

IL PORTO COME ELEMENTO DI TRASFORMAZIONE E DI CONTINUITÀ NEL PAESAGGIO COSTIERO DELL'ISOLA DI PONZA

Arturo Gallia

Dipartimento di Studi Storici Geografici Antropologici - Università degli studi Roma TRE

Via Ostiense, 234/236 - 00188 Roma

agallia@uniroma3.it

Riassunto – Il porto di Ponza fu costruito dai Borbone (1768-1779) per facilitare l'insediamento dei nuovi abitanti e per meglio governare l'isola. Il molo, la nuova chiesa, il Palazzo del Governatore e il “foro pensile” modificarono in maniera decisiva il paesaggio insulare, determinando gli sviluppi urbanistici futuri, tanto da persistere fino ai giorni nostri. Nonostante l'avvicinarsi di trasformazioni istituzionali, nei decenni successivi ben poco mutò nell'aspetto e nelle funzioni del tessuto urbano di Ponza. Nemmeno il confino politico fascista e l'avvento del turismo di massa hanno intaccato il nucleo insediativo originale, che oggi si trova a dover conciliare le spinte esogene del turismo con le necessità endogene degli abitanti.

Abstract – The port of Ponza was built by the Borbone (1768-1779) not only to facilitate the settlement of new residents in the island, but also to be able to govern it better. The pier, the new church, the Governor's Palace and the “roof forum” remarkably changed the island landscape and determined its subsequent urban expansions, until today. Despite the several institutional transformations undergone by the island of Ponza, very little has changed in both the appearance and functions of its urban fabric over the course of the decades. Not even the Fascist political confinement or the advent of mass tourism have damaged the original nucleus of settlement, which has now to combine exogenous forces by tourism with endogenous needs of inhabitants.

Introduzione

Tra le politiche di controllo dei territori periferici del Regno di Napoli promosse dai Borbone nel XVIII e XIX secolo, particolare attenzione venne rivolta alle città costiere e ai loro porti. In questo contesto anche le isole minori furono oggetto di interventi di trasformazione territoriale particolari, volti alla gestione del potere e al controllo delle popolazioni locali. Sull'isola di Ponza i maggiori interventi riguardarono l'ansa del porto, dove fu progettato e realizzato un nuovo molo e furono innalzati alcuni edifici di governo.

Queste azioni furono condizionate dalle peculiarità del territorio insulare e si focalizzarono principalmente sull'insediamento o sul re-insediamento di strutture urbane nelle aree costiere. La costruzione o l'ampliamento di opere portuali, in particolare, portò non solo alla trasformazione del territorio, nelle sue funzioni, nel tessuto urbano e nel tessuto sociale, ma anche all'alterazione del paesaggio costiero. Queste forme di antropizzazione furono allora molto marcate e condizionarono fortemente lo sviluppo

urbano e costiero dell'isola nel corso dei decenni e dei governi successivi, tanto che ancora oggi l'abitato principale rispecchia quelle forme storiche di insediamento e le nuove pianificazioni ne seguono ancora i principi funzionali e urbanistici.

Materiali

La presente indagine, inserita in una più ampia ricerca sulle realtà insulari minori, si è basata sull'analisi di diverse tipologie di documenti. Per le fasi settecentesca e ottocentesca, fonti privilegiate sono state le carte e i testi collazionati presso l'Archivio di Stato di Napoli (ASNA), e specialmente quelle conservate nel Fondo Farnese (AF), e la Biblioteca Nazionale di Napoli (BNN). Per il periodo del confino fascista, sono state consultate le carte dell'Archivio Centrale dello Stato di Roma (ACSR) e la memorialistica coeva, specialmente quella di personaggi politici allora relegati sull'isola. Per il secondo dopoguerra, sono stati utilizzate le pubblicazioni scientifiche, narrative e specialistiche, edite in monografie, raccolte di saggi o in periodici.

Risultati

L'arcipelago ponziano è situato a poche miglia dalla costa della penisola italiana, in prossimità del Lazio e della Campania. Ponza, la maggiore delle isole, per le bellezze dell'ambiente marino e costiero è una delle località turistiche di mare più apprezzate in Italia. Ogni anno, infatti, sbarca sull'isola quasi mezzo milione di turisti [2], che si riversa nelle piccole strade e sulle spiagge, incidendo sulla vita degli abitanti non solo per tre i mesi estivi. L'incremento delle attività turistiche e la contemporanea flessione demografica e delle attività della pesca hanno provocato la ridefinizione funzionale delle aree del porto, distinte oggi per il traffico passeggeri (navi ed aliscafi), per quello mercantile (barche da pesca di piccola e media dimensione), per quello turistico (barche turistiche e yacht di piccola e grande dimensione) e per quello delle forze dell'ordine.

