

I.P. INIZIATIVE PORTUALI PORTO ROMANO S.r.l.

Via Lungomare della Salute, 223/g 00054 FIUMICINO

PROGETTO PRELIMINARE PER L'ADEGUAMENTO DELLA STRADA VIA MONTE CADRIA E SS DENOMINAZIONI DA VIA DELLA SCAFA A VIA DEL FARO

PROGETTISTI: Prof. Arch. Bruno Minardi (capogruppo) Alphatech - Ing. Roberto Chieffi Bolles+Wilson - Prof. Arch. Peter Wilson Arch. Piercarlo Bontempi Arch. Umberto Carraro Prof. Arch. Lucina Caravaggi Ing. Alberto Cataldi Prof. Ing. Michele Di Natale Prof. Arch. Léon Krier Geol. Francesco Flumeri Arch. Bruno Mariotti PLUS Engineering Ing. Alessandro Ressa Ing. Walter Scanavini S.TE.P. s.n.c. Geom. Federica Barbetta Arch. Caterina Fuchi Arch. Vanni Rossi Arch. Irene Silvani	PROGETTAZIONE URBANISTICA: VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE: CONSULENZA IDRAULICO - MARITTIMA: CONSULENZA SOSTENIBILITA' EDILIZIA: CONSULENZA BIOLOGICA: STUDIO ECONOMICO - FINANZIARIO: RILIEVI E SONDAGGI: STUDI GEOLOGICI E GEOTECNICI: CONSULENZA FATTIBILITA' E GESTIONE:	Prof. Arch. Bruno Minardi Arch. Angela Albanese Arch. Caterina Fuchi Prof. Arch. Lucina Caravaggi Prof. Ing. Michele Di Natale Prof. Antonio Frattari Prof. Michele Scardi Dott. Francesco Maria Serao SO.PRO.MAR. s.r.l. Studio Tecnico CFR Italia Navigando Gruppo Sviluppo Italia Marinara Gruppo C.M.R.
--	---	--

Oggetto: RELAZIONE ARCHEOLOGICA	Progettazione: CP Studio s.r.l. Arch. Luca Bragalli P.to Luciano Ramini	Società proponente: I.P. INIZIATIVE PORTUALI PORTO ROMANO S.r.l. (il Presidente Gaetano Michele Tramontano)	
Elaborato: RE_7	Scala:	Serie:	Elaborato: <div style="display: flex; justify-content: space-around;"><div style="border: 1px solid black; width: 150px; height: 60px;"></div><div style="border: 1px solid black; width: 150px; height: 60px;"></div></div>

Nome File:

INT 1 OM INF 00 00 00 00

Data:

revisione:

Settembre 2009

7. RELAZIONE STORICO ARCHEOLOGICA

INDICE

Inquadramento storico-archeologico	2
L'antichità: leggende e usi del Tevere.....	4
Il Porto di Claudio.....	5
Resti archeologici.....	17
La prospezione archeologica (Il metodo di indagine)	20
I risultati dell'indagine geofisica 1998-2004	23
Presistenze archeologico-monumentali	31
Elenco dei manufatti storici del Tevere nell'ambito dell'opera di progetto Dalla Carta Archeologica dell'Autorità di Bacino del Tevere.....	34
Bibliografia	44

Inquadramento storico-archeologico

L'area coinvolta dal progetto in esame si colloca, nel suo complesso, in un territorio compreso fra il Ponte della Scafa e il litorale di Fiumicino, presso il vecchio Faro, il mare e le antiche lagune. Caratteristica della fascia costiera attuale è la presenza in breve distanza di sedimenti di origine diverse: marina, fluviale, lagunare e dunale. L'analisi dell'esistenza di questi elementi differenti in così breve distanza fa comprendere come il territorio e le attività antropiche siano state fortemente influenzate da tali caratteristiche territoriali nel corso della storia antica e moderna.

L'area deltizia del Tevere a partire dalle bonifiche effettuate alla fine del XIX sec fino ad oggi, si è ampiamente modificata e fortemente antropizzata con la nascita di centri urbani (Fiumicino), di vie di comunicazione e con la costruzione dall'aeroporto di Fiumicino negli anni cinquanta/sessanta. Questo territorio era caratterizzato a nord e a sud dell'alveo fluviale da estese aree palustri (stagni salmastri di Ostia e Maccarese) circondate da pascoli, che venivano parzialmente sommersi durante il periodo invernale, secondo quanto rappresentato dalla cartografia pre-bonifica.

Le considerazioni in base a dati geologici (sedimenti), archeologici (la presenza delle torri costiere e dei porti romani) e delle fonti storiche, comprese le rappresentazioni iconografiche, permettono di stabilire delle ipotesi circa lo sviluppo di questo territorio che tiene conto dell'evoluzione del delta e delle variazioni di riva del Tevere oltre che della presenza di un ambiente lagunare completamente cancellato dalle bonifiche della fine del XIX sec. In diversi studi è stata affrontata l'evoluzione del delta e delle variazioni di riva, principalmente basate su dati geologici e su informazioni storiche, anche se la mancanza di datazione sui sedimenti più recenti (5.000 anni fa) non ha permesso un'adeguata ricostruzione dell'evoluzione del delta nelle fasi tardo oloceniche. In un recente lavoro di analisi sono stati utilizzati dati morfologici, stratigrafici e storici che, congiuntamente alle datazioni al radiocarbonio, hanno permesso di delineare una evoluzione degli ultimi 7.000 anni risultata assai più complessa di quelle ipotizzate in precedenza.

Attualmente il delta del Tevere è formato da due rami, uno all'altezza di Ostia detto Fiumara Grande e quello più piccolo ed artificiale (canale di Traiano) realizzato nei pressi dell'attuale Fiumicino. Come già evidenziato da altri studi, morfologicamente il delta presenta una piana deltizia inferiore, costituita principalmente da cordoni litorali ed da una superiore, alle spalle dei cordoni, costituita da aree depresse occupate dalle paludi (pre-bonifica). Nel tratto della piana deltizia interna il Tevere scorre al centro di una fascia di sedimenti alluvionali che separava gli stagni di Maccarese a settentrione da quello di Ostia a meridione.

L'andamento dei cordoni litorali ha permesso di distinguere vari insiemi omogenei e quindi della stessa fase di progradazione, potendo in questo modo fare delle ipotesi circa il posizionamento della foce del Tevere e delle rive di costa antiche. Secondo questo studio, anticamente la foce, almeno fino ai secoli IX-VIII a.C, doveva situarsi a sud-ovest dei porti di Claudio e Traiano in corrispondenza dell'attuale alveo di Fiumicino e solo più tardi, prima del IV secolo a.C, il fiume subì una diversione verso l'attuale foce. Forse è per tale motivo che alcuni ipotizzano la localizzazione dell'antica Ostia Tiberina (VII secolo a.C.) in prossimità degli attuali porti di Claudio e Traiano. La presenza dei porti imperiali di Claudio e Traiano, come anche delle torri costiere (Niccolina, Alessandrina), ci aiutano a comprendere quale doveva essere la linea di costa nelle varie fasi cronologiche anche se il limite fra costa e mare, relativa ai porti romani, risulta a tutt'oggi molto discusso.

Quest'analisi ci permette di individuare caratteristiche territoriali diverse a partire da l'attuale zona di ponte Galeria fino all'attuale linea di costa:

- Area di Ponte Galeria: area compresa fra il Tevere, l'affluente Galeria, le lagune e le aree paludose specialmente in periodo invernale. Questa zona attualmente è compresa fra 2 e 5 m s. l. m.

- Area degli impianti portuali di età imperiale: area compresa fra mare e litorale costiero. Questa zona attualmente è compresa fra 0 e 5 m s. 1. m. Le alture presenti nell'area, come Monte Giulio o Monte Arena, derivano in realtà da stratificazione archeologica.
- Area costiera formatasi dopo la fase imperiale: area compresa fra mare e litorale costiero in cui si osserva, in maggior misura rispetto al periodo romano, un costante e consistente avanzamento del mare, probabilmente dovuto alle grandi alluvioni testimoniate anche dalle fonti storiche. Questa zona attualmente è compresa fra 0 e 1 m s. 1. m.

In seguito alla realizzazione dei porti di epoca imperiale, si ripristinò il vecchio tracciato della via Campana con la costruzione della nota via Portuensis, che arrivava alle porte di Roma, mentre il collegamento con Ostia era garantito via terra dalla via Flavia-Severiana che attraversava l'isola Sacra. Fra il II e III sec. d.C. il complesso portuale di Roma divenne uno dei poli più importanti dell'antichità, collegato da assi stradali a Roma e a Ostia e servito da canali (canale traverso, fossa traiana) che permettevano alle piccole imbarcazioni di risalire il fiume Tevere trainate da buoi utilizzando le strade di alaggio.

Se nel II e III sec. d.C. le funzioni commerciali di Ostia e Porto erano integrate in modo equilibrato, nel IV sec. comincia la sostanziale decadenza di Ostia e l'autonomia amministrativa e commerciale di Porto. A conferma di tale autonomia come centro di smistamento degli approvvigionamento diretti a Roma, è il nome Civitas Flavia Costantiniana Portuensis, che venne assegnato dall'imperatore Costantino.

Un'ulteriore conferma è data dall'attività edilizia tardo antica, la cui opera più evidente è costituita dalle mura difensive (V sec. d.C.) divenute necessarie per le frequenti incursioni barbariche. La vivace attività edilizia tardo antica si concentra specialmente intorno al porto esagonale (basilica Portuense, magazzini lungo il molo interno di Claudio, colonnato che correva lungo la banchina destra della fossa Traiana) ed in special modo nell'Isola Sacra, in cui le attività sono particolarmente intense e durature. Nella prima metà del VI sec. Procopio descrive ancora un porto funzionante ed in piena operatività. L'arca circostante alla basilica risulta intensamente occupata fino al IX sec, mentre la chiesa anche se restaurata fino al XIII sec. perde, a favore di S. Ippolito sull'Isola Sacra, il titolo di cattedrale.

Ma le continue incursioni saracene portano gli abitati della zona a rifugiarsi nei pochi luoghi fortificati come l'Episcopio, sede vescovile situato sulla riva destra della fossa Traiana. Il sostanziale mantenimento di due nuclei su due sponde opposte rispetto alla fossa Traiana (Episcopio, S. Ippolito) mostrano che almeno fino al XII sec. il canale doveva essere navigabile. Il castello di Porto (Episcopio) bene rappresenta il passaggio lento e graduale dall'antica città portuale alla successiva trasformazione in fortilizio che caratterizzerà per lunghi secoli le sponde del canale di Fiumicino.



Affresco di A. Danti nella Galleria delle Carte Geografiche in Vaticano

Le attività umane saranno prevalentemente impegnate alla difesa della costa, costrette a seguirne il progressivo avanzamento: molte saranno le caratteristiche torri di avvistamento costruite nelle varie fasi e collocate solitamente ai margini del litorale. Delle tre torri di Fiumicino la più antica conosciuta venne costruita nel 1450 per volere di papa Niccolò V. Questa sorgeva sulla foce del canale di Traiano e già alla fine del cinquecento viene rappresentata ad una certa distanza dalla linea di costa. E' infatti molto probabile che i sedimenti palustri e alluvionali già a partire dal XV sec d.C, in seguito ad una serie notevole di eventi alluvionali, produssero un fortissimo avanzamento del delta con il conseguente riempimento definitivo del bacino di Claudio e la chiusura del canale di Fiumicino.

Analizzando l'affresco di A. Danti della fine del XVI sec, viene certamente riscontrata la scomparsa parziale delle rovine romane e l'avanzamento della costa rispetto alla torre Niccolina, anche se viene rappresentato navigabile il canale di Fiumicino. La prosecuzione di eventi alluvionali di una certa importanza ed il progressivo avanzamento della costa può essere testimoniato dall'edificazione di nuove torri di avvistamento. Infatti, successivamente alla torre Niccolina venne costruita la Torre Alessandrina (1662) e poi la Clementina (1773). Agli inizi dell'ottocento sulla sponda destra del canale di Fiumicino sorgevano solo pochi gruppi di case sorte nei pressi delle torri e solo nel 1823 fu costruito il borgo di Fiumicino, progettato dal Valadier in occasione del Giubileo del 1825. Gli interventi di bonifica alla fine del XIX sec. furono determinati per la ripopolazione dell'area di Fiumicino.

L'antichità: leggende e usi del Tevere

Il Tevere, fin dalla sua nascita, è stato l'anima di Roma, e il fatto che la città gli debba la propria stessa esistenza è descritto già dalla prima scena della leggenda di fondazione, con Romolo e Remo nella cesta che, arenati sotto il ficus ruminalis, succhiano il colare zuccherino dei frutti in attesa di una vera poppata.

Tutti gli insediamenti preromani il cui convergere diede luogo alla Roma storica "vedevano" il Tevere, ma dall'alto e non da vicino (si pensi ad Antemnae, ad esempio), per evidenti ragioni di difesa e perché il Tevere è sempre stato un fiume soggetto a piene improvvise.

Il punto in cui la pianura alluvionale era più sicuramente guadabile era l'Isola Tiberina, accanto alla quale (in quella zona che sarebbe poi divenuta il Foro romano a partire da un più modesto Foro boario) si localizzò in origine il punto di scambio tra le popolazioni etrusche che dominavano la riva destra (detta poi Ripa Veientana) e i villaggi del Latium vetus sulla riva sinistra (la Ripa Graeca).

L'Isola era, inoltre, il punto fin dove le navi antiche, di basso pescaggio, potevano risalire direttamente dal mare.

Poco a valle dell'Isola fu costruito (in legno, e tale rimase per diversi secoli) il primo ponte di Roma, il Ponte Sublicio. Per le popolazioni arcaiche erano così importanti, questo ponte e la sua manutenzione, che in relazione ad essi nacque il più antico e potente sacerdozio romano: il Pontifex.

Il fiume stesso era considerato una divinità, personificata nel Pater Tiberinus: la sua festa annuale (le Tiberinalia) veniva celebrata l'8 dicembre, anniversario della fondazione del tempio del dio sull'Isola Tiberina ed era un rito di purificazione e propiziatorio.

Progredendo l'interramento del fiume, le navi non poterono più arrivare come in epoca classica fino all'Emporio (sotto l'attuale rione di Testaccio), ma merci e passeggeri continuavano a giungere a Roma via fiume, col metodo dell'alaggio, cioè su chiatte o barconi che venivano rimorchiati dalla riva: la forza motrice per risalire il Tevere, che nei periodi di magra non offriva più di due metri e mezzo di pescaggio, era generalmente costituita da buoi ma anche, al bisogno, da uomini. Il sistema era ancora in uso a metà dell'800, quando i buoi vennero sostituiti da rimorchiatori a vapore, che trascinavano tre o quattro chiatte, come avveniva sulla Senna fino a non molti anni fa.

Il porto dell'Emporio era stato abbandonato già in epoca medioevale, e il nuovo attracco si consolidò sulla riva destra (che era detta "Ripa Romea": era in effetti molto più comodo, per i pellegrini, sbarcare sulla riva dove era posto il Vaticano). Questo approdo era detto, per antonomasia, Ripa. Modificando il percorso delle mura a Porta Portese, il porto venne ricostruito nel 1642 un po' più a monte, all'interno della cinta daziaria, in corrispondenza dell'Ospizio di San Michele, e divenne il porto di "Ripa Grande", dedicato a merci e uomini in arrivo da Ostia.

Sulla riva sinistra, a monte di Castel Sant'Angelo, venne costruito nel 1704 il porto di Ripetta, dedicato soprattutto al traffico con il retroterra umbro. Ebbe sede qui l'idrometro storico del Tevere, installato nel 1821, e che aveva come "zero idrometrico" il settimo gradino della scalinata del porto stesso.

Sul Tevere navigavano imbarcazioni di tutti i tipi (anche a vela: per discendere il fiume da Orte ci volevano tre giorni). Oltre alle chiatte trainate da rimorchiatori, alle barchette dei pescatori, c'erano anche piccole barche per trasbordare le persone da una riva all'altra: non si dimentichi che fino alla caduta dello Stato Pontificio i ponti cittadini sul Tevere erano soltanto 4: Ponte Mollo, il Ponte di Castello, Ponte Sisto e i due ponti attraverso l'Isola Tiberina - Ponte Cestio e il Ponte dei Quattro Capi.

Per via fluviale, circumnavigando l'Italia dal lago Maggiore al Ticino, al Po, all'Adriatico e infine risalendo il Tevere fino ai piedi della basilica con un viaggio di quattro anni, arrivarono dalle cave di Baveno e Montorfano le 150 colonne monolitiche di marmo bianco del nuovo portico della Basilica di San Paolo fuori le mura.

L'ultimo grande trasporto via fiume, su una chiatte di cemento appositamente costruita, fu quello effettuato nel 1929, dei marmi provenienti dalle Alpi Apuane e destinati all'obelisco del Foro Italico, fin dove risalirono, appunto, via fiume.

Lo sviluppo del trasporto stradale e ferroviario, la costruzione nel tempo di ben 23 dighe di sbarramento lungo l'intero bacino e il progressivo interrimento del basso corso del fiume hanno completamente annullato questo utilizzo (durato fin verso la metà dell'800), e ormai la navigazione fluviale si limita a fini sportivi (canottaggio) e turistici, con battelli che dalla fine degli anni 90 percorrono tratti del corso romano del fiume.

A causa delle soglie costruite all'altezza dell'Isola Tiberina per regolare e armonizzare il flusso del fiume, la navigazione sul fiume è divisa in due tratte, una verso monte, dall'Isola a Ponte Risorgimento, l'altra verso il mare, da Ponte Marconi a Ostia Antica.

Va tenuto presente, quando si riflette sull'uso del Tevere, che attualmente sono 36, i soggetti pubblici che hanno titolo ad intervenire sul Tevere: il numero rende evidenti, da solo, le difficoltà che presenta ogni nuovo progetto d'uso o di intervento.

Il Porto di Claudio

Secondo una tradizione ormai consolidata, anche se non sufficientemente chiarita dalle risultanze archeologiche, il quarto re di Roma, Anco Marzio, presumibilmente intorno al 630 a. C., decise di assicurare il controllo del fiume Albula, poi chiamato Tevere, al fine di dare uno sbocco sul mare a Roma ed impadronirsi delle saline. A tale scopo avrebbe sottomesso i diversi insediamenti laziali che contrastavano il cammino di Roma verso la costa, e avrebbe fondato una colonia chiamata Ostia, poiché assicurava l'ostium, cioè la foce del Tevere.

Lo scalo fluviale di Ostia e il porto di Pozzuoli erano stati i due poli del sistema portuale della città di Roma per tutta l'età repubblicana. Mentre il secondo era troppo lontano e difficilmente raggiungibile, Ostia era inadatta e insufficiente alla gestione di un largo traffico di merci, perché attrezzata con una sola banchina. Le imbarcazioni di grande tonnellaggio erano costrette a trasbordare le loro merci su natanti più piccoli, che venivano tirati da coppie di buoi fino a Roma (sistema dell'alaggio).

La capitale, in continua crescita demografica, era afflitta da gravi problemi di approvvigionamento, soprattutto durante la cattiva stagione. Già i predecessori dell'imperatore Claudio avevano cercato di risolvere il problema del porto di Roma: Cesare aveva fatto progettare radicali sistemazioni dell'alveo, mai effettuate, per rendere il fiume navigabile e Augusto aveva cercato una soluzione relativamente alla foce.

Infine, Claudio decise di far costruire un porto artificiale ma il progetto non ebbe un'accoglienza positiva per l'enorme spesa economica prevista. Inoltre, la pericolosa vicinanza del Tevere avrebbe portato, in breve tempo, grandi quantità di terra in grado di inibire il funzionamento dell'intera struttura. Nonostante ciò, il luogo prescelto fu circa 3 km a nord della foce. La costruzione iniziò con lo scavo di metà bacino nella terra ferma, protendendo nel mare aperto due lunghi moli che delimitavano a tenaglia un'ampia superficie.

L'Imperatore aveva infatti scelto un sito a circa 3 km a nord della foce del fiume, costituito da un ampio bacino per metà nella terra ferma, con due moli a tenaglia, protesi in mare a delimitare un'ampia superficie. Un faro fu innalzato, secondo Plinio, su una nave di oltre 1000 tonnellate, mentre altri autori lo collocano su un'apposita isola artificiale.



Moneta di Nerone emessa nel 64 d.C. per commemorare la costruzione del Porto da parte di Claudio (Musée de la Civilisation Gallo-Romaine, Lyon).

