

Alberto Noli*

IL PORTO DI CENTUMCELLAE DALL'EPOCA DI TRAIANO ALL'INIZIO DEL VENTUNESIMO SECOLO

THE HARBOUR OF CENTUMCELLAE FROM TRAIANO TO THE BEGINNING OF THE TWENTY-FIRST CENTURY

Si illustrano le vicende dell'antico porto di Centumcellae, secondo per importanza a quello di Roma, voluto dall'imperatore Traiano. Completato intorno al 110 d.C., il porto è rimasto in funzione, con pochi interventi di manutenzione, per circa 1800 anni, attraverso le fasi del dominio romano, del confuso periodo alto-medioevale, dell'abbandono della città dopo alcune sanguinose scorrerie dei Saraceni, della parziale ripresa durante l'alternarsi di diverse Autorità fino al definitivo inglobamento nello Stato della Chiesa. Mutato ormai il nome in Civitavecchia, ha inizio il nuovo periodo di fulgore dopo la fine dell'Impero Romano d'Oriente dovuto al rinnovato interesse dei pontefici succedutisi sul soglio di Roma, per finire con l'inserimento nella nazione italiana, al cui intervento è legato l'abbandono dello schema portuale originario. Inizialmente vengono fornite alcune notizie sull'antico complesso portuale di Alessandria d'Egitto, che costituì certamente la principale fonte di ispirazione per gli architetti romani che concepirono i porti di Portus e Centumcellae.

Parole chiave: Porto, Caso Storico, Civitavecchia.

The paper illustrates the history of the ancient port of Centumcellae, second in order of importance after the port of Rome (Portus), which was built by the emperor Trajan in 110 A.D. and has been in operation for 1800 years with little maintenance. The historical overview covers the default of the medieval period, the partial recovery under different authorities until the inclusion into the Pope State with the new name of Civitavecchia and the final inclusion into the Italian State with a modern development. In the first part of this paper some information is given about the port complex of Alexandria, which probably inspired the Roman architects for the design of Centumcellae layout.

Key Words: Harbour, Historical Case, Civitavecchia.

1. IL PORTO DALLA SUA FONDAZIONE (110 D.C.) ALLA FINE DELL'IMPERO ROMANO (476 D.C.)

Il porto di Centumcellae, ora Civitavecchia, è uno dei più antichi porti italiani interamente conquistati al mare. Esso fu voluto dall'imperatore Traiano e costruito rapidamente fra gli anni 103 e 110 d.C. per soddisfare un'esigenza molto sentita a quel tempo, di avvicinare all'Urbe i principali porti con funzione commerciale e militare, che all'epoca della tarda repubblica e all'inizio dell'Impero erano ubicati nella parte settentrionale del golfo di Napoli, rispettivamente a Pozzuoli (Puteoli) e a Miseno (Fig. 1). Claudio prima (a partire dal 42 d.C.) e Traiano dopo (intorno al 100 d.C.) realizzarono, presso l'attuale centro abitato di



Figura 1 - Principali porti con funzioni commerciali e militari nell'epoca della tarda repubblica ed all'inizio dell'Impero e località presso Centumcellae citate nel testo.

* Già Professore di Costruzioni Marittime presso l'Università "La Sapienza" di Roma.

Fiumicino, il complesso portuale commerciale di Porto (“uterque portus”), comprendente un vasto avamposto e un bacino interno esagonale. Per le esigenze militari fu invece realizzato, in un secondo tempo, il porto di Centumcellae, località così nominata, con tutta probabilità, per indicare le numerose insenature che costellavano la costa rocciosa, di cui fu prescelta la più grande ai fini portuali. Ovviamente la funzione prevalentemente militare non ne escludeva una parallela di carattere commerciale, perché il Porto costituiva comunque una possibile tappa di sosta e di rifugio nell’avvicinamento delle navi provenienti da Nord o, viceversa, nella rotta seguita dalle navi che vi avevano fatto sosta per dirigersi verso i porti dell’Italia del Nord e della Gallia.

Lo schema planimetrico del porto, ammirato fin dall’antichità, era quello di un bacino con moli convergenti (detti in seguito del Bicchiere e del Lazzaretto) e con una diga antemurale isolata in mare, delimitante due imboccature, con asse orientato l’uno nella direzione Nord-Ovest e l’altro nella Sud-Est (Fig. 2). Le due imboccature, evidenziate da quattro imponenti torri, consentivano una buona accessibilità per imbarcazioni con propulsione prevalente a vela, indipendentemente dalla direzione principale di provenienza del vento.



Figura 2 - L’antico porto di Centumcellae (in giallo) sovrapposto alle opere del porto moderno di Civitavecchia (fonte M. Seifert, J.Danm, Antike Häfen Universität Hamburg).

Lo schema rifletteva quello di molti porti costruiti nello stesso periodo lungo le coste laziali (Anzio, Astura, Terracina). In particolare è evidente l’influenza dell’esperienza maturata negli oltre sessanta anni di vita del porto di Roma, nel quale il bacino esagonale interno, molto ridossato, era stato introdotto solo sessant’anni dopo l’inizio della costruzione del porto di Claudio, proprio per opera di Traiano (Fig. 3). Nel caso di Centumcellae il bacino interno fu introdotto fin dall’inizio. Esso era di dimensioni modeste rispetto al grande avamposto delimitato dalle opere foranee principali.

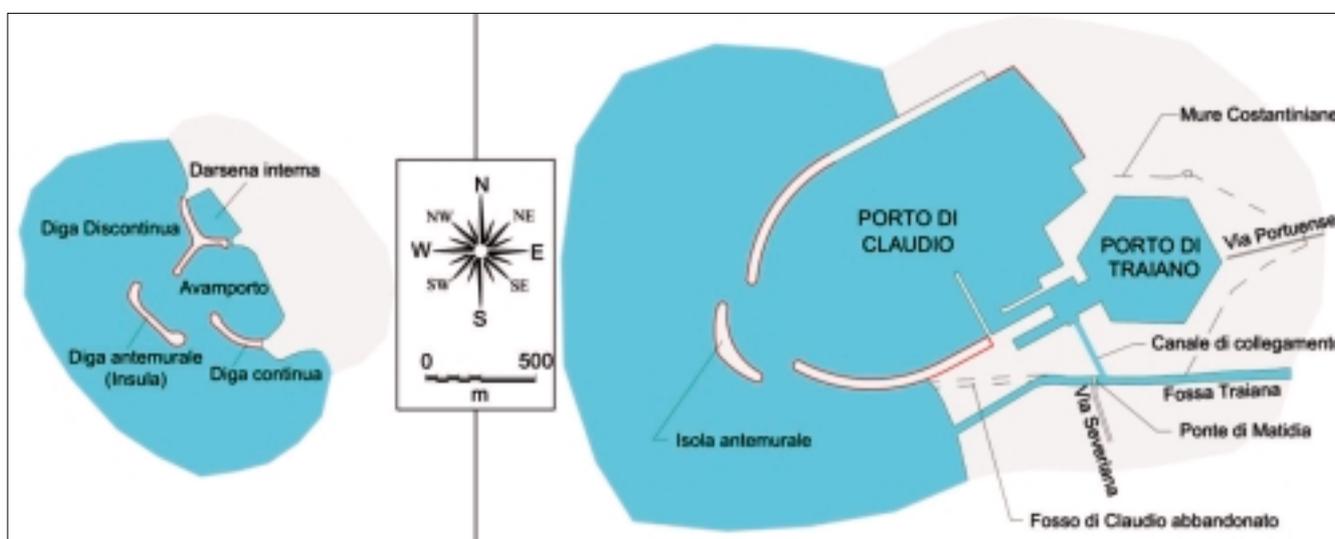


Figura 3 - Porti di Centumcellae (sinistra) e di Portus (destra) raffigurati nella stessa scala.