Attraverso l'analisi dell'evoluzione del porto dell'isola di Ponza, questo contributo vuole mettere in evidenza le dinamiche storiche di trasformazione del territorio e del paesaggio, susseguites a partire dalla metà del XVIII secolo, e rilevare le persistenze territoriali, paesaggistiche, urbanistiche e funzionali, che si sono protratte fino ai giorni nostri e che tuttora condizionano le politiche di sviluppo e le attività economiche dell'isola.

Discussione

Per la sua posizione geografica, Ponza è stata oggetto di interessi economici e politici da parte di Roma e Napoli in molte fasi della sua storia. Dopo essere stata colonia romana fino al VI secolo, l'isola visse un lungo periodo di spopolamento, dovuto alle continue scorrerie saracene in tutto il Mediterraneo, ma la presenza di monasteri di diversi ordini la posero sotto l'area d'influenza del Papato, che in tempi e modalità diverse cercò di mantenerne il controllo e di favorirne il popolamento. A tal fine l'isola fu data in enfiteusi a Pier Luigi Farnese, duca di Castro e Piacenza, la cui famiglia ne mantenne il possesso fino

al 1734, quando Carlo III di Borbone, riconosciuto ultimo erede Farnese¹, ne assunse la sovranità. Egli, re di Napoli e Sicilia, avendo compreso l'importanza strategica dell'arcipelago nel controllo delle rotte marittime dirette e provenienti da Napoli, ne promosse immediatamente il ripopolamento (decreto 30 ottobre 1734) e inviò nelle isole principali, Ponza e Ventotene, diverse famiglie provenienti da Ischia [14, 220-223]. A questo primo processo di colonizzazione ne seguirono altri due (maggio 1768 e maggio 1772)², che furono sostenuti dal nuovo re, Ferdinando³, con una serie di opere edilizie ed urbanistiche⁴, volte a migliorare il governo dell'isola e a favorire l'insediamento dei nuovi arrivati⁵. Tra queste, vi fu la progettazione e realizzazione del nuovo porto, nonché il restauro e il consolidamento delle fortificazioni preesistenti sull'isola.

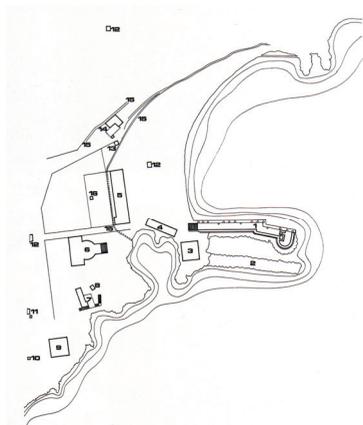


Figura 1 – Schema del progetto di A. Winspeare [9].

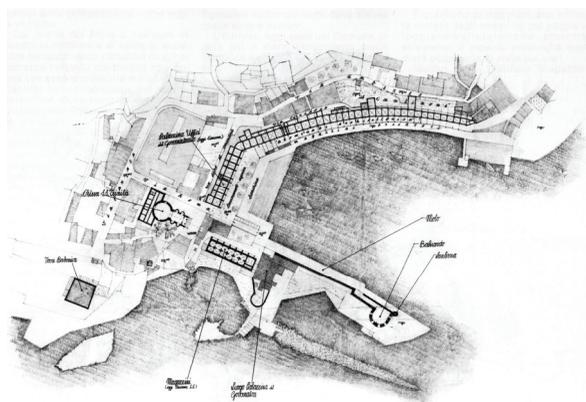


Figura 2 – Rilievo del porto [9].

¹ Carlo venne riconosciuto erede dei beni farnesiani e del Ducato di Parma e Piacenza ed erede del Granduca di Toscana con il secondo Trattato di Vienna (1731), ed ottenne il riconoscimento da parte della Corona spagnola del possesso dei due ducati e delle future conquiste nella penisola italiana con il Trattato dell'Escorial (7 novembre 1732) [5].

