

Il '48 e la questione ferroviaria nello Stato pontificio. Saggio storico bibliografico

Ernesto Petrucci

1 Introduzione

Questo lavoro nasce da una primitiva ricerca, svolta con fini eminentemente bibliografici, sulla produzione editoriale che accompagnò il sorgere della “questione ferroviaria” nello Stato pontificio. Nel corso della raccolta delle informazioni e dello spoglio dei materiali, le connessioni e i legami con la storia italiana del quinquennio 1845-1849 si rivelavano molto più vivi di quanto non fosse lecito immaginare considerando la natura specialistica delle pubblicazioni esaminate. Attraverso questa piccola finestra aperta su una vicenda tutto sommato secondaria e su un mondo provinciale sino ad allora scarsamente propenso alle novità, si scorgevano relazioni e consonanze ideali inaspettate con molti motivi che di lì a poco avrebbero scosso la scena politica e sociale europea e italiana. Il '48 con le sue ansie modernizzatrici e borghesi affiorava con forza da questa improvvisa e disordinata produzione di scritti sul tema ferroviario.

Questo è stato lo spunto che mi ha sollecitato ad approfondire l'analisi del materiale valicando i limiti del puro esercizio bibliografico in una direzione più marcatamente storiografica.

Quando nel 1844 prende avvio il dibattito sulle strade ferrate lo Stato pontificio appariva tutt'altro che immerso in una vigilia rivoluzionaria; al contrario le politiche seguite dagli ultimi pontefici ne avevano accentuato la posizione di baluardo del tradizionalismo e della fedeltà ai principi dell'antico regime. Il governo e l'amministrazione dello Stato si trovavano sotto il saldo controllo del clero e un clima di chiuso paternalismo si opponeva a qualsiasi forma, anche tiepida, di laicizzazione del potere (sia a livello centrale che locale). Scarsa eco ricevevano, inoltre, le novità provenienti

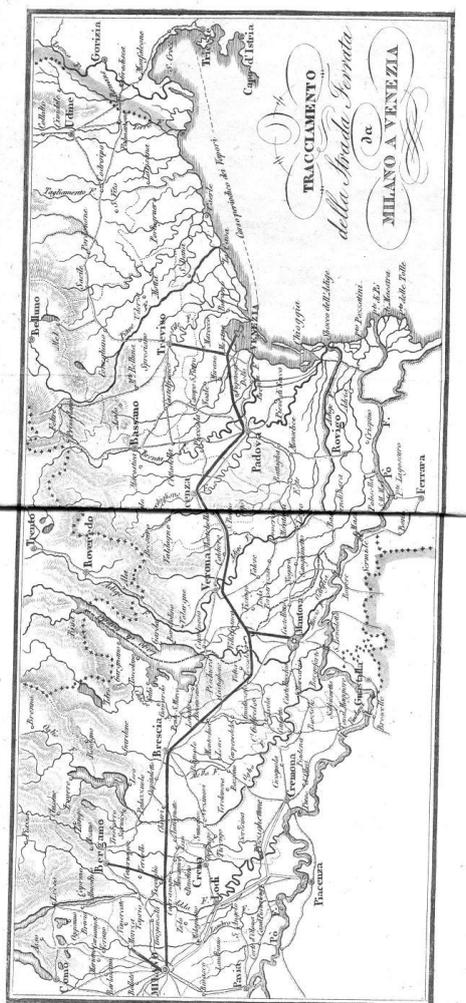
dall'Europa dove crescevano i movimenti di opinione che chiedevano una maggiore partecipazione dei cittadini ai governi nazionali e una limitazione, anche graduale, del potere assoluto dei sovrani.

Dopo le esplosioni rivoluzionarie del 1820-21 e del 1830, infatti, l'unità delle nazioni europee attorno alle linee restauratrici e legittimistiche affermatesi con il Congresso di Vienna del 1814 si era fortemente indebolita e il cosiddetto "equilibrio della Restaurazione" era ormai un ricordo. Sullo scenario europeo si manifestava apertamente la divaricazione tra nazioni che avevano scelto la via parlamentare, e nelle quali si aprivano spazi politici sempre più ampi per l'ascesa al potere delle borghesie finanziarie e industriali, e Stati che, al contrario, confermavano scelte di assolutismo monarchico e di autocrazia.

Il decennio che precedette l'esplosione rivoluzionaria quarantottesca vide, anche nell'Italia settentrionale, una ripresa di vasti movimenti di opinione che, in chiave moderata, chiedevano riforme economiche e amministrative degli apparati statali in accordo con i sovrani. L'interesse economico delle borghesie, sull'esempio dell'Inghilterra della Rivoluzione industriale, spingeva verso forme più avanzate di liberismo e di modernizzazione delle strutture dello Stato.

La "questione ferroviaria" divenne uno dei principali argomenti agitati dai fautori di maggiori libertà nell'economia e nell'impresa. Quanto stava avvenendo in Inghilterra e in Francia, con la costituzione di società private che rastrellavano ingenti capitali da destinare alla costruzione delle linee ferroviarie, fu l'esempio che mobilità, anche in Italia, gruppi di interesse e movimenti di opinione attorno ad analoghe iniziative. Dagli anni '40 dell'Ottocento, soprattutto in Piemonte e nel Lombardo-Veneto, intellettuali, imprenditori rappresentanti delle professioni e dei mestieri avevano cominciato a esprimere apertamente l'esigenza di liberare la vita economica e produttiva dei loro territori dai vincoli giuridici e tecnici al movimento delle merci e dei prodotti naturali (e qualcuno, non a torto, pensava, delle idee)¹.

¹Non si può, al riguardo, non ricordare il pensiero di Carlo Cattaneo che nel 1836 si era già occupato dell'economicità delle costruzioni ferroviarie individuando nel regime protezionistico e nel frazionamento politico i limiti più forti allo sviluppo ferroviario. Scriveva il Cattaneo: "E perciò finché prevale il sistema protettivo, nessuna opera stradale, nessuna industria locomotiva potrà fare che grandi linee terrestri ottengano preferenza sulle corse



filani, "Progetto di una strada a guide di ferro da Venezia a Milano", Venezia, G

Figura 1: Linea Milano-Venezia

La ferrovia, il prodotto più moderno della scienza e della tecnologia europea, assumeva nell'immaginario di questi uomini il carattere simbolico del progresso che vinceva sulla barbarie e sull'oscurantismo interpretandone, grazie alla forza simbolica del vapore e del ferro, le aspirazioni alla modernità e al cambiamento.

2 Le strade ferrate nello Stato pontificio: grandi progetti e poche realizzazioni

Questo clima di generale ripresa dell'interesse, in ampi strati della società, verso le riforme politiche e verso l'apertura a forme di moderato liberalismo investì alla fine anche lo Stato pontificio e furono proprio le ferrovie l'argomento attorno al quale si catalizzò l'interesse dell'opinione pubblica cittadina. Diverse proposte per la costruzione di strade ferrate furono portate davanti al Pontefice Gregorio XVI che però si dimostrò sostanzialmente ostile verso queste iniziative modernizzatrici, confermando l'atteggiamento di chiusura e di isolamento dello Stato ecclesiastico².

La questione ferroviaria visse una stagione di grande attenzione dopo l'ascesa al soglio pontificio di Pio IX³, in particolare nel corso del primo biennio del nuovo pontificato; ma gli esiti drammatici delle vicende romane durante il 1849⁴ diedero un colpo anche alle speranze dei modernizzatori più moderati che vedevano nella strada ferrata un mezzo indolore per aprire la vita economica e commerciale delle provincie pontificie. La

marittime rese brevi e certe dall'uso del vapore." (Carlo Cattaneo, *Ricerche sul progetto di una strada di ferro da Milano a Venezia*, in *Annali Universali di Statistica, Economia pubblica, Storia, Viaggi e Commercio*, XLVIII, giugno 1836, pp. 283-332.

²P. Negri, *Gregorio XVI e le ferrovie in alcuni documenti degli Archivi di Stato di Roma e di Bologna*, in *Rassegna degli Archivi di Stato*, XXVIII (1968), 1; G. Moroni, *Dizionario di erudizione storico-ecclesiastica*, Venezia, 1852-1861, vol. LXX, p.59.

³G. Candeloro, *La rivoluzione nazionale (1846-1849)*, in *Storia dell'Italia moderna*, Feltrinelli, Milano, 1970; F. Bartocchini, *Roma nell'Ottocento*, 2 v., Cappelli, Bologna, 1985; G. Martina, *Pio IX (1846-1850)*, Pontificia Università Gregoriana, Roma, 1974. In particolare sull'intera vicenda ferroviaria nelle terre pontificie, riferimento fondamentale è l'opera di Pietro Negri, *Le ferrovie nello Stato pontificio, 1844-1870*, in *Archivio economico dell'Unificazione Italiana*, serie 1^a, vol. XVI, fasc. 2, Roma, 1967.

⁴G. Candeloro, *La rivoluzione nazionale (1846-1849)*, in *Storia dell'Italia moderna*, Feltrinelli, Milano, 1970.

successiva storia delle realizzazioni ferroviarie in questi territori si svolgerà in una situazione politica radicalmente cambiata rispetto al triennio 1846-1848 e risentirà di un clima politico e amministrativo sempre meno favorevole all'introduzione di mutamenti nella vita economica e produttiva dello Stato. Al timore delle novità provenienti dall'esterno e alla scarsa fiducia, nutrita di sospetto, verso i principi del liberismo, si unirono gli effetti negativi di una frattura, ormai insanabile, apertasi con i settori più avanzati delle borghesie provinciali, mortificate nelle loro aspirazioni di progresso economico da una politica caratterizzata dal disinteresse per le esigenze dell'impresa e del commercio⁵.

Bisognerà attendere il 1856 per vedere il primo convoglio percorrere una strada ferrata (di modesta lunghezza) tra Roma e Frascati. Una linea che, per altro, nasceva senza alcuna particolare motivazione di carattere economico e che fu aperta all'insegna della "scampagnata" con l'accompagnamento di velenose pasquinate e di ironici commenti della stampa piemontese⁶.

Gli anni successivi non mutarono sostanzialmente questo scenario tant'è che, alla fine della sua storia, lo Stato pontificio conterà due soli collegamenti ferroviari in esercizio: uno con il porto di Civitavecchia (con un percorso che si snodava in un territorio sostanzialmente deserto e malarico e che aveva l'unico scopo di servire gli acquartieramenti francesi) e l'altro, verso il sud, limitato alla cittadina ciociara di Ceprano. Un risultato tutt'altro che entusiasmante se si pensa a quanto, nel frattempo, avevano realizzato gli altri Stati italiani⁷.

⁵A. Scirocco, *L'Italia del risorgimento*, vol. 1°, in *Storia d'Italia dall'Unità alla repubblica*, Bologna, Il Mulino, 1990, pp. 325-337.

⁶Italo Briano, *Stati pontifici molte carte poche rotaie*, in Italo Briano, *Storia delle ferrovie in Italia*, vol. I, Milano, Cavallotti Editore, 1977, pp. 85-91; Camillo Lacché, *Cronache ferroviarie del Risorgimento italiano*, Viterbo, Agnesotti, 1970; Livio Jannattoni, *La rete ferroviaria nel Lazio. Nascita, sviluppo, coordinamento*, estratto da *Ingegneria ferroviaria*, n. 10, ottobre 1963; *Bollettino delle Strade Ferrate dell'Industria e del Commercio*, Torino, nn. 1-14, 1856.

⁷Alla vigilia dell'Unità nazionale la situazione delle ferrovie aperte all'esercizio nei singoli Stati era la seguente: Regno di Sardegna 850 km; Lombardo-Veneto 522 km; Granducato di Toscana 257 km; Stato pontificio 101 km; Regno delle Due Sicilie 99 km. Ricche di dati e preziose per la storia delle ferrovie in Italia dalle origini al periodo fascista continuano a essere le seguenti opere: Ufficio Centrale di Statistica delle Ferrovie dello Stato, *Sviluppo delle ferrovie italiane dal 1839 al 31 dicembre 1926*, Roma, 1927; Ministero

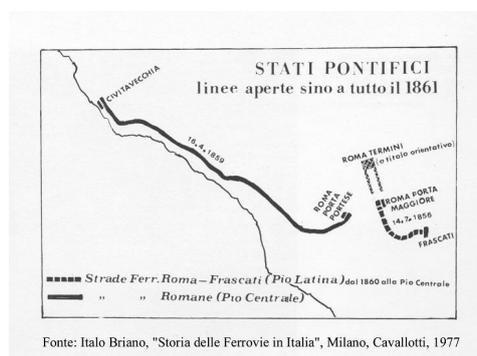


Figura 2:

3 1846-1847: un biennio di “entusiasmi ferroviari” alla vigilia della rivoluzione

La storia dei progetti e delle realizzazioni ferroviarie nello Stato pontificio si rivela così caratterizzata da due periodi nettamente distinti per qualità e quantità dei materiali bibliografici reperibili. A un primo periodo tumultuoso e particolarmente ricco di proposte, studi e memorie provenienti da tutte le province dello Stato, segue un ventennio, quello che separa il ritorno del Papa a Roma (dopo la fuga a Gaeta) dalla presa di Porta Pia, durante il quale la produzione di opere su questo tema diviene sporadica, rarefacendosi definitivamente nell'ultimo decennio di vita del potere temporale.

Un dato che, se raffrontato con quanto avviene contemporaneamente in Italia e nel resto d'Europa, è rivelatore di un andamento in controtendenza della vicenda ferroviaria negli Stati romani. Infatti, salvo i momentanei arresti dovuti allo svolgersi tumultuoso delle varie vicende politiche nazionali, la questione ferroviaria, un po' ovunque, mantiene una forte attrattiva

dei Lavori Pubblici, *Lo Stato e le ferrovie*, Roma, 1876; A. Crispo, *Le ferrovie in Italia. Storia politica ed economica*, Milano, Giuffrè, 1940; Corrado De Biase, *Il problema delle ferrovie nel Risorgimento*, Modena, 1940; F. Tajani, *Storia delle ferrovie italiane. A cento anni dall'apertura della prima linea*, Milano, Garzanti, 1839; E. Monti, *Il primo secolo di vita delle ferrovie italiane*, Milano, 1939; I. Briano, *Storia delle ferrovie in Italia*, vol. I, Milano, Cavallotti Editore, 1977; F. Ogliari, *Storia dei trasporti italiani*, Milano, 1974.

per l'opinione pubblica e si caratterizza, contrariamente a quanto avverrà nello Stato pontificio, per un crescendo di iniziative materiali.

