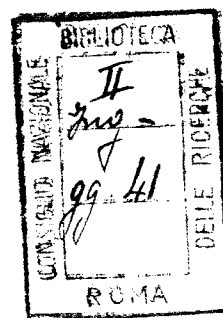
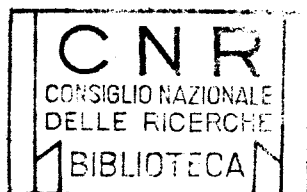


G. LUGLI-G. FILIBECK

IL PORTO  
DI ROMA IMPERIALE  
E L'AGRO PORTUENSE



ROMA - MCMXXXV - XIII



005455

TUTTI I DIRITTI RISERVATI

COPIA N. 1064

DG  
70  
.037  
L967

g. 2

A SUA ECCELLENZA  
IL PRINCIPE TORLONIA  
CHE IMMETTENDO LE ACQUE DEL TEVERE  
NEL BACINO DEL PORTO DI TRAIANO  
RESTITUITO ALL'ANTICA AMPIEZZA  
VINCEVA IL MORBO PALUSTRE  
DA SECOLI DOMINANTE  
E BONIFICANDO  
LA VASTA TERRA PORTUENSE  
CON OPERE IMPONENTI  
RIDONAVA PER LUNGHE GENERAZIONI  
VITA E LAVORO  
AI COLTIVATORI DELL'AGRO  
QUESTO STUDIO DA LUI STESSO ISPIRATO  
E PER SUA MUNIFICENZA IMPRESSO  
GLI AUTORI DEDICANO

GIUSEPPE LUGLI

---

PARTE I.

IL PORTO  
DI ROMA IMPERIALE



I.

I PORTI

DI CLAUDIO E DI TRAIANO

## LA FOCE DEL TEVERE

Se la fondazione di Roma sia avvenuta per un complesso di fatti concomitanti, oppure per la previdente volontà di un uomo, sulle rive d'un fiume facilmente navigabile, a poco più di venti chilometri di distanza dal mare, non sappiamo; certo si è che una tale posizione favorevole molto contribuì allo sviluppo della città, specialmente nei primi tempi della sua difficile storia.

Alte grazie levarono per questo gli antichi al fato divino<sup>1</sup> e fin dai primi secoli i Romani approfittarono del gomito che il fiume formava allora tra la foce e il Capo due Rami, per dare ricetto alle navi che trasportavano le derrate all'*Urbs*, servendosi dell'estuario come di un ottimo porto naturale. Allo sbocco del fiume fu fondata verso la metà del sec. IV a. Cr. la città di Ostia<sup>2</sup>, la cui importanza crebbe in seguito assai notevolmente con l'aumentare sempre crescente del commercio marittimo di Roma.

Si è discusso per secoli se il Tevere avesse fin dall'origine due rami nel suo delta, oppure se il solo ramo di Ostia fosse naturale, e l'altro, quello di Fiumicino, artificialmente scavato dall'uomo. Nel 1824 si agitò a questo proposito una vivace polemica fra due abili conoscitori di cose idrauliche, il Cav. Ludovico Linotte<sup>3</sup> e l'Avv. Carlo Fea<sup>4</sup>, il quale ultimo riuscì a dimostrare in modo indubbio, in base agli antichi testi<sup>5</sup>, che fino al I° secolo dell'impero il Tevere aveva un solo sbocco, e che l'altro, detto con denominazione medievale, Fiume Micino, o Piccolo — in contrapposto alla Fiumara Grande — corrotto poi in Fiumicino, fu scavato dagli imperatori per il necessario movimento del nuovo porto marittimo, sorto tre chilometri più a Nord di Ostia<sup>6</sup>.

Agli argomenti addotti allora dal Fea se ne possono ora aggiungere altri due: 1° l'iscrizione di Claudio, che nomina le fosse da lui scavate *operis portus causa* — iscrizione che fu scoperta più tardi, nel 1836, e che è confermata da importanti ritrovamenti avvenuti in questi ultimi tempi —; 2° le considerazioni geologiche e idrografiche eseguite dagli uffici competenti, di cui riferiremo fra poco (fig. 1).

Se l'escavazione di questo canale, che va direttamente al mare e divide in due la portata delle acque alla foce, sia stata un bene o un male, dal punto di vista dell'interro della foce stessa, è questione ancora discussa e in ogni modo non riguarda il nostro argomento<sup>7</sup>. L'iscrizione sopra citata, e un passo

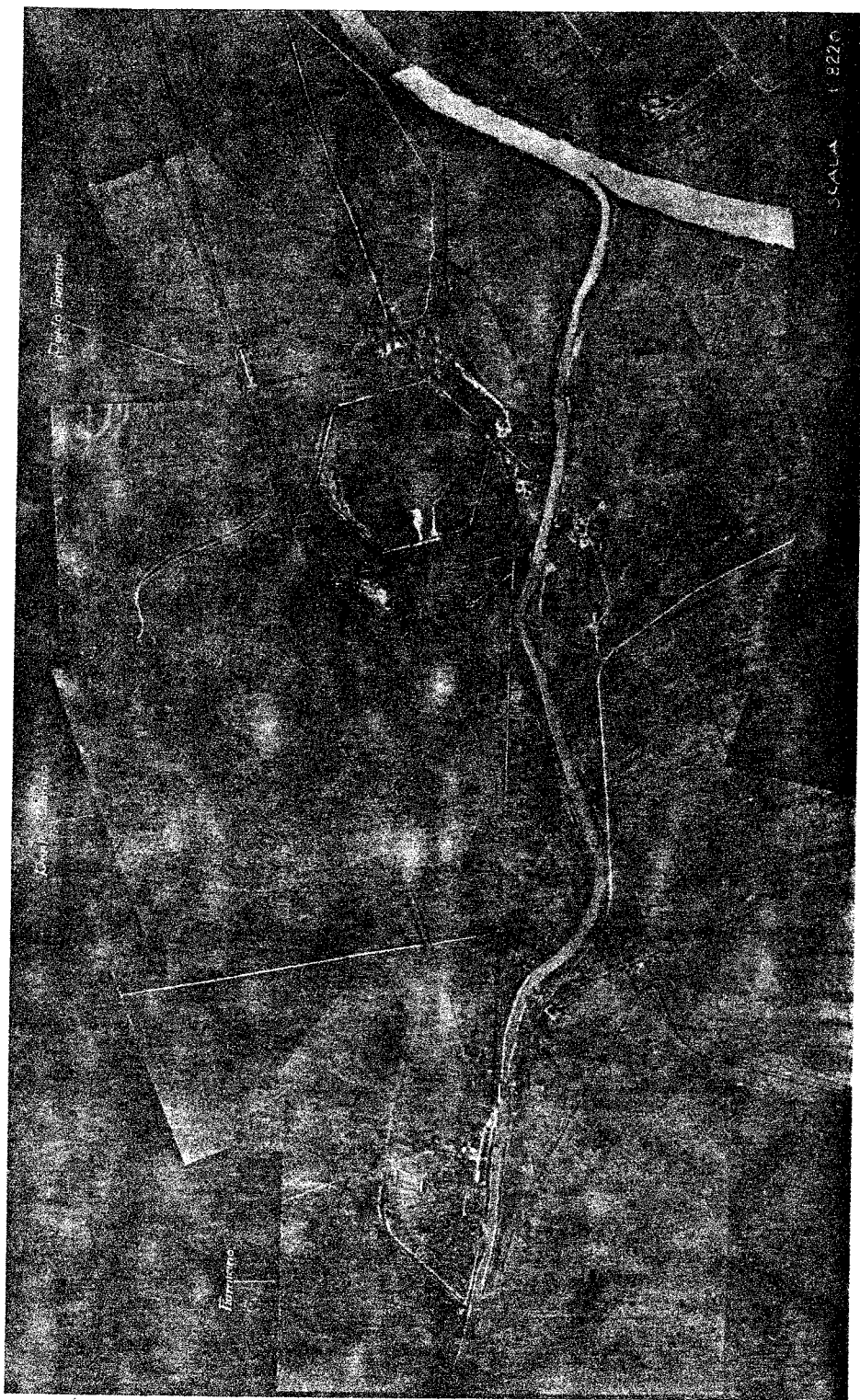


Fig. 1 - La regione di Porto e di Fiumicino vista dall'aeroplano. (Direzione degli Scavi di Ostia).

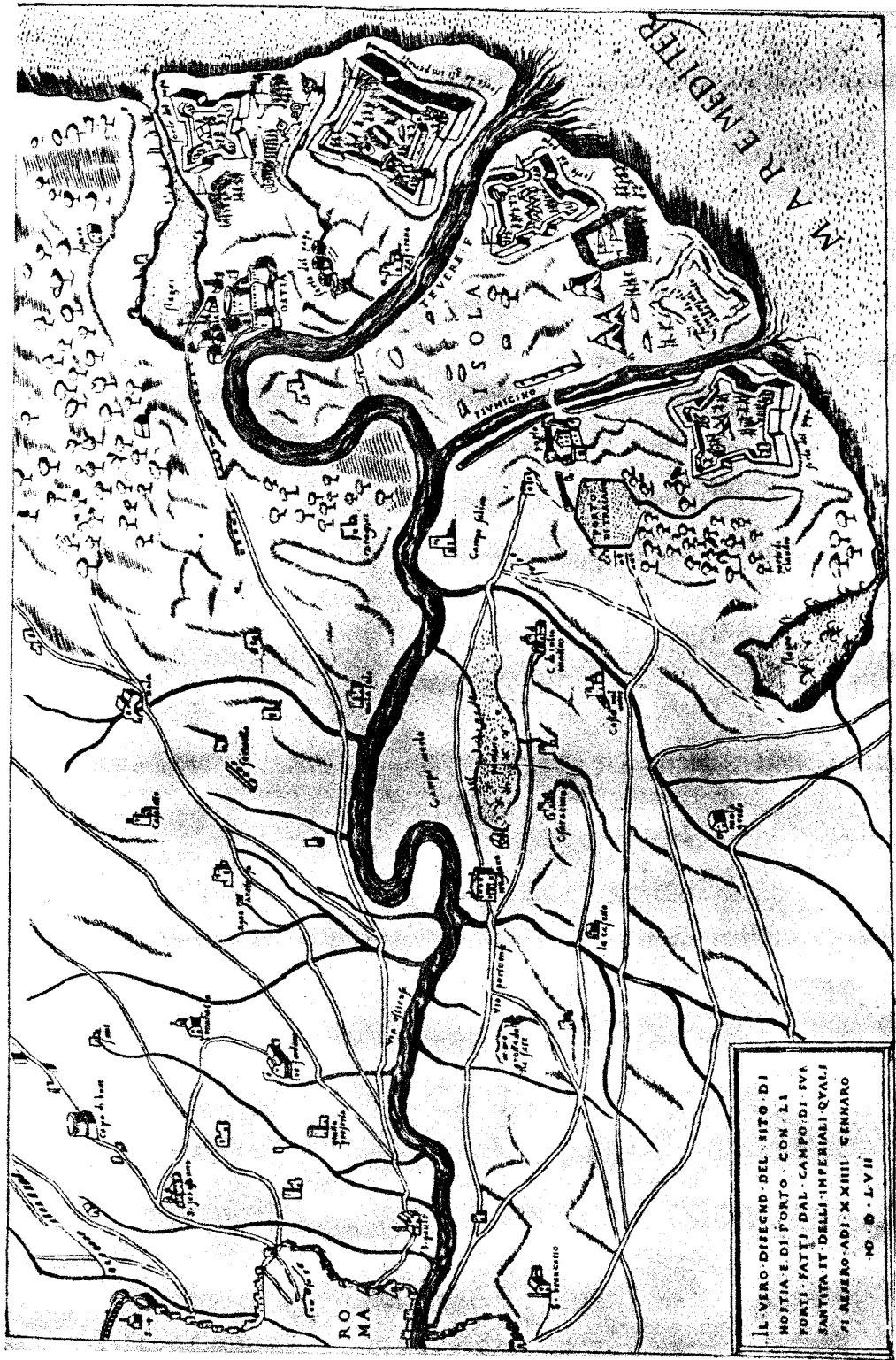


Fig. 2 - Carta della guerra detta « Campagna di Roma » del 1557.



di Plinio il Giovane (*Epist.*, VIII, 17), che esamineremo meglio in seguito, ci provano che gli antichi credettero così di aver liberato, o almeno difeso in gran parte, la città dalle inondazioni, facilitando nello stesso tempo l'accesso alle navi da carico fino ai *Navalia* della città.

A proposito del ramo principale del Tevere, detto volgarmente Fiumara, occorre notare che in antico esso formava un gomito assai più pronunciato, lambendo la Rocca di Giuliano della Rovere, come è disegnato nella fig. 2, e che questo gomito era proprio quel *fluminis flexus*, ricordato da Ovidio <sup>8</sup> come il vero bacino portuale del fiume.

Il corso attuale fu dovuto ad una *rotta*, causata da una violenta inondazione nella primavera del 1567 sotto il pontificato di Pio V, in seguito alla quale detto papa, per la difesa dell'estuario, fu obbligato di costruire una nuova fortezza più a valle, che prese il nome di S. Michele <sup>9</sup>.

Per tutta la repubblica il *cubitus* formato inizialmente dal Tevere bastò, non senza difficoltà, al movimento portuale di Roma <sup>10</sup>. Ma tali difficoltà si facevano di giorno in giorno più gravi: la mole delle navi onerarie cresceva col perfezionamento della tecnica marinara, sicchè tutte le navi superiori ai 3000 moggi, pari a 26 tonnellate e 1 quarto, dovevano rimanere al largo e scaricare con barche una parte dei loro prodotti per poter alleggerirsi ed entrare quindi nel fiume; tutt'altro che facile era inoltre la manovra nello stretto alveo tiberino e la disposizione delle navi lungo una sola riva e in uno spazio piuttosto ristretto; infine, a seconda delle stagioni, o le eccessive magre o le piene improvvise del fiume ostacolavano più volte l'ingresso nel porto fluviale, ritardando così le opere di scarico e di trasporto nella città, con grave pericolo di carestie e di pestilenze.

Particolarmente dannose furono infatti una carestia di frumento sotto Augusto (*Vell. Pat.*, II, 95) e un'altra sotto Claudio (*Svet.*, *Claud.*, 18,2), la quale ultima ebbe certo notevole importanza nella decisione da lui presa di costruire il nuovo porto.

Abbiamo notizia anche di altri inconvenienti causati dalla difficoltà della navigazione del Tevere: Svetonio ci racconta (*Calig.*, 15,1) che, quando Caligola volle trasportare a Roma dalle isole Ponzie le ceneri della madre e del fratello, attrezzò una piccola bireme a questo scopo; e che Claudio si inquietò con gli abitanti di Ostia perchè non gli avevano mandato incontro delle *scaphae* adatte alla navigazione del fiume, ritardando così il suo ritorno a Roma (*Svet.*, *Claud.*, 38,1).

Da tutto ciò si vede come la necessità di dare alle navi un ricetto conveniente e sicuro alla foce del Tevere fosse divenuta veramente urgente.

Ma prima di passare a descrivere l'opera grandiosa compiuta da Claudio, credo opportuno di dare qualche notizia sopra un fenomeno che ha molta importanza con la storia del basso corso del Tevere e cioè sul progressivo allontanamento della spiaggia per notevole estensione a Nord e a Sud della foce (Carta n. I), secondo quanto avviene anche per altri fiumi della nostra penisola.

Il fenomeno è stato a lungo studiato e calcolato nella sua portata <sup>11</sup>, sebbene in modo non del tutto definitivo; esso è dovuto a due fattori principali: il trasporto che il fiume fa nel suo lungo percorso montano di grande quantità di terra, e la pressione che sui banchi di sabbia alla foce esercitano i venti di libeccio, respingendo tali banchi contro la riva <sup>12</sup>.

Il prolungamento della spiaggia non è sempre uniforme, ma varia a seconda degli anni, o anche di periodi di anni, per le condizioni atmosferiche, come la direzione dei venti, gli spostamenti delle maree, le tempeste e i temporali in larghe zone del bacino fluviale, oppure al contrario lunghi periodi di secca, ecc. <sup>13</sup>.

Prima dell'apertura della fossa Traiana, la linea della spiaggia a Nord del delta tiberino era indicata da una leggera dorsale che dalla Tenuta di Maccarese scende in direzione Nord-Sud verso l'Isola Sacra, nella località detta i Pantanelli; tale linea ha come capisaldi principali: il Ponte di Piazza Navona, sul Collettore Generale delle acque alte, la Casetta dello Stagno, sul Collettore Generale delle acque basse, la chiesetta di S. Ninfa, l'inizio del fosso di Coccia di Morto e il Monte dell'Arena. Qui appunto la linea resta interrotta per l'escavazione del porto di Traiano; riprende poi al di là della fossa Traiana sotto la Torre dell'Isola Sacra fino ai Pantanelli. Su questa dorsale passava nel III sec. d. Cr. la via costiera, detta Severiana.

Non abbiamo dati statistici esatti circa questa protrazione della foce del fiume dall'antichità ad oggi; tuttavia come tappe principali del ramo di Fiumara si possono ritenere le seguenti <sup>14</sup>:

	ANNI	DISTANZE	MEDIA
350 a. Cr. Castro repubblicano di Ostia			
54 d. Cr. Claudio - Tor Bovacciana	404	650	1,60
850 " Leone IV - Punta orientale dell'isolotto	796	800	1,00
1200 circa Casaletto diruto	350	750	2,10
1569 " Pio V - Torre S. Michele <sup>15</sup>	369	870	2,35
1930 " Carta Ist. Geogr. Militare: figlio 149, II, S-O, scala 1:25000	361	1650	4,58
	<hr/>	<hr/>	
TOTALE	2280	4720	

In totale, dal 350 a. Cr. ad oggi, cioè in 2280 anni, un aumento di spiaggia di metri 4720 con una media annua generale di m. 2.07<sup>16</sup>. Si deve notare, però, che dalla metà del secolo scorso si va verificando un fenomeno del tutto inverso, e cioè una notevole corrosione della spiaggia, che dal 1905 al 1930 — a desumere dalle carte dell'Istituto Geografico Militare — ha raggiunto una diminuzione di oltre m. 450<sup>17</sup>.

