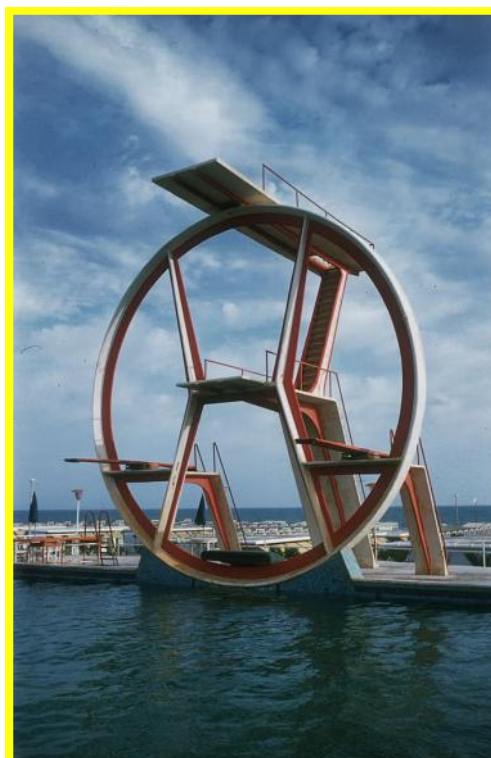


Appunti sulle passeggiate dell'11 e del 18/5/2025 v.1.0

Gianfranco Ferrari



Indice Generale

<i>COSA</i>	<i>Pag.3</i>
<i>PERCHE'</i>	<i>Pag.3</i>
<i>DOVE</i>	<i>Pag.3-19</i>
<i>COME</i>	<i>Pag.21</i>
<i>PILLOLE DI TOPONOMASTICA</i>	<i>Pag.22</i>
<i>CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE</i>	<i>Pag.22</i>
<i>UN PO' DI BIBLIOGRAFIA</i>	<i>Pag.22</i>

Introduzione a: Ostia Nuova: la storia, l'architettura, e...

COSA

- ⇒ *Raccontare la città dove viviamo: le sue origini, il suo passato ed il suo presente*
- ⇒ *Con questa passeggiata riprenderemo il tema del territorio Ostiense già toccato “virtualmente” ai tempi del COVID*
- ⇒ *Questa passeggiata è spezzata in due parti (11 e 18 Maggio) per evitare un percorso troppo lungo*

Perché

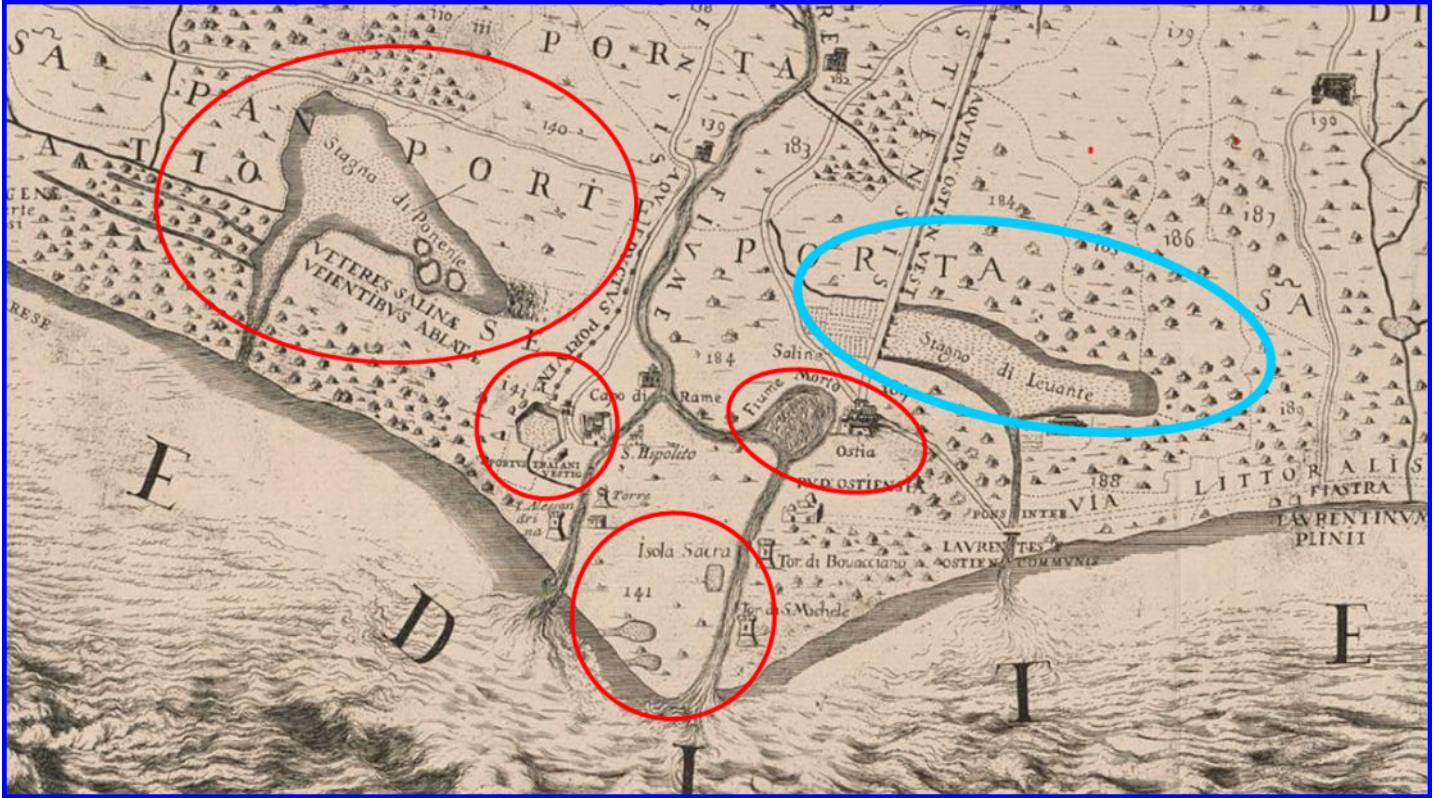
- ⇒ *Spesso, ci si limita a considerare Ostia Nuova una brutta periferia. Con queste passeggiate cercheremo di modificare questa percezione del posto in cui viviamo*
- ⇒ *Certamente la sua storia è breve e la sua nascita, resa possibile dalla bonifica degli stagni Ostiense e Portuense ad opera dei lavoratori Romagnoli di cui saremo per sempre debitori, si situa a cavallo tra gli ultimi decenni del 1800 e l'inizio del 1900*
- ⇒ *La città si è da subito caratterizzata come una città “balneare” impreziosita peraltro da ottime architetture ma anche come una città con una forte vocazione tra-sportistica con l'idroscalo sul Tevere a farne da cartina di tornasole. Queste brevi note non sarebbero complete senza citare il gioiello rappresentato dall'Antica Ostia di cui, in qualche modo, Ostia Nuova è l'erede.*
- ⇒ *La guerra e la crescita tumultuosa degli anni '60 hanno modificato questo percorso portando proprio alla “percezione” che cercheremo di modificare*

Dove

- | | | |
|------------------------|--|------------------|
| 1. | <i>Le origini: la Bonifica</i> | <i>pag.4-5</i> |
| 2. | <i>Le origini: il primo insediamento</i> | <i>pag.5-6</i> |
| <i>La nuova città:</i> | | |
| 3. | <i>Il piano regolatore ed il progetto portuale</i> | <i>pag.6-7</i> |
| 4. | <i>La città reale: una fotografia del 1943</i> | <i>pag.7-19</i> |
| 5. | <i>la guerra</i> | <i>pag.19-20</i> |
| 6. | <i>Il dopoguerra</i> | <i>pag.20</i> |

1. La bonifica

- ⇒ Il territorio Ostiense è stato “modellato” dal Tevere. I continui spostamenti della foce hanno creato delle zone umide (soprattutto i due stagni Ostiense e Portuense, insieme al più recente “fiume morto”) che hanno finito per divenire gli incubatori della malaria che imperversava



fino a Roma stessa, nelle zone più basse.