Il faro di segnalazione fu fondato sulla nave in disarmo che, per volere di Caligola, aveva trasportato l'obelisco per il Circo Vaticano; un'imbarcazione di considerevoli dimensioni con un carico di zavorra di oltre 1000 tonnellate che, a dire di Plinio, occupò gran parte del molo sinistro.

Altri autori, tra cui Svetonio e Cassio Dione parlano invece di un'isola. Alcuni canali, o fosse, vennero aperti nel 46 d.C. Collegando al mare l'ultimo tratto in curva del Tevere, si cercò di ridurre il rischio di inondazioni. Soltanto nel 64 d.C., l'opera portuale venne completata da Nerone che fece coniare, per l'occasione, delle monete commemorative, tramandando l'effigie del nuovo Portus Augusti. Oltre che dal problema dell'insabbiamento, la sorte dell'enorme bacino era già stata segnata da una traversia: Tacito ci informa che nel 62 d.C. una tempesta affondò o rese inservibili almeno duecento imbarcazioni da carico, mentre un altro centinaio, che erano penetrate nel Tevere, andarono perse a causa di un incendio. Tale episodio evidenziò la



Rilievo Torlonia con raffigurazione di Porto - III sec. d.C

scarsa affidabilità del porto. Tra il 100 e il 112 d.C., l'imperatore Traiano interverrà con un nuovo progetto che prevedeva l'escavazione di un grande bacino esagonale, interno rispetto al porto di Claudio. Quest'ultimo rimase attivo forse con più specifica funzione di riparo in rada.

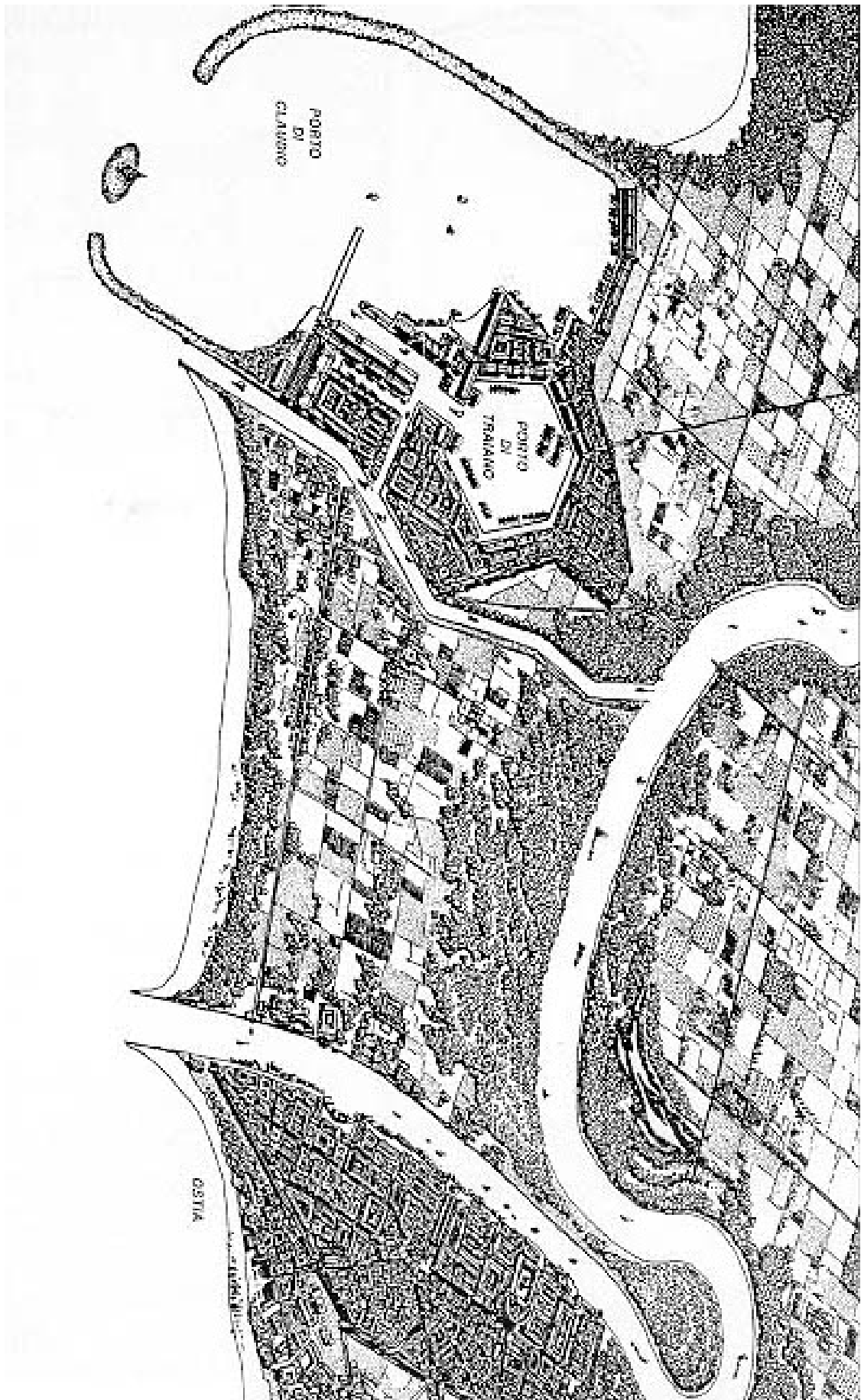
Grandi navi onerarie portavano a Ostia derrate alimentari, vino ed altri prodotti, che venivano inoltrati a Roma risalendo il fiume. Fu pertanto concepito il progetto, attribuibile ad Augusto, di dotare Ostia di un vero e proprio porto.

Questo primo impianto portuale fu affiancato dai primi magazzini (horrea), mentre la città si arricchiva di templi, domus di famiglie facoltose, tabernae per la vendita di cibi e bevande, e altri edifici commerciali, mentre al II sec. risalgono i primi sepolcri di una vasta necropoli.

Verso il 49 a.C. Ostia ricevette da Roma una nuova costituzione che le concedeva maggiore autonomia, con l'istituzione di una decuria affiancata da magistrati annuali, mentre fino a quel momento le attività di governo erano state esercitate dalle autorità romane.

Durante i primi tre secoli dell'Impero la città si accrebbe per sviluppo ed importanza, ospitando una popolazione cosmopolita che raggiunse all'incirca i 50.000 abitanti, e divenne il quartiere commerciale di Roma, alla quale era strettamente collegata attraverso la via fluviale del Tevere e la via Ostiense.

L'inaffidabilità del bacino di Claudio era stata tuttavia dimostrata già nel 62 c. C., quando una tempesta aveva distrutto non meno di duecento navi. Traiano, pertanto, costruì un bacino più interno e sicuro, di forma esagonale, scavando e allungando il canale di comunicazione tra il porto e il fiume, cioè l'attuale "canale di Fiumicino", al duplice scopo di scongiurare allagamenti e insabbiamenti, e di alleggerire il traffico alla foce del Tevere.



Il Sistema Portuale Ostiense



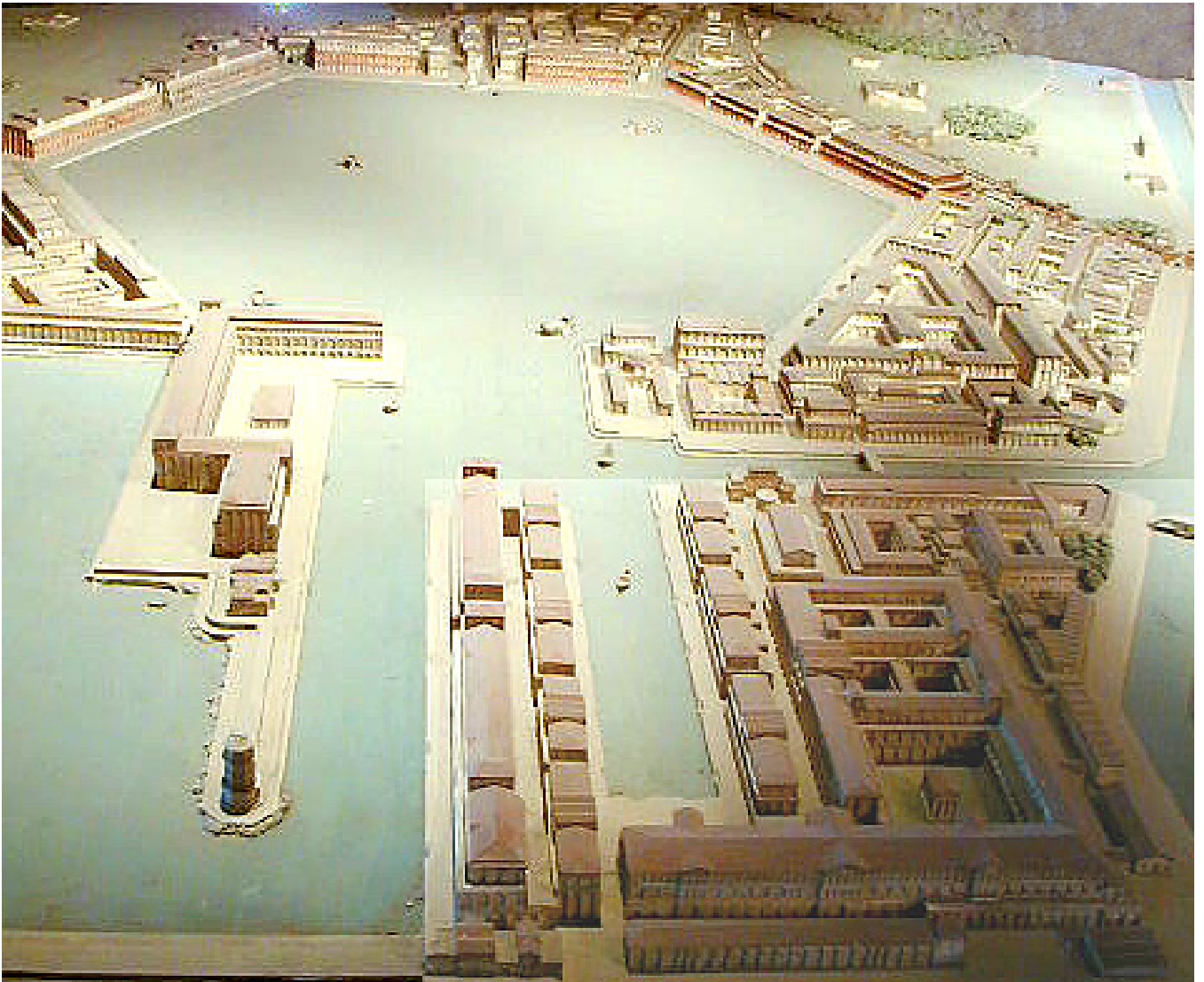
J. Blaeu, *Utriusque portus Ostiae delineatio*, incisione sec. XVII, presso la Biblioteca Clementina a Roma (da Clemente Marigliani, *Storia dei porti di Anzio*, Roma, Rubino Editrice 2000)

L'intervento di Traiano migliorò notevolmente la capacità e l'efficienza del porto di Roma, e determinò l'aumento della comunità di residenti nel territorio circostante e anche il cambiamento della denominazione da Portus Ostiensis a Portus Traiani o anche semplicemente Portus, comprendendosi sotto tale nome anche l'insediamento intorno al porto stesso.

Il bacino traiano, portato alla luce e restaurato negli scorsi anni Trenta, misurava 358 m. di lato, occupava una superficie di circa 33 ettari e consentiva l'attracco contemporaneo di almeno 200 navi di grande tonnellaggio, nonché lo svolgimento di tutte le operazioni connesse con il traffico di merci. Aveva le sponde "a scarpa", aveva una profondità media di 5 metri, era inclinato verso mare ed era lastricato con grandi pietre che ne facilitavano la manutenzione.

Era il più importante insediamento portuale del Mediterraneo, fondamentale per l'approvvigionamento di Roma imperiale: la sua posizione centrale nell'ambito del "Mare Nostrum" lo rendeva perfino più "strategico" rispetto al celebre scalo di Alessandria d'Egitto. Oggi i resti di Portus, il grande complesso costituito dai porti di Claudio e di Traiano e dai loro annessi, presso la foce del Tevere non lontano da Ostia, costituiscono un sito archeologico unico al mondo, anche se il porto di Claudio è in gran parte interrato e se può creare qualche confusione il fatto che la linea di costa, nei secoli, è avanzata di circa 5 chilometri.

Spicca il grande bacino esagonale progettato da Apollodoro di Damasco (lo stesso architetto che realizzò a Roma il Foro di Traiano, e che aveva accompagnato l'imperatore nelle campagne per la conquista della Dacia), ma non mancano altre importantissime strutture. Non manca neppure qualche rammarico: una parte del complesso è di proprietà pubblica, ma una parte (fra cui la quasi totalità del bacino) è rimasta in mani private.



Ricostruzione tridimensionale dell'antico porto romano di Claudio

In compenso, gli studi e le ricerche proseguono intensamente: un ampio quadro della situazione è stato proposto nella primavera del 2009 da un convegno tenutosi presso la British School at Rome, la prestigiosa accademia di via Gramsci che, insieme con altre istituzioni (Soprintendenza archeologica di Ostia, Ecole Française de Rome, Arts and Humanities Research Council, Università di Southampton, Cambridge e Lione), porta avanti da tempo il "Portus Project". All'inizio dell'età imperiale, Ostia, fondata secondo la leggenda da Anco Marzio (quarto re di Roma), era un'importante città alla foce del Tevere, ma non aveva un porto adeguato: le grandi navi che portavano grano dall'Egitto, e tante altre merci e derrate da tutto l'Impero per i consumi dell'Urbe, dovevano fare scalo a Pozzuoli. Claudio fece costruire nel 42 d.C. un grande bacino due miglia a nord della foce, con moli ricurvi, darsena, e con un sistema di canali grazie ai quali le navi fluviali, dopo aver imbarcato i carichi portati via mare dalle navi più grandi, potevano avviarsi lungo il Tevere verso Roma.

Celebre era il faro: la base fu ottenuta riempiendo e affondando la nave, lunga oltre 100 metri, con cui Caligola, il predecessore di Claudio, aveva fatto trasportare dall'Egitto l'obelisco che fu collocato nel Circo Vaticano e che oggi si trova al centro di Piazza San Pietro. Era presso l'aeroporto di Fiumicino, non lontano dal Museo delle Navi, che ospita dal 1979 sette imbarcazioni rinvenute durante i lavori di costruzione del "Leonardo da Vinci". Ma per il porto di Claudio si presentarono presto problemi di insabbiamento. Traiano, fra 110 e 112 d.C., fece costruire il nuovo impianto. Il bacino esagonale (ogni lato misura oltre 357 metri) era

in grado di ospitare 100 navi. L'impianto precedente presumibilmente rimase, almeno per qualche tempo, in funzione; certamente fu utilizzata la darsena, che si trovava anzi in una posizione di collegamento fra i due bacini; furono potenziati i canali, uno dei quali, ridenominato Fossa Traiana, è quello detto oggi Fiumicino, che ha dato il nome alla città.

Grandioso il sistema di magazzini, ulteriormente rafforzato da Settimio Severo (fine del II secolo-inizio del III); all'angolo nord-ovest del bacino era il cosiddetto Palazzo Imperiale, in realtà forse residenza del procurator, il magistrato preposto al porto e all'Annona; poco si sa, invece, proprio di Portus, la cittadina sorta in funzione dell'approdo, anche se è nota e importantissima la necropoli, posta sull'Isola sacra al di là della Fossa Traiana. Alcune delle ricerche in corso tentano di ampliare le nostre conoscenze topografiche con l'uso di prospezioni geofisiche, che consentono di accertare, senza scavo, la presenza di strutture antiche nel sottosuolo. Operazioni in cui eccellono gli studiosi britannici, e a cui in qualche caso fa seguito ovviamente lo scavo vero e proprio: nel convegno alla British School, Simon Keay (Università di Southampton) ha illustrato le indagini nel Palazzo Imperiale. Colpisce una grande struttura circolare, per cui si sono tentate brillanti interpretazioni: teatro marittimo? "ludus" per l'addestramento di gladiatori? Un'équipe italo-francese (Boetto - Bukowiecki - Monteix - Rousse) sta avviando invece lo studio dei magazzini (Horrea), facendo tesoro dei dati forniti dai "Grandi Horrea" della vicina Ostia: qui la capienza era dalle 1600 alle 2430 tonnellate di grano, che potevano essere smaltite in un mese da una trentina di navi fluviali, capaci di 70 tonnellate.



Il Portico di Claudio sul lato occidentale del porto di Claudio

A Porto si riscontrano fin d'ora alcune analogie nell'assetto degli ambienti, studiati per evitare la dispersione del grano stesso, che, per conservarlo aerato e asciutto, si immagazzinava sfuso e non in sacchi. Particolarmente numerose le ricerche in ambito "geoarcheologico": conformazione dei bacini e dei moli, ma anche del letto del Tevere; circolazione delle correnti; configurazione della rete di canali. Proprio quest'ultimo aspetto è importantissimo per una migliore comprensione dei collegamenti dei due bacini fra loro, con il fiume e con il mare: e le indagini in corso, anche ricostruendo tratti oggi perduti, stanno rivelando che quella rete era più articolata di quanto forse non si pensasse.

Nel IV secolo il porto fu protetto da un circuito di mura difensive, oggi parzialmente visitabili nel settore che comprende il canale d'ingresso al bacino esagonale e i cospicui resti dei magazzini traiane.

Nel 1957 sono stati portati alla luce i resti affioranti del molo destro del porto di Claudio, adiacenti all'attuale Museo delle Navi di Fiumicino, insieme con murature di un edificio con tracce degli originari affreschi; poco discosto si incontra l'area archeologica di Monte Giulio, dove sono emerse altre strutture che prospettavano sul bacino, attribuite al II secolo.

Durante la costruzione dell'aeroporto "Leonardo da Vinci" sono stati recuperati i relitti di imbarcazioni, attualmente conservati nel Museo delle Navi, che si ipotizza appartenessero a un "cimitero" di navi abbandonate in un'area periferica del bacino, perché ormai inutilizzabili.

Il porto traiano, con le sue strutture e gli adiacenti insediamenti, tuttavia, non influì sensibilmente sul successivo decadimento della vita civile e commerciale della vicina Ostia, di cui si accrebbero anzi lo sviluppo e l'importanza. Collegata al porto mediante una strada che attraversava l'Isola Sacra con numerosi traghetti sul fiume, essa rimase il centro di una fiorente vita cittadina, sede della vasta organizzazione annonaria della capitale.

Si spiegano così il moltiplicarsi dei suoi monumentali edifici pubblici e religiosi, dei suoi magazzini, delle sue eleganti abitazioni, il decoro delle sue botteghe, la perfetta fognatura delle strade. Caligola la dotò di una condotta ad acqua, Claudio vi pose un distaccamento di "vigili del fuoco" per proteggerla dagli incendi e sotto di lui cominciarono a sorgere i grandi horrea per deposito del grano; con Traiano si intensificò un sempre crescente numero di magazzini e di taberne, e furono costruite case a schiera per la piccola borghesia.

I Grandi Horrea di Ostia, ampliati e ristrutturati tra la fine del II e gli inizi del III sec. d.C., sono una delle più importanti strutture di immagazzinamento del porto. L'edificio la cui facciata principale era sul lato nord, verso il Tevere, consiste di 64 celle che gravitavano intorno a un cortile occupato al centro da un portico a colonne di tufo; in età commodiana furono aggiunte altre due serie di celle parallele, addossate a un muro di porfido, che vennero dotate di *suspensurae*, cioè pilastri su cui poggiava il pavimento. Ciò indica che i magazzini erano destinati ad accogliere il grano che, con tale accorgimento, veniva isolato dall'umidità.

Durante l'Impero di Adriano la città si trasformò profondamente, con larghi piani regolatori che ricostruirono interi quartieri; quest'intensa attività edilizia continuò con gli Antonini e i Severi che inaugurarono l'ampliamento del Teatro iniziato da Commodo e il rinnovamento del cosiddetto Piazzale delle Corporazioni, punto di riferimento per quanti operavano nel campo delle importazioni delle merci dalle Province.

Il Piazzale delle Corporazioni è una vasta area scoperta, circondata su tre lati da un portico, un complesso singolare che non si ritrova in nessun'altra delle città romane a noi note.

Costituito da un doppio portico situato dietro il proscenio del Teatro, il Piazzale era stato concepito in epoca augustea come *porticus post scenam*, per il riparo dalle intemperie o per il passeggio degli spettatori negli intervalli tra le rappresentazioni.

