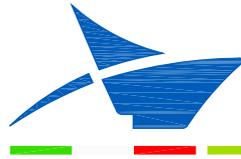




COMUNE DI CIVITAVECCHIA



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Tirreno Centro Settentrionale

PORTI DI ROMA E DEL LAZIO - CIVITAVECCHIA - FIUMICINO - GAETA

COMMITTENTE:

ROMA MARINA YACHTING



R M Y

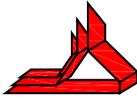
Via Alessandro Cialdi, 4 - 00053 Civitavecchia
Tel. 0766 366566 Fax 0766 366565
E-mail: romamarinayachting@legalmail.it

Roma Marina Yachting S.r.l.

Il Presidente

Dr. Guido Azzopardi

PROGETTISTA:



Rogedil Servizi s.r.l.

Via Ada Negri, 66 - 00137 ROMA
Tel. 06 82002948 Fax 06 82097772
email: servizi@rogedil.com

ROGEDIL Servizi S.r.l.
Il Presidente

DIRETTORE TECNICO

Dott. Ing. Franco PORTOGHESI



PROGETTO:

REALIZZAZIONE DI UN APPRODO TURISTICO ALL'INTERNO DEL PORTO DI CIVITAVECCHIA

PROGETTO DEFINITIVO

CONFERENZA DEI SERVIZI - ai sensi dell'art. 6 del D.P.R. n° 509/1997

| | | | | | | |
|-------------|-----------|-----------|--------------|-----|-----|-----|
| N° progetto | Commessa | N° progr. | N° elaborato | Rev | Cap | Tip |
| 003 19 | CIV RMY D | 003 | 002 0 | 0 | H | R |

OGGETTO:

RELAZIONE STORICO ARCHEOLOGICA

GENERALI

| | | | | | |
|-------|-------------|--------------------------------|------------------------|----------------------------|------------------------------|
| Scala | Plot 1=1 | File 00319CIVRMYD00300200HR | Redatto Ing. COSIMI | Controllato Ing. GUERRA | Approvato Ing. PORTOGHESI |
| | Dim | Tipo | | | |

| | DATA | REV | DESCRIZIONE | CODICE |
|---|-------------|-----|---|--------|
| P | MARZO 2016 | 0 | Emissione per richiesta concessione demaniale | 04/16 |
| | AGOSTO 2018 | 1 | Emissione per adeguamento prescrizioni | 16/18 |
| D | APRILE 2019 | 0 | Emissione per approvazione Enti | 03/19 |
| | | | | |

INDICE

| | |
|--|-----------|
| 1. INTRODUZIONE | 3 |
| 2. INQUADRAMENTO GENERALE DELL'AREA DI INTERVENTO..... | 3 |
| 3. CENNI STORICI GENERALI..... | 4 |
| 3.1. Le risorse storico monumentali | 5 |
| 4. ORIGINI DEL PORTO - NOTE DI APPROFONDIMENTO | 6 |
| 5. ANALISI DELLA CARTOGRAFIA STORICO ARCHEOLOGICA | 15 |
| 6. SCHEDE STORICHE | 19 |

INDICE DELLE FIGURE

| | | |
|-------------------|---|----|
| Figura 1. | Foto dello stato attuale..... | 3 |
| Figura 2. | Luigi Canina. Pianta e prospetto del porto di Centocelle (1836). | 7 |
| Figura 3. | Giovanni Montioli. Veduta del porto di Centocelle (1852) | 8 |
| Figura 4. | Le torri del Lazzeretto e del Bicchiere prima delle distruzioni | 9 |
| Figura 5. | Ricostruzione e stato attuale del profilo dell'ala settentrionale..... | 10 |
| Figura 6. | Resti di banchina con anelloni d'ormeggio | 10 |
| Figura 7. | Rocca - Planimetria dei resti romani e di epoca successiva | 11 |
| Figura 8. | Planimetria dei resti romani rinvenuti nell'ultimo dopoguerra. | 11 |
| Figura 9. | Profilo del fronte a mare alla fine del XVIII secolo | 12 |
| Figura 10. | Incursioni e invasioni dei Saraceni in Italia..... | 13 |
| Figura 11. | Nuovo assetto territoriale dopo l'abbandono di Centumcellae..... | 14 |
| Figura 12. | Fasi del porto storico - Il Porto Storico Traiano | 15 |
| Figura 13. | Fasi del porto storico - Il Medio Evo..... | 16 |
| Figura 14. | Fasi del porto storico - XVI secolo..... | 16 |
| Figura 15. | Fasi del porto storico - XIX secolo..... | 17 |
| Figura 16. | Fasi del porto storico - Situazione ante guerra | 17 |
| Figura 17. | Fasi del porto storico - La ricostruzione e lo stato attuale..... | 18 |
| Figura 18. | Planimetria con individuazione delle emergenze archeologiche e monumentali..... | 21 |
| Figura 19. | Carta ritrovamenti archeologici | 22 |
| Figura 20. | Sovrapposizione impronta fabbricato Molo del Bicchiere | 22 |

1. INTRODUZIONE

La presente relazione costituisce la Relazione storico -archeologica relativa al “*Progetto definitivo per la realizzazione di un approdo turistico all’interno del porto di Civitavecchia denominato Roma Marina Yachting*”. Essa descrive gli elementi di rilevanza storica e culturale presenti nell’area di intervento.

2. INQUADRAMENTO GENERALE DELL’AREA DI INTERVENTO

L’area oggetto di intervento ricade nell’ambito portuale di Civitavecchia, comprende la porzione di territorio che va dalla banchina 7, detta "Guglielmotti", al Porto Storico ed è senz'altro l'area più interessante dell'intero territorio Portuale in quanto in essa si trovano le maggiori emergenze storico archeologiche. L'area del porto storico di Civitavecchia è infatti caratterizzata dalla presenza di numerosi manufatti di pregio che meritano di essere studiati e rilevati con attenzione al fine di garantire una congrua rivalutazione e conservazione.

In particolare il sito d'intervento è occupato dai seguenti reperti risalenti a differenti periodi:

- villa di epoca traiana, rinvenuta all'interno del Forte Michelangelo, caratterizzata dalla presenza di mosaici di pregio che testimoniano l'alto grado di specializzazione raggiunto dagli artigiani romani;
- porto di Traiano, fortemente voluto dall'Imperatore, fu probabilmente opera del grande architetto Apollodoro, suo favorito ed autore di numerose opere di ingegneria militare e civile;
- darsena del Porto Traiano con gli arsenali per la riparazione dei navigli, un bacino rettangolare riparato da tutti i venti da un poderoso antemurale, ove si affacciavano i depositi, gli "horrea";
- quattro fari, due posti in corrispondenza dell'antemurale e due in corrispondenza della "bocca di Levante" e della "Bocca di Ponente" dei quali è ancora visibile l'impianto basamentale.



Figura 1.Foto dello stato attuale

3. CENNI STORICI GENERALI

L'area di Civitavecchia è abitata fin dalle origini; il litorale da Tor Valdaliga a Tor Chiaruggia è ricco di depositi, scarichi di capanne dell'età del Ferro, con capanne di tipo villanoviano.

Durante l'epoca romana, Civitavecchia è nota con il nome di "Centumcellae", con riferimento alla caratteristica configurazione della costa, ricca di piccole insenature.

Il primo porto è stato fatto costruire dall'imperatore Traiano nel 106 d.C. forse su progetto del celebre architetto Apollodoro. Una descrizione dei lavori di costruzione è stata lasciata da Plinio il Giovane. Intento dell'impresa era la realizzazione del "porto di Roma", alla luce dei problemi tecnici sorti con il porto di Ostia, situato alla foce del Tevere. Il nuovo porto, perciò, benché si trovi ad una distanza maggiore da Roma rispetto ai porti di Ostia e Anzio, condivide la funzione di centro di rifornimento della capitale dell'impero. Con il trascorrere del tempo, il porto di Civitavecchia diventa una base per la flotta imperiale da guerra.

Fin dalle origini il porto si distingue per il pregio delle opere a mare e a terra.

L'iniziativa di Traiano viene portata avanti dall'imperatore Adriano che termina i lavori del porto e potenzia la vicina struttura termale chiamata "Terme Taurine". Con lo svilupparsi dei traffici commerciali intorno al porto si forma un vero e proprio insediamento che comporta, tra le altre cose, la realizzazione di un acquedotto.

Nell'828 il porto e l'insediamento attiguo sono distrutti dai Saraceni. Per diversi secoli a seguire la popolazione vive lontano dalla costa, in un centro abitato chiamato Leopoli (854), le cui rovine ancora sussistono. Civitavecchia ed il suo porto sono per lungo tempo castello e porto fortificato, fino a quando, nel 1431, assediati per mare e per terra, capitolano, entrando a far parte stabilmente dello Stato Pontificio di cui diventano il massimo porto militare. Ad opera di Sisto IV il porto si sviluppa, divenendo una delle basi principali nella guerra contro i Turchi.

Nel 1508 Giulio II fa erigere la fortezza (il futuro Forte Michelangelo). Il progetto del porto è opera di Bramante che ne dirige personalmente i lavori continuati, poi, alla sua morte, da Antonio Sangallo. La fortezza è ultimata nel 1535, sotto il pontificato di Paolo III, che da Michelangelo fa innalzare l'elegante mastio. Nel 1513 Leone X promuove il completo restauro della darsena romana (un bacino minore realizzato a ridosso della diga di ponente); nel 1592 Clemente VIII ordina il rifacimento dell'antemurale, protetto da grandi gettate di scogli.

