

Anno XIII - N. 9-10.

## SOMMARIO

Settembre-Ottobre 1937, XV.

<b>G. Q. Giglioli</b> — La Mostra Augustea .....	pag. 12
<b>Guido Calza</b> — La potenza marinara di Roma .....	" 16
<b>A. M. Colini</b> — Roma nel mondo .....	" 23
<b>Gino Massano</b> — Vita spicciola in Roma capitale del mondo antico .....	" 35
Vittorio Mussolini a bordo del "Rex" .....	" 43
<b>Gerda Blau</b> — Ein Tag in Benares .....	" 45
<b>Mario Maria Martini</b> — Ritratto di Prospero da Portofino .....	" 50
Il concorso dell'„Italia" per il pannello a New York .....	" 53
<b>B. B.</b> — La moda e il mare .....	" 55

**Varietas:** Il campionato mondiale per scialuppe di salvataggio vinto dalla squadra del "Conte di Savoia" — "Italy, the cheapest country in Europe" — Events during the "Primavera Siciliana" — A Small Guide to Rome ecc.

**Fotografie:** Archivio fotografico della Mostra Augustea della Romanità, Istituto Nazionale Luce, Istituto Archeologico Germanico, Alinari, Enit, Henle ecc.

**Disegni** di Antonio Quaiatti.

**Copertina** di B. Buffoni.

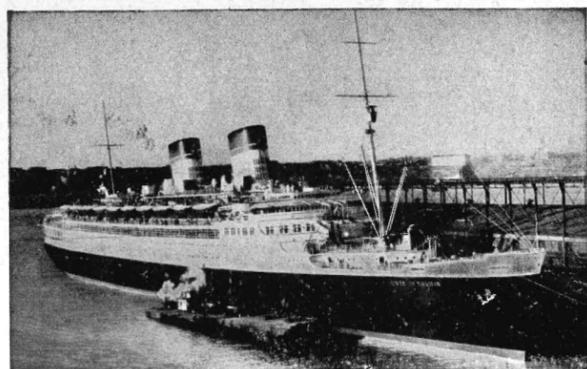
Stampato nelle Officine Grafiche della Editoriale Libreria S. A.

Si distribuisce sui piroscafi, agenzie di navigazione, uffici viaggi alberghi, enti turistici in tutto il mondo. — Nelle librerie, Lire 5.— la copia.  
Abbonamento annuo: Lire 60.— per l'Italia, Lire 84.— per l'Estero.

# SHELL OIL FUEL

FOR MOTORSHIPS, STEAMERS' BUNKERS AND INDUSTRIAL PURPOSES

WORLD  
WIDE  
SUPPLIES



ss. "CONTE DI SAVOIA" ("Italia") bunkering from the Company ex lighter at NEW YORK.

FIRST  
CLASS  
SERVICE

**FUEL OIL - DIESEL OIL - LUBRICATING OILS**  
SUPPLIERS TO THE "ITALIA" - "LLOYD TRIESTINO" - "ADRIATICA" - "TIRRENIA"

**THE ASIATIC PETROLEUM Co. LTD.**

ST. HELEN'S COURT, GREAT ST. HELENS, LONDON E. C. 3

2016 - 12 - 12/37

LOCAL BUNKERING REPRESENTATIVE: **ANT. TOPIC - TRIESTE**



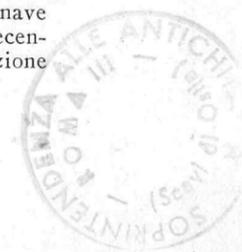
Roma, Museo Vaticano — Nave della flotta militare romana (bireme)

## La potenza marinara di Roma

«**L**A storia marittima di Roma antica può dividersi in tre epoche: la prima nella quale Roma subisce le talassocrazie altrui; Siracusana, Etrusca, Cartaginese. La seconda nella quale Roma lotta e annulla la superstite supremazia cartaginese. La terza che va dal 146 a. C. a tre secoli dopo Cristo durante la quale Roma ebbe il dominio incontrastato del Mediterraneo. Si può dunque affermare che Roma fu potente anche sul mare e che questa potenza fu il risultato di lunghi sacrifici, di una incrollabile tenacia, di una tetragona volontà».