A partire dalla metà del sec. II il complesso venne gradualmente abbellito con mosaici che, con le loro raffigurazioni e iscrizioni, alludevano ai traffici e ai vari tipi di commercio esercitati dalle singole corporazioni di lavoratori.

Nel corso del III sec., tramite divisorii, nella navata interna furono ricavate 61 stanzette (*stationes*): erano gli uffici di rappresentanza di imprenditori e negozianti e delle diverse compagnie marittime che assicuravano il traffico mercantile tra Roma e svariate località del Mediterraneo, che in tal modo intendevano pubblicizzare le proprie attività commerciali, peraltro chiaramente raffigurate nei pavimenti a mosaico: alcune delle iscrizioni che accompagnano le immagini emblematiche dei mosaici appartengono per esempio ad armatori, produttori di cordami e misuratori di grano, provenienti da Cartagine, Cagliari, Porto Torres, Narbona, Alessandria ecc.

Verso la metà del II secolo d.C. fu istituito il Collegio dei Fabbri Navali, con adiacente tempio, ossia la sede di una delle più potenti corporazioni ostiensi, che riuniva armatori, carpentieri e costruttori navali, e quindi deteneva il controllo della flotta. Emblematiche della prosperità di Ostia sono le terme, tra le quali ben conservate nella parte musiva sono quelle dette "di Nettuno", complete di palestra e sottostante grandiosa cisterna.



La Tabula Peutingeriana è considerata la copia di un itinerarium di epoca tardo-imperiale, probabilmente ripreso da un modello anteriore, appartenuta nel Cinquecento all'umanista tedesco Konrad Peutinger. Suddivisa in undici fogli per esigenze di conservazione, la Tabula era originariamente costituita da un rotolo di pergamena lungo quasi sette metri per soli 34 cm di altezza e rappresenta le strade principali per uno sviluppo di oltre 100.000 km, stazioni di posta, fiumi, città, terme, porti, foreste, insediamenti, granai e quant'altro rivestisse un interesse pratico. Poiché la mappa, policroma e molto gradevole, era esclusivamente rivolta alla rappresentazione e alla rapida visione di ciò che era utile all'amministrazione imperiale, l'accuratezza cartografica non rientrava nelle esigenze dei suoi estensori. Essa, infatti, non è in scala ed è tanto compressa in senso verticale, che la distanza tra Roma e Cartagine risulta inferiore a quella tra Roma e Napoli, mentre la Liguria e l'Africa sono separate da un Mediterraneo nastriforme. Nel IV frammento - di cm 59.3x33 - è rappresentata Roma, personificata nella figura di una divinità assisa in trono, mentre sulla costa è imponente Porto a qualche distanza da Ostia, raffigurata senza alcun risalto (Vienna, Österreichische Nationalbibliothek, Codex Vindobonensis 324).



Ostia. Scena di alaggio sul Tevere, seconda metà XVI sec. (Istituto Nazionale per la Grafica).

Tuttavia, a partire dalla fine del III secolo ebbe inizio il declino di Ostia città, sia a causa della crisi politica ed economica che affliggeva l'Impero, sia per l'importanza assunta da Porto, presso cui col tempo si erano trasferite tutte le attività commerciali: era ormai diventata una città a sé, alla quale Costantino, chiamandola Civitas Constantiniana, aveva dato i diritti municipali, sottratti a Ostia, e aveva assegnato un vescovo nel 314. Da allora Porto, precedentemente detta Portus Ostiae o Portus Augusti, si chiama Portus Romae; è dunque ormai quest'ultima, e non più Ostia, che va collegata con Roma, e infatti la Tabula Peutingeriana ci dà un'efficace rappresentazione delle mutate condizioni di Ostia e Porto.

Nonostante le considerevoli sopravvivenze di strutture antiche, la ricostruzione del porto di Claudio, soprattutto nella zona meridionale, si basa su indizi desunti dalla lettura di fotografie aeree e dalla cartografia portuense di età rinascimentale.

Da ciò evinciamo che il bacino portuale è orientato a sud ovest con un grande molo a protezione dei venti di maestrale, ponente e libeccio, similmente a quanto avviene per la maggioranza dei porti della fascia medio tirrenica. L'imboccatura principale si trovava a ovest mentre l'ingresso meridionale va ricercato all'altezza della moderna via di Fiumicino. Il molo sinistro si estendeva lungo il braccio minore del Tevere dove scavi dell'800 evidenziarono tracce di nuclei cementizi. Tra l'ingresso maggiore e la probabile entrata meridionale, la fotografia aerea delinea un'area ovoidale allungata molto più ampia della linea dei moli, che potrebbe essere il luogo del faro. L'invaso del bacino ha dimensioni ragguardevoli perché l'area si aggira su misure di oltre m 1200x1300 per una superficie di almeno 150 ettari.

Grazie all'aerofotografia è possibile individuare una lunga e sinuosa traccia scura che, partendo dalla testata del molo destro e connettendosi all'esagono traiano, aveva funzione di canale d'ingresso a quest'ultimo bacino.

Alla fine del 1400 Giuliano della Rovere, poi salito al soglio pontificio come Giulio II, fece costruire la rocca intorno alla torre innalzata cinquant'anni prima da Martino V. Ostia, luogo di approdo e di partenza, riacquistò vita commerciale, tanto che nel secolo XVI la via Ostiense era indicata come la più frequentata nel commercio di Roma e la sua dogana, collocata appunto nella Rocca, divenne la principale dell'Urbe.

Ma questo periodo di nuova fioritura ebbe vita breve, anche a causa del nuovo corso che assunse il Tevere in seguito ad una devastante alluvione nel 1557: la piena delle acque cancellò l'ampia ansa su cui sorgeva la Rocca Giulia, che pertanto - oramai distante dal fiume - perse la sua funzione daziale e militare e, non più tappa del commercio fluviale, fu praticamente abbandonata.

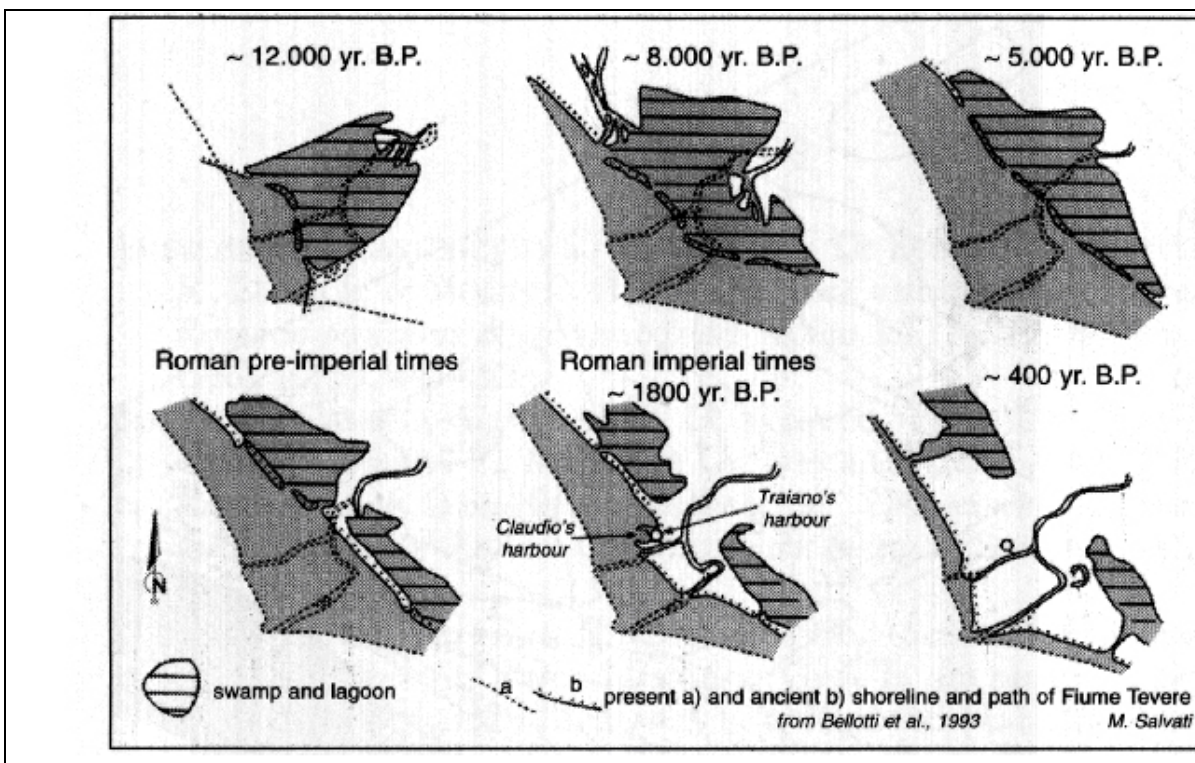
Rimase ancora importante il commercio del sale, per l'estrazione del quale vi furono costantemente in Ostia un certo numero di abitanti stabili, ma anche questa grama vita mercantile cessò quasi del tutto con la riapertura del canale di Fiumicino nel 1613; alla fine del '700 si contavano nel territorio, ormai micidialmente malarico, solo 156 lavoratori che cercavano di bonificarlo, ridotti poi al principio dell'800 a un centinaio di galeotti del governo papale: la città ricca e fiorente era ormai divenuta una località incolta e deserta, un cumulo di rovine abbandonate.

Già alla fine del secolo XIX i papi avevano dimostrato qualche attenzione sia alla bonifica del territorio sia al recupero dei reperti monumentali, assegnando agli scavi i forzati appositamente deportati nella Rocca di Giulio II, ma la resurrezione archeologica e la redenzione agricola di tutta la zona ostiense avvenne infine per opera dello Stato italiano all'inizio del Novecento.

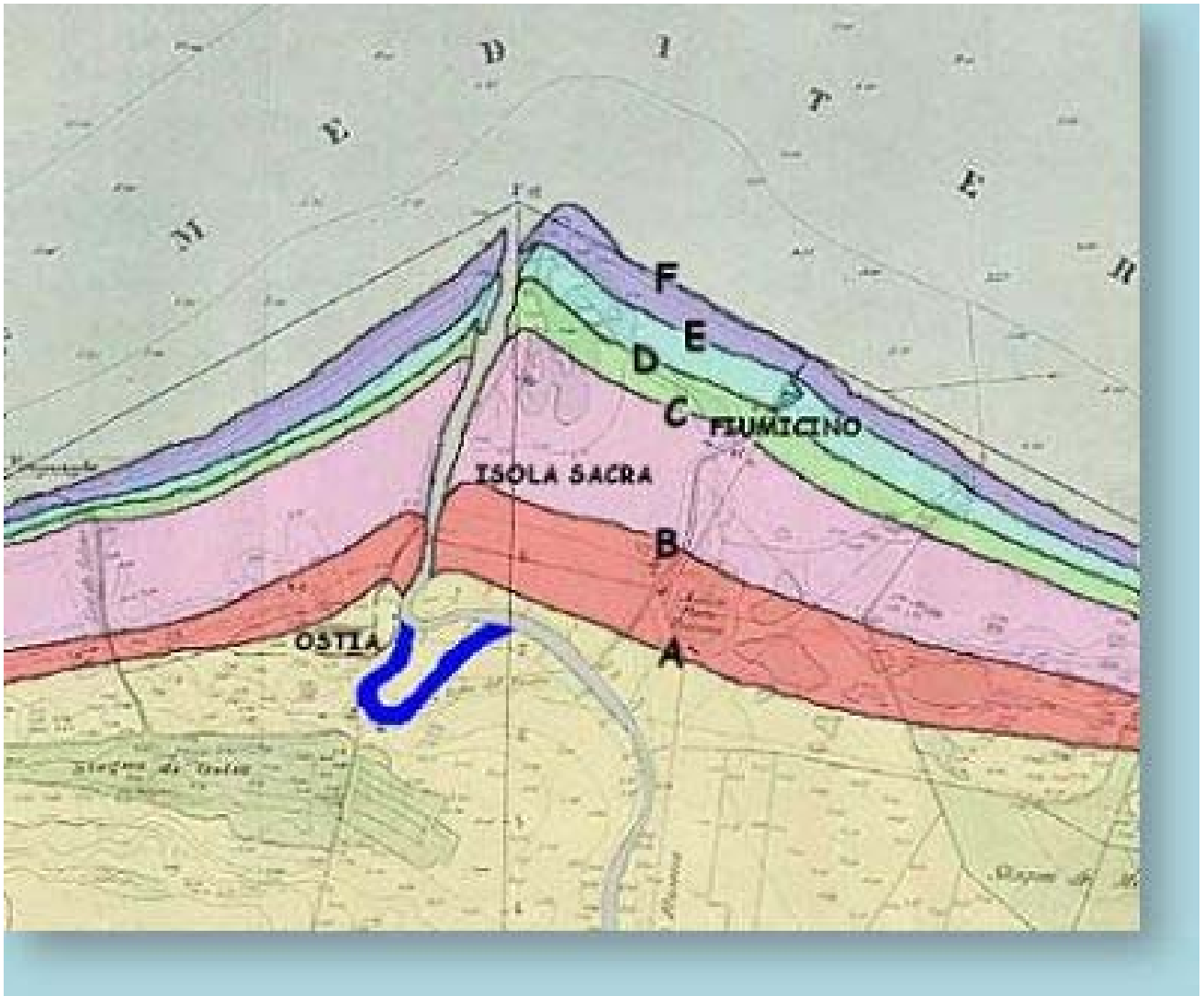
I primi scavi sistematici a scopo scientifico ebbero inizio nel 1909 e sono continuati fin da allora più o meno ininterrottamente, rimettendo in luce la topografia ed il grandioso aspetto monumentale della città e del suo porto.

In aggiunta al mutato corso del Tevere avvenuto nel XVI secolo, un secondo elemento di differenziazione tra l'attuale morfologia ostiense e il nucleo antico riguarda la linea di costa, oggi avanzata di circa quattro chilometri rispetto all'area archeologica, per effetto dei detriti trasportati dal fiume nel corso dei secoli.

La Rivista Marittima pubblicò nel 1876 un ampio studio geologico del prof. G. Ponzi, intitolato *Il Tevere e il suo delta*, che spiega i motivi endogeni di tale avanzamento e ne dà la cronologia approssimativa, illustrata da una Carta idrografica e topografica / del delta del Tevere / ... 1:30.000 / dell'ingegnere R. Canevari / per il bonificamento dell'Agro Romano / ridotta / dal prof. G. Ponzi / a carta geologica / per dimostrarne la formazione e l'avanzamento / 1875.



Evoluzione del Delta e avanzamento della costa



Avanzamento approssimativo della linea di costa alla foce del Tevere, secondo i rilievi di G. Ponzi:

A. Linea di costa alla fondazione di Ostia, da parte di Anco Marzio, nel 633 a.C.

B. Dopo 743 anni Traiano aggiunse il suo porto al precedente di Claudio. Il fiume era avanzato di circa 950 m., con una media annua di m. 1,28

C. Nel 1569, dopo 1459 anni (innalzamento della Torre di Pio V), l'avanzamento era di m. 1750, con una media annua di m. 1,20

D. Nel 1662, dopo 93 anni (innalzamento della Torre di Alessandro VII), l'avanzamento era di m. 550, con una media annua di m. 5,91

E. Nel 1773, dopo 111 anni (innalzamento della Torre di Clemente XIV), l'avanzamento era di m. 450, con una media annua di m. 4,05

F. Nel 1874, dopo 101 anni, l'avanzamento era di m. 400, con una media annua di m. 3,96

Sulla carta abbiamo evidenziato in blu l'ansa del Tevere, cancellata dall'alluvione del 1557.

Resti archeologici

I resti affioranti delle fondazioni del molo destro del porto di Claudio, scavato nel 1957, sono visibili sul retro del Museo delle Navi, a sinistra. La struttura si estende per circa un chilometro verso occidente, è sorpassata dalle vie dell'Aeroporto di Fiumicino e F. De Pinedo e si inoltra all'interno della recinzione aeroportuale. Per la costruzione del molo furono impiegate casseforme lignee che hanno lasciato tracce evidenti nelle gettate di calcestruzzo: è possibile osservare i montanti piantati lungo il perimetro esterno delle casse, utili per ancorarle al fondale, e il loro collegamento alle traverse - i cui fori erano già stati interpretati quali tracce, in negativo, dei bagli della nave di Caligola - e alle paratie di contenimento della gettata di calcestruzzo.

Un sistema di costruzione dei moli foranei descritto da Vitruvio e ben documentato lungo la costa tirrenica. All'interno dell'area aeroportuale, il molo conserva alcuni filari di blocchi di travertino erosi dal mare. Sempre alle spalle del Museo delle Navi, verso destra, è possibile visitare un edificio con murature in opera listata, la cd. Capitaneria (II sec.d.C.). Le sua funzione rimane incerta, probabilmente si trattava di una struttura di servizio situata al fondo del bacino. All'interno restano tracce della decorazione dipinta. Proseguendo lungo via A. Guidoni verso l'imbocco dell'autostrada Roma-Fiumicino, sulla destra, si incontra l'area archeologica di Monte Giulio, da cui si gode una bella visuale su buona parte dell'area più interna del bacino del porto di Claudio e dove sono state messe alla luce altre strutture che si affacciavano sul bacino: una cisterna, delle terme e alcuni magazzini. Tali edifici, le cui fondazioni sarebbero in fase con la costruzione del molo destro, sono databili al tardo II secolo con riprese più tarde.

Durante la costruzione dell'aeroporto intercontinentale "L. Da Vinci" di Fiumicino, vennero alla luce le imbarcazioni attualmente conservate nel Museo delle Navi Romane, il cui scavo e recupero fu promosso dall'allora ispettrice di Roma, dott.ssa Valnea Santa Maria Scrinari. I relitti erano posizionati a ridosso del molo destro del porto di Claudio in un'area marginale del bacino, facilmente soggetta ad insabbiamento. Possiamo ipotizzare che, in epoca antica, qui fosse ubicato un vero e proprio "cimitero" dove venivano abbandonate le imbarcazioni troppo vecchie e malridotte per prestare ancora servizio.

Nella maggior parte dei casi, si sono conservate le strutture del fondo che, impregnate d'acqua, sono rimaste sigillate dai depositi portuali. In alcuni punti le parti sommerse, non ancora coperte dalla sabbia e dal limo, sono state attaccate da animali perforatori del legno, come la teredine navale. Inoltre, l'aspetto nerastro degli scafi è stato determinato dai processi di carbonizzazione o di riduzione attivati dai microrganismi presenti negli strati di sedimentazione.

L'eccezionale collezione di imbarcazioni conservate nel museo di Fiumicino non solo arricchisce la nostra conoscenza delle varie tipologie navali utilizzate, a partire dall'età imperiale, per le diverse attività connesse con il porto di Roma e con la navigazione del Tevere, ma ci permette di ammirare il sistema di costruzione utilizzato dagli antichi mastri d'ascia. Completamente diverso dal procedimento attualmente in uso nel Mediterraneo che prevede la messa in opera, sulla chiglia, dell'ossatura interna (ordinate) e il suo rivestimento con le tavole del fasciame (costruzione su scheletro), in età greco-romana, dopo aver sistemato la chiglia, veniva costruito il guscio esterno costituito dal fasciame mentre l'ossatura era inserita successivamente con una funzione di rinforzo interno (costruzione su guscio). Il collegamento tra le tavole del fasciame veniva assicurato dai tenoni, sottili linguette in legno duro, inserite in appositi incassi (le mortase) nello spessore delle tavole. I tenoni, infine, erano bloccati da spinotti. In questo modo, le tavole del fasciame potevano mantenere la forma desiderata e il guscio acquistava un'eccezionale solidità grazie ai numerosi collegamenti interni.



Il relitto Fiumicino 5 (Barca del Pescatore) e un frammento di fiancata durante gli scavi (1959-61).

Le cinque navi di Fiumicino sono state costruite secondo il principio di costruzione su guscio, un sistema chiaramente esemplificato dall'imbarcazione Fiumicino 4 (II-III sec.d.C.) che presenta una grande omogeneità nei collegamenti a mortase e tenoni. Invece, Fiumicino 1 e 2, due imbarcazioni sorelle, ci documentano l'impiego di procedimenti costruttivi particolari: tra le varie caratteristiche degne di nota, oltre al massiccio utilizzo di chiodi in ferro per collegare il fasciame allo scheletro, ricordiamo l'uso di lunghi chiodi per collegare alcuni madieri alla chiglia e la notevole spaziatura tra i tenoni o, addirittura, la totale assenza di tali collegamenti. Segni, tra l'altro, della datazione tarda delle imbarcazioni (IV-V sec. d.C.).