- ⇒ Le vaste tenute che insistevano sul territorio Ostiense (e Portuense) erano utilizzate dalle “grandi” famiglie Romane che le sfruttavano per la transumanza, per la produzione di legna e pinoli e per modeste attività agricole. La produzione del sale era controllata direttamente dalla Camera Apostolica.
- ⇒ La bonifica degli stagni e delle altre zone palustri era resa necessaria dalla scomparsa progressiva dei drenaggi idrici assicurati anche dalle saline e fu tentata dallo Stato Pontificio (Società Pio-Ostiense) realizzando un canale Tevere-stagno o ricorrendo ad un sistema di idrovore (sottopotenziante) o ad un complesso sistema di scarico a mare attraverso un condotto sottomarino. Tutti questi tentativi non ebbero successo
- ⇒ Dopo il 1870, la questione fu affrontata dall'Italia e si arrivò ad un progetto di massima (1873) per la bonifica con due opzioni diverse: la colmata o il drenaggio con mezzi meccanici che avrebbero sollevato le acque portandole per poi scaricarle a mare. La scelta cadde sul drenaggio ritenuto più rapido e meno costoso
- ⇒ Nel 1878, il progetto di risanamento dell'agro Romano venne finanziato. Nel 1879 iniziò la stesura dei progetti definitivi approvati nel 1880. Nel 1884 iniziò la fase operativa ed i grandi proprietari furono sottoposti ad obblighi stringenti per la gestione dei loro fondi
- ⇒ E' a questo punto che la storia della bonifica si intreccia con quella del “movimento coope-

(Continua da pagina 4)

rativo”, soprattutto Ravennate. Grazie a Nullo Baldini, Armando Armuzzi (e all’appoggio del deputato socialista Andrea Costa), si radicò l’idea dell’impresa, circondata da un’aura leggendaria, che portò poi alla bonifica di Ostia e del suo comprensorio. Il supporto organizzativo fu dato ai braccianti dalla nascita dell’Associazione Generale degli Operai Braccianti del Comune di Ravenna, nata nel 1883 e caratterizzata da un’efficiente democrazia interna e da un forte solidarismo.

- ⇒ L’Associazione crebbe rapidamente arrivando nel giro di un anno ad annoverare quasi 3000 soci.
- ⇒ In effetti l’opportunità Ostiense si palesò in un decennio (anni ‘80 del 1800) in cui una gravissima crisi agricola aveva spinto verso la miseria molti braccianti Romagnoli, mettendo in crisi l’ordine sociale.
- ⇒ Nel 1884 l’assemblea sociale decise di partecipare ai lavori di risanamento idraulico dell’Agro Romano. Armuzzi partecipò all’impresa e ne fu forse il principale animatore
- ⇒ L’Associazione partecipò ai lavori come sub-appaltatrice della Società (Canzini Fueter & C) che aveva vinto l’appalto per i lavori di terra.
- ⇒ Senza approfondire l’immensa mole del lavoro organizzativo svolto da Armuzzi (alloggi, facilitazioni ferroviarie, generi di prima necessità...) alla fine i braccianti (circa 500) furono messi in condizione di svolgere il loro duro lavoro che durò, almeno per ciò che riguarda il prosciugamento degli stagni, fino al 1889. Nel 1891 il grosso della bonifica era compiuto, anche se i lavori e la manutenzione continuarono nei decenni successivi

2. Il primo insediamento

- ⇒ Il completamento della bonifica permise l’inizio del popolamento della fascia costiera.
- ⇒ Oltre ad alcuni pescatori (spesso stagionali) provenienti dall’area Campana ed insediatisi nel 1890 in capanne sulla spiaggia nell’attuale zona di levante del litorale, il nucleo del nuovo insediamento divenne quello intorno all’attuale piazza dei Ravennati che venne raggiunta dal prolungamento della via Ostiense nel 1907.
- ⇒ Il collegamento stradale con Roma determinò nel 1908 la nascita del Ristorante Bazzini, poi Belvedere, forse il primo di Ostia
- ⇒ Finalmente, nel 1909, il comune



Il primo ristorante Bazzini (futuro Belvedere) e l'autobus FIAT che garantiva il collegamento con Roma. Da: Il mare di Roma, Publidea, 2008 (foto databile post 1908 e ante 1923)

(Continua a pagina 6)

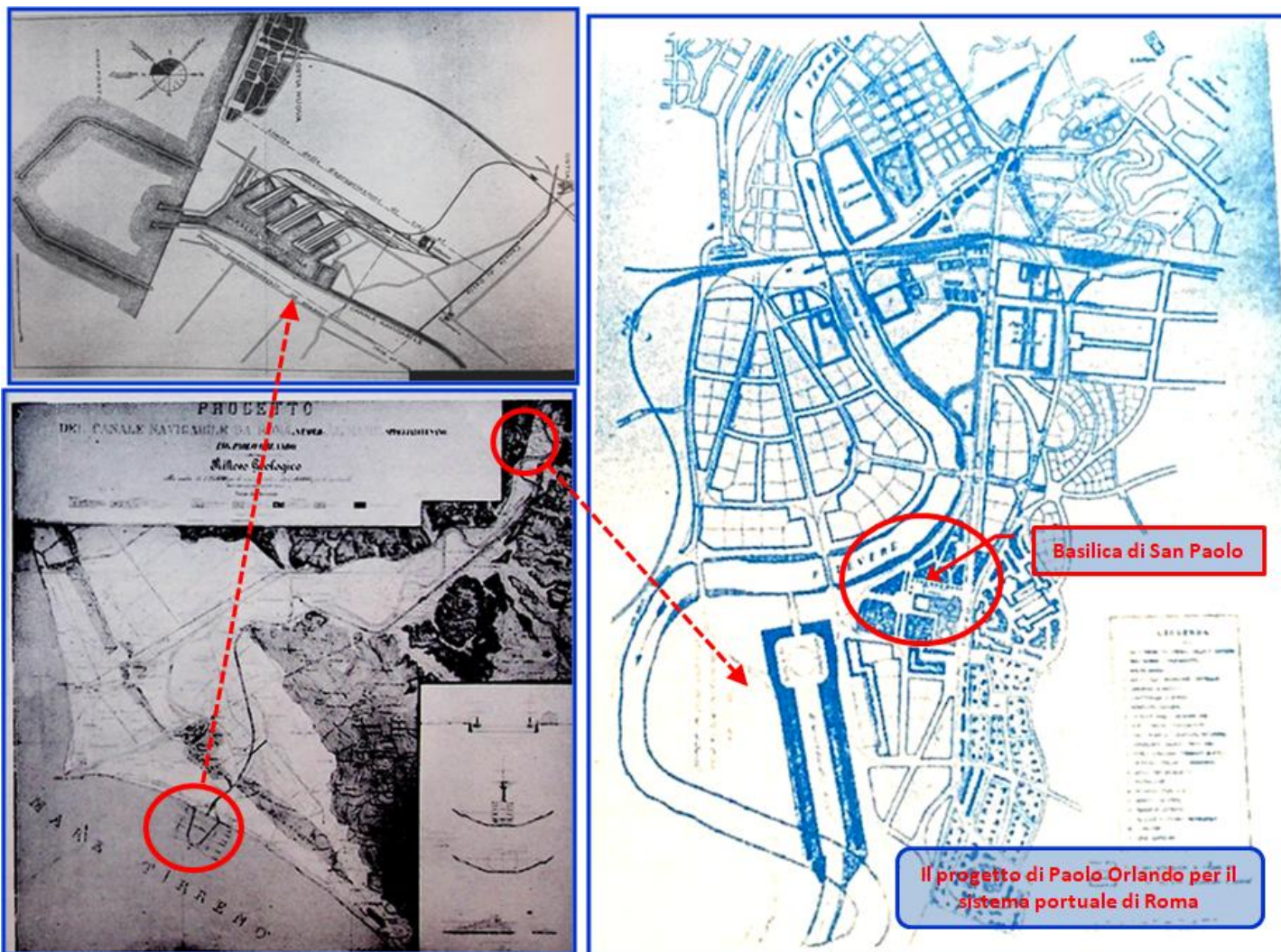
(Continua da pagina 5)

