

36

14 febbraio '05

INDIVIDUAZIONE E DESCRIZIONE DEGLI STABILIMENTI STORICI

A cura di Emilio Centioli
Note del Dipartimento politiche della Qualità Ambientale



STABILIMENTO BALNEARE IL CAPANNO (Ex DULIO)

Zona: Ostia Lido

Frontemare: ml.220

Superficie arenile: mq. 14.200

Ambito Pua: 2/zona B3

Superficie coperta: mq.1587

Progetto: arch. L.Moretti

Data: 1937

Luogo: L.mare P.Toscanelli

Note storiche

Lo stabilimento nasce con il nome originario di Duilio; fu progettato nel 1937 e realizzato nel 1939 dalla società Elettroferroviaria Italiana, su progetto dell'architetto Luigi Moretti, in un'area compresa tra la spiaggia libera, di fronte la terrazza prospiciente, il viale della Vittoria ed il tratto d'arenile successivamente occupato dal Ministero delle Comunicazioni.

La planimetria di progetto rappresentava uno schema molto semplice, "composto di quattro interassi virtuali di 2.75 metri nel senso longitudinale, e di 2.25 metri nel senso trasversale, con pilastri a base quadrata di centimetri 25 di lato.

La morfologia del volume e la sua configurazione originaria possono essere connesse a numerosi esempi architettonici del movimento moderno, riferiti alla rappresentazione figurativa delle costruzioni navali, come per esempio, il torrino con oblò, la pensilina a solarium balaustrata, la scala che si avvolge sul torrino, le grandi superfici vetrate del fronte sul lungomare, la piccola scala d'accesso e il pennone portabandiera. Questi elementi appartenevano al lessico dell'architettura razionalista italiana; è evidente il passaggio dall'architettura eclettica degli anni venti, al modernismo dell'inizio degli anni trenta, sintetizzato dallo sforzo razionalista di Moretti nel contenimento plastico delle forme e dei volumi.

Nel dopoguerra furono effettuati interventi di trasformazione e d'ampliamento, come per esempio, la costruzione di altri due corpi di servizio adibiti a ristoro a quota livello spiaggia, la sostituzione completa delle finiture esterne e l'asportazione del pennone portabandiera.

Lo stabilimento costituisce una novità nell'ambito della tipologia balneare; in origine era costituito da un piccolo corpo posto longitudinalmente sul lungomare, con un sistema di cabine a pettine sull'arenile.

L'edificio di ingresso conteneva i locali per un piccolo ufficio, una biglietteria, ed era posto a quota leggermente rialzata (70 cm.) rispetto alla quota del Lungomare.

Era così stato ricavato sul lato della spiaggia, un locale "seminsabbiato", destinato a magazzino. Alla copertura-solarium, si accedeva mediante una scala esterna.

Da un punto di vista strutturale, il manufatto era realizzato con struttura portante in c.a., composta di pilastri, travi perimetrali e solette piene per gli elementi orizzontali e gli sbalzi. La costruzione a forma di rettangolo, è leggermente sopraelevata rispetto al livello stradale ed appoggia su un basamento, al quale si accede salendo una scalinata. L'ingresso era posto in maniera asimmetrica ed era fiancheggiato da due corpi contenenti la direzione e gli uffici.

Alla quota dell'arenile si accedeva mediante una scalinata rettilinea, la cui larghezza era stata calibrata sulle dimensioni dell'ingresso. L'edificio era inoltre composto di quattro locali seminterrati che si aprivano direttamente dall'esterno.

Le grandi aperture rettangolari delle finestre vetrate del piano sopraelevato si sostituivano a quelle ad oblò del piano a quota spiaggia. L'edificio inoltre conserva parzialmente le forme originarie, poiché nel 1941 fu realizzato un secondo corpo verso il mare destinato ai servizi generali. Le

STABILIMENTI BALNEARI CON LIVELLO DI TUTELA INTEGRALE (L.T.I.) SCHEDE STORICHE

Gli stabilimenti successivamente elencati nella tabella A, sono compresi in un livello di tutela integrale.

Tali stabilimenti sono soggetti a vincolo di conservazione e risanamento conservativo.

Non sono ammessi incrementi del volume e delle superfici nette del corpo principale dello stabilimento.

Sarà possibile realizzare opere di miglioria, riguardanti i servizi generali dello stabilimento, come l'adeguamento tecnico degli impianti e la realizzazione di vani tecnici necessari per rinnovare od adeguare gli impianti tecnologici alle normative vigenti.

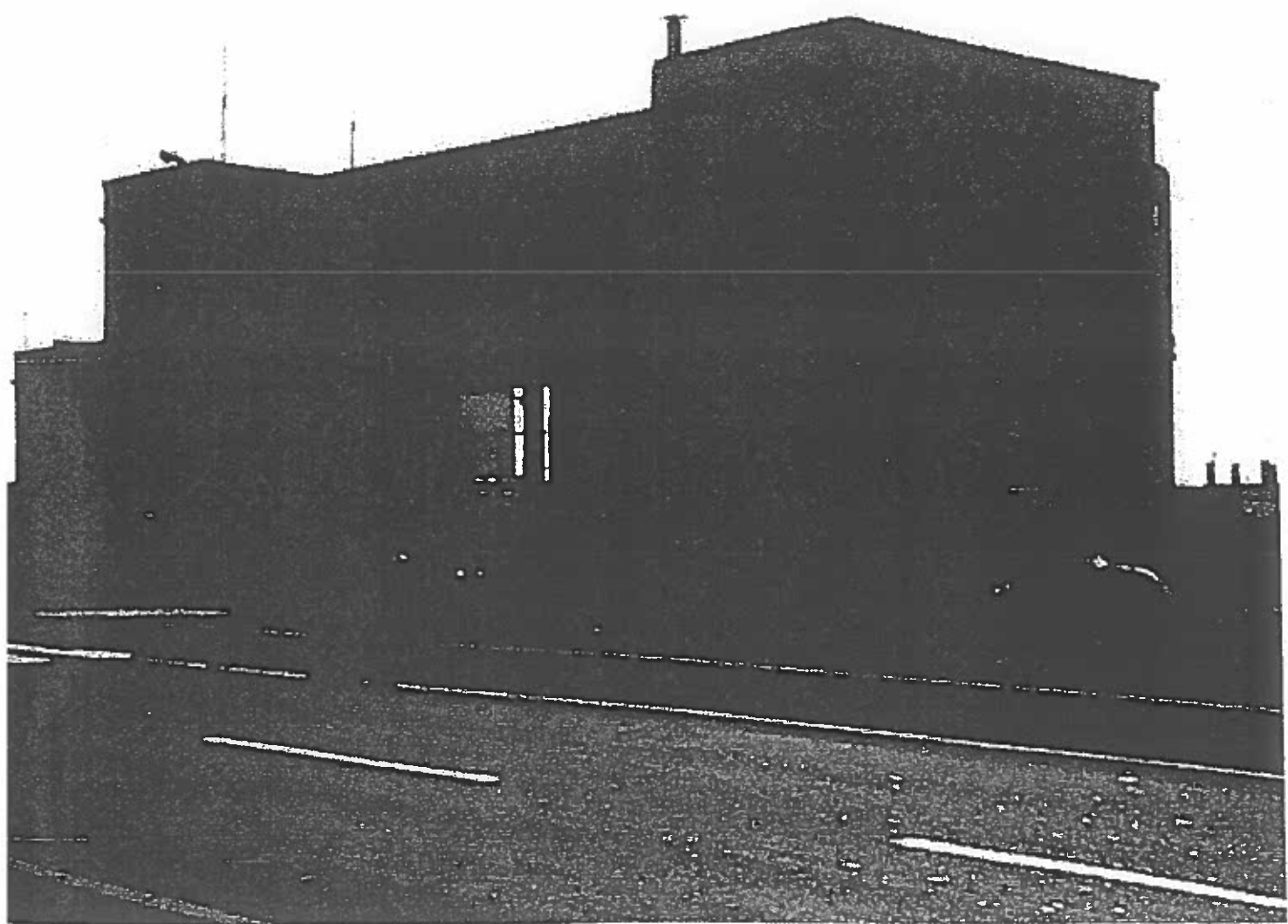
Le opere pertinenziali e le opere di facile rimozione potranno essere rinnovate o sostituite in ottemperanza alla normativa vigente, previo nulla osta della Circoscrizione Doganale ai sensi dell'art. 19 della lg. 374/90.