Sono queste, come ognuno ricorda, parole di Mussolini: non altre potevano meglio sintetizzare la storia marinara di Roma Antica, che seppure fu meno vasta

non fu meno gloriosa di quella che i Romani scrissero con il loro sangue sulle vie terrestri del mondo antico. Se infatti per i primi tre secoli della sua vita, Roma, che fu all'inizio uno Stato sostanzialmente terrestre, non ebbe consuetudine col mare, volle però affermare la sua egemonia di là dai mari, prima ancora di averla conquistata intera sulla penisola. Le prime amicizie che sviluppa la politica estera romana sono appunto quelle con potenze marinare quali Cuma, Marsiglia, Siracusa e con le città elleniche della Sicilia; il primo annuncio che la piccola repubblica del Lazio sta per diventare una grande potenza italiana è portato da una nave romana a Delfo subito dopo la caduta di Veio, trecentonovantaquattro anni prima di Cristo. L'occupazione





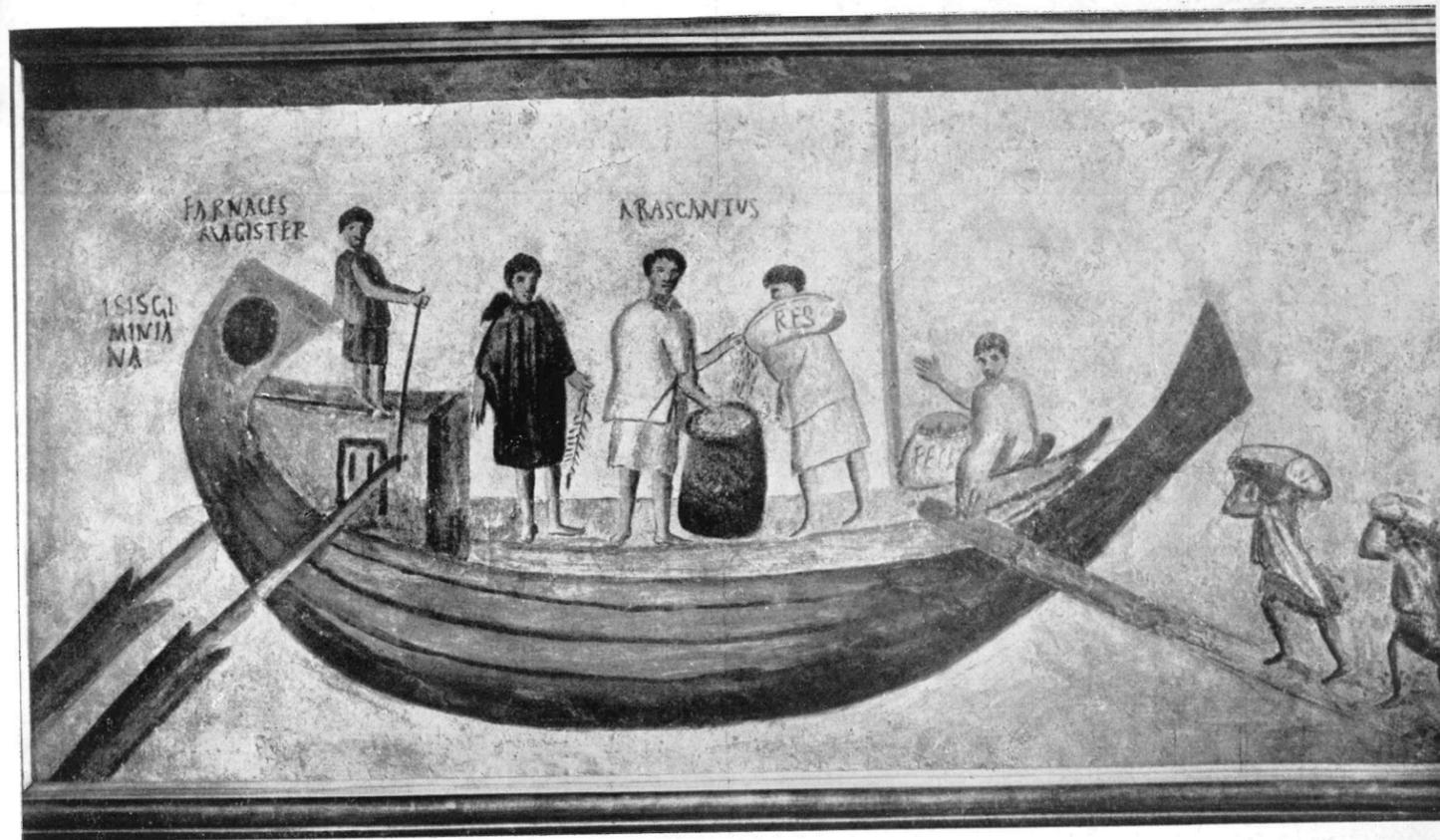
di Monte Circello, un anno dopo, dov'è fondata una colonia militare, rivela che la repubblica romana si interessa del mare, e, se si affida ancora, per mezzo di trattati, alla potenza marittima cartaginese che s'impone sul Mediterraneo dopo la caduta della talassocrazia etrusca e la fine dell'imperialismo siracusano e tiene sgombro di pericoli il mar Tirreno, verso il 340 a. C. Roma, conquistata tutta la linea costiera da Civitavecchia a Monte Circello, sconfitta Anzio, vuole provvedere da sola alla difesa marittima dell'Italia centrale.

