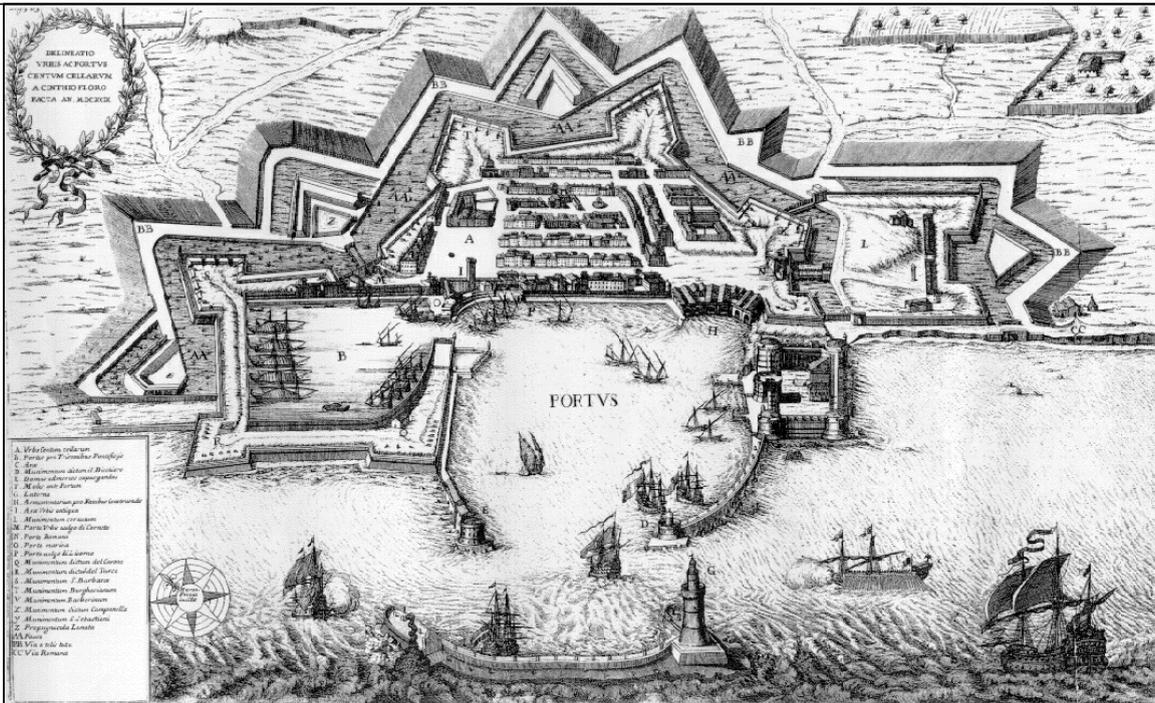


INTERVENTO DI MANUTENZIONE DELLA MARINA E CORSO CENTOCELLE

PROGETTO ESECUTIVO



Tav. 18 - Cinibio Florio - *Complesso delle fortificazioni nel loro aspetto definitivo (1699) (racc. autore - mi. 55 x 35)*

Titolo elaborato :

RELAZIONE STORICA

N. sintetico elaborato:

1

COMMITTENTE:

Comune di Civitavecchia

IL DIRIGENTE

Ing. Giulio Iorio

R.U.P.

Arch. Anthony Scalise

PROGETTO:

Evangelista & co s.r.l.

Roma | viale Aurelio Saffi n. 11 - 00153 | tel. 0683955154_info@enzaevangelista.com

progettista: Arch. Enza Evangelista

collaboratori: arch. Alessandra Perluigi
arch. Giulia Sorcioni

	DIC/2020	1	PRIMA EMISSIONE		G.S.	E.E.
Rif. Dis.	Data	Rev.	DESCRIZIONE		REDATTO	CONTROL APPROV.