² Prima di procedere con il secondo invio di coloni, fu affidato all'agrimensore Agostino Grasso il censimento dei terreni coltivati sull'isola. Alla relazione del 17 dicembre 1766, seguì la realizzazione di una carta manoscritta dell'isola (1768), di cui oggi è conservata sia la bozza [18] che la versione finale acquerellata a colori [19]. Queste furono accompagnate da una più dettagliata *Pianta dei territori cacciati sistenti nell'isola di Ponza*, una raccolta di ventiquattro mappe di natura catastale, che rappresentavano i territori allora coltivati, corredati da diverse indicazioni, quali l'orientamento e la delimitazione dei confini, la presenza di grotte o di fonti d'acqua e la tipologia di vegetazione [21].

³ Sebbene Ferdinando (1751-1825) fosse il terzogenito maschio di Carlo, e dunque destinato alla carriera ecclesiastica, egli fu elevato al trono dei regni di Napoli e di Sicilia (6 ottobre 1759) a causa dell'infermità mentale del primogenito Filippo e della nomina del secondogenito Carlo Antonio ad erede della corona di Spagna.

⁴ Sulle trasformazioni urbanistiche promosse dai Borbone nelle isole ponziane, cfr. tra gli altri [1, 293-300]; [6, 45-55]; [7]; [11, 23-29].

⁵ A Ponza, i coloni si insediarono lungo la costa e sulle colline comprese tra l'insenatura del porto e la collina del Fieno, a sud, e nella vallata di S. Maria e sulle colline a ridosso delle insenature di Frontone e di Lucia Rosa, a nord. [1, 291]; [3, 59]; [14, 220-221].

La direzione di tutti i lavori fu affidata al maggiore dell'esercito Antonio Winspeare, coadiuvato dall'ingegnere Francesco Carpi, e questi furono eseguiti tra il 1772 e il 1793, sebbene già nel 1779 il nuovo porto risultasse completato e funzionante [1, 300]. Secondo il progetto originale redatto da Winspeare [20], il porto era previsto nella principale e più accessibile insenatura dell'isola e consisteva nella realizzazione di un molo, laddove probabilmente ne esisteva già uno [4, 63-79], protetto da una scogliera artificiale, sul quale insisteva una batteria di difesa e un baluardo che proteggeva una banchina inferiore, le bitte per l'ormeggio e alcuni magazzini, sui quali poggiava una banchina di movimento superiore. Era, inoltre, prevista una lanterna di pianta esagonale, costruita sopra alla batteria di testa. A ciò si aggiungeva la realizzazione di nuovi edifici: «3) Abitazione del Governatore; 4) Magazzini (sic); 5) Nuovo casamento; 6) Nuova Chiesa» [20]⁶.

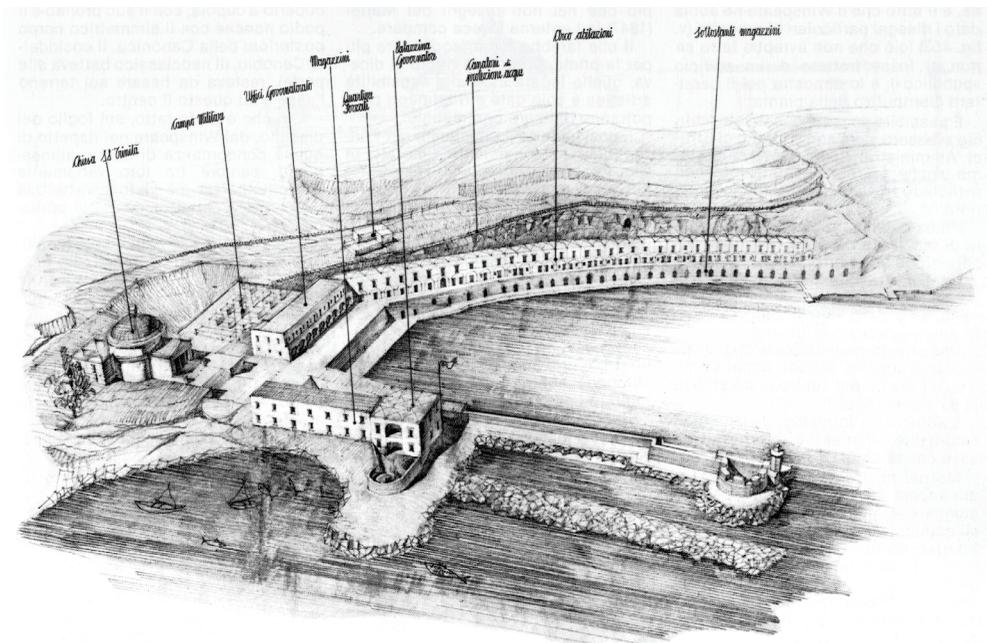


Figura 3 – Ricostruzione del porto borbonico [7].