Quali sono le ragioni di questa diversità? Quale lettura si può azzardare di uno squilibrio così acuto tra questi due periodi? E infine, è possibile stabilire qualche connessione tra l'esplosione della questione ferroviaria nello Stato ecclesiastico e le vicende rivoluzionarie che lo travolsero nel biennio 1848-49?

Cominciamo subito col dire che quel fiorire improvviso di iniziative pubblicistiche a sfondo ferroviario, così apertamente consonante con la vicenda politica più generale, si offre senz'altro a una lettura carica di valenze storiche e di legami con la storia nazionale e risorgimentale, se pur vista sotto un aspetto diverso e inusuale. Quella produzione di scritti fu uno dei molti segnali, provenienti dalla società civile, dell'irrompere di aspirazioni al cambiamento e alla modernizzazione che ormai si manifestavano apertamente anche all'interno dei confini pontifici.

La ferrovia, con la sua evidenza fisica di mezzo che unisce e, nel contempo, crea aperture e legami con l'esterno, acquisiva in quel momento una forte carica simbolica: su quei treni tanto vagheggiati viaggiavano anche le speranze di ricreare una unità non solo materiale ma anche ideale con le altre provincie italiane: unire i mercati per competere liberamente nei traffici tra il Mediterraneo e l'Europa ritrovando le radici di una antica missione dell'Italia; una immagine certo retorica e profondamente segnata da reminiscenze classicistiche ma che funzionava piuttosto bene come richiamo per aspirazioni, che di lì a poco, avrebbero trovato accenti ed esiti ben più radicali.

Come il reagente di una soluzione chimica la ferrovia, durante quegli anni, unì e canalizzò interessi economici e aneliti di progresso, utopie di modernizzazione e spinte municipali, interessi finanziari e ambizioni intellettuali. Un complesso piuttosto eterogeneo di forze disperse che si ritrovarono su un terreno comune e, guarda caso, in perfetta sincronia con movimenti analoghi che nascevano nel resto del territorio italiano.

Si è accennato a un dibattito e a una iniziativa che ebbero caratteristiche locali, pur avendo come interlocutore finale l'autorità centrale. Questa dimensione provinciale è l'elemento di maggiore interesse dal punto di vista storiografico. Attraverso queste pubblicazioni è infatti possibile far emergere un complesso di interessi e di spinte che provengono da ambienti

urbani circoscritti che, se da un lato appaiono lontani dal centro del potere romano, dall'altro si mostrano assai consapevoli delle proprie ragioni e delle relazioni che la ferrovia instaura con le politiche di altri centri urbani e di altre provincie dello Stato⁸.

Nella bibliografia che ho raccolto e che viene presentata alla fine di queste note, avranno un grande rilievo le voci che provengono dalla componente più urbana dello Stato, quell'area centro-settentrionale che comprende le città di Bologna, Perugia, Ancona, Foligno, dove più forte sembra la spinta a collegarsi, attraverso la ferrovia, con il resto del paese e dove, nello stesso tempo, si esprime la volontà di aprire questa rete locale ad altre importanti realtà cittadine dell'Italia settentrionale.

Se a costituirsi attorno alle prime iniziative societarie e finanziarie sono in primo luogo gli interessi dell'aristocrazia e della grande proprietà fondiaria⁹, a scendere in campo nella polemica e nel dibattito attorno alle proposte ferroviarie saranno quasi sempre gli esponenti dei ceti intellettuali cittadini: professori, ingegneri, avvocati, rappresentanti delle associazioni di commercio e delle professioni, in una parola la componente sociale più avanzata e dinamica che all'epoca potevano esprimere queste provincie dello Stato¹⁰.

⁸È interessante questa spinta a collegarsi che manifestano le provincie di quell'area centrale dell'Italia che comprende la regione Umbro-Tosco-Romagnola, il territorio Bolognese e le Marche. Sembra quasi che dal profondo della storia riemergano gli echi di quella singolare avventura politico-militare condotta da Cesare Borgia nel XVI secolo e che tendeva a fare di questi territori un unico principato fortemente legato alla sede pontificia. Una sorta di "eco machiavelliana" da quel fatale periodo della storia italiana, durante il quale si giocò la partita finale per le "libertà italiane".

⁹A Bologna nel 1846 si mobilitarono, attorno alla costituzione di una società per la realizzazione di strade ferrate nello Stato, il principe Clemente Spada, il principe Filippo Herculani, i marchesi Camillo e Luigi Pizzardi, il marchese Annibale Banzi, il marchese Carlo Malvezzi Campeggi e molti altri appartenenti a illustri casate bolognesi. A Roma, nello stesso anno, all'interno della Commissione Consultiva delle Strade Ferrate istituita da Pio IX troviamo il principe Marcantonio Borghese, il principe Michelangelo Caetani, il principe Giulio Cesare Rospigliosi, il duca Mario Massimo e lo stesso marchese Annibale Banzi, bolognese, che già abbiamo nominato.

¹⁰Si tratta molto spesso di figure di eruditi la cui adesione alle iniziative ferroviarie appare più che altro legata a una idea di progresso derivata dal mondo della scienza e del sapere. Quando nel 1844 a Bologna la *Società agraria provinciale* patrocinò la nascita di una società per la realizzazione di strade ferrate nello Stato pontificio ne è a capo, in qualità di segretario, Giovanni Francesco Maria Contri, già allievo del grande agronomo F.

Abbiamo parlato di un complesso di motivazioni non solo materiali che contribuirono a dare alimento e sostegno a questa mobilitazione delle élites cittadine. Certo molti di quelli che parteciparono alla stesura di queste proposte furono spinti dall'attrazione esercitata da una novità tecnologica che altrove stava generando tanti entusiasmi e speranze e, inoltre, un ruolo era giocato sicuramente dalla curiosità sollevata presso l'opinione pubblica che determinava correnti di consenso e attenzione (quello che oggi chiameremmo il "pubblico", la "audience"). Ma, al di là di questi elementi (la cui presenza connoterà genericamente molte fasi dell'evoluzione tecnologica ottocentesca) ritengo che in quel momento particolare della vicenda politica e sociale italiana giocò un ruolo primario, nell'agitare le acque attorno alla questione ferroviaria, un elemento simbolico e ideale ben più forte: l'unione, anche solo commerciale, del Nord Italia con gli Stati Romani passava attraverso il collegamento fisico di città e luoghi carichi di echi storici e patriottici (Roma, Firenze, Bologna, il Po'): un complesso di richiami ideali dalla forte carica simbolica che ormai, anche all'interno delle città pontificie, avevano penetrato diffusamente la mentalità di ampi strati intellettuali cittadini orientandoli in senso decisamente nazionale-unitario. Un chiaro segnale di mutamenti profondi intervenuti nella realtà sociale e politica della periferia dello Stato.

Re ed egli stesso illustre accademico, docente di agronomia all'orto botanico e alla facoltà fisico-matematica della città. Il Contri era, inoltre, anche uno studioso di economia politica e di diritto. Anche a Perugia tra gli animatori del dibattito attorno alle ferrovie troviamo un illustre studioso il prof. ing. Matteo Martini. A Foligno la questione ferroviaria sarà sostenuta da Antonio Rutili Gentili che ricopriva importanti incarichi nella Giunta per la Revisione del Censo, un organo nevralgico dell'amministrazione centrale dello Stato. In Toscana troviamo Giovanni Antonelli, che nel 1846 pubblicò un opuscolo intitolato *Della triangolazione e livellazione relativa allo studio generale e fondamentale di una strada ferrata da Firenze a Marradi per la più breve congiunzione del Mediterraneo all'Adriatico*, Firenze, s.n., 1846. Anche l'Antonelli era un uomo di modeste origini e solo grazie al particolare ingegno di cui era dotato riuscì a percorrere una brillante carriera di studi come matematico e astronomo divenendo direttore dell'Osservatorio di Firenze. Gli interessi nel settore ferroviario gli furono probabilmente derivati dagli studi compiuti sulla forza del vapore che lo condussero a mettere a punto alcuni sistemi di sfruttamento di questa forma di energia mediante stantuffo. L'Antonelli si applicò con interesse allo studio dei tracciati ferroviari utili ai traffici dell'Italia Centrale e in particolare per il collegamento della dorsale appenninica con i due mari.

4 La questione ferroviaria e il '48 nello Stato pontificio

Tra il 1845 e il 1849, in quel breve periodo durante il quale si consumò l'ultima, definitiva, crisi del potere temporale della Chiesa in Europa¹¹, si scrisse molto a proposito di ferrovie e, nello Stato pontificio, si scrisse ancora di più che altrove. Un fatto che non è privo di significati. All'impossibilità di propugnare apertamente programmi di rinnovamento economico e politico, alla negazione del valore della scienza e della tecnica quali portatrici di progresso morale e civile per la società, le classi intellettuali, i cittadini più avveduti, i funzionari più colti reagivano indirizzando i propri aneliti al cambiamento e alla modernizzazione verso la elaborazione di proposte pratiche e di progetti tecnico-economici attorno alla ferrovia.

Favorire il movimento delle persone e delle merci da una provincia all'altra dello Stato, mobilizzando risparmi e capitali privati e pubblici, appariva a molti come l'unico sistema per forzare, senza pericolosi contrasti, i limiti angusti di una realtà politico amministrativa conservatrice e sospettosa.

Quegli ingenui estensori di petizioni, quei giovani ingegneri e ufficiali di marina che, al ritorno da un viaggio all'estero, presentavano il progetto per la realizzazione di una ferrovia o per la costruzione di una nave a vapore, erano certamente ignari del rivolgimento che stava per nascere e sicuramente ignoravano la malizia della storia che decide, a volte, di trasformare i cerchi nell'acqua in una vera e propria tempesta¹². Essi si rivolgevano, spe-

¹¹Anche se dal punto di vista cronologico bisognerà attendere il 1870 per sancire la scomparsa ufficiale dello Stato pontificio siamo convinti che la crisi del 1848-1849 rappresenti l'ultima grande vicenda storica legata al potere temporale della Chiesa, l'ultima temperie della storia europea nella quale il papato, in quanto istituzione politico-statale, operò attivamente sulla scena italiana influenzandone decisamente la storia. Nel ventennio successivo lo Stato pontificio fu ai margini della storia italiana, caratterizzandosi con una parvenza di autonomia politico-territoriale tenuta in piedi dagli interessi strategici della Francia.

¹²Parliamo dei grandi avvenimenti che ritmano la cosiddetta "grande storia", quella con la "S" maiuscola, che si scrive molto tempo dopo che gli avvenimenti sono accaduti, quando gli animi si sono placati e tutto appare chiaro nel fluire, apparentemente logico, verso gli esiti già conosciuti. Per chi invece è costretto a vivere la temperie storica nella scomoda posizione di contemporaneo le cose sono assai meno chiare e la confusione, quasi sempre, regna sovrana sotto il cielo. Tale doveva essere la condizione vissuta, in quegli anni, dai sudditi più avvertiti delle sonnacchiose provincie pontificie.

ranzosi, verso organi di governo e autorità rispetto alle quali non nutrivano alcun furore rivoluzionario, nell'intento di contribuire a riformare, grazie alle proprie competenze e al proprio impegno, la vita economica e produttiva delle provincie in cui erano nati¹³. Tutt'al più qualcuno tra i più liberali pensava a qualche giunta consultiva di governo, a qualche consiglio per gli affari economici che liberasse il sovrano dalle incombenze più tecniche e specialistiche e favorisse l'impresa privata.

Ma tutto questo che c'entra con una Bibliografia sulla storia delle ferrovie pontificie? Sarebbe arduo sostenere un legame diretto, di causa-effetto, tra questo tema e la vicenda del triennio 1847-1849. Eppure se vogliamo dare un senso a questo insieme di materiali scritti che si viene accumulando in quegli anni sull'argomento, ci dobbiamo necessariamente collocare di nuovo nel grande fiume della storia che mai come per questo periodo ci propone legami e sentieri di lettura paralleli con la storia locale¹⁴.

I confini nazionali si fanno, insomma, sempre più stretti per questi uomini e qualcuno comincia a guardare, con sempre maggiore interesse, a una lega doganale che avrebbe potuto unire, se pure unicamente dal punto di vista dei dazi, tutte le realtà statali italiane, come nel caso dello Zollverein

¹³È interessante notare come in molti dei titoli contenuti nella nostra bibliografia ricorrono parole come benessere, felicità, progresso, bene comune, ragione civile, interesse materiale e intellettuale, vantaggi della civile società, ecc. Un vocabolario che risente di un clima culturale europeo nel quale il benessere della società era ormai al centro dell'attenzione comune. Un benessere che si faceva largamente dipendere dai progressi della scienza e della tecnica e che, inoltre, era ormai indissolubilmente legato con la prosperità economica e commerciale dell'impresa. Il riformismo politico era solo il salto successivo, ineluttabile, che conduceva alla scelta liberista e nazionale e che finiva per incontrare, ormai, anche l'interesse di crescenti strati della nascente borghesia provinciale.

¹⁴Quel fiorire di iniziative e di scritti attorno alla questione ferroviaria esprimeva, forse anche inconsapevolmente, l'aspirazione dei ceti produttivi e di una parte, la più illuminata, dei vertici amministrativi dello Stato a uniformarsi a quanto avveniva nel resto dell'Europa. In Francia, Germania e Inghilterra una borghesia trionfante, e in molti casi saldamente al comando delle leve dello Stato, stava investendo ingenti risorse pubbliche e private nella creazione di reti di comunicazione sempre più diffuse e moderne. Strade, canali e ferrovie divenivano il simbolo stesso di una modernità (qualcuno scandalizzato paventava addirittura l'intervento del demonio) che ormai abbattava le ultime barriere e gli ultimi vincoli sociali, tecnici ed economici dell'antico regime. La forza del denaro e della tecnica investiva inesorabilmente le costruzioni traballanti della vecchia politica restauratrice sulla quale si addensavano, ormai, le ombre del crepuscolo.

tedesco¹⁵.

