

PER IL RESTAURO DEL FARO DEL LAZZARETTO A CIVITAVECCHIA

di Lorenzo Quilici

Mi è stato molto gradito l'invito ricevuto dall'Associazione Fabio Faccenna a partecipare a questi incontri annuali che vogliono ricordare questo giovane studioso: un ragazzo che ho appena avuto l'occasione di conoscere, ma che mi è caro ricordare per l'affetto che mi lega ai genitori, Lidia e Domenico, così che a lui mi unisce il medesimo sentimento.

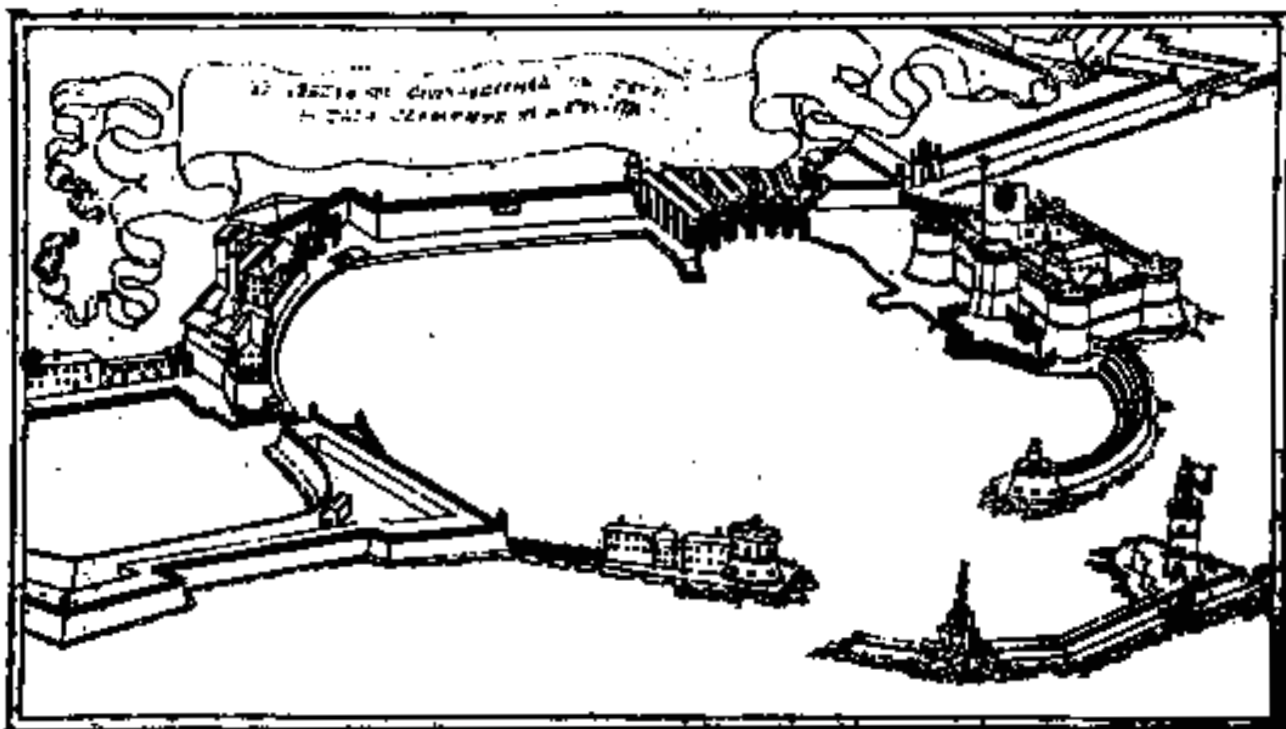
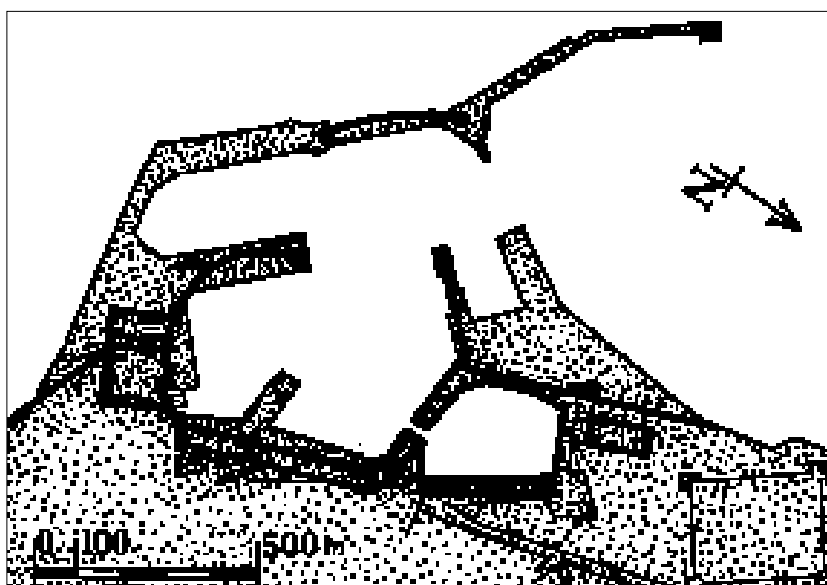
Cercando un argomento "marittimo", consono a questi incontri, ho pensato al faro romano di Civitavecchia, anche per suscitare l'interesse al restauro e

