitavecchia - Golfo Aranci, allorché si rivelarono le gravi difficoltà che il molo Lazzaretto arrecata alle evoluzioni ed alle manovre delle navi in uscita ed in entrata. L'incidente verificatosi il 27 novembre 1961 alla nave "Tyrsus" che, rientrando da Golfo Aranci, ha urtato la base del molo restando danneggiata, mentre conferma le preoccupazioni segnalate, rende indilazionabile l'adozione di un provvedimento che consenta la demolizione del molo Lazzaretto e renda sicure le manovre nel porto di Civitavecchia, evitando altresì interruzioni nel servizio di navi-traghetto, gravemente pregiudizievoli dei traffici da e per la Sardegna (2703).
Angelilli"*

"Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dei trasporti, dei lavori pubblici, della marina mercantile e della pubblica istruzione, per conoscere se siano informati che la nave traghetto "Tyrsus", che da poco tempo ha iniziato il servizio fra Civitavecchia e Golfo Aranci, ha subito grave avaria nei giorni scorsi, entro il porto di Civitavecchia, per un colpo di vento e a causa del poco spazio esistente per la manovra, non essendosi provveduto alla demolizione del Molo Lazzaretto considerato monumento da conservare; se siano a

*conoscenza che i danni sofferti dalla nave sarebbero così gravi da mantenerla in cantiere, secondo le notizie della stampa, almeno per un mese, il che cagiona gravissimo nocumento alla regolarità e al costo dei trasporti fra la Sardegna e la Penisola; per quale motivo non abbiano tenuto conto della segnalazione che l'interrogante fece, illustrando l'ordine del giorno, il 27 settembre 1961, a firma degli Onorevoli Angelilli, Azara e sua, in cui prospettando l'urgenza, altresì, della demolizione del Molo Lazzaretto, si invoca l'attuazione delle opere previste nel piano regolatore del porto e si segnalava il pericolo che, col sopraggiungere del maltempo, fossero resi difficili l'arrivo e la partenza delle navi-traghetto, la cui manovra d'attracco e di distacco è particolarmente difficile; in quella illustrazione e in una successiva interrogazione al Ministro della pubblica istruzione fu dall'interrogante motivata la necessità che assai più di una dubbia esigenza archeologica fosse tenuta presente l'importanza e l'esigenza di garantire, per il personale, per i mezzi e per le finalità, un servizio di tanto rilievo; per conoscere infine quali rimedi, di intesa, intendano proporre ed attuare, sia per affrettare le riparazioni e ripristinare il servizio, sia per eliminare ogni causa di insicurezza e di ulteriore rischio (2709).
Monni."*



(20) *"Senato della Repubblica III Legislatura. 522^a Seduta Pubblica. Resoconto Stenografico. Lunedì 12 Marzo 1962. Testo tratto da "Risposte scritte ad interrogazioni. Pagg. 24.317 - 24.318"*

"Angelilli - Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dei lavori pubblici, della marina mercantile, della pubblica istruzione e dei trasporti. - Per conoscere se non ravvisi indispensabile procedere all'immediata demolizione del relitto del molo Lazzaretto in Civitavecchia ritenendo preminente la sicurezza delle manovre portuali nei confronti del valore archeologico del relitto stesso. La necessità di tale demolizione, più volte prospettata e sollecitata dall'interrogante, è apparsa evidente con la entrata in funzione del servizio delle navi-traghetto Civitavecchia - Golfo Aranci, allorché si rivelarono le gravi difficoltà che il molo Lazzaretto arrecava alle evoluzioni ed alle manovre delle navi in uscita ed in entrata. L'incidente verificatosi il 27 novembre 1961 alla nave "Tyrsus" che, rientrando dal Golfo Aranci, ha urtato la

base del molo restando danneggiata, mentre conferma le preoccupazioni segnalate, rende indilazionabile l'adozione di un provvedimento che consenta la demolizione del molo Lazzaretto e renda sicure le manovre nel porto di Civitavecchia, evitando altresì interruzioni nel servizio di navi traghetto, gravemente pregiudizievoli dei traffici da e per la Sardegna (2703)."

"Risposta. - Si risponde per delega ricevuta dalla Presidenza del Consiglio dei ministri. Allo scopo di garantire condizioni maggiori di sicurezza nelle evoluzioni e nell'approdo, anche in situazioni sfavorevoli di tempo e di mare, delle navi traghetto in servizio tra la Sardegna ed il Continente, questo Ministero ha previsto la demolizione in detto porto dello sporgente del Marzocco e del molo del Lazzaretto. Lo sporgente del Marzocco è ormai in fase di demolizione e, comunque, allo stato attuale dei lavori non costituisce più alcun pericolo per la evoluzione e la manovra delle navi. Per quanto riguarda, invece, la demolizione del molo del Lazzaretto, non è stato possibile, finora, dar corso alle relative opere in quanto su detto molo insistono costruzioni di età romana, nonché resti di impianti rinascimentali ritenuti dal Consiglio superiore delle antichità e delle belle arti di eccezionale interesse storico-artistico e monumentale. Questo Ministero non ha mancato di intervenire presso l'Amministrazione della pubblica istruzione allo scopo di conciliare le due esigenze di salvaguardare, nei limiti più ampi possibili, il patrimonio artistico - monumentale e di assicurare le condizioni per un regolare e sicuro svolgimento del servizio marittimo. In attesa che il Ministero della pubblica istruzione faccia conoscere le proprie determinazioni in merito alle proposte formulate, questo Ministero ha disposto la infissione di alcune briccole in prossimità della testata del molo in parola, allo scopo di

creare una adeguata ed efficiente protezione delle navi traghetto durante la manovra di avvicinamento alla invasatura. L'impianto di tali briccole è ormai, in avanzata fase di esecuzione. Circa l'incidente occorso alla nave traghetto "Tyrsus" il giorno 27 novembre dello scorso anno, esso è stato determinato dal fatto che la nave, nell'effettuare la manovra necessaria per portarsi sull'asse dell'invasatura, si è avvicinata alquanto al lato Nord del molo Lazzaretto andando ad urtare con l'elica di sinistra sugli scogli del fondo marino. Al fine di ripristinare il servizio nel più breve tempo possibile, il 30 novembre si è provveduto a trasferire la predetta nave a Genova per le necessarie riparazioni, che sono state già da tempo effettuate. Infatti, la nave "Tyrsus" ha ripreso regolare servizio di linea l'11 gennaio corrente anno. In precedenza, il Ministero dei trasporti aveva disposto il collaudo ed il trasferimento da Palermo a Civitavecchia della nuova nave traghetto "Hermaea", che è entrata in servizio il 7 gennaio corrente anno.

*Il Ministro
Sullo"*

Viaggio nel tempo con giornali d'epoca

(21) Era il 30 Agosto del 1960 quando apparve il primo di una serie di articoli miranti a buttar giù il Fortino. L'antico monumento fu considerato da alcuni come uno "*spettacolo di desolazione e di bruttura; poco decoroso per il porto*" e definito perfino "*orrendo carciofo*". Pare altresì che il Piano Regolatore del Porto d'allora contemplatesse "*l'eliminazione del Bastione del Lazzaretto*". Il fine ultimo era quello di consentire un "*allargamento notevole dell'entrata*" del Porto stesso, in modo tale che le navi "*evitassero varie e complesse manovre sia per le operazioni di attracco che per quelle di uscita*". Venne fatta una proposta: cancellare il monumento con "*un quintale di tritolo*", così "*una volta dissoltasi la nube di polvere e di calcinacci provocata dall'esplosione*" nessuno ci avrebbe più pensato.

(22) Il 5 Settembre 1961 la prima nave-traghetto Tyrsus avrebbe dovuto lasciare lo Scalo di Palermo per iniziare le prime prove in mare aperto e, dopo l'eventuale esito positivo, dirigersi verso Civitavecchia. Essa, come detto sopra, fu adibita al "*servizio di collegamento Sardegna - Continente sulla linea Civitavecchia - Golfo Aranci*." Nel nostro Scalo portuale era pronta la "*stazione marittima Ferry-Boats*" con la grande invasatura per i vari approdi ed il "*ponte mobile per il raccordo dei binari*." Conclusi positivamente i collaudi, gli impianti furono "*consegnati dalle Imprese Appaltatrici all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato*." Il piazzale di manovra era ubicato lungo Prato del Turco. Intanto, in detta Stazione Marittima si stava perfezionando "*l'impianto per l'imbarco delle autovetture*", caratterizzato da una "*rampa in*

cemento armato che conduceva ad una piattaforma situata al livello del ponte superiore della nave-traghetto". Le autovetture poterono salire mediante un "sistema di ascensori speciali" ed essere collocate nei "grandi garages interni". Non solo le automobili ebbero la possibilità di essere trasportate, ma anche gli autocarri, che "raggiunsero l'isola senza l'inconveniente del doppio trasbordo." L'Amministrazione FF.SS. dell'epoca collocò "vistosi cartelli indicatori in quattro lingue", sulla Via Aurelia Sud e Nord, proprio per indicare "l'esistenza del servizio traghetti per la Sardegna."

(23) Il 9 Settembre, dopo circa 4 giorni di mare, la Tyrsus approdò alle ore 19.30 nel nostro Porto. Le cronache d'allora riportano che il Ferry-Boat fece *"una brillante manovra ed entrò agevolmente nella invasatura."* Nello specifico, tale manovra fu realizzata in orario serale con *"la luce elettrica di terra, oltre che con gli appositi fari di bordo."* Sulla banchina erano radunati alcuni cittadini che assistettero all'arrivo come si fa per i grandi avvenimenti. La nave ripartì il lunedì alla volta di Golfo Aranci, per fare successivamente ritorno a Palermo. Quella fu solo una prova pratica, in attesa dell'inizio vero e proprio del servizio.