Quelle che erano nate come iniziative locali, cariche di ingenua speranza e di bonari propositi, si incontrarono con l'accelerazione politica proveniente dall'Europa. La morte di Gregorio XVI e l'ascesa al soglio pontificio di Pio IX fecero il resto. Nel clima di speranza e di apertura che si diffuse attorno al romagnolo Mastai-Ferretti, prese corpo l'idea che ora sarebbe stato possibile costruire una Lega degli Stati italiani con a capo lo stesso Pontefice¹⁶. Fu Vincenzo Gioberti che mobilitò attorno a questa idea il moderatismo liberale italiano: la missione della Chiesa e la rinascita nazionale italiana venivano affiancate in un progetto che poneva lo Stato pontificio al centro degli interessi politici generali. La lega proposta dal Gioberti prevedeva, inoltre, una graduale e pacifica evoluzione degli apparati amministrativi statali verso forme consultive attraverso un accordo generale tra i sovrani¹⁷. Nel dibattito che si accese tra i moderati italiani si affermò la questione dei collegamenti tra le città italiane quale base per lo sviluppo dei traffici e per l'unificazione delle economie locali (sostenuta dalla costituzione di una lega doganale tra gli stati).

Lo Stato pontificio, dopo il lungo isolamento conseguente alle politiche repressive e oscurantiste adottate in occasione dei moti del '21 e del '30 e dopo i lunghi, oppressivi anni del pontificato gregoriano, tornava a essere al centro delle attenzioni dell'opinione pubblica riformatrice italiana. Oltre che il suo peso morale nei confronti del cattolicesimo italiano ed europeo e i suoi legami con l'Austria, che ne facevano il tassello ineludibile della "questione italiana", la sua posizione geografica contribuiva a esaltarne la funzione di cerniera per una effettiva unione di interessi e di traffici che coinvolgesse il Nord con il Sud del paese.

¹⁵A. Scirocco, *L'Italia del risorgimento*, vol. 1°, in *Storia d'Italia dall'Unità alla repubblica*, Bologna, Il Mulino, 1990, pp.216-220.

¹⁶Ci riferiamo qui al vasto movimento di opinione che si formò nell'Italia centro settentrionale a seguito della pubblicazione dell'opera *Del primato civile degli italiani* composta dal filosofo cattolico Vincenzo Gioberti. Un'opera che poneva il papato al centro della "questione italiana" riaccendendo il dibattito su una federazione di stati italiani al cui vertice doveva porsi il pontefice quale rappresentante dell'autorità morale e civile che la Chiesa aveva acquisito in Italia grazie alla sua opera civilizzatrice svolta nel corso del Medioevo.

¹⁷A. Scirocco, *L'Italia del risorgimento*, vol. 1°, in *Storia d'Italia dall'Unità alla repubblica*, Bologna, Il Mulino, 1990, p.224.

La rinascita di una economia nazionale era vista sostanzialmente connessa con la posizione dell'Italia nel Mediterraneo. Bisognava sfruttare tale posizione per accrescere il movimento di importazione, di transito ed esportazione delle merci (ostacolato dal frazionamento politico italiano) e per creare un mercato alle città portuali collegandole tra di loro. Lega doganale e liberismo economico si coniugavano naturalmente con la necessità di facilitare al massimo il movimento delle merci e degli uomini. La "questione ferroviaria" si affermò proprio in questo quadro di rinnovato interesse per le comunicazioni assumendo, per la peculiarità del caso italiano, una inusuale valenza politica¹⁸.

Di grande interesse, da questo punto di vista, sono due libri che escono nel biennio 1845-1846 per mano di due illustri esponenti del riformismo moderato piemontese: *Delle strade ferrate in Italia* di Carlo Ilarione Petitti di Roreto e *Degli ultimi casi di Romagna* di Massimo D'Azeglio. Si tratta di due scritti molto diversi tra di loro ma che pongono al loro centro, in tutti e due i casi, la questione dell'ammodernamento dello Stato pontificio quale presupposto fondamentale per qualsiasi ipotesi moderata di graduale unificazione degli Stati italiani. La ferrovia diviene uno degli elementi principali di questo percorso di riforma che deve tendere principalmente a liberare i traffici e i commerci e a unificare quindi gli interessi, e conseguentemente le vedute politiche, delle classi dirigenti urbane e agrarie italiane.

Il crescente peso dell'opinione pubblica, che si esprimeva in una prima diffusione di gazzette e giornali economici, diveniva la leva per muovere l'interesse dei governi, alle prese con il problema storico di trovare sostegno e consenso politico da parte delle borghesie locali e delle classi imprenditoriali (ormai poco inclini a giustificare vecchi armamentari polizieschi e a frenare i propri interessi economici sugli altari del legittimismo e della continuità con istituzioni giuridiche che affondavano le radici in un lontano passato feudale)¹⁹.

¹⁸Camillo Benso di Cavour, *Des Chemins de fer en Italie, Revue*, in *Novelle*, VIII, 1 maggio 1846; F. Arese, *Cavour e le strade ferrate (1839-1850)*, Milano, 1953; R. Romeo, *Cavour e il suo tempo*, Bari, 1977.

¹⁹Corrado De Biase, *Il problema delle ferrovie nel Risorgimento italiano*, Modena, 1940. Il De Biase (p. 10) afferma che nello Stato pontificio dopo la restaurazione vi fu "Un contrasto profondo tra i governi e la parte migliore della popolazione, una lunga e sorda lotta fra una reale vitalità che anelava ad espandersi ed una forza legale che la ostacolava e la comprimeva." Sulla centralità delle strade ferrate nel processo di modernizzazione delle

La eco di questi scritti nelle provincie dello Stato pontificio non dovette essere trascurabile anche perché, soprattutto il Petitti, avanzava proposte concrete di opere da realizzare che coinvolgevano direttamente le città dello Stato. Il Petitti propugnava apertamente la realizzazione di un collegamento ferroviario da Bologna ad Ancona quale naturale prolungamento di una relazione che, attraverso Piacenza, sarebbe arrivata sino a Torino. Egli, inoltre, prospettava alcune ramificazioni di tale asse ferroviario che avrebbero coinvolto la Toscana, Roma e, addirittura, il Mezzogiorno del paese²⁰.

La stampa e la diffusione del libro del Petitti coinciderà con l'avvio, nelle provincie dello Stato pontificio coinvolte dalle sue proposte, di una singolare mobilitazione a favore della ferrovia. Si produrranno così molte proposte integrative e aggiuntive corredate, in qualche caso, da progetti tecnici e finanziari. Molte città e centri minori non vollero rinunciare a quella che si presentava come l'occasione storica per uscire dall'isolamento e per agganciarsi a uno sviluppo tecnologico che prometteva di avere grosse influenze anche sulle economie delle zone investite.

Il fervore ferroviario, come avevamo già avuto modo di accennare, si diffuse particolarmente in quella fascia geografica che, attorno ai confini della Toscana, comprendeva la provincia bolognese, la Romagna (le Legazioni), la Marca, l'Umbria e le città di Bologna, Ancona, Perugia, Città di Castello, Foligno, Fabriano, Forlì, Cesena. Il cuore urbano dello Stato si mobilitava con iniziative e comitati promotori che propugnavano i vantaggi per le rispettive economie cittadine derivanti dalla realizzazione di collegamenti ferroviari con la capitale dello Stato e con i maggiori porti del paese²¹.

provincie italiane e di affermazione delle libertà economiche si veda anche: L. Serristori, *Dell'attuale condizione delle industrie*, in *Annali Universali di statistica*, fasc. luglio 1845; L. Serristori, *Sistema delle grandi linee di strade ferrate in Italia*, in *Annali di statistica*, fasc. marzo 1847; I. Pezzato, *Delle strade ferrate in Italia*, in *Annali Universali di statistica*, fasc. marzo e dicembre 1845. Dell'argomento si occupò anche F. Borlandi, *Il problema delle comunicazioni nel sec. XVIII nei suoi rapporti col Risorgimento italiano*, Pavia, 1932.

²⁰Carlo Ilarione Petitti di Roreto, *Delle strade ferrate in Italia e del migliore ordinamento di esse. Cinque discorsi di Carlo Ilarione Petitti di Roreto*, Capolago (Canton Ticino), Tipografia e Libreria Elvetica, 1845.

²¹Molti storici hanno visto nella vitalità con cui si rinnovavano in queste provincie i

Da questa mobilitazione trae origine la produzione editoriale che abbiamo voluto raccogliere in questo lavoro bibliografico ed è questo clima particolare, questo rinascere di aspirazioni e di entusiasmi attorno a un aspetto, se pur limitato, della questione nazionale italiana, che abbiamo tentato di testimoniare.

movimenti riformatori (quando non le aperte ribellioni al potere clericale) un portato della dominazione francese che qui trovò ampie basi di consenso. Il De Biase affermò al riguardo che “Tutte risentirono beneficio dalla dominazione napoleonica; ma più profondamente le Legazioni, già per se stesse più progredite, che insieme con le Marche fecero parte del Regno d’Italia”. Si trovano interessanti riflessioni su questo tema anche in: Gaetano Recchi, *Annali Universali di Statistica*, fascicoli ottobre-novembre 1845; E. About, *Il governo pontificio*, 1859; L. Rava, *La restaurazione pontificia in Romagna (1814-1831)*, in *Nuova Antologia*, fasc. luglio 1898; R. De Cesare, *Roma e lo Stato del Papa dal ritorno di Pio IX al XX settembre*, Roma, 1907, Vol. 1°.

5 Il dibattito sui tracciati

Sin dal 1844 a Bologna alcuni eminenti cittadini si uniscono in società²² con lo scopo di candidarsi alla costruzione di ferrovie nell'area bolognese e romagnola.

Sempre a Bologna e nello stesso anno era stato pubblicato il rapporto finale di una Commissione di Studio istituita dalla *Società agraria della provincia di Bologna*²³ onde verificare l'utilità, per l'agricoltura e l'economia di quell'area geografica, di una ferrovia che, attraverso il capoluogo emiliano, collegasse le regioni padane con la Toscana.

Nel 1845 il Granduca di Toscana regolò le concessioni per i collega-

²²Carlo Ilarione Petitti di Roreto, *Delle strade ferrate in Italia e del migliore ordinamento di esse. Cinque discorsi di Carlo Ilarione Petitti di Roreto*, Capolago (Canton Ticino), Tipografia e Libreria Elvetica, 1845. Il Petitti dando notizia di questa iniziativa cita anche i promotori: il marchese Camillo Pizzardi (presidente), il marchese Annibale Banzi, Gioacchino Rossini (il famoso musicista), il prof. Gian Battista Magistrini, il marchese Luigi Pizzardi, l'avv. Vincenzo Piana, Angelo Ferlini, l'ing. Pietro Pancaldi, il capitano Giacomo Antonio Ganzoni, l'ing. Carlo Scarabelli. L'obiettivo principale della Società fu quello di assicurarsi la realizzazione della linea ferroviaria tra Bologna e Ancona. A Bologna si riteneva economicamente importante il collegamento ferroviario con il porto marchigiano; vi erano al riguardo notevoli interessi da parte dei proprietari fondiari che vedevano la ferrovia in funzione di un accrescimento del commercio agricolo. Gli studi di Alberto Caracciolo (*Le port franc d'Ancone. Croissance et impasse d'un milieu marchand*, Paris, 1966), di R. Romano e Giuseppe Mira (*Contributo alla storia dei trasporti marittimi nel Settecento*, Bari, 1951) hanno consentito di mettere in luce la crescita del porto di Ancona per quanto riguarda il commercio di prodotti agricoli nel corso del XVIII secolo (sui rapporti tra produzioni di terraferma e traffici marittimi nell'Adriatico si veda anche S. Anselmi, *Adriatico. Studi di storia: secoli XIV-XIX*, Ancona, 1991). Il porto marchigiano aumenta costantemente il suo traffico commerciale verso il ponente, in particolare per quanto riguarda granaglie e vino (Il Mira ha misurato, per il Settecento, un risparmio da due a tre volte per il trasporto del grano che giungeva a Roma da Ancona via mare). Una vivacità commerciale simile a quella manifestata dal porto di Livorno, uno scalo che è stato molto studiato dagli storici nel corso dell'ultimo decennio proprio sulla scorta di un rinnovato interesse per i traffici dei prodotti agricoli nel Mediterraneo.

²³F. Agucchi, G. Contri, G. Pallotti, L. Da Via, *Rapporto di una Commissione incaricata dell'esame sull'utilità di una strada ferrata dal Po in Toscana*, in *Memorie lette nelle adunanza ordinarie della Società Agraria della Provincia di Bologna*, Vol. I, Bologna, 1844.

menti ferroviari tra Pistoia e il confine bolognese²⁴ e tra Pistoia e Firenze²⁵ mentre, sempre nello stesso periodo, si accendeva, in Toscana, la questione del collegamento tra Firenze e Roma.

Queste proposte ebbero una eco immediata nelle provincie umbre che si trovavano poste all'incrocio naturale di questi vagheggiati collegamenti. Tra il 1846 e il 1847 a Perugia, Foligno e nelle Marche furono prodotti diversi scritti²⁶ su questo argomento e prese avvio un intenso dibattito, con

²⁴Il Granduca di Toscana accordò la concessione ai fratelli Bartolomeo, Tommaso e Pietro Cini, industriali tessili e cartai di S. Marcello Pistoiese. I fratelli Cini promossero una pubblica raccolta di capitali per la costituzione di una *Società della Strada Ferrata dell'Appennino* della quale erano stati definiti anche i contorni economici e organizzativi: capitale sociale di 12.360.000 lire toscane diviso in 12.360 azioni e un Consiglio d'Amministrazione composto da Eusebio Giorgi (presidente), G.B. Amici (vice-presidente), marchese Ferdinando Panciatichi Ximenes, Pietro Iginio Coppi, Bartolomeo Cini, Pietro Cini, Laodadio della Ripa (cassiere), Raimondo Meconi (segretario). L'iniziativa dei fratelli Cini aveva, in realtà, il sostegno esterno di una società anglo-austriaca residente a Londra e della quale erano rappresentanti in Italia Gaetano Magnolfi, Pietro Iginio Coppi, Raimondo Meconi, i fratelli Orazio e Alfredo Stall, Giuseppe Francesco Sloane, Giuseppe Vai.

