

Giovanni Favero, *Presentazione*

Italia infrastrutture di trasporto  
Struttura urbana  
Gerarchia urbana  
Ferrovie

Nell'introduzione i saggi riuniti nel fascicolo sui rapporti tra città e infrastrutture sono considerati sia dal punto di vista degli effetti della costruzione di nuove vie di trasporto e comunicazione sulla struttura urbana, sia da quello dei conflitti "geopolitici" su scala locale volti a mettere in discussione la gerarchia tra le città. Da una lettura incrociata di questi studi, emerge una interpretazione del Novecento come fase di turbolenta accelerazione delle innovazioni nei trasporti e della riorganizzazione urbanistica in Italia. Questa risulta legata all'esaurimento delle costruzioni ferroviarie e alla ricerca di un nuovo volano di sviluppo, infine individuato durante il periodo fascista nell'industria dell'automobile, che tuttavia solo nel dopoguerra potrà sviluppare tutte le connessioni atte a rendere possibile la modernizzazione italiana.

Giovanni Favero, *Introduction*

Italy transport infrastructures  
Urban structure  
Urban hierarchy  
Railways

In the introduction the articles collected in this issue concerning the relationship between cities and infrastructures are considered analysing both the effects of the construction of new routes on the city structures and local "geopolitical" conflicts aiming at questioning the urban hierarchy. From a cross-reading of these studies, a new interpretation of the 20<sup>th</sup> Century in Italy as a period of turbulent acceleration of transport innovation and urban reorganisation emerges. This results connected to the exhaustion

*Storia urbana n. 138, 2013*

of railways construction and to the search for a new engine for development, finally identified under fascism in the automotive industry, which however only after WW2 will be able to develop all the connections that will make the Italian modernisation possible.

Maria Luisa Ferrari, *Le ferrovie e la crescita della città: Verona nel XIX secolo*

Verona  
Stazioni ferroviarie  
Industrializzazione  
Sviluppo urbano

Il saggio si pone l'obiettivo di analizzare il rapporto tra la città e le infrastrutture ferroviarie, con particolare riguardo alla posizione delle stazioni, e di indagare le possibili ricadute che tali infrastrutture ebbero sul tessuto urbano e sullo sviluppo delle aree periferiche contigue.

La crescita industriale delle aree periferiche fu fortemente condizionata dalla vicinanza alle stazioni ferroviarie. Il caso di Verona mostra due diversi esempi di relazione tra infrastrutture ferroviarie e sviluppo urbano. La stazione di Porta Vescovo, inizialmente la principale, favorì da subito la nascita delle prime industrie a Verona. Solo in seguito la stazione di Porta Nuova acquisì maggiore importanza: sia grazie alla sua vicinanza al centro della città e alla comodità dei trasporti, sia alla creazione di un quartiere industriale in un'area contigua.

Il caso di Verona, importante snodo ferroviario, fa emergere una correlazione particolarmente significativa, tra la crescita dell'area suburbana, il suo sviluppo industriale e le infrastrutture ferroviarie.

Maria Luisa Ferrari, *Railways and urban development: Verona in the 19<sup>th</sup> century*

Verona  
Railway stations  
Industrialisation  
Urban growth

The paper intends to investigate the relationship between railway infrastructure and the city, especially focusing on the location of the stations and on their effects on the urban structure and on the development of suburban areas.

The industrial growth of suburban areas was strongly affected by the presence of railway stations. The case of Verona shows two different examples of the relationship between railway infrastructures and urban development. The Porta Vescovo station, in the beginning the main one, had an immediate effect on the establishment of the first industrial factories in Verona. Only later the Porta Nuova station acquired a higher importance, because of both the short distance from the city centre and the presence of transport facilities, and the creation of an industrial area in the neighbourhoods.

The case of Verona, an important railway junction, reveals a particularly significant association between the growth of the suburban area, its industrial development and railway infrastructures.

Roberto Parisi, *Prodromi metropolitani di una città mediterranea: infrastrutture e modernità a Napoli (1861-1939)*

Napoli  
Storia urbana  
Infrastrutture urbane  
Città industriale

Il saggio affronta il tema delle infrastrutture a Napoli tra Otto e Novecento e approfondisce il ruolo dei tecnici e il rapporto tra imprese edili e istituzioni pubbliche nelle dinamiche di trasformazione urbana.