- di Roma ricevette dal Demanio Statale la concessione in perpetuo di circa 7 chilometri di litorale (tra la fiumara grande ed il canale dei Pescatori) . Altri terreni alle spalle della fascia litoranea furono acquistati dal Principe Aldobrandini ad un prezzo simbolico
- ⇒ A partire dal 1904, grazie all'iniziativa di Paolo Orlando, nacque il Comitato pro Roma Marittima che sarebbe stato il motore di tutti i successivi progetti e di molte delle successive realizzazioni
- ⇒ Nel 1916 il Consiglio Comunale deliberò di assegnare alla nuova borgata il nome di Ostia Nuova: tutto era pronto per i successivi sviluppi

3. Il piano regolatore ed il progetto portuale

- ⇒ Il piano regolatore di Ostia è strettamente collegato al progetto portuale. Verranno descritti separatamente anche se sono frutto di un progetto unitario, nato dalle proposte del "Comitato" e soprattutto di Paolo Orlando
- ⇒ Il piano prevedeva la creazione di un sobborgo marittimo di Roma realizzato in base ai principi delle città giardino. La nuova città avrebbe dovuto essere collegata a Roma tramite una ferrovia ed un canale navigabile che sarebbe arrivato nella zona di San Paolo ai piedi della nuova borgata della Garbatella. Le strutture portuali sarebbero state realizzate ad Ostia, nella zona del Canale dei Pescatori e, come detto sopra, nella piana di San Paolo
- ⇒ Il canale navigabile avrebbe piegato verso il Tevere (per evitare le alture di Acilia e lo avrebbe costeggiato fino a San Paolo
- ⇒ Dopo molte incertezze il porto fu cancellato e sostituito da un piccolo porto fluviale a servizio delle officine del gas e delle altre industrie sorte nella zona di San Paolo





4. La città reale: una fotografia del 1943

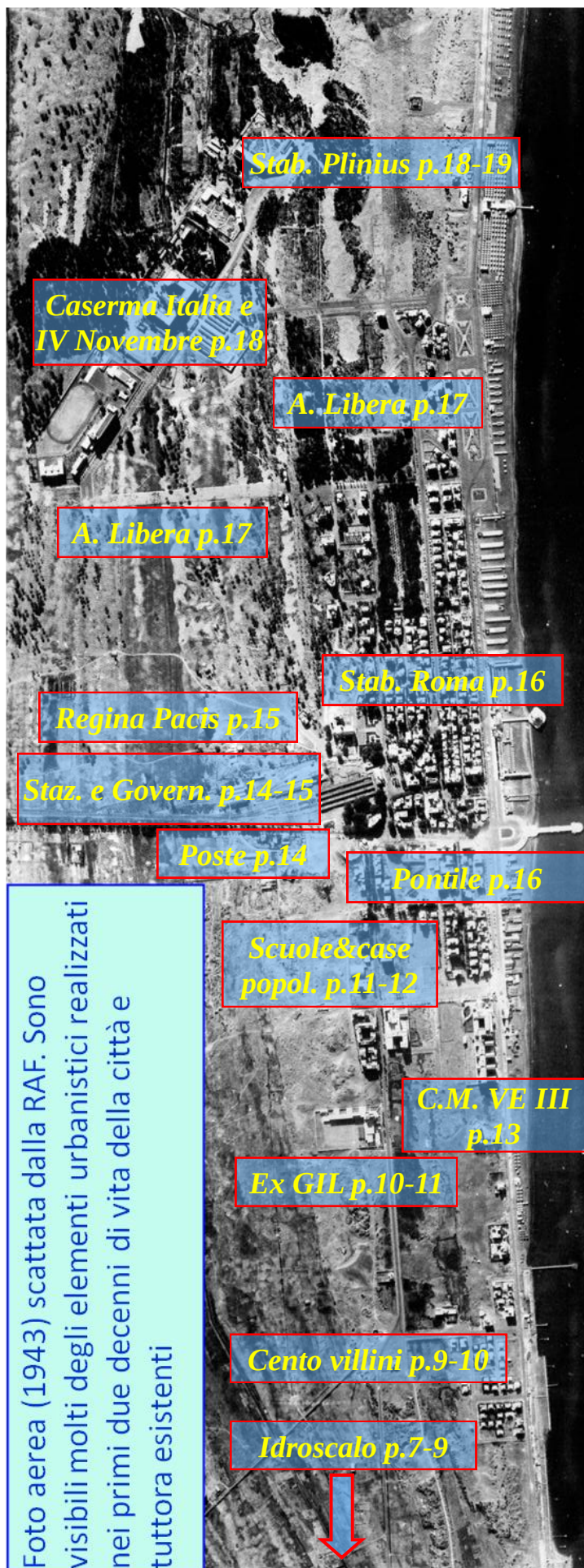
Nel 1943, quando fu scattata la foto aerea (pag.8), gli edifici abitativi e gli edifici pubblici principali erano ormai stati realizzati. Sarà solo negli anni '50 e '60 che Ostia riprenderà a crescere fino a raggiungere le dimensioni attuali

Fino alla cesura della guerra, abbandonata l'idea del porto, Ostia fu caratterizzata dall'opera di architetti di alto livello, dalla vocazione balneare ed infine da quella trasportistica-aviatoria rappresentata dall'Idroscalo Carlo Del Prete

L'idroscalo

- ⇒ L'idroscalo Carlo del Prete rappresenta per Ostia l'inizio della vocazione al trasporto aereo continuata poi con l'aeroporto di Fiumicino. In ogni caso la vocazione ai trasporti (in questo caso marittimi) viene da lontano ed affonda le sue radici nel porto Tiberino di Ostia e poi nel grande hub portuale dovuto a Claudio e poi a Traiano.
- ⇒ Quella rappresentata nella foto (pag.9) è la seconda versione dell'Idroscalo, ricostruito più a monte dopo una mareggiata distruttiva. L'Idroscalo collegava Roma con numerose destinazioni in Italia e nel Mediterraneo. Gli aerei nella foto sono quelli di ritorno dalla trasvolata atlantica

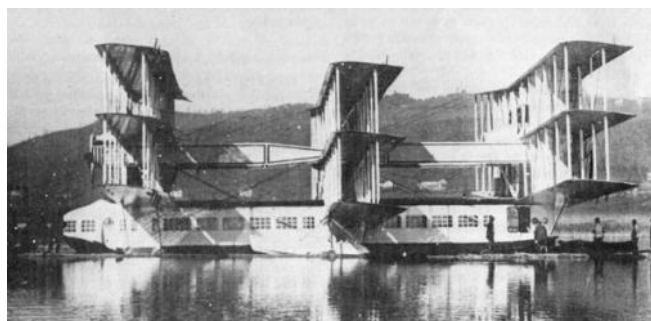
(Continua a pagina 8)



(Continua da pagina 7)

tica ancora ricordata dalla via degli Atlantici

- ⇒ L'idroscalo era il passaggio obbligato dei trasvolatori Italiani al ritorno dalle loro imprese: fu così per De Pinedo e Del Prete e, soprattutto, per le trasvolate Atlantiche in formazione di Italo Balbo. Queste ultime furono veramente delle imprese eccezionali che posero l'Aeronautica Italiana ai vertici mondiali per la prima metà degli anni '30. Il vantaggio fu poi dilapidato per errori di programmazione e carenze tecniche. Vele la pena di ricordare che negli anni '20 la ditta Caproni progettò e realizzò un idrovolante in grado di trasportare 100 passeggeri, pensato per voli di lunga durata. L'aereo (un prototipo) andò perduto al suo secondo volo per un errore di carico