Nel Seicento la fama del porto di Civitavecchia è paragonabile a quella dei porti di Livorno e Genova. Durante il pontificato di Paolo V vengono costruiti grandi magazzini per il deposito delle merci. Durante il pontificato di Urbano VIII, vengono restaurate le opere a mare, e prolungato l'antemurale di Traiano e ulteriormente scavato il fondo. Papa Alessandro VII affida i lavori di costruzione dell'arsenale al Bernini.

Con la restaurazione dello Stato Pontificio, nel 1815, Civitavecchia diventa la sede di una delegazione; tra il 1849 e il 1867 è base delle truppe francesi intervenute a difesa del potere temporale dei papi.

Nel 1846 papa Pio IX avvia la costruzione della ferrovia Roma - Civitavecchia, una delle prime realizzate in Italia.

Dopo l'unificazione ha inizio l'espansione dell'abitato inizialmente situato a ridosso dell'arco costiero occupato dal porto. Tale crescita, accompagnata dal sorgere delle prime attività industriali, comporta una revisione dell'impianto del porto, il quale assume la fisionomia e i caratteri che ancora oggi lo connotano. L'apertura di levante viene chiusa e la stazione marittima costruita interrando una parte del bacino acqueo; è prolungato l'antemurale e sono realizzate nuove banchine, silos e magazzini a discapito delle mura e delle porte storiche.

Durante il regime fascista il forte ospita uno tra i maggiori stabilimenti di pena per detenuti politici.

Durante l'ultima guerra mondiale Civitavecchia subì ottantasette bombardamenti aerei che comportarono la devastazione dell'80% del complesso portuale.

La ricostruzione del dopoguerra fu condotta a scapito di importanti testimonianze storico-artistiche. Fu infatti demolito quanto restava dell'arsenale del Bernini, della chiesa di Santa Maria con il suo campanile romanico nonché della facciata settecentesca di Jean-Baptiste Labat.

3.1. Le risorse storico monumentali

Di questo glorioso passato rimangono oggi solo poche testimonianze appartenute ai diversi periodi storici, in particolare i resti del porto Traiano, risalenti all'età romana ma alterati dai numerosi interventi subiti; le poche vestigia degli edifici che si affacciavano sul porto dietro il muraglione di Urbano VIII; un impianto termale del IV secolo con pavimenti a mosaico rinvenuti all'interno delle peschiere della calata e negli scantinati dei fabbricati del lungo porto.

Nel 1921, sotto il cortile della Fortezza, fu portato alla luce un altro edificio con ricchi pavimenti a mosaico forse dell'età traiana.

Altre testimonianze del periodo romano sono presenti nell'area della Rocca, ad esempio una scalinata di accesso al porto, oggi tagliata in due dalla linea ferrata. Resti di un antico edificio sono inoltre sepolti nella zona di Prato del Turco.

Del periodo medioevale permangono solo resti attribuiti alla cinta del primo castello. Sono visibili a ridosso del muro perimetrale che insieme alla parte basamentale delle torri quadrangolare e circolare, costituisce tutto ciò che i bombardamenti della seconda guerra mondiale hanno risparmiato del complesso monumentale della Rocca.

Ben poco rimane dei numerosi interventi sul porto voluti dai papi nelle epoche successive.

La Fortezza si è conservata quasi inalterata ad eccezione del torrione di San Giulio, ricostruito dopo essere stato colpito dalle bombe dell'ultimo conflitto mondiale. Del Cinquecento è anche la cinta bastionata intorno alla darsena, ultime vestigia delle fortificazioni erette a difesa della città di

Civitavecchia. Dei secoli successivi, Seicento e Settecento, si sono salvati il muraglione di papa Barberini (1635), il cui coronamento merlato è stato però ricostruito; la fontana di Benedetto XIV (1743) al centro della calata, di cui però sono state distrutte le due rampe di scale semicircolari; la porta fatta aprire da papa Lambertini nel 1757 sul bastione della darsena verso il molo Lazzaretto; la Porta Livorno che ha perduto le eleganti scalinate e presenta errori sulla lapide ricostruita dopo la guerra.

La fortezza è, tra le fortificazioni di quel tipo, una tra le maggiori. La costruzione ha pianta rettangolare (m 100 x 82) con quattro torrioni cilindrici (diametro m 21 e altezza m 16) angolari e il mastio ottagonale (12 m per lato e alto m 23) recante in alto un fastoso stemma di Paolo III e un fregio di gigli (stemma di Casa Farnese). Le muraglie rivestite di travertino, hanno lo spessore variabile da sei a circa otto metri. Un tempo, tutto intorno vi correva il fossato, oggi scomparso; la colmata di tale fossato cela lo zoccolo dell'edificio. In alto la muraglia ritorna a piombo, circondata presso la sommità da un vago cornicione sorretto da mensole di fattura classica. Le muraglie sono coronate dai parapetti, aventi aperture più o meno ampie, che dovevano servire per gli archibugi o per i cannoni. L'ingresso attuale della fortezza non è quello antico il quale s'apriva presso il mastio; ma è stato murato dopo il 1870. E' ancora visibile la carrucola di bronzo che serviva per alzare e abbassare il ponte levatoio; sopra gli stipiti del vecchio ingresso si legge scolpito l'ordine "LASCIALE L'ARME". Molto bello l'ampio cortile interno dalle fronti decorate da lesene e architravi sporgenti.

4. ORIGINI DEL PORTO - NOTE DI APPROFONDIMENTO

Le note storiche di approfondimento sulle origini del porto sono state tratte dal testo CORRENTI F., *“Chome lo papa vole.... Note per una rilettura critica della storia urbanistica di Civitavecchia”*, (Tipolit Etruria Civitavecchia s.r.l., 1985).

Diverse ipotesi sono state fatte nel tentativo di localizzare la villa marittima fatta costruire dall'imperatore Traiano. Secondo una di queste l'edificio fu fatto erigere sulla riva dell'insenatura dove era in costruzione un porto voluto dallo stesso imperatore. La villa di Traiano, quindi, sarebbe sorta proprio nel sito dell'odierna città di Civitavecchia.

Il maestoso edificio, il porto e le strutture a servizio facevano parte di un disegno unitario.

Il disegno dell'impianto originario del porto è attribuito ad Apollodoro di Damasco che sfrutta un'insenatura naturale della costa dove trovavano spesso riparo le imbarcazioni. Ai due promontori naturali che cingevano tale insenatura sono addossati moli artificiali convergenti, delimitanti un ampio bacino di 11,5 ha. L'imboccatura di circa 200 m, formatasi verso il mare aperto, è poi protetta da un antemurale che Plinio, a cui dobbiamo la descrizione dei lavori di costruzione del porto, definisce “insula”. Lo specchio acqueo ridossato dall'antemurale formava una specie di avamposto, che consentiva l'accesso al porto sia da sud sia da nord (Figure 2, 3 e 12).

La struttura dei due moli è differente, così come la loro funzione. Il molo sud che costituiva l'opera protettiva vera e propria è costituito da un massiccio appoggiato su una scogliera. Il molo nord è

caratterizzato da una serie di volte a botte che favorivano il ricambio idrico all'interno del porto e, in caso di mareggiata, riducevano la risacca delle onde. All'estremità dei due moli sono poi erette delle costruzioni di pianta circolare a scopo di difesa e segnalazione; quella sul molo sud divenne nota con il nome di Bicchiere (Figura 5). Sempre a Traiano è attribuito l'ampliamento del porto con la costruzione della Darsena. Gli interventi a cui le aree sono state soggette, rendono difficile la ricostruzione originale dei luoghi a ridosso del porto (Figura 5). Nei secoli ai resti romani, infatti, si sono sovrapposti la Rocca e la chiesa di Santa Maria nel periodo Medioevale; la cinta bastionata e la porta verso la piazzetta dello Sbarco hanno provocato lo spianamento delle preesistenze sul fronte mare; il muraglione di Urbano VIII ha comportato l'abbattimento della fascia frontale dei magazzini prospicienti la calata; ulteriori perturbative sono state introdotte dalla costruzione dell'Arsenale del Bernini e dalla ricostruzione dell'ultimo dopoguerra (Figura 6).

Nella parte più meridionale del porto, al centro della banchina di riva, si ipotizza che sia stato costruito l'edificio a tre piani progettato da Leonardo da Vinci e di cui ci sono pervenuti i disegni originali.

La banchina è sormontata da edifici di servizio identificati come horrea, cioè magazzini di deposito delle merci. Al di sopra di questa struttura è stata accertata la presenza di un altro piano che, grazie a delle scalinate, è collegato direttamente al porto e a livello del terreno retrostante.

