

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE
DEL MAR TIRRENO CENTRO SETTENTRIONALE

**OPERE STRATEGICHE
PER IL PORTO DI CIVITAVECCHIA
- 2° STRALCIO -**

OTTEMPERANZA V.I.A.

Interventi di Riqualficazione dell'alveo
del Fosso della Fiumaretta e del Fosso del Prete (Buonaugurio)

PROGETTO DEFINITIVO

TITOLO TAVOLA :

**DOCUMENTAZIONE TECNICA
RELAZIONE ARCHEOLOGICA**

Scala:

A R K R E 0 1 A

Committente:

Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

IL PRESIDENTE

Avv. Francesco Maria Di Majo

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Dott. Ing. Maurizio Marini

IL COORDINATORE GENERALE

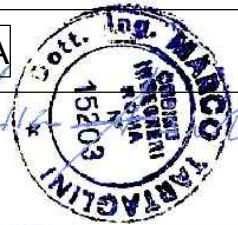
Dott. Ing. Giuseppe Solinas

Progetto A.T.I. :

MODIMAR S.r.l. (Capogruppo)

V.A.M.S. Ingegneria S.r.l.

SEACON S.r.l.



MODIMAR S.r.l.
Amministratore Unico
Dott. Ing. Marco Tartaglino

Novembre 2018

A

PRIMA EMISSIONE

R. DOLENZ

A. ADEMOLLO

N. SARACA

| Rif. Dis. | Data | Rev. | DESCRIZIONE | Redatto: | Verificato: | Approvato: |
|-----------|------|------|-------------|----------|-------------|------------|
| | | | | | | |

Dimensioni foglio :

A4

La MODIMAR s.r.l. si riserva la proprietà di questo disegno con la proibizione di riprodurlo o trasferirlo a terzi senza autorizzazione scritta.
This document is property of MODIMAR s.r.l. Reproduction and divulgation forbidden without written permission

Visto del Committente :

Sommario

| | | |
|----------|----------------------------------|----------|
| 1 | Premessa | 2 |
| 2 | Studio Archeologico | 3 |

1 PREMESSA

La presente relazione (parte integrante del progetto definitivo ***Interventi di Riqualificazione dell'alveo del Fosso della Fiumaretta e del Fosso del Prete (Buonaugurio)***), elemento progettuale determinante nel nuovo assetto portuale previsto nel quadro più generale di intervento denominato **“Opere strategiche per il Porto di Civitavecchia - Il Stralcio”**), illustra lo studio archeologico dell'area di interesse effettuato dalla Dott.ssa Roberta Dolenz.

2 STUDIO ARCHEOLOGICO

Il tratto di costa antistante il Pirgo fino alla piscina comunale di Largo Caprera ha restituito numerosi reperti antichi rinvenuti a varie profondità.



Figura 1 - Particolare del tratto di costa in esame

Si tratta principalmente di frammenti di ancore e di anfore associabili a relitti, dei quali però non si sono conservate tracce del fasciame. Anche la cronologia dei rinvenimenti è varia: si va dal IV-III sec. a.C. (anfore greco-italiche) alla ceramica tardo medioevale, che attesta l'intensa frequentazione del Porto anche in quel periodo. La probabile presenza di relitti è testimoniata dalla concentrazione di anfore, il carico trasportato dalle navi, come il caso delle già citate greco-italiche rinvenute in una discreta quantità, alcune delle quali resinata all'interno, tra le anfore erano resti di ossa umane che farebbero proprio pensare ad un naufragio. A 200 mt di distanza si rinvenne un'altra greco-italica vicina ad un ceppo in piombo di un'ancora, pertinenti verosimilmente allo stesso relitto. Si può desumere che la nave oneraria, sospinta dal mare grosso sotto il vento di maestrale, possa avere urtato una secca semiaffiorante ed abbia perso man mano il carico prima di naufragare, questo spiegherebbe il perché le anfore siano sparse in un'ampia zona. La secca di cui sopra potrebbe essere quella sulla quale secoli dopo venne costruito l'Antemurale del Porto traiano.

Tra i rinvenimenti isolati si annovera un'anfora Africana II della seconda metà del II d.C. a 20 metri di profondità.

Negli anni '60 ad alcune decine di metri di profondità e non distante dal rinvenimento descritto vennero recuperate una trentina di anfore africane del tipo Keay XXV,1 databili al IV-V sec. d.C., contenevano olive. Nella stessa area è stato ritrovato un chiodo in bronzo di quelli utilizzati per legare il fasciame delle navi. Il carico di anfore forse apparteneva ad un'altra nave da trasporto che, vittima dello stesso vento di maestrale, ha forse urtato il molo frangiflutti ormai edificato ed è naufragata più a sud. Altri 3 ceppi di piombo sono stati localizzati oltre i 10 mt di profondità vicino a numerosi frammenti di anfore ed un anello in piombo. A profondità ancora superiori si rinvennero numerose anfore intere e frammentarie isolate o in concentrazioni, di epoche che vanno dal IV-III

a.C. all'XI-XII d.C., coprendo un po' tutte le cronologie intermedie, testimonianza dell'intensa e costante frequentazione del Porto.

Oltre alle anfore a profondità elevate si registra la presenza di ceramica di varie epoche, spesso reperti isolati, databili dal periodo romano al tardo rinascimento ed oltre, forse dotazioni di bordo gettate in mare in quanto inutilizzabili poiché rotte.

Il progetto del Porto romano prevedeva due grandi moli disposti ad arco di cerchio di 400 mt di lunghezza, che si protraevano in mare dalla riva, delimitando un bacino stimato in ca. 20.000 mq di specchio d'acqua. Alla testata del molo che chiudeva l'ingresso di levante, denominato del Bicchiere, sorgeva la torre faro, il cui basamento è stato individuato nell'area occupata dai sili ora demoliti e già inserita nelle opere di riqualificazione e di elettrificazione delle banchine, operate dall'Autorità Portuale di recente ed in parte ancora in fase di completamento.

Il molo del Bicchiere, perfettamente a quarto di cerchio, doveva proteggere il bacino portuale dalle mareggiate provenienti dal II e III quadrante. Questa geometrica architettura fu una delle opere più sorprendenti dell'ingegneria monumentale romana ancora perfettamente funzionante nel V sec. d.C. ed oltre.

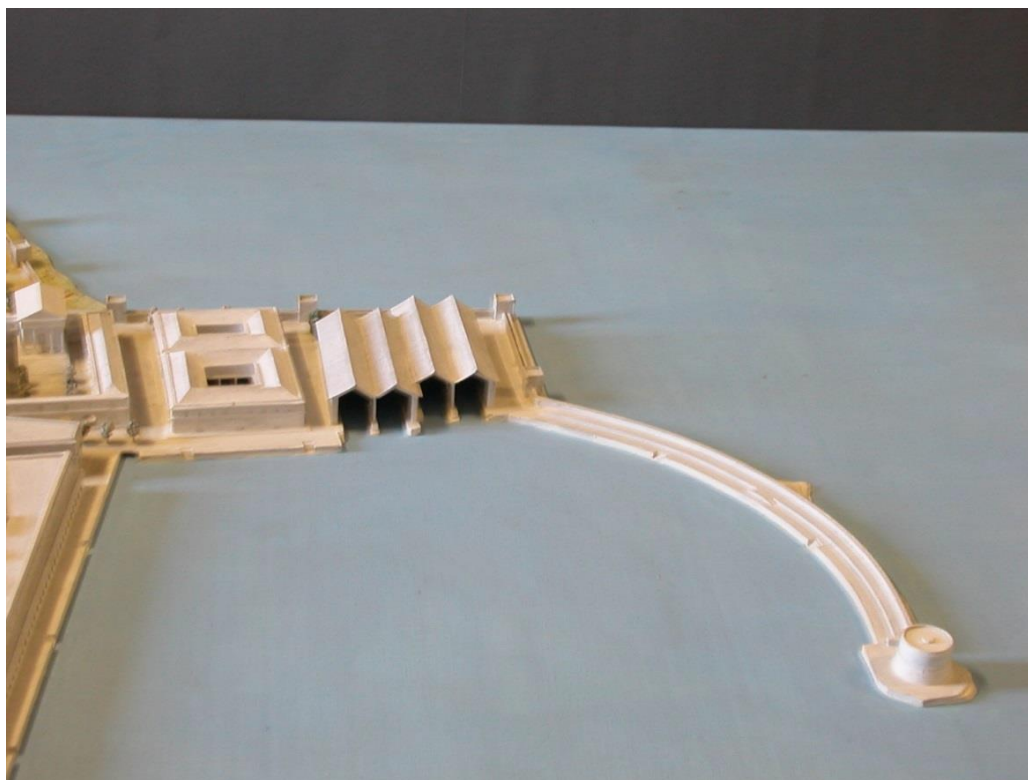


Figura 2 - Ricostruzione del molo del Bicchiere presso la bocca di levante

L'archeologo locale Salvatore Bastianelli ricorda che nel 1930 si demolì un tratto della banchina a ridosso della torre romana e vennero alla luce le fondazioni in calcestruzzo antiche. Il pavimento intorno alla torre era formato da lastroni di arenaria locale (scaglia).

