

## Ostia: città portuale fra il fiume e il mare

Marco SANGIORGIO

Ostia da *ostium* (foce del fiume), città portuale fondata da Roma nel IV sec. a. C. alla foce del fiume Tevere (fig. 1), che ne condizionerà lo sviluppo e il declino, presidiava con il suo *castrum*, (fig. 2) sia il corso inferiore del fiume sia le vie di collegamento verso Roma già presenti in età arcaica e repubblicana. Sulla via Ostiense sono infatti attestati i resti di numerose ville rustiche datate fra il IV e III sec a.C. a testimonianza di uno sfruttamento agricolo dell'intera area che allora doveva essere salubre e fertile.

La colonia ostiense, nei primi secoli del suo sviluppo, ebbe un ruolo prevalentemente strategico e militare a guardia del Tirreno centrale, infatti da Ostia 30 navi vennero distaccate alla fine della prima guerra punica, nel 211 a.C. salpò la flotta per la conquista di Cartagine e nel 67 a.C. una flotta di pirati orientali saccheggiò la città e la sua flotta ormeggiata alla foce del fiume; progressivamente con il rafforzamento dei confini terrestri e marittimi, intorno al I secolo prevalse sempre più la sua connotazione commerciale di città portuale a servizio di Roma.

Nel I secolo lo spostamento della flotta militare romana verso Miseno, rafforzò il ruolo commerciale di Ostia che si dotò via via di strutture edilizie commerciali per sostenere il crescente fabbisogno di immagazzinare merci destinate all'Urbe, la città portuale vedrà realizzarsi un poderoso piano di sviluppo edilizio con la costruzione di grandiosi *horrea* per lo stoccaggio di grano, olio, legname, stoffe, spezie e tutto quanto era vitale e necessario alla città dei sette colli (fig. 3).

In questo periodo furono certamente realizzate le infrastrutture per la manutenzione delle navi e le banchine per il carico e lo scarico delle merci. Purtroppo oggi non possediamo molte testimonianze archeologiche sulla reale collocazione del porto fluviale, infatti la variazione del corso del Tevere a causa dell'inondazione del 1557 e il progressivo insabbiamento della sua foce, hanno spostato la linea di costa di circa 3 km e fortemente modificato l'assetto di tutta l'area (fig. 4). Va comunque considerato che nel settore urbano posto a nord del *castrum*, sono presenti numerosi *horrea*, strutture commerciali e spazi pubblici, pertanto è verosimile ipotizzare che il porto fluviale con le sue banchine, si sviluppasse nel tratto di fiume compreso fra il vecchio meandro interrato dai lavori dell'Ottocento e il tratto di argine che oggi lambisce la città.

Le attività portuali connesse con il carico e lo scarico delle merci, generalmente avvenivano nella rada presso la foce, dove le stive delle possenti navi onerarie venivano svuotate e le merci stivate su imbarcazioni minori, le uniche in grado di superare le insidiose secche della foce e adatte alla navigazione fluviale controcorrente sino ai magazzini portuali di Ostia e sino al porto di Ripa a Roma presso l'attuale Testaccio (fig. 4 bis).

La vocazione mercantile e portuale in ambito Mediterraneo della città (egregiamente rappresentata nei mosaici del Piazzale delle Corporazioni), determinò un progressivo sviluppo dei ceti imprenditoriali e artigiani legati al commercio, citiamo per esempio gli armatori, i traghettatori fluviali, i commercianti, oltre ai funzionari addetti ai controlli doganali; tutta questa umanità brulicava intorno al porto e con esso si sviluppava, spesso costituendo vere e proprie corporazioni come quelle dei fabbri navali, dei carpentieri, dei facchini e dei sommozzatori; ma tra il I e il II secolo, Ostia si trasformò progressivamente in un centro residenziale a supporto dei nuovi porti di Claudio prima e Traiano dopo.