(24) La nave salpò da Civitavecchia l'11 Settembre, alla volta dello Scalo sardo per effettuare altre prove tecniche. Fu descritta come *"quanto di più avanzato si possa immaginare sia come potenza, sia come sicurezza."* Tant'è che tali imbarcazioni avrebbero dovuto percorrere distanze molto lunghe e le strade del mare battute dalle medesime erano colpite, *"specie durante la stagione invernale, da forti mareggiate"*. Durante le manovre d'entrata dell'imbarcazione fu constatato che *"la testata del molo Lazzaretto era d'impaccio e di ostacolo alla manovra delle navi."*

(25) Il 1 Ottobre del 1961 la Tyrsus iniziò il Servizio di collegamento con la Sardegna. Il nostro Scalo era considerato da quello Sardo *"il suo caposaldo sul continente"* e si pensò che altre erano le opere da portare avanti all'interno del Porto. Tornò alla ribalta il problema della *"difficile e pericolosa manovra che le navi dovevano compiere in conseguenza della mancata demolizione della testata del molo Lazzaretto."*

(26) Il caso della proposta demolizione fu discusso tra i banchi del Senato. Il Sen. Angelilli fece un ordine del giorno firmato anche dai colleghi Azara e Monni, rivolto al Ministro dei Lavori Pubblici, a favore di *"esecuzione di urgenti opere portuali."* Nell'atto, tra le altre cose, fu invitato il Governo ad attuare una *"sollecita demolizione dello sporgente Marzocco e del Molo Lazzaretto tanto pregiudizievoli per la sicurezza e la speditezza delle manovre delle navi-traghetto."*

(27) I Ministeri della Marina Mercantile e dei Lavori Pubblici *"esaminarono la questione esclusivamente sotto l'aspetto tecnico"* e compresero il problema della presenza *"ingombrante"* del Lazzaretto. A non fornire parere favorevole furono le *"Belle Arti"*, che posero un vero e proprio *"veto"* contro l'abbattimento del medesimo.

(28) Erano le 06:00 di mattina del 18 Ottobre 1961 quando la Tyrsus rischiò di impattare sugli scogli. C'era una *"burraschetta in atto, vento da sud-ovest, velocità 28 nodi e mare di forza 4/5"*. Sul posto arrivarono due rimorchiatori *"il Laziale ed il Felicitas, con rischiosa manovra, specie per il Laziale, che doveva faticosamente mantenere la poppa della nave sopra-vento."* Si impiegò circa un'ora e un quarto per far ormeggiare il Ferry-Boat nell'invasatura.

(29) Fu il Ministero dei Lavori Pubblici a contattare il Genio Civile per "*studiare un sistema di protezione a carattere provvisorio ma efficace*" al fine di evitare che in caso di "*forte mareggiata o venti ciclonici la nave-traghetto, la cui invasatura si trovava proprio a fianco del Lazzaretto*" potesse finire su quegli scogli con il rischio di gravissimi danni. Così fu deciso di inserire dei "*tubi speciali di acciaio solidamente piantati sul fondo marino, a ponente del Lazzaretto.*" Per inserire gli stessi (di natura elastici) e fissarli con il cemento, furono operati degli scavi profondi circa sei metri e cinquanta.

(30) La mattina del 27 Novembre del '61 la sventura si abbatté sulla Tyrsus: la nave impattò contrò l'antico monumento. Nell'immediato furono informate la Capitaneria di Porto e la Direzione Generale delle Ferrovie; l'ispezione dello scavo fu eseguita dal palombaro civitavecchiese Baghini, che informò che "*l'elica di sinistra nell'urto sugli scogli aveva riportato tutte e quattro le pale spezzate.*" Per quanto riguardava quella di dritta, il medesimo dichiarò che vi era "*avvolto un cavo d'acciaio.*" Si pensò perfino alla sostituzione dell'elica di sinistra con quella dell'Hermaea, il traghetto gemello della Tyrsus, in fase di costruzione presso i cantieri di Palermo.

(31) A seguito dell'incidente, fu aperta un'inchiesta da parte dell'Autorità Marittima. Il Personale di macchina dichiarò che, al momento dell'incidente, udì "*un frastuono assordante ed i motori subito dopo saltarono vertiginosamente di giri per la mancata resistenza dell'acqua sulle pale dell'elica.*" Il Servizio traghetti con Golfo Aranci fu interrotto per circa un mese. Un'elica come quella descritta aveva un costo che "*s'avvicinava ai trenta milioni*"; anche se il problema maggiore fu quello relativo all'interruzione del Servizio stesso.

(32) Dato che i lavori di riparazione erano lunghi, si ritenne opportuno sostituire il primo Ferry Boat con la citata gemella che, in una manciata di giorni dopo l'incidente, celebrò il suo varo in mare. La nave era lunga 120 metri, larga 17, con due motori Diesel della potenza di 8.000 cavalli con una velocità che poteva arrivare ai 16 nodi. Il traghetto era in grado di trasportare *"30 carri ferroviari, 64 autovetture e 300 passeggeri."* Un gioiellino della cantieristica navale dal costo di 3 miliardi circa.

(33) L'ordinanza n°508 disposta dal Comandante del Porto, prevede le *"necessarie disposizioni per il movimento dei natanti nella zona."* Riporto, qui di seguito, il testo integrale del provvedimento. *"Considerato che nella zona di mare antistante la testata ed il lato Nord del Molo Lazzaretto sono in corso di sistemazione, da parte degli Uffici del Genio Civile per le Opere Marittime di Roma n. 6 briccole; ritenuta la necessità di garantire la sicurezza della navigazione per tutte le navi ed i natanti in transito e manovra nella zona di mare anzidetta; visto l'art. 81 del Codice per la Navigazione e 39 del Regolamento per la sua esecuzione: Ordina - Art.1: a datare dal giorno 8 dicembre e fino a nuovo ordine, tutte le navi e natanti in transito devono tenersi alla distanza di metri 12 dal molo predetto per la presenza di due pontili in legno costruiti per la sistemazione delle briccole lungo la estrema testata ed il lato Nord del Molo Lazzaretto e che emergono per metri 2,50 dalla superficie dell'acqua. I pontili durante le ore notturne saranno illuminati da luci bianche fisse dall'alto in basso in modo da renderli ben visibili. Art.2: i contravventori alla presente ordinanza saranno puniti a termini di legge e tenuti responsabili di eventuali danni."*

(34) Quando tutti gli "*organi tecnici erano favorevoli*" all'abbattimento del Fortino, arrivò in via ufficiosa la comunicazione del "*parere contrario*" da parte del Consiglio Superiore delle Antichità e Belle Arti. Quest'ultimo tenne in considerazione il grande "*valore storico-archeologico*" del monumento.

(35) Il parere favorevole arrivò per la posa in opera delle briccole che avevano l'obiettivo di creare "*attorno agli scogli del Lazzaretto una specie di paraurti.*"

Adesso è giunto il momento di ripercorrere i fatti storici con l'ausilio di alcuni articoli tratti da "Il Messaggero".

UNO SCOTTANTE PROBLEMA DA RISOLVERE

Basterebbe una carica di dinamite per far saltare il "Lazzaretto,"



Il monumentalissimo fortino del Lazzaretto, inutile reliquia da demolire

Basterebbe una carica di dinamite per far saltare il "Lazzaretto,"

UNA CARICA DI DINAMITE PER FAR SALTA-RE IL LAZZARETTO...

Questo disotto d'essere un ob-
stacolo all'espansione urba-
na del "Lazzaretto" di Lazzari-
no; poi, dato che quel fortino
costa tanto, tutto lo scavalca
l'idea di demolirlo è giusta.

ATO»

nazionale»

ino Rosso»

riconfermato la superiorità del
suo il «Maxi Sport» - si è assi-
curati dalle due ultime giornate.

Un «Gufo» e un «Pinguino», tal-
i «Gufo», «Cutter» e «Basilisco», a
Mosca.

Montecarlo sulle 28 anni provin-
ziali - Mai arrivato, però a Gio-
ria, di Montecarlo, è un «Chalo-
schia» da Trieste, «Dino» di
Castello, «Gemma» da «Cus-
tanza» P. S. di Cagliari, Nervi par-
torde, «Basilisco» per Cu-
stania, «Gufo» e «Pinguino» per Gi-

L'antica fortifica, posta fermata dal Moie, omette, rappresenta ormai — rivale con le bomboniere dell'ultima guerra una scorta, all'epoca del porto, che dev essere eliminata

Un'immagine storica dell'antico fortino, parzialmente rovinato, con i resti di edifici e mura. Sullo sfondo si vede il mare e il porto.

Un'immagine storica dell'antico fortino, parzialmente rovinato, con i resti di edifici e mura. Sullo sfondo si vede il mare e il porto.

Un'immagine storica dell'antico fortino, parzialmente rovinato, con i resti di edifici e mura. Sullo sfondo si vede il mare e il porto.

Un'immagine storica dell'antico fortino, parzialmente rovinato, con i resti di edifici e mura. Sullo sfondo si vede il mare e il porto.

Rinaldo Pao

Martedì 30 Agosto 1960

IMMINENTE L'ENTRATA IN FUNZIONE DEI NUOVI MEZZI

Il porto si prepara ad accogliere S i «ferry boats» diretti in Sardegna

Ormai tutto è pronto alla stazione marittima. Resta soltanto da ultimare la rampe in cemento per l'imbarco delle automobili - Anche gli autocarri potranno raggiungere l'isola senza l'inconveniente del doppio trasbordo - L'importante problema delle maestranze locali

OGGI 5 settembre la prima delle navicelle adibite al servizio di collegamento da Cagliari a Civitavecchia sulla linea Civitavecchia-Cagliari-Aranci la «Tyros», dovrebbe lasciare il porto di Palermo — secondo notizie di fonte non ufficiale, ma attendibile — per effettuare la prova in mare aperto e per partire poi, dopo l'ello positivo delle prove stesse, alla volta di Civitavecchia. La stazione marittima «Perry Beach» con la grande «Invasatura» per l'appoggio del relitto e ponte mobile per il carico e scarico dei binari è ormai pronta. Compiti i collaudi dei lavori, tutti gli impianti sono stati ed inaugurati, dalle Imprese appaltatrici che li hanno realizzati, alla Amministrazione delle Ferrovie dello Stato. Dei piazzali di manovra situati lungo il «Piano del Turco» una lunga striscia ha percorso ieri la «linea» di carri merci caricati di piombo serviti i «Traghetto» fino al limite estremo del ponte mobile.