Gli schemi dei porti artificiali romani erano probabilmente ispirati da quello di Alessandria di Egitto, il porto artificiale più grande dell'antichità, dal quale partiva la maggior parte delle navi onerarie destinate a rifornire di grano la città eterna. Il porto, dopo la fondazione della città da parte di Alessandro il Grande, nel 330 a.C., aveva sostituito il precedente porto di Canopo, principale dell'antico Egitto e collocato, circa 25 Km Est, su un ramo deltizio, ora asciutto, del Nilo, con gli inevitabili problemi legati alla convivenza con un grande fiume caratterizzato da una portata solida non trascurabile. Il nuovo porto rappresentava all'epoca per i naviganti un archetipo, come al giorno d'oggi Rotterdam, per l'assoluta tranquillità che poteva assicurare alle navi in ogni condizione di tempo e per gli efficaci collegamenti per via d'acqua con un vastissimo retroterra. La città stessa aveva, secondo alcuni Autori, una popolazione numerosissima, dell'ordine del milione di abitanti, di poco inferiore a Roma. Il declino iniziò dopo la fine dell'Impero Romano d'Occidente, quando ad esso subentrò l'Impero d'Oriente, e proseguì fino al 619 d.C., allorché la città fu conquistata una prima volta dai Persiani, per essere riconquistata l'anno seguente dai bizantini e definitivamente perduta a favore degli arabi nell'anno 642.

Il porto di Alessandria, nato e fiorente nell'epoca della dinastia dei Tolomei (fra il 305 e il 30 a.C.) e molto attivo finché faceva parte della provincia d'Egitto dell'Impero Romano d'Occidente, era costituito da due impianti portuali principali, ubicati rispettivamente nelle baie situate a Ovest e a Est rispetto a un istmo (Heptastadium, cioè lungo sette stadi, con uno stadio greco pari a 157,5 m) formatosi naturalmente e rafforzato per intervento dell'uomo, fra l'isola di Pharos e la costa (Fig. 4).

Nell'estremità orientale dell'isola era collocato un edificio, famoso nell'antichità e inserito fra le sette meraviglie del mondo, sulla sommità del quale veniva mantenuta accesa una fiamma che rendeva individuabile la località anche da grande distanza (ben 48 Km per lo scrittore Giuseppe Flavio). Secondo le più attendibili ricostruzioni moderne costituiva un vero e proprio grattacielo, con un'altezza di 134 m: comprendeva una base di forma quadrangolare alla quale si sovrapponeva una torre di forma ottagonale sormontata a sua volta da una torre cilindrica ove era collocata l'apparecchiatura di cui non sono state tramandate le modalità di funzionamento, ma che era in grado di segnalare a distanza la presenza della



Figura 4 - Rappresentazione schematica della costa nei dintorni di Alessandria d'Egitto (nel riquadro l'aspetto odierno della località, da Google Earth).

torre stessa, sia di giorno che di notte. Sulla sommità dell'edificio era stata collocata una statua di Zeus, sostituita in un secondo tempo da una di Helios. La torre rimase in piedi per numerosi secoli, finché non fu distrutta da due successivi terremoti intorno al 1300. In tutti i porti antichi furono installati manufatti analoghi a quello di Alessandria e a loro fu assegnato il nome dell'isola.

Il porto a Ovest dell'istmo, ricadente in corrispondenza dell'attuale porto principale di Alessandria, era chiamato Eunostos (letteralmente del "buon ritorno") e occupava solo la zona prossima all'isola e più ridossata della baia, molto esposto ai venti e ai mari con provenienza da Nord-Ovest, prevalenti nella località. La restante parte della baia veniva usata probabilmente come avamposto, in condizioni meteo-marine favorevoli. Le tracce del porto di Eunostos sono state completamente cancellate dallo sviluppo del porto moderno, il quale è protetto dall'ingresso del moto ondoso per mezzo di opere imponenti. Il porto a Est, chiamato Portus Magnus o anche Porto Reale, era il porto principale e aveva funzioni commerciali e militari, di ricovero del naviglio a disposizione dei regnanti. Esso ricadeva all'interno di una baia esposta ai venti e ai mari con prevalenza da Nord-Est, frequenti e pericolosi soprattutto nei mesi estivi. I due porti erano collegati fra loro da un canale che tagliava l'istmo; il porto di Eunostos era anche collegato con una laguna interna, l'attuale lago Maryut (Mareotis nell'antichità), a sua volta collegata, fin dai tempi del faraone Ramses II, con il Nilo e il Mar Rosso. Presso l'imboccatura del canale era stato realizzato un bacino fortificato destinato a navi militari (Porto Cibotus).

Il Portus Magnus era ubicato nella parte orientale di un vastissimo avamposto, ancora ben visibile (Fig. 5), delimitato da due moli convergenti, radicati l'uno all'isola di Pharos e l'altro al capo Lochias (ora Silsileh), con un'unica imboccatura centrale. Attualmente invece sono presenti due imboccature, definite da due moli radicati a riva e da una diga antemurale (Diabathra) isolata in mare e allineata con le estremità dei due moli predetti. In ogni caso la presenza del varco centrale favoriva una cospicua penetrazione del moto ondoso, non molto dissimile da quella che si può osservare nell'immagine satellitare della Figura 5, relativa ai nostri giorni.

Dato il clima bimodale dei venti e delle onde che caratterizza la località, si può essere indotti a ritenere che, nell'epoca della sua fondazione, per la localizzazione del porto fosse stata prescelta la parte occidentale e più ridossata dell'ampia baia; si tratta infatti della zona attualmente occupata dalla flotta turistica e peschereccia, che è l'unica a utilizzare la baia stessa. Ma i fondali a ridosso dell'istmo erano certamente modesti (nonostante l'incremento di livello del mare per eustatismo lo sono anche al giorno d'oggi in tutta la baia, e non solo a ridosso dell'istmo, a differenza di quanto accade nella parte a occidente dell'istmo stesso) e il timore degli interrimenti nonché l'interesse di porsi alla minima distanza dalla reggia e dal

centro abitato spinsero a scegliere la collocazione nella parte orientale della baia, ricorrendo a ulteriori opere di difesa, ubicate in modo tale da sfruttare alcuni bassifondi esistenti, che probabilmente emergevano o quasi a quell'epoca, per realizzare ben tre darsene interne. La planimetria riportata nella Figura 6 è stata approntata sulla base di una prima ricostruzione effettuata da archeologi tedeschi verso la fine del diciannovesimo secolo, integrata da recenti apporti significativi forniti da un gruppo interdisciplinare di archeologi francesi, in seguito a una lunga e sistematica campagna di ricerca. Le tracce su cui si sono dovuti basare i francesi erano scarse, in quanto alcune parti delle opere erano state costruite con legname e in quelle costruite in muratura non erano stati adoperati leganti idraulici validi come quelli successivamente consigliati da Vitruvio e usati dai Romani nei loro porti.

La principale modifica rispetto allo schema del Portus Magnus di Alessandria introdotta dai tecnici preposti alla progettazione dei porti romani è consistita nello spostare verso il mare aperto l'isola-antemurale, allungandola in modo tale da ridurre la penetrazione del moto ondoso. Ovviamente la copertura dell'imboccatura principale veniva concepita in modo tale da consentire comunque l'ingresso delle navi con rotta rettilinea.