- ⇒ Gli anni '30 furono quelli d'oro degli idrovoltanti: dall'idroscalo di Ostia partivano voli per tutto il Mediterraneo. Gli aerei non erano particolarmente comodi ed erano in grado di trasportare (ad esempio lo S55) un massimo di dodici passeggeri ed i loro bagagli
- ⇒ Per l'idroscalo si ipotizzarono ampliamenti e spostamenti (il drizzagno del Tevere a Mezzocammino fu realizzato in vista di uno spostamento che poi non avvenne)
- ⇒ L'Idroscalo fu parzialmente distrutto durante la guerra ma fu soprattutto lo sviluppo dell'aviazione a rendere irrimediabilmente obsoleti gli idrovoltanti



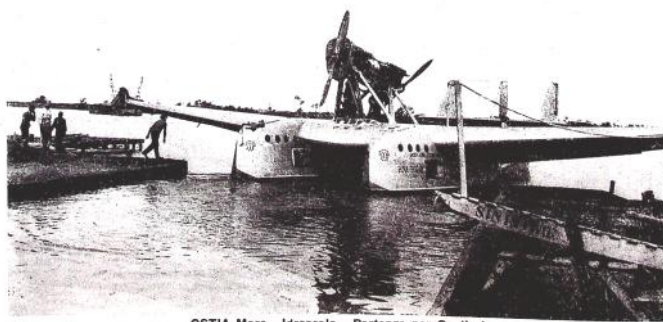
⇒ Gli aerei nella foto sono quelli di ritorno dalla trasvola-



ta atlantica ancora ricordata dalla via degli Atlantici
⇒ L'idroscalo era il passaggio obbligato dei trasvolatori Italiani al ritorno dalle loro imprese: fu così per De Pine-

do e Del Prete e, soprattutto, per le trasvolate Atlantiche in formazione di Italo Balbo.

⇒ Gli anni '30 furono quelli d'oro degli idrovolanti: dall'idroscalo di Ostia partivano voli per tutto il Mediterraneo. Gli aerei non erano particolarmente comodi ed erano in grado di trasportare (ad e-



OSTIA Mare - Idroscalo - Partenza per Cagliari

sempio lo S55) un massimo di dodici passeggeri ed i loro bagagli

- ⇒ Per l'idroscalo si ipotizzarono ampliamenti e spostamenti (il drizzagno del Tevere a Mezzocammino fu realizzato in vista di uno spostamento che poi non avvenne)
- ⇒ L'Idroscalo fu parzialmente distrutto durante la guerra ma fu soprattutto lo sviluppo dell'aviazione a rendere irrimediabilmente obsoleti gli idrovolanti



I cento villini

- ⇒ I cento villini erano un insieme di villette mono e bifamiliari che segnavano i confini della città verso ponente.
- ⇒ Dopo questo insediamento il lungomare proseguiva fino alla foce del Tevere ma presto l'erosione ne interruppe la parte finale
- ⇒ Un'altra strada più interna tuttora esistente (la via dell'Idroscalo) permetteva di raggiungere

(Continua da pagina 9)



l'importante scalo aereo (v. scheda)

⇒ I Cento villini furono realizzati a cavallo tra gli anni '20 e gli anni '30 del '900

⇒ Una curiosità è la toponomastica della zona tutta riferita al mondo delle navi (soprattutto militari). Forse retaggio delle visite della squadra navale ad Ostia



Ex GIL

- ⇒ La casa del Balilla (poi GIL) fu inaugurata ad Agosto del 1935 ed era gestita dall'Opera Nazionale Balilla (ONB) ente a cui era affidato "il compito di gestire l'«educazione fisica e morale della gioventù»".
- ⇒ Chi scrive si è trovato a frequentarla per i "saggi ginnici di fine anno" organizzati da un insegnante di Educazione Fisica formatosi in quegli anni e in quel clima.
- ⇒ La progettazione e la costruzione delle innumerevoli "Case del Balilla" passavano attraverso l'ONB fino al 1936 quando fu creata la GIL (Gioventù Italiana del Littorio)
- ⇒ L'edificio è stato progettato da Paolo Benadusi e si distingue per un'insolita doppia funzione: è stato infatti contemporaneamente sede del Comitato regionale e della Colonia marina del Comitato di Roma. L'edificio è stato progettato con una cura particolare per l'esposizione degli ambienti interni e l'organizzazione dei percorsi che da quest'ultimi conducevano alla vasta zona degli impianti sportivi

(Continua a pagina 11)

(Continua da pagina 10)

- ⇒ La Casa, è inserita in una zona di Ostia via via occupata negli stessi anni da altre attrezzature per la gioventù: il Centro Materno (Alberto Di Veroli, 1931), la Colonia Marina Vittorio Emanuele III (Vincenzo Fasolo, 1929-1932) (v.scheda) e, naturalmente e la Scuola Fratelli Garrone citata sopra.
- ⇒ Le Case del Balilla non erano destinate solo all'Educazione fisica e morale della Gioventù ma con il tempo sono divenute luoghi di indottrinamento politico e paramilitare aspetto che si è accentuato con l'involuzione bellica del regime Fascista
- ⇒ Nel dopoguerra ha ospitato orfani di guerra, molti dei quali Istriani e Dalmati.
- ⇒ E' stata poi utilizzata come scuola mentre attualmente è in attesa di essere ristrutturata e riutilizzata.



Scuole e case popolari

- ⇒ percorrendo corso Duca di Genova, subito dopo via Giuliano da Sangallo, non si può non essere colpiti da due costruzioni improntate a canoni totalmente differenti, seppure realizzate a breve distanza temporale l'una dall'altra.
- ⇒ Sulla sinistra l'edificio della Scuola Fratelli Garrone (Ignazio Guidi, 1933) "rumorosa" affermazione del razionalismo introdotto in ambito italiano nel filone delle tendenze in atto nel dibattito architettonico europeo.
- ⇒ Sul lato destro si innalzano invece i fabbricati costruiti, su progetto di Camillo Palmerini (autore di numerosi edifici tra cui quelli di piazza Brin alla Garbatella), dall'istituto per le Ca-

(Continua a pagina 12)

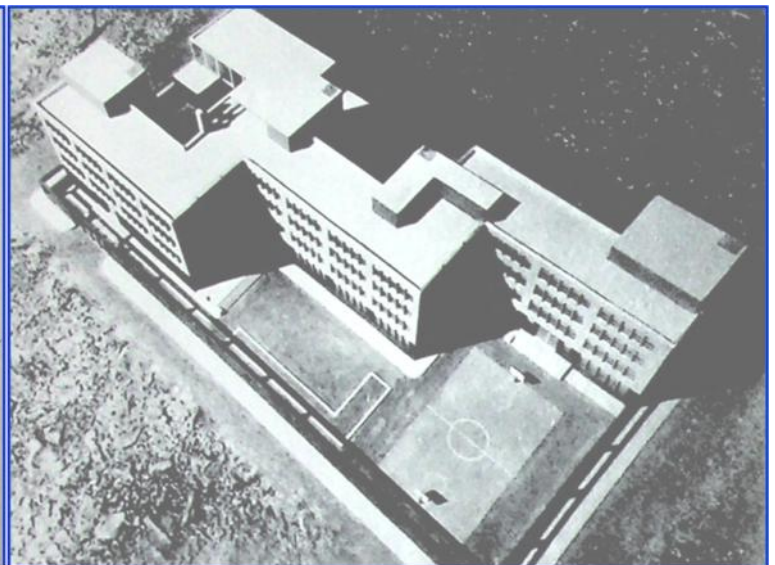
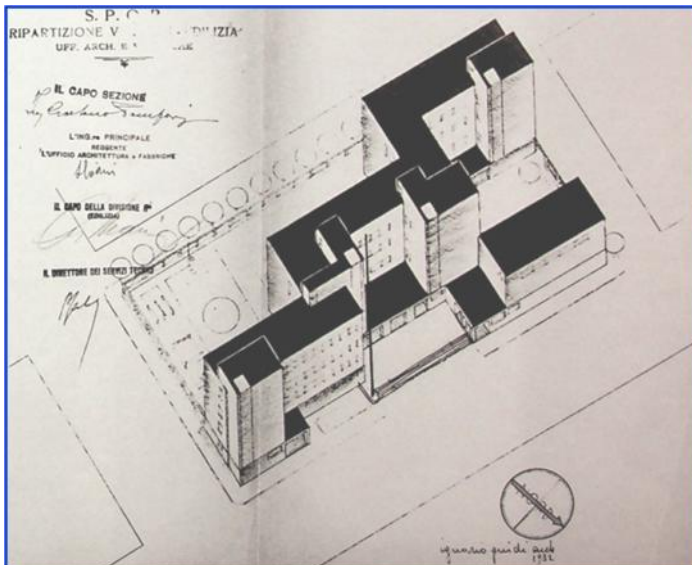
(Continua da pagina 11)