Forma e le caratteristiche costruttive riflettono le diverse funzioni delle navi. L'elegante forma a spigolo dello scafo di Fiumicino 4 la rendeva adatta ad una navigazione marittima di piccolo e medio cabotaggio, viste anche le modeste dimensioni (circa 15 m). Il massiccio per l'alloggiamento del piede dell'albero dimostra che la nave era armata con un'unica vela quadra.

Una pompa per evacuare le acque di sentina era alloggiata in un apposito incasso nei paramezzalini che affiancano il blocco dell'albero mentre il fasciame interno serviva a irrigidire longitudinalmente la struttura e a proteggere il guscio dal carico. Fiumicino 5, ritrovamento unico nel suo genere per l'età romana (II sec. d.C.), è invece una piccola barca da pesca con al centro un pozzetto per conservare vivo il pescato, grazie all'acqua di mare che poteva entrare dai fori, muniti di tappi, praticati sulle tavole del fondo. Fiumicino 1, 2 e 3, dai caratteri costruttivi simili sebbene di dimensioni diverse, con la loro forma piuttosto piatta e allargata, erano adibite al trasporto fluviale. Esse dovevano essere trainate da animali dalla riva destra del fiume secondo un sistema di propulsione, quello dell'alaggio, ancora in uso sul Tevere fino al XIX secolo. La loro forma originale può essere apprezzata osservando le numerose raffigurazioni (su mosaici, rilievi e affreschi) di una particolare famiglia di imbarcazioni, le *naves caudicariae*.



Ostia - Piazzale delle Corporazione.
Scena di trasbordo da una nave marittima (dx) a una navis caudicaria (sin).

Era il più importante insediamento portuale del Mediterraneo, fondamentale per l'approvvigionamento di Roma imperiale: la sua posizione centrale nell'ambito del "Mare Nostrum" lo rendeva perfino più "strategico" rispetto al celebre scalo di Alessandria d'Egitto. Oggi i resti di Portus, il grande complesso costituito dai porti di Claudio e di Traiano e dai loro annessi, presso la foce del Tevere non lontano da Ostia, costituiscono un sito archeologico unico al mondo, anche se il porto di Claudio è in gran parte interrato e se può creare qualche confusione il fatto che la linea di costa, nei secoli, è avanzata di circa 5 chilometri. Spicca il grande bacino esagonale progettato da Apollodoro di Damasco (lo stesso architetto che realizzò a Roma il Foro di Traiano, e che aveva accompagnato l'imperatore nelle campagne per la conquista della Dacia), ma non mancano altre importantissime strutture. Non manca neppure qualche rammarico: una parte del complesso è di proprietà pubblica, ma una parte (fra cui la quasi totalità del bacino) è rimasta in mani private.

In compenso, gli studi e le ricerche proseguono intensamente: un ampio quadro della situazione è stato proposto nei giorni scorsi da un convegno tenutosi presso la British School at Rome, la prestigiosa accademia di via Gramsci che, insieme con altre istituzioni (Soprintendenza archeologica di Ostia, Ecole Française de Rome, Arts and Humanities Research Council, Università di Southampton, Cambridge e Lione), porta avanti da tempo il "Portus Project". All'inizio dell'età imperiale, Ostia, fondata secondo la leggenda da Anco Marcio (quarto re di Roma), era un'importante città alla foce del Tevere, ma non aveva un porto adeguato: le grandi navi che portavano grano dall'Egitto, e tante altre merci e derrate da tutto l'Impero per i consumi dell'Urbe, dovevano fare scalo a Pozzuoli. Claudio fece costruire nel 42 d.C. un grande bacino due miglia a nord della foce, con moli ricurvi, darsena, e con un sistema di canali grazie ai quali le navi fluviali, dopo aver imbarcato i carichi portati via mare dalle navi più grandi, potevano avviarsi lungo il Tevere verso Roma.

Celebre era il faro: la base fu ottenuta riempiendo e affondando la nave, lunga oltre 100 metri, con cui Caligola, il predecessore di Claudio, aveva fatto trasportare dall'Egitto l'obelisco che fu collocato nel Circo Vaticano e che oggi si trova al centro di Piazza San Pietro. Era presso l'aeroporto di Fiumicino, non lontano dal Museo delle Navi, che ospita dal 1979 sette imbarcazioni rinvenute durante i lavori di costruzione del "Leonardo da Vinci". Ma per il porto di Claudio si presentarono presto problemi di insabbiamento. Traiano, fra 110 e 112 d.C., fece costruire il nuovo impianto. Il bacino esagonale (ogni lato misura oltre 357 metri) era in grado di ospitare 100 navi. L'impianto precedente presumibilmente rimase, almeno per qualche tempo, in funzione; certamente fu utilizzata la darsena, che si trovava anzi in una posizione di collegamento fra i due

bacini; furono potenziati i canali, uno dei quali, ridenominato Fossa Traiana, è quello detto oggi Fiumicino, che ha dato il nome alla città.

Grandioso il sistema di magazzini, ulteriormente rafforzato da Settimio Severo (fine del II secolo-inizio del III); all'angolo nord-ovest del bacino era il cosiddetto Palazzo Imperiale, in realtà forse residenza del procurator, il magistrato preposto al porto e all'Annona; poco si sa, invece, proprio di Portus, la cittadina sorta in funzione dell'approdo, anche se è nota e importantissima la necropoli, posta sull'Isola sacra al di là della Fossa Traiana. Alcune delle ricerche in corso tentano di ampliare le nostre conoscenze topografiche con l'uso di prospezioni geofisiche, che consentono di accertare, senza scavo, la presenza di strutture antiche nel sottosuolo. Operazioni in cui eccellono gli studiosi britannici, e a cui in qualche caso fa seguito ovviamente lo scavo vero e proprio: nel convegno alla British School, Simon Keay (Università di Southampton) ha illustrato le indagini nel Palazzo Imperiale. Colpisce una grande struttura circolare, per cui si sono tentate brillanti interpretazioni: teatro marittimo? "ludus" per l'addestramento di gladiatori? Un'équipe italo-francese (Boetto - Bukowiecki - Monteix - Rousse) sta avviando invece lo studio dei magazzini (Horrea), facendo tesoro dei dati forniti dai "Grandi Horrea" della vicina Ostia: qui la capienza era dalle 1600 alle 2430 tonnellate di grano, che potevano essere smaltite in un mese da una trentina di navi fluviali, capaci di 70 tonnellate.

A Porto si riscontrano fin d'ora alcune analogie nell'assetto degli ambienti, studiati per evitare la dispersione del grano stesso, che, per conservarlo aerato e asciutto, si immagazzinava sfuso e non in sacchi. Particolarmente numerose le ricerche in ambito "geoarcheologico": conformazione dei bacini e dei moli, ma anche del letto del Tevere; circolazione delle correnti; configurazione della rete di canali. Proprio quest'ultimo aspetto è importantissimo per una migliore comprensione dei collegamenti dei due bacini fra loro, con il fiume e con il mare: e le indagini in corso, anche ricostruendo tratti oggi perduti, stanno rivelando che quella rete era più articolata di quanto forse non si pensasse.

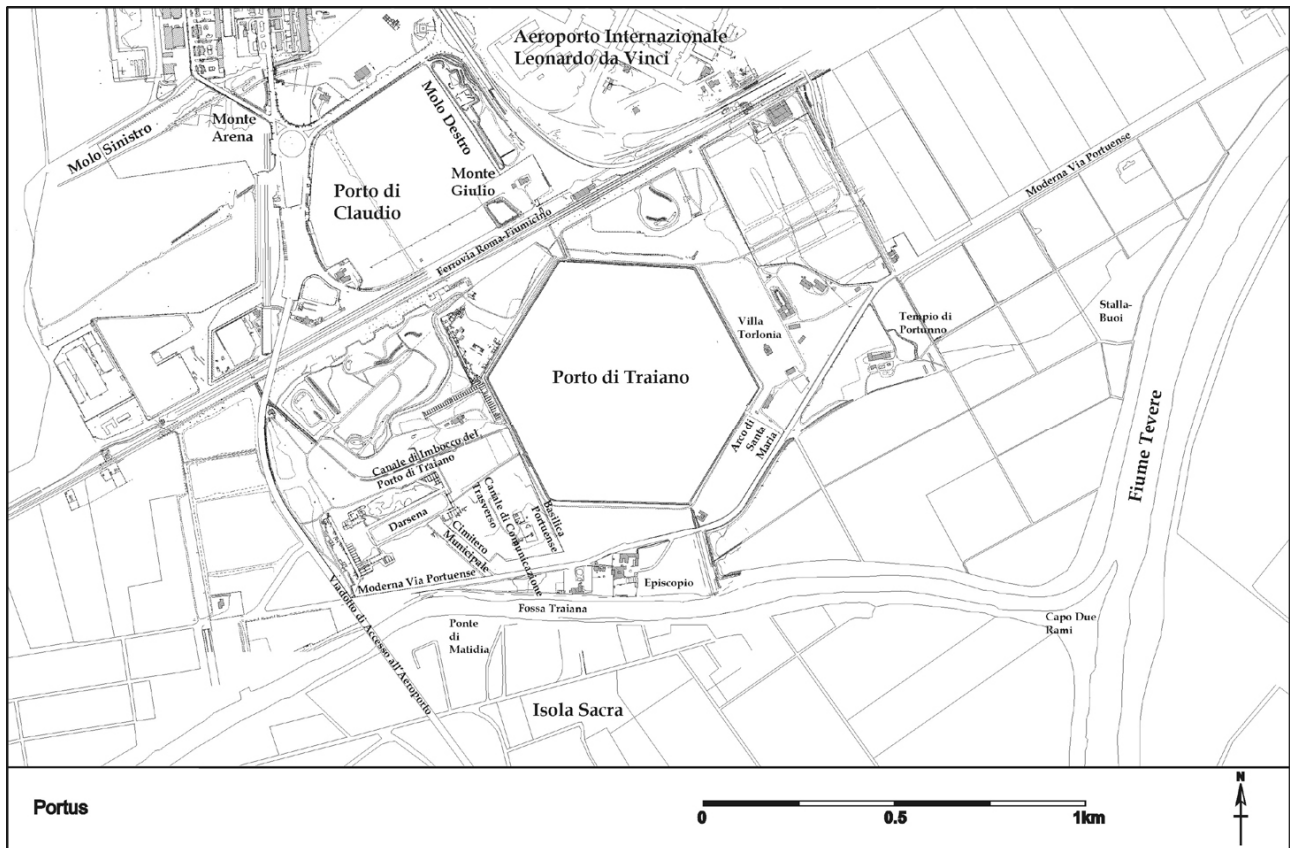
La prospezione archeologica (Il metodo di indagine)

Lo studio del sito di Portus (Roma-Fiumicino), il porto di Roma per la maggior parte del periodo imperiale, ha costituito parte integrante del progetto; un volume dettagliato sul lavoro archeologico svolto è in corso di pubblicazione (Keay, Millett, Strutt and Paroli 2005). Porto, noto fin dal secolo sedicesimo, è stato oggetto di importanti studi durante il diciannovesimo e ventesimo secolo, da parte di archeologi quali Lanciani (1868), Lugli & Filibeck (1935) e Testaguzza (1970); attualmente l'area archeologica è sotto la tutela della Soprintendenza dei Beni Archeologici di Ostia.

Tre tecniche di indagine archeologica sono state utilizzate per indagare il sito di Porto: lo studio della topografia, la prospezione geofisica: magnetometria e resistività, e la ricognizione di superficie. Sono tecniche rapide e complementari, che permettono di coprire e studiare ampi tratti di superficie, e al contempo non comportano alcuna distruzione di essa. Il lavoro della nostra équipe è iniziato nel 1998, e fin da allora sono stati ricoperti circa 180 ettari del sito, apportando un'abbondanza di informazioni sulla struttura e funzionamento dei porti.

Lo studio della topografia

Lo studio delle caratteristiche fisiche di un'area è molto importante poiché fornisce il contesto topografico in cui leggere i risultati della prospezione geofisica. L'analisi d'insieme dei risultati dello studio topografico, dei dati geofisici e la localizzazione delle strutture archeologiche visibili, permette di comprendere lo sviluppo dell'archeologia presente al di sotto della superficie. Lo studio topografico di gran parte della zona di Portus era stato effettuato dalla Soprintendenza Archeologica di Ostia, rendendo in tal modo possibile, nel 1998, procedere direttamente con l'indagine geofisica. La Soprintendenza, inoltre, aveva provveduto alla creazione di una mappa topografica digitale 1: 2000 che è stata utilizzata come mappa di base. Ulteriore indagine topografica è stata condotta, in seguito, in quelle aree non coperte dalla Soprintendenza, o dove era necessario condurre una micro-topografia per registrare cambiamenti nell'altezza del terreno dovuti alla presenza di strutture archeologiche.



Pianta delle caratteristiche topografiche di Porto

La prospezione geofisica

La fase successiva del lavoro di campo ha visto l'impiego di due metodologie complementari: la geofisica e la raccolta di materiale archeologico dalla superficie (o ricognizione archeologica), che permettono di capire, rispettivamente, l'organizzazione spaziale degli edifici interrati e la loro cronologia e funzione.

Due tecniche geofisiche sono state utilizzate: la magnetometria e la resistività che hanno permesso di individuare e mettere su mappa i resti delle strutture archeologiche presenti sotto la superficie nell'area di Portus. L'utilizzo di tecniche di prospezione geofisica, in particolare della magnetometria e della resistività, ha visto negli ultimi anni uno sviluppo notevole in Gran Bretagna, soprattutto a seguito della disponibilità di strumenti tecnici sofisticati e di software in grado di elaborare i dati. La tecnica della resistività misura le variazioni nella resistenza al passaggio di un flusso di corrente elettrica attraverso il suolo; la presenza di strutture murarie è pertanto rappresentata da bande di anomalie ad alta resistenza elettrica.

La magnetometria misura invece variazioni nel magnetismo del suolo causato dalla presenza di strutture sepolte, per esempio fornaci, focolari, fosse, strade e muri. La magnetometria e la resistività vengono spesso utilizzate come tecniche complementari.



Il metodo della resistività

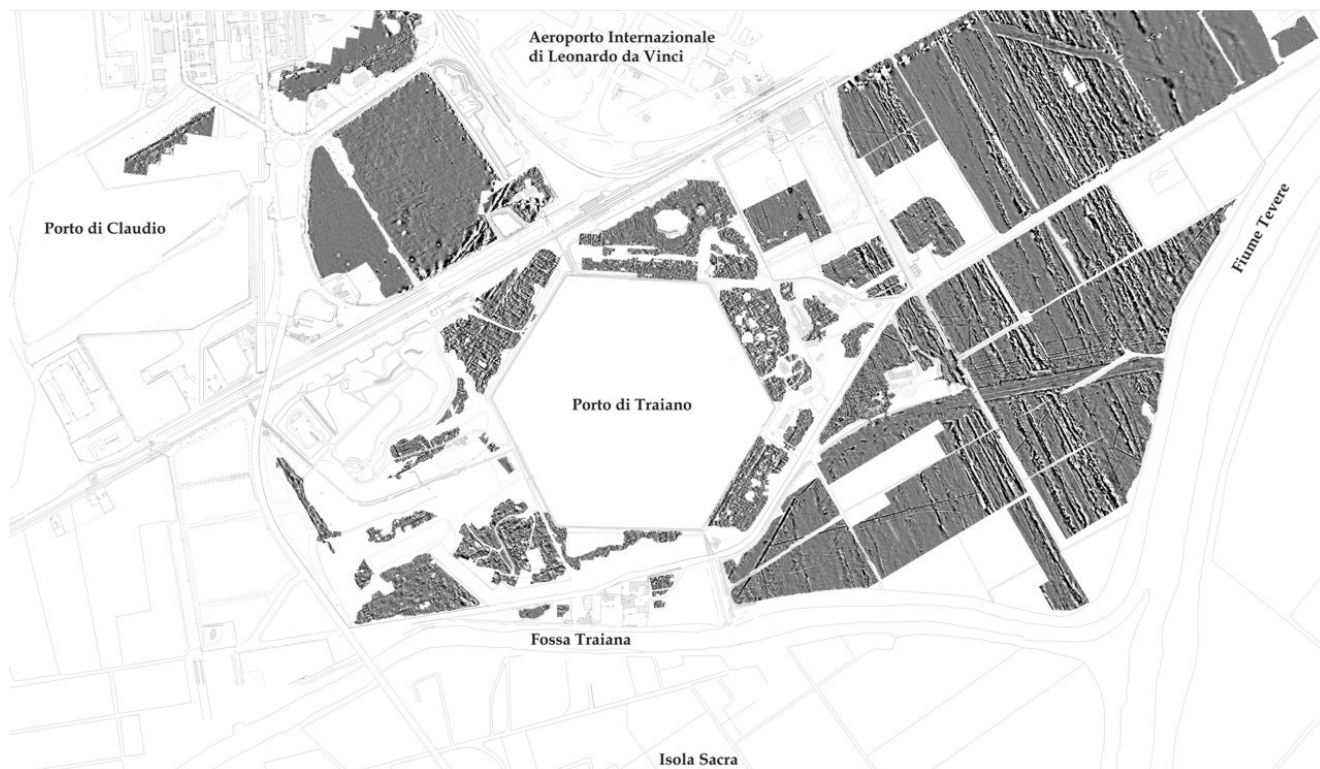
La ricognizione di superficie

Se da un lato i risultati geofisici forniscono un'immagine dell'organizzazione spaziale e, delle caratteristiche delle strutture archeologiche sepolte, dall'altro non danno alcuna indicazione sulla loro cronologia o funzione. La raccolta sistematica di materiale archeologico dalla superficie, in particolar modo della ceramica e dei materiali da costruzione, permette di ottenere dei primi dati. La ricognizione viene effettuata lungo traverse in una griglia di quadrati posizionati sul terreno; di solito vengono utilizzati gli stessi quadrati della geofisica. Strategie di raccolta diverse possono essere adottate in base alle caratteristiche di un determinato sito, per cui si può procedere alla raccolta totale di materiale o alla raccolta di un campione rappresentativo.

La ceramica, una volta raccolta, viene classificata in base alle differenti classi, per esempio ceramica fine, da mensa, da fuoco, materiale anforaceo; i materiali da costruzione vengono suddivisi in base alla loro funzione: elementi per la copertura, per la pavimentazione, elementi murari. La distribuzione dei diversi tipi e la differente densità attraverso l'area del sito possono essere rappresentati graficamente sul computer.

Per l'indagine geofisica, quadrati di 30 metri per lato sono stati posizionati sul terreno mediante un teodolite elettronico e, le letture geofisiche sono state effettuate a 0.5 metri di intervallo lungo traverse di 1 metro, per un totale di 1800 letture per quadrato. La magnetometria è stato il metodo predominante utilizzato a Portus, trattandosi di una tecnica efficace e allo stesso tempo rapida; la resistività è stata impiegata per indagare, in maggiori dettagli, aree di particolare interesse, o zone che non presentavano una chiara lettura magnetometrica. È importante notare che i risultati geofisici possono essere compromessi dalle caratteristiche geologiche dell'area; in generale i metodi geofisici consentono di ottenere dei buoni risultati in quelle aree che presentano differenze significative tra le proprietà magnetiche o elettriche delle strutture archeologiche sepolte e quelle della geologia circostante.

La magnetometria e la resistività sono state realizzate, rispettivamente, con un Geoscan Research FM36 Fluxgate Gradiometer e con un Geoscan Research RM15 Resistance Meter, strumenti disponibili sul mercato. Le letture geofisiche, registrate durante il lavoro di campo, vengono automaticamente immagazzinate nella memoria elettronica degli strumenti e, possono essere scaricate direttamente su computer portatile e elaborate per mezzo di software quali Geoplot ed Insite. Tali software sono dotati di alta capacità di elaborazione grafica e di massimizzazione delle qualità visive delle immagini.



I risultati della prospezione magnetica a Porto

L'immagine illustra i risultati della prospezione magnetica a Porto, essi vanno letti assieme alle caratteristiche topografiche del sito (vedi indagine topografica), e alle diverse fasi interpretative storiche del porto: il periodo pre- Traiano, Traiano e tardoantico (vedi Porto in età romana).