Nel caso del porto di Centumcellae le imboccature erano di dimensioni abbastanza ampie, di modo che la protezione dal moto ondoso, pur se migliore di quella assicurata dai porti

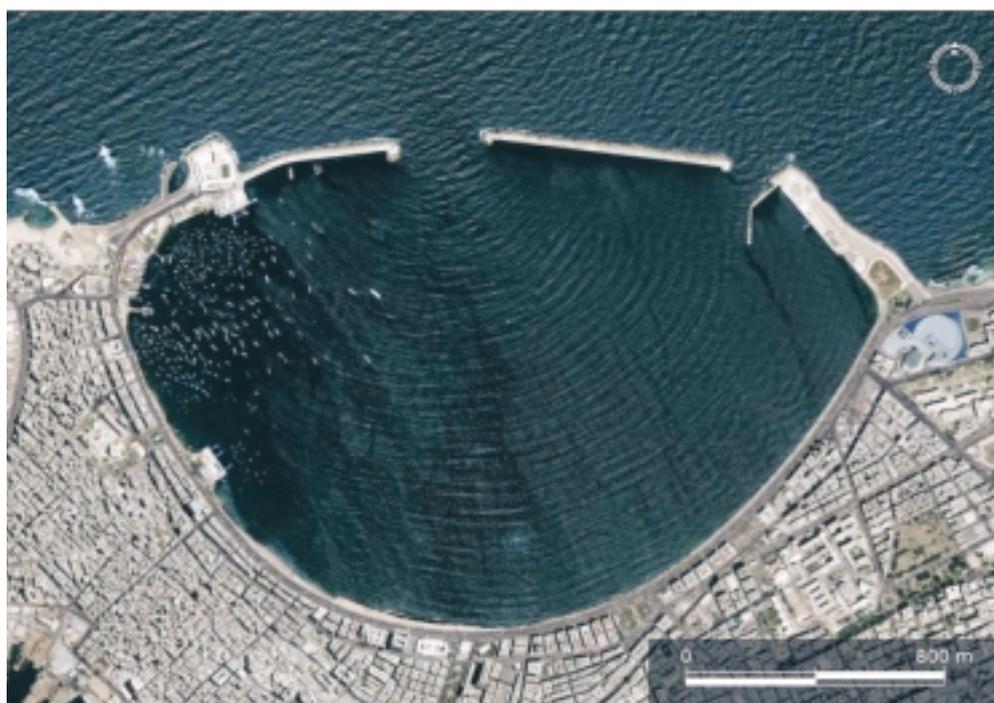


Figura 5 - Penetrazione del moto ondoso nella baia di Alessandria, praticamente identica a quella del passato (vista satellitare tratta da Google Earth).

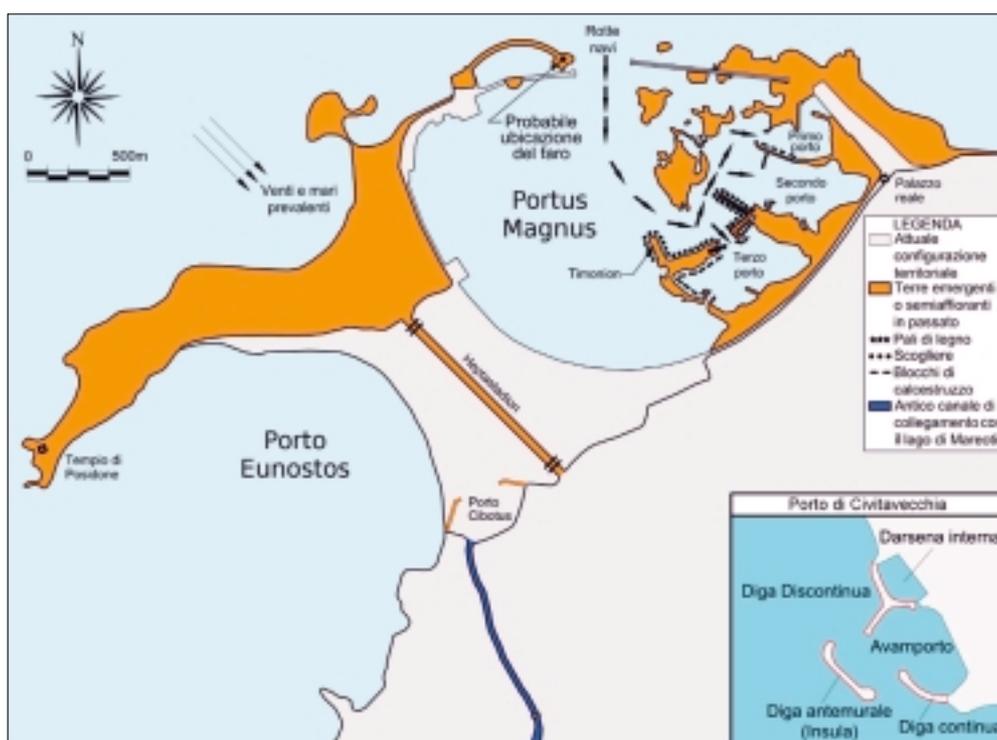


Figura 6 - Porto di Alessandria ricostruito sulla base delle ricerche degli archeologi tedeschi e francesi. Per confronto nel riquadro è rappresentato, nella stessa scala grafica, il porto di Centumcellae.

senza antemurale avanzato, veniva a mancare per alcuni stati di mare, sia pure con provenienza diversa da quella delle massime possibili nel sito di impianto del porto.

Tale circostanza è chiaramente esemplificata nella *Figura 7*, ove sono rappresentate le condizioni di agitazione all'interno del porto di Centumcellae quali potevano essere nell'antichità, valutate con l'applicazione di un moderno modello di propagazione del moto ondoso che ha richiesto l'assunzione di alcune ragionevoli ipotesi circa il grado di assorbimento e di trasparenza delle diverse opere portuali.

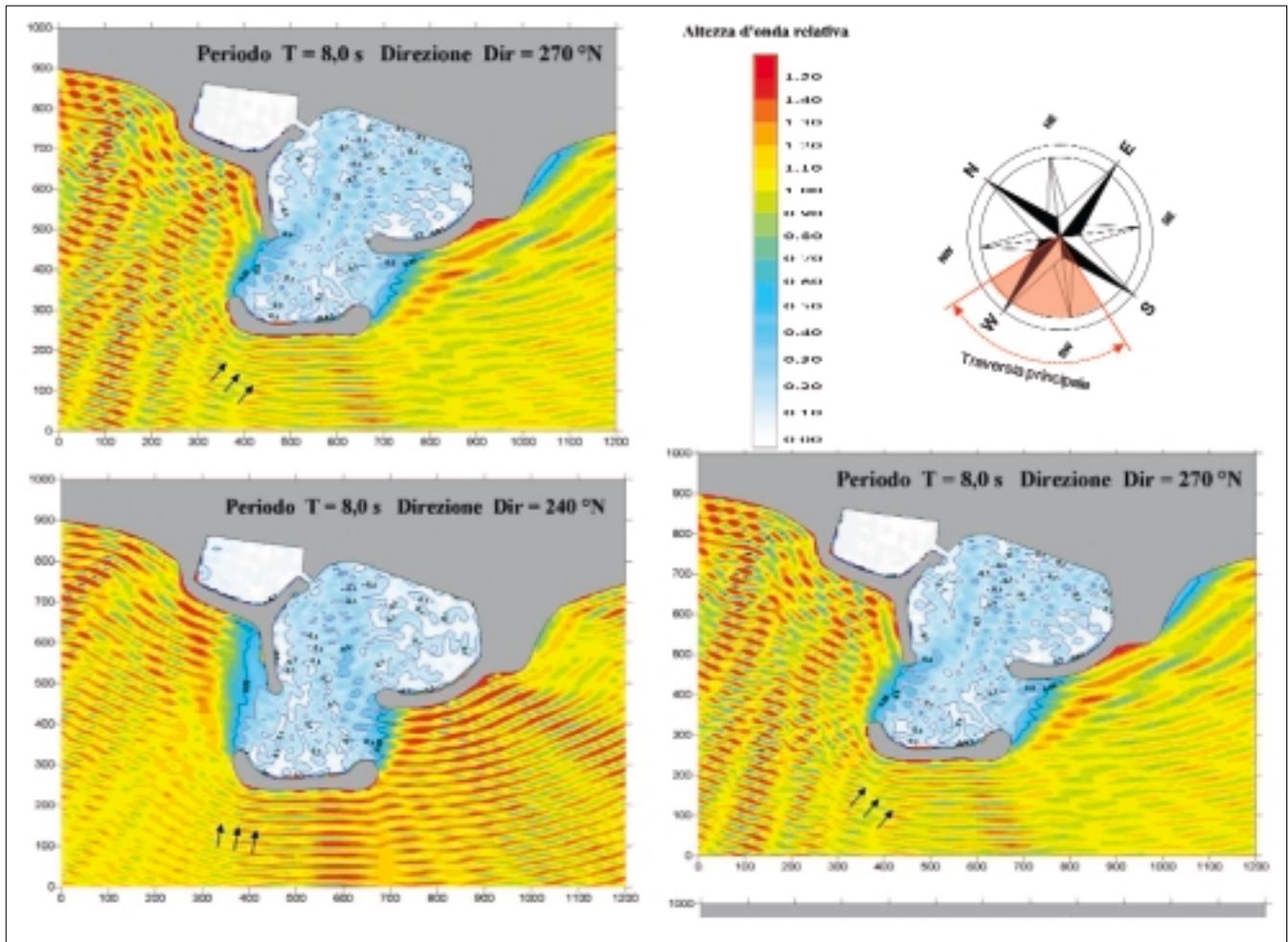


Figura 7 - Condizioni di agitazione all'interno del porto di Centumcellae per diverse direzioni di provenienza del moto ondoso.