Tuttavia, dal rilievo dell'attuale conformazione del porto [7, 283] è possibile evidenziare alcune sostanziali modifiche che furono apportate in corso d'opera, probabilmente suggerite da Francesco Carpi⁷. Le migliori furono apportate in più occasioni e nei confronti di diversi edifici, come è attestato, ad esempio, dalla risoluzione del 19 maggio 1775, con la quale si approvava la costruzione della nuova chiesa, di un convento ad essa

⁶ Il progetto e la sua esecuzione furono approvati con dispaccio del 18 aprile 1773, nel quale si affermava, inoltre, che il suo costo era pari a «24000 ducati da pagarsi in 4 anni» [26], mentre con il dispaccio del seguente 22 luglio si regolava il «soldo» dei forzati addetti ai lavori [23].

⁷ In sostituzione di A. Winspeare, nel 1795 la direzione dei lavori fu affidata a Francesco Carpi, a cui si devono, tra l'altro, la realizzazione del cimitero di Ponza (1792) e del carcere di S. Stefano (1795) [8] [16] [22].

limitrofo e il disegno della nuova lanterna [25], e da quella del 14 giugno 1775, con la quale si prescriveva di installare un orologio nei palazzi del Governatore a Ponza e a Ventotene [24].

Tra tutti, fu il molo a subire la maggiori variazioni. La lanterna fu costruita di pianta ottagonale, e non esagonale, e fu posizionata al fianco alla batteria, e non sopra. I magazzini, previsti sul molo a supporto della banchina superiore, non furono mai realizzati. Pertanto, il bastione di difesa oggi protegge la sola banchina e congiunge la batteria alla casa del Governatore, costruita più vicina al molo rispetto al progetto iniziale. In sua prosecuzione, sono stati realizzati i magazzini, più arretrati rispetto all'ansa del porto per lasciar spazio ad una scalinata, non prevista in origine, in grado di colmare il dislivello tra il molo e il Palazzo del Governatore, oggi sede del Comune.

Ulteriore modifica al progetto originario fu il modellamento del pendio della collina in un terrazzamento, mediante un terrapieno sorretto da un bastione, sul quale fu realizzato un piazzale pavimentato di fronte al Palazzo. Da questa piazza pensile ha origine, in direzione opposta al molo, l'elemento, forse, più caratteristico di tutto il complesso portuale: il cosiddetto *Foro Borbonico*, oggi Corso Pisacane. Si tratta di una struttura edilizia complessa, realizzata su due livelli a partire dalla banchina, che comprende una lunga schiera di magazzini, la cui facciata è il baluardo che sostiene la *promenade* pensile superiore, sulla quale si affacciano abitazioni a due piani⁸. È, in sostanza, «una “piazza” di paese a forma lineare» [7, 291], una «strada, casa, balcone al tempo stesso» [7, 296], su cui, ancora oggi, ruota la vita degli abitanti dell'isola e lungo la quale si snoda la folla estiva dei turisti.

Dalla terza fase della colonizzazione in poi (1772), il popolamento di Ponza e delle altre isole fu costante e fruttuoso e in grado di registrare un «rapido incremento demografico, in un ambiente naturale sempre maggiormente umanizzato e nel quadro di attività economiche sempre più intense e redditizie» [3, 60]. A inizio Ottocento, nonostante la presenza francese⁹ e l'elevazione del centro urbano a Comune (Governo Murat), la struttura e le funzioni del porto restarono immutate, così come gli insediamenti abitativi. Dalla *Pianta del Porto di Ponza, ricavata dall'originale avuta dalla Direzione Generale di Ponti e Strade*, realizzata da Nicola Pasinati nel 1839 per conto del Reale Ufficio Topografico di Napoli [15], è possibile riscontrare che in quell'anno la situazione insediativa e urbanistica era pressoché immutata.