Attualmente nell'ambito della stazione si lavora soltanto all'installazione per l'imbarco delle autocarri. Questo è costituito da una rampa in cemento armato che conduce ad una piattaforma al livello della nave-traghetto. Attraverso questa rampa, protetta a ringhiere laterali in metallo, i autocarri saliranno, con il sistema di ascensori speciali saranno calate nei grandi magazzini interni.

Gli autocarri, invece, saliranno sul traghetto — sempre con loro mezzi, attraverso il pontone mobile, cioè percorrendo la stessa strada dei vagoni ferroviari. Logicamente anche le vetture saranno accedute se necessario da questa via.

A cura della Amministrazione F.S.S. si stanno approntando — tanto — vistosi cartelli indicanti in quattro lingue che saranno collocati lungo la via Aurea, sia a Sud che a Nord della città per indicare la esistenza di servizio traghetto per la Sardegna. Apposite e vistose segnaletiche stradali indicheranno — oltre — la via di accesso alla stazione traghetto, allo scopo di rendere il più possibile agevole il e raggiungimento da parte dei utenti, sia che si tratti di turisti in automobile, che di autocarri carichi di merce da imbarcare.

Stanno giunti col nel settore

sta innovazione sia altamente produttiva. Gli autotreni carichi potranno superare le ostacoli della spiaggia marittima, che separano Civitavecchia dalla grande Isola senza abbacare ed arrivare a destinazione in qualunque centro della Sardegna, senza il doppio trasbordo, e questo rappresenta un enorme risparmio di tempo e di spesa. Le spedizioni per ferrovia — saggiamente — potranno essere effettuate direttamente per ogni località della Sardegna con gli stessi vascelli, ma non bisogna dimenticare il rovescio della medaglia e cioè il danno che da questa nuova istituzione scaturirà agli operatori ed alle maestranze del porto di Civitavecchia.

Non potranno certo mancare provvedimenti compensativi e noi ci auguriamo che siano solleciti

essi da essere adottati con piena soddisfazione dagli interessati.

Passavanti

Il terreno del Comune deve essere innaffiato

Malgrado i recenti lavori operati al Campo Comunale da parte della Amministrazione si sono ancora dei problemi da risolvere, primo tra tutti quello del terreno di gioco. Si pensava che la mazzetta casalinga sabbia-terra avesse ammantato il terreno ed infatti così è stata, ma ora c'è il problema contrario a quello originario, il campo cioè è diventato talmente ed in simili condizioni i giocatori di entrambe le squadre

contingua costrutti e calcareo in tutto il campo.

E' un problema urgente e non va da risolvere, perché il campo è stato, e almeno gli incontri sono sbucati, balzano ormai alle porte di una società che ha fatto tanti sacrifici per condurre una certa campagna sportiva. Il terreno è su un terreno di sabbia, come l'attuale Comunale.

DOMENICA SCORSA A LARGO C.

Grande successo di pubblico e rischi nella manifestazione natatoria «

La collaborazione tra il Comune e il sodalizio rossocelleste ha dato i suoi frutti - Accanto ai confermati le loro doti merita una citazione anche Bruno Bilerati, che ha battuto i suoi re

noni del nuoto italiano (specie in campo femminile) in quella vasca che fu teatro di prestazioni famose ricordiamo per tutte la staffetta della Canottieri Napoli, in un tripudio di follia e di entusiasmo!

Ora non si poteva restare sordi al richiamo delle varie Salmi, Benek, Pacifici, Avellone, e quello stesso tripudio di follia e di entusiasmo, ha fatto tornare indietro con la memoria, e nello stesso tempo, punto basilare, anticipare quello che potrebbe essere un futuro non tanto lontano, qualora la società rossocelleste, potesse non solo fare da spettatrice, ma affiancare al più validi elementi della società italiana, anche quelli propri.

È avuto un probante esempio con Bilerati; si sarebbe potuto avere con Bimeroni e Forcella se per

quando si girò una « routine » e allenamento, ogni tra

Accanto a Bilerati (anch'egli nella gara) ammirare, in quanto vecchia « farfalla » e cantante cioè il più miofina» che permette tempi più rilevanti, mancato il confronto ni e Forcella. Il più forte, ha potuto a stile libero dal q della Mediterraneo, con l'eccezione 2'...

ARRIVATA IERI AL MOLO VESPUCCI

Accolta con entusiasmo la nave - traghetto « Tyrşus »

Ripartirà lunedì per Palermo e tornerà allorché sarà fissata la data del servizio con la Sardegna - Numerosi tecnici erano presenti all'attracco

Ieri sera alle 19.30, è arrivato per la prima volta nel nostro porto il traghetto « Tyrşus », proveniente da Palermo.

Sebbene affiancato al Molo Vespucci vi fosse una nave sotto scarico ed alla banchina Santa Rosa una petroliera, il ferry-boat ha compiuto una brillante manovra ed è entrato agevolmente nella invasatura.

C'è da considerare che detta manovra è stata compiuta in ora serale e con la luce elettrica di terra, oltre che con gli appositi fari di bordo.

Una discreta folla ha assistito all'arrivo del ferry-boat che ha impressionato favorevolmente per l'imponenza e l'eleganza delle linee insieme. Numerosi i tecnici presenti: ingegneri delle Ferrovie, funzionari ed ufficiali della Capitaneria di porto, con il vicecomandante, ten. col. Tiberi.

La nave ripartirà lunedì da Civitavecchia, per tornare allorché sarà fissata la data d'inizio del servizio. Quella di oggi può considerarsi come una prova pratica ed insieme un collaudo degli impianti e del funzionamento degli stessi. È stato infatti provato il ponte mobile ed oggi si procederà alle prove d'imbarco e sbarco di vagoni ferroviari.

prescrive che in curva i conducenti di veicoli devono moderare particolarmente la velocità. Questo il 17 gennaio 1961 non ha fatto La Fortuna Giuseppe, in quel punto dell'Aurelia al chilometro 60.103 ove la strada fa una doppia curva; là c'era però la Folizia Stradale, ed, alt. la contravvenzione è fatta. Articolo 102 del Codice della strada e con decreto penale lire diecimila di ammenda. La Fortuna è però avvocato, conosce la legge ed ha fatto opposizione: la sua velocità, egli ha sostenuto, non era superiore ai 55 o 60 chilometri orari, egli aveva strettamente mantenuta la sua destra e perciò quella velocità doveva essere ritenuta particolarmente moderata.

L'avvocato La Fortuna però non si è presentato in udienza a sostenere le sue ragioni ed a norma di legge il Pretore ha dovuto ordinare l'esecuzione del decreto impugnato.

UN IMPEG

I nerazzur

Effettuate le varie prove di ormeggio | il «Tyrus» parte oggi per la Sardegna

Tutto a bordo è pronto per accogliere i passeggeri e le merci - Il ferry-boat - potrà ospitare ottantaquattro persone - Ancora una volta si potrà comodamente fare la ferriata da Mola Lazzarola - via d'impulso alla manovra delle navi - I necessari provvedimenti

Il gestionale e ferry-boat è il Tyrus, un piccolo motore senza più, con una potenza, come già abbiamo visto, di 100 CV. Il motore è stato montato in un vano di 10 metri di lunghezza e di 3 metri di larghezza, con un'altezza di 2 metri. Il Tyrus è stato montato su una base di cemento, con un'altezza di 2 metri. Il Tyrus è stato montato su una base di cemento, con un'altezza di 2 metri.



Il Ferry-boat «Tyrus» ancorato nel nuovo porto. Nel prossimo futuro raggiungerà il Golfo degli Azzurri con servizio lungo tutto il mese tranne prima dell'inizio del servizio con la Sardegna.

Una volta che il Tyrus è stato montato, si è cominciato a fare le prove di ormeggio. In queste prove sono state fatte varie manovre di avvicinamento e di allontanamento, sia con il motore che con la forza motrice. Le prove sono state fatte in un'area di 10 metri di lunghezza e di 3 metri di larghezza, con un'altezza di 2 metri.

Non si possono per il momento fare delle prove di ormeggio con il motore, ma si possono fare delle prove di ormeggio con la forza motrice. Le prove sono state fatte in un'area di 10 metri di lunghezza e di 3 metri di larghezza, con un'altezza di 2 metri.

Autorevoli che l'ormeggio del Tyrus, viene effettuato dal personale di servizio. Il personale di servizio è composto da 10 persone, con un'altezza di 2 metri.

Intanto si stanno facendo le prove di ormeggio con il motore. In queste prove sono state fatte varie manovre di avvicinamento e di allontanamento, sia con il motore che con la forza motrice. Le prove sono state fatte in un'area di 10 metri di lunghezza e di 3 metri di larghezza, con un'altezza di 2 metri.

Intanto si stanno facendo le prove di ormeggio con la forza motrice. In queste prove sono state fatte varie manovre di avvicinamento e di allontanamento, sia con la forza motrice che con il motore. Le prove sono state fatte in un'area di 10 metri di lunghezza e di 3 metri di larghezza, con un'altezza di 2 metri.

Un altro problema lo anticipò l'ormeggio di un motore di 100 CV. Il motore è stato montato in un vano di 10 metri di lunghezza e di 3 metri di larghezza, con un'altezza di 2 metri. Il motore è stato montato su una base di cemento, con un'altezza di 2 metri.

Domani il Consiglio Comunale discuterà il Piano Regolatore. Domani alle ore 10,30 nella sala consiliare del Comune di Sassari il Consiglio Comunale discuterà il Piano Regolatore. Il Piano Regolatore è stato approvato dal Consiglio Comunale con un voto di 10 a 0.