Delle complesse operazioni di carico e scarico delle merci nel porto di Ostia e nella rada, ci è stata tramandata testimonianza nelle pregevoli rappresentazioni dei mosaici del Piazzale delle Corporazioni (fig. 5) e nell'affresco rinvenuto nel 1865 all'interno del Sepolcreto della Via Laurentina a Ostia (fig. 6) raffigurante una nave fluviale chiamata *Iside*, il cui proprietario *Gemino* assiste alle operazioni di carico e scarico di due facchini sotto il controllo di un *mentor* di nome *Abscantus*, mentre a poppa il pilota *Fornaces* tiene il remo-timone. Per porre rimedio a queste difficoltà e soprattutto per poter sostenere i nuovi e intensi traffici commerciali verso Roma,

l'imperatore Claudio nel 42, ordinò la costruzione di un nuovo porto sul lato destro della foce del Tevere, presso l'attuale aeroporto di Fiumicino, in prossimità di una baia naturale che offriva protezione dai pericolosi venti di sud-ovest, costruzione che terminò nel 64 d.C. sotto il principato di Nerone.

Il graduale insabbiamento di questo bacino portuale (già fornito di un faro, di magazzini, moli, terme e infrastrutture a supporto delle attività commerciali), determinato dai detriti alluvionali trasportati a valle dal fiume Tevere, dopo circa quaranta anni, rese necessario un nuovo intervento di ingegneria con la realizzazione ad opera di Traiano del maestoso bacino esagonale, collegato al Tevere con un canale artificiale e terminato nel 112 d.C.,

I lati dei nuovi moli lunghi 357 m, gli *horrea* per stoccare il grano proveniente dall'Africa, il bacino di carenaggio e l'imponente faro, insieme al preesistente porto di Claudio e il porto fluviale di Ostia, diedero vita ad un grandioso e articolato sistema portuale di circa 1.300.000 metri quadrati (fig. 7) certamente il principale della storia antica.

L'importanza assunta dal nuovo porto, conferì una nuova connotazione e maggiore potenza a Ostia, infatti è nel II secolo che si compie l'apogeo della colonia con un nuovo piano urbanistico che trasforma la città in centro amministrativo e direzionale di tutto il complesso dei porti di Roma, senza intaccare il ruolo di importante scalo fluviale.

Gli interventi edilizi dell'Imperatore Traiano, rivolti al nuovo porto, videro realizzarsi nuovi e imponenti magazzini a più piani (fig. 8), capaci di stoccare e conservare le merci più disparate. Ad Ostia interventi simili avvengono prevalentemente nell'area a Nord Ovest in prossimità del Tevere, nuovi *horrea* si addossano a magazzini preesistenti per la raccolta e lo smistamento delle merci provenienti dal Mediterraneo e dall'Oriente, il grano dall'Egitto, il vino dalla Spagna, l'olio dalla Tunisia, il marmo dalla Grecia, le spezie dallo Yemen, le sete dall'India, venivano stoccate nei depositi ostiensi, per poi essere successivamente caricati su imbarcazioni fluviali (*codicariae* e *scaphae*) che risalendo il fiume utilizzando la forza dei remi o la trazione degli animali giungevano a Roma.

A questo scopo, lungo il Tevere erano presenti varie stazioni di posta per dar modo ai *lenunculari*, proprietari di traghetti e barche da rimorchio, di ormeggiare le loro imbarcazioni lungo i moli, e assicurarne il controllo e la sicurezza durante la notte.

Recenti indagini archeologiche fra l'antica foce e il c.d. Palazzo Imperiale, condotte dall'Istituto Archeologico Germanico di Roma, confermerebbero l'esistenza dei *navalia*, ovvero strutture per il ricovero e la manutenzione delle navi (fig. 9). Nella stessa area sorgeva un tempio probabilmente dedicato al culto dei Dioscuri, divinità legate al mare e alla navigazione di cui a Ostia se ne ha testimonianza.

E' doveroso ricordare che fra il I sec. a.C. e il II sec. i traffici marittimi sono stati molto intensi e tutto sommato veloci e relativamente sicuri, infatti il trasporto di merci via terra, nonostante la rete stradale realizzata da Roma fosse ben articolata, avrebbe richiesto tempi lunghi e costi eccessivi, mentre, una volta debellata la pirateria con vere e proprie campagne navali come avvenne nel 67 a.C., le flotte commerciali potevano solcare il mare in relativa sicurezza temendo praticamente solo le avverse condizioni del mare che infatti ci ha restituito numerosissimi relitti, testimonianza di remoti traffici marittimi.