Nei pressi della bocca di levante del Porto di Traiano sono stati localizzati molti rinvenimenti a testimoniare l'intensa frequentazione del Porto ed i tentativi, a volte falliti a causa delle mareggiate, di trovare rifugio del bacino portuale.



Figura 3 - Mappa del Porto e del tratto di mare in esame

Tra i vari recuperi si annovera un ceppo d'ancora in piombo del tipo fisso, lungo ca. 1 metro, vicino al quale si rinvenne una contromarra sempre di piombo, che attesterebbero un avvenuto naufragio, con l'ancora che si era forse incagliata sul fondale roccioso e come consuetudine veniva abbandonata.

Un grosso *dolium* databile fra il I a.C. ed il I d.C. è stato localizzato davanti alla bocca di levante a ca. 30 mt di profondità e lasciato in loco anche perché quasi completamente insabbiato. I *dolia* provengono o dagli stessi fondali che restituiscono frammenti di anfore e quindi costituivano la dotazione di bordo, oppure da giacimenti vicini alla riva, utilizzati per la conservazione e l'immagazzinamento delle derrate.

Nei pressi della bocca di levante si localizzò un giacimento di frammenti di anfore africane cilindriche di medie dimensioni (a 20 mt di profondità), di Dressel 14 (I-III d.C.) e di ceramica del III sec. d.C., disposti lungo la direttrice SE/NO, che farebbero ipotizzare la presenza di un relitto. Dallo stesso tratto di mare provengono altri reperti di produzione africana databili fino al V sec. d.C. ed una trentina di anfore delle quali alcune sigillate, con all'interno resti del carico costituito da olive.

Le fonti storiche riportano che i traffici commerciali nel Porto di Civitavecchia furono sospesi per un lungo periodo per riprendere nel XII secolo ed incrementarsi con il commercio dell'allume. La notevole quantità di rinvenimenti in mare di ceramica databile nel XIV-XVIII secolo dimostrerebbe come i traffici si siano consolidati nel corso di quei secoli.

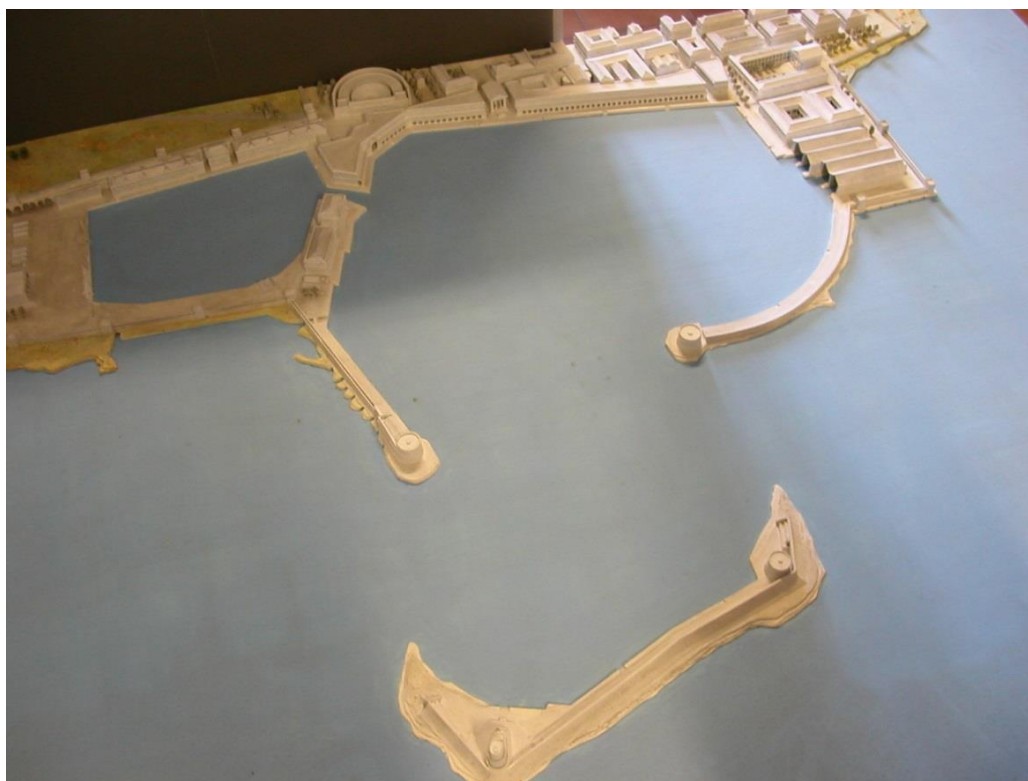


Figura 4 - Ricostruzione del Porto traiano

L'Antemurale traiano era un'isola artificiale costruita per proteggere il bacino portuale dal moto ondoso e dalle correnti, edificato almeno in parte su una secca semiaffiorante antistante una rada naturale. Proprio questa secca prima della costruzione del Porto avrebbe causato vari naufragi.

Plinio il Giovane ne descrisse la costruzione: innalzato con grandi cumuli di massi trasportati da una larghissima nave, accatastati gli uni sugli altri, resi fissi dal loro stesso peso e poggianti su roccia. La corrente sospinta dai venti predominanti di scirocco procedeva verso nord ed urtava l'Antemurale ed il molo orientale ed entrava nel bacino portuale da sud-est, lo attraversava ed usciva dalle aperture ad arco ancora visibili lungo il molo del Lazzaretto (ossia il molo di ponente dell'antico Porto romano), tale sistema evitava l'interramento e garantiva il ricircolo dell'acqua.

L'Antemurale aveva forma curvilinea ed alle due estremità erano posizionate altrettante torri faro i cui resti non sono stati mai rinvenuti; il faro forse più imponente aveva pianta quadrata con gradoni digradanti. Tra l'estremità dei due moli e l'antemurale il passaggio era largo ca. 150 mt.

Salvatore Bastianelli ricordò nel 1934 che, nel demolire un tratto di banchina presso il Fortino Gregoriano, venne alla luce una porzione della muratura antica del molo frangiflutti, formata da blocchi parallelepipedi di scaglia. I blocchi costituivano il paramento della muratura a sacco nella quale si insinuavano per ca. 30 cm. Tra un filone e l'altro era uno strato di malta dello spessore di ca. 2 cm. Durante le stesse opere la draga estrasse un rocchio di colonna in travertino.

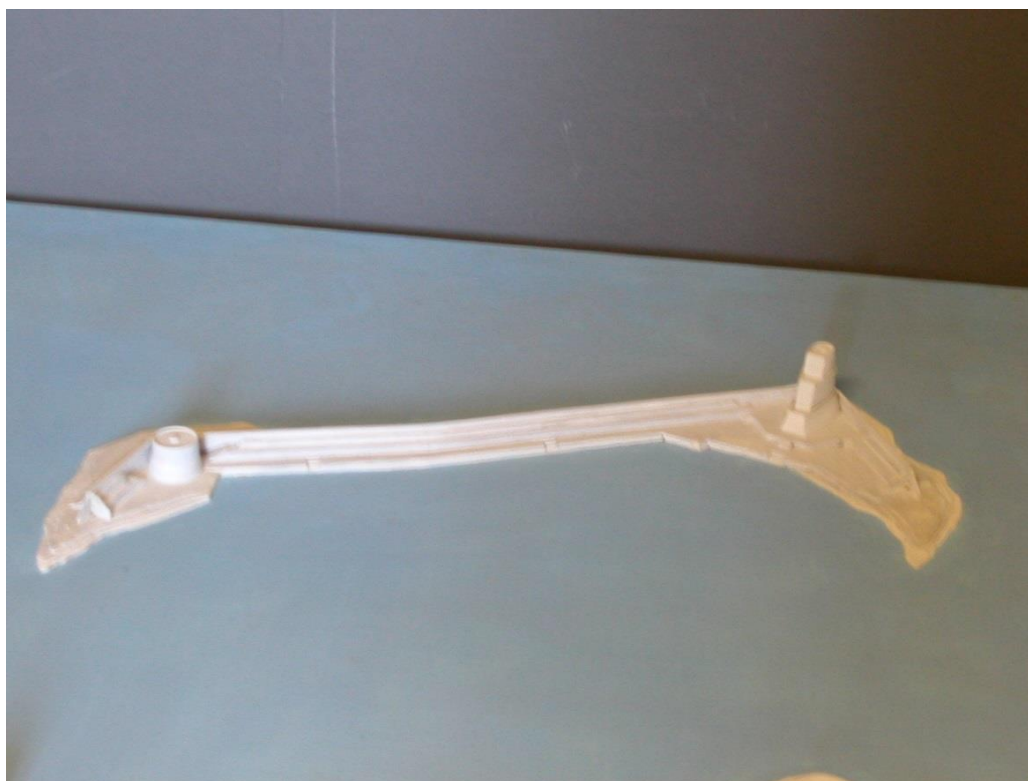


Figura 5 - Ricostruzione del molo frangiflutti del Porto di Traiano

All'esterno dell'Antemurale si rinvennero 2 ceppi in piombo pertinenti ad ancore del tipo fisso con anello quadrato ed asse centrale. Nelle vicinanze si trovarono un collare in piombo che serviva per rinforzare il fusto ligneo di un'ancora romana, un anello di piombo usato per le reti da pesca o per le vele e numerose anfore in frammenti che ricoprono un arco cronologico che va dal VI a.C. al V-VII d.C. Il Porto antico di Traiano venne costruito su disegno dello stesso Imperatore Marco Ulpio Traiano tra il 103 ed il 112 d.C., dopo cioè la Guerra dacica dalla quale l'Imperatore tornò con un ingente bottino di guerra. Decise pertanto di incaricare il suo architetto di fiducia Apollodoro di Damasco di costruire un porto adeguato a soddisfare le gigantesche esigenze annonarie di Roma.