Inizia domani a S. Ninetta il torneo di tennis «Toldini». Il torneo di tennis «Toldini» inizierà domani a S. Ninetta. Il torneo è organizzato dal Circolo Tennis di Sassari. Il torneo si svolgerà in un campo di tennis di S. Ninetta. Il torneo è aperto a tutti i giocatori di tennis.

UN GIORNO IN CITTÀ

OGGI - 28 N. di Maria

AGENZIE alla signorina Francesco Lussini che corre per tutti i giorni.

FARMACIA DI TERNO - Dr. Francesco, 1000. C'è un nuovo agente Don che con 25.00. Dopo tale agente il dott. Luigi Fadda, 1000. Al capo della S.M. 1000.

Walter Marchetti, Guido Mancini, il balletto soprattutto di Elio Rossi. Prezzo: 100. L. 300. galleria. L. 300.

SPETTACOLI DI OGGI
Bambini - Bambini
Talano - La commedia
Arena Bertelli - Nella città
Arena Bertelli - Nella città
Arena Bertelli - Nella città
Arena Bertelli - Nella città

PER LA QUE

Rinviata la dei rappre

Il colloquio non ha potuto aver posto del problema molto s

La rinviatura di questo servizio che avviene direttamente in continuità con il trattamento, da quelle accademiche, un'attività per processi di sviluppo e di realizzazione delle produzioni tecniche, che dovrà trovare nei questi contesti, è stato sboccato il portento di ritenere che, nel corso per la Sicilia - che è servita oggi da cinque traghetti, con un movimento di ogni di circa 1000 al giorno - si ha un servizio non soltanto attivo per la Sardegna, ma anche per la Sicilia, e di un servizio di primo livello, una situazione - l'attuale - in cui, Tirreno, di C'è l'attività

IN VISTA DELL'ENTRATA IN FUNZIONE DEL SERVIZIO TRAGHETTI

La demolizione dell'inutile Molo Lazzaretto è divenuta ormai un'improrogabile necessità

La manovra delle navi è resa quanto mai difficoltosa e pericolosa dalla testata dell'ingombrante banchina - La Serrinfresca alle Belle Arti è stata più volte sollecitata a dare il nulla-osta alla demolizione, ma finora ha posto il suo - veto - non curandosi delle esigenze locali

(R.D.G.) - Volente e nolente Civitavecchia, con il primo arrivo, prossimo, la nave traghetti "Tirreno" iscritta al nostro Compimento Marittimo, inizia il servizio di collegamento con la Sardegna, sia pure con vantaggi economici a nostro avviso molto modesti.

Comunque, Civitavecchia non senza opporsi al venire di uomini pubblici interessati allo sviluppo della Sardegna, che per il raggiungimento del suo obiettivo, si è procurata un danno economico e un danno ambientale.

Tuttavia, per quanto che riguarda il porto di Civitavecchia, rappresenta per la Sardegna il suo sbocco, nel senso che si spera che altre opere, come la "Serrinfresca", anche non finalizzate al servizio di collegamento con la Sardegna, possano essere realizzate.

Efficiente il porto, gli ormeggi, le manovre, ecc. ecc., oltre alla comodità dello scalo di linee nazionali che avrebbero sia pure in minima parte addorciato l'intera prima che dovessero iniziare i lavori, trasportatori, spedizionieri, ecc. in conseguenza del servizio traghetti.

Nonché, al di peso la briga di tenere presente la difficile e penosa, ma non, che le navi debbono compiere in conseguenza della, insospita, demolizione della testata del molo Lazzaretto, mentre quella della testata del molo Marocco (l'attuale verde) procede ai lavori.

Intanto si avvia l'opera di sistemazione del porto, che è stata una che di una a prova, che la rete è manovrata, e si può considerare molto alle e quanto il vederla, anche non finalizzate al servizio di collegamento con la Sardegna, possano essere realizzate.

rimorchiatore, la manovra di entrata a scata che si deve effettuare fra le testate del Lazzaretto e Marocco è estremamente pericolosa.

Dopo l'allargamento e l'abbassamento della banchina di Testa e l'innalzamento della banchina di Testa, l'opera di sistemazione del porto di Civitavecchia, che è stata una che di una a prova, che la rete è manovrata, e si può considerare molto alle e quanto il vederla, anche non finalizzate al servizio di collegamento con la Sardegna, possano essere realizzate.

Con quello di essere fatta l'opera di sistemazione del porto di Civitavecchia, che è stata una che di una a prova, che la rete è manovrata, e si può considerare molto alle e quanto il vederla, anche non finalizzate al servizio di collegamento con la Sardegna, possano essere realizzate.

Intanto si avvia l'opera di sistemazione del porto, che è stata una che di una a prova, che la rete è manovrata, e si può considerare molto alle e quanto il vederla, anche non finalizzate al servizio di collegamento con la Sardegna, possano essere realizzate.

NUOTO DI FINE STAGIONE. **«Exploit» di Forcella** IN UNA CONF. **Illustrate a 1**

Martedì 26 Settembre 1961

IN UN O.D.G. DEI SENATORI ANGELILLI, AZARA E MONNI

Prospettate al Senato le necessità dello scalo marittimo civitavecchiese

Particolarmente sentito, il dibattito problema della demolizione del Molo Lazzaretto - Sollecitato anche il Ministro dei Lavori Pubblici ad eseguire le più urgenti opere di sistemazione

In questi giorni si sta svolgendo al Senato la discussione sull'articolo del Senato dei Lavori Pubblici. Il senatore Ugo Angelilli ha ancora una volta prospettato le esigenze e le necessità del maggior porto laziale, richiamando in merito l'attenzione del Governo, sollecitando in particolare il Ministro dei Lavori Pubblici alla esecuzione di urgenti opere portuali che lo stesso Angelilli ha prospettato nel seguente ordine del giorno firmato anche dai senatori Azara e Monni:

«Considerato che per il 1 ottobre p.v. è previsto l'inizio del servizio di nav-traghetto tra la Sardegna e Civitavecchia, che per l'adeguamento del porto di Civitavecchia alle esigenze di questo nuovo servizio sono state servite importanti opere; considerato tuttavia che per la mancata demolizione dello sgorgante del molo Marocco e del Molo Lazzaretto le evoluzioni e le manovre

delle navi destinate al servizio sono rivelate di estrema difficoltà e di considerevole pericolosità nonostante gli arrivi recentemente verificatisi in condizioni stagionali e di mare particolarmente favorevoli; rilevando pertanto il pericolo di un aggravamento della situazione con l'avanzare della stagione ed in condizioni di mare mosso e di vento, il Senato fa voti affinché il problema della valorizzazione del porto di Civitavecchia sia globalmente affrontato attraverso la piena realizzazione delle opere previste dal P.R. portuale; auspica uno sviluppo di attività economiche ed operative che con la efficienza del porto assicurino anche il completo soddisfacimento della monodopera; e invita il Governo a voler disporre la sollecita demolizione dello sgorgante del Marocco e del Molo Lazzaretto tanto pregiudizialmente per la sicurezza e la agilità delle manovre delle nav-traghetto».

virà a dare un certo lavoro che compenserà in parte quello perduto per la stessa causa della istituzione del nuovo servizio. Sempre in tema di lavoro si deve sottolineare che — per il vivo interessamento delle Autorità marittime locali — un buon numero di marittimi iscritti nelle liste della locale Capitaneria ha potuto essere imbarcato.

Riunione del Direttivo Mutili e Invalidi

Questo pomeriggio alle 11.30 avrà luogo una riunione del Comitato Direttivo della locale sezione Mutili e Invalidi di cui sarà recentemente eletto, per la distribuzione delle cariche sociali.

Domani giovedì alle ore 19.30 avrà luogo la seduta della Sezione Comitati Mutili e Invalidi di cui sarà la Commissione per l'esame delle domande di ammissione alla sezione locale.

Martedì 27 Settembre 1961

UN INUTILE RUDERE

Il Molo Lazzaretto deve essere demolito

L'iniziativa dei senatori Angelilli, Azara e Monni di interrogare il ministro della P. I. in merito alla discussa questione giunge quanto mai a proposito

L'iniziativa presa dai senatori Angelilli, Azara e Monni di interrogare direttamente il ministro della P. I. in merito alla tanto discussa questione della demolizione del Molo Lazzaretto ed è stata quanto mai opportuna ed apprezzata nel suo giusto valore nella nostra città.

Il vecchio problema della cosiddetta «spina nel fianco» dello scalo marittimo è stato riportato all'ordine del giorno dal recente inizio del servizio traghetto. Questo molo infatti — reso ormai un rudere cadente col suo fortino semidiroccato che minaccia di crollare — costituisce infatti un grave pericolo per le navi traghetto quando, durante la stagione invernale dovranno manovrare con forte vento.

Ma a parte questo aspetto particolare del problema c'è il fatto che, data la originaria ristrettezza dello specchio d'acqua per la

evoluzione delle navi, il Lazzaretto costituisce ormai un inutile ingombro, quanto meno per la sua Testata.

Il Ministero della Marina Mercantile ed anche quello dei Lavori Pubblici esaminando la questione esclusivamente sotto lo aspetto tecnico hanno riconosciuto da tempo la fondatezza della richiesta civitavecchiese, ma ciò non è valso a rimuovere l'ostacolo posto dalle «Belle Arti».

Si deve tener presente che nel Piano regolatore portuale redatto dal prof. Strongoli ed approvato fin dal 1950, al Capitolo XI dove si parla dei tempi e dell'ordine di esecuzione dei lavori, previsti in ben dodici fasi successive raggruppate in due tempi, la demolizione del Molo Lazzaretto è posta al secondo posto, preceduta solo dalla costruzione della «Diga Foranea» sopraflutto, corrente in fondali da metri — 22

a metri — 25 per una lunghezza di metri lineari 310 (in parte realizzata).

Ora questa è la migliore dimostrazione di come l'opera veniva riconosciuta necessaria ed urgente dallo stesso tecnico di chiara fama chiamato alla redazione del Piano Regolatore Portuale.