Nonostante il grado di incertezza con il quale debbono essere esaminati i risultati ottenuti, è evidente che il livello di agitazione interna nell'avamposto per le due direzioni estreme di provenienza del moto ondoso era abbastanza elevato, mentre per la direzione principale di libeccio era assicurato un buon grado di protezione. Le condizioni di tranquillità richieste per le operazioni di trasbordo delle merci erano sempre rispettate solo nel bacino interno separato dal bacino principale, presente sia a Porto che a Centumcellae.

Il bacino interno di Centumcellae, denominato modernamente "Darsena Romana", con imboccatura ubicata lungo il lato settentrionale del bacino principale, venne ricavato per escavazione nella terraferma, ricadente in una formazione marnoso-arenacea. Con la stessa metodologia, ma operando in una formazione limo-sabbiosa, furono ricavati anche il porto di Traiano, e quello di epoca anteriore e molto più piccolo di Ventotene, nel quale l'escavazione fu effettuata nel materiale compatto di natura vulcanica che caratterizza l'isola.

Sull'esempio di Alessandria, il bacino principale era considerato in quell'epoca alla stregua di una rada relativamente ben protetta nella quale le navi potevano manovrare in sicurezza o sostare in attesa di accedere alla (o alle) darsena interna o di partire, in condizioni di vento favorevole. Talvolta si eseguivano operazioni di carico e scarico anche nel predetto avamposto. Nelle condizioni di mare più gravose le navi potevano concentrarsi nelle zone più ridossate o rifugiarsi in condizioni precarie nella darsena interna oppure subivano danni tali da provocarne l'affondamento, come avvenuto nel porto di Claudio nell'anno 62 d.C., prima della costruzione della darsena di Traiano.

E' sorprendente, per le nostre abitudini, constatare il numero di navi che nell'antichità potevano essere concentrate in spazi relativamente ristretti. Si rimane meravigliati, per esempio, apprendendo che il piccolo porto di Naupactos nel golfo di Corinto era in grado di accogliere l'intera flotta ottomana, costituita, oltre che da molte navi minori, da circa 200 fra galee e galeotte, lunghe in generale 40 m e larghe 6 m, prima della battaglia di Lepanto. Peraltro, anche nei nostri giorni si assiste, nei porti turistici non organizzati secondo regole emanate per evitare difficoltà di manovra e di ormeggio, a veri e propri tappeti

di barche disposte l'una accanto all'altra. L'esperienza dimostra che spesso tali disposizioni sono motivo di danneggiamenti più o meno gravi, in occasione di eventi meteorologici di particolare intensità.

Il progetto del porto di Centumcellae è sempre stato attribuito al famoso architetto Apollodoro di Damasco, noto per numerose importanti opere, quali il foro e le terme di Traiano a Roma, nonché il ponte sul Danubio raffigurato sulla Colonna Traiana. Si ritiene che ad Apollodoro sia dovuta anche l'originale forma esagonale del bacino interno del porto di Roma, denominato ancora oggi porto di Traiano.

Una vivida descrizione di una fase avanzata della costruzione del porto di Centumcellae è contenuta in una lettera inviata da Plinio il Giovane all'amico Corneliano. Plinio, nel corso della sua vita, aveva già ricoperto numerose importanti cariche sotto Domiziano e continuò a ricoprirle sotto Traiano, che lo stimava e ne era stimato, come attestato dalle numerose lettere che i due si scambiarono e dal Panegirico di Traiano, orazione pronunciata da Plinio stesso in onore dell'imperatore, da lui definito "optimus princeps", e destinata alla meditazione dei prossimi imperatori. Nel 106 d.C. Plinio venne convocato dall'imperatore per un "Consilium Principis" nella grande villa che costui si era fatto erigere in prossimità del porto allora in costruzione. Nella lettera all'amico Corneliano, Plinio tratta diffusamente gli argomenti discussi durante la riunione e illustra in breve i lavori relativi al porto osservati durante il suo soggiorno. Con l'estrema sintesi di cui erano capaci molti Autori latini Plinio descrive in primo luogo la forma del porto, con la diga meridionale, o sinistra per chi guarda da terra, già terminata e munita alla radice di una robusta fortificazione ("sinistrum brachium firmissimo opere munitum est"), la diga settentrionale, o destra, in corso di costruzione, così come l'antemurale, definito "insula", imbasato con tutta probabilità su un bassofondo esistente.

Plinio nulla dice sulle modalità di costruzione della diga destra, di tipo discontinuo, a piloni ed archi, come altre opere romane dello stesso periodo (ad esempio l'opera di difesa del porto di Puteoli). Il provvedimento, concepito forse allo scopo di evitare fenomeni di insabbiamento, appare inutile e ingiustificato alla luce delle attuali conoscenze, tanto più se si riflette sulla mancanza di trasporto solido litoraneo nella località. Plinio non accenna invece alla presenza della darsena interna, che a rigore di logica avrebbe dovuto essere la prima opera costruita, al fine di funzionare come porto di servizio per la costruzione dell'opera principale. Illustra peraltro con sufficiente chiarezza le modalità di realizzazione dell'antemurale, con un imbasamento di grandi massi naturali ("ingentia saxa") trasportati da una banchina di carico a terra con una grande nave ("latissima navis") e scaricati l'uno sull'altro in modo da resistere per effetto del proprio peso all'azione dei flutti. Nel momento della visita la sommità del rilevato iniziava ad emergere dal mare, causando il frangimento delle onde, accompagnato da grande rumore e formazione di schiuma ("vastus illic fragor canumque circa mare"). Al di sopra della sommità del rilevato ("dorsum") doveva ancora essere realizzato il coronamento, con la consueta tecnica romana delle casseforme di legname riempite di calcestruzzo resistente all'azione marina, cioè di una miscela di pietrame, calce e pozzolana ("opus caementicium"). La durabilità delle opere a mare realizzate dai Romani era dovuta proprio alla resistenza dei materiali adoperati, che invece erano sconosciuti ai costruttori del porto di Alessandria.

La descrizione di Plinio termina magnificando l'iniziativa di costruire un porto in una zona priva di ridossi naturali ("per longissimum spatium litus importuosum"), a distanza opportuna dai porti o dai rifugi più vicini. In effetti la distanza dal porto di Roma per via marittima era di circa 52 Km, richiedendo per essere coperta qualche ora di navigazione con venti favorevoli. Quasi altrettanto distanti erano i rifugi più vicini a Nord di Centumcellae, ubicati in corrispondenza del promontorio dell'Argentario. I due porti di Pyrgi e di Graviscae, rispettivamente poche miglia a Sud o a Nord rispetto a Centumcellae, utilizzati nell'epoca del dominio etrusco dalle città di Cerveteri e di Tarquinia, non erano più in grado di assolvere la loro funzione, il primo perché distrutto dalla flotta di Dionigi di Siracusa nel 384 a.C., il secondo perché ricadente in una zona di continuo insabbiamento a causa del materiale trasportato dal fiume Marta in occasione delle sue frequenti piene e del non trascurabile trasporto litoraneo dovuto al moto ondoso.

