

ROMA MARITTIMA

Rassegna Mensile del Comitato Nazionale "Pro Roma Marittima",
per il Porto di Roma e la Navigazione del Tevere e del Nera

ABBONAMENTI: Per i Soci del Comitato: Italia e Colonie anno L. 3.00; Estero L. 4.00. Per i non Soci: Italia e Colonie anno L. 6.0 Estero L. 8.00 — Un numero separato L. 0.50 — **INSERZIONI:** dirigersi esclusivamente all'Amministrazione della Rassegna. — **DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE:** ROMA, Piazza S. Nicola de' Cesarini, 3 - Telefono interprovinciale 41-74.

Il bilancio preventivo dei LL. PP. per l'esercizio 1915-16.

La navigazione interna, le opere idrauliche le opere di Roma e della Sardegna.

Lo stato di previsione della spesa del Ministero dei Lavori Pubblici per l'esercizio finanziario 1915-16 segna un aumento di 23 milioni in confronto dell'esercizio in corso. Quando si tenga conto delle spese fatte per la preparazione militare e delle disponibilità già concesse al Ministero dei Lavori Pubblici per la esecuzione diretta di opere nuove, o per intervenire a favore degli Enti locali che ad opere nuove abbiano potuto provvedere anche nell'interesse della mano d'opera disoccupata, si dovrà riconoscere come sia stato merito speciale dell'on. Ciuffelli aver assicurato al bilancio del proprio Ministero questa maggiore e cospicua disponibilità per l'esercizio finanziario avvenire.

Ci sembra interessante desumere da alcuni capitoli le cifre stanziare per i servizi corrispondenti, in quanto esse, meglio di ogni altro elemento, possono dare idea dell'azione positiva che il Ministero si propone in alcuni nuovi bisogni dell'economia nazionale, determinati dalle indagini scientifiche e tecniche, e finalmente passati nell'azione di Stato.

Per le opere idrauliche, la spesa ordinaria è prevista in L. 6.592.000, con un aumento di L. 132.500; la spesa straordinaria è prevista in L. 6.100.000, con un aumento di L. 600.000.

Fra le variazioni più notevoli della spesa ordinaria è un aumento di Lire 200.000 per la manutenzione delle vie navigabili di prima e seconda classe; fra le variazioni più notevoli della spesa straordinaria è un aumento di Lire 370.000 per le opere di ristabilimento nei fiumi e canali navigabili, un aumento di L. 175.000 per la sistemazione idraulico-forestale dei bacini montani e uno staziamento nuovo di L. 200.000

per opere nuove sulle vie navigabili di prima e seconda classe.

Per le bonifiche, è prevista una spesa di 15 milioni con un aumento di un milione in confronto dell'esercizio in corso. Un'quarta parte dell'aumento è attribuita al fondo delle annualità da corrispondere alla costruzione delle strade comunali occorrenti al bonificamento dell'Agro Romano, per le quali sono stanziare in complesso L. 1.500.000.

Per le opere di Roma (costruzione della nuova aula del Parlamento, opere sul Tevere, monumento a Vittorio Emanuele II, nuovo palazzo per il Ministero dei Lavori Pubblici, sistemazione di via Cavour, di Piazza Venezia, ecc.) è prevista una somma complessiva di Lire 8.825.500, con un aumento di L. 893.000 in confronto dell'esercizio in corso.

Per la sistemazione idraulica della Sardegna è prevista una spesa di Lire 2.250.000.

Da queste cifre si può desumere quali opportuni criteri abbia seguiti l'on. ministro dei Lavori Pubblici nelle opere che più direttamente interessano all'azione del Comitato Nazionale «Pro Roma Marittima» ed agli studi di questa rassegna. Per noi è anzitutto notevole lo stanziamento nuovo di L. 200.000 per le opere nuove sulle vie navigabili di prima e seconda classe: segno non dubbio della buona volontà del ministro di dare finalmente un principio di esecuzione alle opere nuove di navigazione interna. E ove questo stanziamento si riconnetta a quello, che è in aumento per L. 370.000, destinato alle opere di ristabilimento nei fiumi e canali; ed a quello della spesa ordinaria, anche esso in aumento per L. 200.000, destinato alla manutenzione delle vie navigabili di prima e di seconda classe, si potrà affermare che l'on. Ciuffelli intende dare, nei limiti di bilancio, un impulso verace e positivo alla navigazio-

ne interna, sia come miglior mantenimento delle vie d'acqua esistenti, sia come più largo ristabilimento delle opere andate distrutte, sia, infine, come costruzione di opere nuove. E questo rilievo è per noi ragione di vivo compiacimento.