Il progetto prevedeva la realizzazione di due specchi d'acqua, il più interno e protetto dei quali era la Darsena, identificabile con il bacino tutt'ora esistente che ne ricalca perfettamente forma e dimensioni. Vi prospettava una grandiosa Basilica posizionabile a ridosso dell'accesso nord alla Darsena, nell'area occupata dalla rotatoria con la statua dell'Imperatore di recente realizzazione. L'edificio romano era di grandi dimensioni, larga ca. 38 mt e lunga ca. 100 mt.

L'edificio fu descritto dall'archeologo Salvatore Bastianelli: era a tre navate, la centrale larga mt 13,20, le due laterali mt 10,75 ciascuna, erano separate da file di pilastri rettangolari di mt 1,80 x 2,40 ciascuno. La presenza dell'edificio è avvalorata da una foto aerea del 1929 dalla quale si desume la disposizione delle colonne visibili a pelo d'acqua.

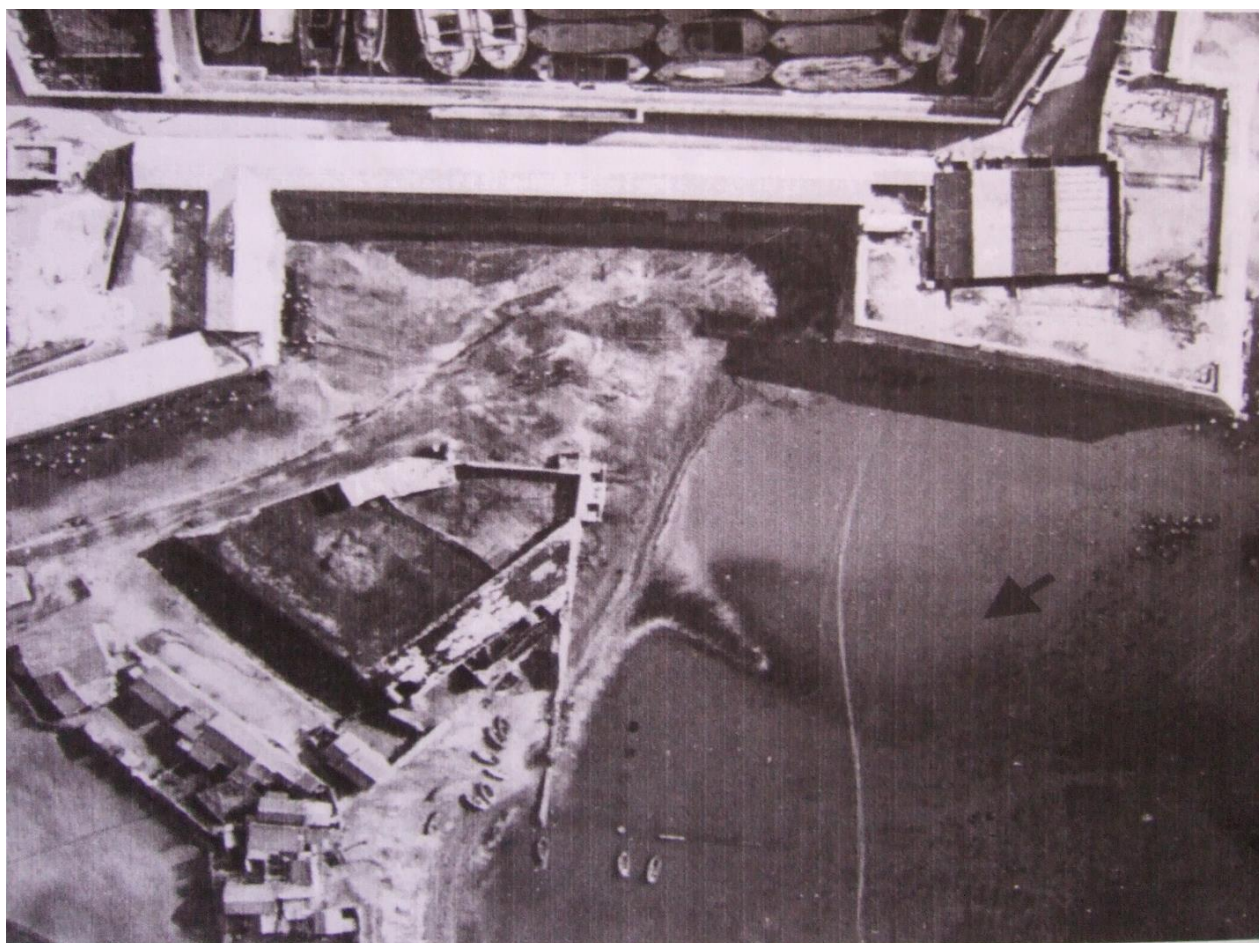


Figura 6 - Foto nel 1929 dove si distinguono, indicati dalla freccia, le colonne della Basilica

Un altro storico locale Fabrizio Pirani testimoniò che alla profondità di ca. mt 1 dal livello del mare si scorgeva un tratto di pavimentazione costituita da lastre rettangolari di marmo giallo e verde sulla quale poggiavano 3 basi di colonne in marmo bianco. Il Bastianelli attribuiva questi resti ad un edificio di epoca romana, forse un tempio, che il bradisismo aveva coperto con le acque in prossimità di quello che doveva essere il mercato, la cui collocazione sarebbe stata a ridosso della Darsena ed in prossimità della Basilica.



Figura 7 - Ricostruzione della Darsena romana con l'edificio della basilica sulla sinistra

Tra il 2005 ed il 2006 la scrivente ha effettuato l'assistenza alle opere per la realizzazione della Dorsale Reti Impiantistiche e la sistemazione della banchina in Darsena romana per conto dell'Autorità Portuale. L'ultima trincea dei lavori riguardò un tratto compreso tra l'ingresso Nord alla Darsena verso la rotatoria dove adesso è la statua dell'Imperatore Traiano e da lì verso mare.

Come riportato nella relazione si intercettarono cavidotti preesistenti, pozzetti e si asportò l'asfalto, il massetto costituito da breccia, in alcuni tratti sampietrini e sotto un terreno di riporto.

Nulla di interesse archeologico emerse in questo tratto di trincea.



Figura 8 - Particolare della trincea scavata nel 2005-2006 per la Dorsale Reti Impiantistiche nel tratto antistante il Bar Barbagia



Figura 9 - Particolare di un pozzetto rinvenuto durante i lavori per la Dorsale Reti Impiantistiche nel 2005- 2006

La presenza della flotta militare di stanza nel Porto traiano è testimoniata dalla presenza di un cimitero localizzato in Loc. Prato del Turco, nell'area occupata attualmente dal Bagno penale sull'Aurelia, dove si rinvennero le spoglie dei marinai e numerose iscrizioni. La necropoli era costituita principalmente da tombe alla cappuccina coperte con tegole, databili tra la seconda metà del II sec. d.C. e la prima metà del III.

Dai lavori per la costruzione dell'edificio che ospita il nuovo Commissariato della Polizia di Frontiera nell'area Ex Smeb, eseguiti nel 2004 e seguiti dalla scrivente, nulla è venuto alla luce di riconducibile alla necropoli romana. Tra il terreno rimosso che colmava l'alloggiamento di una cisterna per idrocarburi, posizionata nella porzione meridionale del Cantiere, si rinvennero frammenti ceramici e fittili però decontestualizzati in quanto inseriti in un terreno di riporto.

In questo tratto di costa molto circoscritto in loc. Il Turco, era visibile, prima dei lavori di ampliamento del Porto, una peschiera romana destinata all'allevamento al mare del pesce, costruita con muretti in opera reticolata che delimitavano piccoli ambienti rettangolari comunicanti fra di loro per mezzo di canali, in parte scavati nel banco roccioso naturale.

Nulla resta di tali strutture visibili più o meno fino agli anni '60.

I lavori di costruzione della Centrale termoelettrica, i depositi costieri di combustibili e gli imbonimenti per l'espansione del Porto moderno hanno praticamente cancellato il tratto di costa tra il torrente Fiumaretta ed il Cimitero, pertanto le notizie riferenti risalgono a testimonianze degli anni precedenti la seconda metà del XX secolo.