Per il braccio navigabile, da Capo Due Rami a Fiumicino, abbiamo invece i seguenti dati:

	ANNI	DISTANZE	MEDIA
54 d. Cr. Claudio - linea delle mura Costantiniane (distanza da Capo Due Rami, metri 1850)			
850 " Leone IV - Torre ora scomparsa	796	1250	1,56
1557 " Paolo IV - Forte diroccato	707	560	0,79
1774 " Clemente XIV - Torre Clementina	217	555	2,59
1930 " Carta Ist. Geogr. Militare, foglio 149, II, N-O, scala 1 : 25.000	156	620	3,97
TOTALE	1876	2980	

In totale, dunque, nel periodo di 1876 anni, da Claudio ad oggi, la foce del Tevere è avanzata nel braccio navigabile di circa m. 2980 con una media di m. 1,27 all'anno<sup>18</sup>. A questo proposito, però, vanno fatte le seguenti osservazioni:

1° che il fiume giunto all'altezza del cimitero di Porto, forma una curva abbastanza accentuata, a causa delle correnti marine che provengono dal Sud e che spingono la foce — diretta prima da Claudio, e poi conservata da Traiano nell'ultimo tratto, in direzione Sud-Ovest-Ovest — piuttosto verso Nord, per cui la distanza reale è un po' maggiore di quella misurata in linea d'aria;

2° che la fossa Traiana rimase interrotta, o quasi, dal 1118 circa al 1612, quando fu ripristinata da Paolo V, e quindi la media annua non va effettivamente calcolata su 1876 anni, ma soltanto su 1382 anni, aumentando così a m. 2,09. In conseguenza di questo fatto, nel corrispondente periodo, il braccio di Fiumara mostra un avanzamento molto maggiore del normale<sup>19</sup>.

## IL PORTO DI CLAUDIO

Abbiamo esposto più sopra i motivi che fecero ritenere indispensabile all'inizio dell'Impero, quando Roma aveva raggiunto insieme col Suburbio quasi un milione di abitanti, una sistemazione razionale del porto Ostiense.

\* Già Giulio Cesare aveva concepito un progetto per rendere il Tevere navigabile fino a Roma alle navi di un notevole tonnello <sup>20</sup>, ma, colto dalla morte improvvisa, non ebbe il tempo di porlo in atto. Sembra che anche Augusto rivolgesse la sua attenzione al difficile problema, eseguendo alcuni lavori alla foce del Tevere <sup>21</sup>; egli tuttavia stimò più opportuno di restaurare i porti di Baia e di Pozzuoli, più adatti per le condizioni naturali all'approdo delle grandi navi provenienti dall'Oriente e dall'Egitto <sup>22</sup>. Ma la distanza da Pozzuoli a Roma era troppo grande per rendere veramente utili questi due porti: donde il progetto di Nerone di costruire un canale navigabile lungo la spiaggia fra Ostia e il lago Averno per evitare il giro infido dei Promontori di Gaeta e del Circeo <sup>23</sup>.

Roma, città posta a 15 miglia dal mare, signora e centro di tutto il commercio del mondo, non aveva ancora il suo porto. Claudio risolse la secolare questione con tenace ardimento e con romana grandezza. Enorme era la spesa e assai discusso il risultato.

Il Senato si era più volte opposto di fornire i fondi necessari e i tecnici più autorevoli, chiamati a dare il loro parere, si erano pronunciati contrari. Sembrava una pazzia tentare una simile impresa, tanto che se ne parlava come di una delle questioni più incerte e più difficili di tutta l'antichità <sup>24</sup>; ma l'uomo che aveva fornito di un lungo emissario il lago di Fucino, che aveva portato per 69 chilometri, dapprima in speco sotterraneo e poi su poderose arcate, l'acqua dell'Aniene dal Monte Ripoli a Roma, non si sgomentò per questo e non volle rinunciare di fronte alla pusillanimità del Senato.

Il solo ostacolo della grande spesa non poteva trattenere un imperatore romano: egli scelse pertanto una leggera insenatura a circa tre chilometri a Nord della foce del Tevere — che fino allora aveva un unico sbocco, come si è detto — pensando di eliminare così l'inconveniente dell'interramento e di abbreviare il percorso della navigazione fino alla città. Forse esisteva già in quel luogo un'insenatura leggera, che fece risparmiare una certa quantità di lavoro, ma in ogni caso il movimento di terra dovè essere enorme; essa fu in parte gettata in mare, in parte riversata nella zona retrostante (cf. Parte II, nn. 51 e 53) per colmare il terreno acquitrinoso. Ai due estremi dell'insenatura Claudio gettò entro il mare i due lunghi moli, che dovevano racchiudere il bacino, formando presso a poco un ferro di cavallo con i murali che erano appoggiati alla terra un po' più schiacciati <sup>25</sup>.

Se nelle linee generali questo fu il sistema seguito, nell'atto pratico è tutt'altro che facile rendersi ragione del modo come fu costruito il porto di Claudio, di cui sul terreno non restano che deboli traccie. Vediamo di riunire

a questo proposito tutti gli elementi a nostra disposizione, e in primo luogo le fonti classiche, che fortunatamente sono numerose e precise.

LE FONTI LETTERARIE. — Svetonio, [nel capitolo 20, paragrafo 3 della vita di Claudio] così descrive la costruzione del porto <sup>26</sup>: «Costruì il porto di Ostia, conducendo i due bracci, destro e sinistro, e gettando un molo all'ingresso, nel mare profondo; perchè questo avesse una fondazione più stabile affondò prima una nave, quella che era servita per trasportare il grande obelisco dall'Egitto, e sopra di essa, gettati poderosi piloni, innalzò una torre altissima a somiglianza del faro di Alessandria, in modo che al lume dei fuochi notturni, i navigli potessero dirigere la loro rotta».

Colossale doveva essere dunque il lavoro intrapreso da Claudio e ne abbiamo la prova nelle parole di un altro scrittore quasi contemporaneo, Giovenale, il quale [nella satira XII così la magnifica <sup>27</sup>:

«Finalmente la nave entra nelle acque racchiuse tra le gettate dei moli e il faro del Tirreno, mentre le braccia protese per lungo spazio nel mezzo del mare lasciano lontana l'Italia. Non sono pertanto così mirabili i porti scavati dalla stessa natura».

Una descrizione più particolareggiata ci viene fornita da Dione Cassio (lib. LX, cap. 11) nella narrazione dei fatti dell'anno 42 d. C. <sup>28</sup>: «Nata una grande carestia, questa fece pensare non solo alla difficoltà del momento, ma anche ai bisogni di ogni tempo, poichè quasi tutto il frumento di cui si serve Roma, proviene dal di fuori. Ed inoltre, non essendo le sponde del mare, nei pressi della foce del Tevere, capaci di dar ricetto alle navi e non avendo porti convenienti, avveniva spesso che il dominio del mare poco giovasse ai Romani, perchè all'infuori di quelle derrate che erano trasportate durante l'estate e che venivano conservate nei granai, nulla arrivava durante l'inverno, e se qualcuno era sì ardito di sfidare il pericolo, molto spesso ne riportava danno.

«Compreso di questa difficoltà, (Claudio) stabilì di fondare ivi un porto, e quantunque gli architetti da lui interrogati sulla entità della spesa gli rispossero che sarebbe costato tanto denaro quanto egli non ne avrebbe potuto spendere — sperando in tal modo che di fronte all'immensità della spesa l'imperatore avrebbe desistito dal suo proposito — egli invece, per nulla atterrito, ordinò i lavori e li condusse a termine, opera degna di un animo grande e della potenza di Roma.

«Scavò quindi il continente per largo spazio e rinforzò il taglio con una banchina di pietra, e lì dentro immise il mare; quindi dai due estremi del taglio condusse entro lo stesso mare due moli, abbracciando una larga super-

ficie di acqua. Ivi creò anche un'isola con sovrapposta una torre, dalla quale di notte, per mezzo di fuochi, venisse dato il segno ai naviganti. E questo porto da lui costruito viene chiamato dai Latini *Porto Ostiense* ».

Della nave, di cui si servì Claudio come palizzata di fondazione per l'antemurale del porto, ci dà Plinio (*Nat. hist.*, XVI, 40, 201) le seguenti notizie particolari <sup>29</sup>:

« Un abete degno di particolare ammirazione fu usato nella nave che trasportò per ordine dell'imperatore Caligola l'obelisco destinato al circo Vaticano. Nulla di più meraviglioso di questa nave fu senza dubbio visto nel mare: ebbe un carico di zavorra di 120 mila moggi di lenticchia (= 1050 tonnellate). Con la sua lunghezza si ricoprì quasi tutto lo spazio del molo sinistro del porto Ostiense. Ivi infatti fu affondata dall'imperatore Claudio e sopra vi fu edificata una triplice torre costruita con pietra di Pozzuoli, colà portata per caso ».

(Nel libro XXXVI) Plinio ripete presso a poco le stesse notizie <sup>30</sup>:

« Il Divo Claudio fece condurre ad Ostia la nave che era stata portata qui dall'imperatore Caligola e che si era conservata per parecchi anni come la più mirabile nave di tutte quelle viste fino allora sui mari, e la affondò per la costruzione del porto, edificandovi sopra alcune torri con materiale di cava puteolana ». ✱

Tutti i passi sopra riportati ci parlano della magnificenza del porto e della grandezza della nave che servì per gettarvi sopra il molo più avanzato, ma non ci danno informazioni topografiche sufficienti per ricostruire la conformazione del porto stesso. Anzi, alcune notizie appaiono evidentemente in contrasto fra di loro: Svetonio e Dione affermano infatti che la nave fu affondata per formare una specie di isolotto all'ingresso fra i due moli, mentre Plinio, autore contemporaneo all'avvenimento e quindi più attendibile, limita la funzione della nave alla sola fondazione del molo sinistro.

Abbiamo ancora una fonte preziosa, e cioè l'iscrizione monumentale che sopra un arco, o altro edificio onorario, decorava il porto di Claudio a ricordo di tanto lavoro compiuto. L'iscrizione (fig. 3) si conserva quasi integra presso la palazzina principesca della tenuta, in prossimità della strada provinciale, e fu trovata « nel novembre del 1836 tra le rovine delle fabbriche di Porto, ma fuori di opera, impiegata nei bassi tempi in una ordinaria struttura » (Canina).

Il testo dice <sup>31</sup>: « Tiberio Claudio Cesare, figlio di Druso, Augusto, Germanico, Pontefice Massimo, insignito della potestà tribunicia per la VI volta (46 d. Cr.), console designato per la IV volta, imperatore per la XII volta, padre della patria, per mezzo delle fosse condotte dal Tevere, a causa della costruzione del porto, e immesse nel mare, liberò la città dal pericolo delle inon-



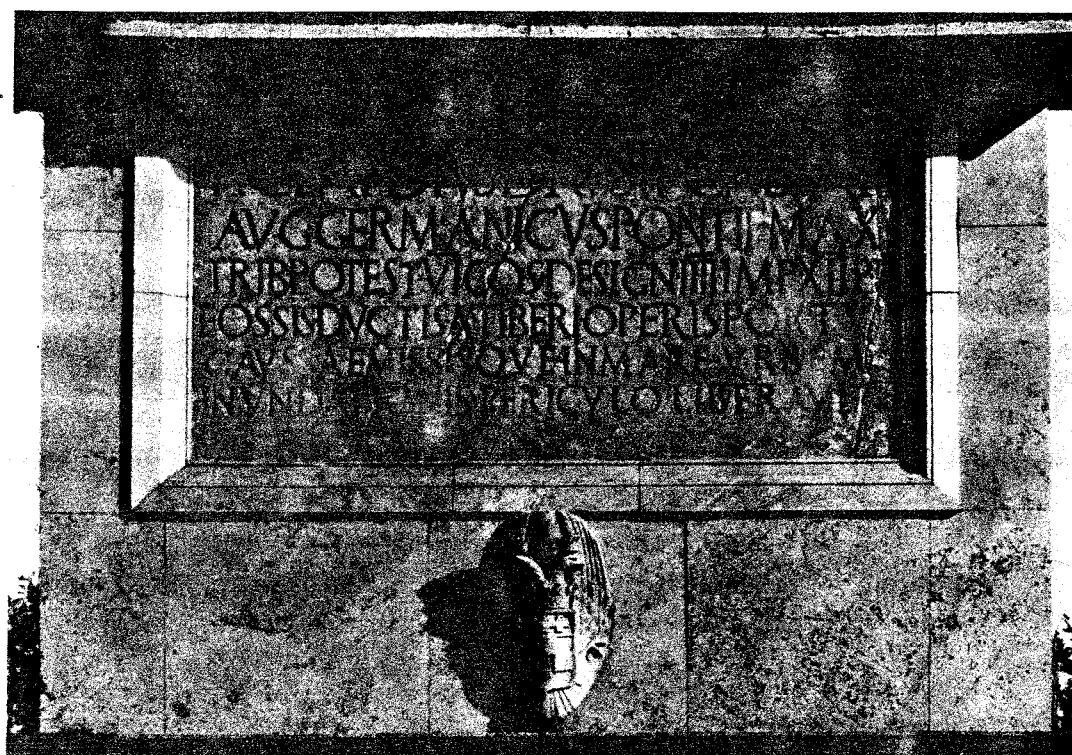


Fig. 3 - La grande iscrizione delle fosse di Claudio.

dazioni ». Il plurale « fosse » ci autorizza a credere che fossero due, forse parallele, una per l'andata ed una per il ritorno delle navi, scavate ad una certa distanza e probabilmente fornite di qualche sistema per regolare il deflusso delle acque del fiume.

Questa iscrizione complica ancora di più le cose: a quale scopo furono scavate le fosse? per le sole opere temporanee della costruzione del porto, o per la sistemazione definitiva del porto stesso? quelle fosse, che permettendo alle acque un esodo più rapido, liberarono in quell'anno (46) la città dalla inondazione. Si deve riconoscere come una delle fosse Claudiane anche il braccio artificiale del Tevere (fig. 4) distaccato a Capo Due Rami? Un passo di Plinio il Giovane <sup>32</sup> ci parla di un'altra fossa scavata dall'imperatore Traiano, senza precisare il motivo: « Il Tevere ha scavalcato il suo alveo e si espande per notevole altezza sulle sponde più basse. Quantunque il fiume sia smaltito dalla fossa che il provvidentissimo imperatore ha scavato, tuttavia ricolma le valli, allaga i campi e dovunque il terreno è piano prende il posto del terreno ».

Interessante è la lettura di tutta la lettera pliniana, in cui è descritta con



Fig. 4 - Il braccio navigabile del Tevere presso Porto. (*Quadro di O. Carlandi*).



termini impressionanti la grande inondazione avvenuta per i frequenti temporali e per le piogge dirotte fra il 100 e il 104 d. Cr.

La scoperta del grande portico n. 52 dell'età di Claudio, eseguita nei recentissimi scavi del Principe Don Giovanni Torlonia nella sua tenuta, permette, come diremo in fine di questo capitolo, di risolvere in modo definitivo la vitale questione.

Per ultimare con le notizie storiche riguardanti il porto di Claudio, occorre dire che il porto, iniziato nel 42 (Dione Cassio) e sospeso forse per qualche tempo nel 46, a causa della inondazione, non era ancora finito quando Claudio morì nell'ottobre del 54, e fu condotto a termine da Nerone poco dopo.



Fig. 5 - Moneta di Nerone con la figurazione del porto di Claudio.

A commemorare l'avvenimento, Nerone conì una moneta <sup>33</sup> che raffigura nel verso l'immagine del porto stesso, indicato con la dicitura: *Portus Ostiensis Augusti* oppure semplicemente: *Portus Augusti S(enatus) C(onsulto)* <sup>34</sup>. Il porto vi è rappresentato (fig. 5) con i due moli separati e il faro intermedio <sup>35</sup>; il molo di destra è a due piani, l'inferiore composto di una serie di archi, che non appare chiaro se fossero fornicati per il deflusso delle acque, oppure ingressi di magazzini, e il superiore com-

posto di un colonnato, o muro adorno con lesene e coperto con una terrazza; il molo di sinistra, invece, appare occupato da tanti fabbricati per uso evidente di magazzini con passaggi tra uno e l'altro; nell'estremità superiore è effigiato un tempio con un'ara dinanzi.

I due moli non si uniscono, come ho detto, e il faro non è proprio fra i due, ma un po' in dentro nel bacino <sup>36</sup>: dato il carattere della moneta, intesa a magnificare l'opera dell'imperatore, il disegnatore non ha voluto riprodurre proprio il faro, come troviamo in altri monumenti, bensì la statua dell'Augusto che sorgeva sulla base <sup>37</sup> di esso, in atteggiamento eroico, cioè nudo, con il braccio destro proteso e il sinistro appoggiato alla lancia: due navi passano fra i moli e il faro, mentre altre navi sono nell'interno del bacino; all'imboccatura giace distesa la personificazione del mare <sup>38</sup>, il *Poseidon* dei Greci, o il *Neptunus* dei Romani (fig. 6), col timone nella destra e il delfino nella sinistra.

Sul valore iconografico di questa moneta torneremo in seguito.



Fig. 6 - Statua di Poseidon trovata a Porto. (Museo Lateranense).

## IL FARO

Vediamo ora come sia riprodotto il faro negli altri monumenti <sup>39</sup>.

