

La sua imponente facciata, rivolta verso nord, è caratterizzata da un disegno architettonico tradizionale cui conferisce leggerezza la disposizione delle ampie superfici vetrate.

Ad est è il lungo edificio destinato alla sottostazione ed al quadro di manovra, sul retro è la costruzione che ospita le caldaie, riedificata nel 1930-1940 nelle attuali forme architettoniche molto lineari scandite dalle alte finestre a nastro. Sulla riva del fiume è collocato, infine, l'edificio per la presa d'acqua.

Rinnovati più volte gli impianti, la Centrale, gestita in origine dalla Azienda Elettrica Municipale (AEM) poi ACEA (Azienda Comunale Elettricità e Ambiente), resta in uso fino agli anni '60 quando l'impianto, ormai superato e non più rispondente alle nuove esigenze tecnologiche, viene avviato alla dismissione. Alla fine degli anni '80 del Novecento l'ACEA stessa ipotizza un recupero dell'area e ne mette a punto il progetto con l'obiettivo di creare un centro polifunzionale che tenga conto del patrimonio archeo-industriale.

Vengono pertanto conservati alcuni impianti tra i quali i due motori diesel e una delle caldaie e restaurati vari elementi di arredo della sala macchine (lumi, decorazioni a finto marmo dello zoccolo, pavimenti in mosaico, ecc.).

Nel 1995 il Comune di Roma, in accordo con l'ACEA, allestisce lo spazio con opere provenienti dai Musei Capitolini trasformando il complesso in un polo museale di straordinario interesse in quanto conserva la memoria del patrimonio industriale attraverso un legame, insolito ma unico, con le importanti opere archeologiche che espone.

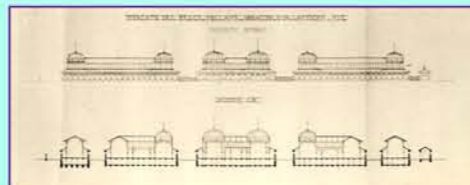


Centrale
"G. Montemartini"

I Mercati Generali

Vengono inaugurati nel 1922, dopo un lungo dibattito intorno alla necessità di dotare Roma di un Mercato unico centrale. I lavori di realizzazione, grazie anche alla volontà della giunta Nathan che ne individua la localizzazione lungo la via Ostiense, iniziano nel 1913 con un progetto elaborato dall'ingegnere Emilio Saffi. Questo prevedeva due comparti, uno per il mercato degli erbaggi e della frutta, costituito da un'ampia area rettangolare circondata da bassi edifici destinati ad uffici e magazzini, e un altro destinato ai mercati per la vendita di pesce, abbacchi, polli e

uova, caratterizzato da tre interessanti costruzioni da realizzarsi con strutture in ferro.



I padiglioni previsti nel progetto di Emilio Saffi del 1910

A seguito di ritardi dovuti anche allo scoppio della prima guerra mondiale, il mercato degli erbaggi viene aperto solo nel 1922, mentre i lavori proseguono negli anni successivi trasformando in maniera radicale il disegno originale del complesso. Il cemento armato viene sostituito al ferro nella costruzione degli edifici previsti e di fatto ne vengono realizzati solo due, uno per il mercato ittico e l'altro denominato "Ovipol" dalla merce cui era destinato; viene inoltre edificato un ulteriore piano al di sopra degli edifici che circondano il mercato delle erbe, ai quali vengono collegate anche tettoie in cemento armato; per le esigenze funzionali vengono costruite alcune cisterne per l'acqua ed altre tettoie riempiono l'area del mercato degli erbaggi. Per agevolare l'arrivo delle merci i binari della linea ferroviaria raggiungono il complesso sul retro, in direzione est.

Sottoposto nel tempo a varie modifiche, il complesso dei Mercati Generali resta in uso fino al 2004, quando viene dislocato in un'area decisamente più periferica. Attualmente le sue strutture, liberate dalle sovrapposizioni ed aggregate incongrue, sono oggetto di un progetto di recupero da parte dell'Amministrazione Comunale in sinergia con imprenditori privati cui il Comune ha concesso l'area a seguito di un concorso internazionale per la realizzazione della "Città dei giovani". Questa prevede una serie di strutture polifunzionali destinate a spettacoli teatrali, concerti, proiezioni cinematografiche, spazi dedicati allo sport ed alla gastronomia, a servizi commerciali e sociali.