alla valorizzazione di un eccezionale monumento, quasi ultima testimonianza di un impianto portuale antico di straordinaria valenza, obliterato dalle superfetazioni del porto attuale. Civitavecchia infatti, l'antica *Centumcellae*, aveva conservato, straordinariamente intatte, le strutture portuali romane fino all'ultima guerra, quando proprio per la funzionalità di quelle, che ne facevano uno dei più sicuri ed efficienti porti dell'alto e medio Tirreno, è stata tra le città italiane più aspramente bombardate, distrutta per l'ottanta per cento delle sue strutture (figg. 1-2).

Sono andate allora cancellate

1. - Il porto di Civitavecchia con evidenziate le strutture romane (da S. Bastianelli).

2. - Il porto di Civitavecchia in un disegno del Seicento (Archivio di Stato di Roma).





Lorenzo Quilici

3. - Il porto di Civitavecchia in una fotografia aerea del 1928. Si riconoscono bene i moli romani e si conservano ancora i fari (Archivio Ministero dell'Aeronautica Militare).

per sempre opere mirabili per antichità: anche la fretta della ricostruzione è stata causa di obliterazioni, che gli interventi succeduti, fino ai nostri giorni, hanno avvallato: tanto che solo occhi assai esperti possono oggi riconoscerne

il disegno originario. Le generazioni alle quali è spettato di ridare forma alla nuova città, si sono dimostrate, fino ad oggi, prive di sensibilità nel riconoscere e valorizzare i tesori che nonostante tutto vi si sono mantenuti.

Il porto di Civitavecchia ha costituito, nel quadro delle esperienze dell'ingegneria portuale di tutti i tempi, un vero modello: esso infatti non era venuto a sfruttare condizioni naturali di riparo costiero, come un golfo, una rada, un promontorio; ma fu realizzato del tutto artificialmente, su di un'aperta costiera, gettando direttamente in mare aperto le sue dighe. Esso, inoltre, non fu il prodotto di molteplici interventi, protrattosi nell'arco di tempo di più generazioni, tesi a potenziare ed a migliorare l'opera; ma fu il risultato di un'unica idea progettuale¹.

In età imperiale Roma aveva aggiunto alle attrezzature fluviali di Ostia, alle foci del Tevere, i grandi porti di Claudio e di Traiano. Lo spazio metropolitano della città, però, aveva acquistato un respiro immensamente più ampio già in età augustea, con l'eccezionale sviluppo impresso al porto di Pozzuoli, l'antica *Putèoli*, che si era andato di poi ulteriormente potenziando sempre in funzione di Roma, raggiungendo le massime potenzialità in età flavia. Nerone e Domiziano avevano reso più efficiente la linea di cabotaggio costiero e costruito, il primo, il porto di Anzio. Traiano, alla costruzione del porto interno a quello di Claudio, aveva aggiunto quello di Terracina e infine, a nord, quello di Civitavecchia.

Con quest'ultimo si completava così, nei primi anni del II secolo, il sistema degli allacci marittimi in funzione della capitale dell'impero che, in aggiunta agli apparati portuali centrali collocati alla foce del Tevere, vedeva come teste di ponte *Putèoli* a sud, per le comunicazioni con l'Africa e con l'Oriente, e *Centumcellae* a nord, per le comunicazioni con la Gallia e con la Spagna².