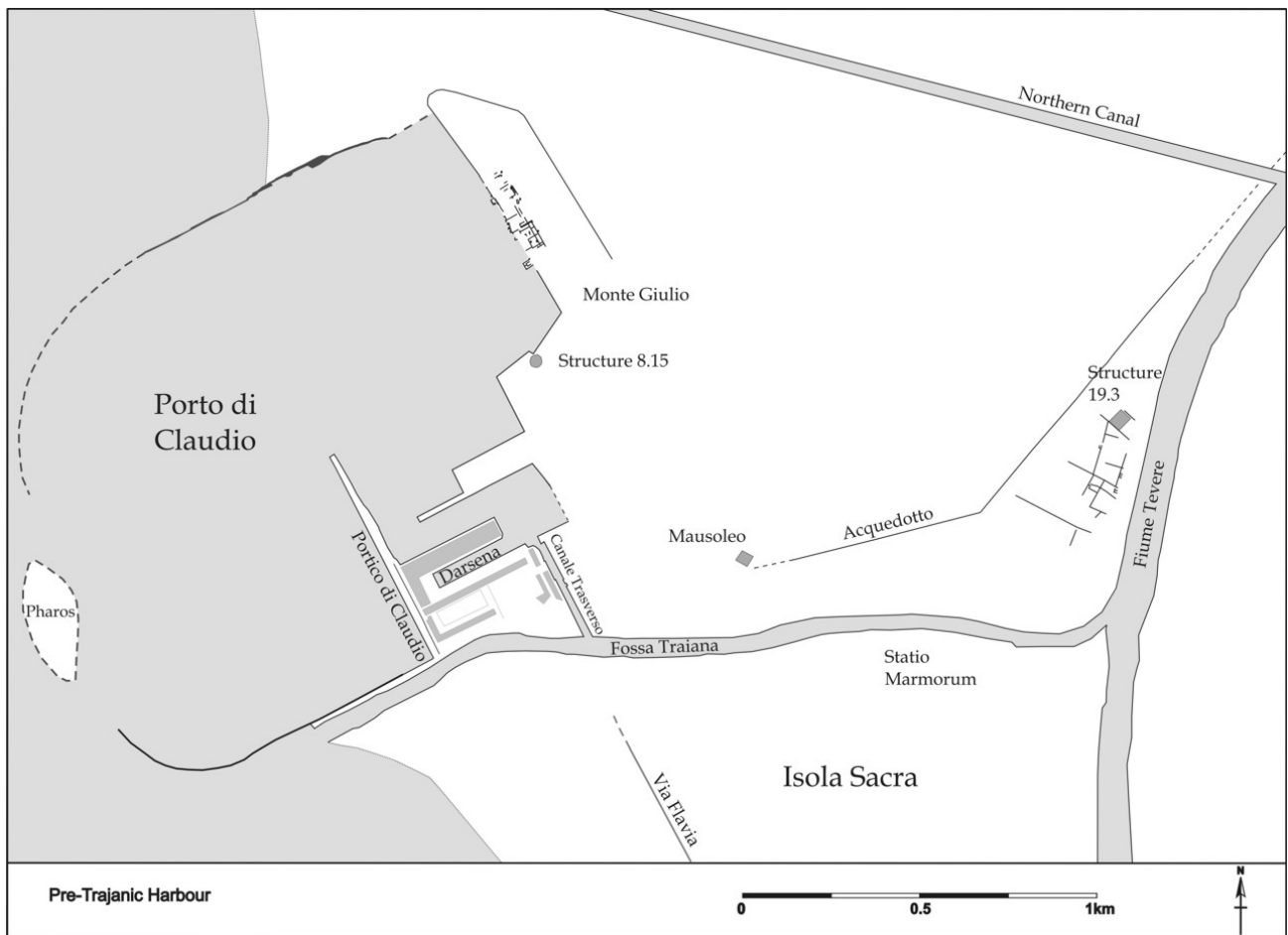
Le linee scure e le chiazze nere rappresentano forti anomalie magnetiche, e indicano la presenza di muri, strutture e canali al di sotto della superficie. I risultati pertanto denotano l'esistenza di edifici lungo i lati del bacino esagonale di Traiano, e la presenza di un canale, una strada, un acquedotto e ulteriori edifici fra il porto e il fiume Tevere, come è possibile vedere a destra nell'immagine.

I risultati dell'indagine geofisica 1998-2004

Il porto pre-Traiano: Il Porto di Claudio

Roma non dispose di un porto vero e proprio fino alla metà del I secolo d. C, quando l'imperatore Claudio iniziò la costruzione del porto artificiale di Portus, presso la foce del fiume Tevere, alcuni Km a nord dello scalo fluviale di Ostia, e noto come il Porto di Claudio.

Questo era costituito da un enorme molo ricurvo in calcestruzzo che si estendeva nel mare fino ad inglobare un massiccio ancoraggio artificiale, una parte di cui costituiva la base di sostegno di un faro monumentale costruito ad imitazione del Pharos (Faro) di Alessandria. Lungo il suo lato interno il porto presentava una serie di banchine e portici per la sosta dei commercianti e delle merci in transito, esso, inoltre, era collegato al Tevere per mezzo di due canali. La scelta del luogo fu alquanto singolare, in quanto questo tratto di costa era esposto a venti e a correnti d'acqua, mentre il Tevere stesso depositava costantemente detriti sabbiosi che avrebbero ostruito il porto a meno che non venissero puntualmente rimossi. Nel 62 d. C. si verificò un maggiore disastro: una tempesta abbattè almeno 200 navi ancorate nel porto, evidenziando la scarsa affidabilità del bacino.

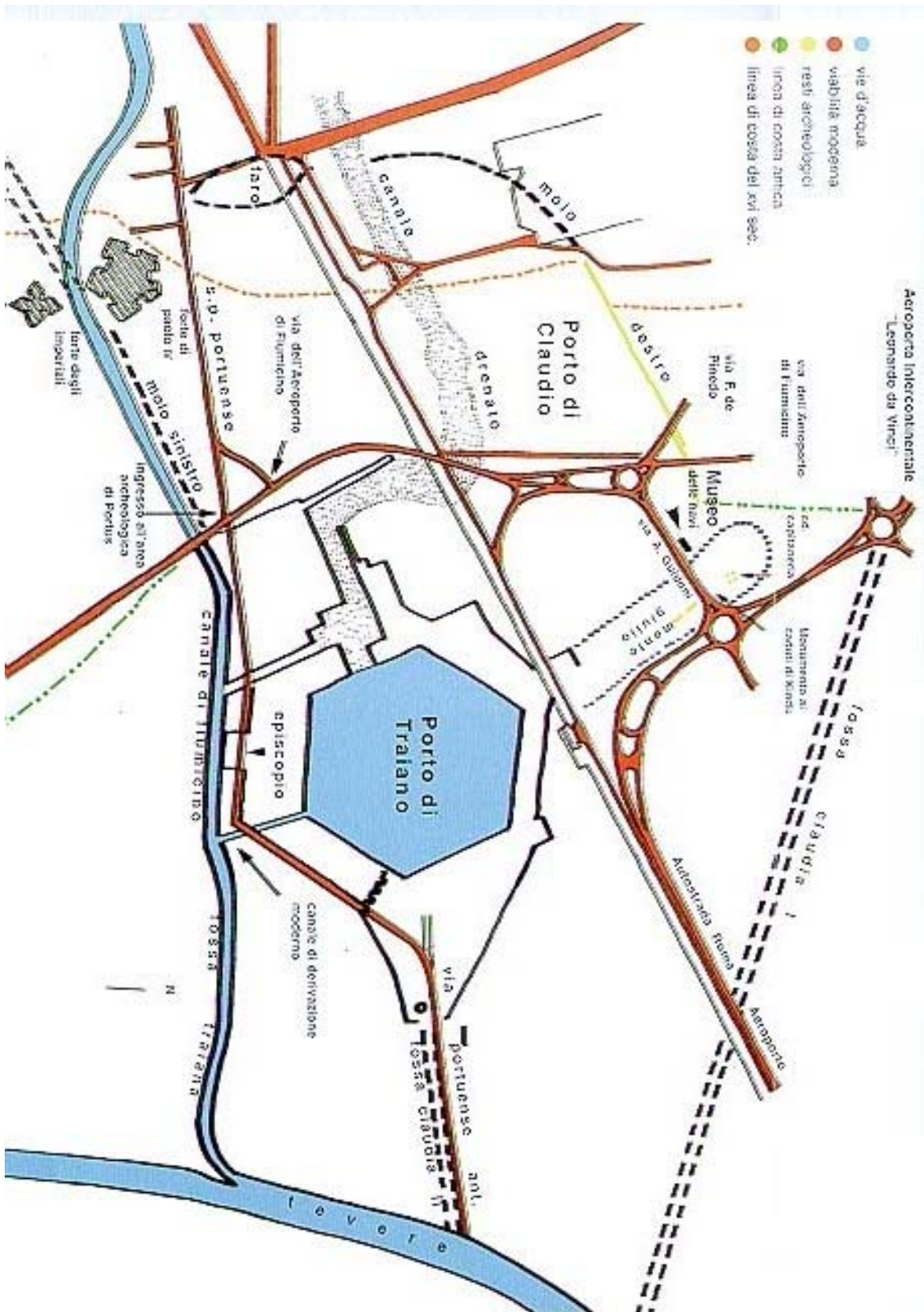


Ricostruzione interpretativa del porto pre-Traiano (Porto di Claudio) sulla base dei risultati geofisici e topografici

Il Porto di Traiano

Traiano ingrandì il porto notevolmente dotandolo di depositi e infrastrutture tali da agevolare, probabilmente, il rifornimento di grano da Alessandria verso Roma, che, nel frattempo, veniva sbarcato a Pozzuoli, nella baia di Napoli. Quest'opera di ingrandimento, nota come il Porto di Traiano, comportò la creazione di un enorme bacino a forma di esagono nell'entroterra, appena dietro il porto di Claudio, ancora in funzione, e connesso ad esso tramite un piccolo canale.

Esso fu ideato come un porto più interno allo scopo di sostituire, su vasta scala, le funzioni della darsena in grado di accomodare un gran numero di navi. Magazzini più grandi vennero disposti lungo almeno cinque dei sei lati del bacino esagonale. Il porto, inoltre, incorporava la darsena e un nuovo complesso di canali costruito per collegare la Fossa Traiana, il bacino esagonale e il più antico porto di riva. L'accesso all'insediamento sull'Isola Sacra, a sud della Fossa Traiana, fu reso possibile grazie alla creazione del Ponte di Matidia, da cui si snodava un percorso che proseguiva a sud verso Ostia. Una volta completato, il complesso che incorporava il Porto di Claudio e il Porto di Traiano, funzionava come un unico sistema portuale.



Sovrapposizione schematica della viabilità moderna sulla topografia storica desunta dalla topografia aerea (secondo F. Castagnoli and C.F. Giuliani).

L'indagine archeologica ha permesso di ampliare considerevolmente il quadro delle conoscenze archeologiche del bacino esagonale. Per esempio, nella zona centrale dell'area opposta all'entrata dell'esagono è stato rinvenuto ciò che si pensa essere un tempio rettangolare circondato da un recinto porticato. Questo tempio potrebbe essere stato dedicato a Liber Pater Commodiana e probabilmente era facilmente visibile alle navi che facevano ingresso nel porto. In fronte ad esso si assume vi fosse stata una statua colossale di Traiano.

Una doppia fila di magazzini era disposta ai lati del recinto porticato. Il lato più meridionale dell'esagono costituiva l'area di maggiore traffico per i carichi diretti a Roma. I magazzini disposti lungo il bacino esagonale a nord e, lungo il nuovo canale di Traiano a sud, consentivano che le merci una volta scaricate, venissero alloggiate e successivamente imbarcate su piccole barche e, attraverso il Tevere dirette a Roma. Una componente maggiore dei carichi era costituita dai contenitori ceramici noti come anfore commerciali. I carichi dovevano essere diretti a Roma, più volte durante l'anno, navigando il Tevere. L'enorme accumulo di frammenti di anfore a Monte Testaccio, collina a sud di Roma e adiacente al Tevere, testimonia la portata di questo movimento. Le anfore provenivano per la maggior parte dalla Spagna e dall'Africa settentrionale.

L'area più enigmatica del bacino è quella del lato VI dove sorge il cosiddetto Palazzo Imperiale, un complesso monumentale i cui resti sono visibili fino ad un'altezza di almeno due piani di edificio. Resoconti di archeologi del diciannovesimo secolo descrivono un cryptoporticus, colonnati, terme, un possibile teatro, mentre annotano la presenza di sculture pregiate e di iscrizioni. Il complesso del Palazzo Imperiale è di una importanza chiave, dal momento che sorge in una posizione strategica, dominante sia sul bacino del Porto di Claudio che sul bacino del Porto di Traiano. Sebbene l'indagine archeologica ha consentito di ampliare le nostre conoscenze, non ci sono tuttavia evidenze sufficienti da suggerire l'esistenza di un palazzo.

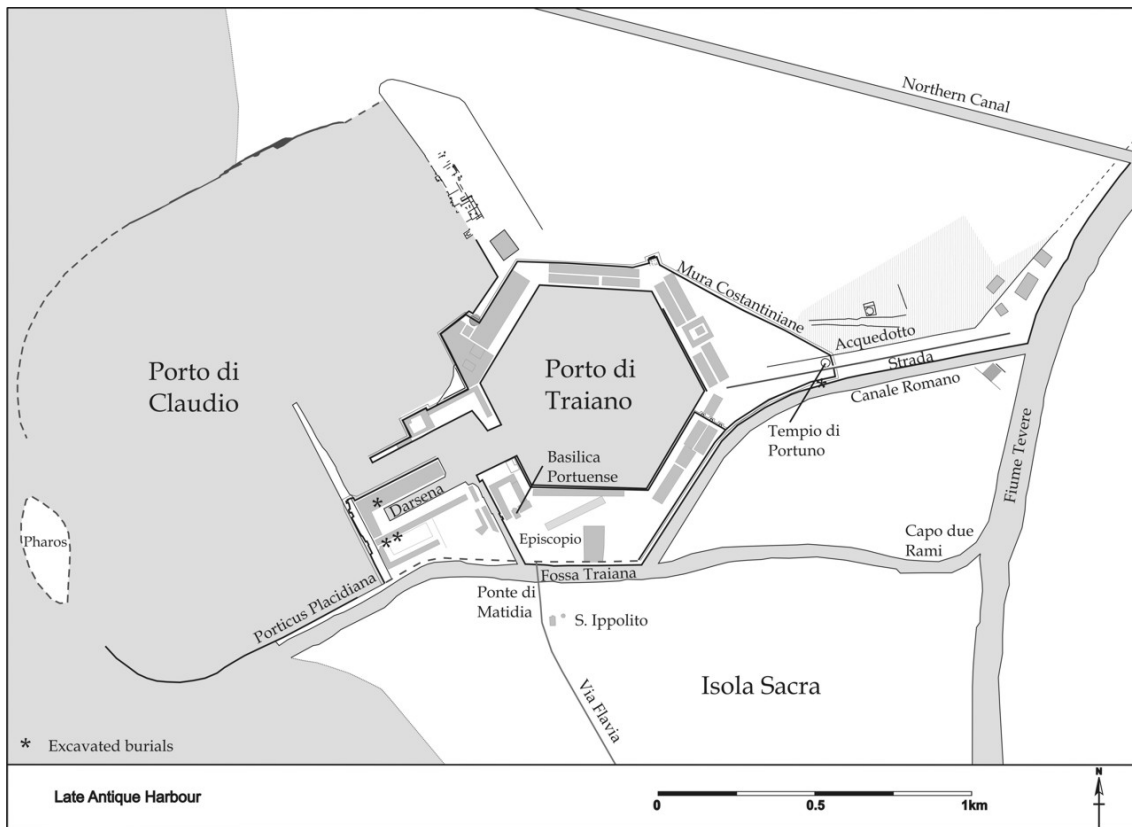
L'archeologia dell'area compresa tra il V lato del bacino esagonale e il Canale di Comunicazione Traverso non è facile da comprendere per il periodo traiano. Essa costituì una zona centrale del porto pre-traiano mentre diventò un'area densamente occupata durante la fase tardoantica, quando venne costruita la Basilica Portuense. Tale continuità di occupazione ha causato la creazione di un complesso palinsesto archeologico i cui risultati geofisici sono difficili da interpretare. Ciò nonostante sembra che vi fosse un largo complesso rettilineo in cui la Basilica Portuense fu successivamente edificata.

Portus nel periodo tardo antico

Le evidenze storiche e archeologiche documentano che Portus continuò ad essere un porto importante fin nel VI secolo d. C. ed oltre. Agli inizi del V secolo il porto venne circondato da possenti mura difensive, le cosiddette Mura Costantiniane, e fu provvisto di una fortificazione interna, nota oggi come l'Arco di Santa Maria. Le mura sono visibili lungo il versante interno del sito ed incorporano il Tempio di Portuno.

La cinta muraria circondava l'area dei magazzini e gli edifici lungo il lato settentrionale del bacino esagonale. È difficile valutare quale fosse l'estensione del sito in questo periodo, tuttavia, è facile ipotizzare che l'area abitata fosse molto più ridotta che in passato; un'eccezione è data dalla Basilica Portuense, una delle prime basiliche cristiane sviluppatesi su più antiche strutture nelle vicinanze del bacino esagonale nel corso del IV, V e VI secolo d. C. I risultati dell'indagine suggeriscono che con la fine del V secolo l'area compresa tra le Mura Costantiniane e il fiume Tevere era meno densamente occupata che in passato.

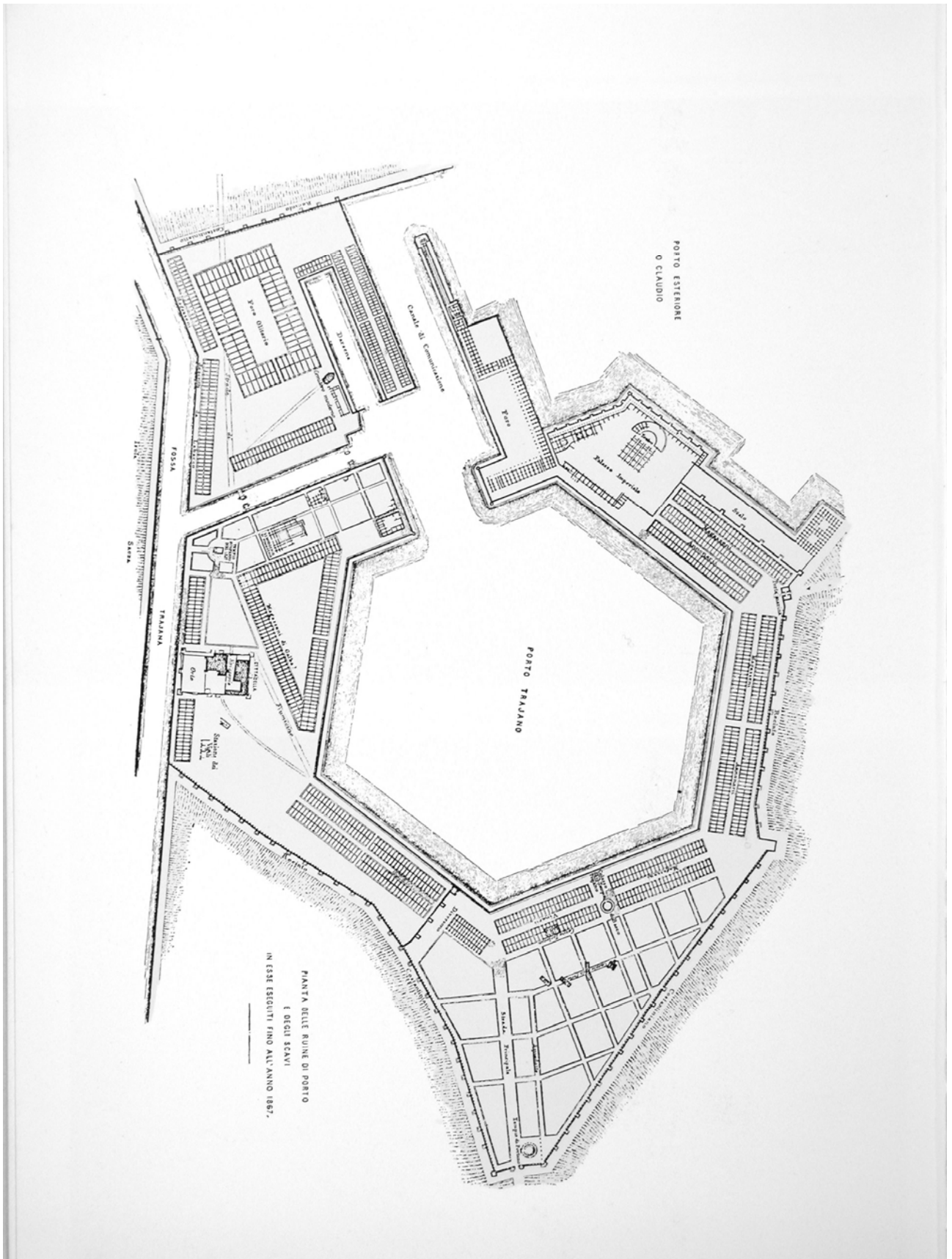
Tale evidenza, tenuta in conto con l'esistenza di alcune sepolture, lì dove sorgevano i magazzini, suggerisce che nel VI secolo, sebbene Portus continuò a servire Roma e a rappresentarne la principale via di rifornimento, la sua importanza portuale si era notevolmente ridimensionata.