²⁵Nel giugno 1845 fu accordata dal Granduca la concessione per la costituzione di una Società Anonima incaricata del progetto e della realizzazione di una strada ferrata da Firenze a Pistoia passando per Prato. Questa ultima iniziativa industriale del Granduca Leopoldo richiederebbe qualche studio più approfondito che mettesse in luce i contorni e l'ambiente nel quale venne progettata. Essa infatti si presenta come una sorta di operazione filantropico-assistenziale che con il tempo avrebbe ricevuto sostegno economico dai proventi della linea. Il permesso fu infatti vincolato dal Granduca al pagamento di un canone annuo di 10.000 lire che la Società Anonima avrebbe dovuto versare nelle casse dell'*Orfanatrofio della Pietà* di Prato. Con l'entrata in esercizio della linea il canone sarebbe stato incrementato sino a 30.000 lire divenendo emolumento perpetuo. La Società avrebbe, inoltre, dovuto aprire alcune officine all'interno dell'*Orfanatrofio* dirette da maestranze "convenienti" e con lo scopo di istruire gli orfani ai mestieri della manutenzione e dell'esercizio del materiale rotabile e della linea ferroviaria. In questo complesso industriale-assistenziale la Società avrebbe dovuto, infine, creare 6 posti di lavoro gratuiti in perpetuo finanziati con l'1% del capitale sociale mentre il Direttore dell'*Orfanatrofio* avrebbe dovuto avere in perpetuo la carica di Presidente del CdA.

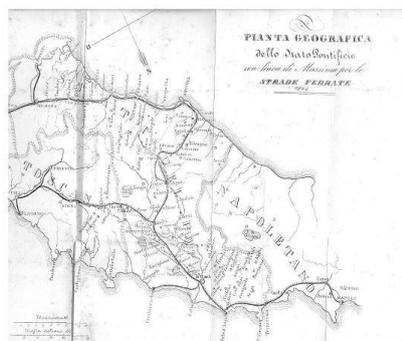
²⁶G. C. Agostii, *Osservazioni sul primo atto della presidenza umbro-perugina per la società nazionale delle strade ferrate nello Stato Pontificio*, Foligno, s.n., 1846; Giuseppe Bavosi, *Pensieri per la costruzione di alcune strade ferrate nello Stato pontificio sulle linee che sembrano più confacenti alla sua prosperità e tratto partito dall'unico varco Apennino...*, Foligno, Tip. Tomassini, 1846; Giuseppe Bavosi, *Relazione intorno ai vari tronchi di strade ferrate fra l'Umbria e le Marche*, Perugia, s.n., 1846; G. Marcucci, *Osservazioni sull'andamento della strada ferrata dal Porto di Ancona a Foligno di G.M. – Lettera*

polemiche anche aspre tra i vari studiosi, circa l'itinerario migliore per unire Roma con Ancona e con Bologna. Tale dibattito si inseriva all'interno di una "questione ferroviaria" più ampia che riguardava la possibilità di unire attraverso una strada ferrata i due mari italiani, il Tirreno e l'Adriatico, e di realizzare una ferrovia longitudinale nell'Italia Centrale che collegasse Roma con Firenze e Bologna.

Le pur importanti e legittime aspirazioni economiche espresse da qualche gruppo più attivo della borghesia provinciale non spiegano però le dimensioni e i toni che assunse in quel breve periodo la questione delle strade ferrate. Vi era a monte ben altro e soprattutto vi erano gli interessi del Piemonte e il montare della polemica anti-austriaca che convogliarono tante attese attorno alle ferrovie. È questo, a mio avviso, un passaggio cruciale dell'intera vicenda ferroviaria pre-unitaria, qui si trovano i legami più forti con la storia del movimento risorgimentale.

La prima miccia si era accesa nel 1845 attorno al tema, a quei tempi molto di moda, del commercio tra l'Europa e l'Oriente. Si dibatteva allora

all'Illustrissimo Signor Avvocato Pietro Piazza Governatore Distrettuale di Sanseverino, Sanseverino, Tip. Benedetto Ercolani, 1846; Memoria della Commissione Amministrativa della Provincia di Spoleto sulla utilità e convenienza di preferire ad ogni altra la linea Spoleto, Terni e Narni per continuare da Fuligno alla volta di Roma la strada ferrata proveniente dal porto di Ancona, Spoleto, Tip. Bassoni e Vossi, 1846; Osservazioni della Città di Nocera sulla Risoluzione della Presidenza Umbro-Perugina del 20 Novembre 1846, Foligno, Tip. Campitelli, s.d.; Progetto più utile ed economico di una nuova strada di comunicazione tra le città di Foligno ed Orvieto, San Venanzo, s.n., 1846; A. Rutili Gentili, Idea sul migliore andamento di una strada ferrata dall'Adriatico al Mediterraneo, dell'ingegnere Antonio Rutili Gentili Fulignate membro della Giunta di Revisione del censo, s.l., s.n., 1846; A. Rutili Gentili, Proposta di un nuovo sistema di strade ferrate a propulsione idraulica dell'ingegnere Antonio Rutili Gentili, Fuligno, Tip. Tomassini, 1846; All'Ecc.ma Presidenza Centrale romana della Società nazionale per le strade ferrate nello Stato Pontificio, la popolazione di Nocera Umbra, queste osservazioni intorno al perugino progetto dirige rispettosamente, perché nel sommo discernimento e imparziale giustizia che oggi distingue e proclama immortale il nostro governo consideri e provveda, s.l., s.n., 1846-47; Matteo Martini, Dimostrazione comparativa del tronco Appennino di via ferrata secondo l'andamento del Chiagio e lettera in accompagnamento del Presidente della Sezione Tecnica Umbro-Perugina, Perugia, Tipografia di Vincenzo Santucci, 1847; Rapporto preliminare degli ulteriori studj eseguiti sul tronco Appennino di via ferrata da Fuligno a Castel Raimondo per la "Commissione d'ingegneri eletta dal Comune di Perugia", Perugia, Tipografia di Vincenzo Santucci, 1847; Coriolano Monti, Dell'andamento più conveniente della strada ferrata vertebrale nell'Umbria e nelle Marche, Perugia, Tip. Bartelli, 1848.



Fonte: Carlo Pontani, "Strade ferrate negli Stati della Chiesa", Roma, presso Alessandro Natali, 1846

Figura 3: Progetto rete Stati pontifici

in molte nazioni europee sulla possibilità di captare le correnti di traffico che dall'Inghilterra si avviavano per nave verso l'Egitto e l'India attraverso il porto di Marsiglia. Tale flusso commerciale che veniva chiamato *valigia delle indie*, rappresentava all'epoca una sorta di mito per gli scrittori di cose economiche che vi vedevano il prodotto più maturo e originale della forte espansione industriale e commerciale inglese. Sembrava quasi che chiunque fosse stato toccato da questo fiume di merci e prodotti ne avrebbe tratto per questo benefici immensi e progressi commerciali inarrestabili.

In Italia si fece largo l'idea che la posizione della penisola potesse far da tramite più rapido tra questo flusso di traffico e le sponde meridionali del Mediterraneo. Sia il Petitti che Cesare Balbo e Luigi Serristori²⁷ si occuparono della questione sostenendo che per una simile impresa erano necessarie due cose: un collegamento ferroviario nord-sud che attraversasse l'Italia e un accordo doganale tra gli stati italiani che rendesse economicamente appetibile il percorso italiano. Il Petitti, avendo la necessità di difendere gli interessi politici del Piemonte, si spinse anche più in là affermando che occorreva far presto onde contrastare il progetto austriaco di favorire, in questa

²⁷L. Serristori, *Del transito della Valigia delle Indie per l'Italia*, in *Annali Universali di Statistica*, fasc. luglio 1846.

partita, i porti imperiali di Venezia e, soprattutto, di Trieste. Egli suggeriva quindi di affrettare il progetto per realizzare un collegamento ferroviario tra Piacenza, Bologna e Ancona assegnando al porto marchigiano la funzione di sbocco adriatico per il traffico commerciale tra l'Europa e l'Oriente. Il nobile piemontese, inoltre, affermava che sull'intera partita delle ferrovie in Italia vi era un disegno austriaco che mirava a isolare il Piemonte realizzando un complesso di relazioni ferroviarie circoscritte ai territori italiani che giacevano sotto l'egemonia asburgica (Lombardo-Veneto, Ducati, Toscana). Un progetto che avrebbe diviso diagonalmente l'Italia separando irreparabilmente il Piemonte dallo Stato pontificio e dal Regno di Napoli²⁸. Il piemontese non aveva torto poiché in Austria si era già ipotizzata una "Ferrovia dell'Italia Centrale" che da Peschiera per Mantova e Modena valicasse l'Appennino e, attraverso la valle dell'Arno, raggiungesse Livorno. Il progetto austriaco non riusciva a celare lo scopo che lo sottendeva e che era evidentemente quello di staccare definitivamente l'Italia "austriaca" dal Piemonte, dalla Liguria e dalle altre regioni della penisola isolando il porto di Genova²⁹. D'altronde i disegni strategici dell'Austria si erano fatti sentire anche a proposito del collegamento tra la Toscana e Bologna per il quale da Vienna si erano esercitate pressioni sul Granduca Leopoldo affinché anticipasse i tempi di una linea ferroviaria che doveva varcare l'Appennino congiungendo Livorno con Pistoia, Bologna, Ferrara e Venezia. Al riguardo non si nascondeva di preferire il tracciato, già in corso di studio grazie all'iniziativa di Leopoldo, che da Pistoia arrivava a Porretta per le valli dell'Ombrone e del Reno. Era questo il tracciato più breve che consentiva di attraversare l'Appennino e che, collegando successivamente Pistoia con Livorno, avrebbe consentito di porre in comunicazione il Tirreno con l'Adriatico attraverso una linea strategicamente controllata dall'Austria che permetteva di spostare rapidamente truppe sul Tirreno, alle porte della Liguria, e, attraverso una fortificazione della città di Pistoia,

²⁸Carlo Ilarione Petitti di Roreto, *Delle strade ferrate in Italia e del migliore ordinamento di esse. Cinque discorsi di Carlo Ilarione Petitti di Roreto*, Capolago (Canton Ticino), Tipografia e Libreria Elvetica, 1845, p. 317.

²⁹Fu in risposta a questi disegni austriaci che Carlo Alberto nel 1847 strinse accordi commerciali con la Svizzera e alcuni stati tedeschi per la costruzione di ferrovie e valichi di interesse comune. L'alleanza con gli svizzeri e i tedeschi, ai quali Carlo Alberto offriva lo sbocco al mare nel porto di Genova, era in evidente funzione anti-austriaca.

il controllo militare della valle dell'Arno³⁰.

Come si può capire siamo nel cuore degli argomenti che allora agitavano il rinnovato fronte moderato italiano. Il conflitto con gli interessi austriaci non tardò ad accendersi e fu Vienna che aggiunse nuovo combustibile alle fiamme già accese. Nella capitale austriaca, oltretutto, si viveva in quel periodo un momento di particolare acredine nei confronti della Francia e in molti covava l'idea di sottrarre ai francesi la *valigia delle indie* dirottando su Trieste l'imbarco delle merci che sino ad allora era avvenuto a Marsiglia. In questo quadro le proposte che al riguardo giungevano dall'Italia furono interpretate come altrettanti siluri lanciati contro gli interessi imperiali. Sulla questione fu mobilitata dagli austriaci la stampa e il 25 gennaio del 1846 comparve un articolo sull'*Osservatore Triestino* particolarmente duro nei confronti delle proposte avanzate dal Petitti, dal Balbo e dal Serristori. Nell'articolo si sosteneva la centralità del porto di Trieste anche per gli interessi italiani e si suggeriva, senza molti convenevoli, alle provincie pontificie e toscane di darsi da fare per collegarsi con l'Austria ribadendo la loro dipendenza dagli interessi imperiali. Nello stesso articolo si trattavano con disprezzo le aspirazioni piemontesi a collegarsi con il Lombardo-Veneto e al Regno di Napoli si consigliava, con una certa arroganza, di costruire una sola ferrovia tra Napoli e Manfredonia onde assicurare ai domini borbonici un collegamento diretto, via mare, con il porto imperiale di Trieste.

Questa presa di posizione austriaca, come è facilmente intuibile, accese ancor di più gli animi in Italia e rinfocolò le posizioni anti-austriache e filo-piemontesi in seno al movimento moderato³¹. L'idea di una rete ferroviaria costruita esclusivamente sulla base dell'interesse nazionale, unita all'esigenza di sconfiggere i disegni che tendevano a contrapporre gli interessi delle provincie italiane, divenne il tema della successiva mobilitazione attorno al problema delle strade ferrate italiane³². Particolarmente unito e

³⁰Corrado De Biase, *Il problema delle ferrovie nel Risorgimento*, Modena, 1940, p. 147; Carlo Ilarione Petitti di Roreto, *Delle strade ferrate in Italia e del migliore ordinamento di esse. Cinque discorsi di Carlo Ilarione Petitti di Roreto*, Capolago (Canton Ticino), Tipografia e Libreria Elvetica, 1845, p.238.

³¹F. A. Gualterio, *Gli ultimi rivolgimenti italiani*, Firenze, 1852, Vol. III; F. Prediari, *I primi vagiti della libertà italiana in Piemonte*, Milano, 1861.