Due fatti lo provano: la fondazione della colonia marittima di Ostia e l'effigie di una prora di nave, sull'*aes grave*, la prima moneta battuta da Roma; l'una e l'altra attestano l'inizio della potenza marinara di Roma. Aver voluto scegliere fra tanti simboli monetali appunto una nave per unirli al nome di Roma, e aver voluto fondare la loro prima colonia alla foce del Tevere, il più vicino approdo di Roma sul mare, vuol significare, senza possibilità di dubbio, che i Romani sentirono e prevedero che da quell'epoca (metà del quarto secolo a. C.) si iniziava per loro una novella storia; la storia marittima di Roma. La prora sull'*aes grave* non è un motivo artistico, ma una affermazione politica di potenza navale, così come la fondazione di Ostia, costruita come un permanente campo militare (tale l'hanno rivelato i recenti miei scavi) non è semplicemente l'espansione di coloni di là dalle mura serviane, ma è la sentinella avanzata di Roma messa a guardia del suo fiume e del suo mare. Che importa se nel primo allestimento della flotta romana, navi ed equipaggi furono forniti dai *socii navales*, dagli stati marinai italoti ancora sussistenti, e principalmente da Napoli e dai cantieri etruschi e di Anzio? E se anche l'ancora e il rostro erano considerati invenzione etrusca, secondo la tradizione romana tramandata da Plinio, è pur vero che le prime navi romane hanno già all'inizio e mantennero sempre l'inconfondibile fisionomia della nave tirrena. Sono passati appena cinquant'anni che ritroviamo a Taranto la prima squadra romana di navi da guerra. Erano soltanto dieci navi, apparse in quelle acque più per una dimostrazione navale verso la potenza Tarantina che per una battaglia navale cui dovettero sottostare. Ma come ha detto Benito Mussolini essa era già l'avanguardia delle potenti flotte di Roma, signora del Mediterraneo; e l'impero di Roma nasce in quel decennio che vide scendere in campo la prima flotta militare di Roma. E infatti si consolida e si estende il suo dominio sul Tirreno mediante la creazione di nuove colonie marittime romane, si istituiscono quattro questori della flotta con sedi a Ostia, a Rimini e a Caes, e nella prima guerra punica sono le navi da guerra di Roma che levano l'ancora verso la Sicilia, sono le navi romane che in rotta verso l'Africa annunciano la salda volontà di creare un nuovo impero mediterraneo più grande di Cartagine. Fu assai arduo l'inizio e ben duro e sanguinoso il cammino per giungere alla mèta: sconfitte e vittorie si alternano.