Parte delle opere previste ai punti successivi sono state anche realizzate ma la demolizione del Lazzaretto fu «fermata» dalla questione del «Veto» artistico.

A proposito della manovra dei traghetti in condizioni atmosferiche avverse c'è da osservare — e lo hanno esplicitamente dichiarato gli stessi ufficiali del Tyrus — che, specialmente quando sul lato destro dell'invasatura sono ormeggiate altre navi, la manovra si presenta difficile e rischiosa.

A proposito poi della precaria stabilità del fortino, reso un rudere dai bombardamenti dell'ultima guerra, gli stessi ormeggiatori locali, che frequentano la zona per lavoro, hanno già più volte fatto presente il rischio a cui sono sottoposti per le precarie condizioni del fortino stesso.

Vi sono insomma molte e fondate ragioni che consiglierebbero la demolizione, anche se si comprendono i motivi di valore storico, artistico ed archeologico sui quali si fonda la tesi opposta caldeggiata dalla Sovrintendenza,

////////////////////
I SONDAGGI A BORGO PANTANO

Cercano idrocarburi e trovano acqua calda

Sabato 7 Ottobre 1961

UN INCIDENTE CHE LOS FACILE PREVEDERE

Ieri mattina la nave traghetto «Tyrnus» ha rischiato di finire sugli scogli del Lazzaretto

Stando al governo dell'incidente del «Tyrnus» - Evidente - dopo che un'ora di tempo l'incidente avvenne il «Tyrnus» è riuscito ad ancorarsi all'ancoraggio di sicurezza nella baia di...

Il corso del Nido, ancora una volta affidato a Lazzaretto e Ponsi

Le decisioni del direttivo della Lega giovanile

IL CAMPIONATO DILETTANTI DI PRIMA

Superato il Tor di Quinto nell'incontro l'Ina-Casa è rimasta sola al comando della classifica

La gara decisa da un gol del centravanti Perelli in zona Casarini - Ponsi - L'ABETE si fa sotto - Non confermati i progressi di Gotta e Bracciano - Con...

Il campionato di calcio dilettanti di prima divisione si è disputato ieri pomeriggio sul campo del campo di calcio di Casarini. L'Ina-Casa ha superato il Tor di Quinto con un gol del centravanti Perelli in zona Casarini. Ponsi ha sconfitto L'ABETE con un gol. Non confermati i progressi di Gotta e Bracciano. Con...

Il campionato di calcio dilettanti di prima divisione si è disputato ieri pomeriggio sul campo del campo di calcio di Casarini. L'Ina-Casa ha superato il Tor di Quinto con un gol del centravanti Perelli in zona Casarini. Ponsi ha sconfitto L'ABETE con un gol. Non confermati i progressi di Gotta e Bracciano. Con...

Il campionato di calcio dilettanti di prima divisione si è disputato ieri pomeriggio sul campo del campo di calcio di Casarini. L'Ina-Casa ha superato il Tor di Quinto con un gol del centravanti Perelli in zona Casarini. Ponsi ha sconfitto L'ABETE con un gol. Non confermati i progressi di Gotta e Bracciano. Con...

SUL CONGRESSO DEI COMUNI

Conferenza stampa del sindaco Pucci

Il sindaco Pucci ha tenuto una conferenza stampa durante la quale ha parlato del congresso dei comuni. Ha detto che il congresso è stato molto fruttuoso e che ha permesso di chiarire molti punti. Ha anche parlato della situazione politica e sociale della città.

Il sindaco Pucci ha tenuto una conferenza stampa durante la quale ha parlato del congresso dei comuni. Ha detto che il congresso è stato molto fruttuoso e che ha permesso di chiarire molti punti. Ha anche parlato della situazione politica e sociale della città.

Il sindaco Pucci ha tenuto una conferenza stampa durante la quale ha parlato del congresso dei comuni. Ha detto che il congresso è stato molto fruttuoso e che ha permesso di chiarire molti punti. Ha anche parlato della situazione politica e sociale della città.

Giovedì 19 Ottobre 1961

UN COSTANTE PERICOLO DEL PORTO

Sempre di viva attualità il problema del «Lazzaretto»

Per evitare improvvisamente alla tavola del sudario è stato deciso di collocare una serie di pali « latineo », vale a dire speciali teli saldamente piantati sul fondo marino

Nonostante l'attuale situazione, il porto di Genova è sempre stato considerato uno dei porti più sicuri del mondo. Tuttavia, a causa della sua particolare conformazione, il porto è sempre stato considerato un luogo a rischio di inquinamento. Per questo motivo, è stato deciso di collocare una serie di pali « latineo », vale a dire speciali teli saldamente piantati sul fondo marino.

La decisione è stata presa dalla giunta municipale di Genova, che ha deciso di collocare una serie di pali « latineo », vale a dire speciali teli saldamente piantati sul fondo marino. La decisione è stata presa dalla giunta municipale di Genova, che ha deciso di collocare una serie di pali « latineo », vale a dire speciali teli saldamente piantati sul fondo marino.

Il problema è stato risolto in modo definitivo. La giunta municipale di Genova ha deciso di collocare una serie di pali « latineo », vale a dire speciali teli saldamente piantati sul fondo marino. La decisione è stata presa dalla giunta municipale di Genova, che ha deciso di collocare una serie di pali « latineo », vale a dire speciali teli saldamente piantati sul fondo marino.

La decisione è stata presa dalla giunta municipale di Genova, che ha deciso di collocare una serie di pali « latineo », vale a dire speciali teli saldamente piantati sul fondo marino. La decisione è stata presa dalla giunta municipale di Genova, che ha deciso di collocare una serie di pali « latineo », vale a dire speciali teli saldamente piantati sul fondo marino.

La decisione è stata presa dalla giunta municipale di Genova, che ha deciso di collocare una serie di pali « latineo », vale a dire speciali teli saldamente piantati sul fondo marino. La decisione è stata presa dalla giunta municipale di Genova, che ha deciso di collocare una serie di pali « latineo », vale a dire speciali teli saldamente piantati sul fondo marino.

La decisione è stata presa dalla giunta municipale di Genova, che ha deciso di collocare una serie di pali « latineo », vale a dire speciali teli saldamente piantati sul fondo marino. La decisione è stata presa dalla giunta municipale di Genova, che ha deciso di collocare una serie di pali « latineo », vale a dire speciali teli saldamente piantati sul fondo marino.

La decisione è stata presa dalla giunta municipale di Genova, che ha deciso di collocare una serie di pali « latineo », vale a dire speciali teli saldamente piantati sul fondo marino. La decisione è stata presa dalla giunta municipale di Genova, che ha deciso di collocare una serie di pali « latineo », vale a dire speciali teli saldamente piantati sul fondo marino.

La decisione è stata presa dalla giunta municipale di Genova, che ha deciso di collocare una serie di pali « latineo », vale a dire speciali teli saldamente piantati sul fondo marino. La decisione è stata presa dalla giunta municipale di Genova, che ha deciso di collocare una serie di pali « latineo », vale a dire speciali teli saldamente piantati sul fondo marino.

La decisione è stata presa dalla giunta municipale di Genova, che ha deciso di collocare una serie di pali « latineo », vale a dire speciali teli saldamente piantati sul fondo marino. La decisione è stata presa dalla giunta municipale di Genova, che ha deciso di collocare una serie di pali « latineo », vale a dire speciali teli saldamente piantati sul fondo marino.

La decisione è stata presa dalla giunta municipale di Genova, che ha deciso di collocare una serie di pali « latineo », vale a dire speciali teli saldamente piantati sul fondo marino. La decisione è stata presa dalla giunta municipale di Genova, che ha deciso di collocare una serie di pali « latineo », vale a dire speciali teli saldamente piantati sul fondo marino.

La decisione è stata presa dalla giunta municipale di Genova, che ha deciso di collocare una serie di pali « latineo », vale a dire speciali teli saldamente piantati sul fondo marino. La decisione è stata presa dalla giunta municipale di Genova, che ha deciso di collocare una serie di pali « latineo », vale a dire speciali teli saldamente piantati sul fondo marino.

La decisione è stata presa dalla giunta municipale di Genova, che ha deciso di collocare una serie di pali « latineo », vale a dire speciali teli saldamente piantati sul fondo marino. La decisione è stata presa dalla giunta municipale di Genova, che ha deciso di collocare una serie di pali « latineo », vale a dire speciali teli saldamente piantati sul fondo marino.

APPALTATO IL PRIMO LOTTO DI

Sette chilometri della Br sommersi dal lago artificiale

L'arteria sarà interrotta dal km. 45, presso la Fornace del Gesso, al km. 50 - Un nuovo tronco di strada sarà costruito dal Fontanello della

Tutta la condotta delle opere di ampliamento del porto di Genova è stata affidata al cantiere di Br. Il primo lotto di opere è stato appaltato alla ditta di Br. Il cantiere di Br è stato affidato alla ditta di Br. Il cantiere di Br è stato affidato alla ditta di Br.

Il cantiere di Br è stato affidato alla ditta di Br. Il cantiere di Br è stato affidato alla ditta di Br. Il cantiere di Br è stato affidato alla ditta di Br.

Il cantiere di Br è stato affidato alla ditta di Br. Il cantiere di Br è stato affidato alla ditta di Br. Il cantiere di Br è stato affidato alla ditta di Br.

Il cantiere di Br è stato affidato alla ditta di Br. Il cantiere di Br è stato affidato alla ditta di Br. Il cantiere di Br è stato affidato alla ditta di Br.

Il cantiere di Br è stato affidato alla ditta di Br. Il cantiere di Br è stato affidato alla ditta di Br. Il cantiere di Br è stato affidato alla ditta di Br.

Il cantiere di Br è stato affidato alla ditta di Br. Il cantiere di Br è stato affidato alla ditta di Br. Il cantiere di Br è stato affidato alla ditta di Br.

Il cantiere di Br è stato affidato alla ditta di Br. Il cantiere di Br è stato affidato alla ditta di Br. Il cantiere di Br è stato affidato alla ditta di Br.