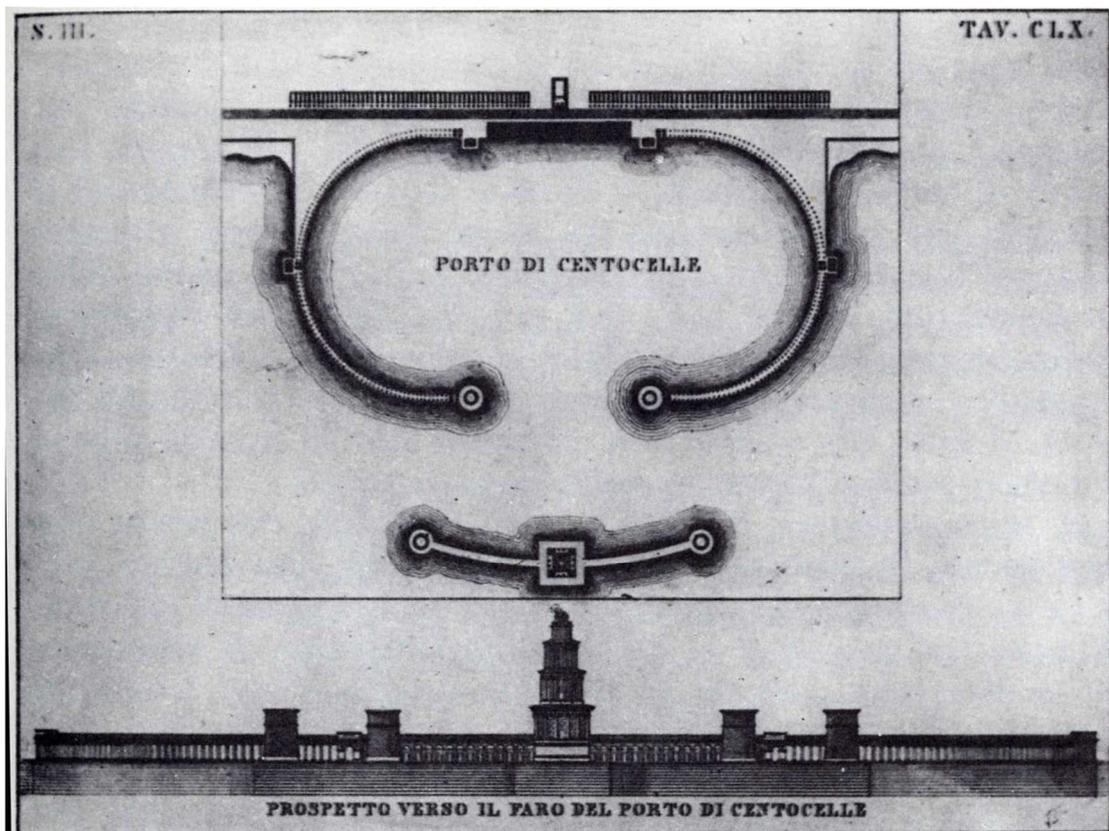


Figura 2.Luigi Canina. Pianta e prospetto del porto di Centocelle (1836).

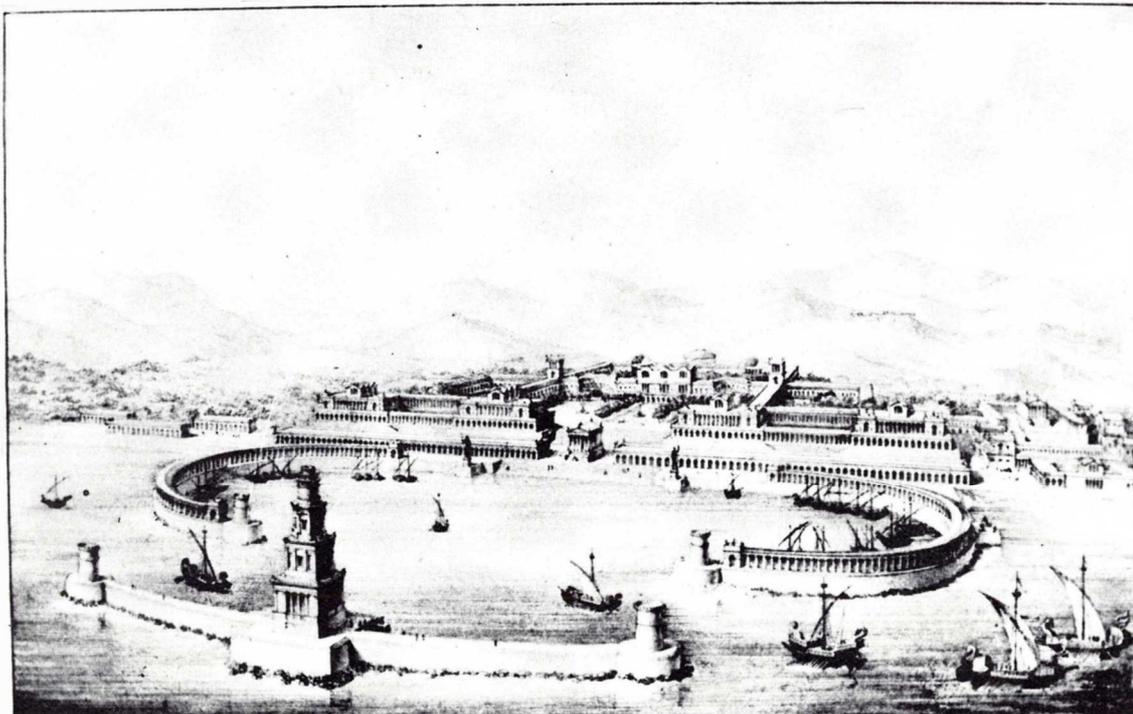


Figura 3. Giovanni Montiroli. Veduta del porto di Centocelle (1852)



Figura 4. Le torri del Lazzaretto e del Bicchiere prima delle distruzioni

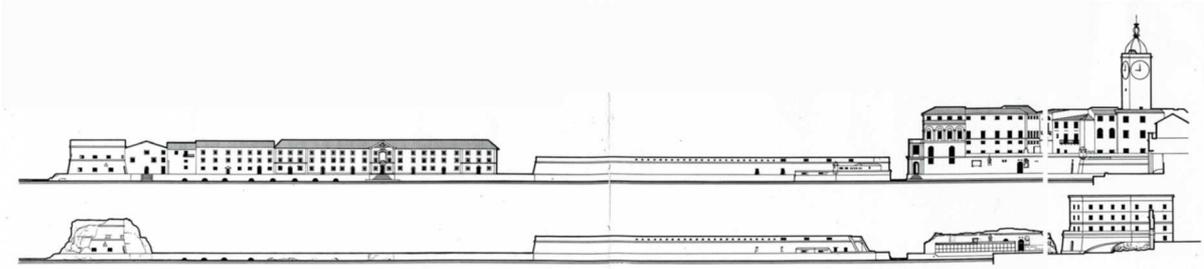


Figura 5. Ricostruzione e stato attuale del profilo dell'ala settentrionale (rielaborazione da P. Moretti Correnti)

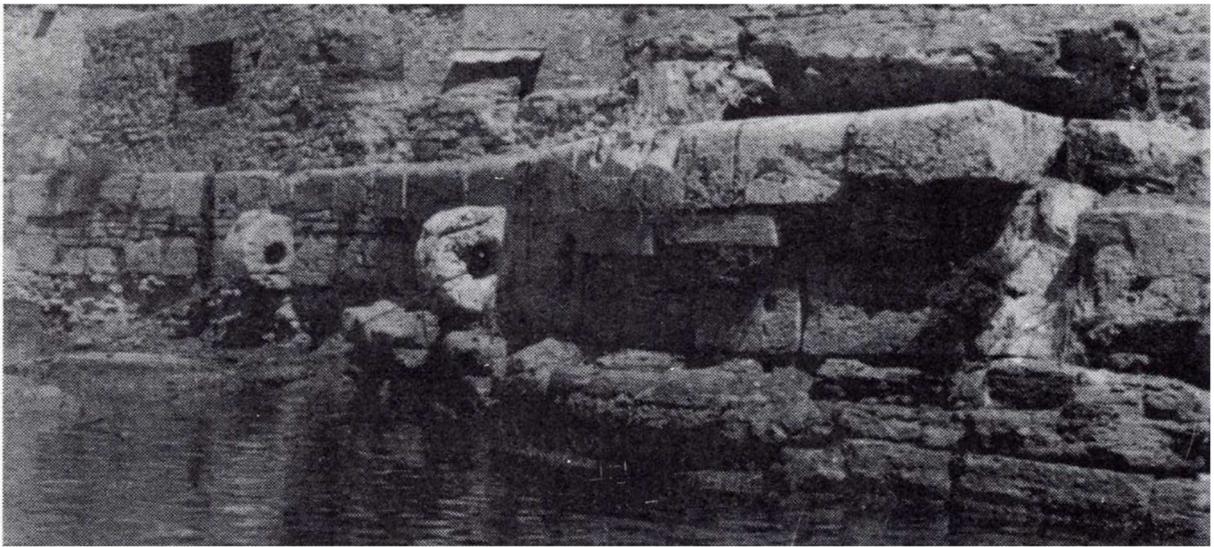


Figura 6. Resti di banchina con anelli d'ormeggio posti in opera intorno al 1574 e poi ricoperti durante la costruzione della banchina San Teofanio

A ridosso di tale manufatto si sviluppava una strada basolata da cui, più a Sud, si dipartivano due strade fiancheggiate da edifici che scendevano verso la calata. All'estremità opposta della calata si erge la chiesa Medioevale di Santa Maria, sacrificata durante la ricostruzione del dopoguerra, in cui si trovava una cappella dedicata a Santa Ferma, oggi nota come Santa Fermina, protettrice di Civitavecchia. Le vestigia romane scoperte in prossimità della Rocca hanno messo in luce la centralità di quest'area nel complesso antico (Figura 7). Ivi sorgeva, infatti, una piazza delimitata dalla torre circolare della Rocca e, probabilmente, da un porticato che precedeva lo sviluppo dei magazzini.