³²Giacomo Durando nel suo libro *Della nazionalità italiana*, scritto a Parigi nel 1846, assegnava alla ferrovia il ruolo di rompere l'ostacolo fisico che si era frapposto all'unità

agguerrito fu il fronte degli economisti stretto attorno agli *Annali Universali di Statistica*, tra i quali ricordiamo, per la particolare importanza che assunsero i loro scritti sulla questione ferroviaria, Gaetano Recchi, Michele Erede, Luigi Serristori, I. Pezzato. Ma fu nel *Congresso Scientifico di Genova*, svoltosi nella città ligure nel settembre 1846, che la “questione ferroviaria” fu posta ufficialmente tra quelle che più urgevano per il progresso economico e civile dell’Italia. Se ne occupò in particolare la Sezione Geografica sotto la spinta di Cesare Cantù il quale indicò, con i particolari più rilevanti, le principali linee da costruirsi a complemento di quelle già esistenti o in corso di esecuzione per formare la grande rete nazionale di strade ferrate. Il Cantù si sforzò di dimostrare, con una particolare accentuazione politica, la necessità che le linee del Lombardo-Veneto fossero congiunte con quelle dei “fratelli vicini”.

La conclusione di questa storica assise fu, tra l’altro, caratterizzata da un infiammato patriottismo che preludeva ormai a una radicalizzazione della vicenda politica italiana. Tra le molte cose decise dall’assemblea congressuale vi fu anche l’istituzione di una Commissione di geografi ed economisti, capeggiata da Carlo Luciano Bonaparte, incaricata per il successivo Congresso di Venezia³³, di presentare una relazione approfondita sul problema dei collegamenti ferroviari necessari alle provincie italiane. Della Commissione facevano anche parte Michele Erede, il conte Lodovico Sauli, Antonio Mazzarosa, Carlo Brunet, e Giuseppe Bruschetti.

6 Dolci valichi, fondo valle ubertosi e prospere città: una mobile “geografia degli interessi” tra le Marche e l’Umbria

La “questione ferroviaria” italiana, nella sua dimensione storica di contenzioso nazionale tra fautori dell’unità e interessi imperiali, si giocava tutta, come abbiamo potuto vedere, all’interno di quell’area geografica che da Bologna si estendeva sino a Roma ed entro la quale si ergeva la giogaia appenninica il cui valico si rivelava così carico di esiti politici e strategici.

etnica della nazione: la catena appenninica.

³³A Venezia si parlò estesamente delle ferrovie; di tale dibattito danno conto con particolare rilievo gli *Annali Universali di Statistica* nei fascicoli di ottobre-novembre 1847.

Lo Stato pontificio si trovava così investito in pieno da questo complesso di spinte contrastanti che riversavano sulle vagheggiate strade ferrate delle sue provincie tutto il carico di tensioni nazionali e patriottiche ormai prossime all'esplosione. Da questo punto di vista non appare immotivata l'estrema prudenza e la tattica dilatoria che sull'intera questione caratterizzarono la politica del governo ecclesiastico.

Nelle provincie pontificie, come è ovvio, si respirava tutt'altra aria e iniziò una vera e propria mobilitazione cittadina attorno al tema ferroviario. Particolarmente significativo fu il fiorire di iniziative, studi e polemiche nelle provincie umbro-marchigiane dello Stato. Un intreccio di interessi e prese di posizione all'interno del quale ci è sembrato interessante penetrare con il fine di dimostrare la ricchezza di notizie e di utili elementi storiografici reperibili sul terreno degli studi locali.

Tutto nasceva da quegli abbozzi di rete ferroviaria italiana che, come abbiamo già visto, nel 1845 aveva proposto Carlo Ilarione Petitti di Roreto (al quale ci sentiamo di aggiungere l'opera di Marco Antonio Sanfermo più volte chiosata dal nobile piemontese)³⁴.

Il Petitti, come abbiamo visto, aveva dedicato un'ampia sezione del suo libro proprio allo Stato pontificio e alla necessità di collegare attraverso una ferrovia il mare Adriatico con il Tirreno. Il tema si era arricchito, e complicato, con l'altra questione che era costituita dai tracciati possibili per mettere in relazione il collegamento tra i due mari con l'unione ferroviaria di Roma e Firenze.

Vediamo per ora le proposte avanzate dal Petitti per la Ancona-Roma che animarono il dibattito nelle provincie umbre e marchigiane dello Stato. Il nobile piemontese proponeva per questa linea alcune alternative di tracciato:

- *Valle del Chienti*: Ancona - Loreto - Recanati - Macerata - Tolentino - Serravalle - Foligno (Km 123);
- *Valli dell'Esino, del Sentino e del Chiascio*: Ancona - San Quirico

³⁴Carlo Ilarione Petitti di Roreto, *Delle strade ferrate in Italia e del migliore ordinamento di esse. Cinque discorsi di Carlo Ilarione Petitti di Roreto*, Capolago (Canton Ticino), Tipografia e Libreria Elvetica, 1845; Marco Antonio Sanfermo, *Sulla linea ferrata più conveniente all'Alta Italia ed all'Italia Centrale*, Padova, 1845.

- Sassoferrato - S. Emiliano - Scheggia - Nocera U. - Foligno (120 Km);

- *Valli del Potenza, del Giano e del Chiascio*: Ancona - Recanati - Sanseverino - Castelraimondo - Matelica - Fabriano - Fossato di Vico - Nocera Umbra - Foligno.

Le proposte del Petitti avevano sollevato un certo interesse a Roma dove, nonostante il pesante clima di chiusura instaurato da Gregorio XVI, all'interno dell'amministrazione pontificia si facevano ormai strada atteggiamenti di moderata apertura verso la modernizzazione dello Stato e della società. L'anno successivo, subito dopo l'ascesa al soglio pontificio di Pio IX, gli scritti del Petitti furono ripresi da Angelo Galli³⁵, computista genera-

³⁵ Angelo Galli, *Sull'opportunità delle strade ferrate nello Stato Pontificio e sui modi per adottarle. Riflessioni del cav. Angelo Galli, Computista generale della Camera Apostolica*, Roma, Tipografia Mendicanti, 1846. Il Galli, quando pubblica questo opuscolo, è Computista Generale della Camera Apostolica; egli è quindi il capo della Computisteria camerale, supremo organo contabile dello Stato, ed è alle dirette dipendenze del Tesoriere Generale della R.C.A. (una delle più alte cariche del governo pontificio). Il Galli arriva a questo incarico dopo una lunga carriera nell'amministrazione dello Stato all'interno della quale si era distinto per una grande competenza tecnica in materia economico-contabile divenendo esponente di spicco di quella corrente di amministratori che, in contrasto con le componenti più retrive del governo pontificio abituate a un regime di spesa incontrollato e al disordine contabile, sostenevano la necessità del rigore e del risanamento finanziario dello Stato (una posizione che sotto il pontificato gregoriano trovò molti nemici). È significativo che la prima nomina alla Computisteria Generale della R.C.A. il Galli la ricevette nel 1826 quando a capo della Tesoreria Generale dello Stato si trovava mons. Belisario Cristaldi, uno degli uomini più esperti dell'amministrazione pontificia, esponente di quella corrente di moderati riformatori che avevano cercato di orientare il decennio seguito alla restaurazione post napoleonica verso esiti di risanamento della finanza dello Stato. Il Galli, tra l'altro, era giunto a ricoprire il prestigioso incarico di computista generale dopo essere stato computista della Confraternita della SS. Trinità dei Pellegrini e membro della Commissione, formata da alti esponenti della Curia e del Patriziato romano, incaricata dell'esame dei conti delle amministrazioni camerali delle truppe, della posta e dei lotti. Non fu certo un caso se mons. G. Antonelli, nominato Tesoriere Generale nel 1845, affidò proprio al Galli il delicato incarico di compilare il bilancio dello Stato per il decennio precedente, un periodo durante il quale era stata abbandonata questa pratica amministrativa fondamentale. Il Galli fu anche un pubblicista di cose economiche. Tra i suoi scritti ebbe molto seguito l'opera *Cenni economici e statistici sullo Stato Pontificio* del 1840, un lavoro che, ancora oggi, risulta fondamentale per lo studio della realtà economica di questo Stato. Il Galli fu anche partecipe di molte iniziative finanziarie e imprenditoriali che presero il via

le della Camera Apostolica e braccio destro di mons. Antonelli, Tesoriere Generale dello Stato. Il Galli, nel suo opuscolo³⁶ dedicato alla “questione ferroviaria” sostenne apertamente la necessità di realizzare, anche nello Stato pontificio, un sistema di strade ferrate e nel disegnarne la rete prese come base le proposte avanzate dal Petitti.

Egli propose due tracciati che pur accogliendo in parte le proposte del Petitti introducevano sostanziali modifiche a proposito del valico dell'Appennino e dei centri urbani coinvolti. Il primo tracciato proposto dal Galli riprendeva quello passante per la valle del Potenza ma con una variante per il valico appenninico: il nuovo andamento privilegiava un percorso che, toccando le città di San Severino e Castelraimondo, passava l'Appennino dopo il Poggio Sorifa, al Passo del Cornello (813 m s.l.m.) e di qui, attraverso Nocera Umbra, giungeva sino a Foligno. Il secondo tracciato nella prima parte adottava il percorso che il Petitti aveva fatto passare lungo la Valle dell'Esino e del Sentino. Una volta raggiunta la località umbra di Scheggia, però, invece di puntare verso Nocera e Foligno, seguiva il torrente Chiascio sino al Tevere nei pressi di Torgiano e di qui proseguiva sino a Todi da dove, escludendo Terni, raggiungeva Narni per la Valle del Naja e San Gemini.

Non sono di poco conto queste varianti introdotte dal Galli. In esse è possibile leggere la preoccupazione dell'uomo di Stato, dell'accorto amministratore che cerca di coinvolgere il maggior numero di città e territori nelle proposte che avanza (anche a scapito della coerenza tecnico-economica dei tracciati).

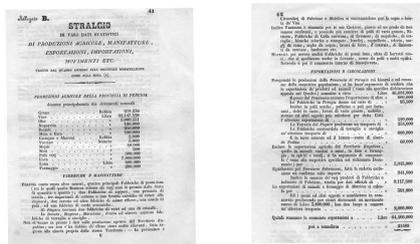
Un ventaglio di ipotesi così ampio, che coinvolgeva, oltretutto, la gran parte dei centri urbani più importanti dell'area umbro-marchigiana, determinò un allargamento del fronte del dibattito stimolando molti interessi cittadini a mobilitarsi sulla questione ferroviaria.

La discussione sui tracciati da quel momento si accende in un crescendo di iniziative locali e di pubblicazioni. Ognuno cerca di sostenere la bontà

in quegli anni: la Pontificia Società di Assicurazioni, la Cassa di Risparmio di Roma, La Banca Fondiaria. Rifiutò sempre l'ingresso all'interno del mondo ecclesiastico rimanendo uno dei pochi laici cui, nello Stato pontificio, furono affidate funzioni di governo.

³⁶Angelo Galli, *Sull'opportunità delle strade ferrate nello Stato Pontificio e sui modi per adottarle. Riflessioni del cav. Angelo Galli, Computista generale della Camera Apostolica*, Roma, Tipografia Mendicanti, 1846.

di una scelta piuttosto che di un'altra e argomenti tecnici si intrecciano e si saldano con analisi economiche, con previsioni di sviluppo di questo o di quel territorio. Si ha l'impressione che ognuno coltivi il timore di trovarsi di fronte a una occasione storica e irripetibile di emancipazione e di sviluppo. Convinzioni forse ingenuie e anche esagerate se si riflette sui dati concreti della produzione, dei beni economici reali e dei movimenti delle persone e delle merci relativi ai singoli territori. Ma la presenza stessa di aspirazioni al cambiamento e al progresso così vivaci e così diffuse, se pur limitate a una cerchia ristretta di élites urbane, è assai significativa se posta in relazione con il complesso degli avvenimenti che agiteranno lo Stato pontificio nel triennio 1846-1848. La questione ferroviaria, al di là dei suoi termini specifici di svolgimento, ci offre in questo caso l'occasione per poter misurare, in un ambito territoriale periferico rispetto alle due più grandi città dello Stato, Roma e Bologna, il grado di maturazione raggiunto dai corpi urbani più evoluti e dalle componenti economicamente attive delle società provinciali. Sarà in questo variegato mondo di ceti e professioni che il movimento di riforma attingerà consenso e legittimazione, interpretando e traducendo in chiave più politica e istituzionale aspirazioni al cambiamento che, se pur limitate negli obiettivi e negli ambiti geografici, erano ormai mature.



Fonte: Matteo Martini, "Dimostrazione comparativa del tracco Appennino di via ferrata secondo l'andamento del Chiago", Perugia, tip. Vincenzo Santucci, 1847

Figura 4: Produzione nel perugino e nelle marche

Nella provincia perugina la discussione sul tracciato della ferrovia per Ancona monopolizza l'attenzione dell'opinione pubblica anche perché il

comune di Perugia ha istituito una commissione di ingegneri³⁷ con l'incarico di esaminare il problema. A Perugia si installa anche una presidenza umbro-perugina della Società per le Strade Ferrate nello Stato Pontificio³⁸ il cui presidente Matteo Martini era anche membro della Commissione di ingegneri istituita dal comune.

Il Martini avrà un ruolo di primo piano in questa fase di avvio della questione ferroviaria in Umbria; a lui si opporrà, in una serrata polemica, il folignate Antonio Rutili Gentili, illustre rappresentante dell'amministrazione statale (era membro della Giunta di Revisione del Censo). Il Martini, apertamente sostenuto dalla Società Nazionale e dal comune di Perugia, propugnava un tracciato ferroviario tra Ancona e Foligno che, in accordo con la terza ipotesi del Petitti, seguiva le Valli del Potenza, del Giano e del Chiascio. Il Rutili Gentili, al contrario, si faceva sostenitore del tracciato, già proposto da Angelo Galli, che collegava Foligno alla Valle del Potenza attraverso Nocera Umbra, il valico del Passo del Cornello, Poggio Sorifa e Fiuminata. Dietro il Rutili Gentili vi era la città di Foligno e la sua proposta, inoltre, aveva ricevuto una sorta di imprimatur proveniente dai vertici della Camera Apostolica (il Galli, cui il Rutili si rifaceva era, infatti, Computista Generale di questo organo di governo e, in più, influente collaboratore del Tesoriere Generale mons. Antonelli).