Con riferimento a un arco cronologico compreso tra la localizzazione della prima stazione Centrale (1861-‘67) e l’elaborazione del Primo piano regolatore della città (1936-‘39), il saggio si sofferma sul ventennio 1884-1904, quando Napoli si configurò, alla scala nazionale, come un vero e proprio laboratorio a “cielo aperto” per la sperimentazione di progetti e programmi di infrastrutturazione urbana (rete ferroviaria, acquedotto e sistema fognario, strade a scorrimento veloce, canali navigabili e attrezzature portuali).

In tale contesto, nuove figure di professionisti, come i medici igienisti, gli ingegneri sanitari e gli architetti-urbanisti, e di imprenditori animarono il dibattito locale sui temi della modernizzazione e della industrializzazione urbana, proiettando l’immagine e la forma della città esistente in una inedita dimensione metropolitana.

Roberto Parisi, *Metropolitan antecedents in a Mediterranean city: modernity and infrastructures in Naples (1861-1939)*

Naples  
Urban history  
Urban infrastructures  
Industrial city

This paper examines the issue of infrastructures in Naples between 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> centuries and explores the role of the technicians and the relationship between construction companies and public institutions in the dynamics of urban transformation.

With reference to a time span going from the construction of the first Central Station (1861-67) and the assessment of the first city plan (1936-1939), the paper focuses on the two decades between 1884 and 1904, when, at the national level, Naples became an open air laboratory where projects and programs of urban infrastructures (railways, water supply and sanitation, highways, waterways and ports) were tested.

In this context, new professionals – such as hygienists, health engineers and planners – and entrepreneurs animated the local debate on the issue of urban modernization and industrialization, projecting the image and the shape of the existing city onto a new metropolitan dimension.

Giovanni Cristina, *Ferrovie e strutture portuali nel processo di industrializzazione di Catania (1861-1914)*

Catania  
Porto e ferrovie  
Industrializzazione  
Conflitti geopolitici  
Retoriche politiche

L'articolo analizza selettivamente l'impatto sul tessuto urbano locale e sulle gerarchie territoriali siciliane dei simultanei processi di infrastrutturazione/industrializzazione avvenuti nella città di Catania tra gli anni '60 del XIX secolo e la Prima guerra mondiale.

La costruzione di un sistema ferroviario che al contempo metteva in connessione Catania con Messina, il più importante nodo logistico isolano, e con un hinterland 'zolfifero' sempre più profondo ridefinì le gerarchie urbane e territoriali siciliane, generando competizioni e conflitti geopolitici. Nel contesto catanese tali dinamiche si contraddistinsero soprattutto per una difficile integrazione logistica e spaziale tra ferrovie e waterfront, per una continua rincorsa tra la costruzione delle infrastrutture portuali e lo sviluppo dei commerci e per uno scarto tra aspirazioni, progetti e retoriche del tessuto politico ed economico locale (ma spesso di rilevanza nazionale) e le reali opportunità di sviluppo cittadine.

Giovanni Cristina, *Railways and port infrastructures in the industrialisation of Catania (1861-1914)*

Catania  
Port and railway  
Industrialisation  
Geopolitical conflicts  
Political rhetoric

This paper selectively analyses the impact, both on the local urban fabric and on the Sicilian territorial hierarchies, of the processes of industrialisation and infrastructures building which took place in Catania between the 1860s and the First world war.

The birth of a railway system connecting Catania at the same time with the port city of Messina – the most important in Sicily – and with an even more extended sulphur-producing hinterland re-defined the urban and territorial hierarchies of the Island, creating geopolitical competition and conflicts. As for Catania, these dynamics were characterised by a difficult integration, both in a logistic and spatial perspective, between the railway and the waterfront, by a lack of coordination between the construction of port infrastructures and trade development, and by a gap between the ambitions, the projects and the rhetoric of the local (but sometimes nationally renowned) political and economic actors and the actual development perspectives of the city.

Monica Aresi, *Il sistema infrastrutturale del Garda occidentale fra Ottocento e Novecento*

Lago di Garda  
Linea tramviaria  
Strada Gardesana  
Paesaggio

Il saggio analizza la costa occidentale del lago di Garda come caso studio in relazione allo sviluppo del sistema infrastrutturale realizzato nei primi decenni del Novecento.