TABELLA "A"

- STABILIMENTO BALNEARE IL CAPANNO (Ex DUILIO)
Ambito Pua: 2 Zona B3
- STABILIMENTO BALNEARE PLINIUS
Ambito Pua: 2 Zona B3
- STABILIMENTO BALNEARE BELSITO
Ambito Pua: 2 Zona B3
- STABILIMENTO BALNEARE BAGNI LEGA NAVALE
Ambito Pua: 3
- STABILIMENTO BALNEARE KURSAAL
Ambito Pua: 3
- STABILIMENTO BALNEARE VECCHIA PINETA
Ambito Pua: 3

OK





STABILIMENTO BALNEARE BELSITO

Zona: Ostia Lido

Frontemare: ml. 160

Superficie arenile: mq. 9.735

Ambito Pua: 2/zona B3

Superficie coperta: mq. 1.380

Progetto: arch. G. Perez Bonsignore

Data: 1949

Luogo: L. mare Caio Duilio

Note storiche

L'originaria costruzione è degli anni '30 ed è stata completamente ricostruita nel dopoguerra.

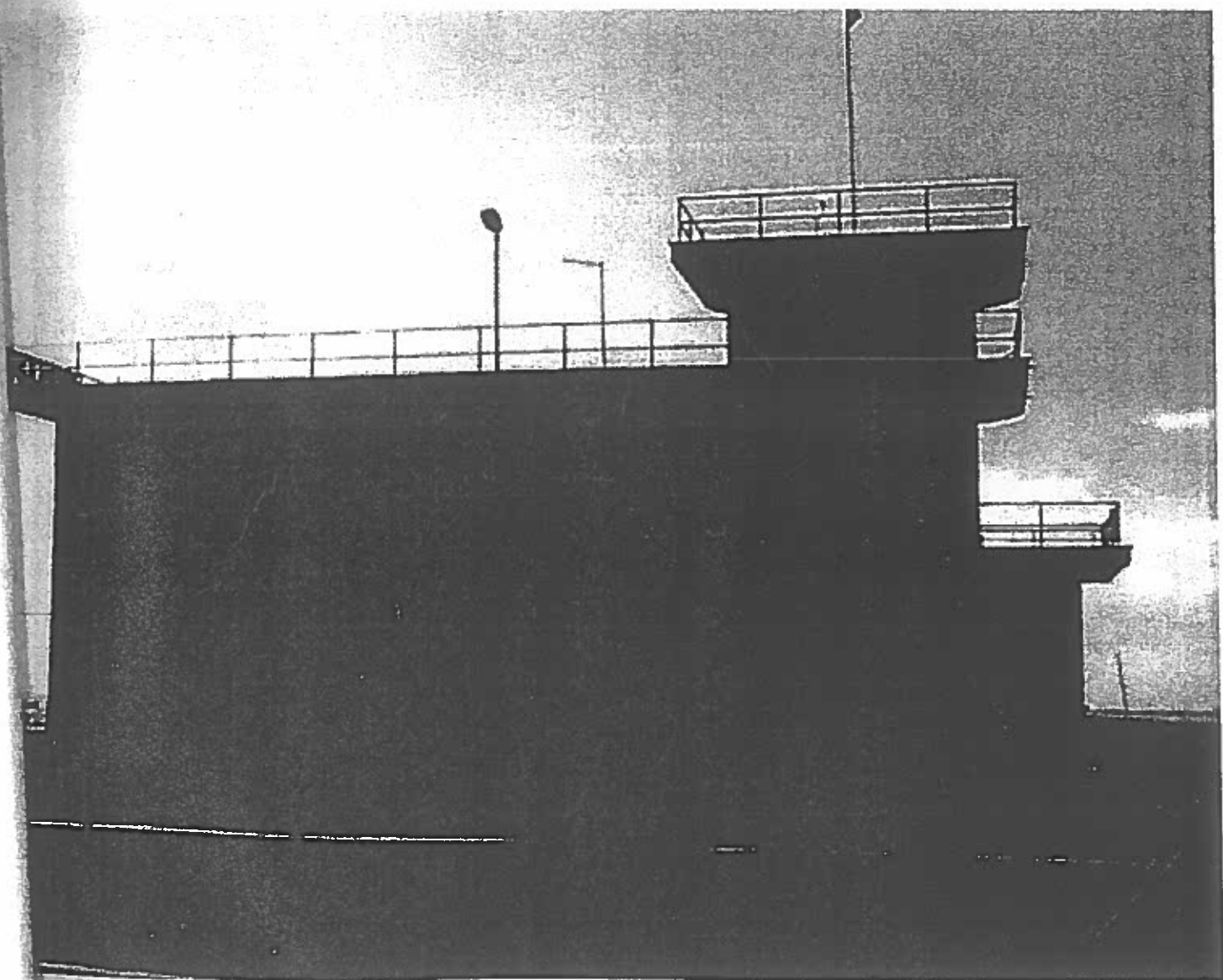
L'incarico progettuale per la ricostruzione del Belsito fu affidata all'architetto Giuseppe Perez Bonsignore nel 1949, il quale presentò una soluzione innovativa ed estremamente moderna. Il prospetto principale rispetto ai confini dell'area occupata dallo stabilimento risultava decentrata verso ponente.