È interessante notare come la questione ferroviaria dia libertà all'espressione palese di interessi divergenti tra le due città (contrastati probabilmente sopiti ma agenti da più lungo periodo). A Perugia l'itinerario proposto dal Galli, e ripreso dal Rutili, trova una fiera opposizione perché la città teme di essere sostituita da Foligno quale centro intermedio nel collegamento tra Ancona e Roma. Una ipotesi ancor più preoccupante per i perugini se si pensa che, nello stesso periodo, stavano maturando anche le proposte per una linea ferroviaria tra Firenze e Roma. Le due cose erano in stretta relazione perché, tra le ipotesi avanzate per quest'ultimo collegamento, vi era anche quella di un tracciato che, attraverso Sansepolcro e

³⁷La Commissione fu nominata nella seduta del 21 novembre 1846 ed era composta dall'ing. Matteo Martini (che ne era presidente), dal cav. Odoardo Poggi e dal cav. Coriolano Monti (relatore).

³⁸La presidenza umbra era costituita dal prof. Ing. Matteo Martini (presidente), da Odoardo Poggi, Giuseppe Bavosi e Ugo Calindri (consiglieri), Filippo Cerroti, Coriolano Monti, Giuseppe Ortis (ingegneri di tronco), Cesare Goretti (ingegnere di sezione).

Città di Castello, si conducesse verso Roma lungo la Valle del Tevere passando per Perugia. L'idea sottesa a questa scelta era quella di utilizzare il capoluogo umbro per connettere questa linea centrale con la trasversale Ancona-Roma. Un progetto che sarebbe entrato in crisi se, come proposto dal Rutili, per quest'ultimo collegamento fosse stata scelta il valico appenninico sovrastante la città di Nocera Umbra (il Passo del Cornello) che allontanava molto il tracciato da Perugia privilegiando, invece, Foligno. La linea Ancona-Roma secondo il tracciato proposto dal Rutili, infatti, proseguiva dal centro folignate per Spoleto, Terni e, infine, Orte dove incrociava naturalmente il tracciato della ferrovia Roma-Firenze.

Al contrario, a Foligno, si vedeva con preoccupazione un andamento della Ancona-Roma che, nel tratto umbro, utilizzasse la valle del torrente Chiascio. Le ragioni erano diametralmente, ma anche simmetricamente, opposte a quelle di Perugia. I folignati temevano a loro volta che un simile andamento avrebbe reso superfluo un passaggio della linea per la loro città e la seconda ipotesi avanzata dal Galli (una ferrovia che, provenendo dalla valle del Chiascio, si inostradava, quasi naturalmente, verso Roma lungo la valle del Tevere per Torgiano e Todi) era lì a dimostrare la concreta fattibilità di una strada ferrata tra Roma e Ancona che escludesse dal suo tracciato la città di Foligno.

7 Riflessioni finali

Quale fu il seguito di tutta questa prima vicenda ferroviaria nello Stato pontificio è una cosa nota: la notificazione del governo romano del 7 novembre 1846, su concessione di Pio IX, rendeva noto l'elenco delle linee ferroviarie ritenute di "principale importanza":

1. *quella che da Roma per la Valle del Sacco mette al confine Napolitano presso Ceprano;*
2. *quella che congiunge a Roma il Porto di Anzio;*
3. *Quella di Roma a Civitavecchia;*
4. *quella che da Roma, correndo i luoghi più popolosi dell'Umbria, com'è principalmente Foligno e la Valle del fiume Potenza, mette in*

*Ancona: e quindi da Ancona a Bologna, seguendo le tracce della via
Flaminia-Emilia*

Sulla Ancona-Roma prevalse in quel momento l'orientamento già sostenuto dal Galli e ripreso dal Rutili Gentili per una linea che, dopo aver toccato i centri abitati di Foligno e Nocera Umbra e dopo aver superato l'Appennino, si sarebbe dovuta avviare lungo la Valle del fiume Potenza. Evidentemente l'abile e accorto disegno del Galli consentiva al governo pontificio di tenere maggiormente conto delle esigenze di alcuni influenti centri urbani del versante marchigiano (Recanati, Macerata, Tolentino, San Severino, Castelraimondo). Il pronunciamento governativo, inoltre, con quella tipica abilità dell'amministrazione pontificia di lasciare sempre aperti spiragli per varianti e interpretazioni estensive, non diceva nulla circa il punto preciso dove occorreva valicare l'Appennino ma indicava solamente i due punti, a monte e a valle, da collegare: Nocera Umbra e l'imbocco della Valle del Potenza. Rimaneva quindi in piedi quella variante estensiva che da Castelraimondo per Matelica e Fabriano valicava la catena montuosa nei pressi di Fossato di Vico da dove per Gualdo Tadino si poteva ricondurre, come disposto dalla notificazione del governo, a Nocera Umbra. Un capolavoro di mediazione che poteva riuscire solo a chi, da secoli, era abituato a governare, mediando, le spinte locali, i particolarismi e le autonomie di città e territori privilegiati. L'eventuale sacrificio iniziale di Perugia sarebbe stato compensato in seguito con la realizzazione di quella linea ferroviaria che da Foligno, passando ai piedi del capoluogo umbro, doveva costeggiare il Lago Trasimeno per ricollegarsi a Terontola con la Firenze-Roma.

Un disegno, tutto sommato, non peregrino che consentiva allo Stato pontificio di collegare un gran numero di centri abitati ponendosi, allo stesso tempo, quale crocevia dei collegamenti tra i due mari e tra il Nord e il Sud dell'Italia.

L'accelerazione delle vicende politiche successive rese vana tutta questa mobilitazione che negli Stati romani si ebbe attorno alle strade ferrate. L'intera partita ferroviaria passò nelle mani del giovane Stato italiano che vi pose mano in condizioni politiche generali del tutto mutate rispetto al biennio 1848-49.

Quel grande movimento di idee, proposte e iniziative ferroviarie che maturò nelle provincie pontificie rimane però, a mio avviso, un importante

crocevia storiografico per la comprensione del ruolo che alcune provincie ebbero nei successivi sviluppi della storia italiana.

Negli ultimi anni, infatti, la ricerca storica, anche in Italia, si è orientata decisamente alla ricostruzione delle società locali di antico regime occupandosi, in molti casi, di quel periodo Ottocentesco che succede alle vicende napoleoniche e lambisce gli avvisi definitivi della vicenda risorgimentale. L'utilizzo di fondi archivistici familiari, di carteggi personali, di documentazione proveniente da aziende e imprese, la storia connessa alle realizzazioni materiali (strade, ferrovie, bonifiche, acquedotti, ecc.) ad alto impatto ambientale ha consentito di acquisire nuovi, e più profondi, livelli di conoscenza su molte "microstorie" (aprendo anche un certo dibattito storiografico su questa scelta di fondo). Ritengo che i materiali bibliografici raccolti in questo lavoro possano inserirsi su questa scia. Dietro le proposte di quegli uomini e di quelle istituzioni vi sono, quasi sempre, interessi economici locali, gruppi finanziari e imprenditoriali che si stanno muovendo, ceti che cercano qualificazione e ascesa sociale. Molte di quelle città dalle quali provengono richieste di collegamenti e di strade ferrate vivranno, nei decenni che seguiranno l'Unificazione del paese, stagioni di crescita economica, demografica e di sviluppo della dinamica sociale.

Ecco allora che elenchi di consigli di amministrazione, citazioni di società finanziarie, raccolte di capitali, bandi di gara, dati catastali e ambientali rintracciabili in questi documenti possono essere utili vie di esplorazione per l'apertura di nuovi percorsi di approfondimento e di ricerca.

8 Il lavoro bibliografico

8.1 Criteri formali e concettuali

Dal punto di vista del contenuto questa raccolta di materiali (anche in considerazione di quanto esposto nel paragrafo precedente) può senz'altro essere considerata una bibliografia speciale per soggetto³⁹. Si è, inoltre, deciso di raccogliere le citazioni in ordine cronologico per anno di pubblicazione e,

³⁹R. Pensato, *Corso di bibliografia*, Milano, Editrice Bibliografica, 1987. Sulla definizione "speciale" relativamente al contenuto concordano gli schemi esemplificativi proposti da L. N. Malclès, W. Totok-R. Weitzel e E. Bartsch nei rispettivi lavori dedicati alla composizione di repertori bibliografici.

all'interno di uno stesso anno il materiale è stato ordinato alfabeticamente. Oltre ad avere un soggetto ben individuato il lavoro è limitato anche nell'oggetto poiché si occupa di una sola entità statale: lo Stato pontificio.

Il lavoro di selezione dei materiali ha privilegiato la forma di pubblicazione ricorrente nella quale si espresse quella particolare iniziativa attorno alla costruzione delle strade ferrate nello Stato pontificio e cioè l'opuscolo a stampa. A metà strada tra l'articolo, il pamphlet e il discorso oratorio, in tale forma si espresse l'immediatezza e l'urgenza della materia trattata. Una urgenza e una immediatezza che sono confermate dalla povertà delle edizioni e della stampa di questi fascicoli: quello che interessava era porsi con tempestività all'attenzione delle autorità e dell'opinione pubblica. La qualità materiale di queste pubblicazioni ci interessa, inoltre, per un altro buon motivo storico: in essa si riflette la scarsezza di mezzi che caratterizzava gli estensori di questi scritti: ingegneri, avvocati di provincia, contabili dipendenti dall'amministrazione dello Stato. Una variegata piccola borghesia di provincia che, come abbiamo già avuto modo di sostenere, rappresentò la base sociale che diede forza e consenso al movimento di riforma che investì lo Stato pontificio nel 1848.

Il livello bibliografico preso in considerazione è stato quello delle opere a carattere monografico redatte da singoli, gruppi o da associazioni e che furono pubblicate, nella maggior parte dei casi, entro i confini dello Stato. L'unica eccezione a questo criterio sono stati gli scritti che furono stampati negli Stati limitrofi ma che ebbero una sicura influenza nel diffondere interesse e mobilitazione sul tema ferroviario anche nei confini pontifici. Ho così ritenuto utile inserire scritti e memorie presentate in occasione di congressi scientifici e di riunioni di società economiche e commerciali⁴⁰ perché fu in quelle sedi che si sviluppò, nei primi anni Quaranta, l'iniziativa proveniente dal mondo della cultura e del commercio e che fu diretta ai sovrani italiani per sollecitarne l'impegno riformatore. Pur se Gregorio

⁴⁰Il primo congresso di scienziati si tenne a Pisa nell'ottobre del 1839 grazie al clima di tolleranza e di apertura che regnava nella Toscana leopoldina. Vi fu poi un secondo congresso a Torino nel 1840 che riunì scienziati e intellettuali provenienti dal Piemonte, dal Lombardo-Veneto e dalla Toscana. Nel settembre del 1841 si tornò in Toscana su temi legati allo sviluppo agrario. Vi furono poi in rapida successione alcuni congressi a Padova (1842), Lucca (1844), Milano (1845) e Napoli (1845) con 1.613 iscritti. Nel 1846 a Genova si svolse un Congresso della Società Economica di Manifattura e Commercio nel corso del quale emersero proposte e studi per la realizzazione di strade ferrate in Italia.

XVI non consentì mai ai suoi sudditi di partecipare a simili riunioni, gli scritti e le proposte che ne scaturirono fecero sicuramente il giro delle città centro-settentrionali dello Stato pontificio.

Si è, volutamente, evitato di dare conto anche degli articoli apparsi sui giornali e sui periodici pubblicati allora in Italia perché rischiavano di alterare la caratteristica di questa compilazione che abbiamo voluto incentrare sull'iniziativa locale. Questo anche per valorizzarne al meglio il carattere di potenziale strumentalità rispetto alla ricerca storica che, come ho già avuto modo di dire, si va, sempre più, orientando su realtà geografiche (o geopolitiche) limitate e su società ed economie di bacino (circoscritte alla provincia e, a volte, a zone anche più ristrette). Tale impostazione intende inoltre valorizzare la scelta tematica che sovrintende alla stesura della bibliografia: il 1848 e il suo valore di spartiacque nella formazione delle coscienze che, a livello territoriale, preparerà il terreno per le successive fasi dell'unificazione nazionale.

Nella bibliografia sono state incluse solamente le opere pubblicate entro il quinquennio 1845-1849. In realtà l'iniziativa ferroviaria non si spegnerà del tutto con il ritorno del papa a Roma e vi sarà ancora qualche flebile voce che si alzerà a perorare questa o quella causa provinciale. Saranno però voci isolate, prive di quella carica innovativa, e a volte polemica, che aveva animato il dibattito sulle ferrovie nel periodo precedente. Stabilite per decreto pontificio le tratte sulle quali avviare i pochi lavori approvati e affidate le concessioni alle società che si costituirono all'uopo, le strade ferrate furono uno dei tanti problemi irrisolti che la macchina dell'amministrazione si trovò a gestire, in un clima di inefficienza e lentezza, tra fallimenti, interruzioni e sospensioni per esaurimento dei finanziamenti, che protrassero i cantieri oltre ogni limite di economicità. A ciò si aggiunga che, con il 1859, tutte le provincie centro-settentrionali dello Stato entrano definitivamente a far parte della nuova realtà statale che si va formando nella penisola. Una scelta che dà compimento a quelle ansie di modernizzazione e di libertà civile ed economica che avevano animato quei territori attorno alle proposte ferroviarie durante il quinquennio 1845-1849.

Da questo momento ciò che rimane dell'antico dominio temporale della Chiesa avrà scarsa influenza politica ed economica sulle cose italiane, se si esclude, ovviamente, il permanere di una forte carica simbolica attorno al tema del ricongiungimento dell'Italia con Roma.

Lo stile di citazione adottato e il livello della descrizione bibliologica prescelta sono di tipo standard; dei documenti sono stati riportati gli elementi minimi indispensabili: autore, titolo, luogo di edizione, editore o tipografo e anno di pubblicazione.

8.2 Fonti

In larga misura il materiale documentario citato appartiene a una produzione editoriale avente carattere locale e ristrettissima tiratura. Vi era quindi il rischio che di molte pubblicazioni potessero essere state perdute le tracce e quindi fossero state ignorate dalla storiografia ferroviaria classica.

Per questi motivi la ricerca si è dovuta allargare a uno spettro piuttosto ampio di fonti, non trascurando le risorse disponibili tramite Internet.