La grande battaglia di Ecuomo corona di gloria la potenza di Roma sul mare già consacrata alla vittoria nelle acque di Milazzo.

Si può tralasciare di enumerare quali e quante siano state le azioni navali romane da quest'epoca alla

Ravenna — Stele funeraria in cui è rappresentato un carpentiere intento alla rifinitura del fasciame di un battello



Pittura antica del Museo Vaticano

battaglia d'Azio che, con il trionfo di Augusto, dette a Roma il fondatore del suo impero. Non è il numero delle vittorie che importa. Importa invece constatare che i Romani hanno osato di portare audacemente la guerra sul mare contro la maggiore potenza navale del tempo, Cartagine, e averla continuata senza cedere né a scoraggiamenti né a sconfitte.

Alla Mostra Augustea della Romanità che si è ora inaugurata per glorificare il bimillenario della nascita di Augusto, una sala è giustamente dedicata alla Marina in cui trionfa una colossale statua di Agrippa il luogotenente di Augusto, il vero vincitore di Azio, e una carta geografica delle vittorie navali di Roma, che insieme con la visione della vita operosa dei porti e delle grandi flotte militari, della loro dislocazione, della loro storia, della vita degli equipaggi e della tattica navale, rappresentano la glorificazione di quella marina militare e mercantile che dominò per cinque secoli le acque del Mediterraneo.

Tuttavia la potenza navale di Roma, soprattutto di Roma imperiale, non fu soltanto nelle flotte militari ma anche nella marina commerciale.

La vastità dell'Impero, gli attivi scambi con le province transmarine, il dislocamento dei vari funzionari e più che altro il bisogno sempre crescente degli approvvigionamenti di derrate e di oggetti di lusso con l'Urbe, intensificando il commercio ed i traffici resero necessario l'aumento della flotta mercantile e la creazione o l'ampliamento di molti porti. I più importanti in Italia, oltre quelli di Miseno e di Ravenna destinati a scopi militari per il Tirreno e l'Adriatico, erano i

porti di Ostia, Centumcellae (Civitavecchia), Portus Pisanus, Anzio, Terracina, Pozzuoli, Taranto, Brindisi, Ancona, Rimini, e numerosi porti provinciali tanto marittimi che fluviali.

C'erano fiorenti compagnie di navigazione che avevano uffici di rappresentanza in tutto il mondo e alle quali ricorrevano sia lo Stato che i privati per spedizioni ed imbarchi. Una delle testimonianze più evidenti e più impressionanti del movimento commerciale marittimo di Roma Imperiale ci è dato da Ostia, il porto dell'Urbe, in cui sul piazzale del Teatro, restano più di settanta uffici di *navicularii* di ogni genere e provenienti dalle più lontane province. I mosaici di tali corporazioni, posti sul pavimento del portico che li ospitava, costituiscono essi stessi la insegna-rèclame dei commercianti di grano, di pelli, di derrate varie; e il loro aggruppamento sopra una piazza pubblica, attesta quanta gelosa cura avesse lo Stato per il migliore funzionamento della marina mercantile. Ai privilegi già accordati in età repubblicana agli armatori di navi commerciali, ai costruttori e ai marinai, l'Impero aggiunse varie previdenze perchè i servizi marittimi non avessero a subire rallentamenti o sospensioni di sorta. Aveva incominciato l'Imperatore Claudio, il creatore del primo porto di Roma, e lo avevano seguito Adriano ed altri.