La previsione di un milione e mezzo nella spesa per le annualità da corrispondere alla costruzione delle strade comunali per il bonificamento dell'Agro Romano, e l'aumento rilevante ad essa attribuito — circa un quarto dell'aumento totale per le bonifiche — danno misura dello speciale interessamento del Ministero a risolvere una questione che per l'avvenire di Roma ha una primaria importanza dal punto di vista igienico e da quello della produzione: se l'aumento della produzione è nella cultura intensiva e se cultura intensiva vuol dire contado, cioè popolazione agricola fissa, è chiaro che di questa non sia da parlare finché non siano assicurati in ogni singola località e l'igiene e il comodo accesso e i convenienti trasporti.

OSTIA ANTICA

Un bilancio archeologico del 1914

Si può essere soddisfatti anche quest'anno di Ostia antica.

Questo fortunatissimo terreno archeologico ha dato nuovi ed importanti monumenti che possono certo stare a pari per interesse e valore a quelli scoperti negli anni precedenti. Dopo la morte del compianto prof. Dante Vaglieri gli scavi hanno continuato ininterrottamente e se hanno perduto un poco di vastità per ragioni finanziarie, hanno però conservato la linea direttiva tracciata dal Vaglieri che tanto buon seme aveva gettato e miglior raccolto aveva fin da principio prodotto.

Si è dunque continuata l'esplorazione del vasto gruppo di rovine intorno al Tempio di Vulcano, che ha portato alla luce tre nuove strade, una importantissima casa privata e in infine due monumenti di epoca repubblicana, non solo archeologicamente importanti, ma steticamente imponenti: un tratto delle mura di Ostia primitiva e la porta che s'apre in esse. La scoperta di tre nuove strade offre un notevole contributo alla topografia della città antica e anche alla estetica delle rovine.

Due delle strade trovate sboccano sul decumano, la grande arteria centrale che attraversava Ostia e giungeva fino al mare. La terza strada va da via delle pistrinie al Tempio di Vulcano, cioè parallela al decumano: su questa strada che prende nome di via di Diana dalla casa ivi scoperta, avente nel suo cortile una edicola di Diana, sbocca un'altra strada che viene dal Tevere e che presto potrà esser messa anch'essa alla luce. La via di Diana è fiancheggiata da case assai caratteristiche: esse ci mostrano la più comune abitazione antica, cioè la casa d'affitto avente botteghe sulla strada e ai piani superiori appartamenti di poche stanze ma perfettamente simili ai nostri moderni quartieri.

Ad essi si accedeva mediante una scala con gradini di marmo o di mattoni che sbocca sulla strada e che disimpegna i vari piani e i vari appartamenti tra loro.

L'altezza delle rovine è in questo punto così considerevole che ci conserva non solo tutto intero il primo piano con le stanze a volta e con le finestre intatte, ma ci dà anche i gradini del secondo piano. L'esistenza d'un terzo piano e certo anche di soffitte al di sopra di questo, è provata dallo spessore dei muri e da molti altri indizi. Ostia quindi ci conserva il posto dell'abitazione della borghesia e del popolo che né Roma né Pompei ci mostrano ed è importante notare che questo tipo è disceso fino a noi e s'è adattato allo stesso ceto e nella stessa misura che nell'antico mondo romano.

La casa di Diana è infatti una casa a cortile ed è veramente interessante non solo come insieme architettonico, ma per l'unicità del tipo che fino ad ora non si era rivelato nelle città antiche. Mancano poche palate di terra all'intero disseppellimento di questa via di Diana che sarà una delle più suggestive e caratteristiche vie antiche per la sua duplice fila di abitazioni fornite

di larghe finestre ballatoi, abitazioni elevantisi fino al secondo piano per un'altezza di dieci metri: né mancano in questa via aperti segni di vita: una bottega conserva intatto il suo bancone rivestito di marmi policromi: vari indizi fanno pensare a qualche cosa simile al nostro bar. Ecco dunque qualche raggio di vita che dopo tanti secoli si riaccende su queste imponenti rovine perdute nella selvaggia solitudine del Lazio antico.

Di diverso interesse sono la cinta urbana e la sua porta. Il tratto scoperto va da nord a sud e si presenta con un muraglione a grossi blocchi di tufo posato sulla sabbia e conservato a due metri sopra l'altezza del piano stradale: infatti, la conservazione di questo muraglione anche dopo che la sicurezza e l'ampiamiento della città lo resero inutile, si deve al fatto d'esser stato adattato come parete di edifici di epoca posteriore.