NELL'AULA MAGNA DEL BACCELLI

I corsi del «Tecnico» si inaugurano oggi

Dopo la cerimonia d'apertura saranno consegnate le borse di studio - Amadeo Ceccopalmeri - per gli anni 1958-60

Questa mattina avrà luogo la cerimonia di inaugurazione dei corsi del «Tecnico». La cerimonia sarà presieduta dal direttore del corso, Amadeo Ceccopalmeri. La cerimonia sarà presieduta dal direttore del corso, Amadeo Ceccopalmeri.

Questa mattina avrà luogo la cerimonia di inaugurazione dei corsi del «Tecnico». La cerimonia sarà presieduta dal direttore del corso, Amadeo Ceccopalmeri. La cerimonia sarà presieduta dal direttore del corso, Amadeo Ceccopalmeri.

La nave-fraghetto « Tyrsus » urta sugli scogli del Lazzaretto

L'elica di sinistra si è ridotta in pezzi - La nave dovrà entrare in bacino - E' previsto un lungo periodo di sospensione del servizio

Una grave spiagione si è verificata di recente durante la navigazione di un elicottero della Marina militare « Tyrsus » della Marina di Livorno.

Una grave spiagione si è verificata di recente durante la navigazione di un elicottero della Marina militare « Tyrsus » della Marina di Livorno.

Il gravissimo incidente si è verificato il giorno 25 ottobre scorso, quando l'elicottero « Tyrsus » della Marina di Livorno, pilotato dal tenente di vasca... (il testo è molto frammentario e illeggibile in molte parti)

Il gravissimo incidente si è verificato il giorno 25 ottobre scorso, quando l'elicottero « Tyrsus » della Marina di Livorno, pilotato dal tenente di vasca...

Uno scoterista investe una ragazza

Il gravissimo incidente si è verificato il giorno 25 ottobre scorso, quando l'elicottero « Tyrsus » della Marina di Livorno, pilotato dal tenente di vasca...

S'INFITTESE IL « GIALLO »

Antonietta Gallo senza portare niente

Lo stato psichico della donna è stato scosso - I figli Nucio e Carlo invocano la mamma

Antonietta Gallo, vedova di un marinaio, è stata trovata in uno stato di grave depressione psichica. I suoi figli, Nucio e Carlo, si sono presentati alla casa della madre...

Il gravissimo incidente si è verificato il giorno 25 ottobre scorso, quando l'elicottero « Tyrsus » della Marina di Livorno, pilotato dal tenente di vasca...





Mercoledì 29 Novembre 1961

IL SERVIZIO TRAGHETTI PER LA SARDEGNA

Presto in linea l'Hermaea il Tyrsus va in cantiere

I lavori di riparazione della motonave non saranno molto celeri per la difficoltà di trovare l'elica di ricambio

Ieri mattina alle 11.30 il traghetto «Tyrsus» ha lasciato il porto diretto a Genova per entrare in bacino a seguito del noto incidente. L'elica da sostituire che è stata costruita su brevetto svedese non potrà essere fornita — a quanto ci risulta — dalla stessa fabbrica e si dovrà pertanto ricorrere ad un'altra soluzione. Non potrà essere fornita, come dicevamo, con la celerità che il caso richiede.

Non si conosce con precisione quanto tempo occorrerà prima che il «Tyrsus» possa riprendere il suo servizio sulla linea Civitavecchia-Golfo Aranci, ma durante tale periodo non sarà possibile impiegare un altro traghetto, ad esempio il «Reggio», distogliendolo dalle linee dello stretto di Messina perché mancante delle qualità necessarie ad affrontare una traversata di tante miglia.

Intanto, ieri mattina, mentre la «Tyrsus» partiva per Genova nei cantieri navali di Palermo si fe-

steggiava il varo della «Hermaea», la nave traghetto gemella che dovrà affiancare il «Tyrsus» sulla Civitavecchia-Golfo Aranci. La nuova unità che è lunga 120 metri, larga 17, è dotata di due motori Diesel della potenza di 8.000 cavalli in grado di imprimerle una velocità di 18 nodi. Potrà trasportare 30 carri ferroviari, 64 autovetture e 300 passeggeri; il suo costo si aggira sui 3 miliardi. Dopo il periodo di allestimento, che sarà accelerato al massimo, la «Hermaea» verrà a Civitavecchia per potenziare i collegamenti con la Sardegna.

La «caccia» di S. Stefano è già in allestimento

Sembra ormai scontato che anche quest'anno, nel giorno di Santo Stefano si svolgerà la tradizionale caccia al tesoro automobilistica organizzata dal Circolo Unione. Le precedenti edizioni hanno riscosso un largo successo e per mantenere fede al passato gli organizzatori sono

Venerdì 01 Dicembre 1961

...NECESSARIO PER LA SICUREZZA DEL PORTO

Iniziati i lavori al Molo Lazzaretto per la posa in opera delle «briccole»

Una ordinanza della Capitaneria per regolamentare il traffico navale durante i lavori - L'impegno con cui gli organi responsabili hanno affrontato il problema fa ben sperare per il prossimo futuro

Montre nel basso di caronaggio di Genova il fratello e l'altro è affidato alle cure dei soccorsi per la riparazione dei gravi danni subiti ad un'incendio e sono i Consigli Superiori delle Belle Arti e dei Lavori Pubblici di Genova, da autorità ponti di vista, nei variazioni e gli avvisi di della demarcazione del molo del Lazzaretto, a Civitavecchia sono stati iniziati i lavori per creare — per affiliazione — una difesa alla scogliera degli scogli Lazzaretto per le navi in traversa.

Che cosa ordinava il, non, esplicita all'Alto della Capitaneria di Comandante del Porto ha impune le necessarie disposizioni per il movimento dei bastanti nella zona. Ecco le linee:

«Considerato che nella zona di mare antistante la scogliera della zona Nord del Molo Lazzaretto sono in corso di esecuzione, da parte degli Uffici Marittimi di Genova, le Opere Marittime di Risanamento, è ritenuta la necessità di garantire la sicurezza della navigazione per tutte le navi ed i bastanti in transito e stanova nella zona di mare suddetta, visto l'art. 31 del Codice per la Navigazione e 39 del Regolamento per la sua esecuzione, Ordina - Art. 1: A partire dal giorno 31 dicembre e fino a nuovo ordine, tutte le navi e bastanti in transito devono tenere alla distanza di metri 12 dal molo predetto per la presenza di due pontoni in legno costruiti per la segnalazione delle briccole lungo la scogliera Lazzaretto ed il lato Nord del Molo Lazzaretto e che emergono per metri 2,50 dalla superficie dell'acqua. I pontoni durante le ore notturne saranno illuminati da luci bianche a cascata da metri 10 in modo da rendere ben visibili. Art. 2: I condotti ben visibili. Art. 3: I bastanti dovranno a prima termine di essere tenuti responsabili di eventuali danni.

I lavori di posa in opera delle briccole comportano la perforazione del fondo marino con speciali mezzi moderni e si ritiene che sarà necessario un certo tempo. Comunque si cercherà di adattare al massimo la esecuzione dei lavori in modo da evitare al più presto, quando riprenderà servizio, una qualsiasi sicurezza di navigazione. Dopo essere andato per via, una volta ad essere contro il terreno, un lavoro sarebbe indispensabile che si finisse per la terza volta, le che si finisce per la creazione della protezione è stata molto opportuna non soltanto perché il nulla non sarebbe potuto essere perché una volta ottenuto il permesso per iniziare la lunga procedura burocratica per la demarcazione.

che rivederla molto tempo e molto denaro. Quando in Italia di fronte a questi fatti, non sono le quanto sono le difficoltà e gli ostacoli da superare.

Non è da ritenere che gli organi responsabili di Genova (per i lavori del porto) e dei Lavori Pubblici (completano un soggetto il finanziamento dell'opera in questione). La Cassa per il Mezzogiorno, invece, che ha finanziato la realizzazione completa delle attrezzature portuali per il servizio Lazzaretto, potrebbe forse contribuire l'opera finanziando anche qualche urgente lavoro.

La difficoltà certo non mancano, ma perché anche la materiale esecuzione dell'opera in così ristretto spazio non sarebbe né aggraviato né per la mancanza di mezzi.

l'ultima l'impresa con il quale si erano responsabili hanno affrontato il difficile problema e speranza di risolvere — con una soluzione di tempo.

Celebrata la festa dell'Immacolata

La festa dell'Immacolata è stata celebrata anche a Civitavecchia con solenni cerimonie svoltesi in tutte le chiese. Alle 10, in luogo d'Alto, dopo una messa solenne alla Madonna, si è svolta il tradizionale omaggio alla Santa Vergine.

Un lungo corteo del quale ha presenziato il più alto sacerdote, il clero e le organizzazioni di sezione cattolica sono andati con gran numero di fedeli, si è recati a deporre offerte floreali.

Il giorno del movimento. Alle 15, nella chiesa dell'Immacolata, ha avuto luogo la riunione dell'Ufficio di lavoro del comitato portuale del Molo Lazzaretto. Il presidente è stato il signor...

Stasera s'indica la consultazione di c.

Questa sera, nella chiesa di S. Agostino, si indicherà la consultazione di c. per il Molo Lazzaretto. Il presidente è stato il signor... Questa consultazione è stata convocata dal comitato portuale del Molo Lazzaretto. Il presidente è stato il signor...

AUDACE COLPO AL CENTRO DELLA

Il negozio di Freddi in corso C svaligiato in pieno giorno da i

Gli autori del furto si sono appropriati di un ingente quantitativo di gioielli e della somma di 90.000 lire che era in un cassetto - La merce del negozio

Ignoti ladri hanno svaligiato in pieno giorno un negozio di calzature e pelletterie del via Cavour, al numero 34-B della centralissima via cittadina. Il negozio recentemente rinnovato e dotato di una piccola galleria di vetrine nell'atrio, possiede questo che deve aver facilitato l'opera delittuosa dei ladri.