Ma quali erano le principali caratteristiche costruttive delle navi mercantili romane costruite anche nel porto di Ostia? Quale capacità di carico avevano queste imbarcazioni? Come venivano governate durante la navigazione? Quali erano i problemi da affrontare per la loro manutenzione? A tutte queste domande è oggi possibile dare una risposta attraverso lo studio delle fonti storiche tradizionali e la ricerca archeologica sia terrestre sia subacquea che negli anni è stata condotta nei Porti di Claudio e Traiano e di Ostia.

Le fonti iconografiche ci forniscono un panorama di informazioni certamente ampio e dettagliato, si pensi ad esempio alle raffigurazioni musive del Piazzale delle Corporazioni a Ostia, che al pari del famoso mosaico nilotico di Palestrina, raffigura varie tipologie di navi e le operazioni di carico e scarico delle merci su imbarcazioni di varia provenienza, altrettanto significativo risulta essere il c.d.

bassorilievo Torlonia (fig. 10), ove sono ben rappresentate le navi e le attività portuali all'interno del Porto di Traiano, con i dettagli sulle vele e le manovre dormienti e correnti, ovvero tutta la movimentazione delle cime per governare la nave e i remi timone per definirne la rotta.

Grande valore storico è rappresentata dalle navi di Fiumicino conservate nel Museo delle Navi attualmente in restauro (fig. 11). Queste navi, destinate al trasporto fluviale e portuale, sono state attentamente studiate e confrontate con relitti di provenienza subacquea, tali studi evidenziano una tecnica costruttiva su guscio portante. In epoca romana i carpentieri navali montavano per prime le tavole del fasciame esterno, unite fra loro dalle mortase e dai tenoni (fig. 12) collegati con i cavicchi che erano ribattuti da chiodi, successivamente al montaggio del fasciame veniva posizionata e fissata la costolatura interna (fig. 13) costituita da ordinate e madieri fermati alla chiglia con grossi chiodi di ferro. Terminata la costruzione della nave, gli interstizi fra le tavole del fasciame venivano sigillati con resine e stoppa (calafataggio), questa operazione era eseguita ad opera degli *stuppatores*, la cui corporazione è testimoniata della loro sede che si trova all'angolo tra Via del Pomerio e Via del Tempio Rotondo nel porto di Ostia.

Fra le navi esposte nel museo, particolarmente interessante risulta la c.d. barca del pescatore con al centro un pozzetto con i fori per conservare il pescato vivo sino al ritorno in porto.

Gli elementi riportati in rassegna, ci danno una sintetica panoramica dell'importanza storica che rivestiva il porto di Ostia, sia per il suo rapporto con il territorio circostante sia per i legami con tutti i principali porti del Mediterraneo. Oggi nuovi e importanti studi condotti da Università, Istituti e Accademie provenienti da tutto il mondo concorrono a definirne meglio sia i suoi limiti fisici sia gli aspetti della sua storia, è in questo ambito che si colloca la collaborazione fra la Soprintendenza Speciale di Roma – Sede di Ostia e gli studiosi delle Università Giapponesi che operano sul sito.