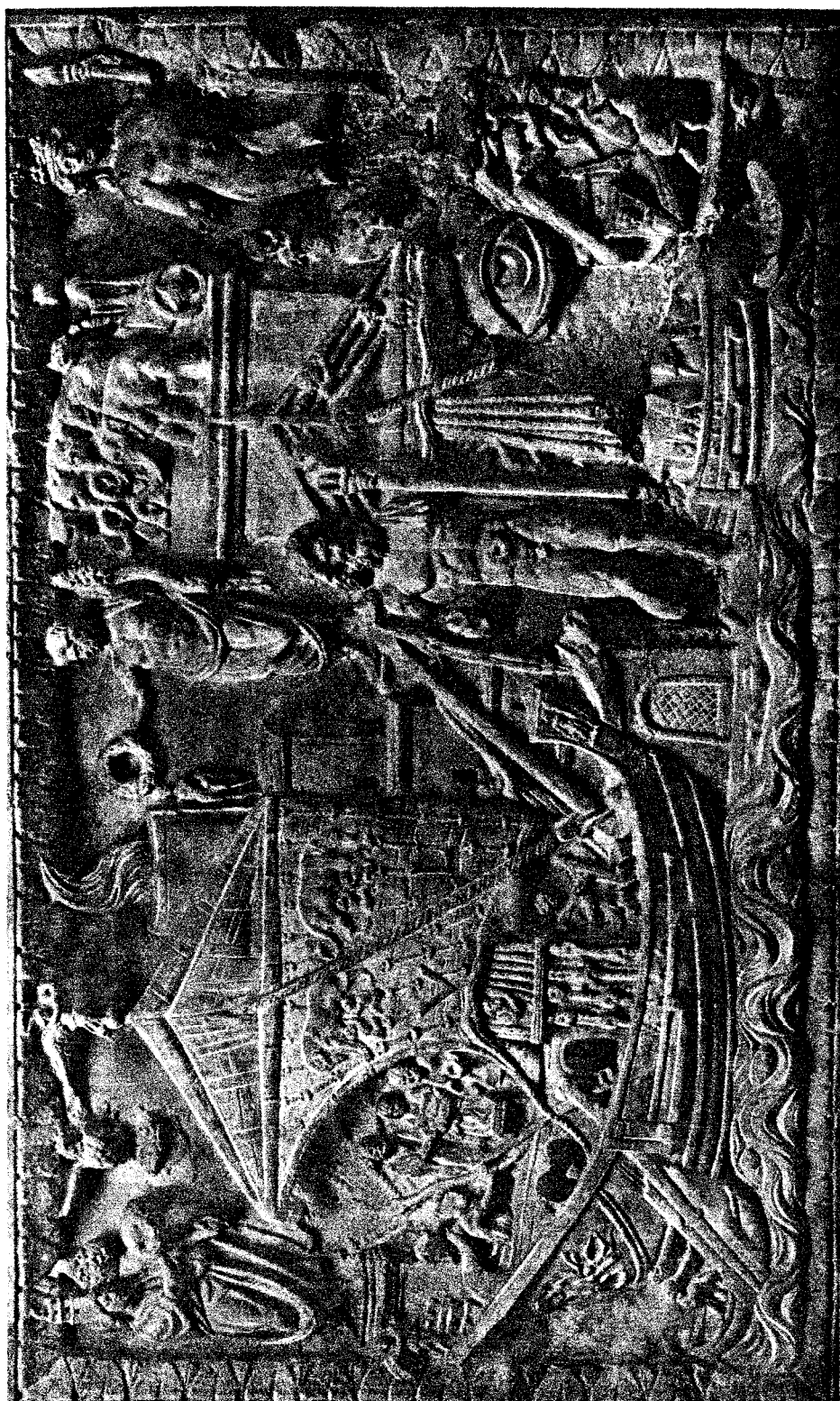
Questi sono molto numerosi, perchè è evidente che ogni qualvolta un artista romano si trovò a rappresentare un faro, tolse ispirazione da quello che egli vedeva sulla costa prossima alla città; perciò il faro portuense è riprodotto fino in tarda età anche sui monumenti cristiani, preso come simbolo della salvezza divina.

1. RILIEVO DEL MUSEO TORLONIA <sup>40</sup>. — Si conserva nella sezione 72 del Museo (tav. I) murato in una parete; rinvenuto in frammenti è stato ricomposto in modo, però, da lasciare qualche dubbio su alcuni piccoli particolari. Una descrizione particolare del rilievo sarà data alla fine del presente capitolo. Qui osserveremo soltanto che il faro vi è raffigurato in forma di una torre a cinque gradini — o per dir meglio quattro gradini oltre il plinto di base — che si vanno rimpicciolendo verso l'alto; nel gradino inferiore si apre la porta di accesso e negli intermedi sono piccole finestre per illuminare la scala interna.

Di grande interesse è il particolare che sul penultimo ripiano poggia una statua, che è evidentemente quella dell'imperatore, raffigurato nella posa eroica, cioè nudo (se si eccettua un piccolo mantello dietro le spalle) con il braccio destro appoggiato alla lancia e il sinistro ripiegato sul fianco. Come abbiamo visto, le monete di Nerone ci danno, invece, la statua dell'imperatore isolata e di proporzioni colossali, a guisa del famoso Colosso di Rodi. Senza dubbio la riproduzione del rilievo è la vera e la differenza va spiegata col diverso concetto che ebbero i due artisti nell'eseguire la loro opera: lo scultore del rilievo riprodusse il monumento quale era in realtà, esagerando le proporzioni delle statue che formavano l'oggetto dell'ex-voto del dedicante (v. in seguito); mentre l'incisore della moneta pose in maggiore evidenza la figura del principe che egli desiderava di magnificare nel medaglione.

2. RILIEVO DI GIULIO FILOCIRIO <sup>41</sup>. — Descriveremo più particolarmente alla fine del presente capitolo questo piccolo rilievo, che appartenne già alla fronte di un sarcofago di bambino (fig. 23).

Per ora basterà limitare la nostra attenzione al grande faro che è raffigurato verso l'estremità di destra, il quale è foggiato nella stessa guisa di quello del rilievo Torlonia, cioè circolare, a quattro gradini con finestre alte e strette per la scala. È isolato in mezzo al mare e manca la statua dell'imperatore.



3. FRAMMENTO DI COPERCHIO DI SARCOFAGO NEL MUSEO LATERANENSE <sup>42</sup>. — Raffigura una nave (fig. 7) condotta in porto da due Eroti ed il porto è espresso con un faro a cinque piani, di cui l'inferiore, come nel rilievo Torlonia (n. 1), appare piuttosto come un semplice basamento di fondazione nell'acqua. Nei quattro ripiani superiori si aprono alcune finestre alte e strette, due nel più basso e una in ciascuno dei superiori.

4. SARCOFAGO NEL GIARDINO DEL PALAZZO COLONNA SUL QUIRINALE <sup>43</sup>. — Nella facciata è raffigurato il viaggio del defunto che si compie in due modi

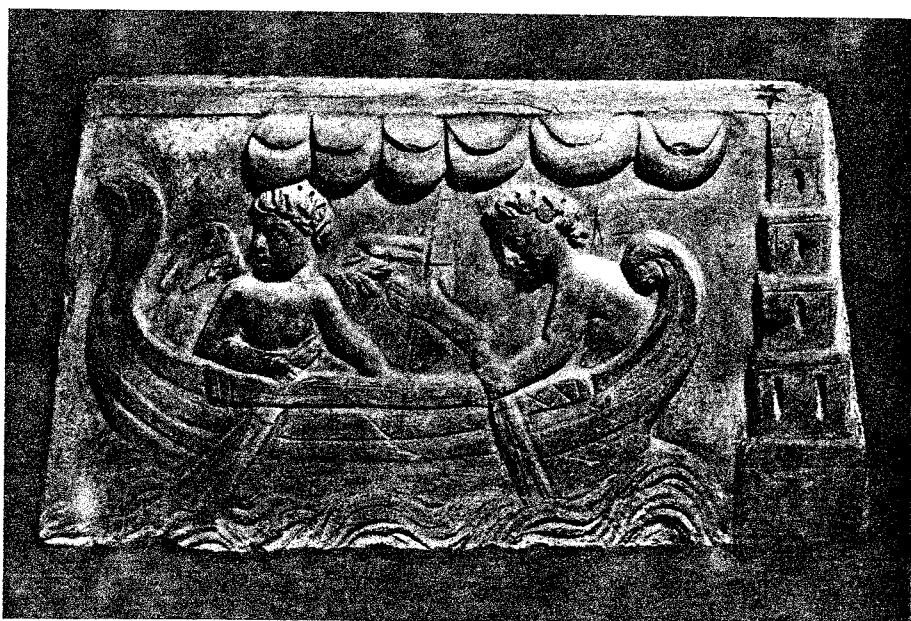


Fig. 7 - Frammento di sarcofago con barca e faro. (Museo Lateranense).

diversi; a sinistra su di una nave oneraria carica di anfore e a destra su di un carro tirato da due cavalli. Nella testata prossima alla scena del carro è scolpita una colonna miliaria e in quella prossima alla nave è un faro, rozzamente scolpito, a quattro ripiani interamente lisci, senza nè porte nè finestre.

5. EPISTILIO DI EDIFICIO OSTIENSE. — Non si sa di preciso da quale edificio provenga, molto probabilmente da un sepolcro <sup>44</sup>. È un grosso blocco di travertino che faceva da architrave, ed ora giace, sistemato a sedile, presso la Direzione degli Scavi (fig. 8). Misura metri 0.96 di lunghezza, metri 0.33

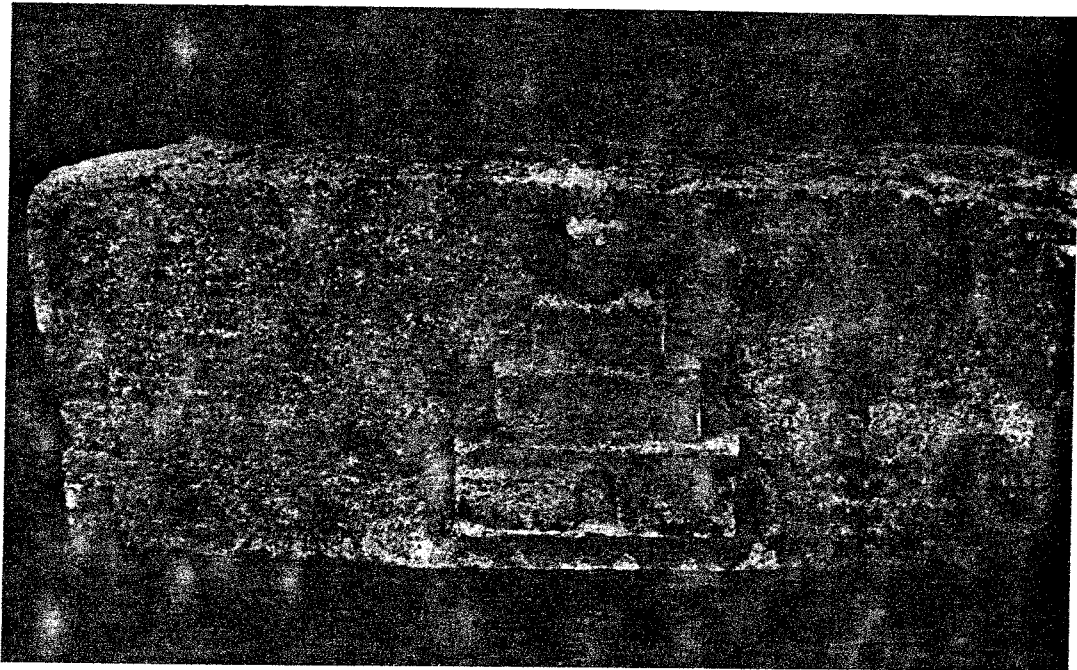


Fig. 8 - Architrave di sepolcro con figurazione del faro - Ostia.

di altezza e metri 0.57 di profondità. Il faro vi è rappresentato a quattro ripiani, di cui l'inferiore fornito di una porta arcuata, come nel rilievo Torlonia (n. 1) e nel mosaico dell'Isola Sacra (n. 9).

6. SARCOFAGO DELL'ISOLA SACRA. — Il bellissimo monumento, ancora

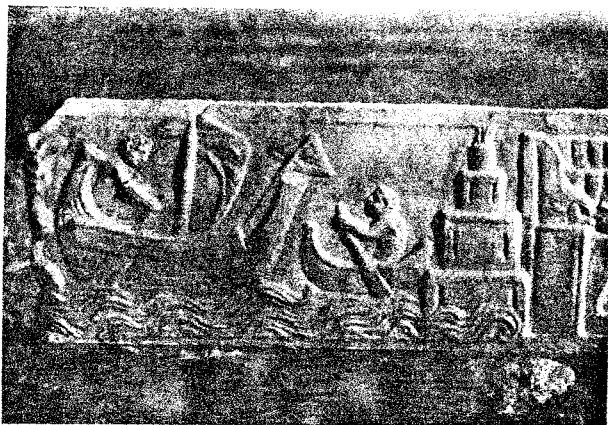


Fig. 9 - Coperchio di sarcofago. Particolare con nave e faro.  
Dall'Isola Sacra.

inedito, mi è stato comunicato dal Prof. Calza, che mi ha dato il permesso di riprodurre la metà di sinistra, dove è la scena espressa nella fig. 9. È evidente la stretta somiglianza col rilievo precedente e con i mosaici di Ostia e dell'Isola stessa (nn. 8 e 9), il che fa supporre che il sarcofago sia stato scolpito, o almeno disegnato, da persona del luogo, che aveva dinanzi a sé il grande faro del porto di Claudio.

7. ISCRIZIONI CRISTIANE. — Sono due iscrizioni che si conservano nel Museo Cristiano Lateranense <sup>45</sup> e sono importanti per l'origine del simbolo cristiano del faro, la luce divina che guida le anime in porto. Sono affisse nella parete XV della Collezione Epigrafica al secondo piano. L'iscrizione n. 62 (dal cimitero di Ciriaca) è frammentaria e appartiene ad un servo di nome *Diore...*;

ha una nave a sinistra ed il faro a destra, stilizzato in quattro dadi sovrapposti e sormontati da una fiamma. La iscrizione n. 63 (dal cimitero di

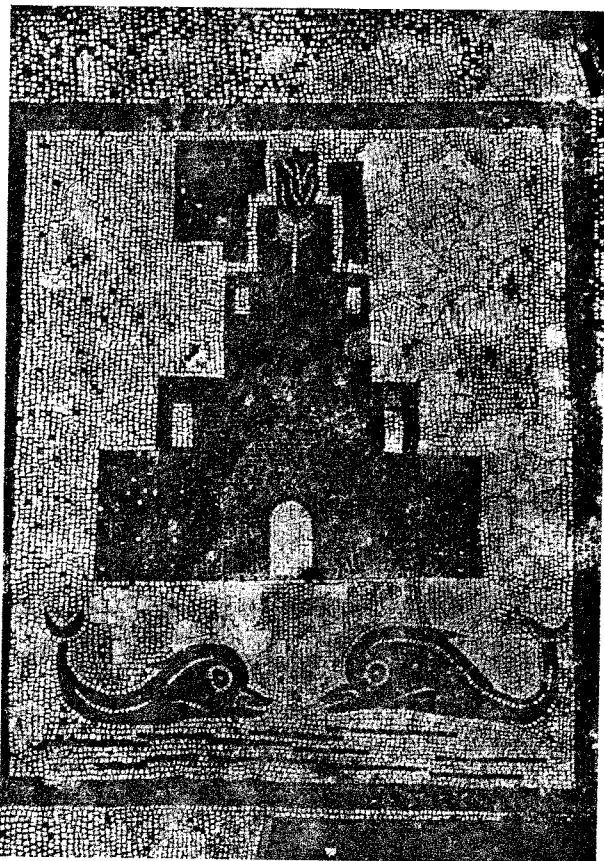


Fig. 10 - Pavimento a mosaico della sede di una corporazione in Ostia.

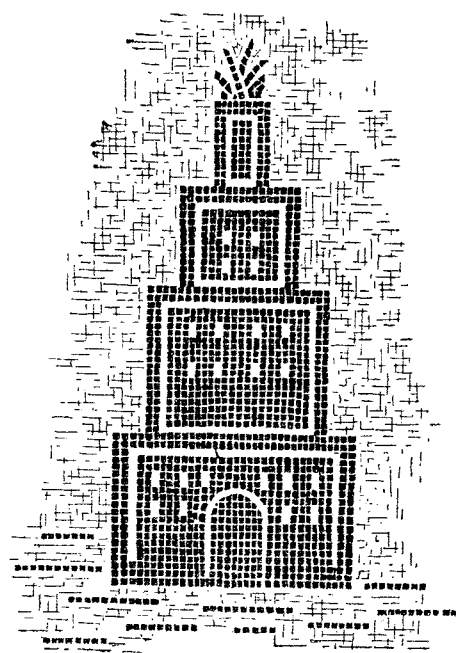


Fig. 11 - Particolare della soglia a mosaico di un sepolcro dell'Isola Sacra.

Gordiano) è intera e porta il nome di *Firmia Victoria* che visse anni LXXV. Anch'esso raffigura una nave in tempesta sul mare agitato, che si approssima al faro della salvezza, disegnato con cura, a quattro ripiani, cioè tre dadi con sopra la lanterna.

Vi è poi una terza piccola iscrizione (n. 72) in calco (proveniente dalla regione di S. Callisto sulla via Appia) che raffigura il faro molto stilizzato, ma ispirato senza dubbio a quello Ostiense, con un monogramma scritto dentro.

8. MOSAICI VARI IN OSTIA. — Nei mosaici che adornano le stanze situate intorno al portico delle Corporazioni in Ostia<sup>46</sup>, il faro del prossimo porto è raffigurato più volte, come la mèta desiderata dai naviganti che dalle lontane provincie venivano a Roma.

È riprodotto quasi sempre con tutti e quattro i ripiani e solo per eccezione con due o tre; come esempio si dà quello di una corporazione (fig. 10) del lato orientale, in cui il ripiano più basso è fornito di porta arcuata e gli altri tre di finestre, mentre in alto arde la viva fiamma. I due delfini che sono disegnati ai piedi indicano la sua posizione verso l'aperto mare: di incerta spiegazione sono i due riquadri di tessere nere, e di varia forma, che l'artista ha posto ai lati della fiamma.

9. MOSAICO DELL'ISOLA SACRA. — È una delle più fedeli riproduzioni (fig. 11), data la vicinanza col monumento stesso che forse l'artista vedeva di lontano, mentre eseguiva la sua opera. Questo ci dà la prova sicura che il faro era a quattro ripiani, con porta arcuata nel primo e finestre ai lati della porta suddetta e nei piani superiori<sup>47</sup>. Dalle due parti del faro sono due navi che veleggiano verso di esso.

Tutta la composizione, che occupa un rettangolo lungo e stretto, fa da soglia ad un sepolcro del cimitero recentemente scoperto nell'Isola, che appartenne agli stessi abitanti del porto imperiale di Roma.

Le rovine del faro si vedevano ancora nel secolo XV: così le ricorda Flavio Biondo nella sua *Roma restaurata et Italia illustrata*<sup>48</sup> che si può considerare come il primo trattato di topografia monumentale del nostro Paese: « Di questa torre ne veggiamo, insino ad hoggi una buona parte in pie, se non che ne sono stati tolti i marmi, de quali ella era incrustata ». Un accenno se ne ha anche nei *Commentari* di Pio II Piccolomini<sup>49</sup>: « Ancora rimangono vestigia della torre (cioè del faro) le quali si vedono là nel mare; tutti gli altri monumenti sono periti interamente ».

Nel 1483, quando Sisto IV si recò ad Ostia, visitò anche Porto, e dopo il pranzo si diletto' insieme con la corte di passeggiare fino al lido del prossimo mare, « dove si vedono ancora i muri vetustissimi della città di Porto, molto diruti, e la torre del Faro, tanto che ancora oggi essa conserva lo stesso nome »<sup>50</sup>.