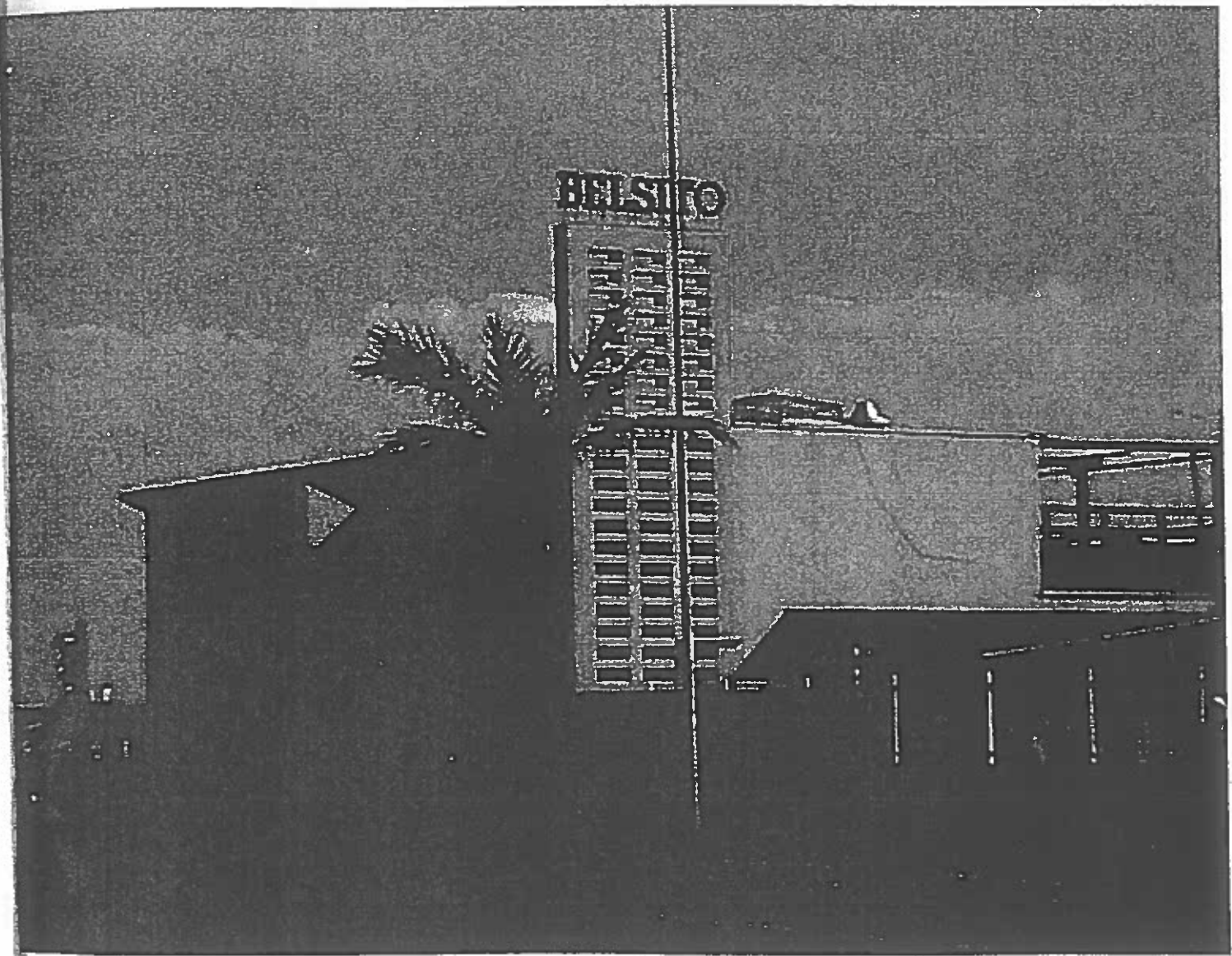
La pianta della costruzione era formata da due edifici collegati da una pensilina, il corpo di sinistra era adibito a biglietteria, direzione ed uffici, quello di destra a bar e dispensa. La struttura delle coperture fuoriusciva dalla massa muraria, formando dei frangisole e nella composizione figurativa rivestiva un rilievo particolare ulteriormente accentuato dalle diverse inclinazioni delle superfici.

Il prospetto principale verso il lungomare Duilio era privilegiato dalla contrapposizione dei due volumi, quello vetrato del bar e quello completamente chiuso della biglietteria.

Il setto traforato verticale costituisce un elemento di chiusura verso levante.

L'attuale stabilimento è rispondente quasi completamente al progetto del 1949.





STABILIMENTO BALNEARE BAGNI LEGA NAVALE

Località: Ostia Lido
Frontemare: ml. 103
Superficie arenile: mq. 14.100
Ambito Pua: 3
Superficie coperta: mq. 907
Progetto: ing. C. Giovannetti
Data: 1937
Luogo: L. mare Caio Duilio

Vote storiche

L'edificio attuale fu progettato dall'ing. Corrado Giovannetti nel 1937.