Figura 10 - Particolare del tratto di costa in esame

Qui sorgevano ben due ville marittime romane: la prima venne completamente eliminata nella prima metà del 1800 per la costruzione di un impianto per la lavorazione dell'allume e derivati, andato poi distrutto nel corso della seconda guerra mondiale, sulla stessa area venne poi costruita la Centrale ENEL di Fiumaretta. Proprio dai lavori per la costruzione della Centrale venne alla luce molto materiale di natura archeologica pertinente all'insediamento romano.

Negli anni '70 ad esempio, a seguito dello scavo per la messa in opera di un basamento per un serbatoio di olio combustibile all'interno della Centrale, emersero una serie di blocchi di scaglia disposti a formare dei cerchi concentrici: potrebbero essere stati le fondamenta dell'edificio romano.

La seconda villa romana sorgeva nell'area retrostante il Cimitero verso mare, in località Prato di San Lorenzo. L'archeologo Salvatore Bastianelli scrisse che sulla costa si potevano osservare i resti delle strutture murarie, mentre all'interno delle mura del Cimitero erano presenti i resti di un pavimento a mosaico. La presenza di ruderi di una probabile villa romana in questa zona sono riportati anche nel Portolano del Costaguti del 1797.

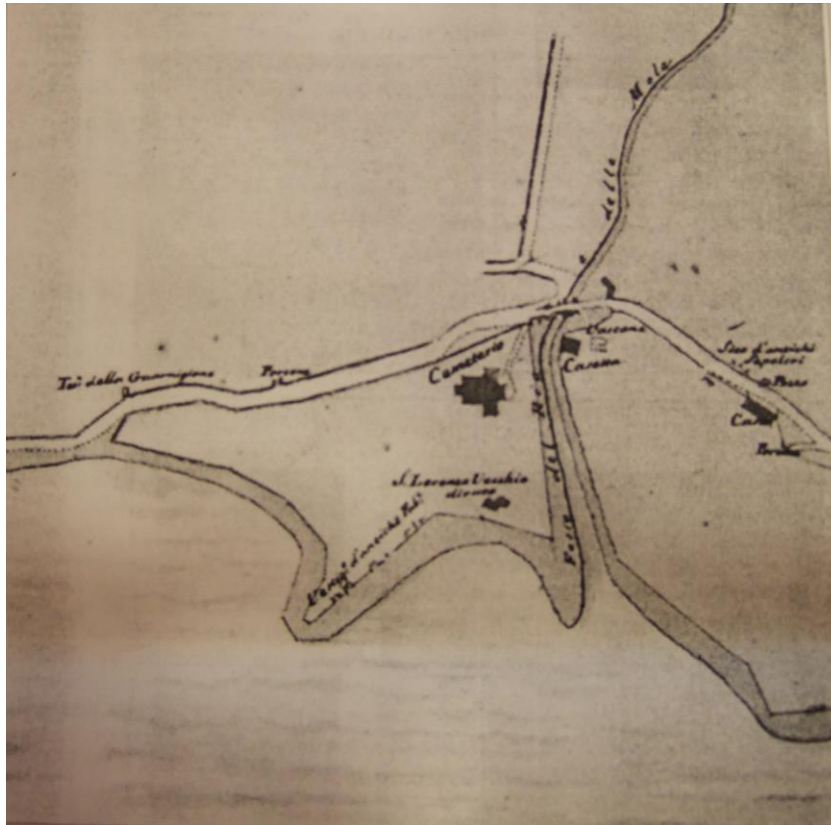


Figura 11 - Particolare del Portolano di Angelo Costaguti nel quale si fa riferimento alle antiche Fabriche di epoca romana evidenziate sul tratto di costa antistante il Cimitero

Prima degli imbonimenti suddetti nel tratto di costa che va da Fiumaretta al Cimitero si potevano osservare sott'acqua, a pochi metri dalla riva, alcuni tratti della strada costiera basolata di epoca romana, probabilmente l'*Aurelia vetus* che percorreva la linea di costa ed era larga 2-2,50 metri.

Nessuna testimonianza persiste delle ville e della strada che come detto vennero cancellate già in tempi passati.

Una terza villa romana forse più imponente delle precedenti sorgeva presso Punta S. Paolo ed aveva un'estensione di ca. 2.500 mq. Nella zona vennero effettuati degli scavi archeologici agli inizi del 1900 ad opera di Mons. D'Ardua che riportò alla luce ricchi mosaici policromi con scene marinesche. Dagli stessi scavi proviene verosimilmente la colonna marmorea attualmente conservata nel giardino della Polizia Stradale sulla Via Aurelia e forse resti del complesso residenziale potrebbero ancora essere presenti al di sotto dello stesso Comando.

Mentre i resti dell'impianto a mare destinato alla peschiera erano visibili a pochi metri dalla linea di costa prima delle opere di imbonimento per l'ampliamento del Porto, a seguito del quale vennero completamente cancellati. Si trattava di una vasca di forma quadrata scavata direttamente nel banco di roccia, secondo lo schema degli impianti di itticultura descritto dal Columella.

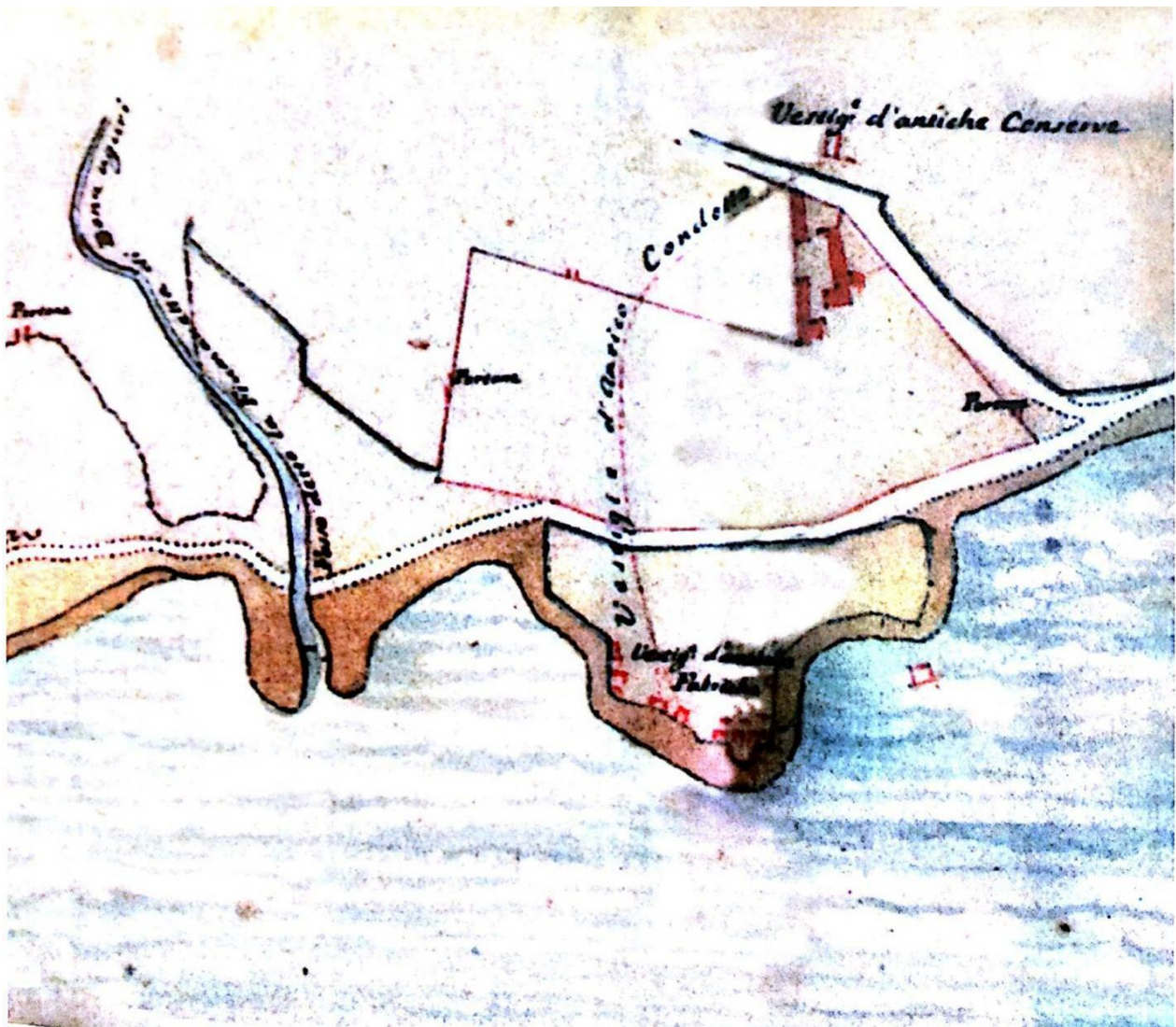


Figura 12 - In località Punta S. Paolo esistevano i ruderi di una villa marittima, della peschiera e di un acquedotto, come riportato da Angelo Costaguti nel 1797



Figura 13 - Foto aerea che ritrae la Punta S. Paolo nella quale si vede chiaramente a destra la struttura quadrata a mare pertinente all'impianto della peschiera

Salvatore Bastianelli nel 1916 si recò a visitare il mosaico rinvenuto da Mons. D'Ardia e notò, in un punto dove il mare aveva scavato il terreno, un vaso posto al di sotto del livello pavimentale romano. Il vaso era stato quindi interrato prima della costruzione del pavimento, non conteneva nulla ed aveva il coperchio caduto al suo interno.