Lo studio prende avvio dall'analisi del sistema infrastrutturale durante il XIX secolo, delle sue carenze e dei miglioramenti apportati nel tempo; un punto di partenza necessario per meglio comprendere le condizioni di partenza e la rilevanza delle successive realizzazioni. L'attenzione è poi focalizzata sulla costruzione della linea tramviaria Brescia-Toscolano-Gardone Riviera-Gargnano dal 1897 al 1922 e sulla strada gardesana occidentale collegante Gargnano a Riva del Garda, inaugurata nel 1931, sulle conseguenze generate da queste infrastrutture sull'economia del territorio, sul paesaggio e sulla sua percezione.

Particolare attenzione è data, grazie all'utilizzo di fonti d'archivio, alle motivazioni sottese a tali realizzazioni, oltre che alle conseguenze che esse hanno generato, nella cultura, nell'economia, nelle abitudini degli abitanti e nella percezione del paesaggio. L'impatto sui siti è stato infatti considerevole.

Nel periodo considerato sembra aver preso luogo una "rottura di prospettive" resa possibile dalla sostituzione delle attività tradizionali in quelle legate al turismo. Anche l'antica relazione dei paesi con il lago è stata ridefinita in favore di una nuova fase in cui lo sfruttamento delle risorse ambientali è divenuto rilevante.

Monica Aresi, *The infrastructural system on the western coast of the Garda lake between the 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> centuries*

Garda Lake  
Tramway line  
Gardesana route  
Landscape

The article focuses on the west coast of the Garda lake as a case study of the development of an infrastructural system during the early 20<sup>th</sup> century.

The analysis starts from the infrastructural system of the 19<sup>th</sup> century, its shortcomings and subsequent amelioration, in order to understand the starting conditions and the importance of the works realised later. The focus is shifted on the construction of the tramway line from Brescia to Toscolano, Gardone Riviera and Gargnano from 1897 to 1922, and on the western "gardesana" route built from Gargnano to Riva del Garda inaugurated in 1931, considering in particular their effects on the local economy and on the landscape and its perception.

A peculiar attention is paid, by way of archival sources, to the motivations for starting these works, and to their consequences on the local culture, economy and social behaviour, together with landscape perceptions. The impact on local sites was relevant. During the period investigated, due to the replacement of traditional activities (agricul-

ture and commerce) with tourism, a “break of perspective” took place, as the ancient relation of the villages with the lake was also redefined in favour of a new phase in which the exploitation of environmental assets became relevant.

Maria Paola Pasini, *L'idrovia padana Ticino-Mincio: un progetto mai realizzato*

Navigazione interna  
Pianura padano-veneta  
Ticino-Mincio  
Collegamento

Il saggio focalizza l'attenzione su alcune vicende legate alla navigazione interna in Italia e in particolare al progetto del canale navigabile Ticino-Mincio, una via d'acqua che avrebbe messo in collegamento la Svizzera con il mare Adriatico. Idee e progetti in questa direzione vennero sviluppati già in età moderna nel Nord Italia, ma solo a partire dagli inizi del Novecento si assistette a un fiorire di iniziative. Con il Fascismo vi fu prima un rallentamento e quindi un'espansione in chiave autarchica di possibili progetti nell'ambito della navigazione interna.

Solo nel Secondo dopoguerra, tuttavia, prese forma con convinzione l'idea di una via d'acqua che attraversasse la Pianura padano-veneta mettendo in collegamento Milano e le altre città interne con l'Adriatico. Il sogno si infranse alla fine degli anni Sessanta anche se la discussione continuò ancora a lungo. Le ragioni del fallimento sono legate soprattutto a divergenze di carattere locale tra gli amministratori delle varie città e in particolare a una politica del governo centrale che privilegiò la scelta del trasporto su gomma e, quindi, la costruzione di autostrade, soprattutto per legare il Nord e il Sud del paese.

Maria Paola Pasini, *The Ticino-Mincio waterway in the Po Valley: A project that was never accomplished*

Inland navigation  
Po and Venetian Valley  
Ticino-Mincio  
Connection

This article focuses on the events related to the construction of waterways in Italy and in particular on the projected waterway Ticino-Mincio, which should put Switzerland in connection with the Adriatic Sea. Ideas and projects in this direction had already been conceived in Northern Italy since early modern times, but only after the beginning of the 20<sup>th</sup> century initiatives actually flourished. Under fascism there was at first a slowdown of the projects concerning inland navigation, and then an expansion following the autarchic turn.