Nel periodo successivo alla costruzione del porto di Centumcellae assolve, soprattutto inizialmente, la funzione militare per la quale era stato costruito, ma le basi militari marittime principali dei Romani rimasero, fino alla fine dell'Impero, nel Tirreno quella di Miseno e nell'Adriatico quella di Ravenna. Iniziò quindi a svilupparsi una funzione commerciale e di conseguenza si crearono le premesse per la nascita di un centro abitato di importanza gradualmente crescente, la cui popolazione era impiegata nelle numerose attività tipiche di un porto. Una traccia evidente dell'antico impianto urbanistico si ha nel cardine massimo, orientato approssimativamente da Nord a Sud e coincidente con l'attuale Corso Umberto. Alla nuova città venne fra l'altro riservato il compito di accogliere, in soggiorno obbligato, esponenti della fede cristiana, osteggiata dalle istituzioni, che appartenevano alla corte imperiale o che rivestivano cariche pubbliche. Nonostante la relativa clemenza con cui venivano applicate le leggi che proibivano le pratiche della religione cristiana, si ha notizia di alcuni martiri giustiziati fra il 249 e il 250 d.C. e di un papa (Cornelio) dapprima esiliato e poi decapitato (253 d.C.). Alcune epigrafi sepolcrali rinvenute nel corso di recenti lavori dimostrano che interventi importanti sulle opere esistenti furono eseguiti nella città sotto l'imperatore Adriano e successivamente sotto Settimio Severo.

L'importanza di Centumcellae crebbe gradualmente, tanto da divenire sede episcopale all'indomani del noto editto di Costantino (313 d.C.) che sanciva la libertà di culto per i cristiani. Nello stesso periodo la decadenza di Roma (definita da qualche Autore una lunga agonia) diveniva di anno in anno più evidente. Nel quinto secolo d.C. la vitalità di Centumcellae, nella generale desolazione dei territori circostanti (al 410 d.C. risale la devastazione di Roma da parte dei Visigoti di Alarico), è attestata da Rutilio Namaziano, il quale si fermò nel porto nel 416 d.C., durante il suo viaggio di ritorno da Roma, dove era stato prefetto, verso la Gallia, minacciata dai Vandali. Come Plinio tre secoli prima, Namaziano parla anche lui con ammirazione del porto, di cui ricorda le quattro torri che segnalavano l'estremità delle opere foranee, ed esalta l'estrema tranquillità della darsena interna, circondata da case. Descrive inoltre le vicine Terme Taurine, di cui esalta la purezza e le benefiche proprietà delle acque.

Successivamente alla visita di Namaziano non si ha notizia di azioni belliche esercitate nei confronti del porto da parte dei barbari invasori prima della fine dell'Impero Romano d'Occidente, fissata per tradizione nell'anno 476 d.C.

2. LA CITTÀ E IL PORTO DI CENTUMCELLAE DALLA FINE DELL'IMPERO ROMANO D'OCCIDENTE AL PAPATO DI EUGENIO IV (1431÷1447)

Le notizie relative a Centumcellae nel periodo successivo alla caduta dell'Impero Romano sono piuttosto scarse e riguardano soprattutto vicende ecclesiastiche, ad esempio nomine di vescovi, partecipazione a Concili o a elezione di papi. La storia di quanto accaduto nel periodo delle guerre fra Bizantini e Ostrogoti ci è stata invece trasmessa da Procopio, che era al soldo di Giustiniano e seguì le campagne di Belisario in Italia. Fra il 534 e il 538 la città e il porto furono occupati dagli Ostrogoti che ne rientrarono in possesso nel 552, per un solo anno perché nel 553 furono definitivamente sconfitti. Seguì un periodo di dominio bizantino, durante il quale il governo della città era affidata a un "comes" (conte). Ma Centumcellae si trovò ben presto coinvolta nelle lotte fra Impero e Chiesa sotto l'incalzare dei Longobardi. Nel 740 il papa Gregorio III ordinò che fossero ricostruite dalle fondamenta le mura della città, ormai dirute. Nel 749 si ha notizia di un tentativo non riuscito dei Longobardi di impadronirsi della città. Negli anni successivi Centumcellae entrò sempre più decisamente nel novero dei territori rientranti nel dominio temporale della Chiesa e venne utilizzata come base per combattere i pirati, denominati genericamente Saraceni. I Saraceni riuscirono peraltro ripetutamente a razzare la città (una prima grande razzia ebbe luogo fra la fine dell'813 e l'inizio dell'814), così come molte altre località dell'Italia centrale e meridionale, compresa la stessa Roma nell'846. Nell'828, dopo una razzia più sanguinosa delle altre, gli abitanti della città decisero di abbandonarla riversandosi temporaneamente in villaggi dell'entroterra. Nell'anno 854 il papa Leone IV fondò, per accogliere gli abitanti, una città, in posizione riparata sui colli della Tolfa, che avrebbe dovuto chiamarsi, in onore del fondatore, Leopoli, ma che negli atti ufficiali continuò a essere denominata Centumcellae, nome progressivamente mutato in Centocelle e infine in Cencelle. L'antica diocesi fu trasferita nella nuova città, che si mantenne vitale per alcuni secoli, anche se una parte degli abitanti decise di fare ritorno nella città abbandonata, non è ben chiaro con quali modalità e in quale intervallo di tempo.

Una sorta di leggenda, cara ai Civitavecchiesi, narra di una riunione tenutasi nell'889 a Cencelle sotto una quercia per iniziativa di un vecchio marinaio di nome Leandro il quale consigliava vivamente ai suoi concittadini di fare ritorno nella città sul mare. Nello stemma del Comune di Civitavecchia figurano infatti una quercia e, ai lati del tronco, le lettere O e C (iniziali, secondo la stessa leggenda, di "optimum consilium"). Attualmente si ritiene unanimemente che le lettere sopra menzionate siano le iniziali di "ordo centumcellensis" e che i primi segni di ripopolamento della città risalgano all'incirca all'anno mille.

Al 1004 risalgono alcune notizie su un castello fortificato o Rocca, costruito, si ignora per iniziativa di quale feudatario, sulle rovine di epoca romana, lungo due lati della darsena interna, in posizione molto favorevole per la difesa. La Rocca costituì il primo nucleo della città medioevale. Il primo documento ufficiale importante che attesti la ripresa della vita nell'antica città risale al 1072; si tratta di un atto rinvenuto nell'abbazia di Farfa in cui il conte Sassone, della famiglia che governò Civitacastellana per tutto l'undicesimo secolo, conferma la volontà del padre Conte Rainerio di donare all'abbazia metà del territorio e del porto di Civitas Veccla (nome che progressivamente si trasformò in Civitas Vetula ed infine in Civitavecchia). Nel 1084 l'imperatore Enrico IV, in qualità di arbitro della controversia sorta relativamente all'effettiva natura della donazione, confermò il possesso. Nel 1133 il papa Innocenzo II, con l'aiuto di Genovesi e Pisani, rientrò in possesso di Civitavecchia, che si era schierata con l'antipapa dell'epoca. Seguì un periodo molto confuso, segnato dalle profonde divisioni fra Papa e Imperatore e dalla presenza di papi ed antipapi. Alcuni feudatari si alternarono nel possesso della città, iniziando da Pietro Latro, che l'ottenne in pegno di una somma data in prestito allo stesso papa Innocenzo II. La cessione di territori in cambio di denaro era una pratica corrente, non solo in quel periodo, ma anche nel Rinascimento. Ad esempio l'Alta Valtiberina fu ceduta dal pontefice Eugenio IV a Firenze per sanare un debito contratto con i Medici, i quali sempre per denaro acquistarono dai Visconti la città e il porto di Livorno.

Comunque fra alterne vicende la città di Civitavecchia entrò in possesso della potente famiglia di Vico, o Castelli signori di Vico, originari di Terni, che governarono a lungo l'intera Tuscia, barcamenandosi con abilità fra diversi contendenti in un periodo nel quale il papato, scosso nella stessa Roma dalla presenza di alcune potenti famiglie aristocratiche, stentava ancora ad affermare il proprio dominio temporale, contestato dapprima dai successori di Federico II e successivamente dai re di Napoli. I de Vico riuscirono a mantenere il possesso stesso anche durante e dopo il periodo del trasferimento della sede papale ad Avignone, fino al 1431, anno nel quale l'ultimo prefetto della famiglia, Giacomo, resistette, nella Rocca fortificata, alle truppe guidate dai migliori capitani di ventura dell'epoca, Fortebraccio di Montone, Ranuccio Farnese e Menicuccio dell'Aquila, al soldo del cardinale Giovanni Maria Vitelleschi, emissario del papa Eugenio IV, trattando infine una resa onorevole, con cessione al papa della Rocca. Pochi anni dopo, nel 1435, Giacomo de Vico fu definitivamente sconfitto e fatto decapitare dallo stesso cardinale, il quale non si peritò, assolto il compito affidatogli, di prendere possesso per sé e per la propria famiglia della Rocca di Civitavecchia. Fu solo nel 1443, dieci anni prima della caduta dell'Impero Romano d'Oriente, che Civitavecchia ritornò definitivamente a fare parte dello Stato Pontificio, sotto il commissario papale Ludovico Scarampo.