1. **fonti catalografiche biblioteconomiche:** si è lavorato sui cataloghi di biblioteche nazionali pubbliche e su quelli di biblioteche e fondi speciali di istituzioni private. In molti casi si è potuto ricorrere ai cataloghi on-line disponibili in rete, un ausilio prezioso che comincia a dare i suoi frutti e che lascia sperare in importanti sviluppi per il futuro.

Nello specifico si sono consultati i seguenti cataloghi biblioteconomici:

- *Biblioteca Nazionale Centrale "Vittorio Emanuele II" – Roma;*
- *Biblioteca nazionale Centrale di Firenze;*
- *Biblioteca Apostolica Vaticana;*
- *Biblioteca della Fondazione Ugucione Ranieri di Sorbello*
- *Biblioteca Centrale delle Ferrovie dello Stato – Roma*
- *Biblioteca di Storia Moderna e Contemporanea – Roma*
- *Biblioteca della Fondazione M. Besso – Roma*
- *Biblioteca dell'Archivio di Stato di Roma*
- *Biblioteca dell'Archiginnasio di Bologna*

Presso la *Biblioteca Centrale FS* delle Ferrovie dello Stato, oltre alla disponibilità di molti testi sulla storia delle ferrovie in Italia, è stato possibile consultare in anteprima alcune pubblicazioni rese disponibili grazie all'avvio delle attività di costituzione di un catalogo in forma elettronica che hanno già consentito di ultimare la registrazione di oltre 2000 record bibliografici del fondo storico.

2. **Bibliografie di bibliografie:** tra le molte bibliografie di bibliografie a carattere specialistico esistono anche quelle in materia ferroviaria. Purtroppo si tratta di opere straniere che privilegiano le nazioni che furono protagoniste, nel XIX secolo, dello sviluppo ferroviario: l'Inghilterra, la Francia, il Belgio, la Germania, l'America. All'Italia preunitaria viene dedicato scarso spazio e le uniche realtà che trovano qualche sporadica citazione sono il Piemonte o il Lombardo-Veneto.
3. **Bibliografie interne a monografie, saggi, trattati, ecc.:** particolarmente ricca è stata la messe di materiali che ho potuto raccogliere grazie a scritti di argomento ferroviario pubblicati in Italia già a partire dagli anni '30 dell'Ottocento. Di seguito si elencano le opere dalle quali sono state tratte, direttamente o indirettamente, notizie che hanno condotto a materiali originali sull'argomento della bibliografia o che hanno consentito di correggere o completare le notizie bibliografiche già raccolte:
 - Pietro Negri, *Le ferrovie nello Stato pontificio, 1844-1870*, in *Archivio economico dell'Unificazione Italiana*, serie 1^a, vol. XVI, fasc. 2, Roma, 1967.
 - Pietro Negri, *Gregorio XVI e le ferrovie in alcuni documenti degli Archivi di Stato di Roma e di Bologna*, in *Rassegna degli Archivi di Stato*, XXVIII (1968), 1.
 - Pietro Negri, *L'Archivio del Commissariato Generale per le Ferrovie Pontificie*, Roma, 1976.
 - Carlo Ilarione Petitti di Roreto, *Delle strade ferrate italiane e del migliore ordinamento di esse. Cinque discorsi di Carlo Ilarione Petitti*, Capolago (Cantone Ticino), Tipografia e Libreria Elvetica, 1845.

- Carlo Ilarione Petitti di Roreto, *Sulla provvidenza sovrana che concerne l'ordinamento delle strade ferrate negli Stati Pontifici, esame del conte Carlo Ilarione Petitti*, Bologna, Tipografia Governativa alla Volpe, 1846.
- Carlo Ilarione Petitti di Roreto, *Intorno al progetto del Conte Pichi col quale si danno in prestito al Governo Pontificio quattro milioni di scudi. Parere del Conte I.P. con osservazioni di A. Ferlini*, Bologna, 1846.
- G. Moroni, *Dizionario di erudizione storico-ecclesiastica*, Venezia, 1852-1861, vol. LXX, p.59.
- A. Crispo, *Le ferrovie in Italia. Storia politica ed economica*, Milano, Giuffrè, 1940.
- Corrado De Biase, *Il problema delle ferrovie nel Risorgimento*, Modena, 1940.
- F. Tajani, *Storia delle ferrovie italiane. A cento anni dall'apertura della prima linea*, Milano, Garzanti, 1839.
- *Il Centenario delle ferrovie italiane (1839-1939)*, a cura della Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, Roma, 1940.
- Italo Briano, *Stati pontifici molte carte poche rotaie*, in Italo Briano, *Storia delle ferrovie in Italia*, vol. I, Milano, Cavallotti Editore, 1977, pp. 85-91.
- Camillo Lacché, *Cronache ferroviarie del Risorgimento italiano*, Agnesotti, Viterbo, 1970.
- Livio Jannattoni, *La rete ferroviaria nel Lazio. Nascita, sviluppo, coordinamento*, estratto da *Ingegneria ferroviaria*, n. 10, ottobre 1963.
- F. Bartoccini, *Roma nell'Ottocento*, 2 v., Cappelli, Bologna, 1985.
- Roberto Lorenzetti, *Strade di ferro e territori isolati. la questione ferroviaria in un'area dell'Italia Centrale (1846-1960)*, Milano, Franco Angeli, 1986.

4. **Repertori biografici:** si è utilizzato il *Dizionario biografico degli italiani*, all'interno del quale si è avuto modo di reperire interessanti

notizie relative ad alcuni degli estensori delle pubblicazioni oggetto della bibliografia. Molto utili sono state le appendici bibliografiche aggiunte alle voci biografiche.

5. **Bibliografie speciali:** in assenza di bibliografie specialistiche aggiornate che riguardassero questo tema mi sono rivolto alle risorse elettroniche ricercando in rete eventuali repertori a carattere ferroviario. Grazie anche ai suggerimenti ottenuti all'interno delle Ferrovie dello Stato, presso gli uffici delle Relazioni Esterne che si occupano della redazione del periodico aziendale *Linea Diretta*, ho potuto utilizzare un repertorio on-line di storia ferroviaria: www.trenidicarta.it – Bibliografia ferroviaria Italiana. Tale repertorio, ben fatto e molto ricco, contiene 6.100 schede bibliografiche, ordinate per anno, dal 1824 ai giorni nostri. Inoltre offre la possibilità di effettuare ricerche per autori, per titolo e per parole chiave. Le schede descrivono le opere a stampa (monografie, articoli, estratti, ecc.) di autori italiani riguardanti le ferrovie italiane o straniere e di autori stranieri riguardanti le ferrovie italiane. La bibliografia è, inoltre, in costante aggiornamento mensile.

9 Bibliografia

9.1 1844-1845

1. F. Agucchi, G. Contri, G. Pallotti, L. Da Via, *Rapporto di una Commissione incaricata dell'esame sull'utilità di una strada ferrata dal Po in Toscana*, in *Memorie lette nelle adunanza ordinarie della Società Agraria della Provincia di Bologna*, Vol. I, Bologna, 1844.
2. P. Pancaldi, *Idea di progetto di una supposta strada ferrata nella provincia di Bologna. Memoria dell'ing. Pietro Pancaldi*, in *Memorie lette nell'adunanza ordinarie della Società Agraria della Provincia di Bologna*, vol.1, Bologna, 1844.
3. Giuseppe Bruschetti, *Raccolta di scritti e documenti relativi alla storia dei progetti e delle opere per la navigazione a vapore, le strade ferrate, il telegrafo, la Valigia delle Indie, ecc, in Italia*, Torino, 1845.

4. F. Lattari, *Le strade ferrate e la società*, in *Il Progresso delle scienze, delle lettere e delle arti*, Vol. XXVIII, s.l., 1845.
5. Giovanni Momo, *Quali vantaggi ha conseguiti e conseguirà la civile società dalle macchine a vapore, dalle strade ferrate e dalle casse di risparmio? Riflessioni interessantissime*, Firenze 1845.
6. Carlo Ilarione Petitti di Roreto, *Delle strade ferrate italiane e del migliore ordinamento di esse. Cinque discorsi di Carlo Ilarione Petitti*, Capolago (Cantone Ticino), Tipografia e Libreria Elvetica, 1845.
7. Marco Antonio Sanfermo, *Sulla linea ferrata più conveniente all'Alta Italia ed all'Italia Centrale*, Padova, 1845.

9.2 1846

8. G. C. Agostii, *Osservazioni sul primo atto della presidenza umbro-perugina per la società nazionale delle strade ferrate nello Stato Pontificio*, Foligno, s.n., 1846.
9. *All'Ecc.ma Commissione deputata all'esame dei progetti delle strade ferrate. Memoria intorno ad un progetto di comunicazione fra la Toscana e lo Stato pontificio per la linea di Val d'Arno e l'Umbria*, Tip. Angelo Ajani, Roma, 1846.
10. Giovanni Antonelli, *Della triangolazione e livellazione relativa allo studio generale e fondamentale di una strada ferrata da Firenze a Marradi per la più breve congiunzione del Mediterraneo all'Adriatico*, Firenze, s.n., 1846.
11. Germano Baldini, *Idee preliminari alla costruzione delle strade di ferro*, Loreto, Tip. F.lli Rossi, 1846.
12. Giuseppe Bavosi, *Pensieri per la costruzione di alcune strade ferrate nello Stato pontificio sulle linee che sembrano più confacenti alla sua prosperità e tratto partito dall'unico varco Apennino...*, Foligno, Tip. Tomassini, 1846.

13. Giuseppe Bavosi, *Relazione intorno ai vari tronchi di strade ferrate fra l'Umbria e le Marche*, Perugia, s.n., 1846.
14. Camillo Benso di Cavour, *Des chemins de fer en Italie*, Paris, 1846.
15. Benedetto Blasi, *Del danno che verrebbe allo Stato Pontificio da qualunque strada ferrata di comunicazione fra la Toscana e l'Adriatico. Lettera al chiarissimo Signor Cavaliere Angelo Galli Computista Generale della R.C.A. di Benedetto Blasi Segretario della Camera di Commercio in Civitavecchia*, Roma, Tipografia delle Belle Arti, 1846.
16. Benedetto Blasi, *Della strada ferrata Pia Cassia da Città della Pieve a Civitavecchia e del ristauero del Porto Neroniano di Anzio*, Roma, Tipografia Contedini, 1846.
17. Benedetto Blasi, *Sulla utilità delle strade ferrate nello Stato pontificio. Lettera al ch.mo Sig. Alessandro comm. Cialdi tenente colonnello di marina in risposta ad un opuscolo anonimo intitolato "Cenni onde illuminare l'opinione pubblica sui danni che apporterebbe agli interessi materiali dello Stato Pontificio la costruzione delle strade ferrate"*, Roma, Tipografia delle Belle Arti, 1846.
18. P. Bocci, *Modificazione al progetto della strada ferrata Pia-Cassia che dal confine Toscano sotto Città della Pieve per Orvieto e Viterbo conduce a Roma o a Civitavecchia*, Montepulciano, Tip. Di Angiolo Fumi, 1846.
19. F. C., *Dichiarazioni ed osservazioni sopra il progetto della società Principe Conti e c.i per le strade ferrate nello Stato Pontificio e sopra un articolo intorno al medesimo progetto scritto da O. Gigli nel suo Artigianello*, s.l., 1846.
20. Raffaele Campitelli, *Discorso intorno le strade ferrate per gli Stati pontificj dell'avvocato Raffaele Campitelli*, Ancona, Sartorj Cherubini, 1846.
21. Cesare Cantù, *Discorso sulle strade ferrate italiane recitato nel Congresso di Genova da Cesare Cantù*, Genova, s.n., 1846.

22. *Cenni onde illuminare l'opinione pubblica sui danni che apporterebbe agl'interessi materiali dello Stato Pontificio la costruzione delle strade ferrate*, s.l., s.n., 1846.
23. Domenico Cimatti, *Le strade ferrate pontificie: canzone di Domenico Cimatti, prete imolese*, Firenze, a spese di G. Raggi e C., 1846.
24. *Considerazioni sull'Associazione di Cosimo Principe Conti*, Roma, Tipografia de' Classici Sacri, 1846.
25. Cesare Correnti, *Le strade ferrate italiane e l'Austria. L'indipendenza degli Stati italiani necessaria al risorgimento della penisola*, Parigi, presso Maire-Nyon, 1846.
26. Lorenzo Corsi, *Ragion civile delle strade ferrate in Italia per norma del sistema toscano e dello stabilimento di una centrale sub appennina. Memoria dell'ing. Lorenzo Corsi di Arezzo*, Torino, 1846.
27. *Documenti della società fondatrice istituita in Bologna nel 1844 concernenti la progettazione e costruzione di linea ferrata da Castelfranco per Bologna ad Ancona*, s.a., Bologna, Tocchi, 1846.
28. Raffaele Feoli, *Sulle strade ferrate nello Stato Pontificio*, Ancona, Aurelj, 1846.
29. Angelo Galli, *Sull'opportunità delle strade ferrate nello Stato Pontificio e sui modi per adottarle. Riflessioni del cav. Angelo Galli, Computista generale della Camera Apostolica*, Roma, Tipografia Mendicanti, 1846.
30. M. L. Lancellotti, *Cenno sulle ferrovie italiane*, Roma, s.n., 1846.
31. Massimo Leggi, Enrico Provenzali, *Sulla opportunità di un breve tratto di strada a guide di ferro nella linea autorizzata da Roma a Ceprano, che muovendo dalla capitale rannodi Frascati, Marino, Castello, Albano, Genzano e Velletri. Riflessioni statistiche ed economiche con prospetti cartografici*, Roma, Contedini, 1846.