Da l'altra parte la strada longitudinale che si snoda a ridosso della Calata Principe Tommaso è stata identificata come la via principale, il *cardo maximus* della città (Figura 8). Tra la fine del II secolo e l'inizio del III, gli edifici fatti costruire da Traiano lungo questa strada lato porto, sono stati abbattuti per far posto a nuove costruzioni destinate a *balnea*, bagni pubblici, e *tabernae*. Questa trasformazione è simbolica dell'evoluzione di Civitavecchia a centro principale della zona. Le vicende urbanistiche che hanno caratterizzato la città e le scarse informazioni giunte a noi rendono difficile l'identificazione e l'ubicazione di altri manufatti (Figura 9). Sono state incontrate delle difficoltà anche nel tentativo di

REALIZZAZIONE DI UN APPRODO TURISTICO ALL'INTERNO DEL PORTO DI CIVITAVECCHIA
Progetto Definitivo – Relazione Storico Archeologica

datate le mura. Si sa per certo che la città ne era dotata nel 549. Un'altra testimonianza archeologica importante è la *basilica interrata* sotto i piazzali della zona portuale Prato del Turco, a Nord della darsena romana. Tale edificio è stato prima attribuito al periodo traiano, poi identificato come basilica cristiana. Alcuni nuovi elementi fanno ritenere che si potrebbe trattare della chiesa di Santa Ferma, risalente almeno al XII secolo. L'edificio, conservatosi fino alla costruzione delle mura di Sangallo, fu poi demolito durante la costruzione delle altre fortificazioni per far posto ai terrapieni. È possibile che la chiesa di Santa Ferma sia sorta sulle vestigia di un precedente edificio dedicato al culto religioso, nei cui pressi esisteva un cimitero cristiano.

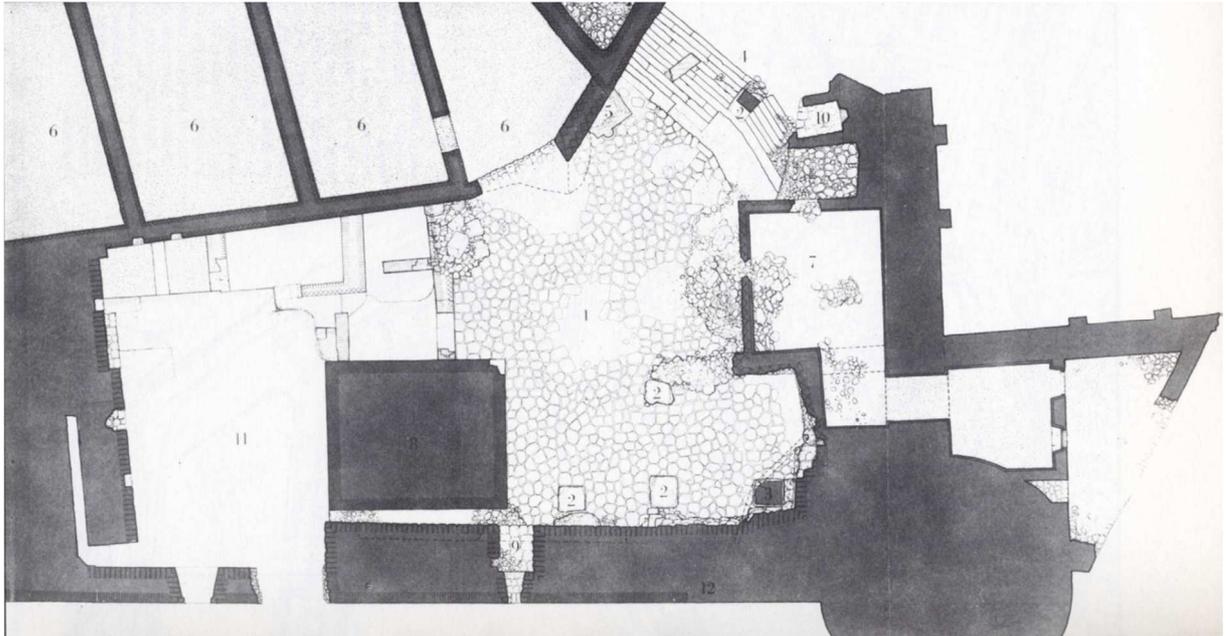


Figura 7.Rocca - Planimetria dei resti romani e di epoca successiva: 1. basolato; 2. basamenti di pilastri; 3. pilastro; 4. gradinata in travertino; 5. frammento murario con semicolonna in mattoni; 6. horrea con volta a botte; 7. ambiente a volta; 8. torre medioevale; 9. e 10. piccolo vano; 11. Zona inesplorata; 12. muraglione esterno

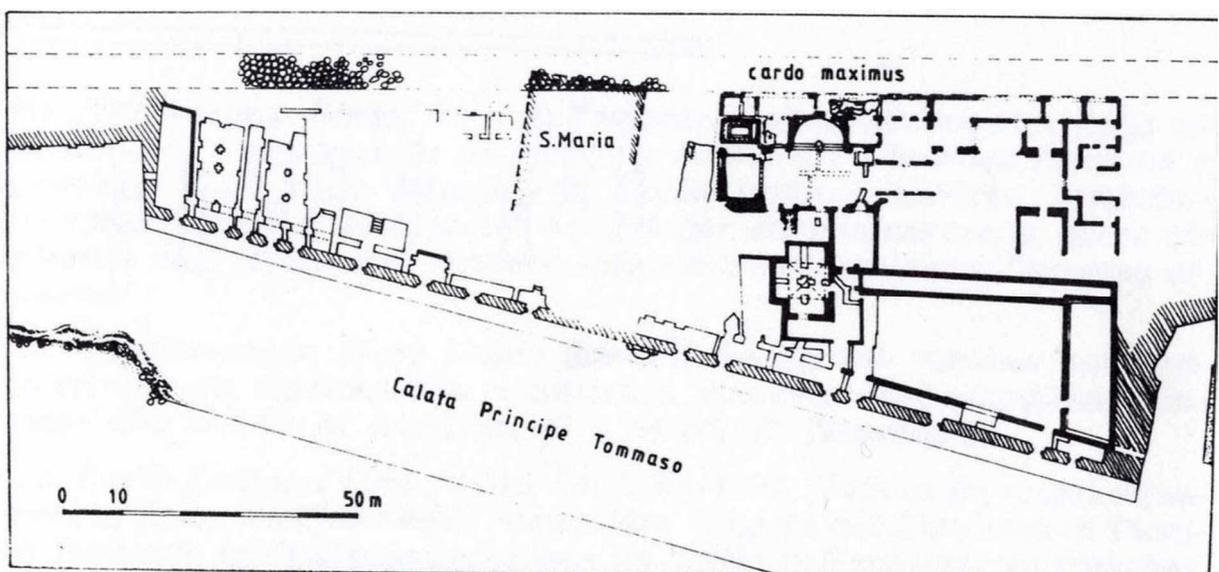


Figura 8.Planimetria dei resti romani rinvenuti nell'ultimo dopoguerra.

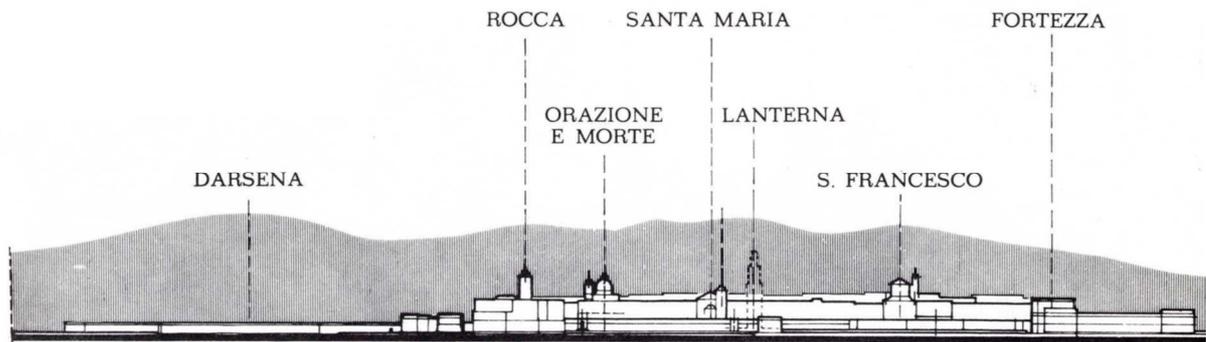


Figura 9. Profilo del fronte a mare con le principali masse volumetriche alla fine del XVIII secolo

Nel V secolo la città di Civitavecchia resiste o forse venne risparmiata dall'armata dei Visigoti che, guidati da Alarico, avvanzeranno fino a Roma, saccheggiando e distruggendo le altre città costiere. Poche informazioni sono giunte fino a noi della storia di Civitavecchia nel periodo successivo, fino alla seconda metà del VI secolo, quando divenne un caposaldo dell'Impero Bizantino. All'inizio dell'VIII secolo il panorama politico italiano è caratterizzato dalla presenza di quattro forme di potere: il regno longobardo, l'impero, il papato e le autonomie locali. E' in questo periodo che ha inizio l'ascesa del potere temporale della chiesa di Roma. Nel 731 papa Gregorio III avvia il restauro delle mura di *Centumcellae*. Tali fortificazioni si sono poi dimostrate un'arma efficace contro gli attacchi dei Longobardi nel 749.