La posizione fu scelta per la natura aperta della costa, bassa e rocciosa, la prima che si incontra a nord di Roma libera dalle sabbie di provenienza tiberina. Furono allora avanzati in mare aperto due moli: quello di levante con andamento ad arco di cerchio, che veniva così ad abbracciare il lembo di mare ed a proteggerlo dalle correnti dominanti; ed un altro a ponente più breve e rettilineo, a difesa del versante meno esposto. Avanti ai due fu gettato in mare profondo l'antemurale, ad andamento ancora un poco curveggiante, a difesa dell'imbocco. Sintetizzando, le opere di difesa sulla fronte del mare erano date da due moli convergenti tra di loro e da una bocca protetta da antemurale: la disposizione intendeva assicurare a tutto il bacino chiuso tra i due moli l'ufficio di porto interno, mentre lo specchio direttamente ridossato dall'antemurale

¹ Un lavoro che rimane fondamentale sul porto di Civitavecchia è quello di S. Bastianelli, *Centumcellae (Civitavecchia), Castrum Novum (Torre Chiaruccia)*, Roma 1954. Per conguagli e approfondimenti degli argomenti qui trattati, rimando a un mio lavoro, *Il porto di Civitavecchia - L'antica Centumcellae*, in *Eius Virtutis Studiosi: Classical and Post-classical Studies in Memory of Frank Edward Brown (1908-1988)*, (*Studies in the History of Art* 43, *Simposium Papers* XXIII), Washington 1993, pp. 63-83.

² Vedi L. Quilici, *Nero Claudius Caesar Kosmocrator*, in *I culti della Campania antica*, Atti del *Convegno internazionale dei Studi in ricordo di Nazarena Valenza Mele*, Roma 1998, pp. 201-212.



4. - Civitavecchia, il molo e il faro romano di Lazzaretto.

Per il restauro del faro del Lazzaretto a Civitavecchia

poteva funzionare da avancorpo, accessibile, a seconda della direzione del mare e del vento, dall'una e dall'altra delle due bocche. Qui, infatti, le correnti sono determinate in prevalenza dallo scirocco, che spinge a nord ovest

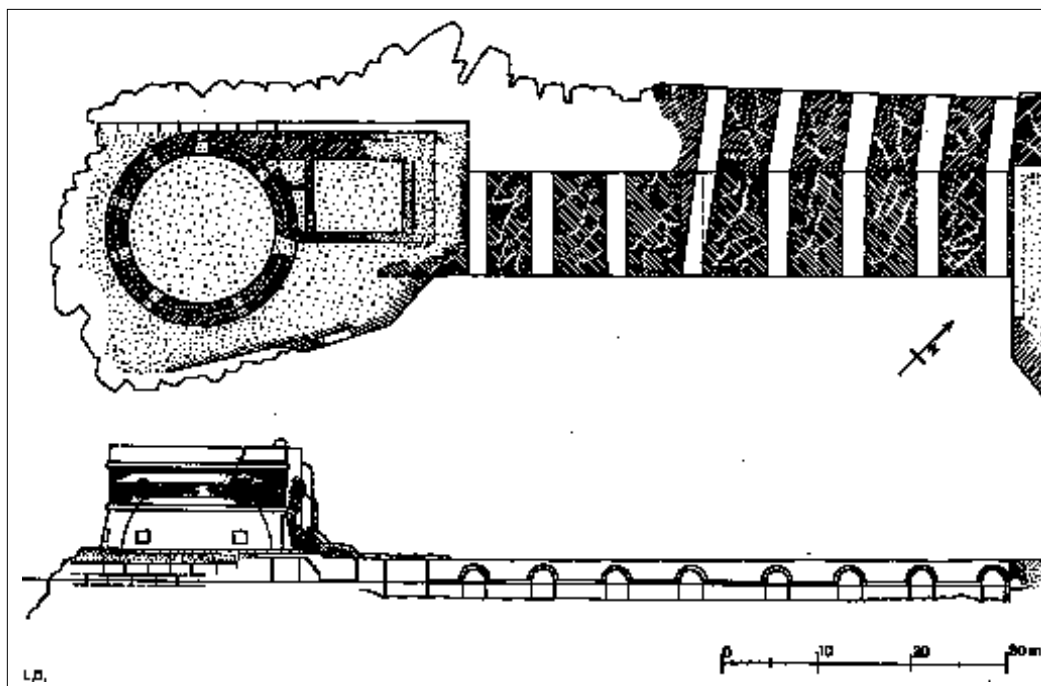
spazzando la linea di costa (fig. 1).