COMUNE DI CIVITAVECCHIA
CITTA' METROPOLITANA DI ROMA CAPITALE

INTERVENTO DI MANUTENZIONE
DELLA MARINA E DI CORSO CENTOCELLE

RELAZIONE STORICA

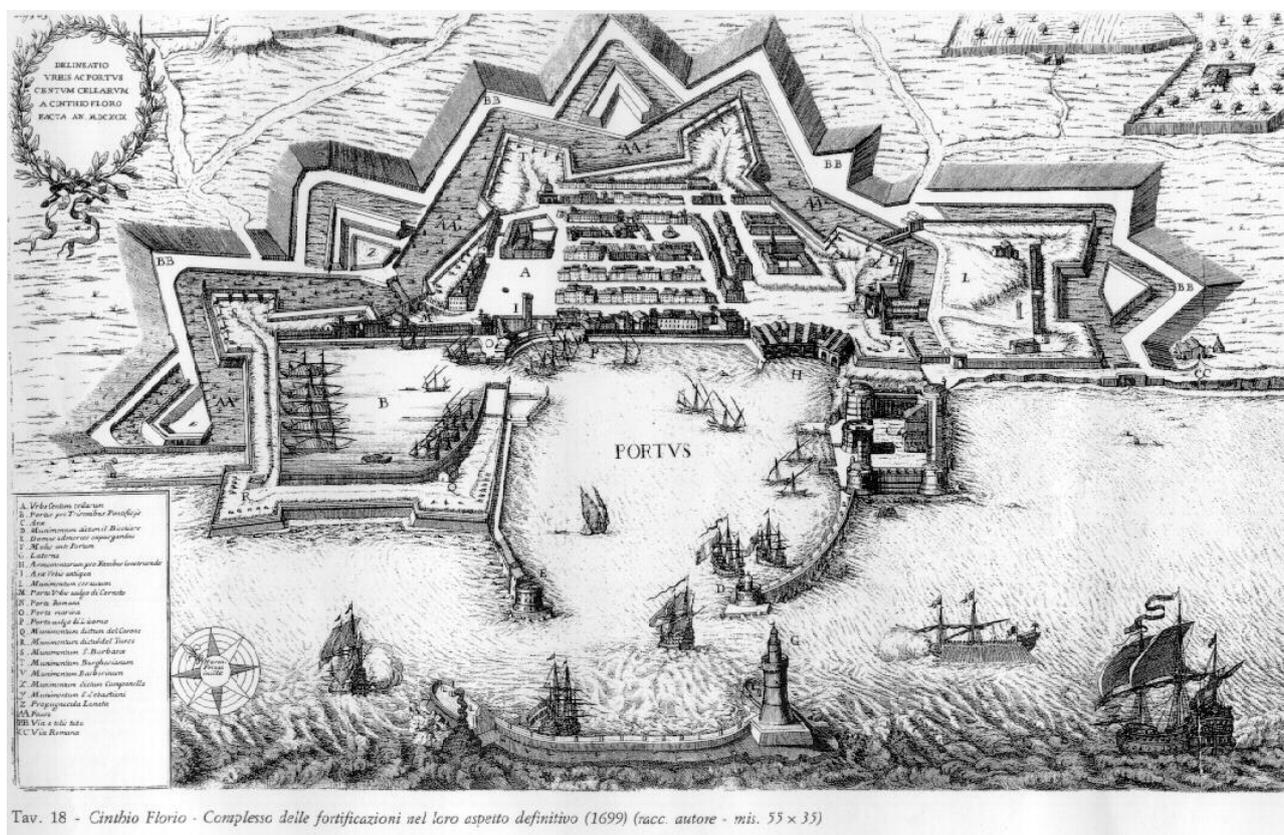


Immagine fotografica dell'area di intervento

INDICE:

1. INTRODUZIONE 3

2. CENNI STORICI LA MARINA 3

3. CENNI STORICI CORSO CENTOCELLE 11

1. INTRODUZIONE

L'intervento in oggetto si riferisce al progetto di manutenzione dei due assi principali del centro storico di Civitavecchia: la "Marina" e "Corso Centicelle".