Sul decumano esso si interrompe con una porta rettangolare, anch'essa a blocchi di tufo e analoga nella disposizione a quella d'entrata alla città, scoperta dal Vaglieri. Il carattere di questi monumenti, il loro basso livello e il trovamento di tre assi repubblicani in queste mura non lasciano dubbio della loro remota antichità. Si tratterebbe quindi delle mura della città primitiva e della porta d'uscita sul mare: — la città sarebbe stata costituita entro una linea lunga 500 m. circa. Occorre naturalmente attendere il risultato di altre esplorazioni, che però, se potranno fornire nuovi dati circa l'origine e la posizione esatta della città, non potranno diminuire il grande valore di queste recenti scoperte — alle quali debbono aggiungersi i nuovi mosaici trovati nel foro commerciale di Ostia, tra cui interessante quello che rappresenta lo scarico di una nave, evidentemente in Ostia. Esso decorava forse la sede degli scaricatori del porto, dei facchini ostiensi che sappiamo essere stati riuniti in corporazioni, in collegi, come altri operai. In ogni punto di Ostia si rivelano ancora i segni della floridezza dell'antico commercio e della mirabile organizzazione a cui era sottoposto da parte dello Stato.

La collezione artistica s'è accresciuta anche quest'anno di qualche pregevole opera.

Che le antichità ostiensi siano ormai conosciute e apprezzate anche fuori d'Italia, lo prova esser esse non solo

studiate e citate dal mondo scientifico, ma visitate assiduamente da un gran numero di archeologi, di cultori d'arte e d'antichità.

Né meno vivace e benevolo degli anni passati è stato l'interessamento di S. M. il Re che ha onorato più di una volta anche quest'anno con la sua presenza il grato lavoro dell'Ufficio Scavi. Per parte mia debbo anche far noto con vivo compiacimento che all'interesse di S. M. il Re corrisponde l'opera della Direzione Generale di Antichità e Belle Arti e del Comune di Roma il quale prendendo ora seria iniziativa di costruire nuovi edifici in Ostia moderna, si apparecchia a liberare la cinta medioevale intorno al magnifico Castello di Ostia, dalle casette che s'erano venute addossando: questa bella e coraggiosa iniziativa del nuovo Assessore per l'Agro Romano va non solo segnalata, ma è veramente degna che trovi mezzi solleciti per essere attuata.

E questo è il mio fervido augurio

G. Calza.

La marina mercantile inglese nel 1913.

Nell'anno decorso entrarono nei porti inglesi 78.620 navi per tonnellaggio di tonn. 84.148.569. Di fronte ai risultati del 1912 si ha un aumento di 4563 navi e di circa sei milioni di tonnellate.

Il numero delle navi cariche o in zavorra uscite dai porti del Regno Unito nel 1913 fu di 76.648 per tonn. 82.661.012, con un aumento di fronte al 1912 di 4581 navi e di circa 6,5 milioni di tonnellate.

Naturalmente la bandiera britannica tiene il primo posto in questo grandioso movimento con un numero di navi entrate e uscite di 39.692 e 37.751 rispettivamente con un toccellaggio complessivo di 4.700.000 tonnellate.

Seguono a grande distanza le marine mercantili norvegese, tedesca, danese ecc. Quanto al movimento dei porti quello di Londra e quello di Liverpool tengono il primo posto nel commercio internazionale.

A Londra nel 1913 entrarono 10.753 navi per tonnellate 13.725.156 e ne uscirono 8320 per tonn. 11.403.908. A Liverpool entrarono 4421 navi per tonnellate 12.054.056, e ne uscirono 3888 per tonnellate 11.209.415.

Per quanto riguarda il commercio di cabotaggio nei porti inglesi si ebbero nel 1913 286.299 navi entrate per tonn. 65.274.000 e 285.000 uscite per tonn. 65.111.000, mentre nel 1912 si erano avute navi 280.867 entrate per tonn. 61.808.000 e navi 279.833 uscite per tonn. 61.914.000.

Il numero e il tonnellaggio netto delle navi inglesi esercitanti il traffico secondo il registro era al 31 dicembre 1913 di 39.592 per tonn. 14.168.274 mentre al 31 dicembre 1912 era di 39.340 per tonnellate 13.846.365. Dunque il 1913 presentò un aumento di 147 navi per tonn. 321.909.

I dati riferiti danno una idea, per quanto generale, dell'immensa importanza della marina mercantile inglese.