Del resto i *navicularii* stessi sapevano imporsi e farsi rispettare. Abbiamo una lettera di un Prefetto dell'annona del 201 d. C. che ordina al Governatore della provincia Narbonense (Gallia) di accogliere i desiderii dei *navicularii* di Arles che si erano lamen-

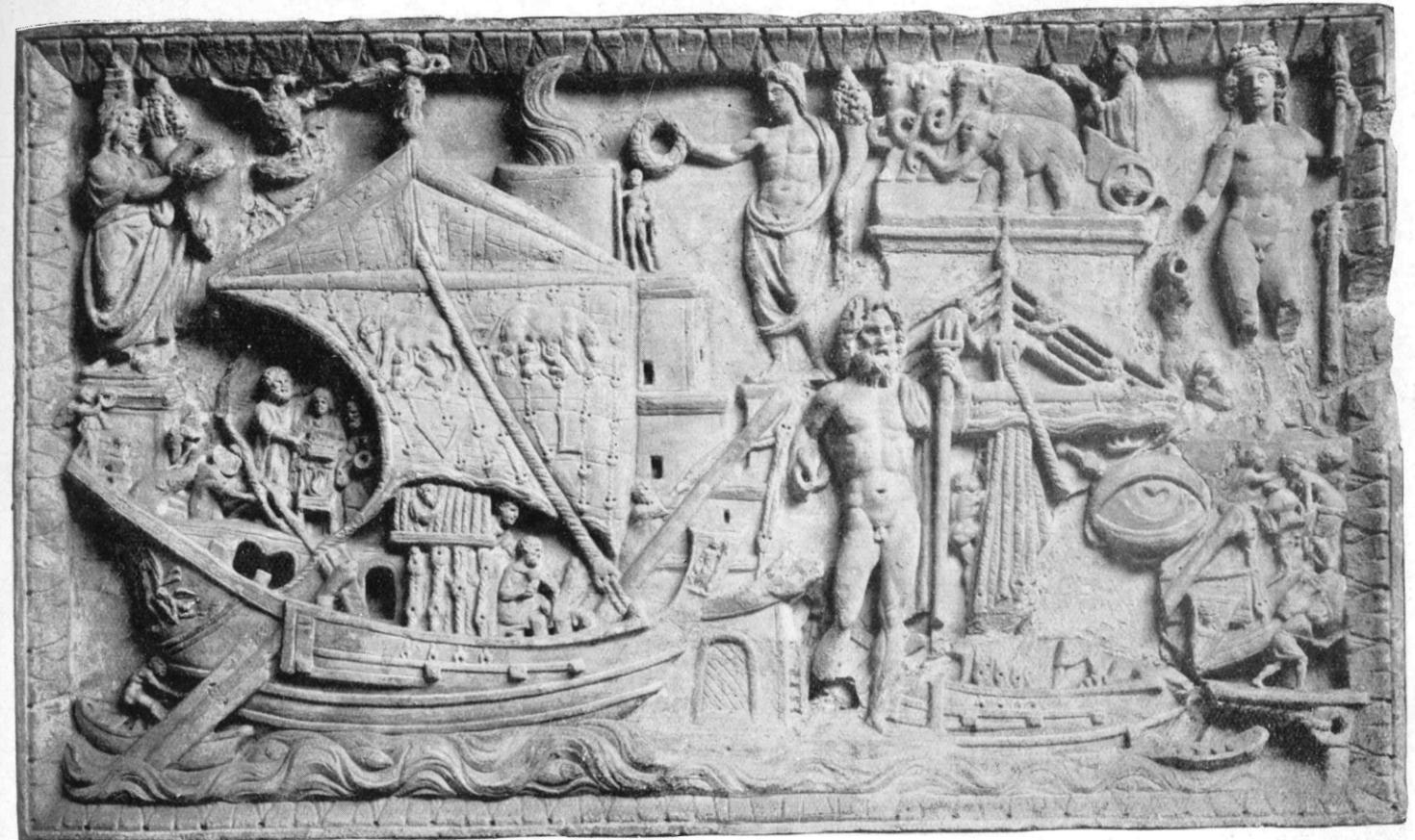
tati del cattivo andamento del servizio e minacciavano di scioperare. Alessandro Severo per attrarre un maggior numero di mercanti e di società di navigazione nell'Urbe abolì per loro le imposte sostituendole con nuove tasse sugli artigiani produttori. L'Imperatore Commodo creò una nuova flotta mercantile sul modello di quella di Alessandria destinata ad assicurare soprattutto l'approvvigionamento del grano a Roma.