In questi anni la politica papale è impegnata a confermare l'indipendenza del suo potere sia dai Longobardi, sia dall'impero bizantino. E' nella seconda metà del VIII secolo che l'astuta politica iniziata da Gregorio II porta alla definitiva decadenza dell'impero bizantino e di quello longobardo in Italia. Intanto sulla scena politica fanno il loro ingresso i Saraceni che iniziano le loro scorrerie lungo le coste tirreniche (Figura 10). Particolarmente colpita è proprio la città di Centumcellae, oggetto di frequenti e distruttive incursioni che si protraggono per oltre un secolo. Al ventennio compreso tra l'828 e l'849 si fa risalire la conquista di Centumcellae ad opera dei Saraceni. La distruzione del porto e la supremazia araba nel Mar Mediterraneo, spingono Leone IV, nell'854, a fondare la nuova città di Centocelle (Leopoli), dove trovano rifugio gli abitanti di Centumcellae sfuggiti alle incursioni arabe (Figura 11). Ivi è instaurata la sede episcopale. Dopo sette secoli la città di Centumcellae è abbandonata dai suoi abitanti. Da quanto scritto si evince che dall'antica città di origine romana, Centumcellae, hanno quindi origine due altre città: Centocelle, che dell'originario insediamento costiero ricalca il nome, e Civitavecchia erede del sito geografico (Figura 11). Le informazioni in nostro possesso non consentono di confermare o smentire l'occupazione permanente di Civitavecchia da parte degli Arabi, le cui incursioni proseguiranno fino al 915.

REALIZZAZIONE DI UN APPRODO TURISTICO ALL'INTERNO DEL PORTO DI CIVITAVECCHIA
 Progetto Definitivo – Relazione Storico Archeologica

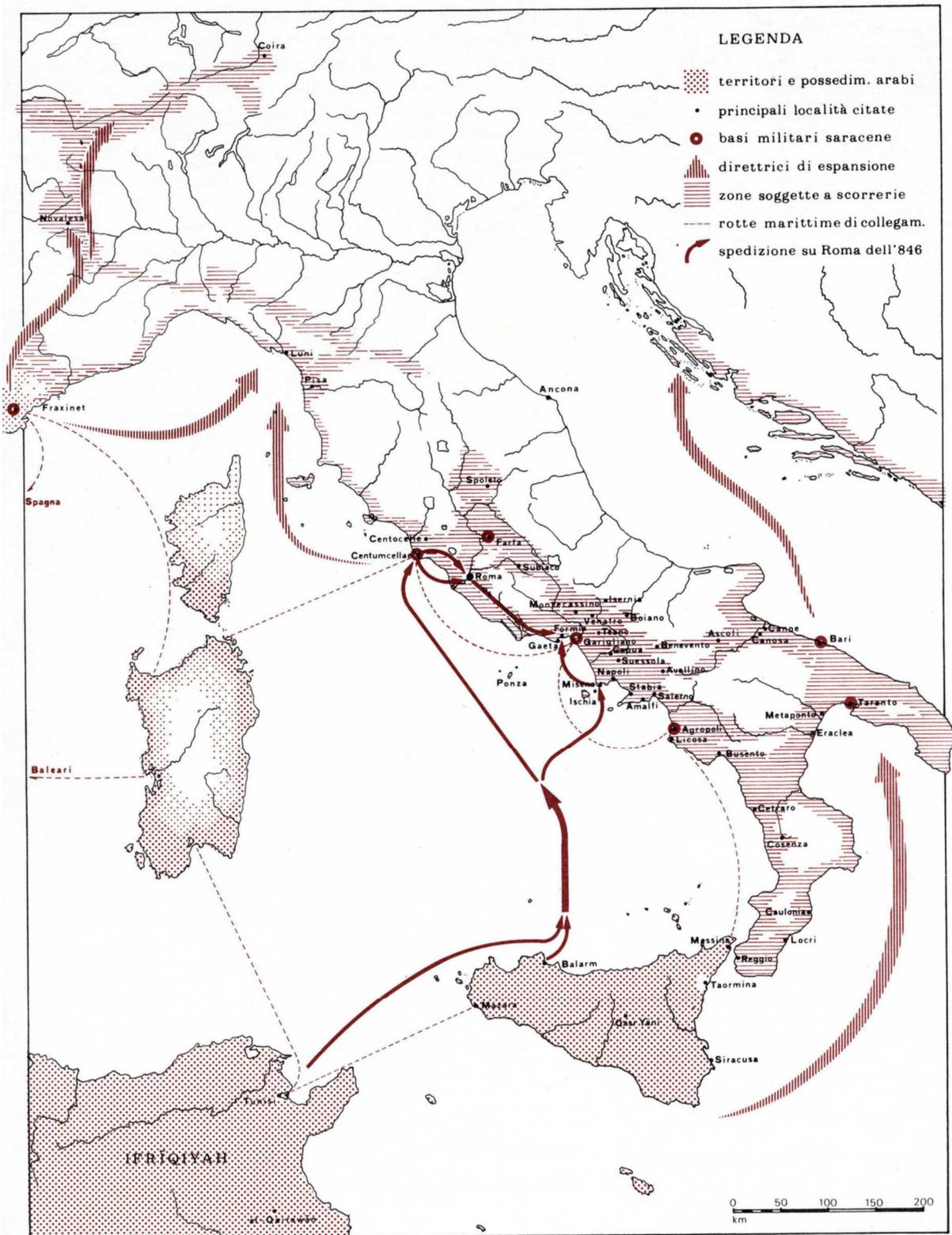


Figura 10. Incursioni e invasioni dei Saraceni in Italia

REALIZZAZIONE DI UN APPRODO TURISTICO ALL'INTERNO DEL PORTO DI CIVITAVECCHIA
Progetto Definitivo – Relazione Storico Archeologica

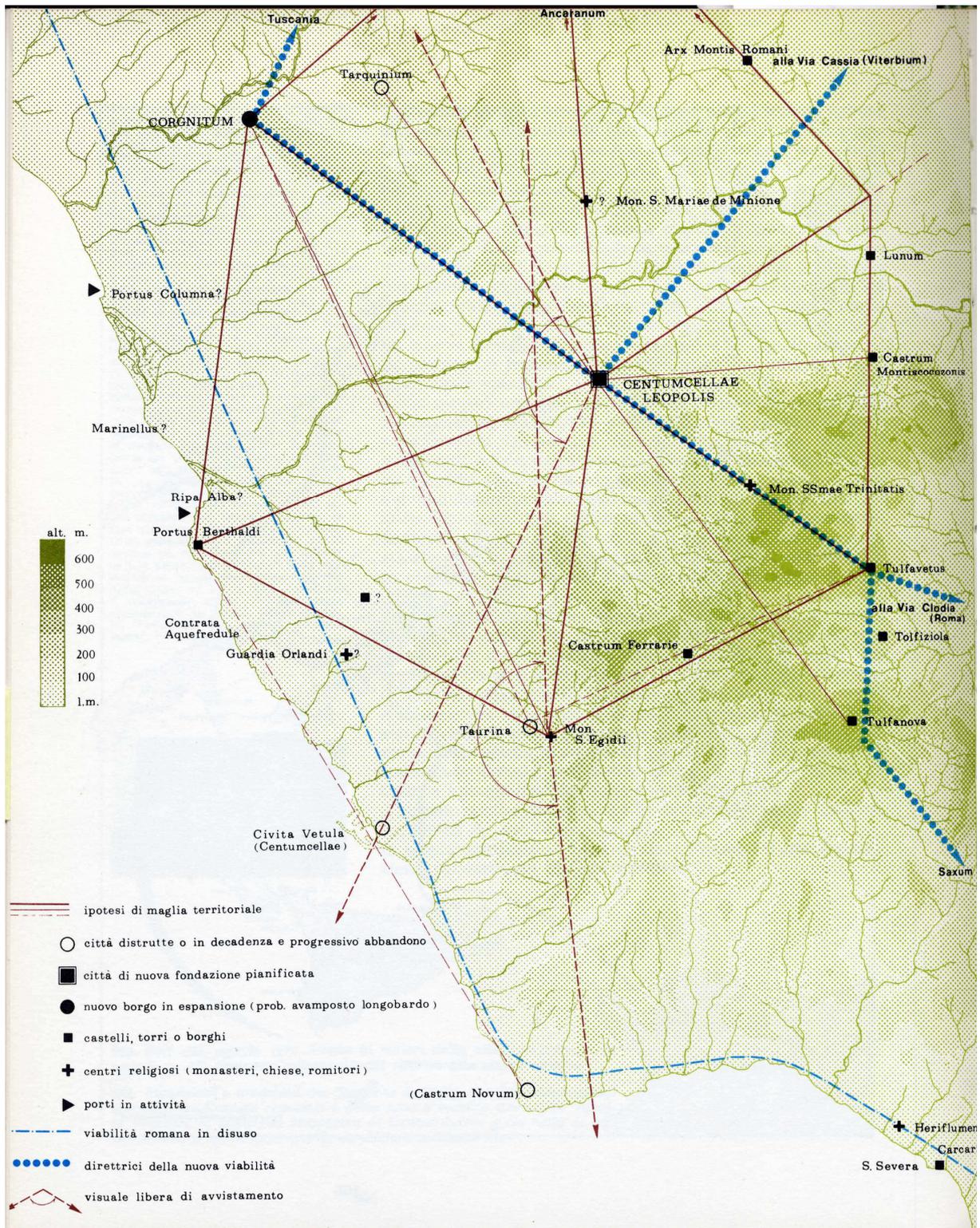


Figura 11. Nuovo assetto territoriale dopo l'abbandono di Centumcellae

La nuova città di Civitavecchia è successivamente dominata dai conti di Civita Castellana, dal monastero di Farfa e, a partire dal 1167, dai prefetti di Vico, a cui rimane soggetta fino al 1432. In quell'anno, pur con una propria costituzione cittadina, Civitavecchia diventa parte dello Stato Pontificio. Nel 1508, papa Giulio II avvia la realizzazione di una Fortezza in un'area già occupata da un edificio le cui fondazioni

REALIZZAZIONE DI UN APPRODO TURISTICO ALL'INTERNO DEL PORTO DI CIVITAVECCHIA
Progetto Definitivo – Relazione Storico Archeologica

vengono riutilizzate per la nuova costruzione. L'ipotesi è confermata dal ritrovamento, nell'area del cortile della fortezza, di vari ambienti pavimentati a mosaico e tracce di pitture parietali. I Papi persero temporaneamente il dominio della città durante la dominazione francese (1798- 1815) e definitivamente il 16 Settembre 1870.