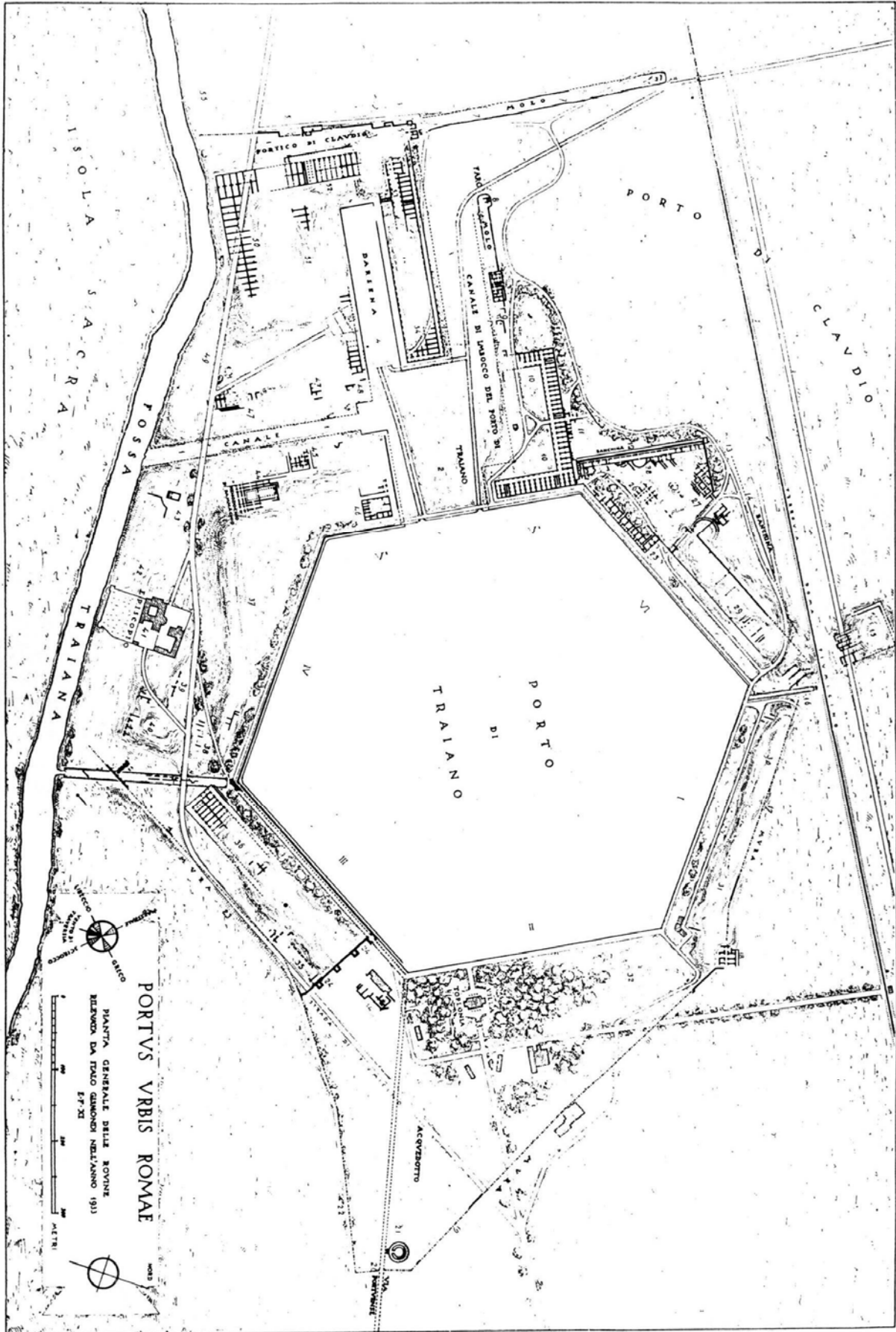
Ricostruzione interpretativa dell'area portuale di Porto in età tardoantica basata sui risultati geofisici e topografici



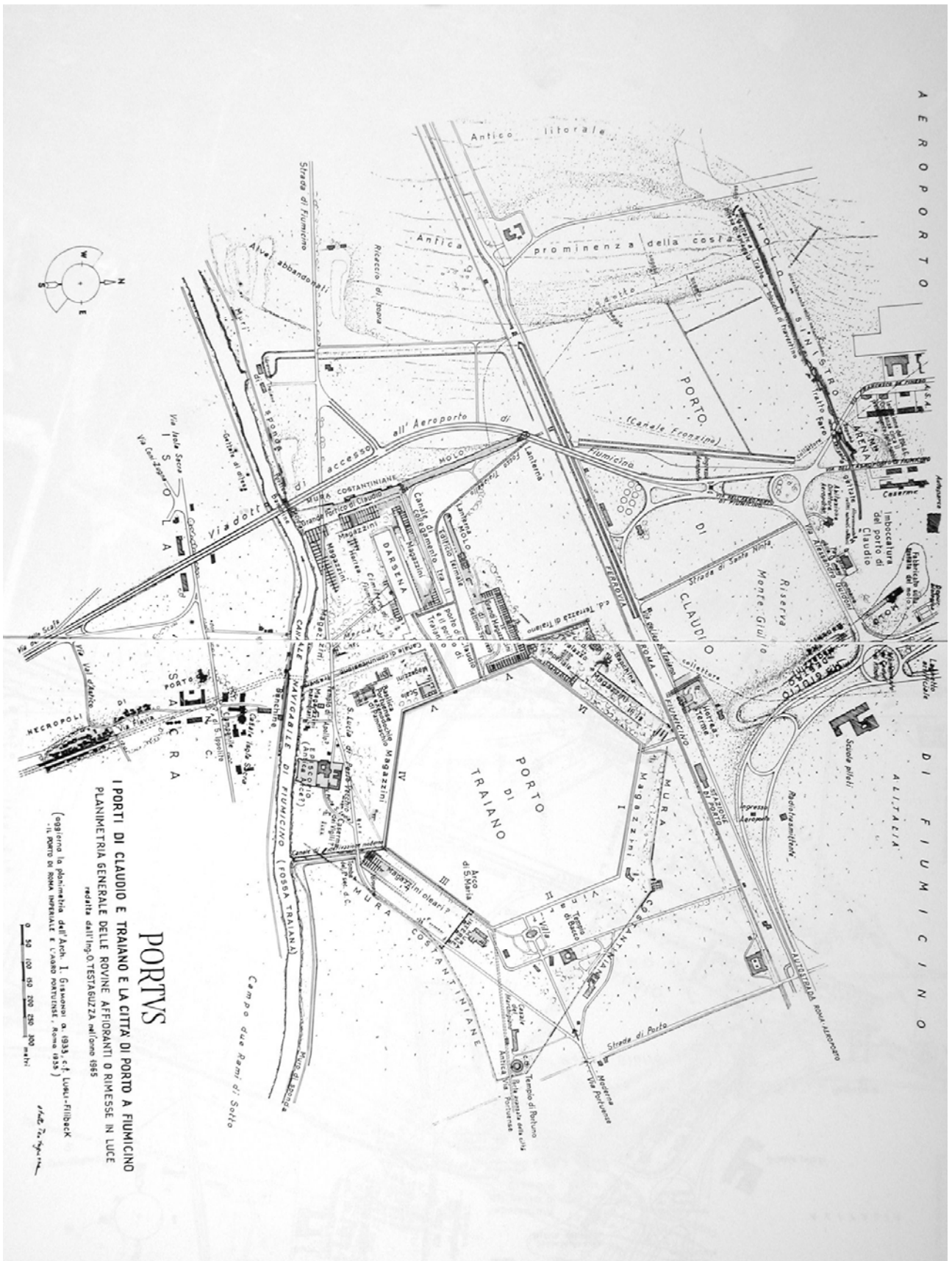
Ricostruzione 3d dell'area del Porto di Claudio



Pianta dell'antica Portus, Lanciani 1965



Lugli e Filibeck 1935



Testaguzza 1970

Presistenze archeologico-monumentali

La fondamentale emergenza geografica che caratterizza il "Parco del Litorale" e condiziona l'assetto storico del territorio è determinata dal basso corso del Tevere dal Ponte della Magliana fino alla foce di Fiumara. Sulle opposte sponde del fiume i principali affluenti di destra e di sinistra (Rio Galeria e fosso di Malafede, identificabile con l'antico 'rivus Albanus') non solo individuano le testate terminali dei principali crinali spartiacque che da NW e SE innervano l'intero comparto territoriale, ma essi stessi si propongono quali possibili vie di penetrazione verso le aree interne. Le relative valli difatti offrono naturali e comodi passaggi da un lato verso la zona di Veio, dall'altro verso i Colli Albani. La testata di Monte Cugno, sulla sponda sinistra del fiume, riveste particolare rilevanza in quanto terminale della prima dorsale collinare opposta al Mar Tirreno e del crinale spartiacque che scende dai Colli Albani; la grande valenza territoriale testimoniata dalla precoce occupazione delle testate terminali ed intermedie che ospitarono i centri di Albalonga, Lavinium (Pratica di Mare), Tellena (Castel di Decima) e Ficana (Monte Cugno).

Alle occasioni insediative offerte da tale sistema territoriale si devono aggiungere le possibilità legate alla presenza di lagune costiere precocemente sfruttate per la produzione del sale. L'importanza delle saline nel quadro economico di epoca preistorica e protostorica sottolineata dall'addensarsi di nuclei abitativi a controllo delle vie che assicuravano il transito del prezioso minerale verso l'interno della regione (sistema della via Campana-Portuense sulla sponda destra e sistema Ostiense-Salaria su quella sinistra) e trova eco nella lotta tra Roma e Veio per il controllo degli impianti produttivi come tramandato dall'annalistica antica. Tale quadro insediativo ha lasciato notevoli relitti archeologici sia nelle frequentazioni preistoriche della zona di Malafede, a testimonianza dell'occupazione dei terrazzi fluviali del rivus Albanus, sia negli abitati protostorici ed arcaici riconosciuti nella zona del Torrino e, soprattutto, di Monte Cugno dove fiorì l'orrido di Ficana conquistato dai Romani già in età regia.

Nell'assetto territoriale, a partire dal periodo repubblicano, assume un peso determinante il castrum di Ostia, sviluppatosi poi fino a raggiungere dignità urbana; in epoca imperiale, inoltre, le strutture portuali alla foce del Tevere, articolate nei bacini di Claudio e di Traiano, danno vita al funzionale abitato di Porto. Negli stessi periodi una nutrita schiera di ville rustiche occupa le alture affacciate alla valle del Tevere (Torrino, Malafede, Mezzocammino, Dragoncello), mentre ville marittime si dispongono sulla duna costiera percorsa dalla via Severiana che assicurava i collegamenti con Ardea ed Antium. Lo stesso sistema insediativo si ripete in epoca medioevale quando l'esigenza di controllare la foce ed il basso corso del Tevere risolta con la fortificazione del Borgo di Ostia e con la costruzione, alla foce del fiume, della Tor Boacciana e della Torre di San Michele, mentre una serie di torri di avvistamento vengono distribuite sulle alture dominanti la valle del Tevere.

Probabilmente connessa con l'impaludamento delle zone depresse, comprese tra la duna costiera e le prime dorsali collinari, appare la disposizione insediativa di epoca moderna con l'addensamento di ville e casali da un lato nella zona più vicina a Roma, dall'altro nell'area prossima all'abitato ostiense. Si ricordano la villa della Magliana ed i casali di Tor Carbone, del Merlo e di Ponte Galeria nella zona della via Portuense; i casali di Tor di Valle, di Mezzocammino, di Malafede, di Dragona e di Dragoncello lungo la via Ostiense; il Casale delle Saline e la villa di Castel Fusano presso l'abitato di Ostia. Testimonianza monumentale dei primi tentativi di bonifica è la "Colonia Agricola Ravennate"; mentre un particolare interesse riveste la maglia, integralmente conservata almeno nel tessuto insediativo, dei casali pertinenti alle bonifiche della zona Portuense.

L'Isola Sacra

L'Isola Sacra, intesa come isola, è un'isola artificiale sita presso la foce del Tevere formata per l'allungamento della Fossa Traiana, il canale navigabile scavato per collegare al fiume il porto Imperiale.

L'Isola Sacra, intesa come quartiere di Fiumicino (già trentaseiesima zona del comune di Roma nell'Agro Romano, indicata con Z.XXXVI), è l'abitato che occupa circa i 2/3 dell'omonima isola presso il Tevere.

La parte orientale dell'isola è occupata dagli scavi archeologici della Necropoli di Porto.



Veduta aerea dell'Isola Sacra presso il Comune di Fiumicino

In età romana si chiamava *Insula Portus* o *Insula Portuensis*. Il nome attuale appare in epoca medievale, forse in riferimento alla presenza della Basilica di Sant'Ippolito e dell'area cimiteriale vicina al santo.

L'asse viario della "bia Flavia" costruita nel I secolo per unire il Porto di Ostia a quello di Claudio, percorre parallela l'antica linea di costa ed è affiancata da una necropoli romana. Sono attualmente visibili un centinaio di tombe, ed il percorso tra di esse è accessibile anche a persone in carrozzella. Le tombe monumentali sono generalmente a cella, con o senza recinto, per sepolture a rito misto (incinerazione e inumazione). Nel cosiddetto "campo dei poveri" sono stati effettuati i primi ritrovamenti di tombe non monumentali; l'area ha mantenuto il nome anche dopo la scoperta che le sepolture più semplici (in tutto oltre 600 a cappuccina, in sarcofagi di terracotta, in fosse, in olle ecc.) sono state ritrovate per tutta l'area occupata dal sepolcreto. Le tombe assolvono a quelli che erano gli intenti dell'epoca, cioè l'esplicitazione della posizione della famiglia in seno alla società. È per questo motivo che le costruzioni offrono il fronte alla strada ed hanno un programma decorativo, soprattutto pittorico e musivo, ricco e di buon livello artigianale.

La particolarità della Necropoli di Portus è nell'essere rappresentanza di un ceto sociale produttivo, e le formelle apposte sulle tombe ne testimoniano l'attività. Notevoli, sulla tomba n. 100, le formelle che mostrano i proprietari al lavoro; Marco Ulpio Amerimno, chirurgo, pratica un salasso alla gamba di un paziente. All'altro lato della porta Scribonia Attice, ostetrica, è china davanti alla sedia ostetrica e aiuta la partoriente seduta mentre una terza donna la sostiene per le spalle. Altrove descrivono le attività dei proprietari ancora formelle (acquiolo, fabbro), mosaici (fabbro, tomba della mietitura), mentre iscrizioni recitano esattamente dimensioni e proprietà, testimoniando a volte la volontà di mantenere usanze più antiche (ad esempio vietando le inumazioni), altre l'andamento di eredità e successioni che dividono in due parti (le n. 75 e 76) una grande tomba monumentale. Interessante il mosaico della tomba n. 43: posto all'ingresso, mostra un faro con due navi e, in greco, la scritta "qui cessa ogni affanno", con il duplice riferimento sia al raggiungimento del porto nautico che dell'aldilà.

In linea diretta con il proseguimento della strada, intorno alla Basilica di Sant'Ippolito, sono emerse le evidenze di un'area forse attrezzata a statio di pertinenza al porto. Su molte di queste preesistenze romane insistono edifici dovuti al riuso in epoche successive, compresa la bonifica agraria.

La suddivisione agricola voluta dall'ex Opera Nazionale Combattenti dopo la fine della Grande Guerra, ha regalato una topografia particolare all'area dell'Isola Sacra. Infatti gli assegnatari hanno dato ai loro poderi

nomi legati ai luoghi delle battaglie, che si sono tramandati all'odierno sistema viario (Cima Cristallo, Coni Zugna, Monte Sisemol, Trincea delle Frasche, oltre al sacrario di Redipuglia, ecc.)

A partire dagli anni '70, e con fasi più o meno altalenanti, l'abitato ha subito diverse impennate edilizie, legate soprattutto alla costruzione e allo sviluppo dell'Aeroporto di Fiumicino.

La zona della valle fluviale del Tevere, caratterizzata da terreni di origine alluvionale, particolarmente fertili, sui quali vi sono appezzamenti di coltivazioni irrigue, orditi radialmente rispetto al corso del fiume.

A partire dagli anni '70 le superfici foraggere sono drasticamente diminuite, modificando il tradizionale paesaggio agrario della zona, e sono state sostituite dalle coltivazioni di girasole, che arricchiscono di variazioni cromatiche la campagna. La pastorizia è, infatti, divenuta via via meno redditizia, tanto che si è assistito ad una graduale scomparsa della zootecnia, che ha subito un generale processo di abbandono e si è concentrata in poche grandi aziende specializzate.

Le più importanti opere di bonifica sul litorale romano furono intraprese a seguito della prima legge organica di bonifica del 18828: nel 1884 fu bonificato lo stagno di Ostia, molto più tardi prese l'avvio la bonifica di Isola Sacra. La bonifica idraulica fu iniziata all'inizio del secolo, ma il risanamento integrale fu eseguito solo dal 1920 dall'Opera Nazionale Combattenti. La bonifica delle aree più a nord iniziò realmente nel 1926 e riguardò l'area caratterizzata dal grande stagno di Maccarese - sulla riva destra del Tevere - insieme allo stagno delle Pagliete - situato poco più a nord, a sinistra del fosso dei Tre Denari.

I suoli provenivano dall'esproprio, da parte dello Stato, dei terreni di proprietà delle famiglie nobiliari dei Rospigliosi e dei Torlonia; l'intera operazione fu gestita dalla Società Maccarese, appositamente istituita.

Dopo una lunga e complessa serie di passaggi, la Società è diventata una vera e propria azienda pubblica ed ha attraversato una fase di profonda trasformazione, tanto che gli ex mezzadri sono oggi proprietari di ampie parti dell'azienda.

Il paesaggio originario di questa zona venne dunque profondamente trasformato dalle opere della bonifica.

Le bonifiche hanno modificato radicalmente l'assetto morfologico e paesistico del litorale romano, sostituendo ai caratteri paesistico- naturalistici tipici della costa tirrenica (lagune, macchia mediterranea, dune) nuovi elementi antropici quali canali, filari alberati di vegetazione esotica, colture irrigue, strade, i quali, a conti fatti, hanno rappresentato il volano del successivo fenomeno dell'urbanizzazione

All'originario sistema insediativo agricolo, dunque, che si strutturava sulle grandi tenute agricole e su qualche casale sparso, è stato sovrapposto il sistema del nuovo insediamento agricolo, fatto di piccoli appezzamenti e dalla ricca rete dei casali di bonifica. Dal punto di vista paesistico-ambientale, alla macchia ed alle zone seminude, si sono in un primo momento sostituiti il grano - in quanto i terreni vergini non consentivano colture più esigenti - e, successivamente, le colture legnose (alberi da frutto e viti), gli ortaggi e, in qualche piccola zona, la floricoltura. La zona è inoltre caratterizzata da una fitta presenza di viali frangivento di eucalipti, alcune volte sostituiti dai pini marittimi, che accanto ai casali ed alle fattorie più grandi si stringono a formare delle vere e proprie macchie arboree.

Dal punto di vista dei "residui" storici è opportuno ricordare come l'intera zona, essendo stata oggetto della bonifica all'inizio del XXI secolo, sia stata completamente riconfigurata e abbia perso gran parte dei suoi caratteri storici originari.

Nonostante ciò, sono presenti notevoli resti di archeologia romana e di permanenze legate alla storia medievale: bisogna segnalare almeno l'area archeologica di Ostia Antica, situata lungo la via Ostiense in prossimità di una delle ultime anse della foce del Tevere, e la necropoli di Porto, vicino all'agglomerato urbano di Isola Sacra, a testimonianza del periodo romano; il castello di Maccarese e la torre di Palidoro a nord e la torre di Tor Paterno a sud, simboli dell'antico sistema insediativo medievale imperniato sui cosiddetti centri di arroccamento; i numerosi ritrovamenti avvenuti entro la tenuta presidenziale di Castel Porziano ed in quella privata di Capocotta.