Stando alle testimonianze del Biondo e del Volterrano (per la vita di Sisto IV) sembra che il mare, nella seconda metà del secolo XV, fosse assai prossimo all'isola del faro, pur essendo il porto di Claudio completamente interrato. La linea della spiaggia doveva trovarsi circa un mezzo chilometro ad



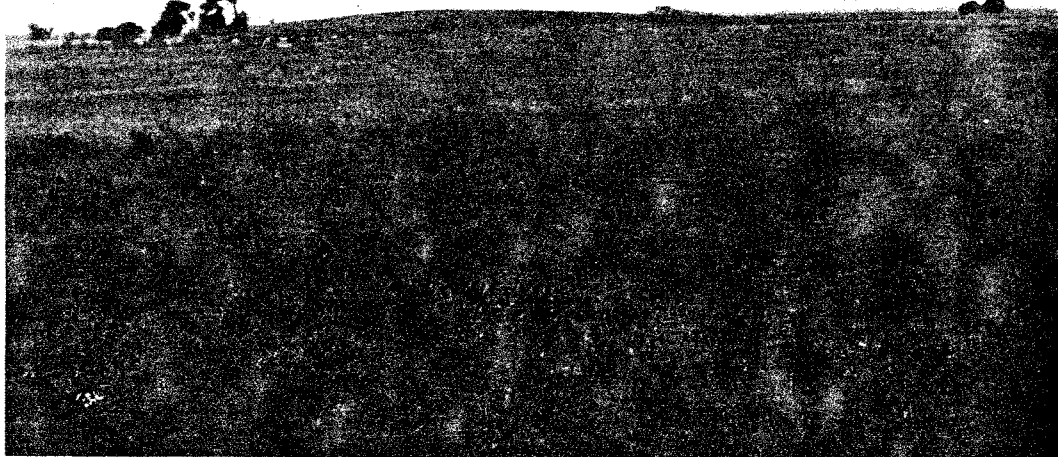


Fig. 12 - Veduta del bacino del porto di Claudio con il monte del Faro.

est dal canale Coccia di Morto, proseguito poi, nell'Isola Sacra, dal Collettore delle Acque Alte (carta n. I).

CONFIGURAZIONE GENERALE DEL PORTO DI CLAUDIO. — Abbiamo esposto obiettivamente quanto le fonti antiche ci dicono a proposito del porto di Claudio: ma quando andiamo sul terreno, a rileggere i documenti scritti per cercare di ricostruire topograficamente la configurazione del porto, proviamo una disillusione. Dei due moli, che a guisa di grandi braccia si protendevano nel mare a rinchiudere il bacino claudio, non resta che una dorsale abbastanza pronunciata, detta oggi Monte Giulio a Nord-Ovest del bacino di Traiano, mentre del molo sinistro non appare la più piccola traccia. Il Monte dell'Arena, altura che raggiunge i m. 6 sul livello del mare, sorge isolato alquanto ad Ovest del Monte Giulio (fig. 12), e non presenta alcuna rovina.

Queste incertezze hanno dato luogo, naturalmente, a numerose ipotesi ed a ricostruzioni più o meno arbitrarie da parte degli architetti che si sono occupati delle rovine di Porto. Una speciale attrattiva hanno esercitato queste

rovine già sui primi ricercatori delle antichità romane, a preferenza ancora di quelle di Ostia e di Villa Adriana, per l'evidente desiderio di dare una ricostruzione grafica a quel porto, così decantato dagli antichi scrittori.

La questione più grave è quella della disposizione dei due bracci del bacino rispetto alla presunta isola del faro, e quindi del contrasto tra il passo di Svetonio (*Claud.*, 20,3) e quello di Plinio (*Nat. hist.*, XVI, 40, 201).

Il Lanciani (op. cit., p. 155) così risolve questo contrasto: « Noi osserveremo in primo luogo che il passo pliniano è grandemente inesatto: poichè ammettendo per minimo che il suo *magna ex parte* voglia dire due terzi, avremmo una nave lunga più di mezzo chilometro, essendo la lunghezza del molo sinistro m. 800 circa; il che è assurdo.... Svetonio dice che Claudio *concessit pilas* sull'artificiale platea formata dalla nave ripiena di muratura: ora tutti gli scrittori delle antichità portuensi, che videro i moli ancor conservati, concordano col celebre nummo neroniano nel dimostrarci il molo sinistro, o di sopravvento, continuo, solido, e non costruito ad archi e piloni, siccome l'opposto di sottovento; dunque non può al sinistro riferirsi l'affondamento della nave sulla quale furono innalzati i piloni. Può opporsi non esistere memoria che l'antemurale, come il molo destro, fosse traforato da archi; però esaminando la citata medaglia neroniana, ove l'antemurale col faro è rappresentato da un colosso, veggiamo la base di questo retta da tre piloni; d'altronde Plinio giunior ci descrive l'antemurale di Centocelle come traforato da archi. Tutto ciò credo sia una splendida conferma del narrato di Svetonio, e valga a risolvere la questione in favore di questo scrittore ».

Con tutta la stima e l'ammirazione per il mio grande maestro, Rodolfo Lanciani, non sono d'accordo con le sue conclusioni e anzi gli scavi eseguiti nei due moli sembrano dar ragione al passo di Plinio, il quale asserisce che con « la lunghezza della nave si ricoprì quasi tutto lo spazio del molo sinistro ».

I primi saggi di scavo, diretti a ben determinare l'andamento dei moli claudiani, furono fatti nel 1907 a cura del dotto archeologo e storico francese Jérôme Carcopino col permesso dell'attuale Principe Don Giovanni Torlonia<sup>51</sup>. Fu stabilito in quell'occasione:

1° - che fra il Monte Giulio e il Monte dell'Arena esiste una depressione, libera interamente da costruzioni, e quindi probabilmente l'imboccatura stessa del porto, o una delle imboccature, dato che fossero due. Sul Monte Giulio i saggi fatti recentemente a cura del Principe hanno dimostrato (ciò che del resto era facile intuire dai numerosi detriti di mattoni, tegole e sassi affioranti) che al di sotto esistono costruzioni romane e che quindi tutta la dorsale è artificiale. Oggi essa si presenta rettilinea, o appena incurvata, ma

in antico doveva essere assai più ricurva. Infatti, là dove la dorsale finisce e ricomincia la bassura, si notano resti di una platea in calcestruzzo, che forma un gomito alquanto pronunciato sul resto del molo <sup>52</sup> e che ne costituisce la testata estrema.

Il Lanciani parla inoltre di «un taglio trasversale sul molo destro che ne pose a nudo l'ossatura a sacco e di vari tasti (Carta n. II, lett. *e, f, g*) eseguiti sulla collinetta chiamata Monte dell'Arena, la quale ricuopre il vecchio antemurale e il faro. In uno di questi fu scoperto un basamento laterizio di miserabile costruzione (moderno?) alto e largo m. 1,50, accanto al quale si rinvenne una grande pigna di marmo, forse spettante all'asta che impugnava il colosso d'Augusto posto sull'antemurale ».

2° - Che ai piedi del Monte dell'Arena, verso Sud-Est, nel punto dove la via moderna di bonifica attraversa il Canale Fronzino <sup>53</sup> rimangono avanzi di

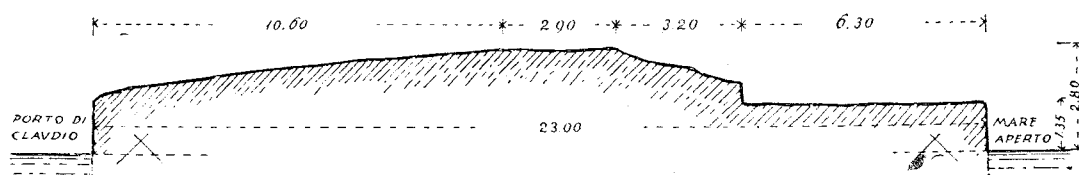


Fig. 13 - Sezione del molo sinistro del porto di Claudio. (Saggio n. I).

una platea per una decina di metri di lunghezza (*l*), formanti un angolo ottuso ad Ovest e proseguono per altrettanto nella stessa direzione con apparente accenno di curva. Il Carcopino poté anche rilevare la sagoma del molo, « che presenta una larghezza di m. 6,30 e che verso l'interno del porto scendeva a scivolo con un pendio dapprima lento, dopo assai rapido; a nord scendeva a picco nelle onde del mare » <sup>54</sup>. Eguale sagoma si è riscontrata nei saggi fatti dal Principe lo scorso anno (fig. 13).

3° - Che la leggera dorsale, che non supera i due metri di altezza, fra il Fontanile Torlonia e la linea ferroviaria, in direzione Nord-Nord-Ovest, è una linea di dune naturali, senza alcun avanzo di banchina al di sotto (*b, c, d*). Risultato negativo dettero anche alcune trincee aperte più ad Est della dorsale suddetta, entro il supposto porto (*m, n, o, p, q*), presso l'incrocio del Fronzino col Fosso detto Coccia di Morto (*b, i*).

Ai risultati dei saggi ora descritti vanno aggiunti i risultati degli odierni scavi che, dietro mia richiesta, il Principe Torlonia ha cortesemente accondisceso di eseguire, a sue spese e sotto la sua guida esperta, nell'interesse del presente studio.

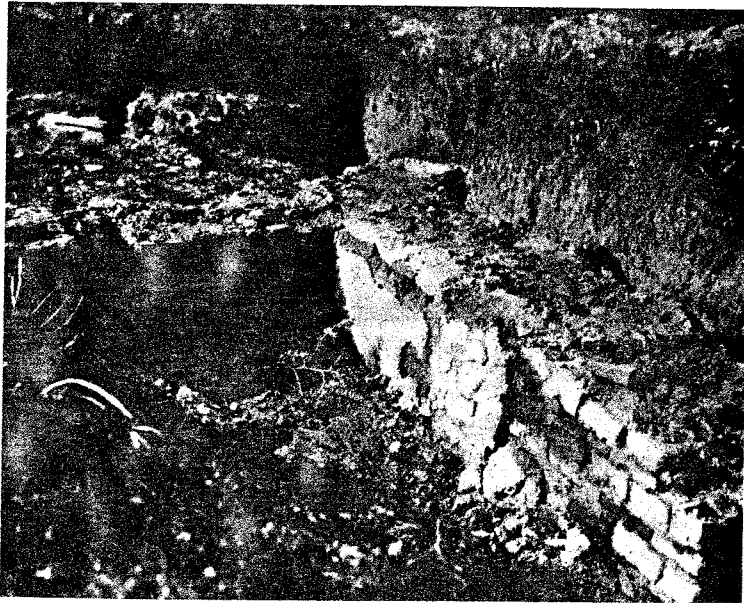


Fig. 14 - Muri del tardo Impero scoperti nel saggio n. II sul Molo Giulio.

una larghezza totale di m. 23; verso l'interno del porto è a dolce pendio con taglio verticale, alto m. 1,55 sull'antico pelo dell'acqua; dalla parte del mare, invece, forma un gradino ad angolo retto, largo m. 6,30 con parete di battigia, anch'essa verticale, alta m. 1,35. Sulla dorsale mediana, che presentava un'ampiezza di m. 2,10 soltanto, non fu rinvenuto alcun resto di muratura, indizio molto probabile della mancanza di edifici al di sopra.

La banchina medesima fu potuta osservare nel luglio scorso subito dopo il taglio del grano, con la stessa disposizione e senza alcuna interruzione, per altri m. 270 più verso Ovest, dal qual punto (lett. *e*) se ne perde ogni traccia.

5° - Dimostratosi vano ogni tentativo di ritrovare il proseguimento del molo sinistro oltre il punto indicato, gli ulteriori tagli furono fatti sul molo destro, cioè sul Monte Giulio. Il primo saggio, segnato in pianta con il numero II,

4° - Un primo saggio è stato fatto ai piedi del Monte dell'Arena verso Sud-Ovest (Carta n. II), dove affioravano avanzi di una platea di muratura. Tale platea è stata interamente rimessa a nudo ed ha mostrato la forma della banchina del porto che appare come nella fig. 13. È formata di una massicciata assai compatta di grosse scaglie di tufo e malta, per

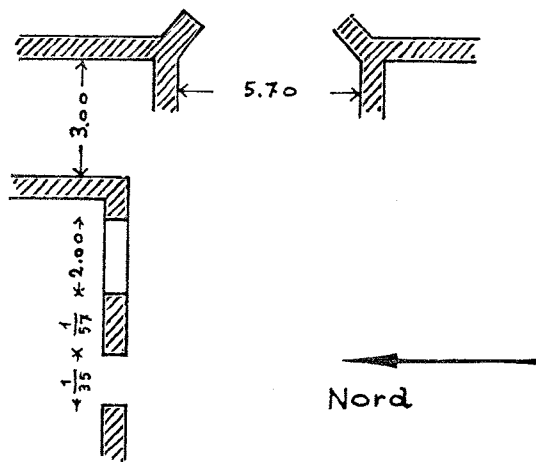


Fig. 15 - Pianta dei muri scoperti nel saggio n. II.

mise allo scoperto una costruzione in tufelli e mattoni del III-IV sec. d. Cr. di apparente uso termale, con stanze a pareti mistilinee, coperte con volta e pavimentate con mosaico grossolano bianco e nero (figg. 14 e 15). La costruzione poggiava su di una platea continua di calcestruzzo, che non fu potuta esaminare completamente a causa dei muri superiori e delle grandi volte cadute.



Fig. 16 - Avanzi di portico scoperti nel saggio n. III sul Monte Giulio.

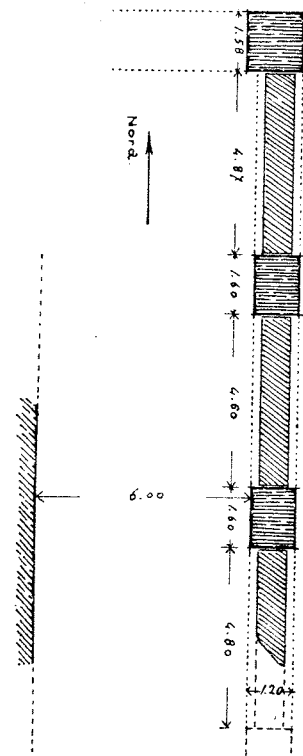


Fig. 17 - Pianta degli avanzi scoperti nel saggio n. III.

6° - Nell'ultimo saggio eseguito sul molo stesso (III), più verso la linea ferroviaria e a m. 360 da questa, si ebbe la fortuna di scoprire un avanzo di porticato, o di largo corridoio coperto, molto interessante per la sua conformazione. Si svolgeva nel senso longitudinale del molo, e nel tratto aperto di trincea furono rinvenuti tre grossi pilastri di laterizio, (m. 1,60 x 1,50), già collegati fra loro per mezzo di archi, chiusi nei vani intermedi con muri di fattura un po' posteriore, poichè erano addossati allo spesso strato di intonaco

che rivestiva i pilastri tutto in giro, indizio che questi erano destinati a sopportare una certa umidità (figg. 16 e 17).

I pilastri fondavano sopra una platea di tufo e malta, in tutto simile a quella vista nel saggio n. I, ed erano alti m. 4,60 fino all'imposta dell'arco (fig. 18), restringendosi di cm. 15 per lato all'altezza di m. 2,85. Erano interamente in laterizio, formato di mattoni bessali, d'impasto compatto e ben cotto, segati accuratamente secondo la diagonale: lo spessore medio era di cm. 3-3,5 e quello della malta di cm. 1,5. La distanza fra un pilastro e l'altro variava da m. 4,60 a m. 4,87; il muro intermedio, anch'esso di mattoni triangolari, molto

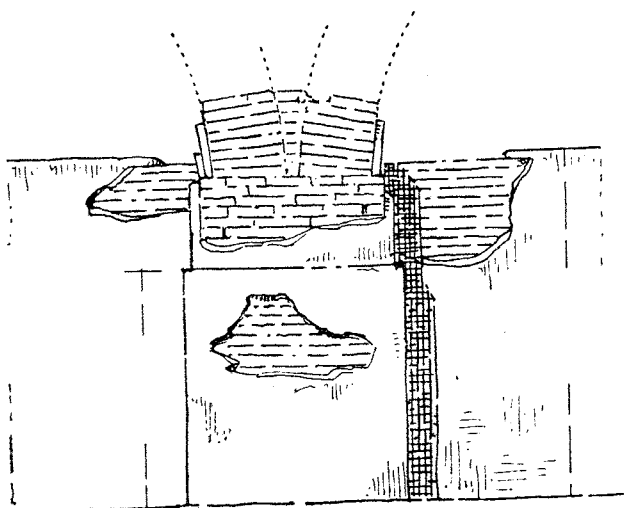


Fig. 18 - Pilastro del portico scoperto sul Monte Giulio.

simili a quelli dei pilastri, aveva uno spessore di cm. 82 e si fermava al di sotto dell'imposta degli archi, in modo da lasciare al di sopra tante lunette fenestrate; gli archi, di cui rimaneva solo l'invito, erano di sesquipedali rossastri, dello spessore di cm. 4 circa. Da una parte e dall'altra la trincea fu proseguita per trovare un contro-muro parallelo, che fu rinvenuto infatti a 6 m. di distanza verso Ovest, ma tutto caduto.

\*\*\*

Da quanto si è esposto, sia rispetto alle fonti storiche, sia rispetto agli accertati ritrovamenti e rilievi del terreno, la configurazione del porto di Claudio si può ricostruire così (cfr. tav. II):

Il porto si svolgeva a Nord-Ovest di quello di Traiano ed aveva la forma di un cerchio quasi regolare con un segmento rettilineo, o piegato ad angolo ottuso, verso la terraferma. Fu per quasi metà scavato nella terra<sup>55</sup> e per l'altra metà costruito nel mare aperto, recingendo lo spazio con due moli ricurve, fondati sul limo sabbioso. In sostanza, dunque, tutto l'impianto del porto fu artificialmente impostato su terreno mobile e di recente formazione deltizia. Il braccio di destra partiva presso a poco dallo spigolo Nord-Ovest del futuro porto traiano, dove è l'edificio n. 15; ma questo edificio è sicuramente dell'età

di Traiano ed è del tutto isolato verso l'esterno, onde ogni relazione tra la terra ferma e il molo destro sfugge al nostro esame. Inoltre, fra l'edificio suddetto e l'inizio del Monte Giulio, che segue l'andamento del molo stesso, vi è una depressione notevole di circa 90 metri di lunghezza, nella quale sembra doversi escludere ogni presenza di costruzioni; potrebbe tuttavia esistere la sola banchina, poichè questa, dai saggi eseguiti, è apparsa non più alta del piano odierno di campagna.