5. ANALISI DELLA CARTOGRAFIA STORICO ARCHEOLOGICA

In allegato alla presente relazione vengono riportate le tavole con la ricostruzione del porto nelle varie fasi storiche di cui in relazione si propongono alcuni stralci. Nella tavola relativa alla ricostruzione del Porto Traiano e delle "centum cellae", è riportato il tracciato degli assi viari principali, (cardo e decumano), dell'acquedotto, di un edificio basilicale e di numerosi altri organismi edilizi. Elemento essenziale del disegno generale del porto di Traiano, il molo era caratterizzato sia dal suo sviluppo longitudinale gradonato sia da una torre, detta appunto del Bicchiere, posta all'estremità. La torre, rimasta sostanzialmente integra sino ai bombardamenti della seconda guerra mondiale, era contraddistinta da un impianto murario molto regolare "...con fasce a varie altezze per interromperne la monotonia e di costruzione così robusta, tanto che è giunta fino a noi quasi intatta, salvo le aperture, e le piccole trasformazioni subite nel periodo papale per adattarla a fortilizio. Come in tutti i porti antichi, robuste catene di ferro, venivano tese durante la notte nei due ingressi; ed un resto di tali catene si è infatti poco tempo fa rinvenuto, fortemente incastrato nell'antica muratura. Anche nel molo opposto, detto del Lazzaletto, vi è un'altra torre simile; ma non è quella antica, benché sorga esattamente sul posto da essa occupata".

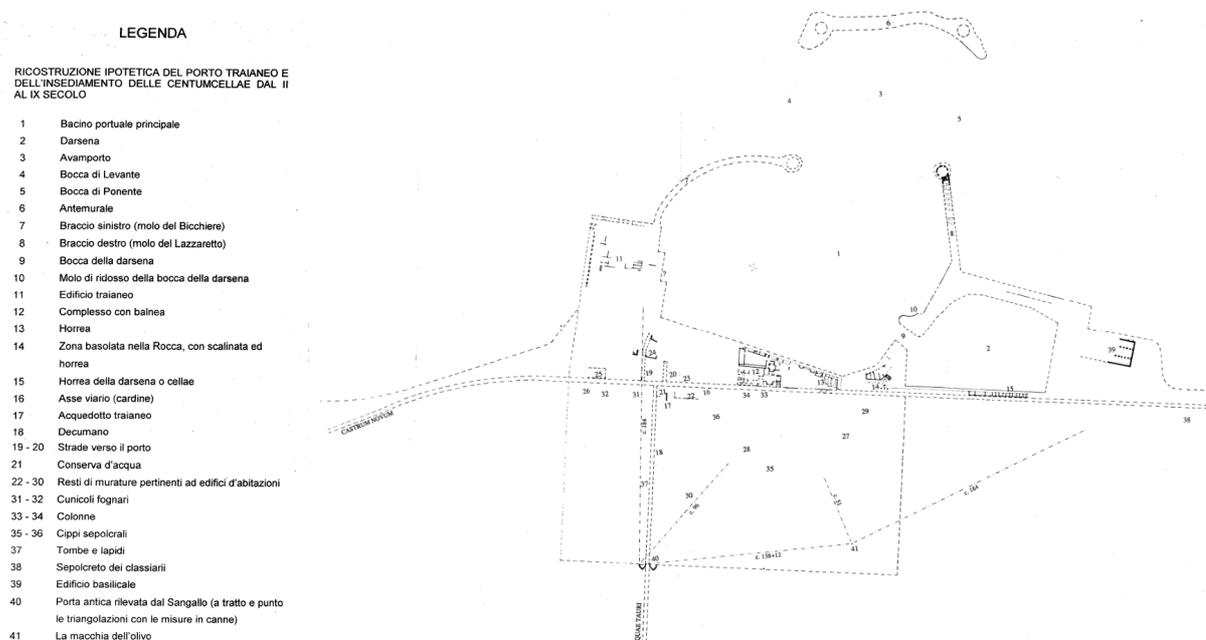


Figura 12. Fasi del porto storico - Il Porto Storico Traiano

REALIZZAZIONE DI UN APPRODO TURISTICO ALL'INTERNO DEL PORTO DI CIVITAVECCHIA
Progetto Definitivo – Relazione Storico Archeologica

Vengono di seguito riportate le ricostruzioni della configurazione planimetrica del porto nei differenti periodi storici dal medioevo ad oggi.