Gli eventi a cavallo tra la fine del XVIII secolo e l'inizio del XIX, infatti, non interruppero il processo di crescita della popolazione che interessò l'isola fino alla Prima Guerra Mondiale. Sulla scia di quei forzati utilizzati per la realizzazione delle opere pubbliche volute dal Re, nell'Ottocento Ponza accolse in esilio diversi confinati politici o penali. A metà del secolo, si contavano 2375 «indigini», a cui si sommavano circa 2000 persone, tra relegati e membri della guarnigione [14, 229]. Fu proprio con l'istituzione del confino politico sull'isola (1820) che venne approvata la realizzazione di alcuni edifici pubblici, tra cui il carcere alle spalle del palazzo del Governatore, e di poche case.

Con l'Unità d'Italia, venne confermato il ruolo dell'isola a terra di confino e quei pochi lavori non ancora completati subirono un forte rallentamento¹⁰.

⁸ Tali edifici rimasero di proprietà pubblica fino ai primi anni del Novecento. Dal 1815, il loro affitto e la manutenzione furono gestiti dall'Orfanotrofio Militare di Napoli [11, 25-26].

⁹ Nel febbraio 1799, sbarcarono a Ponza 150 repubblicani al comando di Minutolo e Bellobuono, che instaurarono sull'isola, fino all'aprile dello stesso anno, la Repubblica giacobina [13].

¹⁰ Ad esempio, la chiesa di S. Giuseppe, in costruzione nel centro di S. Maria dal 1828, venne ultimata solo nel 1895.

Un nuovo e maggiore impulso allo sviluppo edilizio si registrò nei primi anni del Novecento, quando alle tradizionali case *a grotta* si affiancarono numerose case costruite per iniziativa privata, e non più pubblica, sul modello delle case con la copertura a volta, tipica delle abitazioni ischitane. Le nuove costruzioni si insediarono lungo tutta l'insenatura del porto, tra S. Antonio e S. Maria, e a Le Forna.

Per la prima volta dalla fine del Settecento questo processo intaccò il paesaggio, non solo costiero, dell'isola¹¹ e raggiunse il suo apice nel 1911, quando le case realizzate lungo il corso del porto furono messe in vendita, spesso concedendo il riscatto agli affittuari che le abitavano, e si assistette alle loro prime trasformazioni, in genere attraverso la sopraelevazione di nuovi piani, la tinteggiatura delle facciate, fino ad allora completamente bianche, e la loro decorazione con paraste e lesene, con capitelli e basi, e con ornamenti dai motivi classici, allegorici o floreali [11, 29].

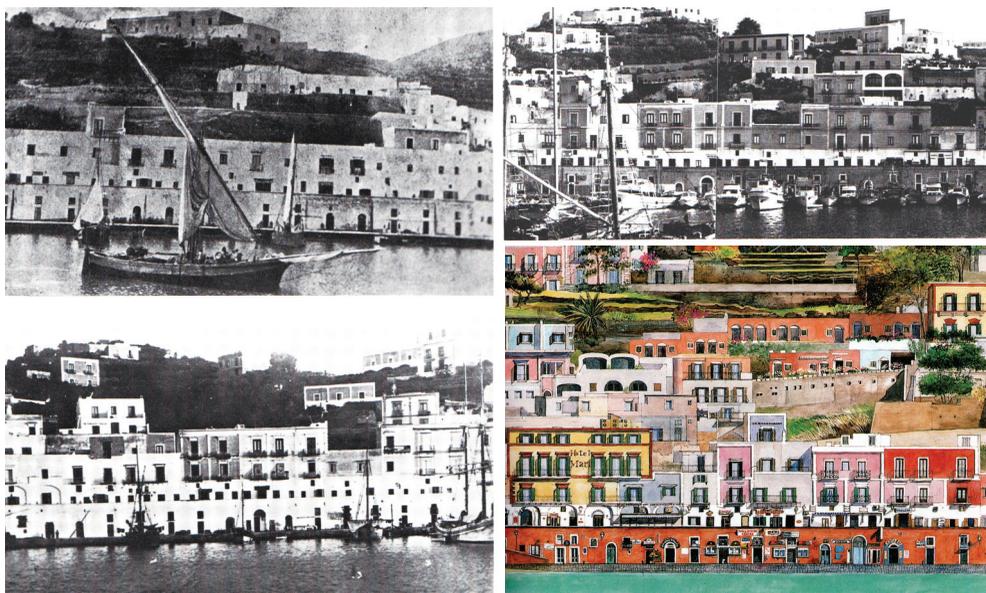


Figura 4 – Trasformazioni edilizie delle case lungo il Corso [7] [10].