Per il tratto del molo sottoposto al Monte Giulio, dobbiamo ricostruire un portico ad archi, prima aperti, poi chiusi fino ad una certa altezza, ed altri edifici eretti in epoche posteriori, tra cui quello scoperto nel saggio n. II. Tale complesso di costruzioni si osserva per circa 280 metri; poi s'incontra una nuova depressione con terreno acquitrinoso, dove passa il canale Fronzino, depressione che occupa uno spazio di 180 metri. Qui era certamente la bocca, o una delle bocche d'ingresso al porto, ma l'effettiva ampiezza risulta soltanto di 120 metri, poichè da una parte e dell'altra gli scavi hanno mostrato l'esistenza di fondazioni in calcestruzzo per moli o banchine (cf. saggi Carcopino nn. 8, 9 e 10 = *b, i, l*, della nostra carta n. II). Con studiata previdenza la bocca del porto fu quindi aperta verso tramontana, verso i venti più favorevoli all'approdo. Basandosi sul passo di Svetonio che ci parla del faro come di un'isola, distaccata dai due moli, l'accesso viene di solito immaginato come costituito da due bocche ai due lati del faro. Senonchè i saggi da noi fatti, e lasciati per la stessa volontà del Principe tuttora visibili, hanno comprovato che tra il faro e il molo di sinistra non v'è alcuna discontinuità; resta solo il dubbio se l'unione delle due banchine sia originale, cioè dell'epoca di Claudio, oppure se sia avvenuta posteriormente. Il noto passo di Plinio ci autorizza a credere che sia stato così fin dall'inizio e che quindi il porto avesse una sola bocca.

Il molo avanzato a guisa di falce che il Canina<sup>56</sup> suppose aggiunto all'età di Teodorico all'isola del faro verso Nord, per proteggere l'ingresso dai venti di ponente (cf. fig. 33) non esiste affatto, ed il Canina stesso nella terza edizione dei suoi disegni di Porto<sup>57</sup> non ne tenne più conto<sup>58</sup>.

Si presenta qui la questione delle monete: esse danno, come abbiamo visto, (fig. 5) il molo di sinistra, rispetto a chi guarda, formato di una banchina continua, con sopra vari edifici distaccati, e il molo di destra traforato in basso, mediante archi; al di sopra corre tutto un porticato omogeneo; i moli sono distaccati tanto in alto quanto in basso: in alto è la statua dell'imperatore, in basso la raffigurazione del mare (e non del fiume). Quale delle due aperture rappresenta l'ingresso del porto? Stando all'immagine del mare, l'apertura dovrebbe essere in basso e quindi i moli invertiti rispetto all'osservatore; stando

invece alla statua dell'imperatore, che era sul faro, l'apertura stessa doveva essere in alto. Il saggio di scavo da noi fatto sul Monte Giulio e indicato in pianta col n. III ha posto in evidenza sul molo di destra un lungo porticato ad archi, che corrisponde con grande verisimiglianza a quello disegnato sul molo corrispondente della moneta. Dobbiamo perciò concludere che la moneta riproduca il punto di vista dell'osservatore che dalla terra guarda verso il mare,



Fig. 19 - Il grande portico di Claudio allo sbocco delle Fosse Tiberine.

cioè dal Sud verso il Nord. Ciò è del resto più ragionevole, perchè se gli archi fossero stati rivolti verso il mare aperto avrebbero lasciato esposto il bacino alla furia delle onde. Anche del molo di sinistra è completamente sconosciuto l'attacco col porto di Traiano e qui le difficoltà si presentano ancora maggiori, perchè non si comprende per quale motivo fosse eretta una diga più interna di sbarramento dell'ingresso di questo nuovo porto, segnata in pianta con il n. 7. Questa diga, che entra dentro l'area del porto di Claudio, isolata da ambedue



le parti, appare di tarda età imperiale e si appoggia ad una banchina più antica, che era anch'essa isolata.

Tutto questo sarà meglio spiegato nella descrizione particolare degli avanzi, ma debbo confessare fin da ora che non so trovare alcuna soluzione alle difficoltà qui sopra esposte, in modo da avere un'idea esatta della conformazione originale del porto di Claudio.

Mi stupisce a questo proposito come il Nibby<sup>59</sup> e il Texier<sup>60</sup> abbiano dato con tanta esattezza le misure del porto di Claudio, e anzi il Nibby, topografo così insigne, ne abbia lasciato una descrizione talmente particolareggiata, che io mi sono sforzato invano, e più volte, di riconfrontare sul terreno, il quale dal secolo passato ai tempi anteriori alla bonifica Torlonia non ha certo subito alcuna modificazione essenziale.

Una soluzione definitiva possiamo dare invece alla questione delle fosse Claudiane, mercè la fortunata scoperta avvenuta nella primavera del 1932 durante alcuni lavori di bonifica eseguiti dal Principe Torlonia. Nello sterrare la parte occidentale dell'edificio segnato in pianta col n. 52 fu rimesso in luce un portico grandioso, composto di un graticcio di colonne di travertino tagliate con un bugnato singolarmente irregolare, e racchiuse più tardi — sotto Settimio Severo — entro un nuovo edificio di cortina laterizia (figg. 19 e 20).

La descrizione più particolareggiata di questo portico sarà data nel II capitolo. Intanto possiamo dire che, per la sua architettura così originale, l'edificio primitivo va attribuito con ogni sicurezza all'età di Claudio, quando questo genere di bugnatura, volutamente rustica, venne per breve tempo di moda. Basterebbe a rendercene convinti il raffronto con la Porta Maggiore in Roma, innalzata da Claudio per il passaggio delle vie Prenestina e Labicana al di sotto dello speco degli acquedotti Claudio e Aniene Nuovo.

Ora, questo edificio si trova proprio sul limite della spiaggia, quale era al tempo di Claudio, e per di più situato fra il braccio artificiale di Fiumicino e il canale n. 3. Ciò vuol dire che effettivamente questo canale esisteva già sotto quell'imperatore e fu così trasformato da Traiano (cf. edifici nn. 3 e 52). Il canale è perfettamente parallelo all'ultimo braccio di Fiumicino, nel tratto fra la foce e il gomito imposto dalle nuove costruzioni traianee; proseguendo questo braccio del fiume ancora verso Est abbiamo in realtà una seconda fossa, eguale alla prima, che doveva servire nelle intenzioni dell'imperatore a favorire l'esodo delle acque del fiume e a facilitare la navigazione, con un passaggio indipendente delle navi sia per l'andata che per il ritorno.

Quando Traiano costruì il nuovo porto, il tratto superiore del canale n. 3 scomparve, mentre il tratto inferiore servì come accesso al porto stesso;

nello stesso tempo il primo canale, cioè quello più a Sud, fu deviato per fare posto al porto traiano, e condotto secondo l'orientamento delle nuove fabbriche; quindi, convenientemente arginato, rimase il braccio navigabile del fiume.



Fig. 20 - Particolare del portico di Claudio.

La topografia della regione delle *fossae* appare in tal modo del tutto chiara e sicura. Possiamo tirarne, anzi, un'ultima conclusione, che serve di riprova a quanto si è già dimostrato. Nel commento alla grande iscrizione di Claudio, relativa alle fosse, abbiamo accennato al fatto che detta iscrizione fu rinvenuta intera, in un edificio dei bassi tempi, adoperata capovolta come materiale da costruzione. Ciò vuol dire che essa non era più al suo posto; come mai in tal

caso potè conservarsi integra fino al tardo impero? La risposta è facile; essa faceva parte in origine di un edificio di Claudio; questo fu distrutto o rifatto nei secoli seguenti e allora anche la iscrizione fu rimossa e deposta in un magazzino. Questo edificio è senza dubbio il presente portico, situato fra le due fosse, e l'iscrizione decorava probabilmente l'attico del grande fornice d'ingresso. Quando Settimio Severo devolse l'edificio ad altro uso, demolì l'arco e chiuse il colonnato, sistemandovi dentro alcune botteghe; l'iscrizione, abbandonata per lungo tempo, fu tirata fuori dal suo deposito e di nuovo usata nel IV o V sec. d. Cr. per pavimento di una stanza, non avendo più in quel tardo periodo alcun significato. In questo modo essa è potuta giungere fino a noi, a magnificare la grande impresa compiuta da Claudio, e rinnovata, con mezzi ancora più estesi, dal provvido Traiano.

## IL PORTO DI TRAIANO

Per il porto di Traiano si verifica il contrario di quanto abbiamo riscontrato per il porto di Claudio, e cioè che, mentre le fonti scritte sono molto scarse, il monumento resta quasi integro e si tratta, come è ben noto, di una città intera <sup>61</sup>.

L'unico passo che ci fornisce qualche notizia precisa è un commento redatto dallo Scoliaсте di Giovenale <sup>62</sup> al luogo già citato del poeta, dove costui descrive il porto Ostiense. Dice la chiosa: «Si deve intendere (per porto Ostiense) il porto dell'Augusto, cioè quello di Traiano, poichè Traiano restaurò il porto imperiale in miglior forma e ne aggiunse un altro più sicuro all'interno, che intestò al suo nome ». Sull'importanza di questo commento ritorneremo fra poco.

Il Paribeni <sup>63</sup> sostiene giustamente che al porto di Traiano presso la foce tiberina si debba anche attribuire un passo di Plinio il Giovane nel Panegirico <sup>64</sup>, che dice: «il nostro signore ha aperto nuovi porti, ha restituito alla terra le sue vie, ai litorali il mare e al mare i litorali », alludendo con ciò alle grandi opere di bonifica e di sistemazione idraulica compiute dal benefico imperatore.

Un altro accenno indiretto si ha nel luogo dello stesso Plinio <sup>65</sup> in cui egli parla della fossa Augusta, quella fossa che, scavata dal *providentissimus imperator*, non fu sufficiente a convogliare tutte le acque cadute nelle piogge torrenziali del periodo 100-104 d. Cr.

Lo scavo della nuova fossa per opera di Traiano è documentato dal frammento di una grande iscrizione che si conserva nel Chiostro della Basilica di

S. Paolo <sup>66</sup>. Sebbene rimangano solamente le prime lettere del lato sinistro il completamento proposto dal Mommsen è abbastanza sicuro. Vi si ripete in sostanza lo stesso concetto di Claudio: « l'imperatore scavò la nuova fossa (in sostituzione, come abbiamo già detto, di quelle di Claudio abolite per la costruzione del nuovo porto) con lo scopo di allontanare per mezzo di questo canale perenne le inondazioni del Tevere che con tanta frequenza sconvolgevano la città ».

Anche Traiano, in ricordo dell'opera compiuta fece coniare alcune monete commemorative <sup>67</sup> sotto il suo V e VI consolato, in cui è raffigurato il porto,



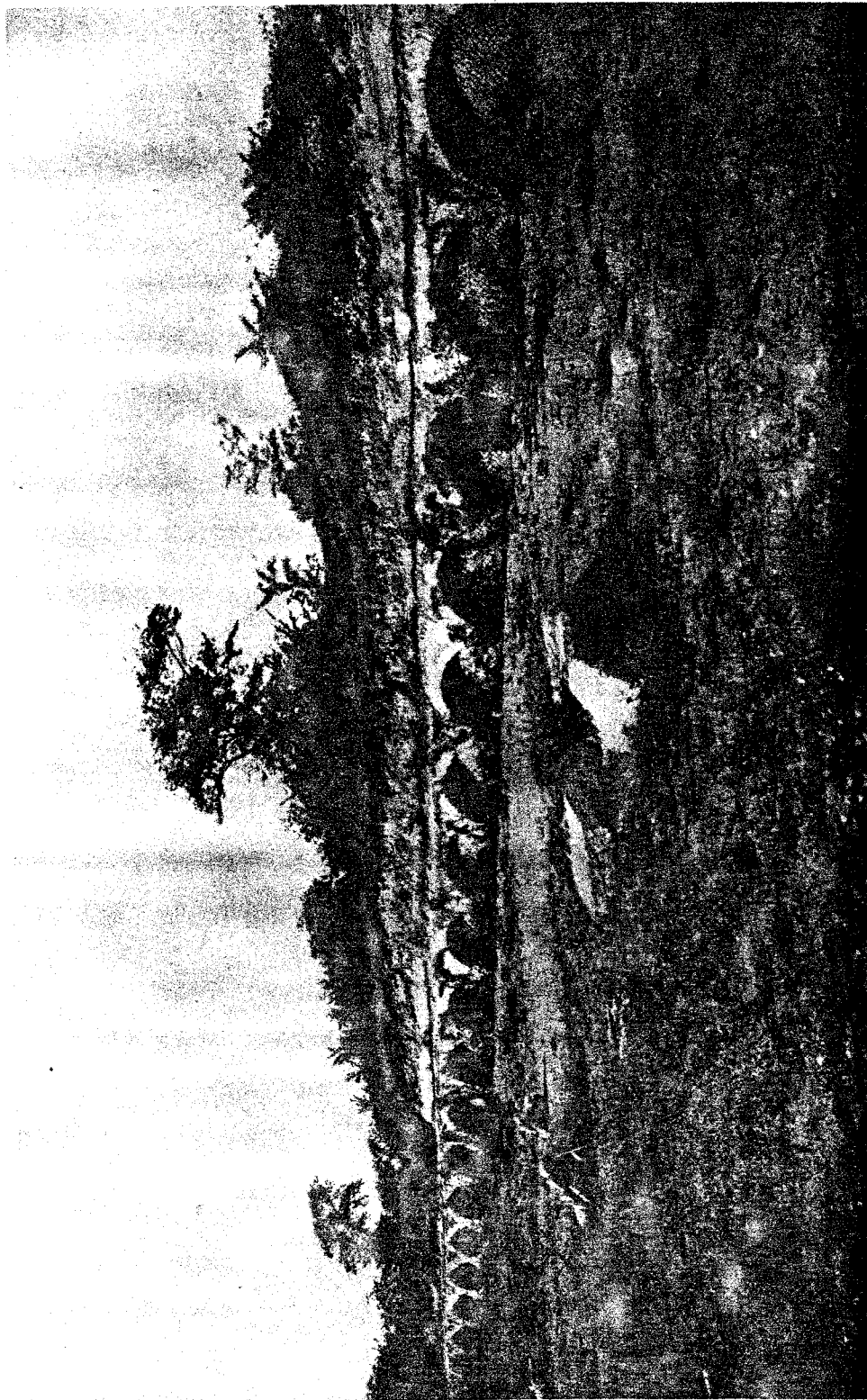
Fig. 21 - Moneta di Traiano con la figurazione del nuovo porto Ostiense.

esagonale, con moli e magazzini tutt'intorno (fig. 21); i magazzini però non sono uniformi: nella parte destra si presentano continui e a due piani, come veri *borrea*, mentre a sinistra sono intramezzati con templi ed edifici vari; negli angoli opposti all'ingresso si notano due colonne isolate e anche l'ingresso presenta differenze tra un fianco e l'altro.

Non va dimenticata, infine, la lunga tradizione popolare che dette al bacino, rimasto un pantano nel Medioevo e fino a pochi anni fa, il nome di lago della Troianella, evidente corruzione di Traianello <sup>68</sup>, e l'attribuzione di Fossa Traiana

al braccio navigabile del Tevere. Ma, anche se nessuna fonte antica ci parlasse di Traiano, basterebbe per attribuirgli la grande opera il sistema di costruzione, che è uniforme in quasi tutti gli edifici del porto (fig. 22), sistema caratteristico di questo imperatore, composto di un'opera a sacco di calce e scaglie di tufo, abbastanza regolari, rivestita nei fianchi con grandi scomparti di opera reticolata, fasciata a dati intervalli con ricorsi di 4-5 file di mattoni, mentre rinforzi di mattoni la incorniciano anche negli angoli e nelle testate, con ammorsature che si addentrano negli scomparti, o riquadri, di reticolato.

Certamente fu meraviglia di trovare così poche allusioni dei contemporanei all'opera colossale compiuta da Traiano. È vero che erano finiti i tempi di servile adulazione; — che per quel periodo storico scarseggiano le fonti; — e che Traiano amava piuttosto agire che far parlare di sè; ma, in ogni caso, di fronte a un monumento di tale importanza, che aveva assicurato a Roma l'approvvigionamento per secoli, ciò è sempre troppo poco. La spiegazione



si trova nel passo dello Scoliate di Giovenale, il quale dice che Traiano *restauravit in melius* il porto di Claudio, aggiungendo un secondo bacino più interno e più sicuro (*interius tutiorem fecit*). Non fu dunque un'impresa concepita ex novo dal principe, come il porto di Centocelle, ma fu piuttosto un restauro, un proseguimento dell'opera di Claudio, quindi un atto di ordinaria amministrazione, secondo la modestia di Traiano.

La data esatta della costruzione del porto di Traiano non è conosciuta. Nel Panegirico scritto da Plinio in lode di questo imperatore, verso il 100 d. Cr., egli parla in generale dei nuovi porti scavati dal principe munifico, senza precisare quali, ma il plurale ci autorizza di includere anche quello Ostiense, che doveva essere, quindi, già in costruzione in quell'anno. Inoltre, nella epistola 17 del libro VIII, Plinio il Giovane ci parla della fossa Augusta come già completata, lavoro che era in relazione diretta col porto: questa lettera fu scritta tra il 104 e il 108: si ricordi a questo proposito che il nipote del grande naturalista ricoprì dal 105 al 108 la carica di *curator riparum et alvei Tiberis*.