se Popolari (ICP) tra il 1926 e il 1929

- ⇒ Il confronto con l'edificio scolastico induce quanto meno ad un'attenta riflessione anche se sarebbe certamente sbagliato vedere il lavoro di Palmerini come una forma architettonica vetusta e superata.
- ⇒ Sicuramente, i due edifici riassumono in sé forme e metodologie costruttive diametralmente opposte. Questi diversi approcci (semplificati in tradizione e innovazione) sono stati la causa di un violento scontro all'interno dell'Architettura Italiana.
- ⇒ Le case di Palmerini comprendono tre lotti poi ridotti a due e si caratterizzano per una sapiente distribuzione di assi e scarti prospettici, moltiplicando i punti di visione e alternando sapientemente gli "spazi" e i "pieni".



- ⇒ Il lavoro di Guidi al contrario ha portato alla realizzazione di un edificio in cemento armato con più di 40 aule oltre alla palestra, suddiviso in tre corpi ognuno dei quali era dedicato ad un livello di insegnamento diverso: elementare, ginnasiale ed avviamento. (come qualcuno di noi, tra cui il sottoscritto) ha sperimentato
- ⇒ I corpi sfalsati, infine, permettevano un'esposizione ottimale delle aule.



Colonia Marina Vittorio Emanuele III

- ⇒ Ha avuto due versioni. La prima (progettata da Marcello Piacentini nel 1915), è nata dalla collaborazione tra Paolo Orlando e l'Associazione Artistica fra i Cultori di Architettura a Roma. La collaborazione portò al P.R. e del 1916 che includeva l'edificazione di una colonia marina per bambini.
- ⇒ L'istituto poteva ospitare turni di 80 bambini e fu completato nel 1920, prima grande costruzione di Ostia Nuova e primo grande successo del Comitato pro Roma marittima
- ⇒ Il corpo centrale era destinato agli ambienti di soggiorno, ai refettori e alle cucine, mentre nelle due ali più basse e simmetriche rispetto all'elemento centrale erano sistemati i dormitori e le aule. Alcune capanne in legno con tetti in paglia, ospitavano i bambini che frequentavano la colonia solo al mattino
- ⇒ L'edificio era costruito sulla spiaggia e soggetto ai danni delle frequenti mareggiate e divenne rapidamente insufficiente. Si decise allora di realizzare quella che sarebbe divenuta la Colonia Marina Vittorio Emanuele III (progetto di Vincenzo Fasolo)
- ⇒ La nuova struttura fu consegnata nel 1933 e poteva ospitare 400 bambini
- ⇒ La colonia è composta da due grandi edifici, "ovest" ed "est", collegati tra loro. I due corpi si affacciavano sul lungomare, davanti alla vecchia colonia di Piacentini con cui, nel progetto originale, era previsto un collegamento che, scavalcando il lungomare, avrebbe permesso l'accesso alla precedente colonia con lo scopo di ampliare la struttura ricettiva

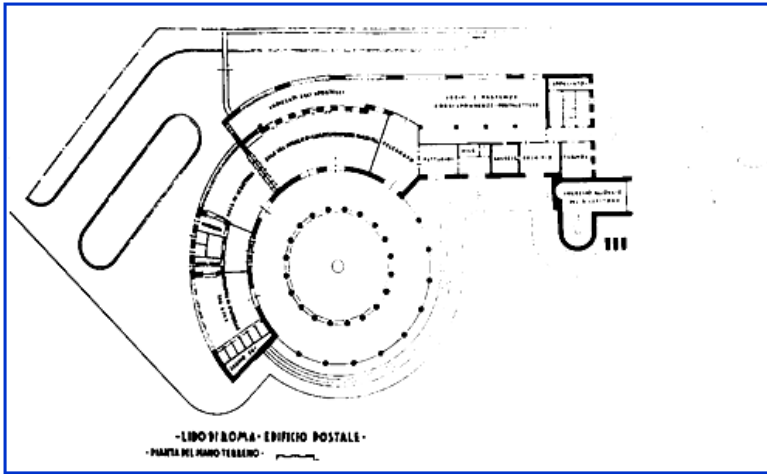


- ⇒ Il corpo "ovest" accoglie i dormitori: quattro corpi ortogonali al lungomare per ottimizzare l'illuminazione ed il ricambio d'aria
- ⇒ L'ala "est" comprende le aule e i refettori ed ha una forma angolare che abbraccia un piccolo cortile
- ⇒ L'edificio, ospita attualmente la Biblioteca Elsa Morante e mantiene la sua vocazione ricettiva e assistenziale



La Posta Centrale

- ⇒ Il progetto è di Angelo Mazzoni, autore anche dell'ala sinistra della Stazione Termini dove esiste al secondo piano una fontana molto simile.
- ⇒ L'edificio è stato costruito nel 1934 per sostituire il primo ufficio, ormai insufficiente.



⇒ Prima di arrivare alla collocazione ed al progetto attuali, ci furono molti ripensamenti sulla collocazione (Piazza Giuliano della Rovere, nelle vicinanze di Regina Pacis) che alla fine portò la posta vicino alla stazione ferroviaria e al termine della via del Mare e cambiamenti progettuali che da una sorta di parallelepipedo portarono all'aspetto attuale arricchito da una scelta accuratissima dei materiali e della loro messa in opera.

⇒ La fontana è stata restaurata negli anni '90 e sono state rimesse in opera le lampade e la scultura centrale, tutte riprodotte in copia a causa della scomparsa degli originali



Stazione e Governatorato

- ⇒ **La stazione ferroviaria:** La vicenda della ferrovia è iniziata nel 1909 ma fu solo con il piano regolatore del 1916 che si passò alla fase operativa. I lavori procedettero lentamente a causa della guerra e furono ultimati nel 1924. La ferrovia era a trazione elettrica e presentava elementi di novità nel panorama nazionale come l'incarrozzamento a raso.
- ⇒ La stazione fu realizzata nei primi anni venti su progetto di Marcello Piacentini. La piazza, come si vede nella foto, era armonica e chiusa dalla stazione e dal palazzo del governatorato. Purtroppo il vuoto urbanistico lasciato dalla scomparsa della



(Continua da pagina 14)

stazione non è stato in alcun modo colmato trasformando lo spazio in un anonimo e sgraziato slargo

- ⇒ **Il palazzo del Governatorato:** il progetto fu affidato a Vincenzo Fasolo che realizzò un edificio carico di suggestioni romantiche e di citazioni Romane e medievali.
- ⇒ La costruzione iniziò nel 1924 e terminò



nel 1926. l'apparato decorativo fu ultimato nella seconda metà degli anni '30.