3. IL PORTO DAL PAPATO DI EUGENIO IV ALL'INIZIO DEL VENTESIMO SECOLO

Sotto i pontefici che si succedettero sul soglio di San Pietro dal 1443 fino al 1870, con una breve interruzione all'epoca delle conquiste napoleoniche, Civitavecchia conobbe nuovamente un periodo di splendore, favorito da una ripresa dei traffici collegata soprattutto alla scoperta, nel 1462, di importanti giacimenti di alunite nei monti della Tolfa. Dall'alunite si estrae l'allume (silicato doppio di alluminio e potassio esaidrato), materiale relativamente raro in natura e molto richiesto, in quanto utilizzato nelle concerie, nel trattamento delle stoffe e nella confezione di prodotti farmaceutici. Le prime cave sfruttate erano a cielo aperto e solo in epoca molto più recente fu introdotta la tecnica della coltivazione in galleria. Fu una vera fortuna per Civitavecchia e i suoi dintorni che la scoperta avvenisse all'indomani della conquista di Bisanzio da parte degli Ottomani, poiché in precedenza l'allume proveniva unicamente dall'Asia Minore ed era commercializzato in esclusiva dai Genovesi. L'industria, dopo un periodo di grande floridezza, decadde completamente intorno all'inizio del ventesimo secolo, quando si

trovò la maniera di ottenere l'allume per via chimica, a un prezzo molto inferiore. Comunque nel periodo di sfruttamento delle miniere nacque il paese di Allumiere, a spese di quello di Cencelle che decadde completamente, fornendo anzi parte dei materiali con cui fu costruito il nuovo paese. I traffici nel porto si intensificarono notevolmente, tanto che esso venne definito "il porto dell'allume romano". Naturalmente si sviluppò anche la città di Civitavecchia e i pontefici furono indotti a dedicare le loro cure al porto e alla città. In effetti i Pontefici che succedettero a Eugenio IV non solo provvidero a riparare

le strutture portuali inevitabilmente deteriorate nel corso dei secoli, ma curarono la concezione urbanistica della città, con una particolare attenzione per la cinta difensiva, e arricchirono il porto di monumenti illustri, con la cooperazione di grandi architetti e artisti contemporaneamente impegnati nell'abbellimento della Roma papale. Per il disegno urbanistico della città e delle sue mura i papi si avvalsero dei consigli dei noti architetti Baccio Pontelli e Bernardo Rossellino. Per quanto riguarda le cinte murarie, a Civitavecchia si sono riconosciute le tracce di ben tre cinte erette nel corso dei secoli: la prima fu quella predisposta dall'imperatore Traiano e ne rimangono pochi reperti; la seconda circondava il centro abitato medioevale, partiva dalla Rocca già citata e, con un percorso a pianta trapezia, ritornava verso il porto (Fig. 8). Le mura medioevali furono restaurate per opera di diversi pontefici, fra i quali Nicolò V, Callisto III e Pio II. Tra il 1481 e il 1486 Sisto IV decise di ampliare il sistema di fortificazioni, iniziando da un forte collocato presso la radice del molo meridionale, là dove Traiano aveva già fatto erigere una robusta costruzione destinata probabilmente ad accogliere una guarnigione. I lavori di costruzione del forte, detto impropriamente di Michelangelo, ma progettato dal Bramante, iniziarono sotto Giulio II nel 1508 e terminarono nel 1530, durante il papato di Leone X, sotto la direzione di Antonio da Sangallo, subentrato a Bramante. Lo stesso Leone X fece completare, sempre su progetto di Antonio del Sangallo, la cinta fortificata rinascimentale, che, secondo le vedute dell'epoca, in cui si iniziava ad aggredire le opere di difesa con i primi cannoni, doveva comprendere numerosi bastioni, sporgenti dal perimetro dei muri principali (i "baluardi lunghi" e "sproni a sghembo" di cui parla il Carducci nel suo Canto dell'Amore riferendosi alla contemporanea fortezza di Perugia), a una distanza reciproca massima dell'ordine di 300 m, corrispondente alla gittata delle armi portatili dell'epoca (mortai, bombarde e archibugi).

La cinta muraria (Fig. 9) fu terminata nel 1554, sotto il pontificato di Giulio III. Lo stesso papa diede l'incarico a Francesco Luparelli da Cortona di col-



Figura 8 - Planimetria del porto di Civitavecchia intorno al 1700, con raffigurazione della cinta muraria rinascimentale, di quella romana (tratteggio verde) e di quella medioevale (tratteggio ciano).



Figura 9 - Vista dall'alto del porto di Civitavecchia nell'epoca del dominio papale.

legare la cinta con il Forte di Michelangelo. Successivamente il papa Urbano VIII, volendo difendere la città anche dal mare, fece costruire un muraglione merlato che dà sulla calata portuale prospiciente il centro cittadino e che ha consentito al giorno d'oggi la realizzazione di uno splendido belvedere sul porto. Purtroppo non si può più ammirare in tutta la sua estensione la cinta muraria progettata da Antonio da Sangallo, poiché abbattuta in buona parte nel 1884, nel disinteresse generale, "per mutate esigenze di difesa", e danneggiata poi durante i bombardamenti del secondo conflitto mondiale.

Fra le altre opere ordinate dai papi basta citare: l'Arsenale del Bernini (Fig. 10) coadiuvato dal Fontana, costruito fra il 1659 e il 1660 sotto il papa Alessandro VII, dotato di tre scivoli convergenti, parzialmente coperti (sul modello degli "squeri" veneziani), e destinato a costruzione e riparazione di navi; la vasca con annessa fontana e scalinata a mare del Vanvitelli (Fig. 11) collocata in posizione centrale al piede del muraglione di Urbano VIII. Furono inoltre costruiti alcuni magazzini, un "ospedale delle ciurme", alcune porte di accesso (Porta Livorno, Porta Marina).

Sembra che anche Leonardo da Vinci si sia interessato del porto, disegnando un edificio-magazzino a tre piani collocato nella parte più meridionale del porto stesso. Comunque Leonardo lasciò un disegno illustrante il porto all'epoca della sua visita e si ispirò allo schema di Civitavecchia per una proposta relativa al porto di Piombino. Il disegno di Leonardo fornisce una forma un po' "idealizzata" del porto, secondo una tendenza diffusa nel Rinascimento. Esempio da tale punto di vista è la rappresentazione riportata nella Figura 12, molto simile a quella di Leonardo e inserita da Francesco Di Giorgio Martini nel suo noto "Trattato di Architettura Civile e Militare", quale esempio a cui ispirarsi nel progetto di porti.

Dal punto di vista delle opere marittime nel 1592 il papa Clemente VIII ordinò il rifacimento dell'antemurale, con l'impiego di grandi gettate di scogli. Degna di nota anche la grande torre, alta 31 metri, voluta da Paolo V sull'antemurale stesso, in sostituzione di una di quelle ammirata da Plinio e crollata nel corso dei secoli. Importante ai fini della ripresa dei traffici furono i lavori di ripristino dei fondali della Darsena Romana, ordinati da Leone X nel 1513; essi furono necessari per ovviare, più che ad un vero e proprio interrimento, sicuramente trascurabile data la mancanza di ogni trasporto litoraneo nella località in cui era sorto il porto, ad accumuli di relitti, macerie e fango verificatisi nel corso di secoli di incurie, di scorribande e di saccheggi.