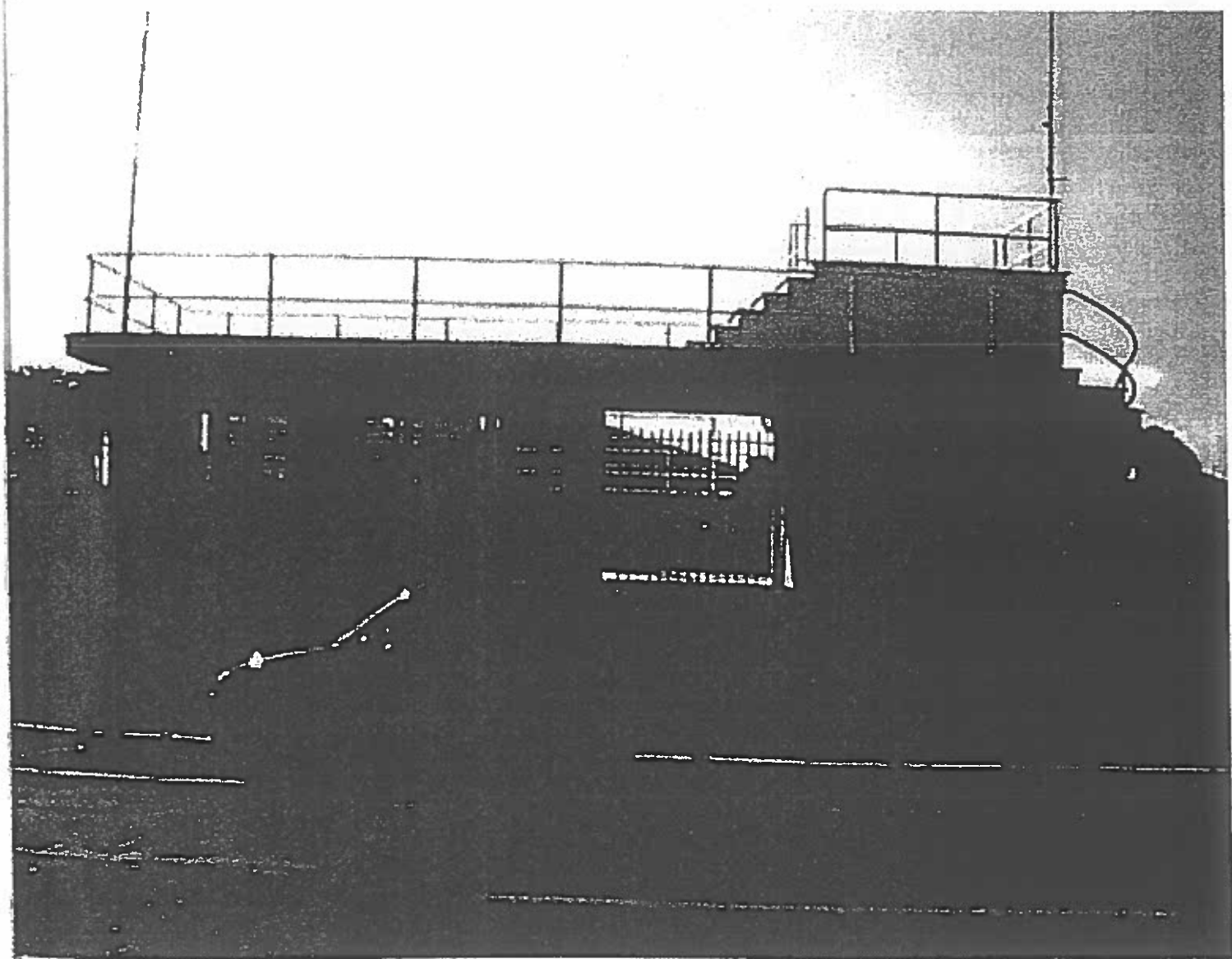
Attualmente conserva la struttura originaria e rappresenta uno degli stabilimenti balneari dal punto di vista architettonico più interessanti del litorale romano.

La costruzione era posta in maniera asimmetrica rispetto ai limiti della concessione demaniale come nel caso del Belsito.

L'accesso è leggermente sopraelevato rispetto alla quota dell'arenile ed è fiancheggiato sulla sinistra, da alcuni locali adibiti ad ufficio e sulla destra dal corpo scala. Il secondo livello è occupato da una grande terrazza adibita a solarium e da alcuni locali destinati a magazzini.

L'articolazione delle masse volumetriche e la coerenza formale nell'approccio al tema tipologico, richiamano l'esperienza razionalista. E' inoltre interessante notare visivamente la contrapposizione dei prospetti: quello sulla litoranea, molto semplice, scandito dalle bucatore dell'ingresso principale e dalle finestre rettangolari;

l'altro sul fronte mare, dove fuoriesce il volume curvilineo, si riallaccia a plasticismi di ispirazione navale, come nel caso del Capanno, richiamando nel volume la tolda di una nave. L'ispirazione alle imbarcazioni marine era inoltre sottolineato dalle ringhiere della terrazza solarium somiglianti ai tiranti d'acciaio di una barca.



STABILIMENTO BALNEARE PLINIUS

Zona: Ostia Lido
Frontemare: ml.330
Superficie arenile: mq.12.165
Ambito Pua: 2/zona B3
Superficie coperta: mq.3.613
Progetto: arch. L.Botti
Data: 1933
Luogo: L.mare Caio Duilio

Note storiche

Lo stabilimento balneare è stato fondato negli anni '30 sul Lungomare Duilio, che fu inaugurato nel 1931 come prolungamento del Viale della Marina.

Lo stabilimento rappresenta un esempio di architettura razionalista, di cui oggi rimane l'impronta nei volumi e soprattutto nel suo profilo longitudinale.

Da una foto aerea militare del 1944, il corpo principale risulta parzialmente distrutto.

L'edificio attuale è stato ricostruito con le linee essenziali di quello originario, anche se sono state apportate alcune modifiche rilevanti; nel corpo del solarium è stata modificata la copertura dell'ultimo livello e l'arredo dei corpi illuminanti.

L'elemento terminale del pontile a mare in origine era circolare, oggi è dimezzato.

La costruzione era stata concepita nel 1933 da un progetto dell'arch. Leopoldo Botti, come "un'opera estetica ed a sé stante" ed era formata da due edifici distinti, uno prospiciente il lungomare Duilio e l'altro e l'altro prospiciente il mare.

Entrambi i corpi erano collegati da un pontile con ossatura portante in c.a.

L'ingresso dell'edificio a terra era collegato ad un livello superiore mediante una scala monumentale impostata su un portale rettangolare, che introduceva ad un grande atrio sempre di forma rettangolare. L'atrio era racchiuso da due corpi fabbrica, i quali contenevano gli uffici amministrativi e la direzione. Nel piano superiore i due corpi contenevano un "office" ed un bar. L'edificio verso il mare era solo ad un piano.

L'elemento originario semicircolare, sul quale era impostato il pontile, conteneva un sala-ristorante con un belvedere vetrato sul mare, formato da otto grandi porte vetrate. Al centro era collocata la scala che portava alla terrazza superiore, la quale formava a sua volta una piattaforma belvedere.

dimensioni alquanto ridotte del prospetto (mt. 11.25 per mt.2.50), non creavano un oscuramento della visuale verso il mare.

E' evidente come già accennato, anche con riferimento allo stabilimento Plinius, l'allusione alla morfologia delle costruzioni navali, che si può notare nella sua complessità ed in particolare nel fronte laterale, dove si profila una somiglianza nelle forme dei battelli fluviali.

E' sicuramente uno degli esempi architettonici che più si avvicina al razionalismo puro; i volumi del piccolo edificio, sono impostati secondo delle linee geometriche aventi sempre un modulo dimensionale di base, con un'omogenea distribuzione dei vuoti e dei pieni.