- ⇒ L'edificio svolse funzioni importanti per la nuova città e, oltre agli uffici comunali, ospitò un pronto soccorso e una scuola.
- ⇒ **La Caserma dei Vigili del Fuoco:** attigua al Palazzo del Governatorato, in via Celli, è la caserma dei Vigili del Fuoco realizzata nel 1936 da Corrado Giovannetti



La Chiesa di Regina Pacis

- ⇒ La Chiesa di Regina Pacis: il progetto della Chiesa fu affidato a Giulio Magni e fu approvato nel 1916. Il progetto e la realizzazione della Chiesa vide il coinvolgimento dello stesso Pontefice e del Cardinale Decano Vincenzo Vannutelli, Vescovo di Ostia. La chiesa fu costruita sulla duna più alta di Ostia, è allineata con lo stabilimento Roma e fu inaugurata nel 1928
- ⇒ La chiesa doveva inizialmente essere dedicata a Santa Monica ma nel 1918 la dedica fu cambiata in Regina Pacis ed affidata ai Pallottini
- ⇒ Architettonicamente è considerata piuttosto conservatrice e non mancano diverse citazioni stilistiche



Lo stabilimento Roma



- ⇒ E' la più importante delle realizzazioni "balneari" ed ha caratterizzato Ostia ed il suo profilo fino alla sua distruzione a causa degli eventi bellici.
- ⇒ Il "Roma" fu progettato da Giovanni Battista Milani nel 1924 e inaugurato nel 1925, alla presenza del Capo del Governo di allora.
- ⇒ L'impianto era allineato con la Chiesa ed era costituito da due corpi di fabbrica, a terra e a mare, collegati da un lungo pontile.

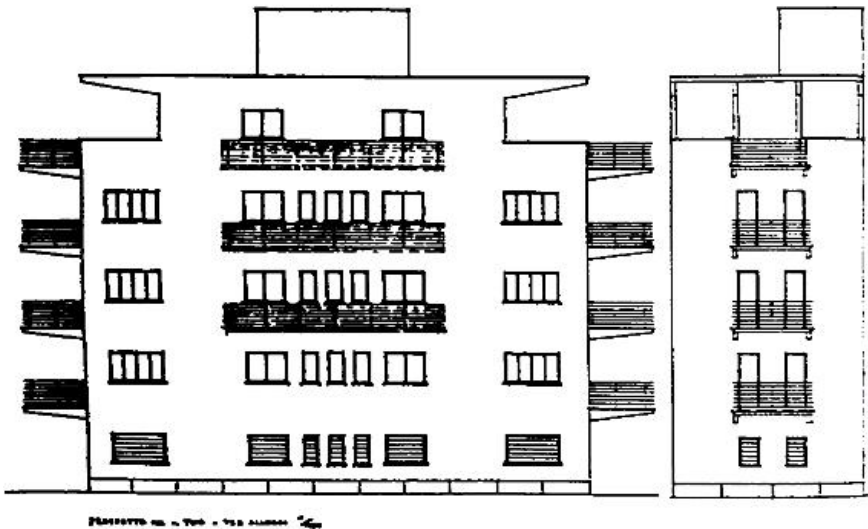
Pontile

- ⇒ La piazza dei Ravennati ha assunto la sua forma attuale intorno al 1940, quando con l'apertura del nuovo pontile in muratura (quello precedente era in legno) fu allargata l'attuale via della marina, originariamente allineata con la via Ostiense, con la demolizione degli edifici del lato destro della strada (quello dove attualmente sono i portici), evidentemente diversi da quelli sul lato sinistro.
- ⇒ La struttura, ricoperta di travertino avanzava verso il mare per circa 150 metri. Ai lati, delle coppie di scalette permettevano l'accesso al mare e l'imbarco sui barconi che offrivano brevi uscite in mare.
- ⇒ Il pontile è tra le strutture urbanistiche danneggiate dalle guerra. Fu infatti parzialmente distrutto dalle truppe Tedesche quando ancora si temeva uno sbarco alleato ad Ostia.
- ⇒ Nel 1980 il pontile fu sottoposto ad una radicale ricostruzione che protesse le palificazioni di sostegno e sostituì la pavimentazione in travertino



Palazzine di Adalberto Libera

- ⇒ Adalberto Libera fu uno dei maggiori esponenti del razionalismo architettonico in Italia. Tra i suoi progetti, il palazzo dei Congressi all'EUR (1937-38) e la villa Malaparte a Capri (1938-40). Lavorò anche ad Ostia al progetto e alla realizzazione di alcune palazzine di abitazione.
- ⇒ La palazzine gemelle di viale della Vittoria: Le due palazzine progettate da Adalberto Libera sono edifici a cinque piani, impostati su una pianta molto stretta e allungata. Ai primi quattro livelli, tutti uguali, si sovrappone il coronamento del piano attico, con i vuoti alle due estremità la cui forma trapezoidale deriva dalla presenza delle grandi mensole a sbalzo in cemento armato che sostengono la copertura dei terrazzi sottostanti; elementi strutturali simili scandiscono le parti inferiori dei balconi laterali.



⇒ Le palazzine del Lungomare: nel 1932 la Società Immobiliare Tirrena bandì un concorso per la sistemazione urbanistica di un isolato sul lungomare di levante. L'esito del concorso sancì l'affermazione del fronte mo-

dernista-razionalista e a Libera vennero affidati i due lotti angolari della prima fila

- ⇒ In quello a ovest propose un villino a tre piani ("A"), impostato su una pianta rettangolare che in elevato si trasforma in un volume parallelepipedo, scavato nei primi due livelli da ampie finestre rettangolari e, all'attico, da un profondo loggiato. La linea curva è presente nei balconi, che si incastrano sugli spigoli creando l'impressione di proseguire all'interno dell'edificio, e nel corpo scala, posto sul retro.
- ⇒ Anche il villino a est ("B") è caratterizzato dalla pianta rettangolare e dal rigore geometrico. Il fronte posteriore è simile a quello "A" mentre nel prospetto principale la parte centrale è arretrata. Al piano attico viene inserita una loggia che si apre anche sui fronti laterali, da dove sporgono dei piccoli balconi simili a quelli di viale della Vittoria



La Caserma Italia (già IX Maggio) e il collegio IV Novembre

- ⇒ Il complesso è stato inaugurato tra il 1937 e il 1938. La caserma (un'opera nella quale sono
- ⇒ State adottate delle soluzioni distributive e tecnologiche all'avanguardia) è stata fin dall'inizio destinata alla guardia di Finanza (Corrado Viettone)

⇒ il Collegio IV Novembre era destinato agli orfani dei dipendenti degli enti locali. Contiene al suo interno dei pregevoli dipinti del pittore livornese Lorenzo Viani. La torre nella foto è stata distrutta durante la seconda guerra mondiale. Il IV Novembre è, tra i grandi edifici Ostiensi, quello forse più intriso di retorica fascista. Il progetto è di Giuseppe Boni.