Il padiglione "Ovipol" dei Mercati Generali - prospetto est



Mercati Generali— Prospetto lungo la via Ostiense

Comune di Roma

Assessorato alle Politiche Culturali e della Comunicazione
Sovrintendenza ai Beni Culturali

Direzione Tecnico Territoriale

U.O. Monumenti Archeologici Medioevali e Moderni

Coordinamento Monumenti Medioevali e Moderni

Servizio Aree Archeologiche del Suburbio - Mura Aureliane

Progetto "I luoghi di San Paolo"

Operatori Locali di Progetto

Carmelina Camardo

Rossella Motta

Servizio Civile Nazionale

Caterina Acciani

Andrea Arcieri

Flaviana Conti

Chiara De Santis

Elena Drovandini

Arianna Nastasi

Jessica Odoardi

Angela Paolini

Valentina Parisi

Eleonora Roscioni

Antonella Scalessa

Francesca Romana Valente

Complessi di archeologia industriale dell'area ostiense



SERVIZIO CIVILE NAZIONALE
I Luoghi di San Paolo



Comune di Roma

Assessorato alle
Politiche
Culturali e della
Comunicazione
Sovrintendenza
ai Beni Culturali

ROMA

Il Ponte dell'Industria o "Ponte di Ferro"

Comunemente chiamato "Ponte di Ferro", il ponte che unisce via del Porto Fluviale a via A. Pacinotti, viene progettato per volontà di papa Pio IX (1846-1878), per collegare con la Stazione Termini la ferrovia Roma - Civitavecchia, e inaugurato nel 1863. Realizzato completamente in ferro in Inghilterra, il ponte presentava tre campate, delle quali quella centrale era amovibile per permettere lungo il Tevere il passaggio di piroscafi e bastimenti diretti al porto urbano di Ripa Grande. Con i suoi 13 m. di lunghezza all'epoca costituiva il ponte levatoio in un unico elemento più lungo d'Europa.

Con il piano regolatore del 1909 il "Ponte di Ferro" viene destinato al traffico veicolare e per il passaggio della linea ferroviaria viene costruito un ponte in muratura a monte. Nel ponte attuale, trasformato a più riprese tra il 1911 ed il 1922, sono ancora conservati i piloni originari.



Il Ponte di "ferro"

La Società Anglo Romana ed il Gazometro

La Società Anglo Romana (SAR), che dal 1852 si occupava della distribuzione del gas a Roma con un'officina nell'area del Circo Massimo (in via dei Cerchi), nel 1907 offre il suo servizio al Comune di Roma anche per la produzione di energia elettrica. Edifica quindi una nuova officina per la produzione del gas in un'area compresa tra il Tevere, la via Ostiense e la via del Commercio (sul sito ormai noto come area Italgas) ed accanto a questa realizza anche una centrale termoelettrica (nella cui area oggi è una sede ENEL). La scelta del luogo era strategica per l'approvvigionamento delle materie prime, infatti il carbone che giungeva a Civitavecchia dall'Inghilterra poteva raggiungere facilmente il complesso via fiume o attraverso la ferrovia Roma-Pisa.

I numerosi edifici dello stabilimento per la produzione del gas rispondevano alle esigenze di lavorazione che si dividevano fondamentalmente in tre fasi: scarico, pesa, immagazzinamento del carbone; distillazione nei forni; condensazione, estrazione e purificazione del gas. Questo veniva misurato e distribuito attraverso il "gazometro": una campana metallica posta al di sopra di una vasca d'acqua,

regolata da un sistema di contrappesi grazie ai quali si poteva determinare l'altezza del cilindro sul livello dell'acqua e quindi la pressione del gas nelle condotte sotterranee. Il cilindro si innalzava indicando la capacità del gas contenuto.

Nell'ambito dell'area, oggi occupata da numerosi edifici dismessi, sono ancora visibili quattro gazometri, realizzati in tempi diversi e ridotti pressochè ai soli scheletri che contenevano le campane; di essi in particolare il più grande, costruito nel 1936, costituisce ormai un importante elemento caratterizzante il panorama della città.

Il complesso è andato in disuso negli anni '70. Ad eccezione degli edifici sulla via Ostiense, destinati sin dall'origine a direzione ed uffici, i gazometri e le strutture annesse costituiscono, pertanto, un patrimonio storico e culturale in attesa di una nuova destinazione.



Il Gazometro realizzato nel 1936

I Magazzini Generali

Costruiti su progetto di Tullio Passarelli (1896-1941) tra il 1909 ed 1912, sorgono sulla sponda sinistra del Tevere nei pressi del Porto Fluviale (con accesso sull'attuale via del Commercio) e rispondono alla necessità di ammodernamento delle strutture commerciali e di rilancio dell'economia della città. Il complesso si compone di quattro grandi edifici di cinque piani, e di ulteriori edifici minori, destinati al deposito delle merci estere e nazionali e caratterizzati dalla estrema essenzialità dei prospetti architettonici. Una palazzina a due piani, affacciata su via del Commercio, è invece destinata agli uffici della Direzione e dell'Amministrazione, insieme a quelli della Sezione doganale. Il suo prospetto, in stile eclettico, è caratterizzato da un intonaco a finto bugnato e lesene ai lati dell'accesso.