Le strutture del porto, invece, subirono alcune modifiche e variazioni a partire già dal 1906, quando si ampliò la banchina del molo e venne realizzato un secondo ormeggio sulla banchina opposta, al termine dei magazzini.

Durante il confino politico fascista sull'isola (1928-1939), vi fu una parziale ridefinizione funzionale degli edifici borbonici: il carcere fu adibito all'alloggio dei confinati nei cosiddetti *cameroni*, mentre il carcere militare fu posto nella Torre. In questo

¹¹ Nel corso di quegli anni, le uniche trasformazioni riguardarono i suoli e la vegetazione: gli abitanti dell'isola ridussero tutto il terreno a seminativo e vigneto, eliminando completamente la boscaglia, sia per favorire la coltivazione delle poche terre concesse, che per costruire imbarcazioni da pesca [3]; [12]; [17].

periodo è possibile individuare la definizione di due spazi sociali insulari ben distinti, ma al tempo stesso interdipendenti. La parte storica, quella compresa nel porto borbonico e nelle poche strade limitrofe, fino al tunnel di S. Antonio, era lo “spazio istituzionale”, dove risiedeva la milizia e all’interno del quale dovevano rimanere i confinati, senza possibilità di uscirvi. Tutta la restante parte dell’isola rappresentava la “dimensione civile”, indigena e naturale, che nulla aveva a che fare con il confino¹².

Conclusioni

Nel secondo dopoguerra, l’avvento del turismo e, soprattutto, delle prime imbarcazioni da diporto iniziarono a mettere in risalto la questione della suddivisione del bacino portuale, condiviso da pescherecci, navi passeggeri, forze dell’ordine ed, ora, anche yacht. Nel 1956 fu necessario prolungare e rinforzare la massicciata frangiflutti, operazione ripetuta alla fine degli anni ’90 [9]. Nel tempo sorsero diversi conflitti sociali, come quelli tra gli isolani e gli *stranieri*¹³: nella primavera del 1975 i pescatori ponzesi bloccarono l’ingresso del porto per impedire l’accesso alle imbarcazioni turistiche.

Con il piano regolatore del 1975 – approvato nel 1983 – il porto borbonico fu destinato all’attracco delle navi passeggeri, dei pescherecci e delle imbarcazioni delle forze dell’ordine, nonché alla presenza di alcuni ormeggi per le imbarcazioni a noleggio. L’approdo degli yacht e delle barche turistiche fu organizzato mediante l’installazione di pontili galleggianti mobili, distribuiti in tutto lo specchio dell’insenatura dell’isola compresa tra il porto e S. Maria.

Oggi, dunque, il nucleo urbano dell’isola insiste su quella struttura portuale voluta dai Borbone nella seconda metà del Settecento e si sviluppa lungo le pendici dei rilievi collinari e lungo l’ansa, fino a S. Antonio, Giancos e S. Maria, senza intaccare le funzioni di governo, protezione e riparo per cui era stato progettato. Tuttavia, il valore simbolico della presenza istituzionale, un tempo ricoperto dal Palazzo del Governatore e, di fatto, decaduto con lo sbarco di Carlo Pisacane sull’isola e l’assedio all’archivio municipale (26 giugno 1857), è oggi ancor più mascherato dalla presenza di arborature, non previste nell’impianto originale, che coprono la facciata del Palazzo quando lo si osserva dal mare. Una reale vacanza istituzionale, in effetti, è stata perpetrata a lungo sull’isola, specialmente quando, nel pieno del boom turistico, mancò una linea amministrativa in grado di guidare l’isola verso uno sviluppo economico favorevole per i suoi abitanti [12, 44].

Negli ultimi anni, per favorire la tutela non solo architettonica, ma anche paesaggistica del porto, il Comune di Ponza ha adottato il *Piano di tutela dell’Immagine dell’Isola (Piano del Colore e Piano dell’arredo urbano)* [10].

¹² Tuttavia, sia il Ras etiope Immerù che qualche anno dopo Mussolini furono relegati in un edificio, oggi un albergo, in località S. Maria, lontano da presenze con le quali potevano interferire.

¹³ Mai sopiti, di fatto, fino ad oggi, quando nelle elezioni amministrative del maggio 2012 è stato eletto sindaco un forestiero, il giornalista Piero Vigorelli. Sebbene siano molto importanti per il caso ponzese, in questa sede non vengono approfondite le questioni legate all’*insularità*, all’*insularismo* e all’*isolanità*.