- ⇒ Il IV Novembre era stato pensato come Collegio Navale destinato agli orfani dei dipendenti degli Enti Locali. Offriva dei corsi professionali "marittimi" e la nave di cemento serviva all'addestramento degli allievi alle manovre veliche e ospitava alcuni laboratori professionali. Una delle aule è decorata da belle pitture murali di Lorenzo Viani a tema marinaro
- ⇒ Nelle vicinanze sarebbe dovuto sorgere l'Istituto Nautico ma le vicende belliche lo impedirono
- ⇒ Nel dopoguerra il IV Novembre ha ospitato il liceo Classico di Ostia e, dopo un periodo di occupazioni di centri sociali, è stato acquisito dalla Guardia di Finanza

Lo stabilimento balneare Plinius

- ⇒ Nel 1931 fu prolungato il lungomare di levante e nel 1933 fu pubblicato un bando per la realizzazione di tre stabilimenti balneari. Nel 1933 la Capitaneria di Porto di Civitavecchia predispose quindi un bando per la costruzione in quest'area di tre stabilimenti balneari, che nelle dotazioni e nei servizi offerti dovevano soddisfare a ben precisi requisiti di qualità e di "signorilità". Pena la revoca della concessione, era inoltre obbligatorio il rispetto delle "visuali prospettiche": il verde degli alberi doveva essere sempre visibile dalla linea di battigia, così come, da qualsiasi punto della strada litoranea, si doveva poter trapiantare il mare, con l'unica eccezione delle costruzioni stabili, la cui architettura doveva altresì riflettere il carattere elitario degli impianti.
- ⇒ A seguito del bando sorsero il Plinius, La Pineta e poi il Rex, ai quali, negli anni successivi, si affiancarono altri stabilimenti più piccoli (il Duilio, il Belsito, la Lega Navale, ...).

(Continua da pagina 18)

- ⇒ Il Plinius fu progettato nel 1933 dall'architetto Leopoldo Botti ed è posto di fronte al complesso di abitazioni dell'I.N.C.I.S.
- ⇒ L'impianto è costituito da un grande edificio d'ingresso a terra e da una rotonda, collegati tra loro da un pontile. L'edificio a terra, è collegato alla strada litoranea da un'ampia scalinata, il piano superiore è occupato da un grande salone rettangolare dotato di un'ampia terrazza con affaccio verso il mare. L'edificio a mare è invece un grande salone semicircolare, che ospita il ristorante ed è circondato da una terrazza-belvedere dalla quale parte la passerella che si conclude con una piccola piattaforma affacciata sul Tirreno.
- ⇒ Gli eventi bellici provocarono la distruzione dell'edificio a terra, ricostruito, con diverse semplificazioni, nel 1946.



5. La Guerra

La guerra fu disastrosa per Ostia e i suoi abitanti

Nel timore di uno sbarco alleato, le truppe Tedesche distrussero sistematicamente tutti i possibili punti di riferimento verso il mare insieme alle vie di comunicazione.

L'elenco da un'idea dei danni subiti dalla città:

- ⇒ Pontile: distrutto parzialmente
- ⇒ Stabilimento Roma: distrutto totalmente
- ⇒ Altri stabilimenti: distrutti totalmente o parzialmente
- ⇒ Idroscalo: reso inutilizzabile. Aerostazione distrutta
- ⇒ IV Novembre distrutta la grande torre centrale
- ⇒ Faro di Fiumicino e torre Clementina: distrutti



- ⇒ Ferrovia Roma-Ostia:
- ⇒ Stazione di Ostia: distrutta
- ⇒ Linea aerea: distrutta
- ⇒ Stazioni ed opere civili: minate o distrutte
- ⇒ Binari e traversine: distrutte con l'erpice (trainato da un locomotore tagliava in due le traversine)
- ⇒ Via del Mare: danneggiata e minata
- ⇒ Tutte le strade di accesso al mare sono state chiuse con grandi blocchi di cemento in casseforme

(Continua da pagina 19)

⇒ Abitanti: a Settembre del 1943 tutti gli abitanti furono costretti a lasciare la città con un preavviso di poche ore e furono sfollati a Roma in conventi e case private, quando possibile

6. Il dopoguerra: la ricostruzione ed il ripopolamento

La ripresa di Ostia fu relativamente rapida. Nello scorcio degli '40 si ripararono i danni più gravi della guerra:

⇒ Ferrovia: terminato il recupero del materiale rotabile, la linea fu riaperta per intero nel 1949. Contestualmente ne fu deciso il prolungamento verso Castelfusano. La stazione terminale non fu perciò ricostruita ed il buco urbanistico persiste tuttora in quella che era una delle piazze più armoniche di Ostia. Il prolungamento fino a Castelfusano fu ultimato nel 1949. Quello a Cristoforo Colombo, più complesso, fu ultimato nel 1959



⇒ Faro di Fiumicino e torre Clementina: il faro fu ricostruito in forme diverse nel 1946 e dismesso nel 1971. La torre non è stata ricostruita

⇒ Pontile: fu ricostruito e partì dal 1953 e riaperto al pubblico nel 1956

⇒ Idroscalo: non fu ricostruito ma fu parzialmente riutilizzato come rimessaggio per imbarcazioni e come sede di una cantiere nautico

⇒ IV Novembre: la torre centrale non fu ricostruita. Ospitò a lungo il liceo classico di Ostia e, dopo un periodo di incertezza, fu acquisito dalla Guardia di Finanza. Ora ospita la Scuola di Polizia Tributaria

⇒ Via del Mare: fu bonificata e riaperta

⇒ Stabilimento Roma: come già detto, non fu ricostruito e fu sostituito dall'attuale stabilimento Lido

⇒ Stabilimenti balneari: tranne il Roma, totalmente distrutto, furono tutti restaurati o ricostruiti e se ne aggiunsero di nuovi come il Kursaal: la grande K di Pierluigi Nervi divenne il simbolo della rinascita... La popolazione iniziò a rientrare ad Ostia alla fine della guerra, spesso con mezzi di fortuna per tentare di recuperare ciò che era stato abbandonato precipitosamente nel 1943.

⇒ La vita ad Ostia riprese gradatamente ed arrivarono le prime nuove costruzioni di abitazione. Ostia era stata a lungo un luogo di villeggiatura e tale rimase fino agli anni '60. Le prime nuove costruzioni erano case "per tutti" e furono costruite dalla ditta Lamaro (quelle in viale Vasco de Gama). Alcuni nuovi edifici furono realizzati nella zona al di là della ferrovia ma nel complesso, per gli anni '50 Ostia rimase un piccolo centro che cominciava ad accogliere una popolazione stabile di pendolari (per lo più impiegati statali) che gravitavano su Roma.



⇒ Il grande cambiamento avvenne con la costruzione e l'apertura dell'aeroporto di Fiumicino che rese necessari nuovi alloggi di tutte le tipologie. La popolazione di Ostia nell'arco di poco più di un decennio raggiunse i centomila abitanti

⇒ La nuova edilizia fu generalmente di qualità medio bassa e a volte di tipo speculativo. La crescita disordinata (o quantomeno poco ordinata) finì per sommergere (come nel caso di via delle Baleniere), gli spazi verdi superstiti. Considerazioni simili valgono per le case Armellini, decisamente mediocri, che hanno finito per distruggere la zona dunale di Ponente

⇒ Nonostante questo, alcuni interventi di qualche valore ci furono, come ad esempio le case Alitalia (progetto Studio Valle) nelle vicinanze di Piazza Agrippa o il Pala FIJKAM nelle vicinanze della Stazione Castelfusano,

⇒ Un'ultima notazione riguarda la realizzazione del porto turistico che, rispetto ad altre aree simili, ha avuto, almeno inizialmente, un discreto successo purtroppo appannato da gravi vicende giudiziarie

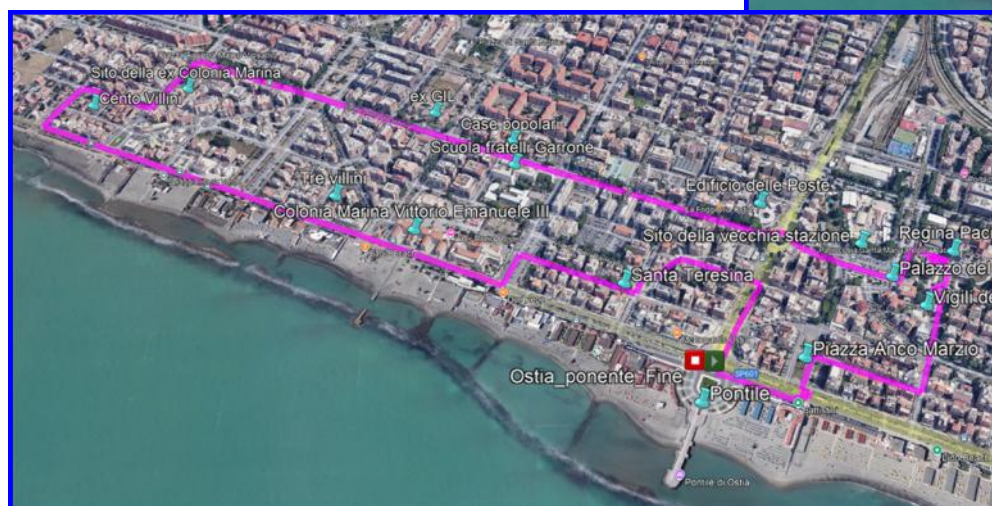
La passeggiata a Ostia Nuova è suddivisa in due parti (Domenica 11 e Domenica 18 Maggio) per limitarne la lunghezza.