Infine le monete di Traiano già citate portano le date del V e del VI consolato, che corrispondono al 103, il primo, e al 112, il secondo; pertanto la costruzione del porto Ostiense deve essere avvenuta tra il 100 e il 112 d. Cr., e dodici anni non sono molti di fronte alla mole del lavoro compiuto, assai più colossale, come scavo e come complesso di edifici, di quella di Claudio. Il nuovo porto prese il nome stesso dell'imperatore, *portus Traiani*, con l'epiteto di *Felix*<sup>69</sup>, e tutto l'insieme degli edifici dei due porti si chiamò, come c'insegna l'iscrizione funeraria di due

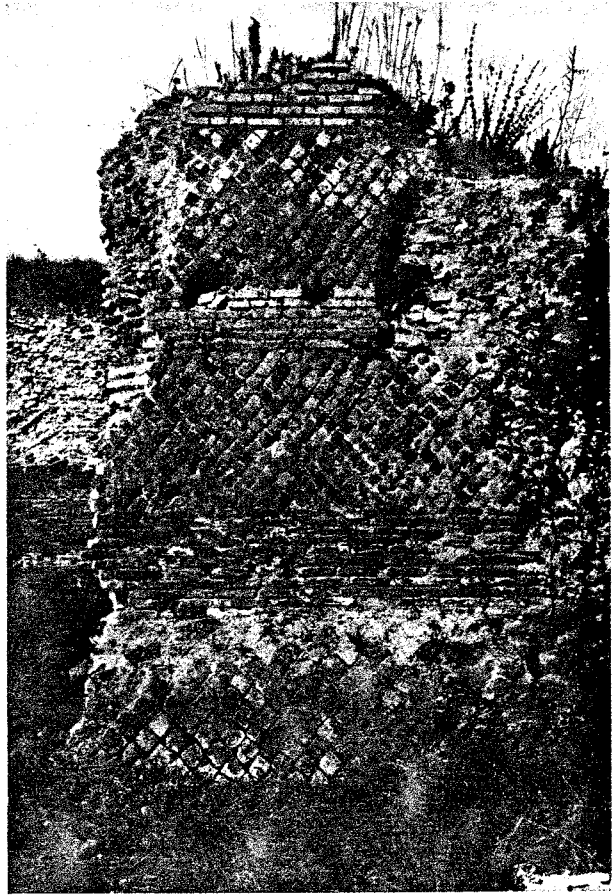


Fig. 22 - Particolare della muratura traiana in *opus mixtum*.

sacerdoti della *Magna Mater*, scoperta nell'Isola Sacra <sup>70</sup>: *portus Augusti et Traiani Felicis*. Altre iscrizioni danno il nome generico di *uterque portus* <sup>71</sup> e sono specialmente i titoli dei procuratori che ebbero la direzione complessiva di tutto il grande emporio di Roma, oppure di alcune corporazioni operaie che ivi lavoravano, come ad esempio quella dei *pistores* <sup>72</sup>.

Consideriamo quali poterono essere i motivi che spinsero Traiano a costruire il nuovo porto, a fianco di quello di Claudio. Un primo motivo, espresso chiaramente dal citato Scoliate, è quello della sicurezza. Il porto di Claudio non offriva un asilo sicuro alle numerose navi che portavano le loro derrate alla capitale. Sappiamo da Tacito <sup>73</sup> che nell'anno 62 « circa duecento navi onerarie furono distrutte entro lo stesso porto a causa di una violenta tempesta e che altre cento che si erano riparate nel Tevere, furono bruciate da un incendio fortuito ».

Questo inconveniente doveva ripetersi molto spesso e compromettere il regolare vettovagliamento della città. Il bacino claudio era stato concepito con lodevole previdenza molto vasto, ma troppo, forse, per essere convenientemente riparato dalle tempeste che si ripercuotevano dal mare aperto fin dentro il bacino. Inoltre era aperto con una larga bocca verso Nord-Nord-Ovest, mentre il molo sinistro, composto di un basamento massiccio e senza trafori di sfogo, esponeva alle onde un fianco troppo ampio e senza sufficiente solidità.

Ma v'è un secondo motivo, in stretta dipendenza dal primo, che costituisce secondo me la causa vera dell'intervento di Traiano.

Si è detto e dimostrato che il molo sinistro del porto di Claudio non esiste più sopra terra; detto molo è riconoscibile solo nella parte che era più accosto alla terra, ma si perde quando ci si inoltra là dove il mare era più profondo. Ciò vuol dire, secondo me, che in una certa epoca avvenne un qualche cataclisma, come potrebbe essere una violenta mareggiata o un repentino cedimento del terreno, favorito dalla cattiva fondazione dei moli, cataclisma che causò la rovina di una parte di questi ultimi.

Non credo di andare troppo oltre nelle ipotesi affermando che tale inconveniente debba essere avvenuto prima di Traiano; soltanto in questo modo possiamo spiegarci il motivo per cui egli sentì il bisogno di costruire un nuovo porto, alla distanza di soli 50 anni dal primo, e non più all'esterno del litorale, come tutti gli altri, bensì all'interno e ben riparato. Non è per caso, infatti, che nelle monete traianee il suo porto si trova raffigurato del tutto isolato, e senza nessun attacco col porto di Claudio. Ciò non vuol dire che il porto di Claudio fosse interamente distrutto: bastava che il solo molo di sinistra, cioè quello maggiormente proteso nel mare ed esposto alle tempeste,

avesse ceduto, e si fosse in tutto o in parte sommerso, perchè l'efficienza del porto ne risultasse completamente annullata. Di fronte a questo danno, Traiano, anzichè riparare con grandi spese e con dubbio esito il porto di Claudio, pensò di servirsi di quanto rimaneva di esso come antemurale e costruirne uno del tutto nuovo più interno.

La menzione che le iscrizioni fanno ancora dopo Traiano di ambedue i porti — *uterque portus* — non può creare ostacolo, perchè del porto di Claudio rimaneva sempre il molo di destra col faro, con le banchine di scarico e con tutti gli edifici sulla terra ferma.

Un argomento positivo possiamo portare in appoggio alla suddetta ipotesi: il faro, (n. 8), o testata del molo di Traiano verso il mare, non presenta alcun attacco con un molo più antico, non solo, ma appare logorato per il lungo sbattere delle onde, fatto questo che non sarebbe potuto avvenire se dinanzi fosse esistito il grande braccio curvilineo di sinistra del bacino di Claudio.

Ed ecco in conseguenza Traiano concepire il nuovo porto in maniera del tutto diversa dal precedente, per ovviare alle difficoltà suddette. Sembrerà strano che gli abili architetti romani non si fossero preoccupati di un fenomeno che anche al tempo loro doveva apparire abbastanza accentuato, e cioè l'avanzamento della foce del Tevere. Forse con l'escavazione delle famose fosse, tanto Claudio quanto Traiano credettero di avere eliminato il grave inconveniente. In ogni caso Traiano risolse abilmente la questione costruendo il suo porto tutto interno e collegandolo non solo col mare, ma anche col nuovo braccio navigabile del fiume, mediante un canale trasverso (cfr. carta III, n. 1) che permetteva così uno sbocco sempre diretto nel fiume. Per facilitare il disbrigo delle operazioni di scarico il porto fu costruito in forma esagonale, in modo che le derrate potessero essere immediatamente ricaricate su navi più leggere e per mezzo di buoi trainate fino ai *Navalia* di Roma.

La forma dell'esagono, insolita in un porto romano, fu dettata da due punti fissi: la banchina già esistente di Claudio, lungo la linea degli edifici segnati coi numeri 8-9-11-13-14, da una parte, e il braccio precedentemente scavato del Tevere, dall'altra. Ne nacque un esatto orientamento da Nord a Sud secondo uno dei diametri dell'esagono.

A differenza del porto di Claudio, che aveva l'imboccatura verso Nord, il porto di Traiano la ebbe verso Sud-Ovest, cioè proprio verso ostro-libeccio, il vento meno propizio ai naviganti. Un tale orientamento fu imposto dalla configurazione del luogo, già compromessa dal porto di Claudio, e, se anche l'architetto di Traiano comprese che non era la più adatta alle manovre di movimento delle navi che entravano e uscivano, non potè farne a meno; allo



stesso modo non potè eliminare l'inconveniente dell'interro, al quale il porto sarebbe andato soggetto nel corso dei secoli, ma pensò che una regolare manutenzione della *Fossa Augusta*, periodicamente prolungata e spurgata, avrebbe resi nulli gli effetti del naturale fenomeno.

Paragoni con altri porti d'Italia e del resto dell'Impero non recano alcun contributo allo studio del porto traiano di Ostia: sia per le sue colossali proporzioni in dipendenza della città capitale, sia per la sua ubicazione alla foce di un fiume, per di più anche artificialmente scavato, sia inoltre per la sua pianta così strana, esso si presenta come un unicum che va studiato per sè stesso, ciò che fortunatamente si può fare ancora in base alle grandiose rovine che il tempo ci ha conservato.

Il fatto che nessuna relazione si incontri fra i due bacini di Claudio e di Traiano è una prova di più che il porto di Claudio era divenuto fuori uso quando Traiano costruì il suo.

I magazzini portuali non furono eretti in modo uniforme lungo i sei bracci dell'esagono, ma ebbero carattere e disposizione differenti a seconda dello scopo e della località. La maggiore asimmetria si nota nel lato VI, dove si aveva il raccordo col porto di Claudio, e dove già esistevano altri magazzini più antichi. Purtroppo questo lato è oggi quasi tutto ricoperto di terra, ma sappiamo che lì sotto si celano importanti edifici che hanno dato pregevoli sculture negli scavi eseguiti da Don Alessandro Torlonia, scavi di cui resta traccia nei numerosi avvallamenti del terreno.

Nella descrizione particolare degli avanzi ne studieremo la forma e l'uso. Basti per ora aver dato alcune idee generali sul porto traiano, per meglio intendere il piano eseguito con grandi mezzi e con singolare ardimento dal munifico imperatore, noto in Italia e fuori per le colossali opere pubbliche intraprese: porti, ponti, strade, terme, acquedotti, ecc.<sup>74</sup> di cui tutto l'Impero romano gliene rese grazie, attribuendogli il titolo riconoscente di *optimus et magnificentissimus princeps*.

## ICONOGRAFIA DI PORTO

### RAFFIGURAZIONI ANTICHE.

Della città di Porto nel suo complesso monumentale abbiamo alcune figurazioni tramandateci dagli stessi antichi, le quali, pure essendo riproduzioni libere dei fabbricati e dei luoghi, ci aiutano molto per ricostruire l'aspetto della città antica e specialmente del bacino portuale.

1. RILIEVO DEL MUSEO TORLONIA <sup>75</sup>. — È il monumento più famoso, proveniente dagli scavi della stessa città di Porto <sup>76</sup>, eseguiti nel dicembre del 1863 e nel gennaio del 1864 nella regione del Palazzo (n. 26).

Il rilievo essendo molto noto <sup>77</sup> mi limito a darne qui una brevissima descrizione, in relazione soprattutto alla parte topografica (tav. I).

La scena è divisa in due parti, in ognuna delle quali occupa il primo piano una nave: la nave di sinistra, grande nave da carico, è entrata da poco nel porto ed è ancora in pieno assetto di navigazione, con le vele spiegate, mentre il capitano sul ponte di comando, contornato da altri personaggi, (tra cui una donna), compie il sacrificio alla divinità, in ringraziamento della felice traversata compiuta. Quella di destra, invece, è ferma in porto e compie le operazioni di scarico: è legata saldamente ad un ormeggio infisso orizzontalmente nel molo (cf. capitolo II, bacino di Traiano), mentre gli scaricatori passano su passerelle di legno trasportando le olle con le derrate alimentari. Le vele sono ammainate: il mare tutt'intorno è calmo. Particolare strano: dalla estremità dell'albero di trinchetto pende un grande occhio, che l'Henzen suppose di significato apotropaico, mentre il Visconti lo reputò un *ex-visu* per grazia ricevuta.

Fra le due navi, sempre in primo piano, è una grande immagine di Nettuno, nudo, in piedi e un po' proteso in avanti, appoggiato con la mano sinistra al tridente, mentre la destra è monca; una corta clamide è gettata dietro le sue spalle e lo sguardo è fisso lontano nel vuoto, verso il regno che egli domina e protegge. Ben lavorato è il torso, evidentemente ispirato ad un originale celebre, per cui possiamo fare senz'altro il nome di Lisippo. Questa immagine di Nettuno sta soltanto ad indicare il mare, oppure esisteva realmente all'imboccatura del porto una statua del nume? Anche le monete di Nerone danno una figura di Nettuno all'ingresso, ma questa è giacente, nella posa classica della personificazione di un elemento accessorio e paesistico; inoltre, il Nettuno del nostro rilievo non poggia sopra una base, come le tre statue seguenti e sembra realmente un simbolo.

Vediamo ora le figure in secondo piano che emergono nella parte superiore del rilievo. Esse riproducono tre statue che esistevano in realtà nel porto, perchè le prime due poggiano su alte basi sagomate e la terza sopra un podio artificiale. La prima, a sinistra, è abbondantemente ammantata, con lunghi capelli scendenti sul dorso e il capo sormontato da una torre a più gradini, nella quale si riconosce un piccolo faro. Nella mano destra protesa regge una corona e nella sinistra una cornucopia, ricolma di frutti e spighe. La seconda, al centro, è in posa simmetrica alla precedente: anch'essa protende una corona

di quercia con la mano destra e regge con la sinistra la cornucopia. Al contrario della precedente ha il capo e il torso nudi: dalla posa di ambedue risulta che esse dovevano avere una funzione speciale all'ingresso del porto, cioè quella di proteggere i naviganti che si rivolgevano a loro con la preghiera di *salvos ire et salvos venire*. Alcuni hanno pensato ai *Lares Permarini*, divinità non ancora bene identificate; altri a *Portunus*, al *Genius Portus Ostiensis*<sup>78</sup> e al *Bonus Eventus*.

Sul valore topografico di queste due statue si veda la descrizione del bacino di Traiano (cap. II). La terza statua rappresenta certamente un Bacco, giovane, nudo, col capo adorno di pampini, nella ben nota posa statuaria del dio che si appoggia con una mano al tirso e con l'altra porge da bere per mezzo di un *cantbaros* ad una pantera. A differenza delle due precedenti non poggia sopra un plinto, ma sopra una specie di podio, ai piedi del quale sgorga una sorgente da cui attingono alcune donne. Anche le proporzioni della statua sono un po' più grandi delle altre. Si può pensare, quindi, ad un tempio del dio, riprodotto egli stesso in luogo dell'edificio, ed infatti di un tempio di Bacco abbiamo sicura notizia in Porto (cf. n. 33).

Non può sfuggire all'osservatore del rilievo un contrasto singolare tra le proporzioni che l'artista ha dato alle tre statue sopra descritte e quelle degli altri edifici; tale contrasto si può spiegare pensando che il rilievo avesse un carattere votivo e fosse dedicato proprio alle tre divinità tutelari espresse nel rilievo. Si osservi ancora un'aquila presso la statua di sinistra, che dobbiamo interpretare con tutta probabilità come una scultura esistente nel porto; la Vittoria invece sormonta l'albero maestro della nave principale. Tra le statue suddette compaiono due grandi edifici: il faro, che è stato già descritto nel paragrafo relativo, e un probabile arco trionfale, visto di fianco. Questo è sormontato da una quadriga di elefanti, che trasporta un imperatore, vestito in abito trionfale; è giovane, imberbe, col capo cinto da un diadema e regge nella mano destra una palma e nella sinistra una scettro munito alla sommità di un busto. Varie ipotesi sono state fatte sull'edificio e sull'imperatore. Il Visconti e lo Henzen pensano ad un arco in onore del primo imperatore, Augusto<sup>79</sup>, e suppongono: «che egli abbia di già messo mano a fondare un porto nel luogo più tardi fatto scavare da Claudio». Tale ipotesi, dopo l'esame delle fonti antiche relative al porto di Claudio, va senz'altro scartata. Il viso imberbe del trionfatore limita la data dell'arco al tempo di Traiano. Quindi l'imperatore rappresentato potrebbe essere o Claudio o Traiano<sup>80</sup>.

La data del rilievo è invece più tarda: i personaggi barbati che compiono il sacrificio augurale sulla nave in partenza, e che sono quelli stessi che hanno comandato *l'ex-voto*, hanno le fattezze della famiglia di Settimio Severo (così la

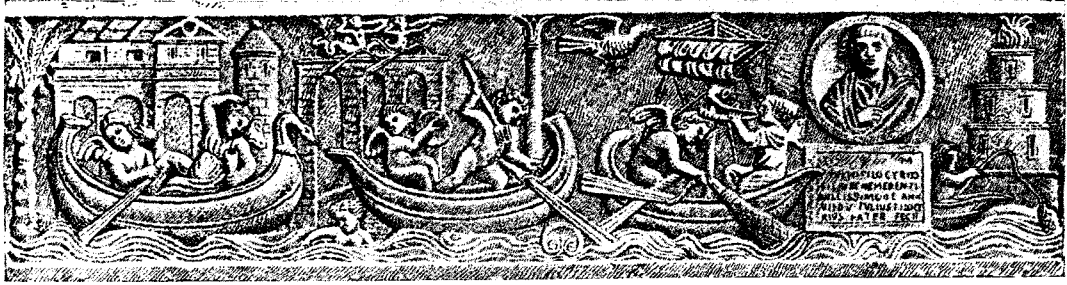


Fig. 23 - Coperchio del sarcofago di Giulio Filocirio.

donna quelle di Giulia Domna) tanto da essere stati da alcuno identificati con gli stessi membri della casa imperiale, ciò che va peraltro escluso.

La data proposta è importante dal punto di vista topografico perchè ci permette di riconoscere nella scena portuale non uno solo dei due bacini di approdo, sia quello di Claudio, sia quello di Traiano, ma ambedue insieme, conglobati in un'unica figurazione. Da ciò tireremo alcune conseguenze nel capitolo II a proposito delle statue votive sopra descritte.

2. FRONTE DEL SARCOFAGO DI GIULIO FILOCIRIO. — Si conservava nell'androne del palazzo Vaccari in Roma (già Alberoni, a Via dell'Angelo Custode). È menzionata per la prima volta dal Raoul Rochette e in seguito ne trattarono il Lanciani e C. L. Visconti, al quale ultimo si deve la prima riproduzione del disegno <sup>82</sup> (fig. 23). Si è creduto da alcuni che raffigurasse un porto dell'Africa (Alessandria) o della Palestina per le tre palme che vi sono scolpite, ma più giustamente il Lanciani lo ha rivendicato al porto Ostiense, fondandosi soprattutto sul faro, che abbiamo visto essere in tutto simile a quello del rilievo Torlonia. A mio avviso, però, egli spinse troppo innanzi le conclusioni fino a riconoscervi un'esatta riproduzione del porto claudio, ciò che non risulta. Non avendo potuto ritrarne una fotografia, poichè con la demolizione del palazzo non so dove il rilievo sia andato a finire, riproduco di nuovo il disegno del Visconti, che è del resto molto accurato.

Vediamo dunque nel centro il faro, isolato, e ai lati due gruppi di edifici che stavano evidentemente sui due moli che chiudevano il porto. Sono raffigurati in quest'ordine:

*A sinistra:* una palma coi datteri appesi; poi un edificio a due piani, con larghe aperture in basso (forse un portico); si tratta senza dubbio di un magazzino portuale. Segue una torre rotonda con due feritoie in alto e una copertura tipo coperchio di cista. Viene quindi un portico, o un arco a tre

fornici, sormontato da due statue di tritoni; e infine, all'estremità del molo una colonna isolata, forse una colonna onoraria.