Fig. 1 Ostia alla Foce del Tevere



Fig. 2 pianta del castrum\_I

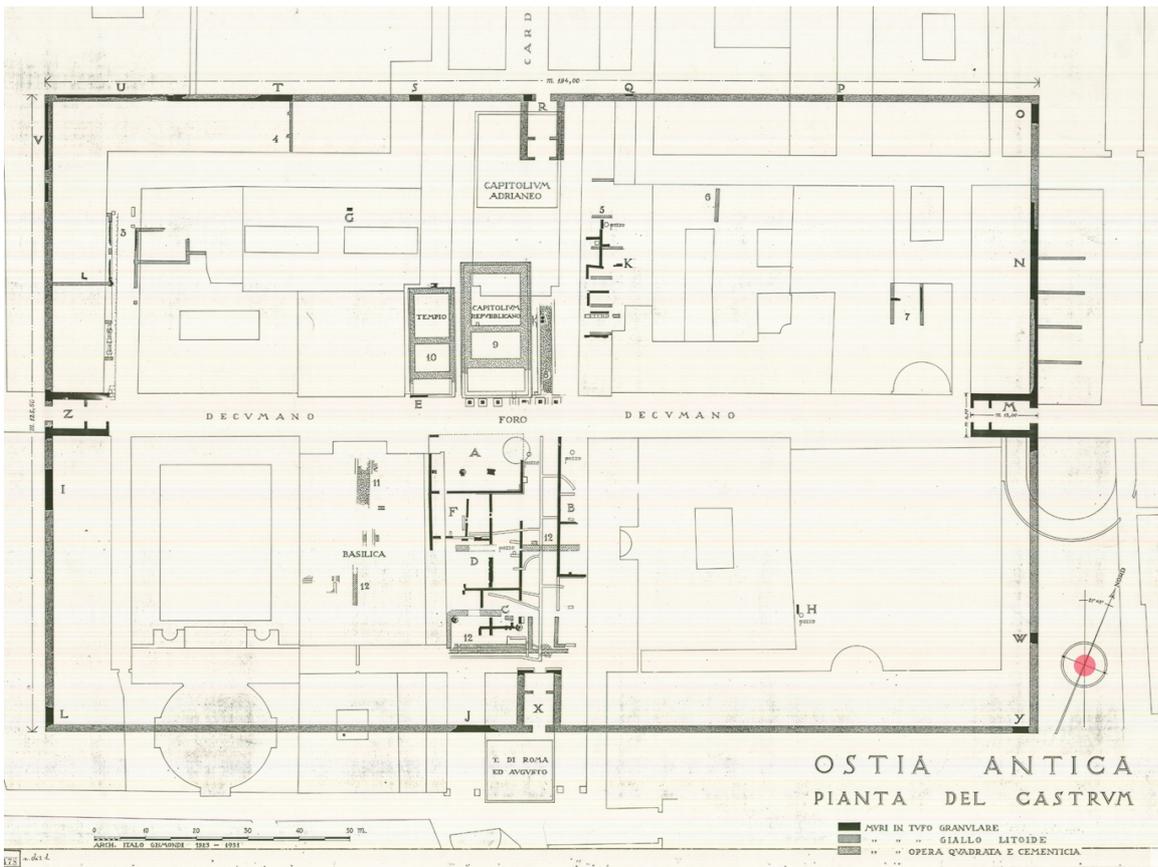


Fig. 3 Ostia e i principali magazzini

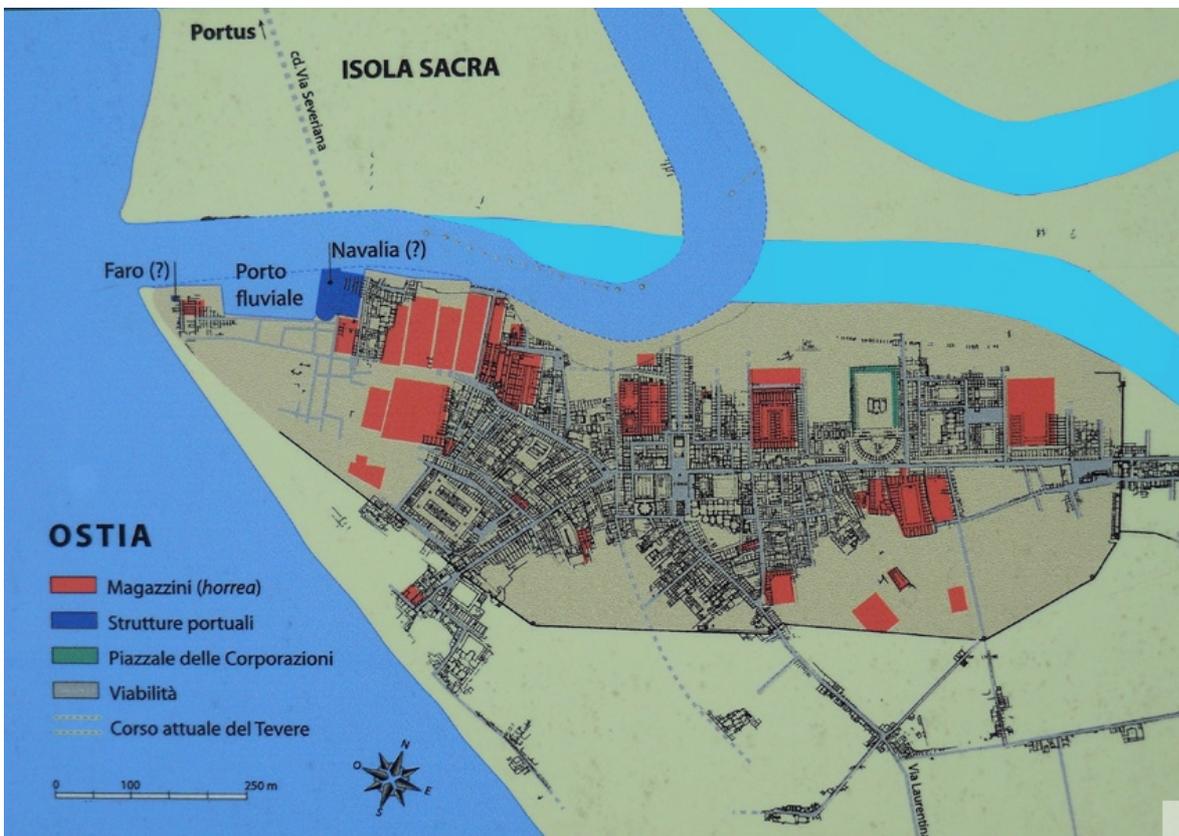


Fig.4 Il corso del Tevere prima dell'alluvione del 1557



Fig. 4 bis Il Porto di Ripa presso Testaccio da un frammento della Forma Urbis



Fig. 5 Rappresentazione delle operazioni di scarico di una nave da un mosaico del Piazzale delle Corporazioni