Il proprietario, che ha chiuso alle ore 13 con la semplice serratura della porta a vetri che dall'alto è scenduto innanzi nel negozio ed ha lasciato la tenda paravento alla base della vetrina. Si è recato al Circolo Culturale Casanovi, che è situato nella vicina via Principe di Piemonte, dove si è intrattenuto fino alle 14 circa, quindi si è avviato a casa passando di lì al negozio dove non ha davanti al negozio due con la scorta di un solo agente. Quando alle 13,30 è tornato per vedere cosa era stato effettuato il colpo era aperta una vistosa traccia di violenza. Il risultato è disordine, aperti i cassetti del bancone.

Superato il primo momento di sorpresa il Freddi informava del

furto la Polizia che disponeva per un immediato sopralluogo e per il rilevamento delle impronte da parte della sezione scientifica. Da parte della sezione scientifica, da parte della sezione di cronaca. Da un rapido esame appurato che i ladri si erano appropriati di merce consistente in gioielli di varie tipi, gioielli che era somma di lire 90.000 circa che era nel cassetto, oltre ad un libretto di Banca.

Il furto deve essere stato commesso fra le 14 e le 15 ed i ladri sono stati favoriti anzitutto dall'assenza della porta, nonché dalla vetrina e per dolo scaltro da abbassarla durante un momento stradale dove si affollava che non consentiva di intravedere il numero dei passanti.

La Polizia ha iniziato le ricerche per identificare i responsabili del furto. Il negozio era silenzioso.

Conferenza al Comune sul Piano Regolatore

Avvenuta una volta il Piano Regolatore Generale della città è stato portato ufficialmente alla ribalta della pubblica opinione attraverso una conferenza al Comune.

in una conferenza che si tenne martedì 12 nel Aula Consiliare del Comune a cura dell'Ufficio di lavoro del comitato portuale del Molo Lazzaretto. Il presidente è stato il signor...

Il sindaco ha parlato in merito alla situazione del porto e ha sottolineato l'importanza di una soluzione definitiva per la sicurezza della navigazione.

In merito al Piano Regolatore, il sindaco ha sottolineato l'importanza di una soluzione definitiva per la sicurezza della navigazione. Il sindaco ha sottolineato l'importanza di una soluzione definitiva per la sicurezza della navigazione.

Il sindaco ha sottolineato l'importanza di una soluzione definitiva per la sicurezza della navigazione. Il sindaco ha sottolineato l'importanza di una soluzione definitiva per la sicurezza della navigazione.

Il parere contrario delle «Belle Arti» per la demolizione del Molo Lazzaretto

Tutti gli organi tecnici si erano dichiarati favorevoli all'eliminazione del rudere che costituisce un costante pericolo per tutte le navi che fanno scalo nel porto di Civitavecchia



La sinistra sponda del Fucino del Lazzaretto

Da oltre trent'anni, infatti, una commissione tecnica, presieduta dal senatore democristiano Onofrio Cappelletti, si occupa di studiare il problema della demolizione del Molo Lazzaretto. Il progetto è stato approvato dal Consiglio di Stato nel 1958 e dal Ministero delle Pubblica Istruzione nel 1959. L'opera è stata finanziata dal Ministero delle Pubblica Istruzione.

Il progetto è stato approvato dal Consiglio di Stato nel 1958 e dal Ministero delle Pubblica Istruzione nel 1959. L'opera è stata finanziata dal Ministero delle Pubblica Istruzione.

Il progetto è stato approvato dal Consiglio di Stato nel 1958 e dal Ministero delle Pubblica Istruzione nel 1959. L'opera è stata finanziata dal Ministero delle Pubblica Istruzione.

Il parere contrario delle «Belle Arti» è stato espresso dal Ministero delle Pubblica Istruzione. Il progetto è stato approvato dal Consiglio di Stato nel 1958 e dal Ministero delle Pubblica Istruzione nel 1959. L'opera è stata finanziata dal Ministero delle Pubblica Istruzione.

Una nuova scuola in via Apollodoro

Con deliberazione n. 486 del 27 settembre 1961 in Giunta Comunale ha approvato il progetto di una nuova scuola elementare in via Apollodoro al via della Rocca di Civitavecchia.

UNA DEGNA SEDE PER UN TESORO ARTISTICO

Sarà collocata nel futuro Museo la «testa di bronzo ferina» del

Si tratta del popolare «Mascherone», unico superstite dei dieci che fu tonato da Sanguallo nel 1519 per ordine di Papa Leone X - 1 anni del

Gli scolopi hanno già dato il primo colpo per l'impulso del mercato nero, secondo quanto è stato riferito da un giornale romano. Una squadra di poliziotti ha sequestrato un lotto di dieci ducati che gli appartenenti al detto giro di traffici si erano divisi tra loro.

È questo il frutto di un procedimento che interessa un po' di storia della nostra città e che è venuto alla luce per un caso che si è verificato negli ultimi giorni di questo anno.

La dattura fu contraria, anzi, al parere, come è stato riferito dal giornale, che si è verificato nel 1519, anno della morte di Sanguallo, da un certo Ponticelli, che si era recato a Roma con un lotto di ducati.

Il celebre scultore di Civitavecchia è lo scultore, a cui si riferisce il giornale, che si è verificato nel 1519, anno della morte di Sanguallo, da un certo Ponticelli, che si era recato a Roma con un lotto di ducati.

Per gli altri si è ricordato Papa Leone X che, dopo la morte di Sanguallo, si era recato a Roma con un lotto di ducati.

La dattura fu contraria, anzi, al parere, come è stato riferito dal giornale, che si è verificato nel 1519, anno della morte di Sanguallo, da un certo Ponticelli, che si era recato a Roma con un lotto di ducati.

La testa di bronzo ferina è un'opera di scultura in bronzo, che si è verificata nel 1519, anno della morte di Sanguallo, da un certo Ponticelli, che si era recato a Roma con un lotto di ducati.

La testa di bronzo ferina è un'opera di scultura in bronzo, che si è verificata nel 1519, anno della morte di Sanguallo, da un certo Ponticelli, che si era recato a Roma con un lotto di ducati.

La testa di bronzo ferina è un'opera di scultura in bronzo, che si è verificata nel 1519, anno della morte di Sanguallo, da un certo Ponticelli, che si era recato a Roma con un lotto di ducati.

MALGRADO L'INCLEMENZA DEL TEMPO

c. Fervore di opere nella zona del porto e per il potenziamento delle attrezzature

Si lavora attivamente alla posa delle « briccole », al « binario » delle banchine n. 10 e 11 e alla nuova darzensa - I problemi di attracco delle petroliere

Molte procedure ultimano, malgrado l'impetuosità della tramontana, i lavori per la posa in opera della banchina e che dovranno essere adibiti agli usi del « Lombraccio » una specie di banchina in cui verranno praticate profonde ancorate e sarà collegata da un nuovo deposito del tutto, ma fra qualche mese una banchina è segnata alla costruzione definitiva, secondo le linee di Consiglio superiore del Ministero dei Lavori Pubblici non sarebbe ritenuto la spanditura sul terreno immediatamente del Comitato Superiore del Ministero della Pubblica Istruzione di mantenere intatto il vecchio molo che — pur sempre per il porto di Civitavecchia — costituisce l'unico avanzo di un porto romano in Italia.

Non è tanto il molo del « Portico » che interessa, che fra l'altro, essendo la stessa periferia, è stata realizzata da opere di rifacimento di epoca medievale e recente, quando il molo vero e proprio, basato su un nocciolo eroso e caratterizzato dai « forconi » attraversa il quale si ammucchiano i depositi delle stive e quant'è questo molo rappresentava

la difesa esterna del molo di Trionfo.

Ora per ci si avvicina a grandi lavori che consistono in grandi opere per cui ogni ulteriore incombenza ostacola per le tradizionali fatiche marittime e di Civitavecchia.

In quella maniera, fra le quali è prevista che il 1961 passerà al nuovo anno si lavora anche a opera della soluzione di uno dei più urgenti problemi portuali.

Le opere per il potenziamento del « binario », il cui basamento è stato di recente ultimato, sono terminate in questi giorni e saranno quindi prese in opera, si attendono alcune altre parti speciali di armamento che — tuttavia — non dovrebbero tardare.

Il completamento di questo lavoro — per il quale si sono battuti da anni gli operai portuali — consentirà in maniera molto semplice la rapida fuoriuscita del porto che ogni anno, in certi mesi di bassa marea, sono le banchine n. 10 e 11 « Trionfo » e 2 (Vespucio), che sono attraversate convenientemente con mezzi meccanici e consentono di scaricare notevoli quantitativi di carbone e rottami di ferro.

Anche gli urgenti lavori che servono la banchina Trionfo sono stati potenziati e migliorati, onde il movimento del maggior numero di carri ferroviari che sarà necessario portare nella banchina delle stive in attesa di una nuova sistemazione.

Il molo della RAMA sono intervenuti in via definitiva alla sistemazione del bacino di protezione della nuova darzensa di Porto Regiulone. Gli stessi lavori sono terminati e recentemente vengono fatti di mano in mano giorni e sistemati dai cantieri. Il nuovo bacino largo sette metri, è lungo circa duecento metri e la sua testata si appoggia alla testata del giardino molo Vespucio. All'esterno, di quest'ultima (posto di ormeggio n. 9) si intravede allungamento la parete perimetrale. Non sarà possibile utilizzare la nuova darzensa per questo tipo di ormeggiamenti, a causa del basso fondale della darzensa stessa, ma può darsi che con qualche prolungamento, sia possibile far appendere alle parti anche petroliere di maggior portata in attesa di nuove soluzioni in ordine a una particolare aspetto del problema portuale civitavecchese.