I due assi pedonali sono stati realizzati con interventi diversi tra il 2006 (anno di completamento di Corso Centocelle) e il 2010 (anno di realizzazione del lungomare "La Marina"). La Marina, così come Corso Centocelle, erano già delle centralità urbane, anche prima della realizzazione di questi progetti, che hanno avuto il merito di riscoprire queste zone per permettere ai cittadini di Civitavecchia di viverle al meglio, dotandole di aree di sosta, arredi urbani e ampliando le aree pedonali esistenti.

Tuttavia ad oggi queste aree sono fortemente degradate, a causa della mancanza di programmi di manutenzione ordinaria e straordinaria.

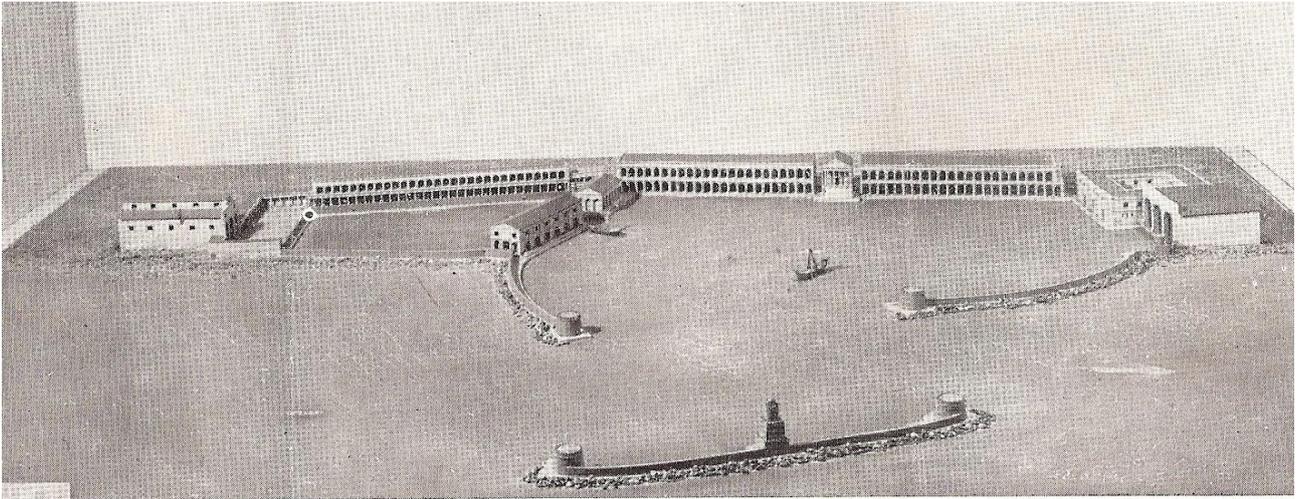
Il progetto di manutenzione proposto va incontro all'esigenza di riportare in uno stato di decoro urbano questi assi pedonali, in modo da migliorarne la fruizione sia per i cittadini che per i turisti che gravitano in città.

2. CENNI STORICI LA MARINA

Il porto di Civitavecchia fu fondato nel II sec. d.C. per opera di Traiano che voleva costituire una base di approdo in questo tratto di costa dell'Etruria dotata solo di modesti approdi.

Contemporaneamente ai lavori del porto venne costruita una villa, di tipo marittimo, presso l'insenatura da cui avrà origine in seguito la città di *Centum Cellae*.

In età severiana (ultimo decennio del II sec. – inizio III sec.) si costruì l'edificio termale alle spalle del porto e si compirono diversi lavori di ammodernamento del porto stesso, tra i quali la realizzazione della darsena artificiale a fianco del bacino principale. Il disegno dell'impianto portuale è stato comunemente attribuito ad Apollodoro di Damasco, architetto delle più importanti opere traianee.



Il plastico del porto traiano di Centumcellae, opera di F. Cordelli, alla mostra della Romanità

Dopo la caduta dell'impero romano, il porto di Civitavecchia e l'insediamento urbano di Centumcellae assistettero ad un susseguirsi di dominazioni, e frequenti incursioni saracene che scaturirono nella fondazione di Leopoli-Cencelle nel 854 per volere di papa Leone IV a circa 12 km nell'entroterra a nord.