Il mare a Roma sarebbe opera grandiosa di poema degnissima e di storia.

GUIDO BACCELLI

via Spoleto-Norcia-Piè di Ripa, un egregio funzionario della Sezione di Ancona, il R. Ispettore ing. Flaminio Flaminio.

Questa linea è a trazione elettrica, ed allo stato avanzato della procedura si può prevedere che la costruzione possa iniziarsi verso la fine del prossimo autunno.

Per la elettrificazione

della Roma-Castellammare

La Camera di Commercio e Industria di Aquila, il 20 corrente riunita in seduta ordinaria, s'è occupata del problema della elettrificazione della linea ferroviaria Roma-Sulmona-Castellammare. Come si sa, il Governo ha deciso di elettrificare alcune linee, che per le loro peculiari condizioni altimetriche e strategiche, o perchè vicine a corsi d'acqua utilizzabili per la produzione del

la corrente elettrica, possano essere comprese nella categoria delle linee a trazione elettrica.

La Camera di Commercio di Aquila, nella tema che tale Provincia sia dimenticata, vuol richiamare l'attenzione del Governo sulla linea Roma-Sulmona-Castellammare.

La accurata relazione è opera del consigliere Colaprete. In essa il relatore sostiene che sia strategicamente (la Roma - Sulmona - Castellammare è l'unica possibile per il trasporto dei pesanti convogli d'artiglieria e di grossi reparti di truppa) sia per le condizioni di altimetria, gallerie ecc., sia perchè vicina ad un corso d'acqua sufficiente per la generazione della corrente necessaria questa linea debba, senz'altro, venir compresa nella lista di quelle proposte per la elettrificazione.

Da Ostia e da Roma Marittima

I simboli del mercato "totius orbis", nell'antico porto di Roma

Tra le molte scoperte interessanti avvenute in questi ultimi tempi a Ostia ce ne sono state parecchie che hanno affermato e confermato l'importanza commerciale di questa città antica che si è assunta assai presto l'ufficio di soddisfare ai molti bisogni della vita di Roma imperiale mediante un attivo traffico marittimo. Una di queste scoperte è sopra tutto importante, perchè ci mostra con quali paesi Ostia avesse relazioni e scambi commerciali. Chi passa per la strada che costeggia l'edificio delle Terme e la Caserma di Vigili, vede, a circa un metro di profondità sotto la via, un mosaico a bianco e nero con otto medaglioni, nei quali sono rappresentate quattro teste virili e quattro femminili. Le prime hanno sulle tempie delle piccole ali e presentano, due, faccia giovanile e imberbe, due, virile e barbata. Tra le teste femminili c'è il solito emblema della Sicilia, il viso di Gorgona con tre gambe: le altre, di aspetto pressochè identico, hanno differenti attributi: una corona di foglie di olivo, la proboscide di un elefante, e la testa di un cocodrillo. La presenza della Sicilia e questi attributi non lasciano dubbio sulla identificazione: si tratta della rappresentanza di provincie romane: la Spagna con l'olivo perchè questo era uno dei più importanti prodotti del paese, l'Africa riconoscibile dall'elefante e l'Egitto dal cocodrillo.

Che cosa potevano rappresentare le teste maschili associate a questi paesi? Divinità? Certo: ma la divinità che più importava figurare accanto a queste regioni tanto lontane da Roma, che avevano bisogno per comunicare con esse di aver propizi i venti, e personificazioni di venti sono appunto questi visi maschili, che sono caratterizzati per tali dalla presenza di alucce sul capo. L'artista si è dunque fatto capire e capire bene; ed è stato molto felice nello scegliere le sue figurazioni. Quale compagno poteva dare a ciascuno di questi paesi, migliore

del vento, di questo elemento naturale, unico mezzo che permetteva ad essi di commerciare con Roma? Il mosaicista non ha scelto questa volta i soliti, spesso banali, soggetti di ornamento; non ha voluto fare soltanto dell'arte per l'arte, ma poichè si trattava di Ostia, di una città commerciale e marinara, ha voluto rappresentare e dire qualche cosa: qualche cosa di veramente importante e significativo per Ostia e cioè produrre agli occhi di tutti con mezzi artistici le relazioni che Ostia aveva con queste quattro provincie romane.