32. Francesco Maranesi, *Sulla strada ferrata dal confine Toscano al Veneto passando per Bologna e Ferrara. Discorso*. Bologna, Tipografia Governativa alla Volpe, 1846.
33. Francesco Maranesi, *Considerazioni sull'andamento delle strade ferrate nei paesi agricoli e dell'importanza di quella dal confine Toscano al Veneto passando per Bologna e Ferrara*, Bologna, Tip. Governativa alla Volpe, 1846.
34. G. Marcucci, *Osservazioni sull'andamento della strada ferrata dal Porto di Ancona a Foligno di G.M. – Lettera all'Illustrissimo Signor Avvocato Pietro Piazza Governatore Distrettuale di Sanseverino*. Sanseverino, Tip. Benedetto Ercolani, 1846.
35. *Memoria della Commissione Amministrativa della Provincia di Spoleto sulla utilità e convenienza di preferire ad ogni altra la linea Spoleto, Terni e Narni per continuare da Foligno alla volta di Roma la strada ferrata proveniente dal porto di Ancona*, Spoleto, Tip. Bassoni e Vossi, 1846.
36. *Osservazioni della Città di Nocera sulla Risoluzione della Presidenza Umbro-Perugina del 20 Novembre 1846*, Foligno, Tip. Campitelli, s.d.
37. Giglio Ottavio, *Progetto nazionale della Società Principe Conti e C. i per le strade ferrate nello Stato Pontificio col quale gli utili si dividono a tutto beneficio del popolo che può prendervi parte col risparmio giornaliero di Baiocchi 5 e 1/2*, Roma, Tipografia de' Classici Sacri, 1846.
38. Giuseppe Papa, *Di un sistema di strade ferrate, memoria letta alla Società economica di manifattura e commercio in Genova nelle adunanze del 28 febbraio e 30 marzo 1846 dal Segretario Giuseppe Papa*, Genova, Tip. Sordo-muti, 1846.
39. Luigi Paris, *L'istituzione delle strade ferrate provinciali esaminata nell'interesse delle classi inferiori della società e ne' suoi rapporti*

coll'agricoltura, col commercio e col bene comune dell'umana famiglia, Dissertazione di Luigi Paris, Pinerolo, Tip. e Libreria di Paolo Ghighetti, 1846.

40. Carlo Ilarione Petitti di Roreto, *Sulla provvidenza sovrana che concerne l'ordinamento delle strade ferrate negli Stati Pontifici, esame del conte Carlo Ilarione Petitti*, Bologna, Tipografia Governativa alla Volpe, 1846.
41. Carlo Ilarione Petitti di Roreto, *Intorno al progetto del Conte Pichi col quale si danno in prestito al Governo Pontificio quattro milioni di scudi. Parere del Conte I.P. con osservazioni di A. Ferlini*, Bologna, 1846.
42. Carlo Pontani, *Strade ferrate negli Stati della Chiesa. Discorso dell'architetto Carlo Pontani*, Roma, Tipografia Alessandro Natali, 1846.
43. Giuseppe Potenti, *L'Italie régénérée par les chemins des fer d'après l'exercice 1845*, Bruxelles, s.n., 1846.
44. *Progetto più utile ed economico di una nuova strada di comunicazione tra le città di Foligno ed Orvieto*, San Venanzo, s.n., 1846.
45. Paolo Provinciali, *Breve cenno sulle linee delle vie ferrate negli Stati Pontifici del Cav. Paolo Provinciali Maggiore Comandante il Corpo del Genio, Ingegnere in capo e Presidente della Sezione tecnica della Società Nazionale*, Società Nazionale Principe Conti e C.i, Roma, Tipografia de' Classici sacri, 1846.
46. Paolo Romualdo Racchià, *Brevi cenni sulla rete fondamentale delle strade ferrate italiane, sui porti di mare e sulla marina dell'Italia non che su diversi altri intellettuali e materiali suoi interessi, del Cav Paolo Romualdo Racchià Ufficiale generale Sardo*, Torino, presso Giannini e Fiore successori Pomba, 1846.
47. *Raccolta di atti ufficiali e di diversi scritti pubblicati in Italia, in Francia ed in Germania intorno alle presenti vertenze fra l'Austria ed il Piemonte. Proceduta da alcune memorie intorno alle strade*

ferrate ed alle presenti condizioni politiche dell'Italia e dell'Austria, Losanna, S. Bonamici e Compagnia Tipografi Editori, 1846.

48. Camillo Ravioli, *Breve cenno sull'ordinamento delle vie ferrate negli Stati Pontifici, per servire al commercio di circolazione, d'introduzione, di estrazione e di transito dei prodotti indigeni, europei, indiani e coloniali*, Roma, Tip. C. Tuminelli, 1846.
49. Camillo Ravioli, *Sulle liburnee rotate. Lettera*. Roma, Tip. delle Belle Arti, 1846.
50. Gaetano Recchi, *Sulle strade ferrate pontificie. Pensieri economico amministrativi di Gaetano Recchi. Linea progettata da Ancona al confine Modenese*, Ferrara, Taddei, 1846.
51. *Riflessioni intorno a un discorso dell'ingegnere Francesco Maranesi di Bologna membro della Giunta di revisione dell'estimo pontificio sulla strada ferrata dal confine toscano al Veneto passando per Ferrara e Bologna*, s.a., Bologna, Tip. Governativa alla Volpe, 1846.
52. Alberto Rinieri de' Rocchi, *Cenni intorno alla continuazione del sistema toscano di strade ferrate verso i confini pontifici specialmente in rapporto alla linea senese o centrale toscana*. Siena, s.n., 1846.
53. A. Rutili Gentili, *Idea sul migliore andamento di una strada ferrata dall'Adriatico al Mediterraneo, dell'ingegnere Antonio Rutili Gentili Fulignate membro della Giunta di Revisione del censo*, s.l., s.n., 1846.
54. A. Rutili Gentili, *Proposta di un nuovo sistema di strade ferrate a propulsione idraulica dell'ingegnere Antonio Rutili Gentili*, Fuligno, Tip. Tomassini, 1846.
55. F. Scotti, *Raccolta di alcuni dati sulla costruzione delle strade ferrate in Europa ed in America e piani preventivi sopra la costruzione delle strade ferrate nello Stato Romano*, Vienna, s.n., 1846.
56. Antonio Silvani, *Considerazioni politiche sulla proposta di una via ferrata dal Po alla Toscana*, Bologna, s.n., 1846.

57. *Società nazionale per le strade ferrate nello Stato pontificio. Programma*, Roma, Tipografia de' Classici Sacri, 1846.
58. *Società nazionale per le strade ferrate nello Stato pontificio. Statuto*, Roma, Tipografia de' Classici Sacri, 1846.
59. *Società nazionale per le strade ferrate nello Stato pontificio. Documenti*, Roma, Tipografia de' Classici Sacri, 1846.

9.3 1847

60. *Alla Santità di N.S. Pio Papa IX, felicemente regnante per gli abitanti delle Province di Viterbo, Orvieto e parte di quella di Perugia, Viterbo*, Tip. Monarchi, 1847.
61. *All'Ecc.ma Presidenza Centrale romana della Società nazionale per le strade ferrate nello Stato Pontificio, la popolazione di Nocera Umbra, queste osservazioni intorno al perugino progetto dirige rispettosamente, perché nel sommo discernimento e imparziale giustizia che oggi distingue e proclama immortale il nostro governo consideri e provveda*, s.l., s.n., 1846-47
62. C. Amici, *Rapporto umiliato alla Santità di N.S. sulla impresa delle strade ferrate nello Stato Pontificio*, Roma, s.n., 1847.
63. Benedetto Blasi, *Sulle strade ferrate nello Stato pontificio. Considerazioni di Benedetto Blasi uno dei promotori della strada ferrata da Roma a Civitavecchia*, Roma, Tip. Contedini, 1847.
64. P. Bocci, *Progetto per la costruzione di una strada ferrata a doppie guide che partendo da Roma o da Civitavecchia per Viterbo ed Orvieto vada a terminare ai Confini Toscani, sotto Città della Pieve con la denominazione Pia-Cassia*, Orvieto, presso Sperandio Pompei, 1847.
65. B. Boncompagni, M. Belloni, L. Pancaldi, *Progetto per la riunione Mediterraneo coll'Adriatico negli Stati Pontifici col mezzo delle strade ferrate, le quali abbiano per centro Roma e si diramino verso il Nord e il Mezzogiorno d'Italia*, Roma, s.n., 1847.

66. Cesare Cantù, *Delle strade ferrate*, in *Il Mondo illustrato, Giornale universale*, 9 gennaio 1847
67. A. Cialdi, *Sul Tevere, sulla linea più conveniente per l'unione dei due mari e sulla marina mercantile dello Stato Pontificio*, Roma, s.n., 1847.
68. G. Chelli, *Sulla necessità di una via ferrata da Grosseto a Siena e da Grosseto al confine dello Stato Pontificio*, Siena, s.n., 1847.
69. Gaspare Ciprì, *Nuovo piano generale per l'esecuzione delle strade ferrate atmosferiche in Italia*, Roma, Tipografia delle Belle Arti, 1847.
70. Lorenzo Corsi, *Strade ferrate italiane. Memoria*, Arezzo, Borghini, 1847.
71. G. De Vincenzi, *Sulle strade ferrate nello Stato Romano*, Roma, Ed. Giornale degli Architetti, 1847.
72. G. De Vincenzi, *Delle strade ferrate italiane, massime per rispetto alle presenti condizioni del Mediterraneo*, in *Il Gran Sasso d'Italia*, sett.-ott. 1847.
73. *Documenti statistici della Presidenza generale del censimento onde illustrare le questioni relative alle strade ferrate dello Stato Pontificio preceduti da alcuni consigli*, Ancona, Tip. Sartorj e Cherubini, 1847.
74. L. Fedeli, *Memoria dell'ingegnere Luigi Fedeli per dimostrare l'utilità di preferire una rete di strade ferrate*, Roma, Tip. Puccinelli, 1847.
75. L. Fedeli, *Strade ferrate*, Roma, s.n., 1847.
76. G. Gabrielli, *Considerazioni intorno la determinazione delle linee di strade ferrate da costruirsi nello Stato Pontificio*, Ascoli Piceno, Tip. Cardi, 1847.
77. Gaspare Grassellini, *Sulle strade ferrate nello Stato pontificio*, s.l., s.n., 1847.

78. F. A. Gualterio, *Discorso sulla strada ferrata Pia-Cassia del Marchese Filippo Antonio Gualterio*, Roma, Tip. R.C.A. dai Salviucci, 1847.
79. G. Heyermann, C.E. Belli, D. Sant'Agata, *Alla Santità di Nostro Signore Papa Pio IX felicemente regnante. Progetto per l'istituzione di una nuova banca pontificia ed applicazione della medesima alla costruzione delle strade ferrate nello Stato Pontificio*, Roma, Tip. Mendicanti, 1847.
80. F. Lanci, *Sulle Strade Ferrate nello Stato Pontificio. Lettera al Signor F. Gasparoni. Estratta dal Giornale degli Architetti. Anno I Num. 12 e 13 del 28 Febbraio e 15 Marzo 1847*, Roma, s.n., 1847.
81. F. Lanci, *Sulle strade ferrate. Appendice all'articolo pubblicato nel Giornale degli Architetti nn. 13 e 14 1847*, Roma, s.n., 1847.
82. *Livellazione per la strada ferrata da Fuligno a Castel-Raimondo percorrendo le valli del Topino e del Potenza*, Roma, Tip. della Pallade, 1847.
83. F. Maranesi, *Circa l'unione dell'Adriatico col Mediterraneo e dello Stato Pontificio colla Toscana mediante strade di ferro. Osservazioni sull'opera. Documenti statistici pubblicati dalla Presidenza del Censimento*, Ferrara, Taddei, 1847.
84. Matteo Martini, *Dimostrazione comparativa del tronco Appennino di via ferrata secondo l'andamento del Chiagio e lettera in accompagnamento del Presidente della Sezione Tecnica Umbro-Perugina*, Perugia, Tipografia di Vincenzo Santucci, 1847.
85. *Memoria della Camera di Commercio di Ferrara sulla somma utilità e convenienza che sia prolungata la linea ferrata nell'Emilia da Bologna a Ferrara e al Ponte Lagoscuro*, Ferrara, Tip. di Domenico Taddei, 1847.
86. Carlo Ilarione Petitti di Roreto, *Difesa della Società Nazionale per le Strade Ferrate Pontificie scritta dal conte Carlo Ilarione Petitti in*

risposta ad alcuni articoli contro di essa ed altri scritti, Roma, Tip. Società Editrice Romana, 1847.

87. Domenico Prunelli, *Le strade ferrate nello Stato pontificio del dottore Domenico Prunelli*, Ancona, Sartorj Cherubini, 1847.
88. *Relazione delle cose operate da una società di cittadini bolognesi al fine di promuovere la costruzione di una strada ferrata dal Po per Ferrara e Bologna al confine toscano*, Bologna, s.n., 1847.
89. *Rapporto preliminare degli ulteriori studj eseguiti sul tronco Appennino di via ferrata da Fuligno a Castel Raimondo per la "Commissione d'ingegneri eletta dal Comune di Perugia"*, Perugia, Tipografia di Vincenzo Santucci, 1847.
90. *Scritti sopra la migliore linea ferrata tra la Toscana e le Legazioni o da Prato a Bologna*, s.l., 1847.
91. Felice Vasse, *Strade ferrate*, s.l., s.n., 1847.

9.4 1848

92. F. Alberti, *Strade ferrate nello Stato Pontificio umiliate al municipio romano*, Roma, s.n., 1848.
93. F.A. Gualterio, *Discorso sulla strada ferrata Pia-Cassia*, Roma, s.n., 1848.
94. Coriolano Monti, *Dell'andamento più conveniente della strada ferrata vertebrale nell'Umbria e nelle Marche*, Perugia, Tip. Bartelli, 1848.
95. Augusto Perdonnet, Camillo Polonceau, *Portafoglio dell'ingegnere delle strade ferrate*, versione italiana dell'ingegnere Francesco Cellini, Roma, Stab. Tip. Gaetano A. Bertinelli, 1848.
96. L. Poletti, *Intorno alla lega commerciale e alla rete delle strade ferrate d'Italia. Discorso preliminare alle lezioni di architettura*, Roma, Tip. Bertinelli, 1848.

97. *Sulla necessità di una via ferrata da Grosseto a Siena e da Grosseto al confine dello Stato Pontificio*, Siena, s.n., 1848.

9.5 1849

98. *Condizioni delle strade ferrate in Italia*, in *Annali Universali di Statistica*, XXI, 1849.
99. *Statuto della Società Pia-Latina*, Assemblea Costituzionale Romana, Roma, 1849