Tre barche guidate da due amorini occupano lo spazio in primo piano, facendo corteo al busto del fanciullo *Julius Philocyrius*, morto nell'età di sette anni e cinque giorni; quei bimbi celesti che si divertono nel mare remando e nuotando rappresentano la vita spensierata e felice che offre la morte dopo le tempeste della vita terrena.

Il Lanciani paragonò i monumenti del molo sinistro del nostro rilievo con quelli corrispondenti del molo sinistro nella moneta di Claudio e nel rilievo Torlonia, riconoscendo nel primo edificio un quadriportico, o peristilio, di grandi proporzioni; nell'arco coi tritoni, l'arco trionfale con la quadriga di elefanti, salvo le varianti dovute al diverso carattere dei rilievi; e nella colonna isolata una delle colonne onorarie che erano all'ingresso del porto.

Egli lasciò in dubbio la *tholos*, che poteva essere una torre di segnalazione, forse della caserma dei Vigili, o, meno probabilmente, un tempio o un mausoleo, come pensa il Visconti.

Come ho detto, anche io penso che la fronte di sarcofago sia stata ispirata piuttosto al porto di Ostia, anzichè a quello di Alessandria, ma la credo una riproduzione molto libera e fatta senza alcuna intenzione di voler ritrarre questo o quell'edificio, all'infuori del faro che esercitava sui visitatori una particolare impressione. In ogni caso anche qui l'artista deve essersi ispirato ad ambedue i porti nella loro forma tarda, perchè il sarcofago non può essere anteriore alla fine del secolo secondo d. Cr.

3. PITTURA MURALE, OGGI PERDUTA. — È pubblicata come intestazione alla prima pagina dell'opera del Belloi, *Ichnographia Veteris Romae* (Roma, 1764) e rappresenta un'isola con numerosi edifici (fig. 24); dall'isola si stacca un pontile sospeso su arcate e ornato con archi di trionfo e colonne onorarie; un'altra isoletta si trova alla destra del pontile, circondata da mura turrette e tutta occupata da edifici, tra cui un anfiteatro, un quadriportico, vari templi e una specie di Pantheon.

Alcune delle costruzioni che sorgono sulla grande isola sono identificate con leggende: *Bal(nea) Faustines - Horrea - Fo(rum) Boar(ium) - For(um) Olitor(ium) - Aquae pensiles - Portex Neptuni - T(emplum) Apollonis*. Vi si distingue poi sulla punta estrema di sinistra un lungo porticato a due piani, che piega in forma di gamma, mentre quasi tutti gli altri edifici sono evidentemente magazzini con ampi cortili interni.

La scena rappresenta certamente una composizione ideale, ma è innegabile,

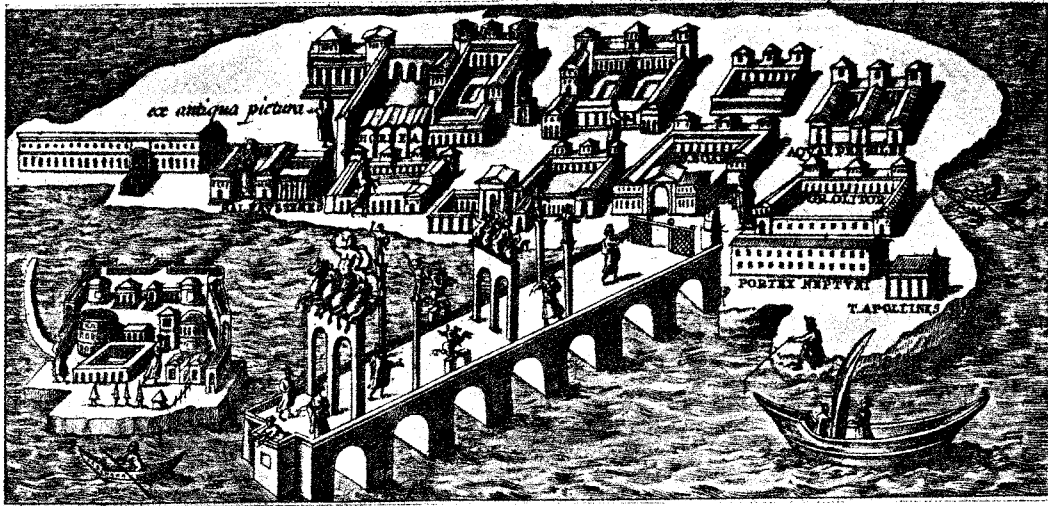


Fig. 24 - Pittura romana con una città portuale. (Dal Bellori).

come afferma il Lanciani, che sia stata ispirata grosso modo al porto Ostiense, come si presume dal lungo molo ad archi, dal sistema di disegnare gli *horrea*, dalle *aquae pensiles* che erano evidentemente un ramo sopra terra dell'acquedotto, dal gran numero di magazzini annonari, dall'isolotto distaccato che ricorda l'isola del faro, proseguito verso sinistra da un piccolo molo.

Qualcuno ha supposto che la pittura debba essere messa piuttosto in relazione con i porti di Baia e di Pozzuoli, ma poichè essa fu trovata a Roma, è ovvio che il riferimento si debba ricercare vicino e non lontano.

La pittura sembra doversi datare al primo secolo d. Cr. e far parte di uno di quei quadretti di genere così frequenti nel IV stile.

4. TABULA PEUTINGERIANA. — In questa grande pianta del mondo romano, eseguita nel IV-V secolo (e giunta a noi a traverso una copia del sec. XIII, ora conservata in Vienna) presso la statua di Roma, simbolo della città capitale del mondo, è disegnato un grande emiciclo con porticato aperto sul mare (fig. 25); dal braccio sinistro dell'emiciclo si distaccano due moli: uno ricurvo che chiude il bacino portuale e termina con un alto faro a più piani, quasi isolato e con larga base; l'altro rettilineo, che si



Fig. 25 - Pianta del porto Ostiense nella Tabula Peutingeriana.

protende fin quasi alla metà del porto e termina anch'esso con un faro, ma più piccolo; sui moli nessun edificio.

Interessante è questa stilizzazione del porto, ridotto ad una grande esedra con sopra un fabbricato di tipo annonario, fornito di porte o finestre, abbinata a due a due e coperte con archi: ai due estremi sorgono due eleganti propilei con ampie porte.

La raffigurazione dei due fari è molto importante perchè vedremo nella descrizione che realmente ve ne erano due e proprio come sono disegnati, uno all'estremità del molo sinistro di Claudio, più o meno distaccato da questo, e l'altro alla fine di una diga trasversale, costruita in età tarda per riparare dall'insabbiamento l'imboccatura del porto di Traiano.

Infine, per completare la trattazione di questo argomento, dobbiamo ricordare, a titolo bibliografico, l'interpretazione data da alcuni alla grande pittura che adorna un ninfeo della casa Celimontana dei SS. Giovanni e Paolo<sup>83</sup>. La pittura rappresenta una giovane donna seminuda, sdraiata su di una cline insieme con un'altra figura femminile ammantata; dinanzi ad essa si presenta un giovane con un mantello intorno alla vita ed il resto del corpo nudo; il giovane sembra sceso dalla nave che è alla sua destra, guidata da amorini, e versa da un'ampolla del liquido nella larga coppa che gli porge la giovane donna. Un'altra nave, amorini, pesci e altre figure, completano il quadro, che è il più grande affresco che si conosca in Roma del periodo ancora buono della pittura romana, verso la seconda metà del secolo secondo d. Cr.

Alla scena si sono date varie interpretazioni: le nozze di Dioniso con Tetide, oppure quelle dello stesso Dioniso con Arianna, un gruppo sacro delle tre divinità eleusine: Bacco, Cerere e Proserpina, più latinamente Libero, Cerere (detta anche Catagusa) e Libera, e infine le nozze di *Ostia* e *Portus*, le due città situate sui due bracci in cui il Tevere si divide alla foce. Quest'ultima interpretazione, sebbene assai suggestiva, si deve tuttavia scartare perchè la stessa scena si riscontra in un sarcofago che fece già parte della collezione di Casiano da Pozzo<sup>84</sup> ed ora è in Vaticano, nel cortiletto del Belvedere, ispirato a motivi mitologici ellenici, senza alcuna relazione col mondo romano.

#### PIANTE E DISEGNI DI PORTO DAL RINASCIMENTO AI NOSTRI GIORNI

1. — La pianta più antica sinora pubblicata è quella di Pirro Ligorio, il famoso artista e antiquario che lavorò lungamente in Roma (fig. 26). Fu edita per la prima volta in Venezia da Michele Tramezino nel 1554 e incisa da Giulio De Musis; quattro anni dopo ne uscì una seconda edizione<sup>85</sup>, che è

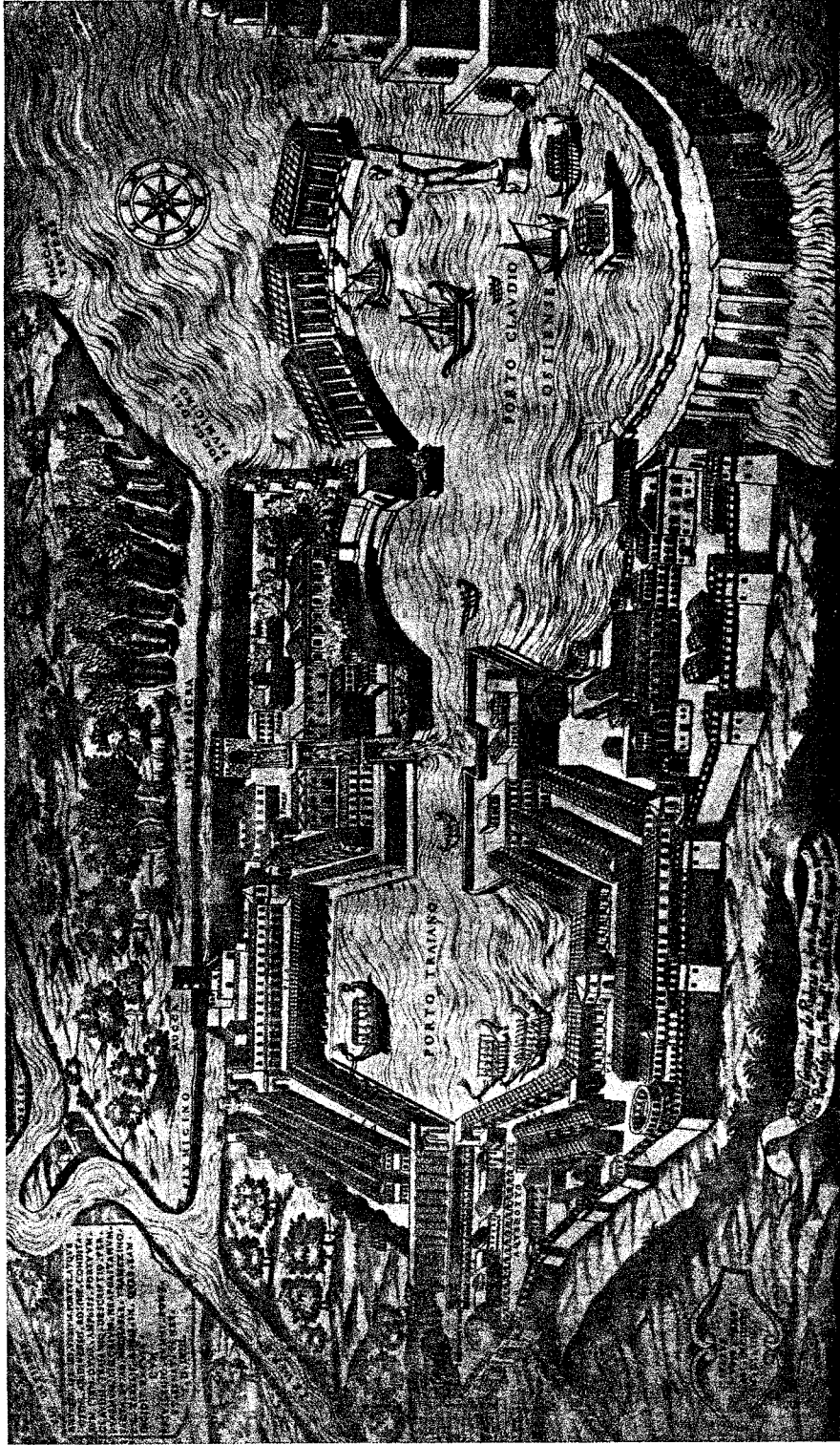


Fig. 26 - Pianta di Pietro Ligorio incisa da Giulio De Musis (1554).



soltanto un disegno più colorito della prima, in quanto il De Musis si servì dello stesso rame originale, rinforzandone i chiariscuri e abbellendo il paesaggio circostante. Una terza edizione fu fatta in Roma nel 1775 da Carlo Losi, lo stesso che nel 1773 aveva ripubblicato l'opera del Du Pérac.

È una pianta prospettica che riproduce ambedue i porti, con molta libertà di interpretazione e completamente inesatta nei particolari. Il porto di Claudio è immaginato del tutto rotondo, col faro distaccato dai moli e costruito a cinque ripiani, oltre la lanterna; dinanzi sorge isolata la statua di Claudio. Il molo di sinistra è basso e al di sopra s'innalzano tre edifici in forma di templi, mentre il molo di destra è privo di edifici e traforato da archi, come nella moneta di Nerone. Dietro il porto viene un secondo bacino più piccolo e quindi un largo canale che conduce al porto di Traiano. Quest'ultimo è bene disegnato nella sua forma esagonale, ma orientato in modo che il canale sbocca in un angolo dell'esagono, anziché nel mezzo di uno dei suoi lati.

Poche diciture sono aggiunte a dichiarazione della pianta: *Tem. di Portumno, Aquedotto, Rocca e varie Piazze*. Presso l'angolo Nord è disegnato un piccolo anfiteatro e nel sito del palazzo imperiale un grande edificio, tipo palazzo cinquecentesco.

2. — Quasi contemporaneamente al Ligorio disegnava la sua pianta l'architetto bolognese Sebastiano Serlio (fig. 30) nello studio sulle Antichità Romane, raccolte nel III libro della sua opera sulla *Architettura*<sup>86</sup>. Egli si limita al porto di Traiano e al canale di comunicazione col porto di Claudio; intorno all'esagono traiano egli pone per ciascuno dei lati chiusi un edificio, con un peristilio centrale, e quattro gruppi di botteghe ai lati, in modo assai più verisimile del Ligorio. Il Serlio, inoltre, piega il canale di ingresso, facendolo girare secondo una linea spezzata che non esiste sul terreno; per ovviare al logorio dell'acqua sugli argini egli immagina delle torri rotonde agli angoli, come tanti anelli di una catena. Ai lati del canale disegna due particolari degli edifici del porto, che sono completamente di invenzione.

3. — A pochi anni di distanza dalle piante del Ligorio e del Serlio, usciva l'altra grande pianta del Labacco<sup>87</sup> incisa in rame da Giovanni Boni nel 1567. È disegnata schematicamente con le osservazioni da lui stesso fatte sul terreno e con quei soli edifici che egli vide a causa « di tanta rovina » (fig. 27).

A ponente del porto di Traiano egli fa partire due lunghi bracci, uno quasi a contatto con la fossa Augusta e l'altro con l'estremità opposta delle fabbriche; detti bracci sono disegnati a semplice contorno nel tratto del porto scavato nella terra e con largo riparo di sassi nel tratto più breve, che si protende nel mare; all'ingresso del porto egli immagina un antemurale in forma



di arco carenato, per rompere l'impeto delle acque, un po' distaccato dai moli, in modo da lasciare due aperture sui fianchi. Tutta questa ricostruzione è assolutamente arbitraria; più fedele è invece la parte che riguarda il porto di Traiano, pur presentando nei particolari molte inesattezze, inevitabili al suo tempo a causa dello stato acquitrinoso e interrato dei monumenti.

4. — Con la pianta del Labacco vanno messi a raffronto due disegni di Salvestro Peruzzi esistenti nel Gabinetto delle Stampe agli Uffizi<sup>88</sup>. Il n. 639 è un piccolo disegno (foglio cartaceo di mm. 325 × 218) con una pianta in tutto simile a quella del Labacco, e persino con le stesse misure (fig. 28); questo disegno è servito poi di base per la graziosa veduta prospettica<sup>89</sup> che è riprodotta nella fig. 29, la quale ha, per quanto riguarda il porto di Claudio, gli stessi difetti già notati a proposito del Labacco.

Resta in dubbio quale delle due piante sia anteriore, perchè quella del Labacco fu pubblicata nel 1567, mentre Salvestro Peruzzi lavorò fra il secondo quarto del sec. XVI e il 1573, anno della sua morte.

5. — Esistono poi nella stessa collezione due disegni del padre di Salvestro, il noto Baldassarre Peruzzi, i quali vanno ricordati al solo scopo bibliografico, perchè non sono che studi architettonici immaginari, eseguiti a tavolino, senza alcun rilievo del terreno. Il disegno elencato col n. 640 è un abbozzo su piccolo foglio (mm. 208 × 270) della grande pianta<sup>90</sup> ricostruita degli edifici del porto di Traiano e del canale che va verso il porto di Claudio. Questa pianta, sebbene disegnata con abbondanza di particolari (fig. 31), è completamente ideale, come quella del Serlio, che le somiglia molto e che ne trasse larga ispirazione; di reale non v'è che l'esagono traiano, ma i magazzini intorno sono inventati di sana pianta e più ancora gli altri due bacini esagonali che si trovano nell'imboccatura del porto, come pure la forma spezzata del canale di accesso.

6. — Di maggior interesse è un terzo disegno di Baldassarre Peruzzi che porta il n. 539 e che raggruppa una piantina schematica del bacino traiano con la pianta di una metà del tempio di Portuno<sup>91</sup>.

In questa piantina sono disegnate sui moli dell'esagono tante « colonne con li numeri, dove si lege XXXVII » e a fianco è un particolare che dimostra il modo come queste colonne erano incastrate entro un muro posteriore di mattoni (cf. capitolo II: bacino di Traiano).

7. — Di poco posteriore ai disegni suddetti, che si aggirano intorno alla metà del sec. XVI, è la grande veduta prospettiva dei due porti, ricostruiti nel loro pristino stato dal francese Stefano Du Pérac, così benemerito per gli studi delle antichità romane.