L'antemurale ed il molo di levante, lunghi circa 350 m ciascuno, furono costruiti gettando in acqua una solida scogliera, sulle quali furono elevate le banchine in calcestruzzo e rivestite di blocchetti parallelepipedi di arenaria. Resta, famosa, la descrizione dell'opera in costruzione in una lettera di Plinio il Giovane, che ne fu testimone oculare: ... *huius sinistrum brachium firmissimo opere munitum est, dextrum elaboratur. In ore portus insula adsurgit, quae inlatum vento mare obiacens frangat, tutumque ab utroque latere decursum navibus praestet. Adsurgit autem arte visenda: ingentia saxa latissima navis provehit contra; haec alia super alia deiecta ipso pondere manent ac sensim quodam velut aggere construuntur. Eminent iam et adparet saxeum dorsum impactosque fluctus in immensum elidit et tollit; vastus illic fragor canumque circa mare. Saxa deinde pilae adicientur quae procedente tempore enatam insulam imitentur*³. Ne offro per comodità la traduzione: «Del porto, la diga sinistra è munita con una struttura solidissima, quella di destra è in corso di realizzazione. Sulla bocca del porto viene innalzata un'isola che, ponendosi avanti alla bocca stessa, rompa il mare spinto dal vento e offra alle navi un accesso sicuro da entrambi i lati. Viene innalzata con una tecnica proprio mirabile da vedere: una larghissima nave trasporta avanti grandi macigni; qui gettati gli uni sopra gli altri, rimangono fermi per il loro stesso peso e lentamente viene costruito come un bastione. Già sale e ne appare il dorso sassoso, che infrange e solleva a grande altezza i flutti che vengono ad urtarlo; là forte è il fragore e il mare spumeggia bianco all'intorno. Poi verrà aggiunto il molo di pietra che, con il procedere del tempo, lo faranno assomigliare a una nuova isola».

A differenza dell'antemurale e del molo di levante, costruiti a banchina piena, il molo di ponente, che è lungo 250 m, fu innalzato su pile in calcestruzzo collegate mediante arcuazioni, che fornendo la continuità della banchina permettevano alle correnti marine di passarvi al di sotto. Il gioco prevalente delle correnti, quindi, provenendo da sud-est, urtava dapprima il molo di levante e poi l'antemurale, già attutendosi e distraendosi sull'andamento curvilineo di quelli: la corrente, che entrava dalla stessa bocca di levante del porto, ne usciva poi da quella posta sull'opposto versante, mentre la corrente che ancora riusciva ad entrare nel bacino ne poteva pure fuoriuscire in parte, attraverso le arcuazioni del molo di ponente. Quest'ultimo molo, con la sua particolare tecnica costruttiva, consentendo alla corrente di attraversarlo, permetteva a questa di pulire continuamente il fondale, impedendo l'interro del bacino; inoltre, in caso di mare mosso, riduceva la risacca (figg. 1, 4-5).

Nel sistema d'ingresso al porto venivano quindi ad assumere grande impor-

³ *Epistularum* VI, XXXI, 15-17 (ed. Loeb Classical Library, 1922).



5. - Civitavecchia, pianta e prospetto del molo e del faro romano di Lazzaretto.

no fino all'ultima guerra.

Il porto, poi, non si concludeva nello specchio d'acqua conchiuso tra le dighe, ma si completava con un bacino più interno, trapezoidale di 350x300 m, scavato nella roccia della terraferma e banchinato in muratura, che è quello mirabilmente conservato, che in passato serviva da darsena e nel quale oggi riposano le barche da pesca (figg. 1-3).