La scoperta è dunque di somma importanza; tanto più perchè, dovendosi per molte ragioni riportare questo mosaico alla prima metà del primo secolo d. c., esso sta a rappresentare, secondo me, quasi direi la glorificazione di un avvenimento di capitale importanza per Ostia: e cioè l'apertura del porto di Claudio. Perchè se si può dire che Ostia fu, per tutta la sua vita, città di grande movimento commerciale bisogna riconoscere che, per la mancanza di un porto naturale, essa dovette sopportare la concorrenza di Pozzuoli, l'unico grande porto del Tirreno nell'antichità, e che era diventato alla fine della Repubblica Romana, lo scalo principale per le navi mercantili del Mediterraneo. Infatti Pozzuoli posta in una delle più fertili e ricche regioni italiche sulla costa della Campania all'estremità nord-ovest della spiaggia di Napoli, in fondo a un golfo ben riparato, era aperta verso il sud e quindi molto facilmente accessibile alle navi provenienti dalla Sicilia, dall'Africa, dall'Egitto e dall'Asia. Per diventare il porto di Roma mancava a Pozzuoli il vantaggio della vicinanza; Nerone pensò infatti per un momento di congiungere Roma a Pozzuoli per mezzo di un grande canale navigabile. Pazzia: tanto più che due strade la via Campana e la Domiziana partendo da Pozzuoli e congiungendosi con la via Appia portavano direttamente a Roma. Date queste felici condizioni di positura, è ben naturale che Ostia, quando il Tevere non bastò più all'aumentato traffico marittimo divenuta Roma capitale del mondo, dovesse cedere a Poz-

zuoli il primato. Ma il mosaico ostiense, scoperto in questi ultimi felicissimi scavi, dimostra che Ostia fu sicura di riprendere essa il commercio del Mediterraneo appena fu terminato il porto di Claudio; le navi della Sicilia e della Spagna, dell'Africa e dell'Egitto potevano ormai tornare a dirigere le loro vele al Tevere, *totius orbis mercator placidissimus*, mercatore placidissimo delle merci di tutto il mondo. Non sappiamo con quali feste sia stato inaugurato il nuovo porto, ma il nuovo mosaico attesta che anche l'arte più umile ha sentito il bisogno di ricordare un avvenimento in cui trovava soddisfazione l'orgoglio non soltanto dei coloni ostiensi, ma degli stessi cittadini romani. Il commercio di Pozzuoli era ancora una eredità del mondo greco: il porto di Claudio e il commercio di Ostia rappresentano invece una solenne affermazione romana, dovuta al volere di un imperatore romano e al potere di ingegneri romani.

Ma il mosaico oltre a questa precisa e inconfutabile affermazione della importanza commerciale di Ostia e delle regioni con cui essa aveva relazione, conteneva un lieto augurio: che i venti fossero propizi. Purtroppo non lo furono; e le sabbie che interrarono il porto di Claudio riempirono anche il porto più interno di Traiano.

Cosicchè chi guardi ora il mosaico ostiense prova un senso di tristezza: per non sentirlo, bisognerebbe che, oltre a strappare al suolo di Ostia i ricordi di una fiorente vita passata, si rinnovassero oggi le affermazioni della sua importanza commerciale. In quel tempo bastava avere i venti propizi perchè Ostia tenesse il primato del commercio mediterraneo: e allora auguriamo propizi i venti anche oggi.

Guido CALZA

La mèta regale.

Roma Marittima, luglio — Tra i più costanti e più intelligenti amatori di Ostia antica e di Roma Marittima, metto in prima linea S. M. il Re. Durante i mesi di aprile e di maggio egli suole abbandonare la Reggia per la modesta palazzina di Castel Porziano, e allora, da Castel Porziano, inizia una serie fittissima di gite che hanno per mèta, il più delle volte, Ostia e le sue adiacenze. La sua automobile, può dirsi, passa ogni giorno, e benchè nulla abbia di caratteristico, benchè senza seguito, benchè grandi occhiali di cuoio e mica nascondano i visi di coloro che sono a bordo, i bravi romagnoli che transitano per la piazza Umberto I la riconoscono immediatamente, se l'additano e la seguono con lo sguardo fino allo svolto o fino a che non dispare in un nuvolo di polvere nella profondità del viale. S. M. generalmente si ferma agli scavi e li osserva con curiosità, con passione direi, interrogando il Prof. Vaglieri, prendendo numerose fotografie; la Regina, invece, non di rado, siede all'ombra di un albero sulla riva del fosso di bonifica, e, messa l'esca all'amo, inizia la pesca. È nota la passione di lei per la pesca. Un giorno — e sono questi episodi autentici che ho raccolto dalla bocca di testimoni oculari — l'automobile reale con a bordo il Re, la Regina, i