

Archivio capitolino – Titolario generale postunitario (1871-1922)

Titolo 51: Strade ferrate

Il titolo 51 del Titolario generale postunitario “Strade ferrate” si compone di 1017 fascicoli, contenuti in 26 buste, e racchiude documentazione relativa tanto alle linee ferroviarie quanto alle tranvie urbane ed extraurbane per un arco cronologico che copre il periodo tra il 1871 e il 1922.

Nei primi anni la documentazione si riferisce soprattutto ai rapporti intercorsi tra l'Amministrazione municipale e la Società delle strade ferrate romane, che attraverso una serie di fusioni con altre compagnie era diventata una delle grandi imprese cui il governo italiano aveva affidato la concessione della maggior parte delle linee ferroviarie dell'Italia centrale. A questa succederà, come testimoniato dalle carte, la Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo prima e dal 1905 l'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato.

Numerosi sono a questo proposito i fascicoli che hanno per oggetto espropriazioni a carattere temporaneo o definitivo di fabbricati e terreni occorrenti per la costruzione dei diversi tronchi delle linee ferroviarie. Si tratta tanto della documentazione preliminare e, cioè, dei decreti con i quali il prefetto concedeva all'ingegnere capo l'autorizzazione ad accedere in proprietà private per effettuare gli studi necessari, quanto della documentazione conclusiva con i processi verbali di accertamento dell'importo delle indennità corrisposte.

Da segnalare anche i fascicoli che conservano gli atti relativi alla costruzione di stazioni succursali a Termini, quali, ad esempio, la stazione Trastevere¹, entrata in esercizio per i viaggiatori l'11 febbraio 1889 e per le merci il 1 luglio 1890, o la stazione Tuscolana².

La rete ferroviaria, inoltre, alla fine del secolo si allarga da Roma agli altri centri del Lazio e così Viterbo sarà collegata con Attigliano³, Roma con Bracciano⁴, Nettuno,

¹ Cfr. b.1 fasc. 45; b. 4 fasc. 16; b. 6 fasc. 48

² Cfr. b. 6 fascc. 33, 40

Albano, Terracina⁵. Sono altresì presenti numerosissimi fascicoli relativi a progetti per la direttissima Bologna - Firenze⁶ e per la direttissima Roma – Napoli⁷.

Ma la documentazione quantitativamente più rilevante è quella che ha per oggetto tanto le tranvie urbane, la cui rete era circoscritta nell'ambito della città quanto le tranvie extraurbane, la cui rete collegava Roma con gli altri centri abitati o più centri abitati tra di loro. La prima azienda che si occupò della costruzione e dell'esercizio di tranvie a trazione animale ed elettrica fu la Società anonima delle tramvie e ferrovie economiche. Il 2 agosto 1877 venne aperta una prima linea di trasporto su rotaie ancora a trazione animale che collegava Porta del Popolo con Ponte Milvio⁸. Sempre la stessa Società il 1 luglio 1879 iniziò l'esercizio della tramvia a vapore Roma - Tivoli, integrata successivamente nel tratto urbano dalla tramvia a cavalli Termini - Campo Verano⁹. Ad essa seguirono negli anni successivi altre linee di tramway a cavalli: Termini - piazza Vittorio - via Merulana - San Giovanni; Termini - via Nazionale - piazza Venezia; piazza Montanara - Basilica di San Paolo¹⁰. Nel frattempo la Società Romana Tramways Omnibus¹¹ (S.R.T.O., impresa che avrebbe dominato per molti anni il settore dei trasporti pubblici nella capitale) ottenne nuove concessioni e subentrò nell'esercizio ad altre società, diventando in breve tempo l'unico gestore del trasporto pubblico a Roma. Il primo tram elettrico circolò a Roma nel luglio 1890 con l'inaugurazione della linea sulla via Flaminia, fuori Porta del Popolo. Nel dicembre 1892 il Comune di Roma e la Società Romana Tramways Omnibus stipularono una convenzione per la costruzione e l'esercizio di cinque nuove linee tranviarie e per il prolungamento di due delle linee già esistenti. Qualche anno dopo (1895) venne inaugurata la prima linea a trazione elettrica da Termini a piazza San Silvestro, fino ad allora esercitata a cavalli. Il successo del nuovo servizio provocò, nonostante l'idea, allora molto diffusa, che gli impianti della rete aerea deturpassero il panorama delle strade cittadine¹², un rapido sviluppo di elettrificazioni e di nuove linee ad opera della Società Romana Tramways