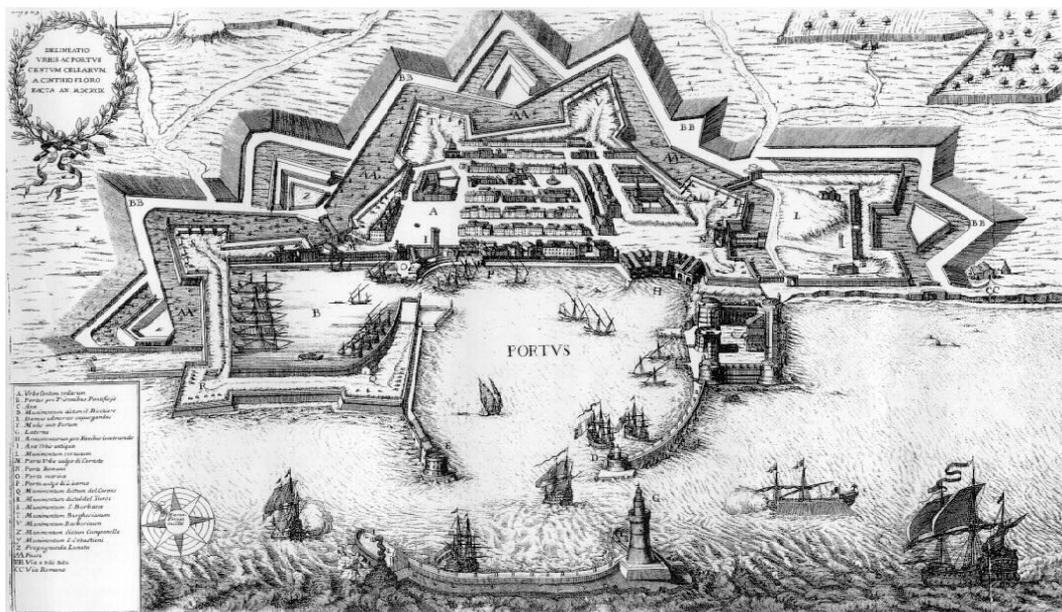
Sebbene abbandonato e in totale degrado, l'importanza strategica di un porto nello Stato della Chiesa condizionò la rinascita della vita urbana e delle attività portuali sulle ceneri dell'antico insediamento con un borgo del tutto nuovo, *Civita Vecchia*, le cui prime notizie nei documenti compaiono intorno alla seconda metà del XI secolo.

Nel XV secolo, dopo che la città rientrò definitivamente sotto il controllo papale, il porto di Civitavecchia riprese vigore e importanza. Fu dapprima costruita la Rocca, una fortificazione quadrangolare. I papi Eugenio IV, Niccolò V, Callisto III e Pio II diedero un forte spinta di rinascita urbanistica che vide all'opera anche Bernardo Rossellino: la città fu rifondata e ampliata fino ad includere l'antica area di Centumcellae che fu dotata di una cinta turrita.

Nella prima metà del XVI secolo gli interventi sulla nuova fortezza e cinta muraria segnano una nuova fase per la città. Giulio II affidò a Bramante i lavori, cui si susseguirono Antonio da Sangallo e Michelangelo. Il Forte venne completato nel 1537 grazie forse al contributo di Michelangelo.