Non c'è da meravigliarsi se grande fosse la necessità di avere a disposizione dello Stato vasti servizi marittimi. Nonostante i pericoli del mare, sia a causa di tempeste sia a causa di pirati che sotto Alessandro divennero nuovamente minacciosi, i trasporti per acqua costavano meno che quelli per terra. Oltre al grano bisognava importare a Roma e da Provincia a Provincia ingenti quantità di legname, e marmi, e oggetti di lusso e prodotti delle miniere, e cera canape pece, tutto ciò che serviva alla fabbricazione delle navi stesse marine e fluviali. L'Egitto era il centro principale di produzione delle stoffe, Grecia e Asia Minore rifornivano di olio e di vino le province orientali. Il traffico marittimo

dell'Egitto con l'Arabia e con l'India fu sempre grandemente importante: la via marittima tra l'Egitto e l'India era già in piena attività all'epoca di Domiziano e tra i più importanti articoli di importazione erano il lino e il cotone.

La grande importanza del commercio marittimo imperiale è anche provata dalle ingenti spese che vari imperatori e varie città fecero per riparazione e costruzione di porti: basti citare quello di Ostia che, costruito da Claudio, scavando un enorme bacino entro terra, fu ricostruito interamente mezzo secolo dopo, o quello di Leptis Magna in Tripolitania, ancora oggi perfettamente conservato, e tra i porti fluviali, quello di Aquileia. Una novità che portò un grande beneficio per la navigazione fu la costruzione di centinaia di fari nei punti più importanti delle coste mediterranee. Se al commercio marittimo si aggiunge la floridezza di quello fluviale, di cui in Francia e nel Reno e sul Danubio sono rimasti interessanti e molteplici documenti, si ha la prova di quanto stesse a cuore allo Stato romano la navigazione mercantile.

Roma, Colonna Traiana — Ponte di barche approntato per lo sbarco di soldati



Roma, Museo Torlonia — Le navi di Porto

(Fot. Istituto Germanico)

La documentazione più efficace a questo rapido riassunto sulla politica e la potenza marinara di Roma è contenuta, come accennavo, nella sala della Marina alla Mostra Augustea. Una carta delle linee di naviga-

zione regolari o di maggior traffico nel Mediterraneo e una tabella delle distanze fra i principali porti; una carta della dislocazione delle grandi flotte marittime e fluviali durante l'Impero; uno schema dello

Museo di Treviri — Nave mercantile sul Reno





Ostia — Insegna in mosaico della compagnia di navigazione di Narbona in Gallia, con battello e faro

schieramento romano alla battaglia di Ecuomo nella Sicilia Meridionale vinta da Attilio Regolo nel 256 a. C. e un'altra della battaglia di Anzio; vari modelli di navi presentati nello sviluppo delle loro varie forme, iscrizioni, figurazioni su rilievi e su mosaici di marinai con scene della vita degli equipaggi; tutto ciò riassume

e sintetizza in forma piana e popolare la storia e la vita della marina romana.

E' la storia di venti secoli fa: ma noi la sentiamo viva e presente; ammonisce ed incita l'Italia marinara fascista.