³ Cfr. b. 5 fasc. 7, 28; b. 7 fasc. 75

⁴ Cfr. b. 4 fasc. 21

⁵ Cfr. b. 1 fasc. 8

⁶ Cfr. b. 6 fasc. 3; b. 13 fasc. 51, b. 25 fasc. 11

⁷ Copiosissima è la documentazione relativa alla direttissima Roma – Napoli. In particolare cfr. b. 5 fasc. 39; b. 13 fasc. 59-62, 64; b. 14 fasc. 3, 42; b. 15 fasc. 55, 140; b. 17 fasc. 17, 25; b. 18 fasc. 14, 27; b. 18 fasc. 14, 27; b. 20 fasc. 8, 15, 24, 33; b. 21 fasc. 14

⁸ Cfr. b. 1 fasc. 18

⁹ Cfr. b. 5 fasc. 59

¹⁰ Cfr. b. 3 fasc. 4; b. 6 fasc. 10

¹¹ Cfr. b. 9 fasc. 1

¹² Cfr. b. 15 fasc. 148 a cui è allegato l'elenco dei proprietari di case che rifiutano l'attacco dei fili elettrici alle facciate delle loro abitazioni

Omnibus: la San Silvestro - Sant'Agnese¹³, la piazza Venezia – via Cavour – Termini, la piazza Venezia – San Giovanni. Nel 1898 la trazione elettrica si estende alla periferia con l'attivazione della linea piazza del Popolo – Policlinico. Sarà nel 1904, con l'elettrificazione della linea della via Flaminia, che i cavalli abbandoneranno definitivamente le rotaie.

Nel 1898 la Compagnia Thomson-Houston de la Méditerranée, subito dopo essersi aggiudicata l'elettrificazione della Milano – Varese, inoltrò domanda al Ministero dei Lavori pubblici per ottenere l'elettrificazione del tronco della Roma – Frascati e la concessione della ferrovia Roma – Ostia, secondo un progetto dell'ingegner Francesco Mora. Contemporaneamente chiese al Comune di Roma la concessione di linee tranviarie urbane come corrispettivo del traforo sotto il Quirinale, che avrebbe assunto a suo carico. Per l'attuazione di questo programma la Compagnia Thomson-Houston de la Méditerranée costituì il 29 novembre 1899 la Società delle tramvie e ferrovie elettriche di Roma (S.T.E.F.E.R.). La richiesta non ebbe seguito (il traforo sotto il Quirinale e la relativa rete tranviaria vennero aggiudicati alla Società Romana Tramways Omnibus¹⁴ e fallirono le trattative per la Roma - Ostia) e, così, il 19 agosto 1901 la Società comunicò al Comune di rinunciare ad ogni progetto di linea tranviaria urbana e di limitare la propria richiesta alla concessione di una sola linea lungo il tracciato San Giovanni – piazza dei Cinquecento, linea che serviva a collegare la progettata tranvia dei Castelli romani con Roma. All'inizio del secolo i tram elettrici cominciarono, dunque, a dirigersi anche fuori dalla città. Il primo tronco della linea tranviaria elettrica dei Castelli romani, la Roma – Frascati, venne aperto al pubblico il 19 febbraio 1906 e nello stesso anno venne aperta la linea Roma-Civita Castellana¹⁵.

Da ricordare ancora il maggio 1915, data in cui la Giunta del Comune di Roma sottoscrive l'impegno per la costruzione di una ferrovia elettrica, unisca Roma con il mare, ferrovia che verrà inaugurata il 10 agosto 1924¹⁶.

Un altro momento significativo è costituito dall'approvazione da parte del Consiglio comunale (22 giugno 1909) dell'istituzione dell'Azienda autonoma tranviaria municipale, in considerazione dell'importanza sociale del servizio di trasporto urbano e della conseguente necessità del controllo pubblico. Questa azienda esordì nel 1911 con l'apertura al pubblico della linea “III” piazza Colonna – via IV Fontane - Santa Croce.