STABILIMENTO BALNEARE KURSAAL

Zona: Ostia Lido
Frontemare: ml.120
Superficie arenile: mq.29.500
Ambito Pua: 3
Superficie coperta: mq.5.570
Progetto: arch. A. Lapadula
Data: 1950
Luogo: L.mare Lutazio Catulo

Note storiche

Lo stabilimento fu costruito alla fine degli anni '40, come dimostra la carta dell'I.G.M. del 1951 sul Lungomare Lutazio Catulo.

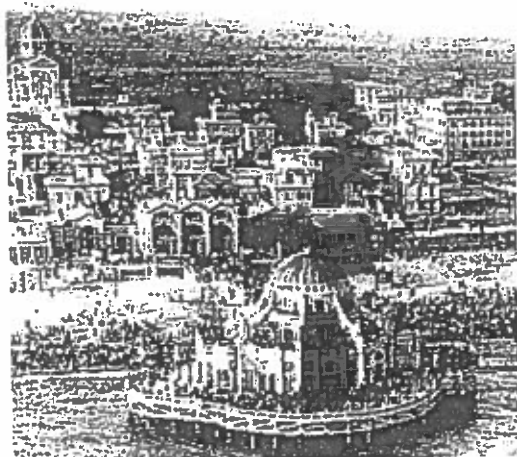
Il progetto fu redatto dall'architetto Attilio Lapadula; l'ingresso dello stabilimento presenta una tettoia sorretta da piastrelli cilindrici, sotto la quale era posto un padiglione contenente la biglietteria. Una lunga passerella conduceva ad un pontile con terrazza sul mare, dividendo morfologicamente lo stabilimento in due settori.

L'edificio centrale adibito alle attività ludiche fu arricchito dalla copertura la cui struttura fu progettata dall'ing. Pierluigi Nervi.

Negli anni '50 fu costruito il famoso trampolino con la caratteristica forma circolare, progettato architettonicamente dall'arch. Lapadula e controllato staticamente dall'ing. Nervi. Rappresenta un monumento della ripresa turistico-balneare di Ostia nell'immediato dopoguerra. La struttura è rimasta pressoché inalterata.

□ INDICE

- Vicende storico urbanistiche e note sul territorio
- Cronologia
- Schede storiche
- Stabilimenti balneari con livello di tutela integrale (L.T.I.)



L'obiettivo di individuare tra gli stabilimenti balneari di Ostia Lido, eventuali manufatti di interesse storico-architettonico, si è rivelato necessario per stabilire delle norme di conservazione all'interno degli ambiti prescritti dal P.U.A. La ricerca delle fonti documentarie ha consentito anche di raccogliere un numero di immagini, utilizzate come referenze fotografiche per questa relazione che costituisce un allegato del P.U.A. I risultati dell'indagine potranno essere utilizzati ai fini della conservazione del patrimonio architettonico e dell'identità storico-artistica dei manufatti balneari.

Vicende storico-urbanistiche e note sul territorio.

In 2000 anni circa, la linea litoranea è avanzata di circa 4 Km. in corrispondenza della foce del Tevere. In 600 anni circa, tale è la storia di Ostia Antica (II a.C.-V d.C.), anche l'abitato si è spostato seguendo l'evoluzione della linea costiera. Il Porto ed Ostia Antica, costituivano un complesso unico, il primo commerciale, il secondo residenziale: gli attuali insediamenti di Ostia e Fiumicino non sono che la proiezione di Ostia Antica e Porto, in direzione perpendicolare alla linea di costa, a destra e a sinistra della foce del Tevere.

I percorsi attuali (la Litoranea, la Portuense, l'autostrada e la ferrovia per Fiumicino, in riva destra; e, simmetricamente in riva sinistra, la via Ostiense, l'autostrada, la ferrovia per Ostia, una parallela interna nel tratto Ostia Antica-Porto-Fiumicino, e la via C. Colombo, perpendicolare alla costa), corrispondono ai poli e ai percorsi insistenti sul Litorale antico (gli insediamenti di Portus e Ostia e le relative via Ostiense, via Portuense e via Litoranea, allora rappresentata dalla via Severiana).

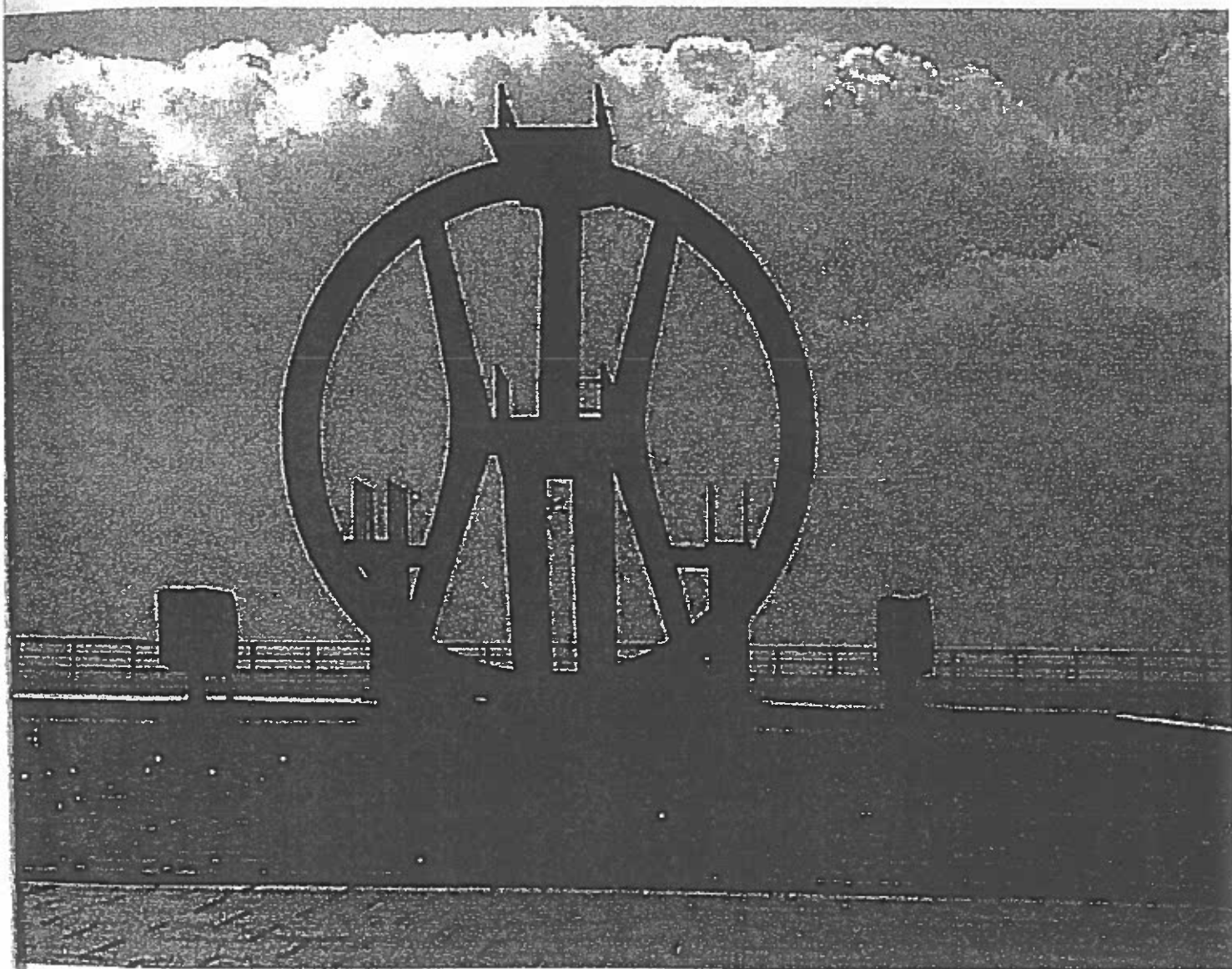
Dopo l'abbandono totale delle piane costiere nel V-VI sec. d.C., Ostia Antica seguì per alcuni secoli a vivere in un livello di bassa ruralità: bisogna aspettare i primi anni di questo secolo, dopo il prologo della bonifica, per assistere al ripopolamento del litorale.