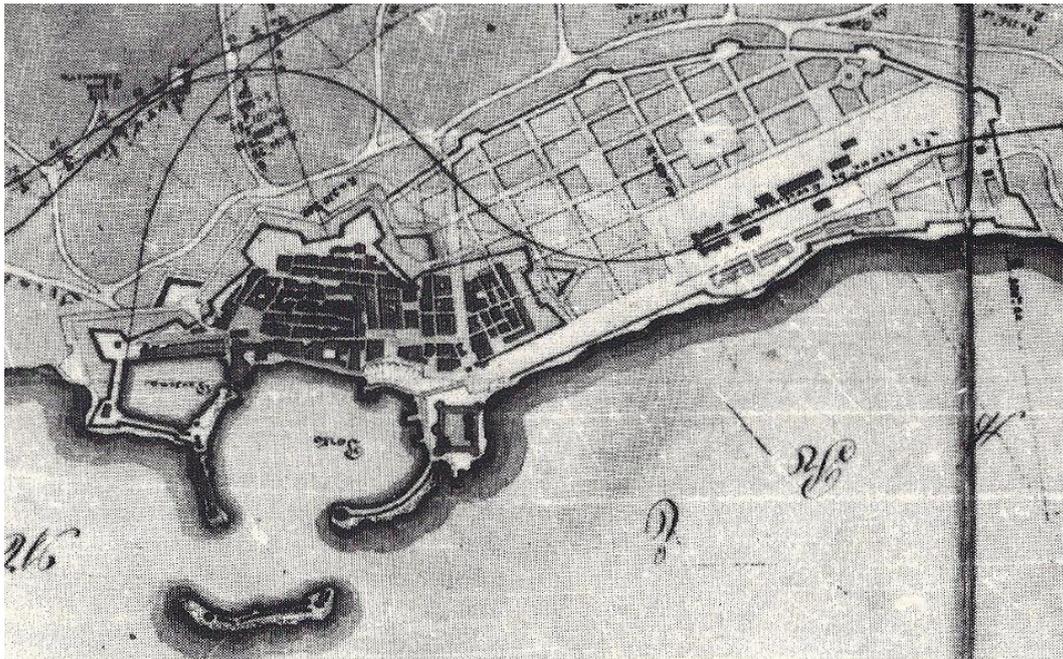
Nel 1608, sotto il papato di Paolo V, fu eretto un fanale (il Faro), sulla estremità sud dell'isola frangiflutti, alto ben 31 metri. Con papa Alessandro VII (1655-67) il 26 novembre del 1659 venne posta la prima pietra dell'arsenale disegnato dal Bernini, che per lungo tempo coagulerà buona parte dell'economia cittadina. Come conseguenza dello sviluppo portuale e

commerciale, si realizzò l'espansione urbana nella zona non edificata inclusa tra la cinta muraria medievale e quella del Sangallo. Si susseguirono le iniziative di Clemente IX nel 1669 per l'ampliamento della città verso la campagna annunciato con un editto; di Clemente X che concesse terreni gratuitamente per facilitare l'edificazione di edilizia residenziale; infine l'addizione urbana di Innocenzo XII nel 1692 in prosecuzione delle espansioni volute da Alessandro VII. Il XVII secolo fu dunque decisivo per lo sviluppo urbanistico e demografico tanto che nel 1696 Civitavecchia fu dichiarata dal papa capoluogo di provincia.



Cinthio Florio | complesso delle fortificazioni nel loro aspetto definitivo | 1699

Nel 1743 venne costruita la famosa fontana del Vanvitelli. Qualche anno dopo fu realizzata porta Livorno. Le costruzioni sul molo vennero completate solo nel 1755 da Benedetto XIV che realizzò l'ultimo tratto dei magazzini con il corpo centrale a timpano ornato da una grande lapide arricchita dallo stemma pontificio e da altre sculture. Gli interventi papali strategici e funzionali si susseguirono fino alla costruzione con Pio IX del tronco ferroviario Roma Civitavecchia nel 1859. Nel 1870 con l'annessione di Roma al Regno d'Italia, Civitavecchia divenne città italiana.



planimetria di Civitavecchia | Arch. Bonnet | 1857-59

Con la realizzazione della stazione ferroviaria che comportò la demolizione di una parte delle mura e il suo allargamento, si estese la città verso sud e il tratto di costa divenne la marina per gli abitanti della città.