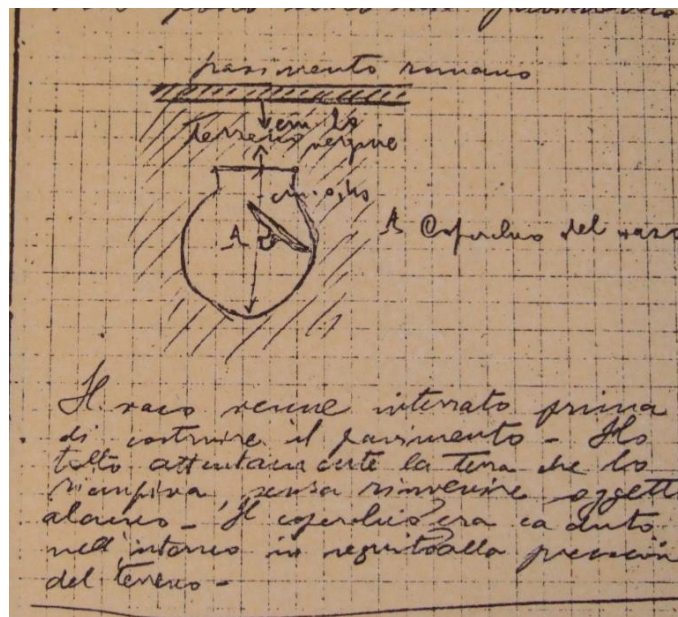


Figura 14 - Descrizione tratta da un libretto del Bastianelli del vaso proveniente dalla villa di Punta S. Paolo

Sempre Bastianelli nel 1939 ricordò i ricchi pavimenti a mosaico andati purtroppo distrutti già all'epoca. Da indagini effettuate a partire dalla metà degli anni '60 fino alla metà dei '90 si poté osservare che la villa doveva essere molto lussuosa, come attestavano resti ancora visibili di pavimento musivo, di intonaci parietali dipinti, di stucchi modanati e di decorazioni marmoree.

Da uno studio sulle ville marittime del litorale si può inserire questa tra le più antiche, si distinsero nelle sezioni visibili almeno due fasi di costruzione degli edifici e, sulla base dei reperti ceramici rinvenuti, si può ritenere che sia stata abbandonata intorno agli inizi del II sec. d.C. I resti della villa vennero quasi completamente cancellati dai lavori per l'installazione dell'impianto di raffineria posto a nord del Cimitero.

Negli anni '60, nelle acque antistanti la villa, vennero recuperati numerosi piccoli ceppi di piombo di ancorotti del tipo a ceppo fisso (40-50 cm) rinvenuti a bassa profondità, da mettere in relazione con piccole barche da pesca che percorrevano il tratto di mare suddetto, o con chiatte che servivano all'approvvigionamento dei viveri da mare.

Due anfore greco-italiche databili tra il III ed il II sec. a.C. vennero recuperate a 14 mt. di profondità tra Punta S. Paolo e La Mattonara.

Altri resti interi e frammentati di anfore del I a.C. – I d.C. tipo Dressel 1B e Dressel 2-4, Dressel 14 del I-III d.C., anfore Galliche furono oggetto di rinvenimenti sporadici.

Le anfore Dressel 1 attesterebbero il commercio di vino, in quanto erano i contenitori deputati al trasporto di quella merce preziosa proveniente dall'Italia centro-meridionale verso la Gallia, mentre dalla Spagna, Grecia ed Africa del Nord giungeva alle nostre coste l'olio.

Il sito noto con il toponimo La Mattonara corrispondeva ad un lungo tratto di costa che andava dalla Foce del Fosso del Prete fino alla Foce del Fosso di Monna Felice, delimitato a monte dalla Via Aurelia. Geologicamente è caratterizzato da un banco di arenaria quaternaria ricoperto da uno strato di argilla rossa compatta, che può raggiungere lo spessore anche di 1 metro. La zona è stata oggetto dei lavori di espansione del Porto che hanno occultato la spiaggia ed hanno inglobato lo specchio d'acqua della Buca di Nerone.

L'area fu frequentata intensamente in epoca antica dall'età del bronzo, all'epoca villanoviana ed etrusca.



Figura 15 - Tratto di costa de La Mattonara

Nel mese di giugno 2002 si avviarono i lavori di sterro per la realizzazione della viabilità Nord del Porto. Si eseguirono maestose opere di scavo a mezzo meccanico che eliminarono accumuli di terra presenti a ridosso della linea di costa, poco a sud della peschiera della Mattonara e sul banco di roccia che si protraeva in mare si misero in evidenza alcuni pozzetti circolari da identificarsi con quelli scavati nel 1956 da Barbaranelli, che li definì tombe a pozzo di epoca villanoviana. Da qui provenivano frammenti di ceramica etrusco-campana databili tra il VI ed il IV sec. a.C.

L'abitato villanoviano esistente nell'area aveva un tipo di economia mista sorretta da attività di agricoltura, allevamento, pesca e raccolta di molluschi. Lo testimoniò il rinvenimento molti anni fa di resti di ceramica grossolana relativi a grossi vasi destinati a contenere derrate, bollitoi rudimentali per il latte, resti faunistici quali conchiglie ed ossa di animali. Fra i rinvenimenti più significativi si annovera un cinerario biconico associato a frammenti in impasto etruschi, databili nella seconda metà dell'VIII sec. a.C. rinvenuti in presenza di due fondi di capanna.



Figura 16 - Immagini relative ai pozzetti scavati nel banco visibili durante i lavori di sterro per la Viabilità Nord nel 2002



Figura 17 - Immagini che ritraggono l'operazione di sterro effettuata nel 2002 per la Viabilità Nord del Porto

La trincea stradale che interessò l'area della Mattonara raggiunse profondità di oltre 2 metri ed il materiale asportato era caratterizzato da una terra argillosa, compatta, di colore rosso descritta come naturale anche dal Bastianelli, al di sotto della quale era il banco di arenaria locale di colore giallo.

Nel settembre 2002 a seguito degli ultimi interventi di ripulitura e di scorticatura di superficie per la realizzazione della Darsena Grandi Masse, in un'area alle spalle della peschiera e poco a sud della stessa, si mise in luce una tomba a camera da collegare alla necropoli etrusca segnalata dal Bastianelli nel 1939, caratterizzata appunto da tombe a camera scavate nel banco di scaglia.

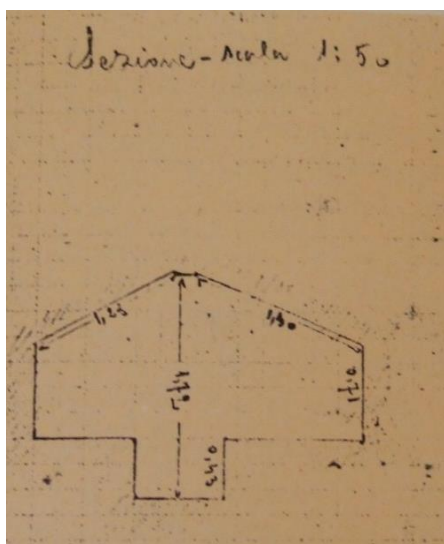


Figura 18 - Sezione in scala 1:50 della sepoltura di epoca etrusca individuata dal Bastanelli

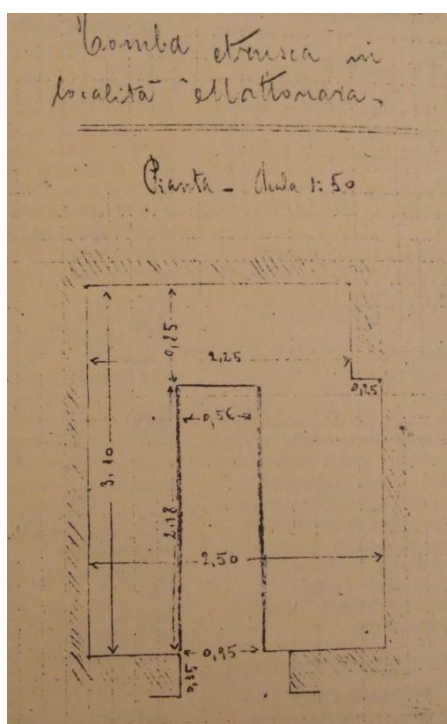


Figura 19 - Pianta della stessa tomba scavata nel banco

Quando il Bastianelli rilevò in scala 1:50 la tomba nel 1921 disse che il terreno era in uso ai militari che scavavano trincee per le esercitazioni.

La tomba rinvenuta aveva un dromos di accesso e per motivi di sicurezza venne subito ricoperta. Solo successivamente venne avviata una campagna di scavo scientifica che andò ad indagare tutta l'area circostante riportando alla luce un discreto numero di sepolture, molte delle quali già profanate in

antico, i reperti comunque recuperati a seguito alle operazioni di ripulitura sono stati rilevati, descritti e conservati.