La prima passeggiata (11 Maggio) riguarderà **Ostia Levante**: partiremo da viale della Vittoria, dalle **palazzine gemelle di Adalberto Libera**, attraverseremo il secondo cavalcavia e raggiungeremo il complesso **Caserma Italia – IV Novembre**. Di lì, attraverso il terzo cavalcavia, raggiungeremo gli stabilimenti **Plinius e Belsito** e poi le **palazzine di Adalberto Libera sul lungomare**. Attraverso via dei Fabbri Navali arriveremo alla **piazza Cesario Console**, costeggeremo ciò che resta della duna principale di Ostia e torneremo al punto di partenza in viale della vittoria. La passeggiata ha una lunghezza complessiva di **circa 4 Km** e ci vedremo alle 9 a viale della Vittoria al serbatoio ACEA.

La seconda passeggiata (18 Maggio) riguarderà Ostia Ponente: partiremo **dal Pontile** e passando per **via Celli** raggiungeremo la **chiesa di Regina Pacis** e la **piazza della Stazione Vecchia**.

Dall'edificio delle Poste percorreremo **Corso Duca di Genova** passando davanti alle **Case Popolari, la scuola Fratelli Garrone e l'ex GIL** fino a piazza Agrippa da dove raggiungeremo i **"cento villini"**. Torneremo percorrendo il lungomare fino a via Giuliano da Sangallo passando davanti alla **colonia marina Vittorio Emanuele III**. Percorreremo poi via Rutilio Namaziano fino alla piazza di Tor San Michele da dove, attraverso via Granito di Belmonte, raggiungeremo il viale della Marina e torneremo al Pontile dove terminerà la passeggiata che ha una lunghezza complessiva di **circa 4 Km**. Per la partenza, ci vedremo alle 9 al pontile. Il materiale è unico e servirà per ambedue le passeggiate. Vi prego, come al solito di confermare la vostra presenza sulla chat

Passeggiata di Levante dell'11 Maggio



Passeggiata di Ponente del 18 Maggio



Pillole di Toponomastica: i nomi delle strade della parte centrale e più antica di Ostia, offrono degli spunti interessanti per conoscere la storia del nostro territorio. A parte un gruppo di strade dedicate ai ritrovamenti allora recentissimi di Ostia Antica (Acilii, Fabbri Navali, Lucilii, Claudio, Misenati...), alcune delle altre strade del centro raccontano di personaggi o di luoghi legati alla storia anche recente di Ostia. Senza la pretesa di essere esaustivi, vale la pena di guardare più da vicino questi nomi:

Lungomare Duca degli Abruzzi: è dedicato a Luigi Amedeo di Savoia figlio del re di Spagna Amedeo di Savoia e celebre per le sue esplorazioni geografiche. Quella che lo collega in qualche modo ad Ostia è quella al Polo Nord, dove raggiunse, con la nave Stella Polare la latitudine più settentrionale (86°33') raggiunta fino a quel momento (1900). Al ritorno dalla spedizione, la nave fu donata al Comune di Roma e restò a lungo ormeggiata sul Tevere sicuramente a Fiumicino (dove compare in un documentario d'epoca)

I Cento villini: via dell'idrovolante, dell'incrociatore, del sommergibile, della corazzata: questi nomi apparentemente banali inducono però una riflessione cui si è già accennato. La zona dei cento villini fu costruita intorno al 1930, pochissimi anni dopo due riviste navali a cui partecipò la flotta quasi al completo e tenutesi nel mare di Ostia. La memoria di questo avvenimento era presente in molti degli anziani ed è probabilmente stata all'origine della scelta di quei nomi per le strade di questo piccolo agglomerato ostiense.

Via degli Atlantici: questa piccola stradina (gelosia nei confronti di Balbo?) ricorda una pietra miliare nella storia dell'aviazione. La trasvolata atlantica di 25 idrovolanti in formazione al comando appunto di Italo Balbo

Via Vincenzo Vannutelli: la strada ricorda il Vescovo di Ostia e Cardinale Decano Vincenzo Vannutelli che inaugurò la Chiesa di Regina Pacis nel 1928

Via Orazio dello Sbirro: ricorda il difensore del Castello di Ostia contro le milizie imperiali al comando del Duca d'Alba durante la cosiddetta guerra del sale nel 1556. L'assedio provocò perdite gravissime ai soldati del duce d'Alba ed il castello poté essere preso solo una volta terminate le munizioni

Viale Paolo Orlando: ricorda il grande promotore della nuova Ostia che come assessore all'Agro Romano poté materialmente iniziare il lungo cammino che ha condotto il piccolo borgo alla città di oggi

Via Angelo Celli: ricorda uno dei pionieri della lotta alla malaria che, insieme a Ettore Marchiafava (vicino ad ottenere il Nobel poi assegnato al medico francese Alphonse Laveran) fece delle scoperte decisive per l'individuazione dell'agente patogeno della malattia, incubo dei primi bonificatori di Ostia.

Piazza Cesario Console: ricorda il comandante della flotta congiunta di Napoli, Amalfi, Sorrento, Gaeta e Roma che combatté e vinse nell'849 la battaglia di Ostia contro i Saraceni che tentavano di attaccare Roma

Qualche considerazione conclusiva:

Siamo al termine di questo racconto (fatto da un Ostiense "della prima ora" e quindi da verificare sul campo con il prezioso supporto di Mauro Sgaramella, un altro uòOstiense di vecchia data). La Ostia attuale non è bellissima perché la crescita incontrollata ha inferto ferite urbanistiche non sanabili ma comunque, con il supporto di adeguati strumenti di lettura, conserva il fascino degli inizi sia all'interno dell'area urbana sia al di fuori di essa: basta citare il gioiello rappresentato dal Parco Archeologico di Ostia e dalle tante aree verdi sul suo territorio.

Gli elementi che abbiamo descritto fanno intuire la possibilità di uno spazio per un futuro migliore per Ostia e, soprattutto, spero che possano aiutarci a vederla con occhi diversi, senza pregiudizi ma con la consapevolezza che molto deve e può essere fatto per migliorarla e preservarla

Un po' di bibliografia: si riportano alcuni testi fotografici e specifici legati alla storia di Ostia

Testi Fotografici

1. Il mare di Roma. Una storia da vedere. Publidea. 2008
2. Ostia attraverso le cartoline d'epoca. Dimensione immagine. 1987
3. Giulio Mancini. Ostia vista dall'alto. Cronaca Sera. 2006

Testi/articoli specifici

4. G. Lattanzi, V. Lattanzi, P. Isaja. Pane e lavoro. Longo Editore. Ravenna, 2008
5. Giovanni De Nisi. Ostia Lido di Roma 1982
6. M. Antonucci, L. Creti, F. Di Marco (a cura di). Ostia, Architettura e città in cento anni di Storia. Bollettino d'arte. L'Erma di Bretschneider. 2020