Immagine storica del collegamento ferroviario tra stazione e porto

Nel 1920 viene firmato l'atto costitutivo della Società "Trasporti Marittimi, Fluviali e Terrestri" che darà il via alla costruzione dei "Sylos" del grano e del sale sul molo del Bicchiere nel porto di Civitavecchia e autorizzata all'esercizio di magazzini dal regio decreto-legge del 30 giugno 1927. I Silos sono concepiti e realizzati come potenti mezzi di scarica delle navi e di raccolta del grano e del sale per il commercio estero. L'imponente struttura del molo del Bicchiere era direttamente collegata alla stazione ferroviaria tramite dei binari che tagliavano lungo l'area ad

oggi chiamata la "Marina", creando una cesura tra la città e il mare recuperata solo nei primi anni 2000.



Immagine dell'area portuale con il magazzino del sale in costruzione e i binari di collegamento | 1920 circa



Progetto Ing. Cialdi – Pianta della città di Civitavecchia col progetto di un nuovo bacino in ampliamento del porto situato fra la presente città e la stazione della ferrovia.

Sempre tra fine ottocento e inizio novecento nell'area adiacente alla stazione, opposta al porto vennero realizzati i primi stabilimenti balneari.

Lo stabilimento balneare "Pirgo" occupava una striscia di litorale e lo specchio d'acqua che andava dai "Ferrovieri" all'area attualmente occupata dalla piscina di Largo Marco Galli. Costruito

in legno secondo la moda dell'epoca, non si differenziava molto, per l'aspetto, dagli altri stabilimenti d'Italia o d'Europa, come i bagni "Pancaldi" a Livorno o quelli di "Brighton" in Inghilterra. Dopo la seconda guerra mondiale è cominciato il suo lento declino fino alla cessazione della concessione. E' stato recuperato l'isolotto che ospitava la struttura e il pontile con un intervento del 1998, che permette la fruizione della eccellente panorama che offre sulle strutture storiche del porto di Civitavecchia (fortezza michelangiolesca).



Immagine fotografica del PIRGO da via Garibaldi nei primi del novecento.



Immagine fotografica del PIRGO dall'area di largo Marco Galli nei primi del novecento.

Immagine fotografica dell'area tra via Garibaldi e il PIRGO nei primi del novecento.

L'area centrale della città fu colpita dai bombardamenti che la città di Civitavecchia subì il 14 maggio del 1943 e fu interessata successivamente dagli interventi di ricostruzione post-bellica che colmarono le lacune lasciate dalle demolizioni e crearono un nuovo tessuto urbano. All'area fronte mare della città di Civitavecchia restava tuttavia precluso l'accesso diretto al mare, restava la divisione creata dai binari che collegavano l'area portuale con la stazione.



Foto aerea di Civitavecchia del 1991

Soltanto negli ultimi anni del '900 con il definitivo abbattimento dei silos, l'eliminazione dei binari e la demolizione di quello che restava dello stabilimento PIRGO, vennero messe in atto delle azioni per la riqualificazione del fronte mare urbano, ricongiungendo finalmente la città al suo litorale.



Immagine fotografica del pontile di collegamento alla piattaforma su cui sorgeva il Pirgo



Immagine fotografica da mare della spiaggia di largo Betlemme

La Marina di Civitavecchia, nella configurazione attuale, è stata realizzata con un intervento generale conclusosi negli anni 2009-2010. Ad oggi è sede di numerosi eventi estivi , come concerti mercati e altre manifestazioni importanti.



Immagine fotografica dell'area della Marina allo stato attuale

3. CENNI STORICI CORSO CENTOCELLE

La via rappresenta uno degli assi principali della città di Civitavecchia che nei secoli ha assunto sempre di più un carattere rappresentativo testimoniato sia dalle dimensioni che dalla presenza di edifici rappresentativi e caratterizzanti quali il teatro comunale "Traiano" (anno 1844), il "Palazzo del Comando" oggi sede della Guardia di Finanza, la sede della Banca d'Italia etc. Nonostante il bombardamento che la città subì nel 1943 e che distrusse gran parte del patrimonio storico ivi situato, tale via conserva ancora ottimi esempi di edifici storico-monumentali esempi di edilizia ottocentesca ed oggi sede di importanti attività terziarie quali banche etc..