GUIDO CALZA

Moneta di Nerone — Il porto di Ostia



# SERVIZI MARITTIMI ITALIANI

PARTENZE DEL MESE DI NOVEMBRE 1937-XVI

## AMERICHE (Italia)

### NORD AMERICA

REX	da Napoli	3 Novembre
	da Genova e Nizza	4 Novembre
C.TE DI SAVOIA	da Genova e Nizza	10 Novembre
	da Napoli	11 Novembre
VULCANIA	da Trieste	11 Novembre
	da Napoli	14 Novembre
	da Palermo	15 Novembre
REX	da Genova e Nizza	24 Novembre
	da Napoli	25 Novembre

### SUD AMERICA

AUGUSTUS	da Genova e Nizza	4 Novembre
NEPTUNIA	da Trieste e Spalato	11 Novembre
	da Napoli	13 Novembre
C.TE GRANDE	da Genova e Nizza	25 Novembre

### CENTRO AMERICA

VIRGILIO	da Genova	7 Dicembre
	da Marsiglia	8 Dicembre

Servizi Commerciali Nord, Sud, Centro America - Nord e Sud Pacifico - Indie Occidentali - Messico

## ASIA-AFRICA-AUSTRALIA (Lloyd Triestino)

### INDIA-CINA

VICTORIA	da Genova	19 Novembre
	da Napoli	20 Novembre

### SUD AFRICA

DUILIO	da Genova	4 Novembre
	da Marsiglia	5 Novembre

### AUSTRALIA

VIMINALE	da Genova	2 Novembre
	da Livorno	3 Novembre
	da Napoli	4 Novembre
	da Messina e Catania	5 Novembre

### AFRICA ORIENTALE

#### NAPOLI-MASSAUA-GIBUTI

URANIA	da Napoli	4 Novembre
ITALIA	da Napoli	11 Novembre
TEVERE	da Napoli	18 Novembre
PO	da Napoli	25 Novembre

Servizi Commerciali Asia - Africa - Australia (Calcutta, Saigon, Indie Olandesi, Golfo Persico, A. O. I.)

## MEDITERRANEO ORIENTALE (Adriatica)

### EGITTO

MARCO POLO	da Trieste e Venezia	6 e 20 Novembre
	da Brindisi	7 e 21 Novembre
PALESTINA	da Genova	13 e 27 Novembre
	da Napoli	14 e 28 Novembre
CALITEA	da Trieste e Venezia	13 e 27 Novembre
	da Fiume	14 e 28 Novembre
	da Brindisi	15 e 29 Novembre

### CIPRO E PALESTINA

GALILEA	da Trieste	3 e 17 Novembre
	da Brindisi	4 e 18 Novembre
GERUSALEMME	da Trieste	10 e 24 Novembre
	da Brindisi	11 e 25 Novembre

Linee per la Dalmazia ed il Levante - Servizi Commerciali: Levante-Mar Nero

## MEDIT. OCC.-NORD EUROPA (Tirrenia)

SERVIZI GIORNALIERI:

Napoli-Palermo — Civitavecchia-Terranova Pausania

SERVIZI QUATTORDICINALI:

Napoli-Siracusa-Bengasi — Palermo-Scali Tunisini-Tripoli-Scali Libici-Bengasi-Alessandria. — Periplo Sardo (Genova-La Maddalena-Cagliari-La Maddalena-Genova)

SERVIZI SETTIMANALI:

Napoli-Palermo-Tripoli — Napoli-Palermo-Tunisi — Napoli-Siracusa-Malta-Tripoli — Siracusa-Malta-Tripoli — Genova-Livorno-Bastia e Porto Torres — Genova-Costa Orientale e Occidentale della Sardegna a settimane alternate Cagliari-Trapani-Palermo — Genova-Livorno-Civitavecchia-Cagliari-Tunisi-Malta-Tripoli-Periplo Italo (Fiume-Napoli-Genova e Marsiglia) Partenze quattordicinali dall'Adriatico e dal Tirreno per il Nord Europa — Itinerari turistici combinati per il Mediterraneo Occidentale (Adriatico-Tirreno-Jonio)

ITALIA  
GENOVA

LOYD TRIESTINO  
TRIESTE

ADRIATICA  
VENEZIA

TIRRENIA  
NAPOLI