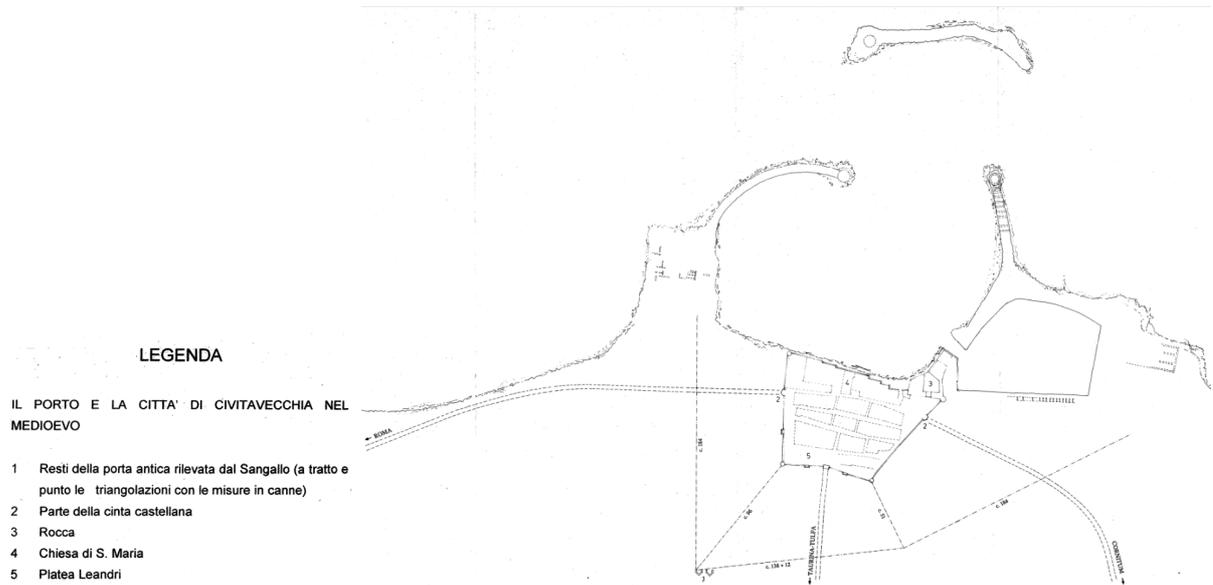


Figura 13. Fasi del porto storico - Il Medio Evo

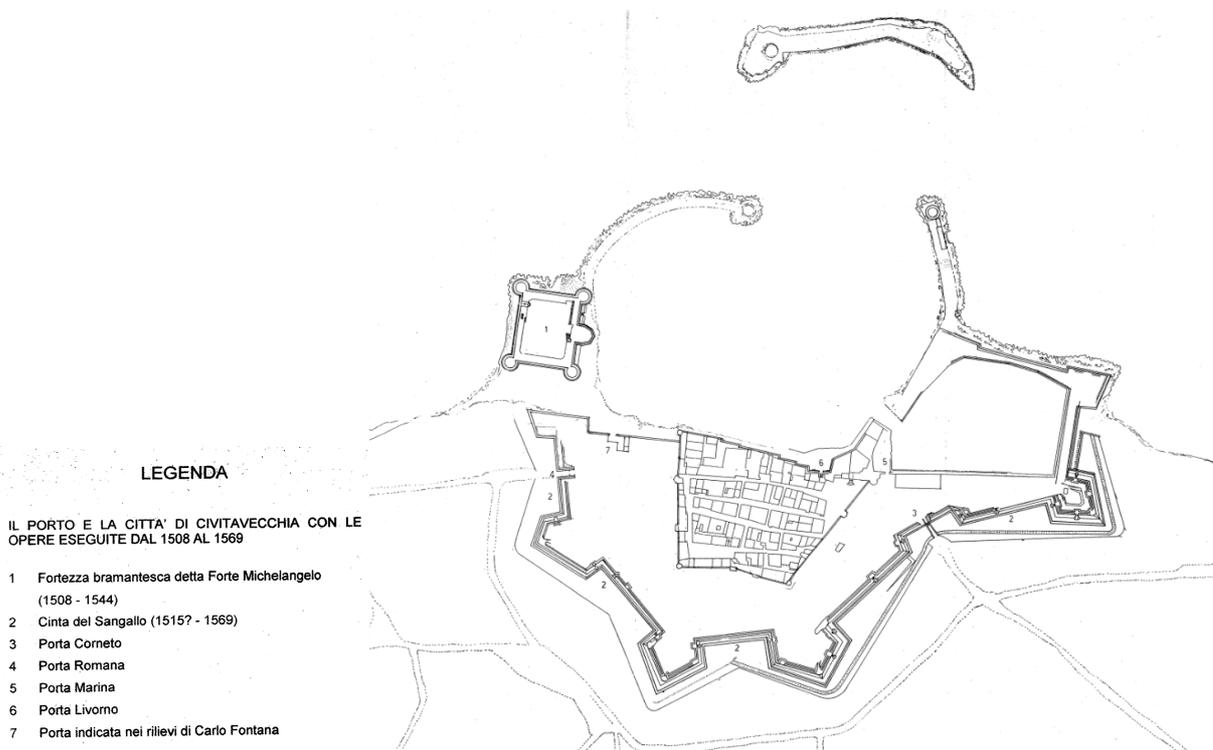


Figura 14. Fasi del porto storico - XVI secolo

REALIZZAZIONE DI UN APPRODO TURISTICO ALL'INTERNO DEL PORTO DI CIVITAVECCHIA
Progetto Definitivo – Relazione Storico Archeologica

- LEGENDA**
- IL PORTO DI CIVITAVECCHIA NELLA PRIMA META' DEL XIX SEC.
- 1 Lanterna di Paolo V (1608)
 - 2 Magazzini della darsena (1610 - 1655)
 - 3 Arsenale del Bernini (1658 - 1663)
 - 4 Opera a corno (prima metà del XVII sec.) e borgo di S. Antonio o ghetto
 - 5 Muraglione di Urbano VIII (1635) e fontana di Benedetto XIV (1743)
 - 6 Granai sul Molo del Lazzaretto (1756)
 - 7 Porta della darsena o del Lazzaretto (1757)
 - 8 Sistemazione della Porta Livorno (1761)
 - 9 Fortino Gregoriano (1842)
 - 10 Imbonimento del Provinciali (1836)
 - 11 Opera difensiva (metà del XIX sec.)



Figura 15. Fasi del porto storico - XIX secolo

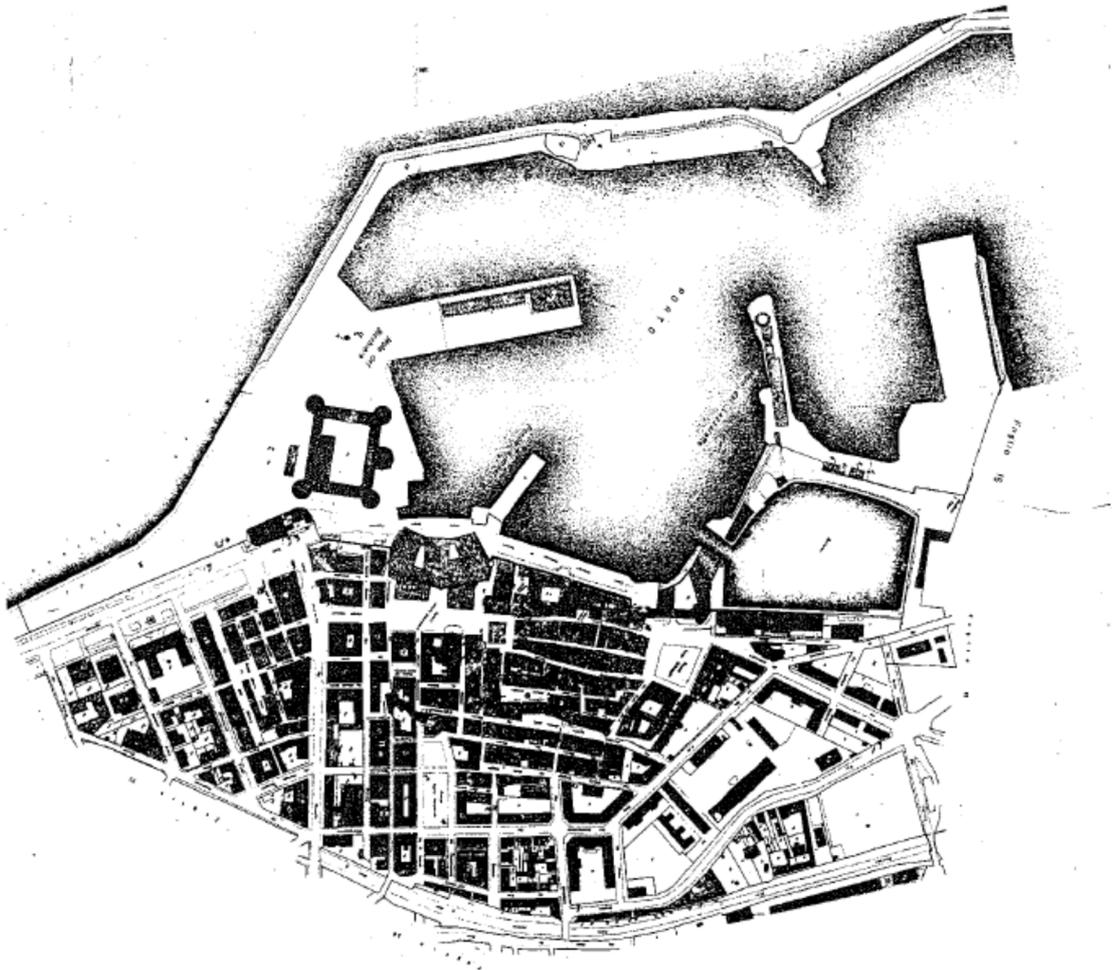


Figura 16. Fasi del porto storico - Situazione ante guerra

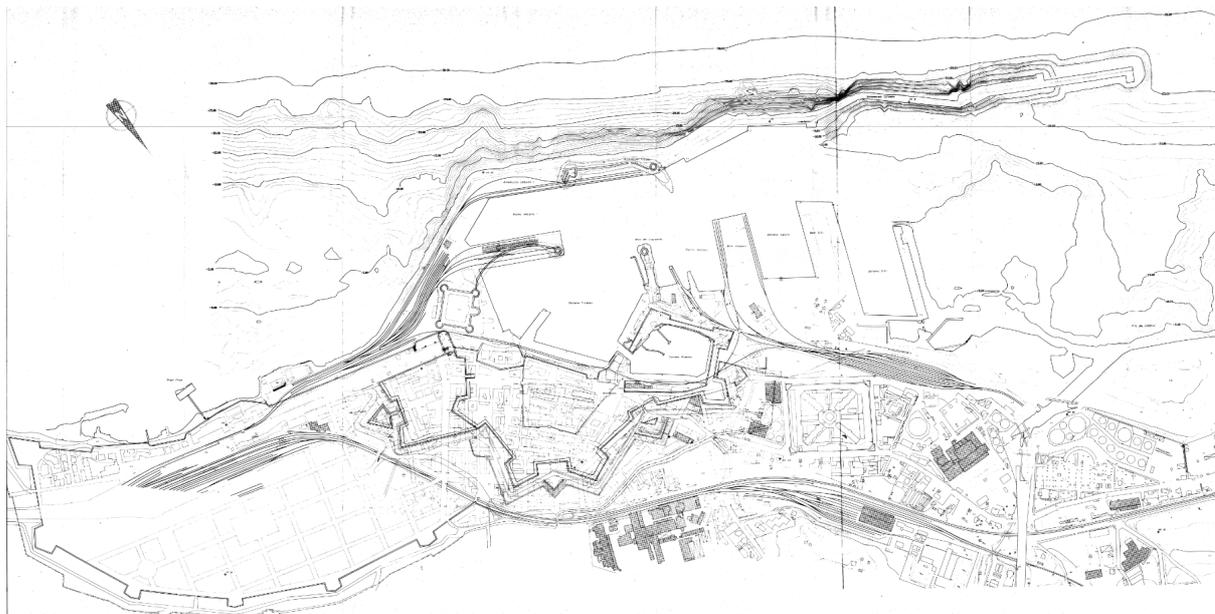


Figura 17. Fasi del porto storico - La ricostruzione e lo stato attuale

6. SCHEDE STORICHE

Basilica

Epoca: incerta

Ubicazione: Nord della darsena romana, Prato del Turco

Dimensione: $\approx 25 \times 80\text{m}$

Destinazione originaria: incerta, Basilica romana o cristiana

Stato di conservazione: resti interrati

Mura del Sangallo

Epoca: 1515

Ubicazione: circondavano tutto l'abitato di Civitavecchia

Destinazione originaria: opera di difesa

Stato di conservazione: dell'opera cingente in origine tutta la città rimane solo la parte che circonda la vecchia darsena caratterizzata dai tre bastioni angolari (bastione del Casone, bastione del Turco e bastione Santa Barbara).

La Rocca

Epoca: X-XI secolo

Ubicazione: Est dell'imboccatura della darsena romana

Dimensione: 2.200 m²

Destinazione originaria: opera di difesa.

Stato di conservazione: rimangono il muro perimetrale, alcuni locali e le basi delle torri quadrangolare e circolare. Sono stati invece distrutti il portico di Benedetto XIII e la Porta Marina.