Nel 2006 sono terminati i lavori di riqualificazione che hanno dato un nuovo volto al Corso, rendendolo quasi totalmente pedonale.

La pedonalizzazione delle aree urbane è stata oggetto in ambito internazionale, fin dagli anni '60, di un vivace dibattito a seguito delle prime realizzazioni di chiusura al traffico delle principali

arterie cittadine per rispondere in maniera concreta all'assalto veicolare degli spazi monumentali e più rappresentativi delle città e di proporre pertanto un uso pedonale dei centri storici.

In particolare, il sistema di riferimento scelto per il progetto di Corso Centocelle, riconduce ad interventi quali la "Rambla" di Barcellona o meglio di Rue S. Martin di Parigi, dove al centro della strada è situato un percorso pedonale, con attrezzature che facilitano il luogo di incontro e scambio sociale, ed ai lati esterni esercizi commerciali ed il traffico di servizio.

Per quanto riguarda il progetto di arredo urbano, partendo dai riferimenti citati, sono state effettuate una serie di scelte basate sulla lettura della situazione *de facto* e degli attuali percorsi pedonali utilizzati. Infatti sulla via prospettano sia esercizi commerciali che enti privati quali banche e sede di istituti. Si è notato un maggior flusso pedonale in corrispondenza degli esercizi commerciali piuttosto che in adiacenza agli altri edifici. Tale analisi ha portato ad ampliare i percorsi pedonali in corrispondenza dei negozi e destinare invece il traffico di servizio con relativa sosta temporanea nello spazio restante

Più in dettaglio, al fine di ampliare tali zone pedonali, nel primo tratto (lato monte) è stata modificata la circolazione viaria da doppio senso di marcia a senso unico (direzione mare). Invece nel secondo tratto del corso fino a Largo Plebiscito, si è mantenuto un unico senso di marcia (direzione monte). Tuttavia, anche in questo tratto, l'area pedonale viene aumentata notevolmente.

Tali sistemi alternati, sono uniti da un percorso pedonale centrale evidenziato da una pavimentazione differente e lungo il quale si incontrano attrezzature ed elementi funzionali quali l'edicola, la fontana, le sedute ed il verde che ne assicurano "l'animazione urbana". Inoltre tale percorso centrale ospita attività temporanee come mercatini all'aperto, esposizioni artistiche, esibizioni di gruppi musicali etc..

Si riporta di seguito un tratto della relazione di progetto per meglio comprendere l'intervento:

"L'idea del progetto nasce da una lettura ed interpretazione della storica via che prende il nome dall'antica città di Civitavecchia: Centumcellae. Alcuni storici ritengono che tale nome derivi dalla presenza di numerose rientranze naturali della costa (dette "cellae"), altri, invece sostengono che nella zona vi fossero numerosi edifici seriali che hanno dato il nome di Centumcellae poi Centocelle... C'è un suono ritmico in questo nome, lo stesso ritmo che ha caratterizzato questi luoghi ed ha mosso la geometria di questo progetto. Infatti, scendendo lungo la via si incontrano a distanza cadenzata delle fasce ortogonali che si distinguono per il

cambio della pavimentazione (da pietra basalto a pietra porfido) e sulle quali si attestano gli elementi che compongono l'arredo urbano: l'illuminazione, le panchine, le aiuole e gli alberi. I punti di sosta del progetto fanno parte del sistema precedentemente descritto, le panchine sono realizzate in pietra locale "dorata" e sono concepite in modo tale da essere accessibili da entrambe i lati e posizionate in modo da favorire la visione dei prospetti degli edifici più significativi. Il percorso centrale è evidenziato da un altro disegno della pavimentazione che come un tappeto accompagna il visitatore nel luogo più importante della via, davanti al Teatro, dove si amplia e termina. E qui -nella piazza- si trovano gli elementi di arredo finali, la lunga panca in pietra dorata e la fontana con i giochi d'acqua, collocata all'intersezione di vie pedonali che, partendo dal corso, giungono nelle piazze adiacenti del centro storico cittadino."