Figura 10 - Arsenale del Bernini, prima dell'ultimo conflitto mondiale, rappresentato in una cartolina.



Figura 11 - Fontana e scalinata a mare del Vanvitelli.

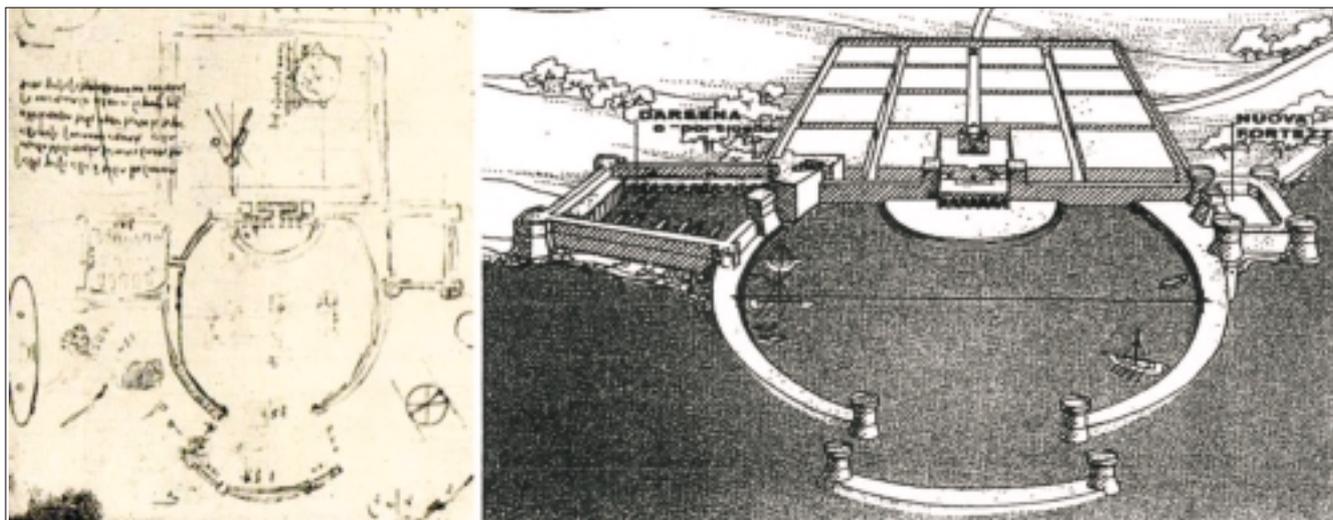


Figura 12 - Rappresentazioni idealizzate del porto di Civitavecchia con contorni geometrici perfettamente regolari (Leonardo da Vinci, 1513; Francesco Di Giorgio Martini, 1470).

Il rispetto dell'assetto portuale primitivo era comunque particolarmente sentito durante il dominio pontificio. Infatti anche quando si iniziò a riflettere, nei primi anni dell'800, con l'avvento della navigazione a motore, su un possibile ampliamento del porto, si pensò sempre a bacini nuovi, completamente separati dall'antico.

Ad esempio nel 1804 fu presentata a Pio VII, senza successo, una proposta per la realizzazione di un lazzaretto a Punta del Pecoraro con annesso porticciolo per accogliere le navi in quarantena.

Lo stesso progetto fu ripresentato nel 1843 a Gregorio XVI, senza esito favorevole, né miglior sorte arrise ad una proposta di Lesseps per uno scalo militare, avanzata nel 1854. Al 1861 risale infine un progetto del Cialdi, comandante della Marina Pontificia, che aveva definito il porto romano "modello dei nostri padri", per la creazione di un bacino artificiale ricavato per escavazione nella terraferma e collegato al porto con un canale. Nel 1872 il Cialdi ripropose, questa volta al neonato Stato Italiano, il progetto del 1861, senza successo. Un progetto firmato Di Macco del 1878, relativo anche esso ad un nuovo bacino ubicato fra la Punta del Pecoraro ed il Borgo Odescalchi, non ebbe sorte migliore dei precedenti. Agli inizi del ventesimo secolo il porto si presentava ancora con l'antica configurazione, come mostra la stampa della *Figura 13*, che rappresenta una nave incagliata sul molo del Bicchiere, in corrispondenza dell'ingresso Sud. Proprio episodi di tale tipo, o come l'affondamento di alcuni natanti nel corso di una violenta tempesta verificatasi il 09/05/1902, dimostrarono peraltro che il porto, o per meglio dire l'avamposto utilizzato impropriamente come porto, non era più adatto alle esigenze di navi commerciali moderne, di dimensioni ben superiori a quelle delle navi dell'epoca romana e non più ricoverabili nella piccola darsena interna. Il primo Piano Regolatore del porto di Civitavecchia, nel senso moderno del termine, fu approntato per migliorarne le prestazioni dall'Ingegnere Capo dell'Ufficio del Genio Civile di Civitavecchia su incarico della "Commissione Centrale" dei Porti, Spiagge e Fari, tenendo conto dei suggerimenti della Commissione locale.

Con l'approvazione da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, espressa nel voto n° 1531 del 16/12/1907, si sanciva la fine di un porto che aveva assolto egregiamente e quasi ininterrottamente i suoi compiti per un periodo di circa 1800 anni, con interventi di manutenzione trascurabili, riconducibili in effetti alla sola rifioritura dell'antemurale e all'asportazione di materiali accumulatisi nella darsena interna. Il vero e proprio record mondiale di utilizzazione continuativa di un porto romano spetta peraltro al porto di Ventotene, già citato in precedenza, ancora oggi in uso dal 14 a.C. Né può dimenticarsi che il porto di Anzio, costruito poco prima di quello di Centumcellae e privo di qualsiasi manutenzione nel Medioevo, fu ancora utilizzato nel 1691, sia pure un po' fortunatamente, dal futuro papa Innocenzo XII che si recava al Concistoro indetto a seguito della morte del predecessore Alessandro VIII.

Ovviamente la funzionalità dei porti non poteva non risentire dell'innalzamento eustatico del livello medio marino, per il quale gli Autori più accreditati indicano, negli ultimi 2000 anni, un valore compreso fra 1,50 e 2,00 m, dedotto a partire dalle quote attuali di alcune banchine di epoca romana o greca per le quali si è certi dell'assenza di modifiche dall'epoca della costruzione. Tali sono ad esempio le banchine dei porti di Aquileia e di Ventotene in Italia, di Cnido in Turchia. Pertanto fra i lavori di manutenzione eseguiti nell'epoca del dominio pontificio prima e italiano poi figurano necessariamente quelli di riadattamento delle strutture di banchina che comportarono una piccola riduzione della superficie dello specchio acqueo protetto.

Il ventesimo secolo ha rappresentato una svolta per il vecchio porto di Centumcellae, non solo perché il Piano Regolatore Portuale del 1907 ha stravolto il meraviglioso schema originario, ma anche per i danni che l'ultimo conflitto mondiale ha inflitto alle vestigia sia romane che medioevali che rinascimentali e barocche. La ricostruzione di alcune parti distrutte, benché più volte auspicata, è stata eseguita solo parzialmente e in modo necessariamente incompleto, dato il contemporaneo sviluppo di moderni traffici portuali che continuavano a utilizzare le vecchie banchine. Solo nel prossimo futuro, essendo in fase avanzata i lavori previsti dal nuovo piano regolatore del 2004, illustrato in un passato numero di questa stessa rivista, si potrà procedere a una ricostruzione abbastanza fedele dell'intero impianto portuale di epoca romana, di cui è prevista la destinazione a una moderna e qualificata flotta da diporto. Già adesso però, per lodevole iniziativa dell'Autorità Portuale, è visibile nel suo rinnovato splendore il Forte di Michelangelo.