However, only in the post-war period the idea of a waterway that crossed the Po Valley connecting Milan and other inland cities to the Adriatic took hold. The dream crashed at the end of the Sixties, even if the debate went on for a long time. The reasons for its failure are mainly related to the disagreements between local governments, and, in particular, to national policy schemes that gave priority to road transportation

and consequently to the construction of motorways connecting the North and the South of the country

Lando Bortolotti, *La navigazione interna in Toscana: continuazione e fine*

Toscana Navigazione interna  
Lavori Pubblici  
Famiglia Orlando  
Politica dei trasporti

Le prime ferrovie in Toscana (Firenze-Pisa, 1848, e nell'anno successivo Pisa-Livorno) lungo gli itinerari fondamentali delle vie d'acqua (Arno e Canale del Navicelli) mettono in crisi il tradizionale trasporto su fiumi e canali. Il Governo provvisorio (1859-'60) decreta, come prima scelta ferroviaria, la linea lungo la costa per Roma, spinto dagli interessi dei grandi proprietari fondiari fiorentini e pisani nella Maremma a sud di Livorno, creduta una sorta di Far West della Toscana, per le risorse (potenziali) dell'agricoltura e le ricchezze minerarie

All'inizio del 900 si accende nel Nord Italia una campagna per un efficiente collegamento via acqua fra la Lombardia e il porto di Venezia, e il Governo legifera in proposito. L'estensione del provvedimento all'Italia Centrale viene reclamata anche dalla Toscana e dal Lazio, attraversate dal secondo e terzo fiume del paese. Il mito della navigazione interna affascina anche gli Orlando, grandi industriali e finanzieri. A Livorno e a Roma entrano in politica due di loro, Salvatore e Paolo, sostenitori del trasporto per le vie d'acqua. Progetti di ristrutturazione del sistema fluviale vengono demandati agli uffici distaccati del ministero dei Lavori pubblici. Quello dell'Ufficio di Pisa riguarda soprattutto il rifacimento del canale dei Navicelli Pisa-Livorno, ed è l'unico realizzato, mentre l'Ufficio di Firenze si perde in fantasiosi (e nostalgici) progetti riguardanti il collegamento con Roma attraverso la Val di Chiana e il Tevere, e si pensa perfino di resuscitare l'antica idea di Leonardo di deviare l'Arno in un percorso più a Nord, per Prato, Pistoia e Lucca.

Lando Bortolotti, *Inland navigation in Tuscany: Continuation and end*

Tuscany, inland navigation  
Public works  
Orlando family  
Transport policy

The first railway in Tuscany (Florence-Pisa, 1848), lengthed to Leghorn in 1849, following the way of the chief rivers – Arno – and canal, – Navicelli, gave rise to the crisis of shipway. The provisional Tuscany Government (1859-60) decreed that the first railway to be carried out was the coastal line to Rome, following the pressures of landowners from Florence and Pisa of the large estates in Maremma, then believed to be a Tuscan Far West south Leghorn, because of its (potential) assets, both in agriculture or in mining.

From the beginnings of 20<sup>th</sup> century, a great campaign started in the North of Italy for an efficient water connection between Milan and the Venice port, with the approval of the Government. The Latium and the Tuscany, runned through by Tevere and Arno

– the second and third Italian rivers, claimed the extension of the legislative measures, taken for the North, to Central Italy . The myth of the river navigation enchanted also the great capitalists and industrialists of the Orlando family. Salvatore e Paolo Orlando, supporters of the river navigation, entered together in politics, in Rome and in Leghorn, to support this cause. The provincial offices of the Engineers Corp were charged of the plans for the modernisation of inland navigation. The Pisa office took care of the reconstruction of “Canale dei Navicelli”, from Pisa to Leghorn (the only project achieved), while the Florence office got lost in the fanciful (and nostalgic) plans concerning the connection to Rome through inland valleys, even rescuing the old idea of Leonard to deviate the Arno river northward, to Prato, Pistoia and Lucca.