Alcune permanenze sono, inoltre, ancora visibili nelle strutture edificate di casali che hanno inglobato al proprio interno i resti delle torri medievali che caratterizzavano quest'area e ne rappresentavano l'avamposto militare difensivo lungo la costa.

Elenco dei manufatti storici del Tevere nell'ambito dell'opera di progetto Dalla Carta Archeologica dell'Autorità di Bacino del Tevere

371 Resti

406 Aree di interesse archeologico

408 Torre Boacciana

409 Torre San Michele

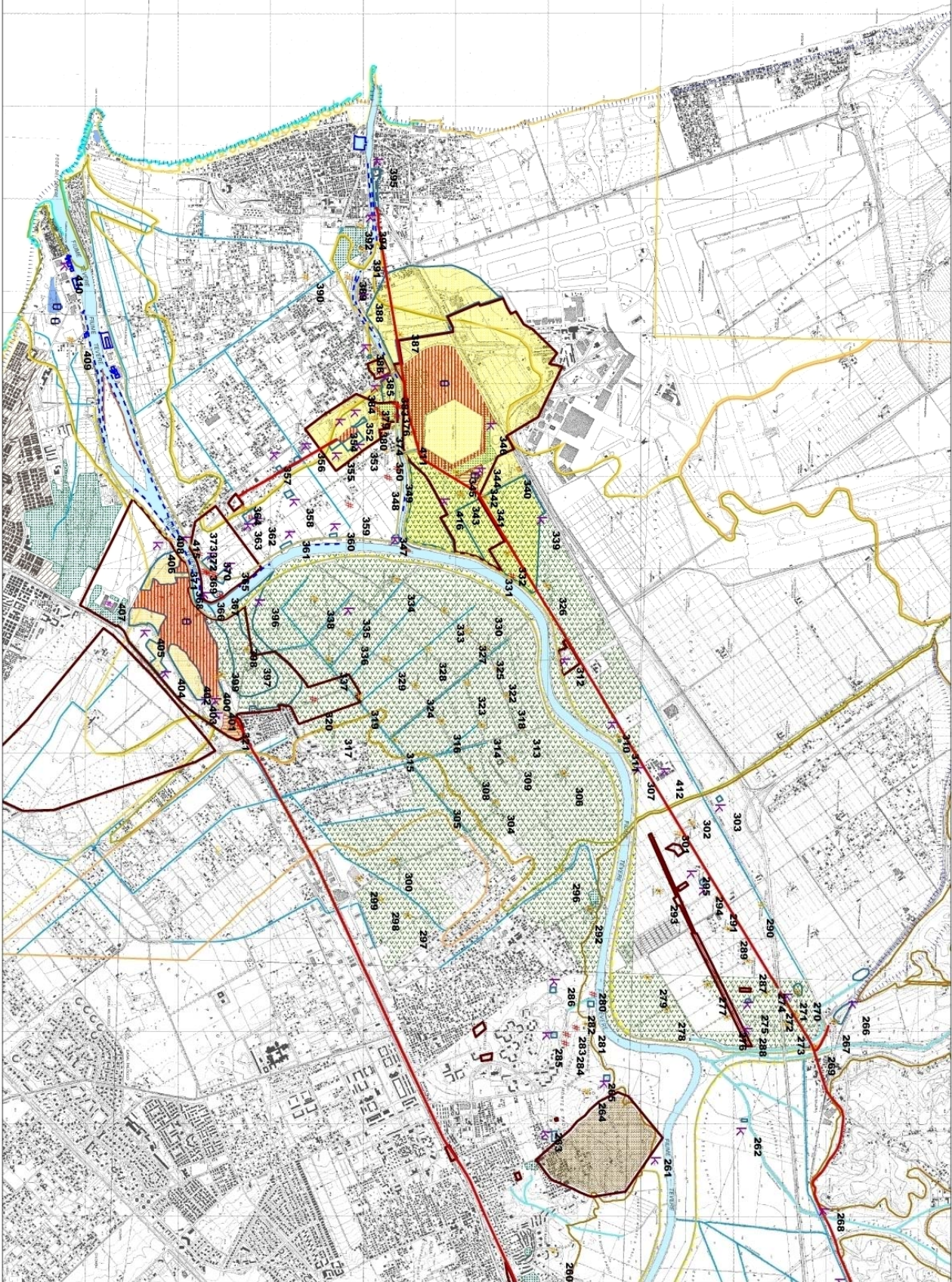
410 Idroscalo Carlo del Prete

415 Ponte della Scafa

Non sono comunque presenti sulla sponda nord nel Comune di Fiumicino presistenze archeologiche di rilievo.





Alle invasioni e ai ripetuti scontri sul suo territorio seguì per Ostia un triste avvenimento, questa volta provocato dalla natura; il 14 settembre 1557, dopo fitte piogge, le acque del Tevere strariparono e il fiume, ritirandosi, cambiò il suo corso allontanandosi da Ostia di circa un chilometro, tanto che il borgo e il suo castello persero la funzione difensiva per cui erano stati costruiti. Questo comportò anche la fine delle attività economiche di Ostia, cosicché il Papa Pio IV (1559-1565) fu costretto a trasferire la base dei traffici marittimi presso Tor Boacciana, successivamente sostituita nella sua funzione da Tor San Michele per volere di Pio V (1566-1572). Le condizioni della campagna di Ostia, divenuta una palude lambita dalle acque del fiume morto, ossia da ciò che rimaneva dell'ansa del Tevere, provocarono la fuga dei suoi abitanti. Per risolvere la situazione, già nel 1593, sorsero le prime idee di bonifica che però, per circa due secoli, non ebbero seguito. La Torre S.Michele progettata da Michelangelo, venne terminata durante il pontificato di Pio V sotto la direzione di Giovanni Lippi che sostituì Michelangelo dopo la sua morte.



Carta presistenze archeologiche monumentali a cura dell'ABT

LEGENDA

Caratteri morfologici



-  Ambito del fondovalle
-  Ambito della fascia dunale
-  Ambito della pianura
-  Ambito delle zone depresse
-  Arenile
-  Corsi e specchi d'acqua

Strutture storiche e paesaggistiche

-  Manufatto di archeologia industriale
-  Manufatto di int. archeologico
-  Manufatto di int. storico architettonico
-  Altro
-  Tracciato storico
-  Ponte di impianto 800 - 900
-  Ponte di int. storico archeol.-monum
-  Acquedotto antico
-  Filari alberati
-  Tessuto della città preunitaria
-  Tessuto di impianto otto-novecentesco
-  Area della bonifica idraulica di Ostia e Maccarese
-  Aree di interesse storico - arch
-  Aree di int. storico - monumentale
-  Aree archeologiche

Ambiti connessi al sistema di fondovalle

Epoca antica e medioevale







-  Ambito degli addensamenti archeologici della via Flaminia
-  Ambito degli addensamenti archeologici della via Ostiense

Epoca moderna e contemporanea



-  Ambito del Villaggio Olimpico
-  Ambito dell'area industriale ostiense

Ambiti connessi al corso del Tevere

Epoca antica e medioevale





-  Ambito degli insediamenti arcaici di Fidenae, Antemnae, Ficana
-  Ambito dei magazzini fluviali romani
-  Ambito dei porti di Claudio e Traiano
-  Ambito dell'area archeologica centrale
-  Ambito delle banchine commerciali romane
-  Ambito di Ostia Antica

Epoca moderna e contemporanea

-  Ambito del Foro Italico
-  Ambito dell'area industriale di Valco San Paolo

Ambiti connessi al corso del Tevere








Epoca moderna e contemporanea

-  Ambito delle ville Borghese-Giulia-Strohl-Fern-Poniatowsky-Medici HA14
-  Ambito delle ville del Gianicolo
-  Ambito delle ville di Monte Mario
-  Ambito dell'E42-EUR

Manufatti e annessi al fiume


-  Banchina non pavimentata
-  Banchina pavimentata
-  Banchina rinaturalizzata
-  Argine in legno
-  Argine in muratura
-  Argine in terra
-  Attracco
-  Darsena
-  Greto in pezzame di pietra
-  Opere di difesa a mare
-  Soglia
-  Galleggiante
-  Struttura di discesa al fiume

Altri temi

-  Canali di bonifica
-  Aree ad accesso pubblico
-  Aree ad accesso regolamentato/privato
-  Pista ciclabile
-  Strada pedonale
-  Vincolo paesaggistico (D. legs. 490/99)
-  Vincolo archeologico e/o monumentale

Temi di base

Cartografia sfondo CTR Regione Lazio 1:10.000

-  Area di piano



ELENCO MANUFATTI STORICI TEVERE (1)

- 1 - Grotta e area di frammenti fittili
- 2 - Villa e cunicolo
- 3 - Sbaramento di Castel Giubileo
- 4 - Fornaci
- 5 - Castel Giubileo
- 6 - Villa Girolamo
- 7 - Ponte romano della via Flaminia
- 8 - Casale Duca Cesare
- 9 - Fiesole Mariani
- 10 - Fiesole Mariani
- 11 - Resi antichi - aree di frammenti fittili
- 12 - Aree di frammenti fittili
- 13-14 - Fornaci
- 15 - Ritrovamento preistorico sporadico
- 16-17 - Resti di tomba
- 18 - Via Flaminia
- 19 - Fidenae abitato antico
- 20 - Resi di villa
- 21 - Ostera di Grotarossa vecchia
- 22 - Tombe rupestri
- 23 - Resi di villa
- 24 - Villa Molinaro
- 25 - Tomba di Felina
- 26 - Casale di Grotarossa
- 27 - Casale di Grotarossa
- 28 - Proposta di vincolo archeologico (Soprintendenze)
- 29 - Sepolcro dei Nasroni
- 30 - Aree di frammenti fittili
- 31 - Via Salarna
- 32 - Villa - tracce e resti di muratura
- 33 - Casale
- 34 - Casale Torcella e cunicolo
- 35 - Casale
- 36 - Sistema
- 37 - Aeroporio dell'Urbe
- 38 - Casale
- 39 - Casale
- 40 - Torre di Silla
- 41 - Antracite abitato antico e forte
- 42 - Sepolcro
- 43 - Sepolcro
- 44 - Sepolcro
- 45 - Tor di Quarto
- 46 - Proposta di vincolo archeologico (Soprintendenze)
- 47 - Tratti di basolato
- 48 - Fornace antica - resti di tratto basolato
- 49 - Mausoleo di Tor di Quarto
- 50 - Villa Tre Collì
- 51 - Casale
- 52 - Ponte della ferrovia Roma Nord
- 53 - Ponte di Tor di Quarto
- 54 - Casale
- 55 - Ponte Flaminio
- 56 - Resi antichi nei sottosuoli
- 57 - Resi di muratura
- 58 - Torre Lazzaroni e casale
- 59 - Torre Lazzaroni
- 60 - Forno Italicò
- 61 - Ponte Milvio
- 62 - Tratto basolato, argine, cunicoli e cippo
- 63 - Piloni di Ponte Bayley
- 64 - Fontana dell'Acqua Acetosa
- 65 - Tratto basolato e sepolcro
- 66 - Chiesa di S. Andrea e cimitero
- 67 - Villaggio Olimpico
- 68 - Ponte Duca Adesio
- 69 - Sepolcro
- 70 - Villa Girolamo
- 71 - Villa Marazzi Campeggi
- 72 - Villa Marazzi
- 73 - Villa Marazzi
- 74 - Fonte di Monte Mario
- 75 - Basilica di S. Valentino e catacombe
- 76 - Villa Mellini
- 77 - Villa Mazzanti
- 78 - Chiesa di S. Andrea e materiale archeologico erratico
- 79 - Casale Strozzi nuovo
- 80 - Casale Strozzi vecchio
- 81 - Ponte Risorgimento
- 82 - Casale di Pio IV
- 83 - Villa Borghese, Stich-Fern, Giulia, Poniatowsky
- 84 - Villa Mirani
- 85 - Galleggiante del dopolavoro INPS
- 86 - Mausoleo
- 87 - Ponte Marcellini
- 88 - Ponte del Priolo
- 89 - Ponte del Priolo
- 90 - Galleggiante
- 91 - Muraglioni
- 92 - Porta del Popolo
- 93 - Piazza del Popolo - Pincio - Villa Medici
- 94 - Ponte Margherita
- 95 - Galleggiante e sede circolo sportivo Tevere Remo
- 96 - Passeggiata di Ripetta
- 97 - Mausoleo di Augusto - Ara Pacis
- 98 - Ponte Cavour e resti del Porto di Ripetta
- 99 - Antica riva con edifici romani
- 100 - Ponte Umberto
- 101 - Argine in opus quadratum
- 102 - Molo di Tor di Nona
- 103 - Casale S. Angelo
- 104 - Mausoleo di Adriano
- 105 - Mausoleo di S. Angelo
- 106 - Ponte S. Angelo
- 107 - Ponte Vittorio Emanuele II
- 108 - Ponte Vittorio Emanuele II
- 109 - Piloni del Ponte Nerone
- 110 - Banchina sommersa
- 111 - Banchina Principe Amedeo
- 112 - Banchine
- 113 - Ponte Mazzini
- 114 - Villa Lante, Bosco Parrasio, Giardino Corsini
- 115 - Villa della Farnesina
- 116 - Cellare vinariae Nova et Aruntiana
- 117 - Resti di ponte (di Agrippa?)
- 118 - Ponte Sisto
- 119 - Ponte Garibaldi
- 120 - Isola Tiberina
- 121 - Resi del mulo galleggiante "del Ghetto"
- 122 - Ponte Farnese
- 123 - Area archeologica centrale
- 124 - Resti del porto tiberino "Navalia Inferiora"
- 125 - Ponte Rotto
- 126 - Ponte Palatino
- 127 - Tempio della Fortuna Virile
- 128 - Arco di Giano
- 129 - Tempio di Vesta
- 130 - Palatino, Fori Romani e Fori Imperiali
- 131 - Argine in opus quadratum in corrispondenza dello sbocco della Cloaca Maxima
- 132 - Banquina a scarpata con pietre d'ornamento a testa di leone
- 133 - Resto di rampa d'attacco per mulo galleggianti - sbocco dell'Acqua Mariana
- 134 - Vasca
- 135 - Ponte di Ponte Sublico
- 136 - Resti di ponte (di Probo?)
- 137 - Ponte di Riva Grande
- 138 - Chiesa monumentale dell'Aventino
- 139 - Attracchi a gradini, orologio e protome di cinghiale
- 140 - Villa Scarna
- 141 - Mura Aureliane
- 142 - Ponte Sublico
- 143 - Resti delle Mura Aureliane, banchina medievale
- 144 - Atracchi, ambienti in reticolatum, edificio portuale
- 145 - Lustrico, ambienti in reticolatum, edificio portuale
- 146 - Via Portuense
- 147 - Banchine con murature sovrapposte, probabili resti delle Mura Aureliane
- 148 - Mole Testaccio
- 149 - Mole Testaccio
- 150 - Cimitero Acetico
- 151 - Tratte Casale
- 152 - Villa Marazzi
- 153 - Ponte Testaccio
- 154 - Strutture in opus quadratum, ambienti votati
- 155 - Mura Aureliane e torre
- 156 - Mura Aureliane
- 157 - Ponte della ferrovia
- 158 - Molo Biondi
- 159 - Ponte dell'Industria
- 160 - Dogana
- 161 - Mira Lanza - autoparco
- 162 - Porto fluviale
- 163 - Magazzini Generali
- 164 - Chiesa
- 165 - Mira Lanza - uffici
- 166 - Fagnas - Gazziario
- 167 - Mercati Generali
- 168 - Fagnas - Gazziario
- 169 - Fagnas - Gazziario
- 170 - Casale Circeiani e fornace
- 171 - Aree - Entrate Montemantini
- 172 - Cooa Rossa
- 173 - Spacco del condotto del fiume Almone
- 174 - Area archeologica di Pietra Papa
- 175 - Ente Comunale di Consumo
- 176 - Necropoli di S. Paolo
- 177 - Basilica di S. Paolo
- 178 - Ponte Marconi
- 179 - Resti di ormege
- 180 - Banquina di Santa Passera
- 181 - Chiesa di Santa Passera
- 182 - Casale
- 183 - Fabbrica Paracardule
- 184 - Casale Paracardule
- 185 - Casale Paracardule
- 186 - Vaso Navale
- 187 - Banquina
- 188 - Torre medievale su tomba romana
- 189 - Resti di muratura - banquina
- 190 - EX Alla Romeo
- 191 - Argine in terra
- 192 - Casale
- 193 - Zuccheti
- 194 - Casale "Sardagna vecchia" - resti
- 195 - Elemento monumentale
- 196 - Edificio industriale conceria
- 197 - Casale e portale
- 198 - Casale
- 199 - Aree di frammenti fittili
- 200 - Casale e materiale archeologico erratico
- 201 - Forte Ostiense
- 202 - Villa Venerari su mausoleo e portale
- 203 - Casale
- 204 - Ponte della Magliana
- 205 - Blocco di muratura
- 206 - Casale
- 207 - Impianto di irrigazione "Ostiense"
- 208 - Casale via l'orovore della Magliana
- 209 - Casale
- 210 - Casale
- 211 - Casale
- 212 - Casale
- 213 - Casale
- 214 - Casale
- 215 - Casale
- 216 - Casale
- 217 - Casale
- 218 - Chiusa del fosso di Vallerano
- 219 - Ponte di Tor di Valle
- 220 - Casale di Tor di Valle
- 221 - Casale
- 222 - Castello di caccia dei Papi "Magliana vecchia"
- 223 - Casale
- 224 - Casale
- 225 - Casale
- 226 - Casale (demolito)
- 227 - Elemento storico paesistico
- 228 - Resti
- 229 - Casale
- 230 - Casale
- 231 - Casale
- 232 - Casale
- 233 - Casale
- 234 - Casale
- 235 - Casale
- 236 - Casale
- 237 - Casale
- 238 - Casale del Tornine
- 239 - Villa - resti
- 240 - Casale
- 241 - Casale
- 242 - Area di frammenti fittili
- 243 - Area di frammenti fittili
- 244 - Arsa morta del Tevere
- 245 - Fornace in via del Troilo
- 246 - Casale in via del Troilo
- 247 - Casale in via del Troilo
- 248 - Casale in via del Troilo
- 249 - Casale in via di Tor Carbono
- 250 - Ponte romano
- 251 - Casale di Risano
- 252 - Resti di ponte
- 253 - Villa - resti
- 254 - Casale e area di frammenti fittili