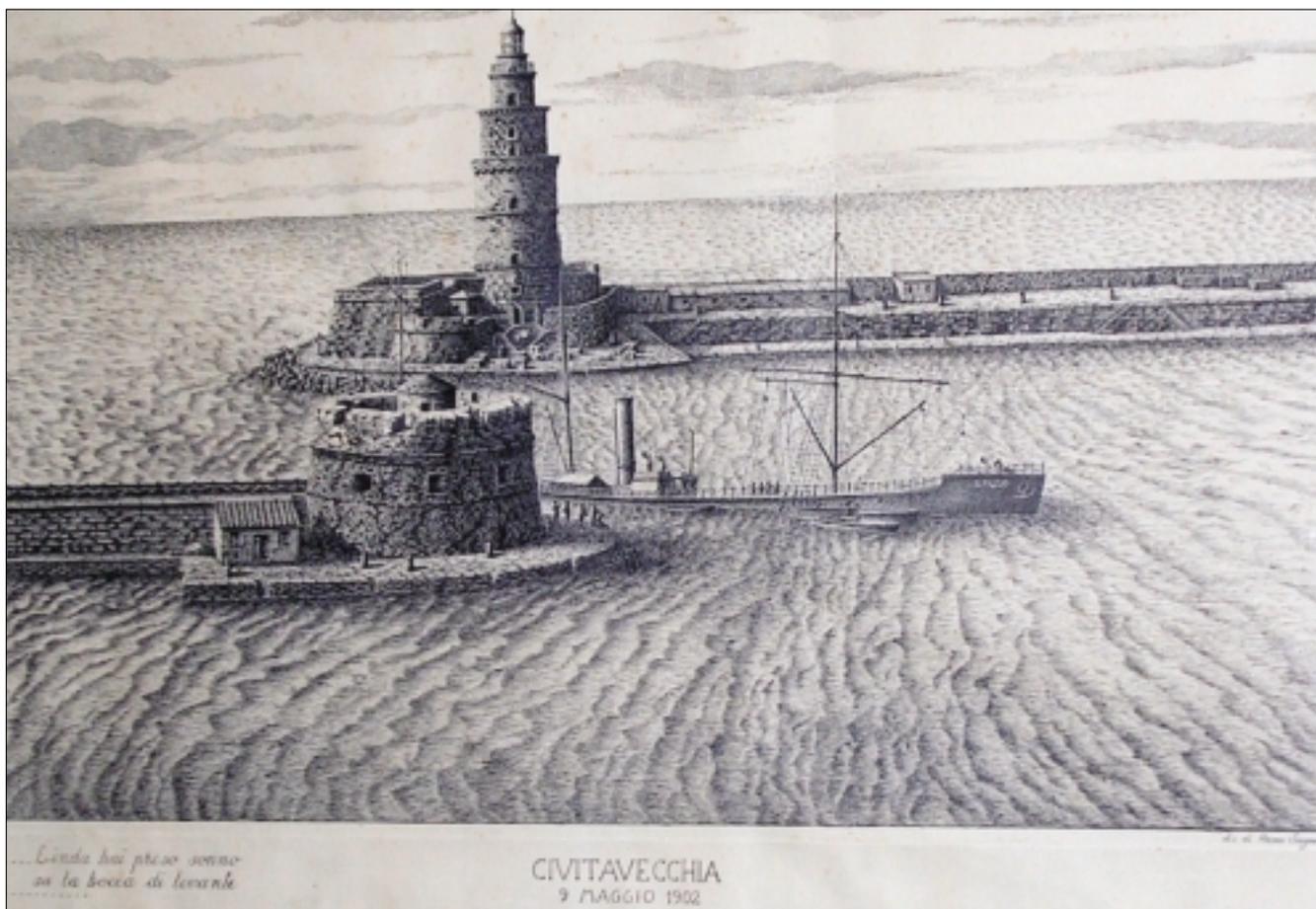


Figura 13 - Stampa di inizio XX secolo raffigurante la nave "Linda" incagliata sul Molo del Bicchiere.

Ringraziamenti

Devo esprimere il mio più vivo ringraziamento al prof. Leopoldo Franco e agli ingg. Paolo Contini, Andrea Sanzone e Alessio Camusi per il fattivo contributo alla stesura della presente memoria.

BIBLIOGRAFIA

- Calisse C., *Storia di Civitavecchia*, Ed. G. Barbera, Firenze, 1898.
- Ciancarini E., Toti O., *Storia di Civitavecchia. Da Pio VII alla fine del Governo pontificio*, Società Storica Civitavecchiese, 2000.
- Ciarrocchi A., Un contenzioso patrimoniale fra l'Abbazia di Farfa e i conti di Civitacastellana nell'XI secolo.: *Medietatem Civitatis Vecclae, Biblioteca e Società*, vol. 20, 2001.
- Correnti F., *Centumcellae: la villa, il porto e la città*, "Caere e il suo territorio da Agylla a Centumcellae", Roma, 1990, pp. 209-214.
- Correnti F., Il porto e la sua storia, OC, *L'Opinione e il Confronto*, Supplemento al n°40, nov.-dic. 1992.
- Correnti F., *Chome lo papa uole*, 2ª ed. Civitavecchia, C.d.R. di Civitavecchia, 1985, 2006.
- De Grauw A., Port Engineering aspects of the Magnus Portus in Alexandria, *Bollettino PIANC*, feb. 2000.
- De Grauw A., *Catalogue of ancient ports and harbours*, Word Press, 2013 www.ancientportantiques.com.
- Franco L., Ancient Mediterranean harbours: a heritage to preserve, *Ocean and Coastal Management*, vol. 30, numeri 2÷3, Elsevier Science Ltd., 1996.
- Franco L., L'ingegneria marittima nell'antichità, *L'Acqua*, n°3, 1997.
- Ievolella M., Moscherini G., Noli A., Togna A., Turbolente P., Lo sviluppo infrastrutturale del porto di Civitavecchia alla luce del Nuovo Piano Regolatore, *Giornate italiane di Ingegneria Costiera*, Civitavecchia, 23/25 nov. 2005.
- Leoncini E., Il porto di Civitavecchia, OC, *L'Opinione e il Confronto*, Supplemento al n°40, nov.-dic. 1992.
- Marriner N., Morhange C., Geoscience of ancient Mediterranean harbours, *Science Direct*, Elsevier, 2006.
- Ministero dei Lavori Pubblici, La ricostruzione dei porti marittimi nazionali, *XVIII Congresso Internazionale di Navigazione*, Roma, settembre 1953.
- Noli A., Il porto antico di Roma in una rivisitazione ingegneristica, *L'Acqua*, n°4, 2014.
- Noli A., Franco L., La pianificazione delle opere marittime e portuali, *L'Acqua*, n°1, 2007.

Noli A., Franco L., The ancient ports of Rome: new insights from engineers, *Archaeologica Maritima Mediterranea*, n°6, 2009.

Numaziano R., *Il ritorno*, Giulio Einaudi Editore, 1992.

Plinio il Giovane, *Lettere ai familiari. Carteggio con Traiano. Panegirico a Traiano*, BUR Biblioteca Universale Rizzoli, 1994.

Regione Lazio, *Piano preliminare di coordinamento dei porti*, Ed. Feroce, 1985.

Regione Lazio, *Aggiornamento del piano preliminare di coordinamento dei porti*, Ed. Studio Lodoli, 1998.

Regione Lazio, ANSER. *Anciennes routes maritimes méditerranéennes*, Lazio's Ancient Ports, 2006.

Rinaldi R., *Itinerari storici ambientali nel distretto minerario di Allumiere*, Circolo culturale "Agrifoglio" di Allumiere, 1998.

Seifert M., Estratto dalla ricerca dell'Università di Amburgo dal titolo: *Antike Häfen-Effizienz und Konkurrenz*, 2012.

Shepard W., *Historical Atlas*, Ed. H. Holt&Co., 1911.

Simoncini G., *Sopra i porti di mare: il trattato di Teofilo Gallacini e la concezione architettonica dei porti dal Rinascimento alla Restaurazione*, Leo S. Olschki Ed., Firenze, 1993.

Toti O., *Civitavecchia e il suo entroterra durante il Medioevo*, 1986.

Toti O., *Storia di Civitavecchia. Dalle origini agli albori dell'età moderna. Da Traiano a Paolo II*, 1992.

Toti O., *Centumcellae Centocelle Cencelle. Una città di fondazione papale (854-1462)*, Ed Il Trittico, 2008.