Domani il Consiglio dell'Università Agraria

Allumiere, 19 dicembre

Giovedì 21 c. m. alle ore 20 si terrà in sessione ordinaria il Consiglio della Università Agraria di Allumiere per deliberare il seguente ordine del giorno. Nominare commissione elettorale. Nominare revisori dei conti. Approvazione del bilancio di previsione dell'esercizio 1962. Informarsi di quanto all'articolo 22 del regolamento di uso dei beni, dei contatori universitari e stabilire le relative indennità. Vendita di mezzo circa di terreno in località « Rimessa » al sig. Moreno Edonagrazia ad esibire ai dipendenti dello Stato. Autorizzare la Deputazione agraria alla lettura ed approvazione del verbale delle sedute.

Un contributo dell'Università Agraria

Allumiere, 19 dicembre

Apprendiamo che la deputazione della Università Agraria di Allumiere ha elargito un contributo di lire 20.000 per l'acquisto di libri di testo per gli alunni poveri della Scuola di Avviamenti a cura agraria di Allumiere.



Note Bibliografiche

(1) Gita a Civitavecchia, nel corso della quale Sua Santità provvede a migliorare il Lazzeretto, il Bagno, il Porto ed altro. Informazioni tratte da "Il dì 2 Febbraio 1836 quinto Faustissimo Anniversario della Gloriosa Esaltazione al Pontificato della Santità di Nostro Signore Papa Gregorio XVI. Ottave dell'Avvocato Andrea Cav. Barbèri. Collaterale del Campidoglio, Accademico di Religione Cattolico, Pastore Arcade e Socio di altre Accademie." Roma dalla Tipografia Salviucci 1836; pag. 06.

(2) "Istoria dell'antichissima città di Civitavecchia" scritta dal Marchese Antigono Frangipani, Nobile Romano Conscritto e Capitano col comando in capite della truppa pontificia di sbarco sopra li bastimenti da guerra papalini. In Roma MDCCLXI. Nella stamperia di Pallade per Niccolò e Marco Pagliarini. Provisori di libri di Sua Santità, Con Licenza de' Superiori; pag. 62.

(3) "Lo Stato Pontificio ne' suoi rapporti geografici, storici, politici secondo le ultime divisioni amministrative, giudiziarie, ed ecclesiastiche" opera di Pietro Castellano nella Romana Curia Avvocato dell'I. e R. Accademia de' Georgofili di Firenze, della Valdarnese dal Poggio, della Società Aretina di Scienze, Lettere, ed Arti ecc. ecc. Roma 1837. Per i tipi del Messina Editore - Proprietario; pag. 228.

(4) "Intorno al miglior sistema di costruzione de' porti. Discorsi tre" di Giuliano De Fazio Ispettor Generale delle Acque e Strade, e Socio Ordinario della Reale Accademia di Belle Arti. Napoli 1828, dalla Stamperia dell'Amministrazione Provinciale

e Comunale di Napoli; pagg. 47-50. Dedicato "A Sua Eccellenza Il Cavaliere D. Luigi De Medici Consigliere Ministro di Stato, Ministro Segretario di Stato delle Finanze ecc."

(5) "Architettura Idraulica ovvero Arte di condurre, innalzare e regolare le acque pei vari bisogni della vita di Bernardo Belidor. Commissario Provinciale d'Artiglieria, Professore di matematiche alle scuole dello stesso corpo, membro delle accademie reali delle scienze d'Inghilterra e di Prussia e corrispondente di quella di Parigi". Con note ed aggiunte in seguito a quelle di Navier Ingegnere nel corpo reale di ponti e strade. Versione italiana su l'ultima edizione francese di Basilio Soresina dottore nelle scienze fisiche e matematiche. Parte II - Tomo II. Mantova presso gli Editori, 1839; pagg. 39 - 40.

(6) "Storia di Civitavecchia dalla sua origine fino all'anno 1848" scritta da Monsignor Vincenzo Annovazzi Arcivescovo d'Igonio; Roma Tipografia Ferretti; anno 1853; pagg. 332-333.

(7) "Istoria dell'antichissima città di Civitavecchia" di Antigono Frangipani; pagg. 183; 205; 270.

(8) "Storia di Civitavecchia dalla sua origine fino all'anno 1848" scritta da Monsignor Vincenzo Annovazzi Arcivescovo d'Igonio; Roma Tipografia Ferretti; anno 1853; pag. 334.

(9) "Storia di Civitavecchia dalla sua origine fino all'anno 1848". Scritta da Monsignor Vincenzo Annovazzi Arcivescovo d'Igonio; Roma Tipografia Ferretti; anno 1853; pag. 353.

1) Oltre il Tifo, che inferì nella città nostra circa il 1795, e colse molte vittime, fra le quali alcune delle famiglie Grasselli ed Annovazzi compianti da tutti, spaventevole pure si reputava

il morbo della Febbre gialla, che tanta strage aveva fatto in America, e minacciava d'invader l'Europa. Difatti addivenne funesta la Febbre gialla, che si manifestò in Livorno, specialmente quando Murat, dichiarata la città in assedio mandava spesso truppe a Piombino e nel litorale vicino agli stati romani per impedire ogni pratica con gl'inglesi. Nè andò guarì, che la pestilenziale influenza si comunicasse tra militari, e ben presto si vide pieno il lazzaretto di Civitavecchia di soldati attaccati dalla Febbre gialla.

2) Sono assai rinomati i cimiteri di Bologna, Ferrara e Brescia.

(10) "I viaggi di Padre Labat dalla Antille a Civitavecchia 1693 - 1716. Alla riscoperta di un domenicano" a cura di Francesco Correnti e Giovanni Insolera; Officina anno 1996; pag. 90.

(11) "Appunti di Campagna" di Salvatore Bastianelli"; Comitato di coordinamento per le attività culturali Co.a.c.; Roma 1988. Volume pubblicato per volontà dell'Associazione Archeologica Centumcellae.

(12) "Centumcellae (Civitavecchia), Castrum Novum (Torre Chiaruccia)" di Salvatore Bastianelli; Regio VII - Etruria; Serie I - Volume XIV; Istituto di Studi Romani Editore; 1954. pagg. 37-40.

(13) "Bollettino delle Leggi e Decreti Imperiali pubblicati dalla Consulta Straordinaria negli Stati Romani" - Volume XI, Roma MDCCCX, presso Luigi Perego Salvioni Stampatore del Bollettino delle Leggi (con privilegio); pagg 346 - 359.

(14) "Bollettino delle Leggi e Decreti Imperiali pubblicati dalla Consulta Straordinaria negli Stati Romani" - Volume XI, Roma

MDCCCX, presso Luigi Perego Salvioni Stampatore del Bollettino delle Leggi (con privilegio); pagg. 381- 385.

(15) "Obiettivo Civitavecchia 1943-1993. Documenti sulla distruzione e la ricostruzione della città nel 50° anniversario dei bombardamenti" a cura di Francesco Correnti; c.d.u.; anno 1993; pag. 161.

(16) Ibidem, pag. 139.

(17) Ibidem, pagg. 31-32.

(18) "Senato della Repubblica III Legislatura. 456^ Seduta Pubblica. Resoconto Stenografico. Mercoledì 27 Settembre 1961. Pagg. 21.243-21.245."

(19) "Senato della Repubblica III Legislatura. 503^ Seduta Pubblica. Resoconto Stenografico Mercoledì 29 Novembre 1961 (pomeridiana). Pagg. 23.324-23.326."

(20) "Senato della Repubblica III Legislatura. 522^ Seduta Pubblica. Resoconto Stenografico Lunedì 12 Marzo 1962." Testo tratto da "Risposte scritte ad Interrogazioni" pagg. 24.317-24.318.

(21) "Basterebbe una carica di dinamite per far saltare il Lazzaretto" - martedì 30 Agosto 1960. Articolo de "Il Messaggero".

(22) "Il porto si prepara ad accogliere i <<ferry boats>> diretti in Sardegna" - martedì 05 Settembre 1961. Articolo de "Il Messaggero".

- (23) "Accolta con entusiasmo la nave-traghetto <<Tyrsus>>" - domenica 10 Settembre 1961. Articolo de "Il Messaggero".
- (24) "Effettuate le varie prove di ormeggio il <<Tyrsus>> parte oggi per la Sardegna" - martedì 12 Settembre 1961. Articolo de "Il Messaggero".
- (25) "La demolizione dell'inutile Molo Lazzaretto è divenuta ormai un'improrogabile necessità" - martedì 26 Settembre 1961. Articolo de "Il Messaggero".
- (26) "Prospettate al Senato le necessità dello scalo marittimo civitavecchiese" - mercoledì 27 Settembre 1961. Articolo de "Il Messaggero".
- (27) "Il Molo Lazzaretto deve essere demolito" - sabato 7 Ottobre 1961. Articolo de "Il Messaggero".
- (28) "Ieri mattina la nave traghetto <<Tyrsus>> ha rischiato di finire sugli scogli del Lazzaretto" - giovedì 19 Ottobre 1961. Articolo de "Il Messaggero".
- (29) "Sempre di viva attualità il problema del <<Lazzaretto>>" - sabato 25 Novembre 1961. Articolo de "Il Messaggero".
- (30) "La nave-traghetto <<Tyrsus>> urta sugli scogli del Lazzaretto" - martedì 28 Novembre 1961. Articolo de "Il Messaggero".
- (31) "Un'inchiesta dell'autorità marittima per l'incidente al traghetto <<Tyrsus>>" - mercoledì 29 Novembre 1961. Articolo de "Il Messaggero".

(32) "Presto in linea l'Hermaea il Tyrsus va in cantiere" - venerdì 01 dicembre 1961. Articolo de "Il Messaggero".

(33) "Iniziati i lavori al Molo Lazzaretto per la posa in opera delle <<briccole>>" - sabato 09 Dicembre 1961. Articolo de "Il Messaggero".

(34) "Il parere contrario delle <<Belle Arti>> per la demolizione del Molo Lazzaretto" - domenica 10 Dicembre 1961. Articolo de "Il Messaggero".

(35) "Fervore di opere nella zona del porto per il potenziamento delle attrezzature" - martedì 20 Dicembre 1961. Articolo de "Il Messaggero".