Porta Livorno

Epoca: 1757

Ubicazione: Est dell'imboccatura della darsena romana

Destinazione originaria: ingresso fortificato al porto

Stato di conservazione: parzialmente ricostruita dopo i danni provocati dai bombardamenti

Chiesa di Santa Maria

Epoca: Medioevo

Ubicazione: Sud-Est della Rocca

Destinazione originaria: luogo di culto

Stato di conservazione: demolita negli anni '50

Porto traiano

Epoca: 107-108 d.C

Dimensione: 11,5 ha (superficie bacino)

Stato di conservazione: delle quattro torri che definivano le due imboccature dell'avamposto rimane solo quella detta del Bicchiere. L'isola artificiale realizzata a protezione del bacino è stata inglobata nell'antemurale Colombo. Sono andati invece distrutti la torre sul Molo del Lazzaretto e i granai costruiti su questo stesso molo nel Settecento.

Mura di Urbano VIII

Epoca: 1634

Ubicazione: Sud-Est della Darsena Romana

Dimensione : 500 m

Destinazione originaria: separare il porto dalla città e completare il sistema difensivo

Stato di conservazione: il muraglione per lo più integro è stato costruito sui resti di antichi edifici che circondavano il porto traiano. All'interno degli ambienti ricavati alla base del muraglione sono ancora visibili le murature originali ad "opus reticulatum".

Fontana del Vanvitelli

Epoca: 1740

Ubicazione: Sud-Est della Darsena Romana in posizione centrale rispetto alle mura di Urbano VIII

Destinazione originaria: rifornimento idrico alle imbarcazioni

Stato di conservazione: la gradinata curvilinea che scendeva fino a lambire le acque è imprigionata nella calata "Principe Tommaso". La Fontana è stata recentemente ricomposta dopo i danni provocati durante la seconda guerra mondiale.

Arsenale del Bernini

Epoca: 1660

Ubicazione: Sud-Est del porto storico

Dimensione: aveva una lunghezza di 50 metri ed era costituito di sei grandi navate, capace ognuna di ospitare una galera in costruzione.

Destinazione originaria: arsenale Navale

Stato di conservazione: completamente distrutto durante la seconda guerra mondiale.

Forte Michelangelo

Epoca: 1508-1535

REALIZZAZIONE DI UN APPRODO TURISTICO ALL'INTERNO DEL PORTO DI CIVITAVECCHIA
Progetto Definitivo – Relazione Storico Archeologica

Ubicazione: Sud del porto storico

Dimensione: 100 x 82 m con quattro torrioni cilindrici (diametro 21m e altezza 16m) e mastio ottagonale di 12 m per lato e 23 m di altezza.

Destinazione originaria: opera di difesa

Stato di conservazione: buone condizioni generali

Nota: la fortezza si estende per intero sopra un vasto edificio romano di età imperiale forse caserma dei *classari* distaccati a Civitavecchia per i bisogni della flotta e del porto di Traiano.



Figura 18. Planimetria con individuazione delle emergenze archeologiche e monumentali 1 – Forte Michelangelo - Edificio romano di età imperiale con mosaici. 2 - Basamento del Porto traiano Apollodoro da Damasco 3 - Base del Foro traiano 4 - Torre del Lazzaretto, 5 - Tracce di impianti romani 6 - Mura Sangallesche sul Molo romano e Darsena rinascimentale 7 - Rocca 8 - Porta Livorno e Mura di Urbano VIII 9 - Fontana del Vanvitelli

7. ANALISI DELLA SOVRAPPOSIZIONE TRA PROGETTO E EMERGENZE

Viene di seguito riportata la carta dei ritrovamenti archeologici e due foto della torre del lazzaretto nello stato attuale.

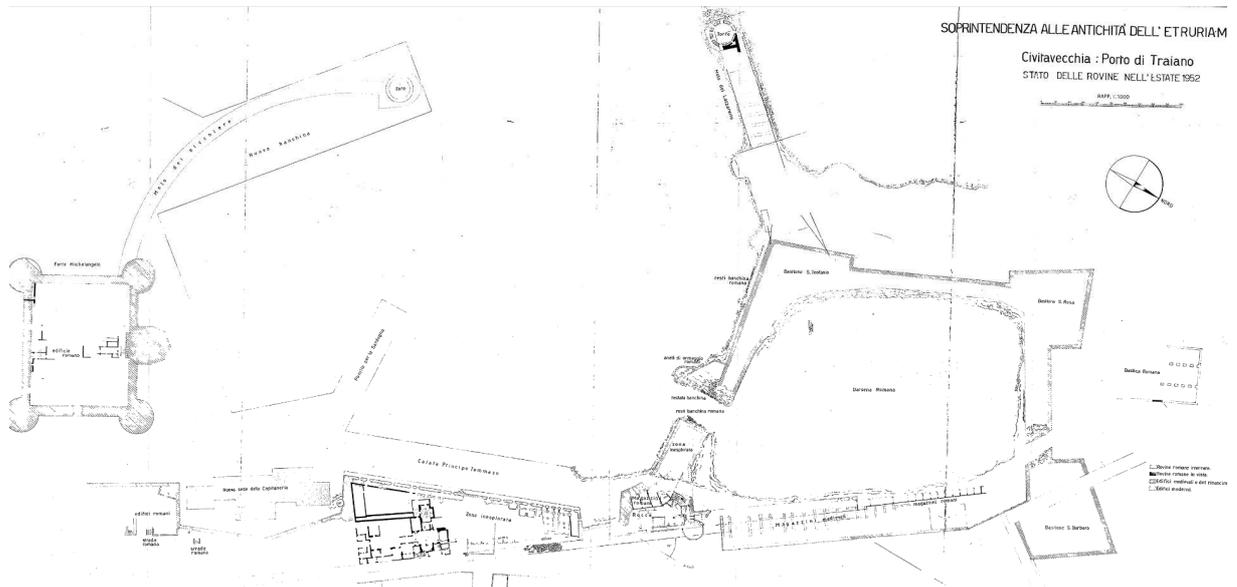


Figura 19. Carta ritrovamenti archeologici

Gli interventi progettuali che possono maggiormente interferire con le emergenze archeologiche sono quelli relativi alla realizzazione dei due edifici, uno sulla banchina San Teofanio ed uno sulla banchina Guglielmotti. In particolare sulla banchina Guglielmotti, già ristrutturata dall'Autorità Portuale di Civitavecchia, all'interno di una grande aiuola realizzata sulla vecchia impronta di sili demoliti, si prevede l'ubicazione del fabbricato uffici. Il sito è stato individuato in modo che la realizzazione del nuovo edificio non crei interferenze con le preesistenze del Molo del Bicchiere, come evidenziato dalla sottostante planimetria di sovrapposizione tra le preesistenze e le opere di progetto.

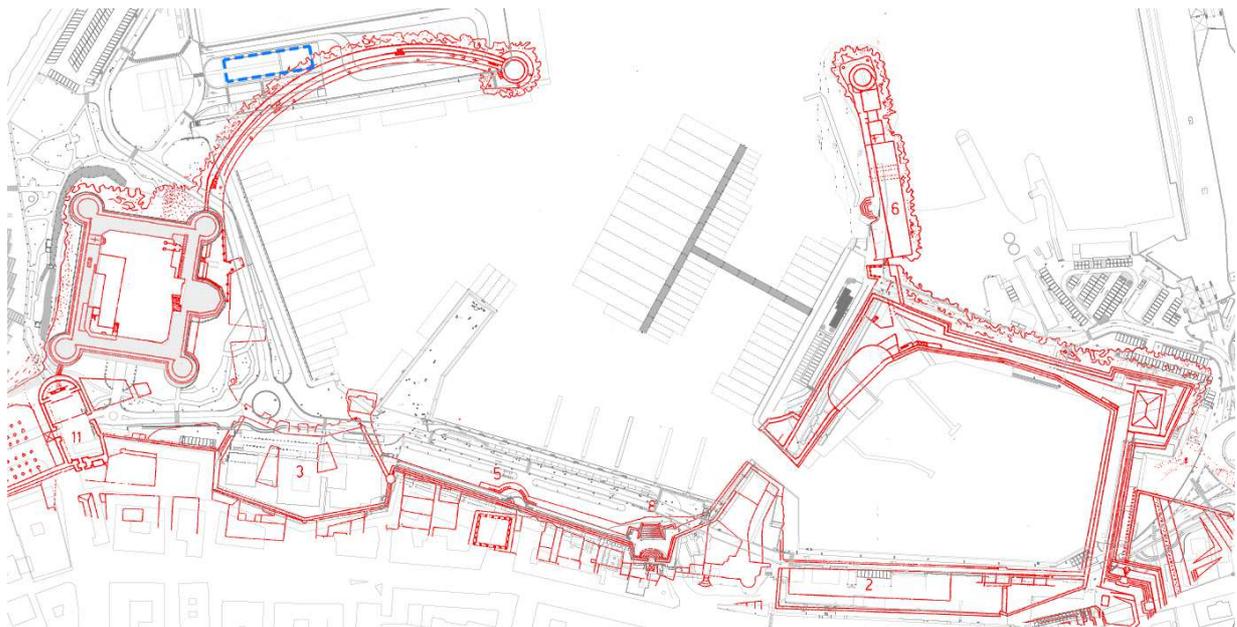


Figura 20. Sovrapposizione impronta fabbricato Molo del Bicchiere