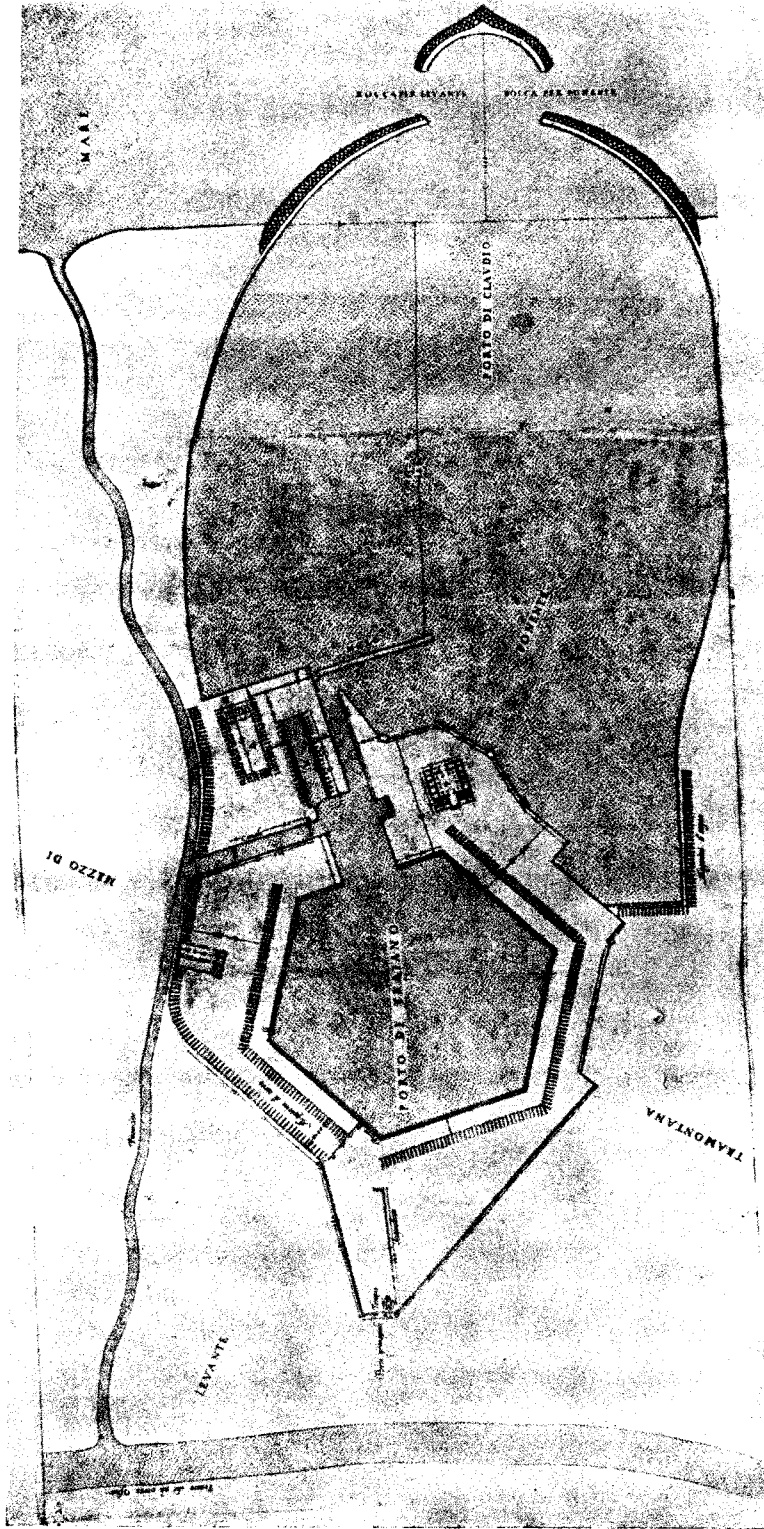


Fig. 27 - Pianta di Antonio Labacco (1567).

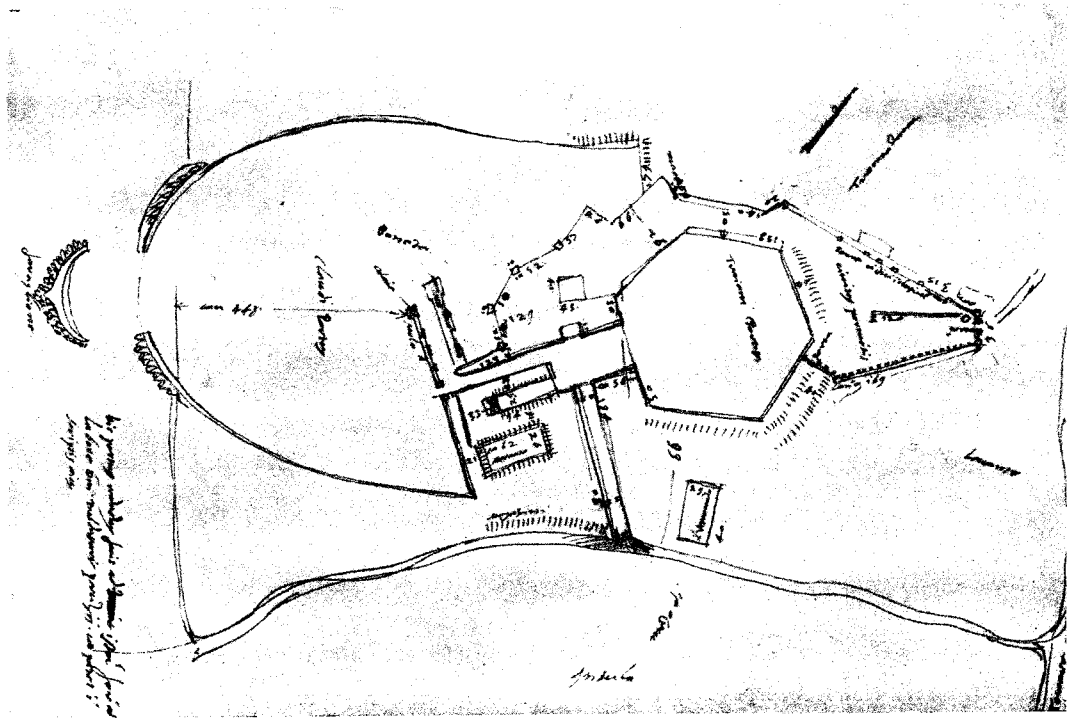


Fig. 28 - Pianta di Salvestro Peruzzi. (Uffizi).

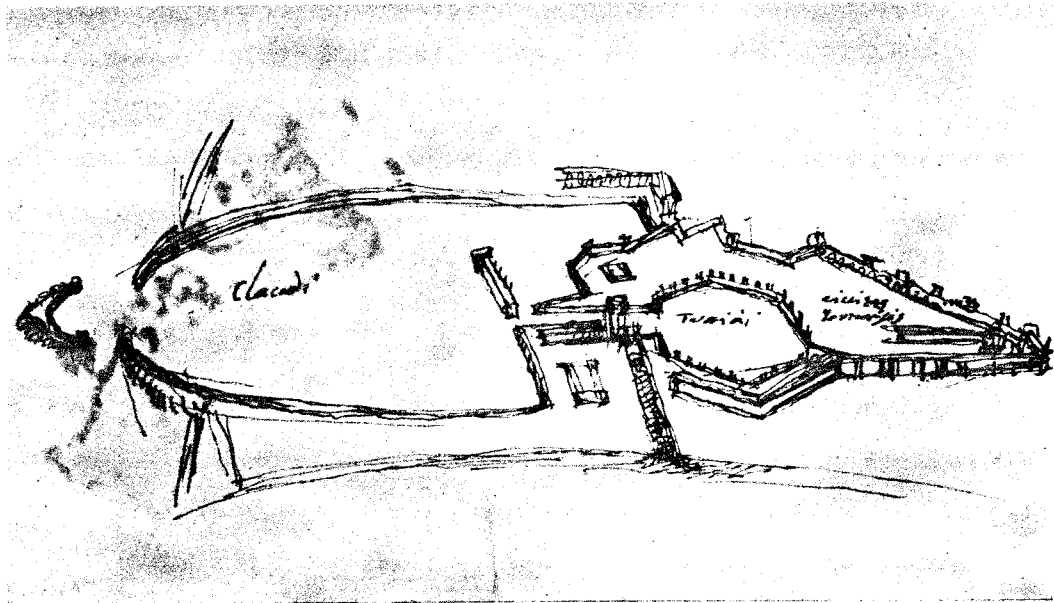


Fig. 29 - Schizzo prospettico del medesimo. (Uffizi).

L'originale del Du Pérac si conserva in Vaticano: fu riprodotto una prima volta dal De Rubéis (De Rossi) nel 1575 su incisione di Lafrer Antonio<sup>92</sup> (fig. 32) e quindi dal Volpi nel *Latium Vetus*, Vol. VI, tav. IX, e dal Locatelli negli *Atti della Accademia di Cortona*, Tomo VI (1750), tav. II. Nelle edizioni del Volpi e del Locatelli ha subito alcune modifiche non però essenziali<sup>93</sup>.

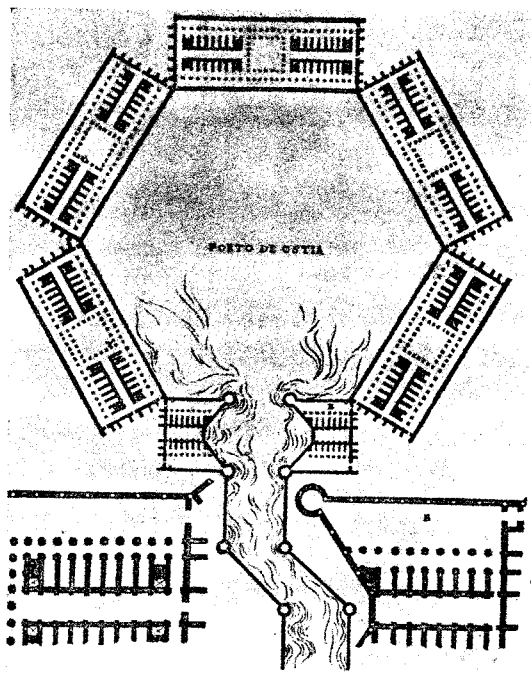


Fig. 30 - Pianta di Sebastiano Serlio (1566).<sup>1</sup>

Si tratta di una veduta generale della città antica e dei due porti, ricostruiti nel pristino stato, con un'evidente ispirazione alla veduta del Ligorio, ma con notevoli cambiamenti nei particolari, studiati sul posto. Il porto di Claudio è disegnato a Sud-Ovest, anziché a Nord Ovest, di quello di Traiano, e non è più un cerchio, ma un semicerchio con i bracci attaccati ai due estremi della città, uno presso il Tevere, e l'altro presso il bastione settentrionale delle mura, il che dà al porto un'ampiezza troppo grande. Il bacino di Traiano non è un esagono regolare, quantunque veduto in prospettiva aerea, e il molo trasverso che chiude l'imbocco del porto traiano (che manca nel disegno del Ligorio) è distaccato dalla terra, mentre ne era evidentemente unito; egualmente distaccata è la grande statua dell'imperatore posta dinanzi al faro, mentre abbiamo visto che essa era collocata sopra un ripiano del faro stesso. Il Du Pérac disegna bene l'ingresso del porto di Traiano, nel mezzo di uno dei lati, al contrario del Ligorio, che lo aveva disegnato in un angolo. Per tutto il resto si può dire che la ricostruzione è piuttosto felice nelle linee generali, ed è la migliore pianta che abbiamo di Porto fino ai recenti studi.

8-9. — Alla veduta prospettica del Du Pérac sono ispirate le molte vignette posteriori, tra cui basterà citare quelle del francese Horace Tigrin de Mariis, e dell'olandese I. Blaev; più che ispirate si possono dire ricopiate, perchè sono in tutto uguali alla composizione del Du Pérac e cambiano solo la maniera di disegnare e qualche particolare<sup>94</sup>.

La pianta del Tigrin è un disegno freddo e scadente, che fa parte di

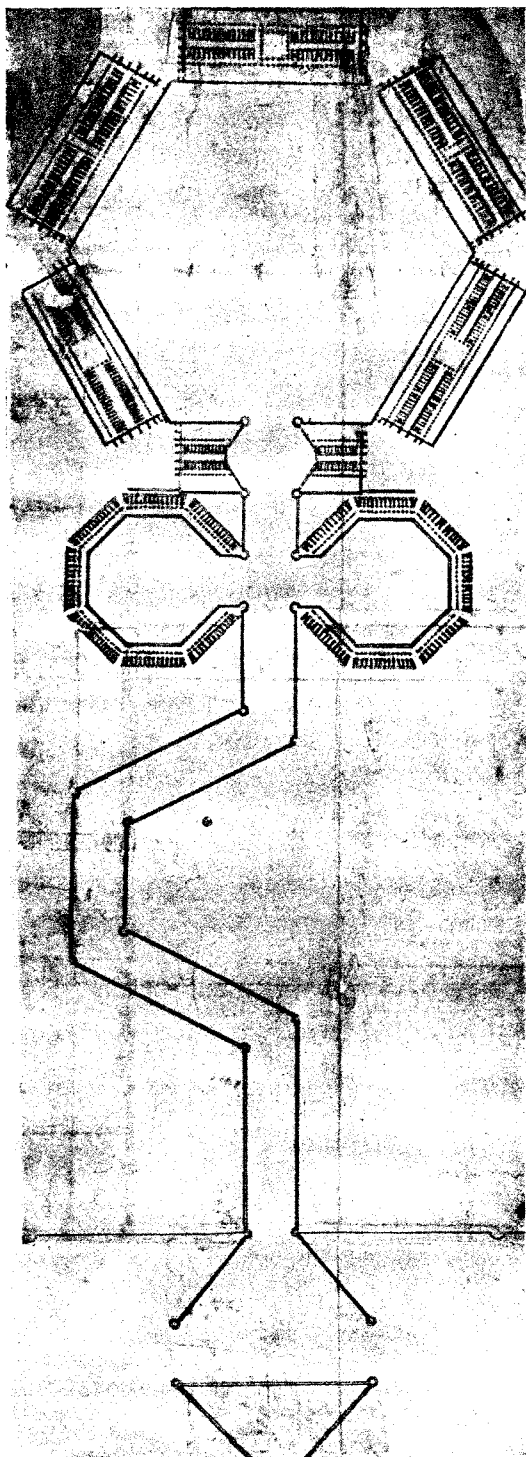


Fig. 31.  
Grande pianta ideale di Baldassarre Peruzzi. (Uffizi).

una raccolta di monumenti di Roma, pubblicati in 4<sup>o</sup> grande con una pagina di testo stampata a tergo, in francese, senza alcun dato interessante.

La seconda, opera dell'olandese I. Blaeu, raggiunge un effetto assai migliore di chiaroscuro e di prospettiva, distanziando di più gli edifici e tenendo il disegno più leggero. Fu incisa in Amsterdam «chez Pierre Mortier» e dedicata a Cornelio Witzen «urbis Amstelaedamensis Consuli ac Senatori». Gli edifici principali sono numerati e dichiarati in margine.

10. — Alle piante di Porto fin qui elencate ne va aggiunta una ancora inedita che si conserva nel R. Istituto di Archeologia e Storia dell'Arte in Roma<sup>95</sup>: è disegnata ad inchiostro sopra un'intera pergamena (m. 1,16 × 0,74) e riproduce ambedue i porti, posti sullo stesso asse longitudinale, quello di Claudio perfettamente rotondo e interrotto sui fianchi da due «*entrate di canne 50*». Dentro il cerchio si legge: «*Porto di Claudio imperatore, già disegno di Cesare dictatore, detto Augusto Ostiense*». Fra i due bacini scorre un canale che gira in forma di trapezio per tre lati della larghezza di canne 40. L'autore assegna al porto di Claudio il diametro di «*canne CCCLXX dal Faraglione al Canale*» e una profondità di palmi 16 verso *Austro* e di palmi 20 verso *Setten-*

trione. La statua dell'imperatore è posta quasi nel mezzo del cerchio, completamente isolata dal Faraglione, cioè dalla famosa isola del faro, situata fra le due entrate. Al porto di Traiano viene assegnata una lunghezza di canne CCCL, tra i due vertici opposti, e una profondità di palmi 20.

Tutt'intorno sono disegnati numerosi edifici con i più minuti particolari di pianta, come scale, nicchie, colonne, porticati, strade, banchine, il tutto completamente di invenzione anche nei luoghi ove le rovine fuori terra dovevano consigliare una pianta del tutto differente. Errato è anche il percorso delle mura e il piccolo bacino ottagonale immaginato fra i due più grandi, a Sud del canale intermedio: l'autore a sua giustificazione dice: «*Secondo alcuni quivi fu uno arsenale o vero luogo delle munizioni, o pure l'armamentario: ma sia che si voglia il sito è tanto guasto che è cosa dubiosa come appunto fusse di sua forma, edificato*». Un altro bacino simile, ma più irregolare, è disegnato dalla parte opposta, con una sola bocca verso «*il luogo dove hoggidi il mare passando oltre allitto (al lido) della spiaggi(a) fa pantano et stagno*».

L'anonimo autore pretende di identificare numerosi edifici, specialmente di carattere sacro, come un tempio di Cerere, uno della Speranza, uno di Vulcano con annesso un recinto sacro alla stessa divinità presso la rocca moderna, un altro alla Fortuna Reduce, poco lontano, e solo con esattezza mette al suo posto il tempio rotondo di Portuno. Lì presso indica i piloni dell'acquedotto con la dicitura: «*acquedotto dell'acqu(a) sonans*».

Non può certo sfuggire la stretta relazione fra questa pianta e le altre due di Baldassarre Peruzzi (n. 5) e del Serlio (n. 2), per quanto riguarda specialmente il porto di Traiano; la bizzarria del canale in forma di trapezio e dei due bacini ottagonali, più o meno simili, ai lati del canale stesso, non può essere frutto solamente del caso. È difficile, tuttavia, poter dire quale sia stato il prototipo, se quello del Peruzzi, che visse fra il 1481 e il 1536, o quello dell'anonimo della pergamena di Roma, che viene datato, alla seconda metà del sec. XVI, ma che può essere anche anteriore. Ciò si potrà stabilire solo in seguito ad uno studio più particolare di quest'ultimo disegno.

Insieme col disegno descritto se ne conservano nel R. Istituto altri due simili, provenienti dallo stesso fondo Lanciani, che riproducono la pianta e l'alzato del cortile del Belvedere in Vaticano. Sono anch'essi disegnati su pergamena e senza dubbio tutti e tre dalla stessa mano. Il Lanciani nelle sue schede li attribuì a Pirro Ligorio e la stessa conclusione accetta la Dott. A. Modigliani che li ha illustrati<sup>96</sup> con opportuni raffronti con altri disegni di Antonio da Sangallo. Un esame più accurato esula dalla presente pubblicazione e sarà fatto da me stesso, per incarico della Presidenza del R. Istituto, nel Bollettino del-