Quando nel 1910 è elaborato il primo piano regolatore, Ostia è considerata ancora un borgo marittimo per il vicino porto di Roma, progettato da Paolo Orlando. Il primo piano ideale di Ostia nuova, a cura del Comitato «Pro Roma marittima», guarda ai modelli europei «belle-époque», ai grandi boulevard francesi affacciati sul mare con alberghi e grandi ville alberate che avevano già influenzato alcune città italiane della riviera tirrenica, tra cui Viareggio. Con il successivo piano del 1916 elaborato dai più grandi architetti romani del periodo, Giovannoni, Piacentini, Magni e Fasolo, con una sensibilità «romantica» che rispetta le peculiarità naturalistiche della zona, inizia la sua metamorfosi come città-giardino.

Nel piano del 1916, la pineta, i tre cordoni dunali e i vari elementi progettuali sono inseriti in armonia con lo «spirito del luogo». La formula portata avanti dagli architetti è la creazione, sul modello arioso e razionale di città giardino, di una città che dialoghi con l'ambiente esterno.

Ostia nuova comincia così a disporsi lungo i rilievi decrescenti paralleli al mare, seguendo studiati percorsi, rettilinei lungo la costa e sinuosi a ridosso della pineta.



STABILIMENTO BALNEARE VECCHIA PINETA

Zona: Ostia Lido

Frontemare: ml.355

Superficie arenile: mq. 5.000

Ambito Pua: 3

Superficie coperta: mq.1.586

Progetto: arch. V.Vallot & Ing.G.Sicher

Data: 1933

Luogo: L.mare Lutazio Catulo

Note storiche

Lo stabilimento fu fondato negli anni '30 sul Lungomare Lutazio Catulo, originariamente lungomare Duilio.

Il progetto denominato "la Pineta" e disegnato dall'architetto Virgilio Vallot e dall'ing. Giovanni Sicher fu approvato nel 1933, era ispirato nelle sue linee ai criteri dell'architettura razionalista e alle linee geometriche del primo novecento.

L'ingresso allo stabilimento avviene attraverso un portico coperto da una pensilina sorretta da dei piastrini cilindrici. Un lungo corridoio trasversale, sul quale si aprono i servizi e la direzione permette gli accessi a due settori ben distinti di arenile, raggiungibili attraverso due scale rettilinee, poste agli estremi del fabbricato.

Il corridoio ortogonale al mare, conduce nel salone adibito a ristorante, alla caffetteria e alla zona cucina divisa da una zona filtro.

Il prospetto sul Lungomare emerge il volume semicilindrico coronato da una ringhiera a tubi semimetallici. Negli anni ha subito pochi rimaneggiamenti e modifiche come per esempio la costruzione della scala esterna.

Reminescenze medievali, rinascimentali e barocche danno vita, nel rispetto e nell'armonia delle forme, a un costruito che, forse stucchevole altrove, qui, a ridosso della spiaggia, acquista un'aria disinvolta, quasi d'evasione.

Per la città balneare che dovrà nascere si prevede un importante strumento di difesa: il lotto di terreno non può essere venduto senza l'approvazione del progetto da parte di una commissione incaricata di valutarne l'aspetto costruttivo ed estetico. Con un ulteriore passaggio, nel 1933, Ostia perderà la sua identità per trasformarsi, secondo il volere del regime, in quartiere di Roma.

In realtà, come pronta risposta alla retorica mussoliniana della «Roma al mare», la Ostia del ventennio proietterà verso l'entroterra un reticolo di nuove strade, tagliando l'ordine delicato e sereno dell'insediamento nascente e i grandi edifici, già destinati ad attività ricettive, saranno adibiti a edifici residenziali di tipo intensivo.

Tuttavia, in quegli anni si costruiscono anche nuovi servizi, alcuni oggi riconosciuti opere d'arte, come le Poste dell'ingegnere Mazzoni, di simpatie futuriste. Le nuove costruzioni private perdono l'increspatura delle decorazioni in stile «barocchetto» e si trasformano in volumi elementari, ispirati alle navi, con oblò, corrimani, tende parasole a grandi strisce bianche, rosse e blu. Alcuni di questi edifici raggiungono punte di straordinaria qualità, come la palazzina costruita da Mario Marchi a piazzale Anco Marzio (soprannominata «casa del pappagallo» per i colori giallo-verde), o le raffinate palazzine gemelle di Adalberto Libera, in viale della Vittoria, versione mediterranea e solare della casa razionale moderna. Tra i più giovani del gruppo di architetti che lavorano per lo sviluppo di Ostia c'è anche Luigi Moretti anche se, proprio per la giovane età molti dei suoi progetti portano la firma dell'ing. Vallini. Negli anni '20-'30 in Italia convivono l'avanguardia razionalista europea e la grande tradizione classica e Ostia ne rispecchia fedelmente il dibattito.