Fig. 6 Affresco del Sepolcreto su Via Laurentina



Fig. 7 Il complesso dei Porti alla Foce del Tevere

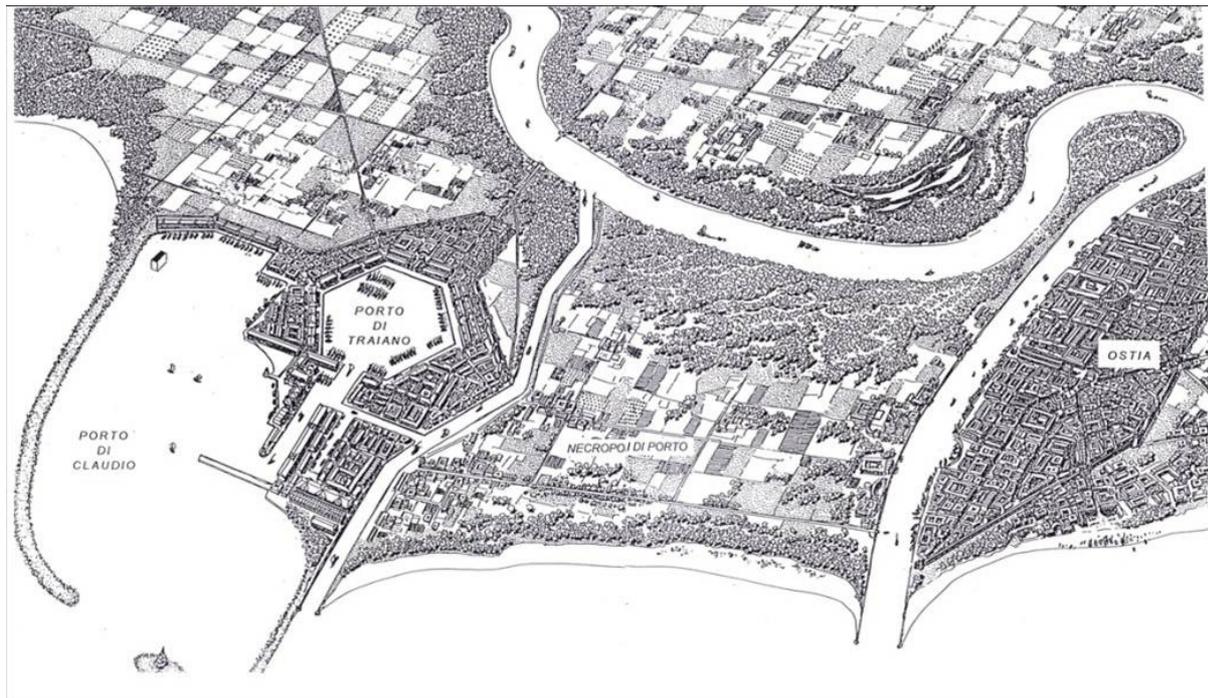


Fig. 8 Porto di Traiano\_Horrea\_Ricostruzione prospettica