Figura 5 – Schema del Piano del Colore [10].

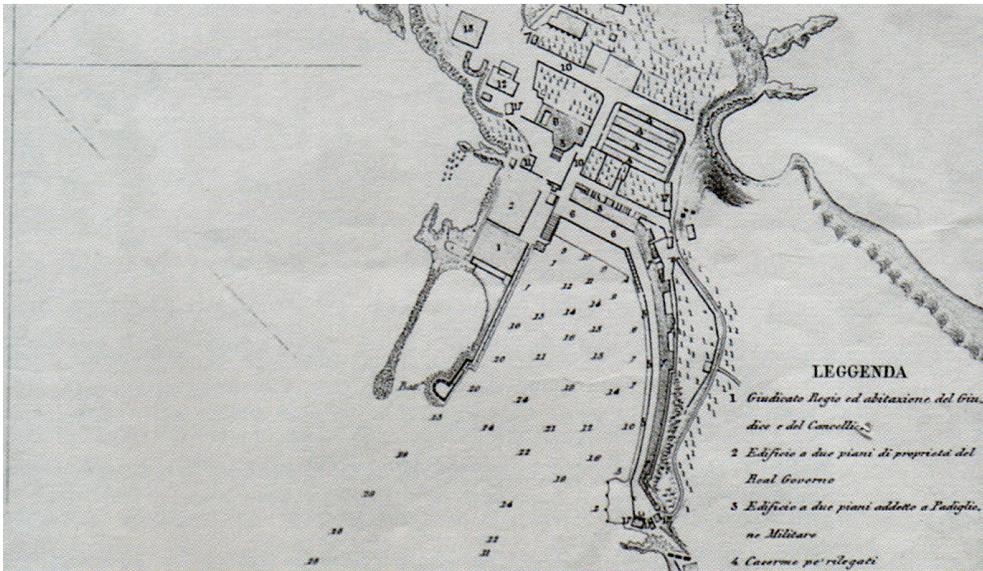


Figura 6 – Nicola Pasinati, *Pianta del Porto di Ponza* (particolare), 1839, [4, 134].

Bibliografia

a) Bibliografia generale

- [1] Apollonj Ghetti F.M., *L'arcipelago Pontino nella storia del Medio Tirreno. Cronache delle Isole di Roma fino al sec. decimottavo*, (1968), F.Ili Palombi Ed., Roma.
- [2] APT Latina, *Il turismo nella Provincia di Latina*, (2011), Latina.
- [3] Baldacci O., *Le Isole Ponziane*, Mem. Soc. Geog. Ita (1954).

- [4] Bonifacio V., *Pontio. L'isola di Pilato. Dal mito alla realtà*, (2010), Vianello Libri, Treviso.
- [5] Colletta P. - *Storia del Reame di Napoli dal 1734 al 1825*, (1835), Baudry, Parigi.
- [6] De Rossi G.M. - *Ponza Palmarola Zannone. Un'agile ma esauriente guida per la riscoperta storica, archeologica e naturalistica delle tre isole*, (1993) G. Guidotti Editore, Roma.
- [7] Fasolo O., Fasolo P., Fasolo S. - *Il disegno urbano di Ponza Porto. Un progetto razionalista della fine del Settecento*, Istituto di Storia e di Arte del Lazio Meridionale - *Le Isole Pontine attraverso i tempi*, (1986), G. Guidotti Editore, Roma, 281-307.
- [8] Fasolo P., Fasolo M., *Il carcere borbonico nell'isola di S. Stefano*, Istituto di Storia e di Arte del Lazio Meridionale - *Le Isole Pontine attraverso i tempi*, (1986), G. Guidotti Editore, Roma, 308-314.
- [9] Lemme R. - *Aspetti urbanistici dal 1900 ad oggi*, Istituto di Storia e di Arte del Lazio Meridionale - *Le Isole Pontine attraverso i tempi*, (1986), G. Guidotti Editore, Roma, 333-345.
- [10] Lemme R., Morlacchi M. - *Ponza. L'immagine di un'isola. Architettura colore arredo*, (2005), Gangemi, Roma.
- [11] Morlacchi M., *Il piano del colore*, in Lemme R., Morlacchi M. - *Ponza. L'immagine di un'isola. Architettura colore arredo*, (2005), Gangemi, Roma, 23-69.
- [12] Racheli G. - *Le Isole Ponziane, Rose dei venti. Natura, storia, arte*, (1987), Mursia, Milano.
- [13] Taddia D. - *La Repubblica Partenopea a Ponza. Cronaca locale del 1799. Luigi Vernau*, (2005), Tipografia Selene, Latina.
- [14] Tricoli G. - *Monografia per le isole del gruppo ponziano*, (1976), Arti Grafiche Caramanica, Scauri.
- [15] Vladimiro V. - *Costruttori di immagini. Disegnatori, incisori e litografi nell'Ufficio Topografico di Napoli*, (2002), Paparo, Napoli.