Nel '44 con il conflitto bellico vanno distrutti la stazione di Piacentini e lo stabilimento di Milani: si perdono così due importanti punti di riferimento della città e il tessuto urbano originario della nascita di Ostia s'interrompe definitivamente. Nel '46 viene effettuato lo studio di una variante al piano regolatore del '36 col fine di turbare il meno possibile gli equilibri spontaneamente creati con la ricostruzione del dopoguerra e di favorire la ripresa edilizia. La nascita del Villaggio delle Sirene, alle spalle della stazione, è la prova definitiva che il Lido tende a trasformarsi in un quartiere residenziale stabile e non più solo balneare estivo.

L'attuale visione del lungomare e del tessuto urbano è frammentaria e discontinua: ad un fronte mare costituito dai villini del primo '900, spesso in forte stato di degrado, seguono zone di insediamento del secondo dopoguerra, anche di notevole importanza ma quasi sempre deturpati da opere di manutenzione e restauro che ne hanno alterato le linee architettoniche originarie. Vaste zone di speculazione edilizia degli anni '60 e '70 hanno mutato completamente le tipologie edilizie, determinando la distruzione totale del continuum architettonico previsto dai piani urbanistici.

Anche le attrezzature balneari hanno subito la stessa sorte: completamente sparite le prime strutture, sopravvissuti pochi nuclei importanti di servizi, in grandissima parte degli anni '30 e '50, soffocati e mortificati dalla successiva aggiunta di attrezzature semiprecarie, non certo dello stesso valore architettonico.

Cronologia

1880-1904

Bonifica da parte dei romagnoli dello stagno ostiense. Inizia a formarsi spontaneamente una borgata marina sul Tirreno che si delinea come un comodo centro balneare per la cittadinanza romana.

1904

Comitato Naz. pro Roma Marittima, presieduto da Paolo Orlando, ingegnere e assessore del C.C. Il comitato si propone di incentivare ogni iniziativa per la realizzazione di un vero centro urbano sul Tirreno da considerare come l'avamposto dell'espansione di Roma verso il mare.

1905

Da una foto d'epoca risulta già costruito il primo ristorante sul mare, «Chalet restaurant» di F. Bazzini, in legno.

1908

La via Ostiense è prolungata fino al mare. Una legge nazionale consente gli espropri necessari per la costruzione della strada e di un «sobborgo marittimo» con profondità 500 metri dall'arenile demaniale.

1909

Il Demanio consegna al Comune di Roma il litorale da Fiumara al Canale di Fusano: 7 km di fronte e 100 m di profondità. Sono revocate le concessioni esistenti ma gli occupanti permangono in uso temporaneo in capanne di legno e foglie.

1910

Federico Bazzini costruisce il ristorante «Belvedere» (ricostruito in muratura nel '23).

1910

Primo ideale Piano Regolatore di Ostia Nuova a cura del comitato «Pro Roma Marittima».

1910

Raggiunto il primo compromesso fra Comune di Roma e Soc. Bancaria S. Baschwitz di Bruxelles per la costruzione e l'esercizio delle linee ferrate.

1910

Nella mente dei promotori Ostia deve diventare città balneare sul modello «belle-époque» di Viareggio, San Remo o Nizza.

1911

Pietro Battistini fonda il primo stabilimento ristorante, il Battistini.



1912

Primo servizio di autobus p.zza Venezia-Ostia.



1915

Il Comune affida all'Ass. Cultori di Architettura la redazione di un piano regolatore per Ostia Nuova completato nel '16. Le dimensioni assegnate sono modeste (km. 1,5 di fronte per m. 400 di profondità) poiché si concepisce una piccola borgata marina e non un nuovo quartiere di Roma.

1916

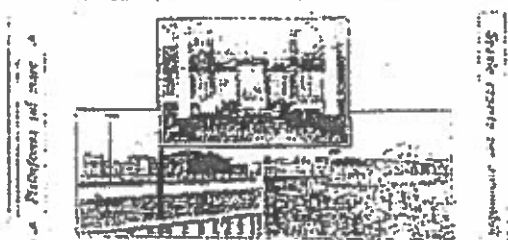
Inizia la costruzione della ferrovia elettrica Roma-Ostia. Aperto il viale della Marina (1000 m di cui 300 a ponente e 700 a levante dall'attuale P.za dei Ravennati), oggi lungomare Toscanelli.

1919

Giuseppe Elmi, costruisce i Bagni Elmi, in legno su palafitte, stile liberty. Costruzione dello stabilimento Urbinati (attuale Moderno) con ristorante e sala congressi. Segue il Salus (inglobato nell'attuale Kursaal) Si copiano da Viareggio le cabine disposte perpendicolarmente alla spiaggia, come divisorio tra due diversi impianti, chiamate «viareggine».

OSTIA A MARE

La spiaggia più splendida e più prossima a Roma 60



Grande Stabilimento ELMI

Servizio inappuntabile di Ristorante

Completo confort moderno a 100 centesimi completamente serviti

1920

Vittorio Emanuele III, dopo i lavori di spianamento delle dune necessari alla costruzione del bacino interno, dà l'inizio ufficiale ai lavori per il Porto di Roma, presto interrotti.

1921

Approvvigionamento energia elettrica e acqua potabile per il borgo di Ostia.

1922

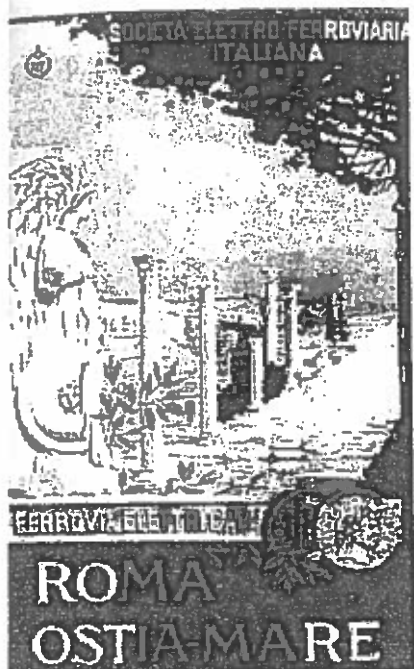
I primi stabilimenti balneari: Salus, Caprini-Mattei, Elmi, Ristorante Belvedere, Battistini.

1924

inaugurazione di P.za dei Ravennati (largo antistante il mare alla fine della via Ostiense).

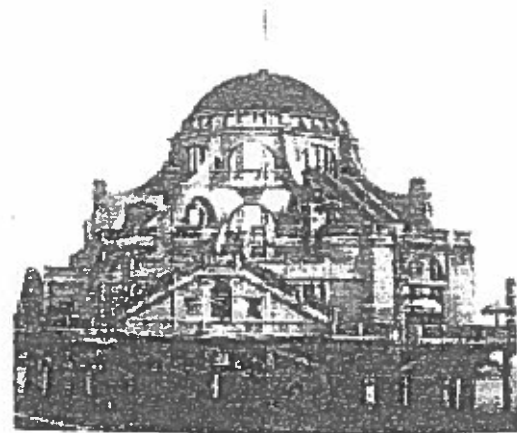
1924

inaugurazione della ferrovia Roma-Ostia mare che determinerà l'incremento della popolazione e delle attività commerciali. La stazione, distrutta dai bombardamenti, fu costruita su progetto dell'arch. M. Piacentini.