Per l'immagazzinamento delle merci nei vari piani degli edifici veniva usato un complesso insieme di montacarichi, ponti scorrevoli, pompe per il travaso dei liquidi. L'intero sistema era collegato a grandi pontili in ferro costruiti sulla banchina del fiume, tuttora conservati, dotati di nastri trasportatori mediante i quali era possibile effettuare il trasporto delle merci dalle imbarcazioni direttamente all'interno degli stabilimenti e viceversa.

Parallelamente alla sponda del fiume erano disposti anche i binari ferroviari attraverso i quali i vagoni potevano accedere in qualsiasi punto del complesso.

Interrotta l'attività commerciale, alla fine degli anni Settanta, l'insieme degli edifici è stato acquistato dal Demanio dello Stato per conto del Ministero degli Interni che ha provveduto alle opere di riconversione in Centro polifunzionale addestrativo del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco. L'intervento di ristrutturazione (1985-1997) è stato condotto con il preciso obiettivo di "riusare" gli spazi adattandoli alle nuove esigenze, ma agendo nel rispetto degli elementi strutturali e dei materiali costruttivi originari. Durante le opere di restauro nell'area retrostante è stata rinvenuta una necropoli pagana e diverse tombe d'età medio-imperiale (III sec. d.C.), oggetto di scavi condotti dalla Soprintendenza archeologica tra il 1996 e il 1997.



Complesso degli ex Magazzini Generali

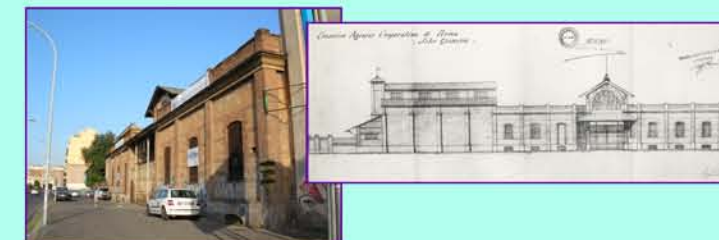


Il Consorzio Agrario Cooperativo di Roma

Nel 1902 un comitato fondato da proprietari terrieri e agricoltori promuove la nascita di un Consorzio agrario. L'associazione si occupa della provvista di materie prime, del loro processo di trasformazione e del collocamento dei prodotti sul mercato. Nei dieci anni successivi il consorzio rafforza e intensifica le sue strutture e nel 1918 viene scelta ed acquistata per la realizzazione della nuova sede l'area in via del Porto Fluviale.

La redazione del progetto viene affidata all'architetto Tullio Passarelli (1896-1941) che studia anche il sistema delle vie di comunicazione e dei trasporti. La ricerca formale dell'architetto è ancora visibile nel corpo edilizio che dà accesso all'intero complesso, sormontato da un tetto a capanna e chiuso da una cancellata strutturata intorno a due esili colonne in ghisa. Sulla sinistra era l'edificio del silos per il grano edificato nel 1921.

Nel 1947, sempre lo studio Passarelli (ereditato dai figli di Tullio, Vincenzo e Lucio) viene incaricato dell'ampliamento dei locali con la costruzione di un nuovo magazzino in direzione del Tevere edificato con una struttura in cemento armato dalle linee essenziali. Attualmente il complesso è oggetto di un intervento di ristrutturazione che conserva solo l'antico edificio di accesso.



Ingresso del Consorzio Agrario e disegno del progetto con il silos attiguo

La Sede della Reale Dogana

La costruzione della sede della Reale Dogana presenta una storia piuttosto complessa. Nel 1908 il Ministero delle Finanze acquista il terreno e un anno dopo presenta un primo progetto approvato nel 1910. Per problemi di natura economica e per questioni tecniche, i lavori per la costruzione dell'edificio iniziano solo nel 1917. L'edificio compreso tra i Magazzini Generali e la sede del Consorzio Agrario, si presenta con una pianta allungata con gli accessi principali in direzione del Tevere e di via del Commercio e con prospetti architettonici scanditi da paraste e decorati



Edificio della Reale Dogana attualmente in restauro

da cornici ed elementi a rilievo in stucco con stemmi e corone di tralci vegetali. Il lato in direzione del Tevere era destinato ad accogliere le merci, mentre il lato verso via del Commercio era destinato agli uffici, agli spedizionieri ed al corpo di guardia. Attualmente è in corso il recupero del complesso da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

La Centrale termoelettrica "G. Montemartini"

La prima centrale elettrica municipale viene realizzata tra il 1911 ed il 1912 tra la via Ostiense e la riva del Tevere, all'altezza dello sbocco dell'Almone nel fiume, per volontà della giunta comunale presieduta dal sindaco Ernesto Nathan ed intitolata, dal 1914, a Giovanni Montemartini, assessore comunale ai servizi tecnologici e convinto assertore della municipalizzazione dei servizi.

Il progetto si deve a Corrado Puccioni che prevede una grande sala macchine in cui trovano collocazione due motori diesel prodotti dalle officine di Franco Tosi ed un turboalternatore.