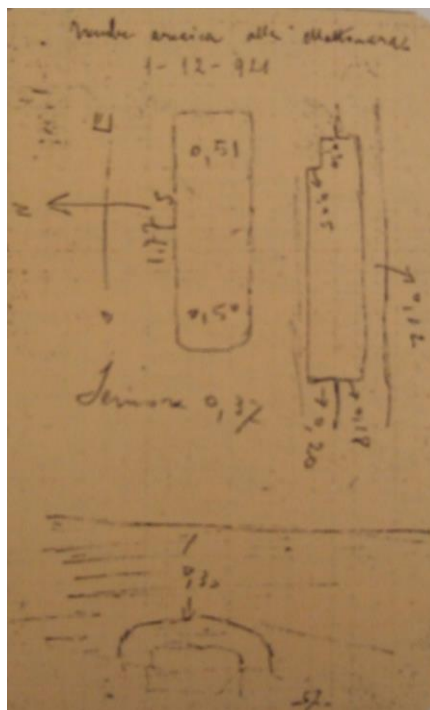


Figura 20 - Pianta di una tomba arcaica descritta dal Bastianelli alla Mattonara rilevata nel 1921

Non sono state rinvenute invece tracce della strada scavata sempre nel banco di roccia secondo il sistema etrusco e descritta dall'archeologo Bastianelli, che doveva transitare più a terra seguendo il tracciato della provinciale, tenendosene però staccato vari metri. Il tracciato venne individuato per la prima volta dall'Ing. Mengarelli, era visibile per ca. 100 mt ed era larga in media mt 3,30. Secondo il Collina tale strada tagliava la piccola necropoli esistente, pertanto fu realizzata quando la necropoli era già stata utilizzata.

Nel 1932 Salvatore Bastianelli ricordò che i militari ancora presenti nella zona avevano scavato una larga e profonda trincea presso il sepolcreto, rinvenendo alcune sepolture che vennero sconvolte, mettendo in luce le ceneri ed i frammenti fittili dei corredi. Le tombe erano scavate nell'argilla rossa e compatta ed avevano le pareti costruite con delle pietre. Nella stessa trincea venne tagliato il fondo di una probabile capanna larga mt 7,70, colma di terra per 80 cm. In un altro punto ancora della trincea l'archeologo notò delle pietre poste a coltello ed un piano battuto riconducibile forse ad un altro fondo di capanna, che poggiava sulla terra rossa compatta naturale. Sopra il piano battuto si rinvennero ceneri e frammenti fittili. Dallo stesso contesto provenivano frammenti di ceramica in impasto grossolano con decorazioni eseguite a stecca di epoca protostorica.

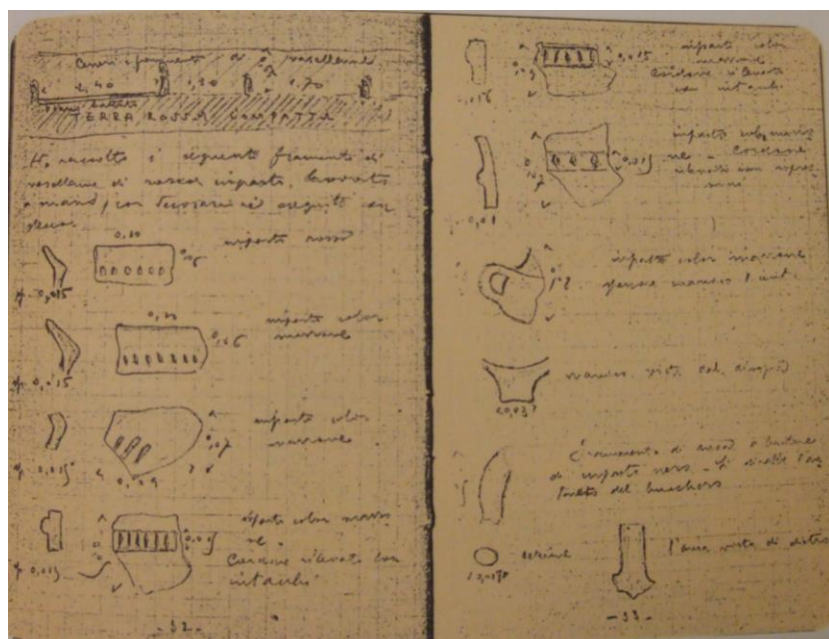


Figura 21 - I disegni della ceramica protostorica rinvenuta dal Bastianelli

Nel banco di roccia naturale adiacente alla necropoli, a seguito dei lavori di sterro funzionali alla realizzazione della Darsena, si misero in luce i gradoni pertinenti forse ad una cava di scaglia, cava che si estendeva verso mare nell'area che poi venne trasformata in peschiera e nota come la peschiera della Mattonara. Il banco di scaglia si protraeva in mare a formare un frangiflutti naturale, che proteggeva da sud un probabile porticciolo che prese il nome di Buca di Nerone; sul braccio roccioso il Bastianelli riconobbe nel 1937 due tombe scavate della roccia e datate all'età del Bronzo finale.

L'impiego della scaglia come materiale da costruzione è ben documentato sul territorio dall'epoca etrusca fino quasi ai nostri giorni; alcuni esempi: la cinta muraria francese del 1859 voluta da Papa Pio IX, le mura del Carcere di Via Tarquinia ultima opera del Governo pontificio a Civitavecchia del 1868, per andare indietro nel tempo con gli *horrea* del porto romano in opera reticolata costruiti con *cubilia* di scaglia, i contrafforti delle banchine e della darsena traianee, per non parlare poi dell'abitato etrusco della Castellina dove l'impiego della scaglia è ingente e certamente la materia prima era trasportata più comodamente via mare e via fiumi verso l'interno.



Figura 22 - Particolare della muratura in scaglia dei magazzini nel Porto, i cubilia in scaglia hanno dimensioni più o meno costanti in tutte le strutture rinvenute nel porto (ad es. al Lazzaretto), profondi 13 cm e con i lati frontali di cm 7x7

La peschiera di epoca romana, ben nota e documentata nel corso degli anni e soprattutto durante i lavori di imbonimento funzionali all'ampliamento a Nord del Porto già accennato, era scavata nel banco e sfruttò i tagli della cava, che vennero però parzialmente modificati all'occorrenza con l'edificazione di muretti in *opus quasi reticulatum*. Aveva un'estensione di ca. 1.008 mq, con 62 mq di canali ed una superficie utile di vasche di 824 mq.

L'impianto marittimo della peschiera è stato oggetto di un attento studio che l'ha rilevato e consolidato, inserendolo in un progetto di riqualificazione del sito all'interno del maestoso ampliamento del Porto, insieme alla necropoli ed all'insediamento preistorico e protostorico che si affacciava sul limite della battigia, la cui stratigrafia è stata anch'essa oggetto di studio da parte della Soprintendenza durante le fasi di lavoro per la Viabilità Nord e per la Darsena Grandi Masse.

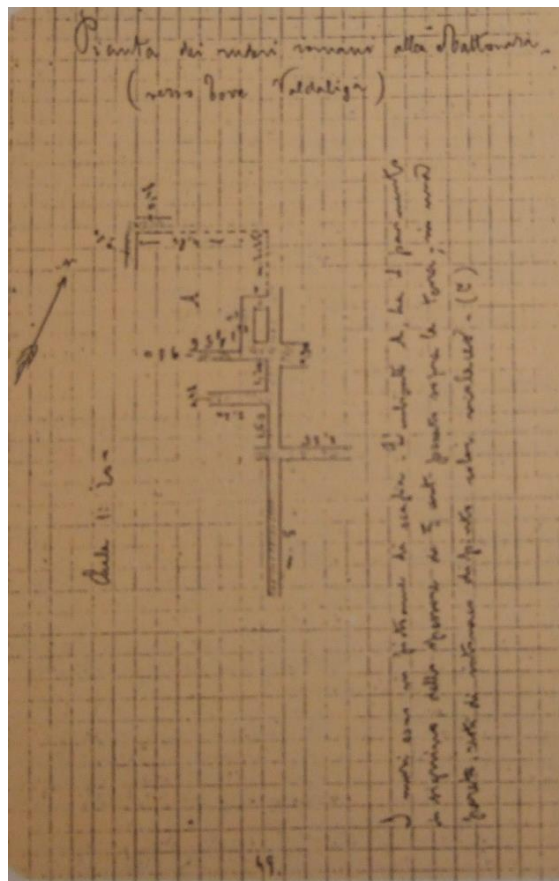


Figura 23 - Pianta dei ruderi romani alla Mattonara

Salvatore Bastianelli nel 1928 descrisse e rilevò alcuni muri in pietrame di scaglia, costituiti da vari ambienti dei quali l'ambiente A aveva pavimento in *opus signinum* dello spessore di 5 cm, poggiato su terra; su una parete erano visibili resti di intonaco dipinto di colore violaceo.