1924

Inaugurazione dello stabilimento Roma, il più grande del mondo, su progetto dell'ing. G. B. Milani. Per la prima volta viene costruito uno stabilimento in muratura, con carattere monumentale (i villini del lungomare non superavano i due piani) e importanza architettonica. Sarà un impulso per la frequenza di un pubblico raffinato.



1925

I Caprini Mattei vendono al prof. Ferro lo stabilimento, allora a fianco dell'Elmi, che prende il nome di Kursaal (oggi ABC). Era l'unico con grande giostra e pontile a mare.

1926

Entra in esercizio il moderno e funzionale Idroscalo alla foce del Tevere che successivamente trasformerà Ostia in un pericoloso bersaglio bellico.

marino fu consegnata arch. Piacentini nel '15 ma il progetto fu realizzato dall'arch. V. Fasolo. Nel '21 ne era aperta una parte. L'edificio con l'arenile prospiciente ospitava 400 bambini «predisposti alla tubercolosi» trasportati giornalmente da Roma (P.ta S. Paolo). Vi si praticavano gratuitamente attività fisiche e ricreative.

1933

Nuova denominazione di Ostia mare in Lido di Roma.

1933

Il Comune subentra alla SMIR, ente preposto alla costruzione ed esercizio di strade e servizi del Lido, oltre che al Piano Regolatore di Ostia (lo Stato con la stessa convenzione metteva a disposizione del Comune tutta la spiaggia compresa nei limiti amministrativi di Roma, di cui Ostia in futuro avesse potuto necessitare per il proprio sviluppo; la concessione a terzi degli arenili era sottoposta a canoni da devolvere al Comune).

1933

Viene aperta al pubblico la Pineta di Castelfusano (ha 1000) con l'antica via Severiana.

1934

Sono costruiti i nuovi argini in cemento armato per il canale di Fusano (oggi canale dei Pescatori, uno dei canali della Bonifica di Ostia).

1935

La guida di Ostia del Lizzani elogia la qualità degli impianti balneari di Ostia: Roma, Plinius, Pineta. Le colonie hanno padiglioni mobili.

1935

Il Kursaal è diventato Principe.

1936

Viene approvato il piano particolareggiato esecutivo di Ostia: la stazione ferroviaria risulta arretrata di 350 m.; lo sviluppo frontale è di 5 Km. con una minore densità edilizia in prossimità della spiaggia; sono previsti giardini di quartiere in relazione al polo verde di Castelfusano. Particolare cura si è avuta nel disciplinare gli stabilimenti al fine di non impedire totalmente la visione del mare; spazi liberi sono previsti per temperare esigenze balneari e panoramiche. In particolare viene concepita una regolare alternanza tra spiagge libere e aree riservate agli stabilimenti, dato rilevabile specie nel tratto del lungomare di Ponente all'epoca più libero.

1937

Apertura sul lungomare Duilio della sede nautica del Dopolavoro del Governatorato di Roma, attuale CRAL del Comune di Roma.

1937

Costruzione dello stabilimento Caio Duilio, oggi Capanno, su progetto dell'arch. L. Moretti. Concepito come un piccolo edificio longitudinale all'arenile, così come le cabine e i servizi, secondo una tipologia in voga prima della guerra. Il manufatto in muratura si riferiva a numerosi esempi del movimento architettonico moderno nella riproduzione figurativa delle costruzioni navali.

1938

Apertura fino al mare della via Imperiale, oggi C. Colombo, concepita con criteri di avanguardia a segnare la volontà del regime dell'espansione di Roma al mare.

1939

Apertura del lungomare Duca degli Abruzzi che proseguiva quello esistente verso ponente fino all'idroscalo, una delle ultime opere del regime per lo sviluppo del litorale. In questo tratto di

lungomare si sarebbe sviluppata, fino agli anni '50, una fascia di servizi balneari con strutture provvisorie (chioschi, capanni, tettoie). Si delineava così una situazione che raggruppava le attrezzature più prestigiose con stabilimenti in muratura tra Ostia Levante e la Colonia Marina Vittorio Emanuele, riservando al tratto di Ponente le spiagge più popolari e le aree per le colonie. Ostia è il luogo di villeggiatura dei romani con molti villini sul lungomare.



1940

Sistemazione del piazzale dei Ravennati e apertura del nuovo pontile del Littorio. Nonostante la guerra e il bombardamento dell'Idroscalo, l'abitato non subisce danni e fino al '43 non ne risente lo sviluppo balneare. La capienza massima della spiaggia era calcolata in 40 - 50 mila persone il giorno (più di 60.000 la domenica).

1943

Bombardamento dello stabilimento Roma. I tedeschi ordinano lo sgombero del Lido; la spiaggia cede il posto alle artiglierie; gli stabilimenti vengono fatti saltare in aria; viene distrutta la ferrovia.

1944

Una foto aerea della RAF, scattata il 19 maggio, prova la distruzione di tutti gli stabilimenti balneari del tratto centrale di Ostia (Elmi, Battistini, Roma) e inoltre del Belsito, del corpo su strada del Plinius e dell'attuale CRAL del Comune di Roma.

1945

Inizia l'opera di ricostruzione con il contributo statale. L'arenile viene bonificato dalle mine.

1946

Inaugurazione della nuova ferrovia Roma-Lido, viene elaborato il nuovo il nuovo Piano Regolatore per il Lido di Roma e Fiumicino.

1948

Apertura della stazione del Lido Stella Polare.

1949

Apertura della stazione di Castelfusano all'altezza dello stabilimento La Pineta.

1953

Nuovi finanziamenti statali per la costruzione di vie, acquedotti, servizi, piazzali, terrazze a mare.

1954

Apertura al traffico della C. Colombo e terrazza del Belvedere. Si vuole ritrovare l'immagine di Ostia balneare.

1956

Frangiflutti per erosione nel litorale ponente; riapertura del pontile a mare in P.za dei Ravennati; Ostia presenta una fila ininterrotta di cabine, stabilimenti e costruzioni sulla spiaggia dei lungomare L. Catulo e A. Vespucci.

1956

Progetti non realizzati di valorizzazione turistica (pontile attrezzato in asse con C. Colombo su progetto di Nervi, denominato «Pier» finanziato da una società olandese).