255 - Villa-tracce	318 - Casale Torlonia	382 - Resti del ponte di Matidia
256 - Casale e chiesa di Malatefe	319 - Casale	383 - Resti
257 - Area di frammenti fittili	320 - Tratto basolato	384 - Area di frammenti fittili
258 - Resti antichi	321 - Casale di Giulio II ad Ostia Antica	385 - Area archeologico-monumentale
259 - Centro Garlo	322 - Casale Podere 24	386 - Area di frammenti fittili
260 - Casale Ascoli	323 - Casale Podere 27	387 - Casale
261 - Area di frammenti fittili	324 - Casale Podere 28	388 - Area del Porto di Claudio
262 - Area di frammenti fittili	325 - Casale Podere 23	389 - Casale Montelione
263 - Necropoli	326 - Casale Podere 22	390 - Casale Montelione
264 - Casale	327 - Casale Podere 25	391 - Villa Giupietti
265 - Area di frammenti fittili	328 - Casale Podere 26	392 - Chiesa del Crocifisso
266 - Area di frammenti fittili	329 - Casale Podere 29	393 - Chiesa dell'Autostada di Fiumicino
267 - Casale	330 - Area della bonifica di Ostia	394 - Ponte Due Giugno
268 - Ponte	331 - Resti	395 - Centro storico di Fiumicino
269 - Osteria del Quattaccio	332 - Casale	396 - Arsa morta del Tevere
270 - Area di frammenti fittili	333 - Casale Podere 21	397 - Casale Capanna Murata
271 - Casale e area di frammenti fittili	334 - Casale Capo Due Rami	398 - Casale
272 - Casale	335 - Area di frammenti fittili	399 - Chiesa di S. Sebastiano
273 - Casale	336 - Casale Podere 17	400 - Villa Aldobrandini
274 - Casale	337 - Casale Podere 32	401 - Area di interesse archeologico
275 - Area di frammenti fittili	338 - Casale Podere 16	402 - Scavi di Ostia Antica
276 - Casale	339 - Area di frammenti fittili	403 - Area di interesse archeologico
277 - Casale	340 - Casale Torlonia	404 - Area di interesse archeologico
278 - Casale	341 - Casale	405 - Area di interesse archeologico
279 - Casale	342 - Casale	407 - Meccanica Romana
280 - Area di frammenti fittili	343 - Casale	408 - Torre Bonacciana
281 - Casale di Dragonecchio	344 - Giardino di Villa Torlonia	409 - Torre S. Michele
282 - Villa - resti	345 - Villa Torlonia	410 - Idroscalo Carlo Dei Prete
283 - Resti	346 - Porto di Trilano	411 - Episcopio
284 - Resti	347 - Area di frammenti fittili	412 - Area della bonifica di Maccarese
285 - Villa - tracce	348 - Materiali erratici	413 - Mausoleo
286 - Villa - resti	349 - Materiali erratici	414 - Via della Magliana
287 - Casale	350 - Casale Bainsizza	415 - Ponte della Scifa
288 - Acquedotto	351 - Elemento archeologico-monumentale	416 - Area di frammenti fittili
289 - Casale	352 - Tombe	
290 - Torre Torlonia	353 - Area di frammenti fittili	
291 - Casale	354 - Necropoli di Porto	
292 - Casale Dragone	355 - Via Severiana	
293 - Casale	356 - Area di frammenti fittili	
294 - Area di frammenti fittili	357 - Area di frammenti fittili	
295 - Casale	358 - Area di frammenti fittili	
296 - Casale	359 - Resti	
297 - Casale	360 - Area di frammenti fittili	
298 - Casale	361 - Area di frammenti fittili	
299 - Casale	362 - Area di frammenti fittili	
300 - Casale	363 - Area archeologico-monumentale	
301 - Casale	364 - Casale	
302 - Casale Le Vignole	365 - Area di frammenti fittili	
303 - Area di frammenti fittili	366 - Area di frammenti fittili	
304 - Casale	367 - Resti	
305 - Casale	368 - Resti	
306 - Casale	369 - Resti	
307 - Fontanelle e materiale archeologico erratico	370 - Area di frammenti fittili	
308 - Casale	371 - Resti	
309 - Casale	372 - Resti	
310 - Casale e materiale archeologico erratico	373 - Tomba	
311 - Materiali archeologici erratici	374 - Chiesa	
312 - Casale via Portuense n. 1385	375 - Resti	
313 - Casale	376 - Resti	
314 - Casale	377 - Area archeologico-monumentale	
315 - Casale	378 - Tomba	
316 - Casale	379 - Tomba	
317 - Casale	380 - Casale	
	381 - Resti del ponte di Matidia	















ELENCO MANUFATTI STORICI TEVERE (2)













Stralcio PTPR della zona di progetto ultima asta del Tevere - Carta dei Beni paesaggistici 2008



Beni paesaggistici

Individuazione degli immobili e delle aree di notevole interesse pubblico L. R. 37/83, art. 14 L.R. 24/98 - art. 134 co. 1 lett. a D.lvo 42/04 e art. 136 D.lvo 42/04				
VINCOLI DICHIARATIVI		ab058_001	lett. a) e b) beni singoli: naturali, geologici, ville, parchi e giardini	art. 136 D.lvo 42/04
		cd058_001	lett. c) e d) beni d'insieme: vaste località con valore estetico tradizionale, bellezze panoramiche	art. 136 D.lvo 42/04
		cdm058_001	lett. c) beni d'insieme: vaste località per zone di interesse archeologico	art. 136 D.lvo 42/04 art. 13 co. 3 lett. b L.R. 24/98
		o58_001	proposte di: a) rettifica perimetro dei provvedimenti; b) applicazione articolo 143 co 5 lett. b D. lvo 42/04	art. 23 co. 2 bis L.R. 24/98 art. 143 D. lvo 42/04
		ab058_001	ni: riferimenti alla lettera dell'art. 136 e 142 del D.lvo 42/04 058: codice ISTAT della provincia 001: numero progressivo	

Ricognizione delle aree tutelate per legge art. 134 co. 1 lett. b e art. 142 co. 1 D.lvo 42/04				
VINCOLI RICOGNITIVI DI LEGGE		a058_001	a) costa del mare	art. 5 L.R. 24/98
		b058_001	b) costa dei laghi	art. 6 L.R. 24/98
		c058_001	c) corsi delle acque pubbliche	art. 7 L.R. 24/98
		d058	d) montagne sopra i 1200 metri (artt. 140 e 144 D.lvo 490/99 - L.R. 17/08/83 n. 37)	art. 8 L.R. 24/98
		f058_001	f) parchi e riserve naturali	art. 9 L.R. 24/98
		g058	g) aree boscate n.b. le aree boscate percosse da incendi non sono rappresentate nel presente elaborato	art. 10 L.R. 24/98
		h058_001	h) università agrarie e uso civico n.b. gli usi civici non sono integralmente rappresentati nel presente elaborato	art. 11 L.R. 24/98
		i058_001	i) zone umide	art. 12 L.R. 24/98
		m058_001	m) aree di interesse archeologico già individuate	art. 13 co 3 lett. a L.R. 24/98
		m058_001	m) ambiti di interesse archeologico già individuati	art. 13 co 3 lett. a L.R. 24/98
		mp058_001	m) aree di interesse archeologico già individuate - beni puntuali con fascia di rispetto	art. 13 co 3 lett. a L.R. 24/98
		ml058_001	m) aree di interesse archeologico già individuate - beni lineari con fascia di rispetto	art. 13 co 3 lett. a L.R. 24/98
		ni	ni: riferimenti alla lettera dell'art. 136 e 142 del D.lvo 42/04	
		mi058_001	058: codice ISTAT della provincia 001: numero progressivo	

N.B.:
- le aree tutelate per legge di cui alle lettere: e) ghiacciaie e circolglaciali e f) vulcani non sono presenti nel territorio regionale.
- le aree indicate nel co. 2 dell'art. 142 D.lvo 42/04 non sono individuate nel presente elaborato.
Nella norma del PTPR relativa a ciascuna categoria di aree è indicata l'applicazione dell'art. 143 co 5 lett. a D.lvo 42/04

Individuazione degli immobili e delle aree tipizzati dal Piano Paesaggistico art. 134 comma 1, lett. c D.lvo 42/04				
VINCOLI RICOGNITIVI DI PIANO		taa_001	1) aree agricole identitarie delle campagna romana e delle bonifiche agrarie	art. 51 L.R. 38/99
		cs_001	2) insediamenti urbani storici e territori contermini compresi in una fascia della profondità di 150 metri	artt. 59 e 60 L.R. 38/99 L.R. 27/2001
		tra_001	3) borghi identitari dell'architettura rurale	art. 31 bis 1 L.R. 24/98 L.R. 27/2001
		trp_001	3) beni singoli identitari dell'architettura rurale e relativa fascia di rispetto di 50 metri	art. 31 bis 1 L.R. 24/98 L.R. 27/2001
		tp_001	4) beni puntuali diffusi, testimonianza dei caratteri identitari archeologici e storici e relativa fascia di rispetto di 100 metri	art. 13 co. 3 lett. a L.R. 24/98
		tl_001	5) beni lineari, testimonianza dei caratteri identitari archeologici e storici e relativa fascia di rispetto di 100 metri	art. 13 co. 3 lett. a L.R. 24/98
		tc_001	5) canali delle bonifiche agrarie e relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuno	L.R. 27/2001 art. 7 L.R. 24/98
		tg_001	6) beni puntuali e lineari diffusi, testimonianza dei caratteri identitari vegetazionali, geomorfologici e carsico-ipogee con fascia di rispetto di 50 metri	L.R. 20/99
		l...	l...: sigla della categoria del bene tipizzato	
		001	001: numero progressivo	

		aree urbanizzate del PTPR N.B. si intendono incluse le aree urbanizzate discendenti dall'accoglimento delle osservazioni di cui all'art. 23 co 1 L.R. 24/98	
		limiti comunali	

Dal PTPR del 2008 non risultano presenti sul terreno ambito del nostro progetto preesistenze archeologiche significative. Nella parte a nord dell'attuale argine, dalla zona del Ponte della Scafa lungo un asse est-ovest, fino all'attuale litorale verso Via del Faro, classificata come ml 0204, aree d'interesse archeologico già individuate, beni lineari con fascia di rispetto, vedi art. 13 comma 3, lettera a) della Legge regionale 24/98.

All'art 45 delle norme del PTPR (beni puntuali e lineari diffusi testimonianza dei caratteri identitari archeologici e storici dei territori contermini) si dice:

1. I beni identitari archeologici e storici puntuali e lineari sono costituiti da strutture edilizie comprensive di edifici e spazi ineditati, nonché da infrastrutture territoriali che testimoniano fasi dei particolari processi di antropizzazione del territorio. Essi sono ubicati anche al di fuori delle strutture urbane e costituiscono elementi riconoscibili dell'organizzazione storica del territorio.
 - a) beni individuati costituiti da beni scavati, resti architettonici e complessi monumentali conosciuti, nonché beni in parte scavati e in parte non scavati o con attività progressive di esplorazione e di scavo e al fine di tutelare possibili estensioni delle parti già note le relative aree o fasce di rispetto preventivo hanno una profondità di mi. 100 (cento);
 - b) beni individuati noti da fonti bibliografiche, o documentarie o da esplorazione di superficie seppur di consistenza ed estensione non comprovate da scavo archeologico e le relative aree o fasce di rispetto preventivo, dello spessore di mi.100 (cento).
 - c) ambiti di rispetto archeologico costituiti da perimetri che racchiudono ridotte porzioni di territorio in cui la presenza di beni di cui al presente comma è integrata da un concorso di altre qualità di tipo morfologico e vegetazionale, che fanno di questi luoghi delle unità di paesaggio assolutamente eccezionali, per le quali si impone una rigorosa tutela del loro valore, non solo come somma di singoli beni ma soprattutto come quadro d'insieme, e delle visuali che di essi e che da essi si godono.
2. Tali beni sono sottoposti alle disposizioni previste dal precedente articolo 41 per le zone di interesse archeologico di cui al comma 3 lettera a) del medesimo articolo.
3. In tali aree è comunque vietata l'installazione di cartelloni pubblicitari salvo segnaletica stradale o di pubblica utilità o didattica, di impianti per l'erogazione di carburanti ed è fatto obbligo nei nuovi strumenti urbanistici attuativi di procedere, ove possibile, alla eliminazione dei manufatti ritenuti incompatibili con il raggiungimento degli obiettivi della tutela.
4. In tali aree sono consentiti, in rapporto ai programmi di scavo ed alle caratteristiche dei beni, interventi tesi alla promozione culturale e alla fruizione dell'area archeologica.



Tavola Paesaggio consolidato Comun di Fiumicino - SIA I.P. Porto di Fiumicino 2008



G.B. Cingolani Dalla Pergola, Topografia geometrica dell'agro romano overo la misura pianta e quantità di tutte le tenute, e casali della campagna di Roma, con le città, terre e castelli confinanti ad esse tenute le strade fiumi fossi acquedotti, et altre cose principali, e memorabili si antiche come moderne, misurate, e delineate con tutta esattezza da Gio. Batta Cingolani dalla Pergola a beneficio publico et al mantenimento dell'abbondanza di Roma, dell'Annona e di tutto esso agro romano Intagliata da Pietro Paolo Girelli Romano in Roma nella stamperia di Domenico De Rossi alla Pace con privil. Del Som. Pont. E Licenza de superiori l'anno 1704. Scala di Miglia quattro (6 tavole). Dedicata al Marchese Francesco Maria Ruspoli dallo stampatore Lorenzo Filippo de Rossi, tavv. V- VI

BIBLIOGRAFIA

Baldassarre, I., Bragantini, I., Morselli, C. and Taglietti, F. (1996), *Necropoli di Porto: Isola Sacra*. Roma: Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato.

Boetto, G. (1999), *Le navi di Fiumicino: un contributo alla ricostruzione della topografia del porto di Claudio e della geomorfologia costiera*. In *Atti del II Colloquio Internazionale su Ostia Antica* (Roma, 8-11 novembre 1998). Mededelingen van het Nederlands Instituut te Rome, *Antiquity*, 58: 41.

Bruun, C. and Gallina Zevi, A. (2002) (eds) *Ostia e Portus nelle loro relazioni con Roma: 161-92*. Roma: Acta Instituti Romani Finlandiae 27.

Calza, G. (1940), *La necropoli del Porto di Roma nell' Isola Sacra*. Rome: La Libreria dello Stato.

Coccia, S (1996), *Il Portus Romae alla fine dell'antichità nel quadro del sistema di approvvigionamento della città di Roma*. In A. Gallina Zevi and A. Claridge (eds) 'Roman Ostia' Revisited: 293-307. Rome: British School at Rome.

Coccia, S. (1993), *Il 'Portus Romae' fra tarda antichità ed alto medioevo*. In L. Paroli and P. Delogu (eds) *La Storia economica di Roma nell'alto Medioevo alla luce dei recenti scavi archeologici*: 183-88. Firenze.

Descoedres, J.-P. (ed.) (2001), *Ostia: port et porte de la Rome antique*. Genève: Musées d'art et d'histoire.

Germoni, P. (2001), *La nécropole de Portus à l'Isola Sacra: la fouille récente sur le coté oriental de la route antique*. In J.-P. Descoedres (ed.), *Ostia: port et porte de la Rome antique*: 391-2. Genève: Musées d'art et d'histoire.

Keay, S., Millett, M., Paroli, L. and Strutt, K. (2005), *Portus. An Archaeological Survey of the Port of Imperial Rome*. Archaeological Monographs of the British School at Rome 15. London.

Lanciani, R. (1865), *Ricerche topografiche sulla città di Porto*. Rome.

Lugli, G. and Filibeck, G. (1935), *Il porto di Roma imperiale e l'Agro Portuense*. Rome.

Manucci V. (ed.) (1996), *Il Parco Archeologico Naturalistico del Porto di Traiano*; Ministero per i Beni Culturali Ambientali, Soprintendenza Archeologica di Ostia

Meiggs, R. (1973), *Roman Ostia* (2nd edition). Oxford: Clarendon Press.

Nibby, A. (1827), *Della Via Portuense e dell'antica città di Porto*. Roma: Angelo Ajami (also a later edition dated 1836).

Paroli, L. (1993), *Porto (Fiumicino). Area II-2000*. In B. Ciarrocchi, A. Martin, H. Patterson and L. Paroli, *Produzione e circolazione di ceramiche tardoantiche ed altomedievali ad Ostia e Portus*. In L. Paroli and P. Delogu (eds), *La Storia economica di Roma nell'Alto Medioevo alla luce dei recenti scavi archeologici*, *Atti del seminario* (Roma 2-3 aprile 1992): 231-43. Firenze.

Paroli, L. (1996), *Scavi recenti a Porto: nuovi dati sulle fasi tardo-antiche e altomedievali*. *Rivista di Archeologia Cristiana*, 72: 1-2, 410-14.

Paroli, L. (1999), *La basilica paleocristiana di Porto: scavi 1997-98*. *Atti del II Colloquio Internazionale su Ostia Antica* (Roma, 8-11 novembre 1998). Mededelingen van het Nederlands Instituut te Rome, *Antiquity*, 58: 45-7.

- Paroli, L. (2001), *Portus*. In M. S. Arena, P. Delogu, L. Paroli, M. Ricci, L. Sagui and L. Vendittelli (eds), *Roma dall'antichità al medioevo. Archeologia e storia nel Museo Nazionale Romano-Crypta Balbi*, I: 623-6. Milano: Ministero per i Beni e le attività Culturali-Soprintendenza archeologica di Roma.
- Pavolini, C. (2006), *Guide archeologiche Laterza: Ostia. Roma-Bari: Laterza*.
- Pensabene, P. (1994), *Le vie del marmo, (Itinerari Ostiensi VII)*. Roma: Ministero per i Beni Culturali.
- Petriaggi, R., Bonacci, G., Carbonara, A., Vittori, M.C., Vivarelli, M.L. and Vori, P. (1995), *Scavi a Ponte Galeria: nuove acquisizioni sull'acquedotto di Porto e sulla topografia del territorio Portuense*. *Archeologia Laziale*, 12: 361-74.
- Petriaggi, R., Vittori, M.C. and Vori, P. (2001), *Un contributo alla conoscenza del tracciato della via Portuense e della viabilità tra Roma e Porto*. In L. Quilici and S. Quilici (eds) *Urbanizzazione delle campagne nell'Italia antica, (Atlante tematico di topografia antica. Atta 10)*: 139-50. Roma: L'Erma di Bretschneider.
- Rickman, G. (2002), *Rome, Ostia and Portus: the problem of storage*. *Mélanges de L' Ecole Française de Rome. Antiquité*, 114/1: 353-62.
- Scrinarì, V. Santa Maria (1984), *Scavi al porto di Claudio*. *Archeologia Laziale*, 6: 213-19.
- Scrinarì, V. Santa Maria (1987), *Indagine al Porto di Claudio*. *Archeologia Laziale*, 8: 181-88.
- Serlorenzi, M. (2002), *Via Portuense. Rinvenimento di un nuovo tratto della via antica*. *Bullettino della Commissione Archeologica Comunale di Roma*, 103: 359-64.
- Serlorenzi, M., Amatucci, B., Arnoldus Huyzendveld, A., De Tommasi, A., Di Giuseppe, H., La Rocca, C., Ricci, G. and Spagnoli, E., (2004), *Nuove acquisizioni sulla viabilità dell'Agro Portuense. Il rinvenimento di un tratto della via Campana e della via Portuense*. *Bullettino della Commissione Archeologica Comunale di Roma*, 105.
- Testaguzza, O. (1970), *Portus. Rome*.
- Thylander, E. A. (1952), *Inscriptions du port d'Ostie, (2 vols.)*. Lund.
- Veloccia Rinaldi, M. L. and Testini, P. (eds) (1975), *Ricerche archeologiche nell' Isola Sacra*: 13-39. Roma: Istituto Nazionale d'Archeologia e Storia dell'Arte monografie II.
- Verduchi, P. (1992), *Il patrimonio archeologico monumentali di Porto: osservazioni preliminari sulle strutture architettoniche*. In V. Mannucci (ed.) *Il Parco Archeologico Naturalistico del Porto di Traiano: metodo e progetto*: 55-60. Roma: Ministero per i beni culturali ed ambientali - Soprintendenza Archeologica di Ostia (reprinted 1996).
- Verduchi, P. (1999), *Alcune note sulle mura di Porto*. In *Atti del II Colloquio Internazionale su Ostia Antica (Roma, 8-11 novembre 1998)*. *Mededelingen van het Nederlands Instituut te Rome. Antiquity* 58): 42-44.
- Visconti, P. E. (1880), *Catalogo del Museo Torlonia di sculture antiche*. Roma: Tipografia Tiberina (also editions of 1883 and 1886).
- Visconti, P. E. (1884), *I monumenti del Museo Torlonia di sculture antiche riprodotto con la fotografia*. Roma.
- Zevi, F. (2000), *Traiano e Ostia*, In J. González (ed.) *Traiano. Emperador de Roma*: 509-47. Roma: L'Erma di Bretschneider.

Zevi, F. (2001/2), Il Porto per Traiano. In F. Festa Farini (ed.) Tra Damasco e Roma, L'architettura di Apollodoro della cultura classica: 103-24. Damasco-Roma: Khan Assad Bacha/L'Erma di Bretschneider.

MIBAC Itinerari, Necropoli di Porto - Isola Sacra, Roma, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, 1996. ISBN 978-88-240-3863-8;

Provincia di Roma, Corridoio della Mobilità C5, Progetto preliminare, Relazione storico-archeologica, Settembre 2007.

Carlo Pavolini, La vita quotidiana a Ostia, Bari, Laterza, 1996. ISBN 978-88-420-4817-6;

Carlo Pavolini, Ostia, Bari, Laterza, 1983. ISBN 88-420-2230-6

<http://www.sullacrestadellonda.it/archeo/ostia.htm>

<http://www.portusproject.org/it/romanbackground/antique.html>

<http://mondoantico.wordpress.com/2009/03/21/rivive-alla-foce-del-tevere-lantico-porto-di-claudio-e-traiano/>

http://www2.rgzm.de/navis/musea/ostia/Fiumicino_Italiano.htm

<http://www.iterconfigere.net/porti.htm>

http://www.ostiaonline.it/san_michele.htm

SIA, Iniziative Portuali per il Porto turistico di Fiumicino, 2008.

Si allega documento rivista archeologia World Archeology sull'analisi dello studio effettuato presso i resti dell'antica città di Porto, facente parte del Portus Project:

The recent Current World Archaeology article, 'Portus: Rome's other port' (Keay, S. et al. (2007), 'Portus: Rome's other port'. In Current World Archaeology, 20. 11-20).