Delle strutture residenziali che dovevano certamente essere collegate alla peschiera non ci sono più tracce ed anche dalle recenti opere infrastrutturali eseguite nulla è emerso.

La Buca di Nerone prende il nome da un'insenatura naturale protetta da un molo di roccia che si protende in mare alla fine del quale era una grande vasca circolare che il Bastianelli identificò come un probabile fondo di capanna protostorica (diam. mt. 7,70), realizzato quando il livello del mare doveva essere molto più basso e pertanto la capanna era abbondantemente sulla terra ferma. Lo Shmiedt pensò invece che il taglio circolare fosse da mettere in relazione con la peschiera romana della Mattonara, ma si potrebbe ipotizzare che l'ambiente preesistente così scavato sia stato annesso successivamente alla peschiera con una funzione specifica.



Figura 24 - Immagini della peschiera e delle tombe dell'Età del Bronzo finale all'epoca dei lavori di sterro per la Viabilità Nord

Sulla stessa lingua di roccia vennero scavate due tombe a camera dell'età del Bronzo finale. La prima era posta ad una distanza di ca. 5 mt dal bordo della vasca circolare ed era orientata verso ovest, la seconda rivolta ad est distava dalla prima mt 8,60.

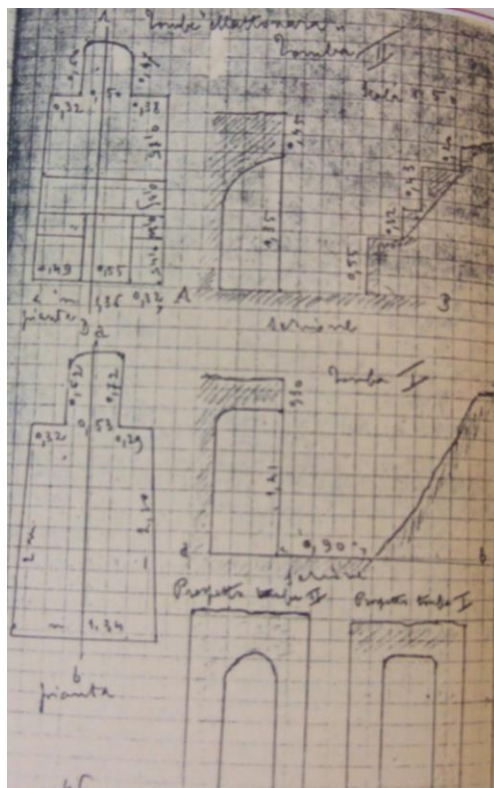


Figura 25 - Rilievi delle tombe I e II descritte dal Bastianelli alla Buca di Nerone

Le località Buca di Nerone e La Mattonara sono riportate nel "Portolano della spiaggia romana" redatto nel 1797 da Angelo Costaguti, nobile romano ed ufficiale della Marina Pontificia che, dopo attenti sopralluoghi effettuati sul campo, disegnò una mappa ricchissima di minuziosi particolari figurativi e descrittivi. Il Costaguti riportò in rosso le "vestigia d'antiche Fabriche" ossia ruderi di ville marittime romane disseminate lungo la costa, inoltre segnalò l'ubicazione di sorgenti e conserve d'acqua potabile.

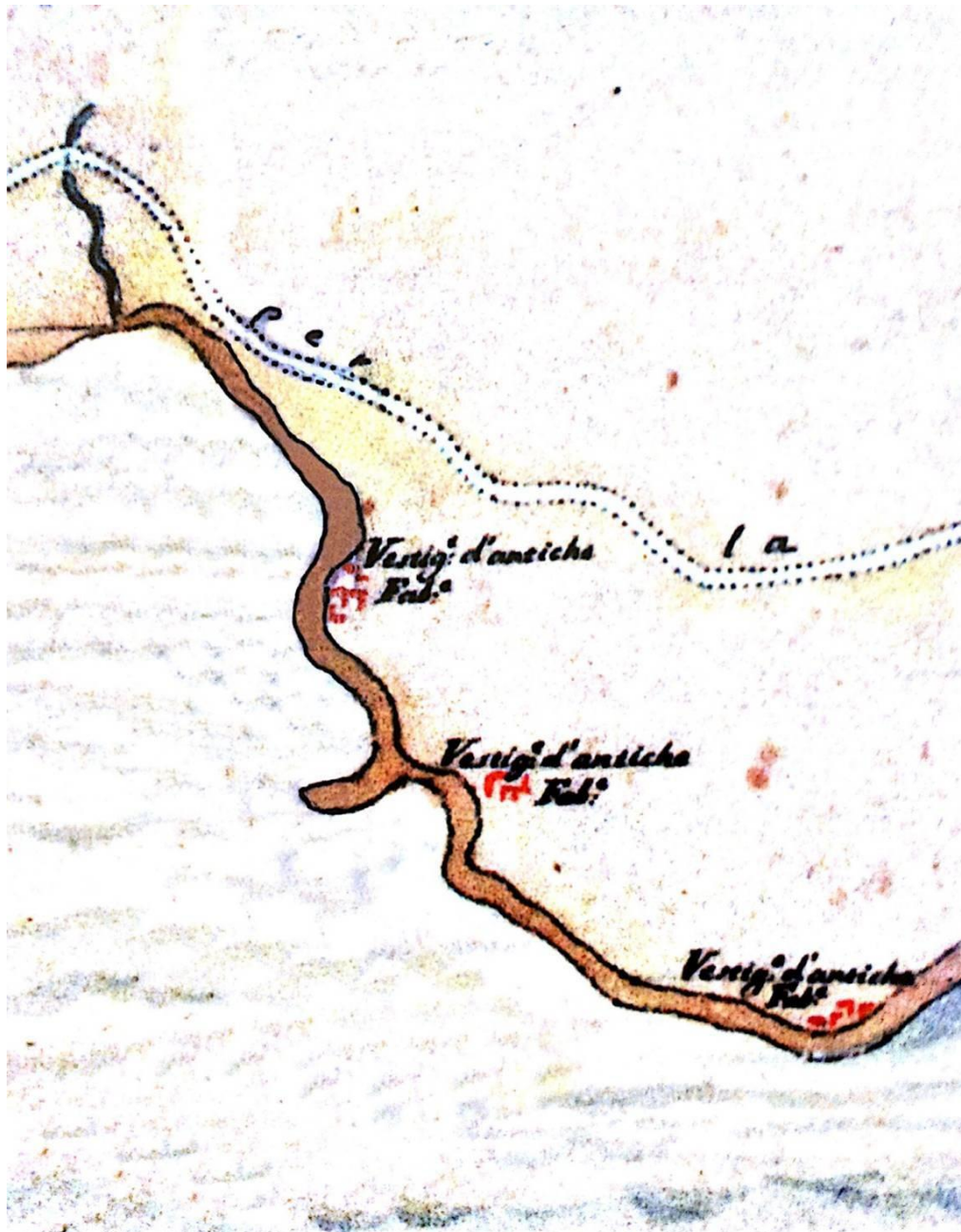


Figura 26 - Nelle mappe del Costaguti relative alla Buca di Nerone ed alla Mattonara sono evidenziati ruderi di ville marittime romane

In questa zona si ricordano delle ricognizioni effettuate negli anni '70 che portarono al rinvenimento di ceramica romana di epoca tardo-repubblicana ed imperiale riconducibili ad una probabile villa marittima, i cui resti furono descritti dal Bastianelli nel 1927 e riportati dal Costaguti nel Portolano, ma dei quali attualmente non si rinvergono tracce.

Non è da escludere che qualche testimonianza di resti antichi possa essere conservata al di sotto degli edifici della Molinari. Si ricorda infatti che durante l'apertura del Varco nord, tra la provinciale ed il muro che delimita l'impianto produttivo, vennero alla luce tracce di una fornace, la qual cosa è assolutamente riconducibile all'origine del toponimo La Mattonara, che doveva avere a che fare con la produzione di mattoni, grazie anche alla presenza di materia prima in grande quantità essendo il terreno naturale composto in buona parte da uno strato compatto di argilla rossa.

Anche in questa zona si possono annoverare resti di epoca romana così come segnalati nel Portolano dal Costaguti e descritti dal Bastianelli che individuò sulla spiaggia, a monte della peschiera presso "la casetta della Mattonara", resti di un edificio di probabile epoca romana, costruito in blocchi di scaglia.

Da alcune ricognizioni negli anni '70, durante la realizzazione di edifici ENEL, fu possibile osservare alcune murature in opera cementizia romana e rinvenire alcuni frammenti di ceramica romana tardo-repubblicana ed imperiale.

Attualmente non permane alcuna testimonianza di tali preesistenze.

Nei pressi dell'ingresso di ponente del Porto storico, più o meno all'altezza in linea d'aria con il Carcere, giaceva su un fondale digradante il relitto di una nave oneraria carica di anfore di produzione greca, i dragaggi effettuati nel corso degli anni hanno rimosso eventuali resti del fasciame che sono sempre molto esigui. Il naufragio dovrebbe essere avvenuto tra il VI ed il V sec. a.C. probabilmente a causa del vento di libeccio che fece urtare la nave contro la secca semiaffiorante dell'Antemurale.