Una suggestiva immagine del porto, con l'isola, i suoi fari, il doppio ingresso, ed anche con il bacino più interno, è offerta dalla poesia di Rutilio Namaziano, che approdò qui tra gli anni 415 e 418, provenendo da Roma e diretto in Gallia: *Ad Centumcellas forti defleximus austro;/ Tranquilla puppes in statione sedent./ Molibus aequoreum concluditur amphiteatrum./ Angustosque aditus insula facta tegit./ Attollit geminas turres bifidoque meatu/ Faucibus artatis pandit utrumque latus./ Nec posuisse satis laxo navalia portu: / Ne vaga vel tutas ventilet aura rates,/ interior medias sinus invitatus in aedes/ Instabilem fixis aera nescit aquis*⁴. Ne offro anche qui la traduzione: «Volgemmo a Centocelle con forte vento australe; le poppe si fermano nel porto tranquillo. Le acque sono chiuse dai moli come in un anfiteatro. Un'isola artificiale protegge gli stretti accessi. Leva in alto le torri gemelle e spalanca entrambi i lati sul doppio ingresso dalle strette bocche. Né gli apprestamenti per le navi potrebbero trovare una migliore sicurezza in un porto tranquillo: perché neppure la brezza muova dalla loro quiete le imbarcazioni, la parte più interna del porto, che giunge fin tra le case della città, tra acque immobili ignora il mutare dei venti».

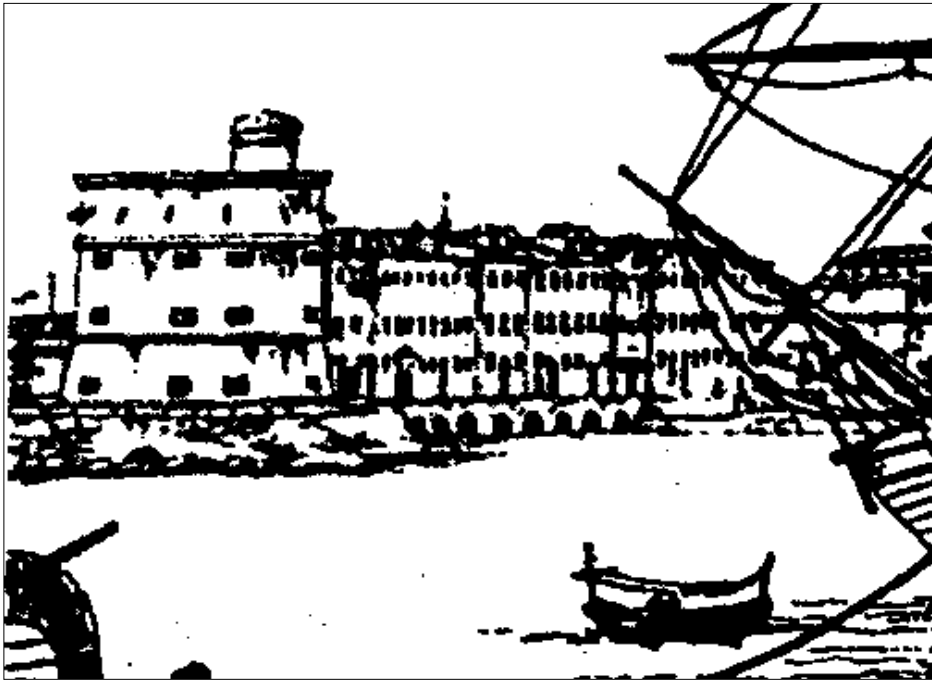
La bontà della realizzazione e della esecuzione di questo porto è provata dal suo uso plurimillenario, ininterrotto nel tempo.

Così i papi, fin dal Rinascimento, ebbero ben chiara l'importanza di questo porto per la città di Roma, impegnando nelle opere di restauro e di potenziamento grandi ricchezze e la mente dei massimi architetti del loro tempo: Bramante, Leonardo, Michelangelo, Sangallo il Giovane, Bernini, Carlo Fontana, Vanvitelli si avvicendarono in un'impresa che, senza alterare l'equilibrio delle forme romane, venne anzi ad arricchirle grandemente, anche imitandole, aggiungendo man mano l'impronta di ogni periodo senza turbare il godimento del loro insieme.

Come orgoglio dello Stato della Chiesa, un'infinità di disegni e rilievi rappresentano il porto di Civitavecchia fin dal Cinquecento, con dettaglio straordinario delle strutture antiche, come quelle eseguite da Leonardo, Sangallo e Fon-

tanza le testate sia dell'antemurale che dei moli, distanti tra loro tra bocca e bocca meno di 200 m e che furono resi ben visibili con quelle torri che ancora esisteva-

⁴ *De redivo suo*, I, 237-244 (ed. H. Prior, 1989).



6. - Civitavecchia, la torre e il molo di Lazzaretto con ancora l'ospedale al di sopra, particolare da una stampa dell'Ottocento.