¹³ Cfr. b. 13 fasc. 22

¹⁴ Cfr. b. 13 fasc. 39

¹⁵ Cfr. b. 8 fasc. 69; b. 13 fasc. 3; b. 15 fasc. 109

¹⁶ Cfr. b. 12 fasc. 1 e soprattutto b. 19 fasc. 1

Nel periodo della Prima guerra mondiale il servizio dei trasporti urbani, il cui personale era stato per la maggior parte richiamato alle armi, assumerà l'importante ruolo di accompagnare i militari feriti dalle stazioni ai vari ospedali¹⁷, con conseguente modifica delle vetture per essere adibite a questo nuovo utilizzo.

A partire dal 1910 moltissimi sono i fascicoli relativi a sinistri, costituiti dalle lettere di trasmissione alla Società Romana Tramways Omnibus delle dichiarazioni delle guardie municipali sugli incidenti tranviari (in sede di ordinamento si è ritenuto opportuno accorpate in un'unica unità archivistica questo tipo di atti).

Infine si segnala l'avveniristico progetto eseguito nel 1875 dall'ingegner L. Eynard di una ferrovia sotterranea, che avrebbe dovuto collegare le varie zone all'interno della città, nonché la documentazione relativa alle proposte dell'Azienda autonoma tranviaria municipale per l'appalto della pubblicità sui tram¹⁸.

Per l'inventariazione informatizzata di questo titolo è stato utilizzato il software Access predisponendo un database, in cui ogni record corrisponde ad un fascicolo. E' stata, pertanto, elaborata una scheda descrittiva per l'immissione dei dati, articolata nei seguenti undici campi:

- anno;
- protocollo;
- busta;
- fascicolo;
- sottofascicolo;
- data iniziale;
- data finale;
- oggetto;
- toponimo;
- disegni;
- note.

Nel primo campo è stato indicato l'anno in cui l'Ufficio competente, cioè l'Ufficio VII, ha archiviato le carte, mentre nel secondo il numero di protocollo generale riportato sulla documentazione (si ricorda che all'interno di ciascun anno la documentazione è archiviata secondo l'ordine crescente del numero di protocollo generale).

¹⁷ Cfr. b. 23 fasc. 5

¹⁸ Cfr. b. 22 fasc. 14

Sono, poi, segnalati il numero della busta (progressivo all'interno del titolo), il numero del fascicolo (progressivo all'interno di ciascuna busta) e il sottofascicolo indicato con una lettera maiuscola.

Per quanto riguarda gli estremi cronologici, espressi nella forma “anno/mese/giorno”, si è fatto riferimento alle date effettivamente riportate sui documenti. Nel caso di atti privi di datazione si è presa in considerazione la data del protocollo.

Nel campo “Oggetto” è stata riportata una descrizione sintetica del contenuto di ciascun fascicolo, senza specificarne la tipologia documentaria (pur trattandosi prevalentemente di carteggio, si possono trovare anche copie di deliberazioni, contratti, atti relativi a cause, notifiche, avvisi, ecc...). I titoli originali, quando presenti, sono stati trascritti in modo integrale e riportati tra virgolette. Nel campo “Toponimo” è, invece, indicata la tratta ferroviaria, la stazione, la linea tranviaria o la località oggetto della documentazione.

Il campo “Disegni” contiene l'indicazione della quantità di qualsiasi documento grafico allegato ai fascicoli. Numerosissimi sono, infatti, all'interno del titolo i disegni tecnici su carta lucida, le fotografie, i progetti e le piante, che corredano la documentazione scritta.

Il campo “Note” contiene, oltre a note di carattere strettamente archivistico, la segnalazione della presenza nei singoli fascicoli di giornali, opuscoli, libri e di qualsiasi pubblicazione a stampa, ecc... Su ciascun fascicolo, infine, è stata riportata a matita la segnatura completa composta dall'indicazione del titolo, del numero della busta, del fascicolo e del sottofascicolo.

La richiesta deve indicare il numero del Titolo, 51, quello della busta e quello del fascicolo.

La schedatura del Titolo 51 è stata realizzata, nell'ambito del Progetto triennale di inventariazione del Titolario Generale finanziato con fondi Regionali e coordinato dalla dott.ssa Patrizia Gori, dalla dott.ssa Maria Idria Gurgo di Castelmerno a cura della quale è anche la presente introduzione.

Roma, 30.06.2004