Al di fuori del Porto furono recuperati dalla Guardia di Finanza i due grossi *dolia* che oggi sono posti ai lati dell'ingresso al Museo Nazionale.

Al largo del bacino portuale si rinvenne anche molta ceramica sia di epoca romana che successiva (medioevale e rinascimentale), di varie tipologie e forme, fino persino ad un piatto inglese databile nel primo decennio del 1700, testimonianza della frequentazione del Porto di Civitavecchia nel corso del XVIII secolo.

Nel tratto di mare compreso tra il Fosso di Fiumaretta ed il Fosso del Prete si rinvennero numerose ancore, anfore e ceramica. Davanti al Cimitero un ceppo di piombo lungo 1,20 metri venne localizzato ad una profondità superiore ai 10 metri. Nella stessa zona ad una profondità inferiore si individuò un'ampia area cosparsa di frammenti di anfore di epoca romana (III-I sec. a.C.), resti interi

e frammentati di anfore romane del I a.C. – I d.C. del tipo Dressel 1B e Dressel 2-4, anfore Africane I e II della seconda metà del II sec. d.C., mentre altre databili tra il IV a.C. ed il III d.C. sia intere che frammentarie sono state localizzate a profondità variabili ed isolate.

I fondali che caratterizzano il tratto di costa in questione si presentano rocciosi, con lingue o aree più o meno estese di sabbia circoscritte da rocce che generalmente si iniziano ad incontrare una volta raggiunti gli 8-10 mt di profondità. Le ville marittime ed anche quelle suburbane più interne potevano essere approvvigionate via mare per le merci più importanti come vino ed olio. Le navi onerarie si ancoravano in punti prestabiliti e sicuri lontani dalle secche affioranti, da qui partivano imbarcazioni più piccole che trasportavano il carico di anfore contenenti le merci fino alla costa. Questo sistema giustificerebbe la frequenza di rinvenimenti di anfore e di piccoli ceppi di ancore vicini alla riva, risultanti da piccoli naufragi dovuti a mareggiate o al fondale insidioso, spesso le ancore si incagliavano ed era preferibile abbandonarle sul posto.

L'approdo della Buca di Nerone era da mettere in relazione con un centro abitato di epoca romana il cui nome era *Algae*, associato al quale era un stazione di sosta sulla Via Aurelia. L'esistenza di un porticciolo sarebbe comprovata anche dalla presenza, nelle acque antistanti, di numerosi reperti a varie profondità, inoltre poco fuori il molo frangiflutti naturale della Buca di Nerone si individuarono e vennero rilevati nel 1976 ca. 15 blocchi di scaglia a ca. 5 metri di profondità, squadrati, di forma parallelepipedica (cm 120x100x40) nei pressi dei quali si segnalano anche resti di un probabile relitto. Le dimensioni dei blocchi trovano analogie con i negativi lasciati sul banco a terra, il che farebbe pensare a blocchi cavati in loco e trasportati via mare.

Negli anni '60 un discreto numero di piccoli ceppi in piombo di ancore furono recuperati a basse profondità a testimoniare la frequentazione del porticciolo da parte di piccole imbarcazioni da cabotaggio. Negli anni '70 a profondità più elevate furono recuperati 3 ceppi in piombo di dimensioni decisamente maggiori, uno dei quali è conservato al Museo Nazionale. Si tratta di ancore di fattura romana con ceppo di 40-50 cm e contromarra in piombo fissati sul fusto e sulle marre di legno, del quale non resta traccia in quanto attaccato dalla *Teredo Navalis*, un microrganismo litofago.

Si rinvennero anche alcune ancore in pietra con foro passante, mentre la presenza di concentrazioni di anfore intere e frammentate attesterebbe una frequentazione dell'approdo tra il IV sec. a.C. ed il IV d.C.

Numerosi resti interi e frammentati di anfore Dressel 1B e Dressel 2-4 databili fra il I a.C. ed il I d.C. furono rinvenuti nella zona. Si annoverano localizzazioni di *dolia* sferici o cilindrici databili anch'essi tra il I a.C. ed il I d.C. ad una profondità che va dai 10 fino ai 30 metri, a volte associati a frammenti di anfore.

Frammenti di anfore Tripolitane II testimonierebbero i traffici della seconda metà del II d.C. Tra i 10 ed i 25 metri di profondità dinanzi alla Buca di Nerone si recuperò una fiasca integra databile al IV secolo.

Sempre negli anni '70 nelle acque antistanti i cantieri navali Giannini vennero recuperati oggetti ceramici di epoca etrusca, romana ed anche più recente fino al XIX secolo. Intensa la presenza di

frammenti ceramici di epoca medioevale appartenenti a dotazioni di bordo, gettati in mare in quanto rotti e non più utilizzabili, in alcuni casi conservano tracce di grappaggi antichi; alcuni oggetti integri invece potrebbero essere stati gettati in mare in conseguenza di epidemie avute bordo, per evitare ulteriori contagi.



Figura 27 - Sovrapposizione degli edifici e delle strutture del Porto antico e della città romana sulla planimetria moderna

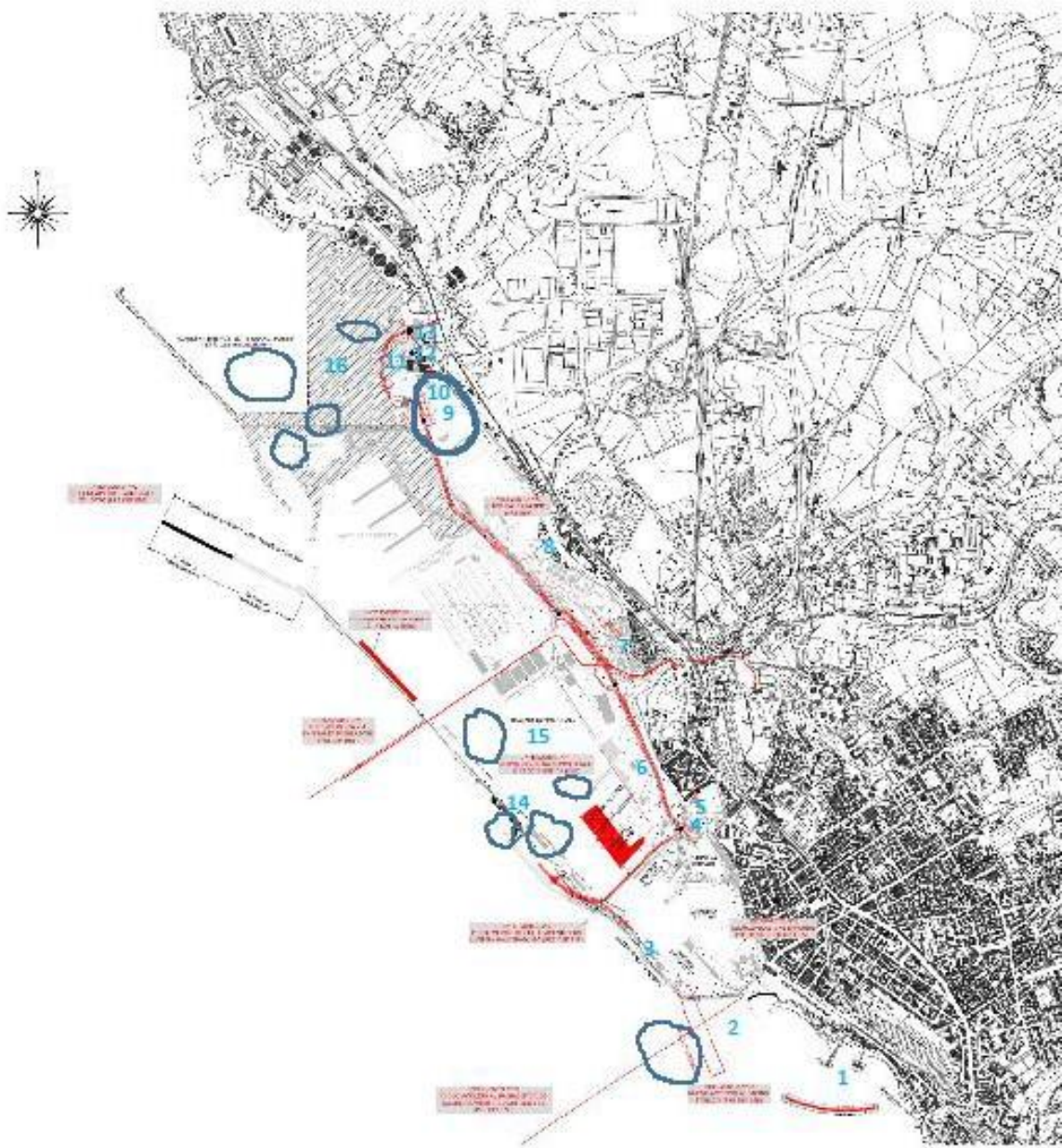


Figura 28 - Individuazione delle preesistenze sulla planimetria da progetto

Civitavecchia, 13/05/2014

Dott.ssa Roberta Dolenz
Roberta Dolenz