Oggi Corso Centocelle è una delle principali vie dello shopping cittadino, animata giorno e sera grazie alla presenza dei numerosi bar e ristoranti che si affacciano su di essa.



Figura 1 immagine della seduta in pietra dorata



Figura 2 panchine in pietra dorata

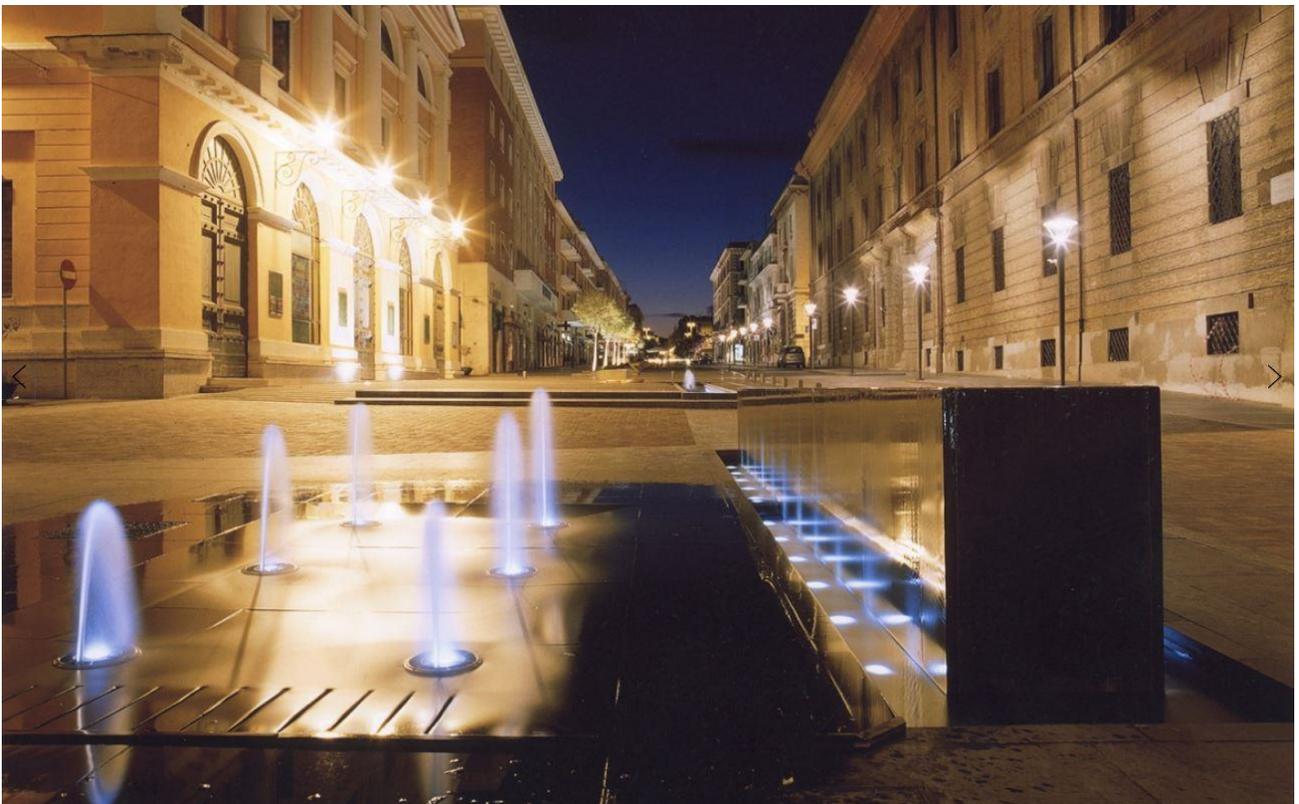


Figura 3 Fontane e giochi d'acqua lungo il corso



Figura 4 Foto panoramica di Corso Centocelle