a) Fonti d'archivio

- [16] *Assegnazione delle incombenze delle opere di P. Evangelista a F. Carpi al posto di Winspeare*, 25 agosto 1795, ASNA, AF, b. 1223, c. 887.
- [17] *Estima di Isola di Ponza in Regno di Napoli*, 1715, ASNA, AF, b. 1218, c. 244.
- [18] Grasso A., *Bozzo di pianta dell'isola di Ponza, colle Sue adiacenze*, ASNA, AF, b. 1217, c. 533, o AF, *Piante e disegni*, c. 32.
- [19] Grasso A., *Pianta dell'isola di Ponza ed altre isole*, ASNA, AF, b. 1217, c. 534, o AF, *Piante e disegni*, c. 33.
- [20] *Piano dimostrativo di una porzione di pianta dell'Isola di Ponza, dinotando le nuove fabbriche, secondo i progetti fatti dall'Ing.re Ord.rio D. Ant.o Winspeare*, (1768), ASNA, *Piante e disegni*, Cart. XVI, 16.
- [21] *Pianta dei territori cacciati sistenti nell'isola di Ponza*, ASNA, AF, b. 1218, cc. 712-736, o AF, *Piante e disegni* c. 36.
- [22] *Ponza. Si approva la formazione del nuovo Camposanto*, 22 marzo 1792, ASNA, Ministero delle Finanze, Serie Allodiali, Reg. n. 67, 1791-1793.
- [23] *Real approvazione della costruzione del porto in Ponza, ed approvazione del soldo agli individui*, 22 luglio 1773, ASNA, AF, b. 1223, [c. 342] (ex Vol. 32, N. 32).

- [24] *Real Risoluzione per l'orologio da farsi in Ponza e Ventotene*, 14 giugno 1775, ASNA, AF, b. 1223, [c. 351] (ex Vol. 32, N. 41).
- [25] *Real Risoluzione per la costruzione del convento con chiesa e lanterna nel molo di Ponza*, 19 maggio 1775, ASNA, AF, b. 1223, [c. 350] (ex Vol. 32, N. 40).
- [26] *S.M. approva la pianta formata per la costruzione del porto di Ponza*, 28 aprile 1773, ASNA, AF, b. 1223, c. 341 (ex Vol. 32, N. 31).

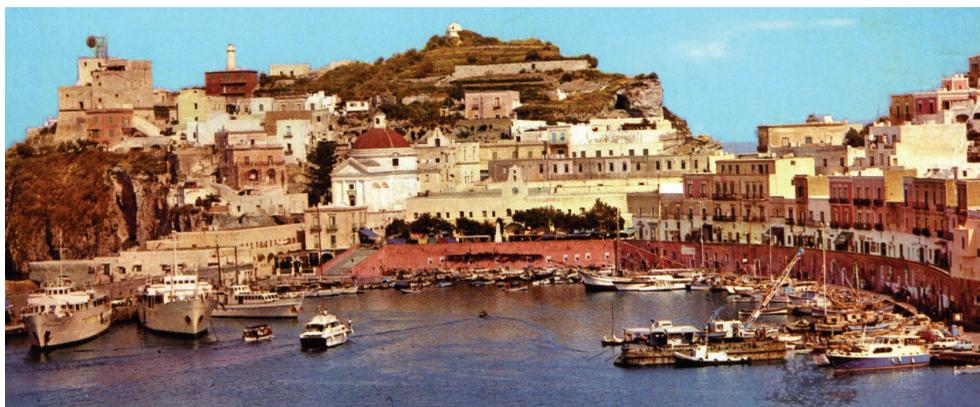


Figura 7 – Il porto di Ponza negli anni '70.



Figura 8 – Il porto di Ponza oggi.