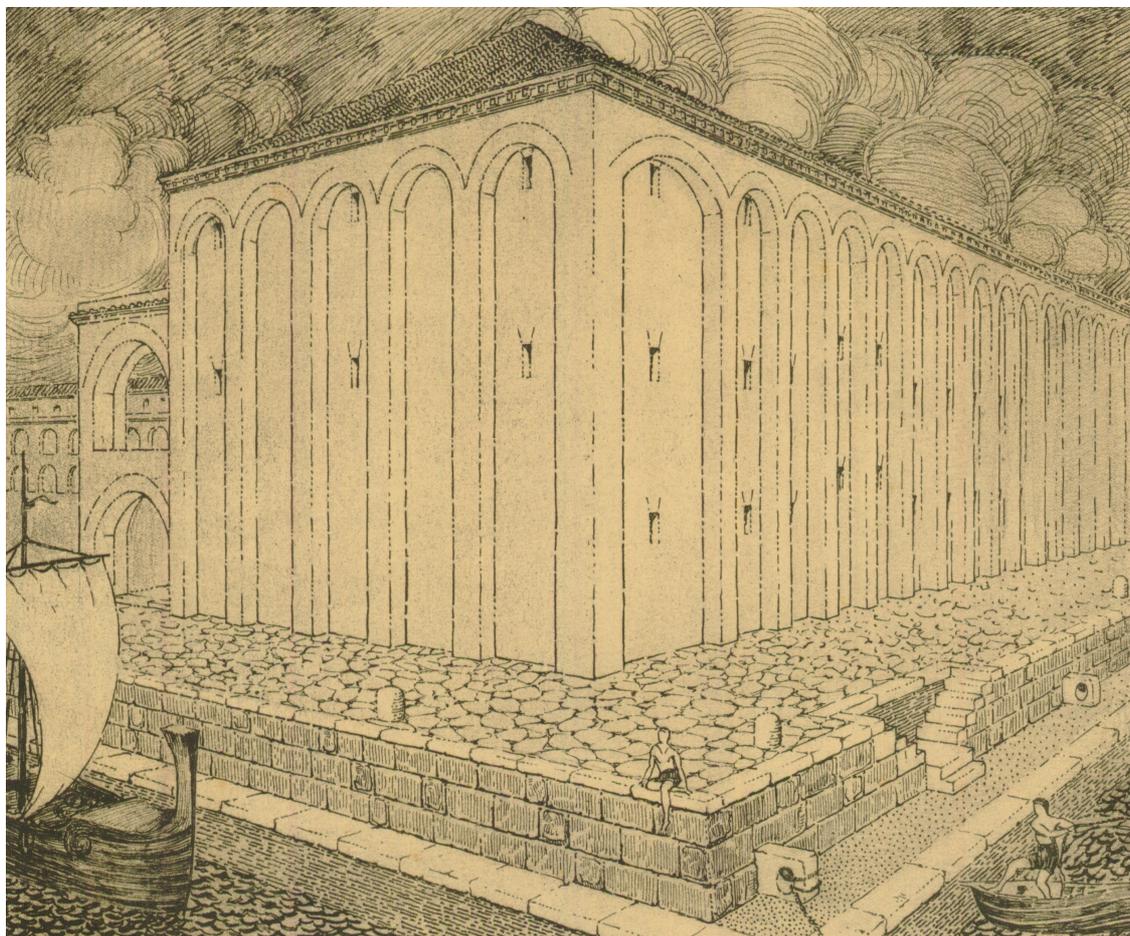


Fig. 9 Ostia Navalia presso la foce del Tevere



Fig. 10 Bassorilievo cd Torlonia

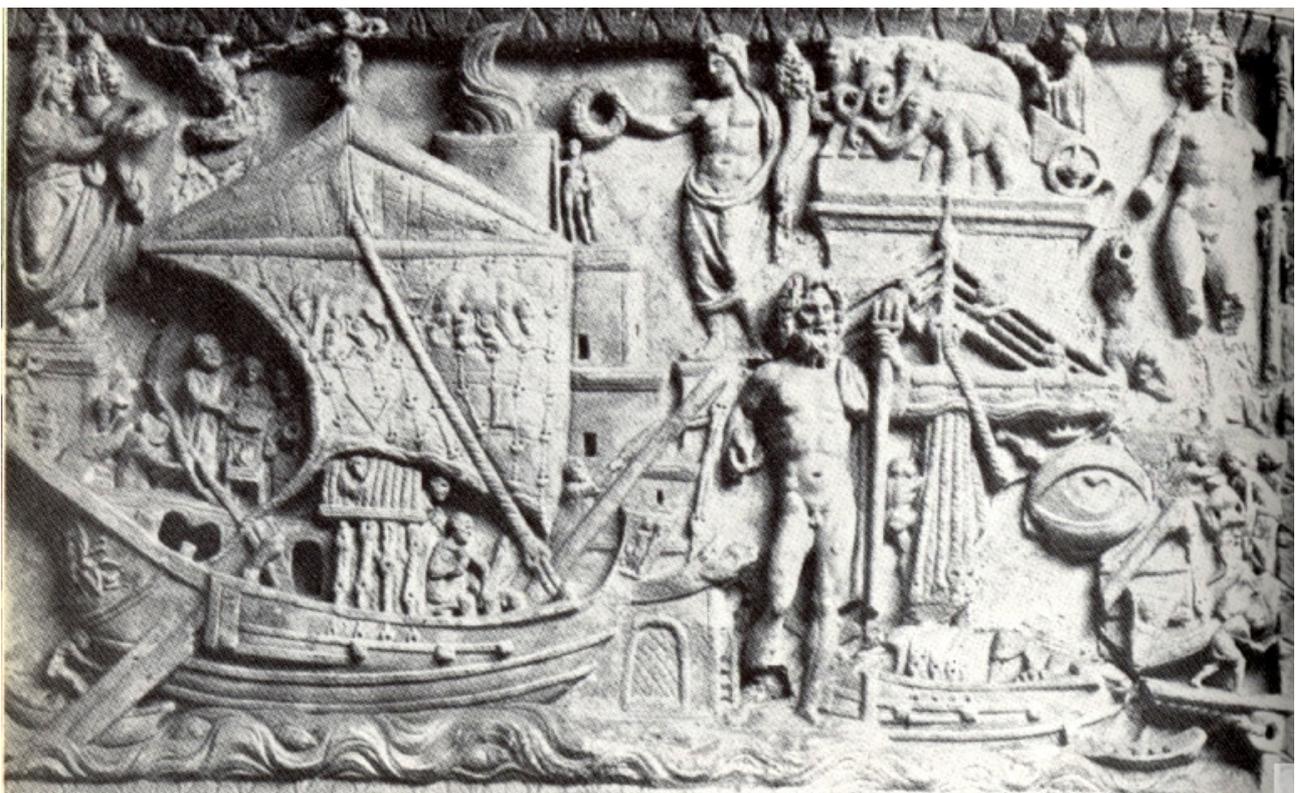


Fig. 11 Le Navi romane di Fiumicino



Fig. 12 La struttura interna delle navi