⁵ A. Cialdi, *Quale debba essere il Porto di Roma e ciò che meglio si convenga a Civitavecchia e ad Anzio*, in «Giornale Arcadico» 109, 1846, pp. 3-60 (p. 36 per il primo brano riportato), e Idem, *Disegno per l'ingrandimento e il miglioramento del porto di Civitavecchia*, ibidem 163, 1861, pp. 3-60 (p. 16 per il resto del testo riportato).

⁶ Struttura che era di norma nei porti.

7. - Il faro romano di Lazzaretto, visuale da est.



Per il restauro del faro del Lazzaretto a Civitavecchia

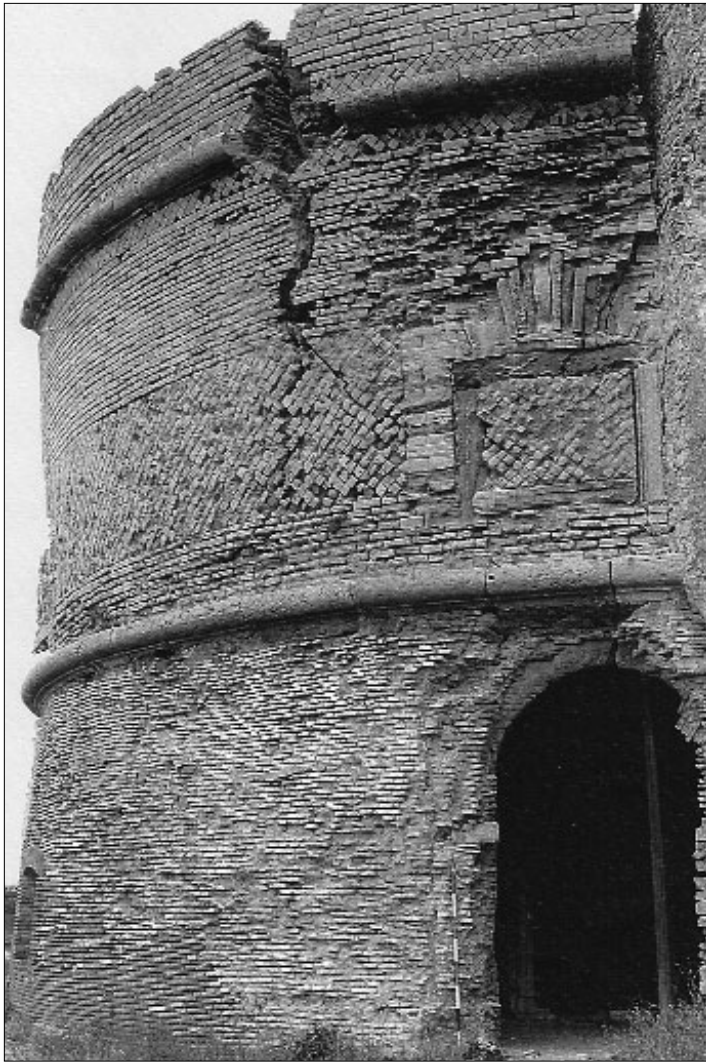
tana; e scenografiche prospettive a volo d'uccello, che documentano il porto per tutti i secoli della storia moderna (fig. 2).

Il porto antico, si può dire, è rimasto tale e quale fino all'inizio del Novecento quando, con il declinare della navigazione

a vela e con l'imporsi delle diverse esigenze della navigazione a vapore, si erano già avviati i lavori intesi al suo ingrandimento ed ammodernamento (fig. 3). Così lo descrive ancora un'opera portolana alla metà dell'Ottocento: «Civitavecchia (è) posseditrice del piccolo sì ma del più bello e meglio costruito porto del mondo... Questa disposizione del presente antemurale... è... una conferma dell'alta mente e della profonda pratica dell'uomo che ne dettò l'insieme. Difatti, per entrare in porto con mare grosso è necessario che il bastimento riceva le onde in fil di rotta e si tenga ben prossimo alla testata dell'antemurale: ed essendo questa poco protratta a scirocco in confronto del molo del Bicchiere (cioè quella di Levante), il bastimento può con superabile difficoltà entrare felicemente in porto; ma se l'antemurale fosse più protratto a scirocco, e peggio ancora più a levante, il bastimento stesso, per la mancanza di acqua verso la riva, dovrebbe ricevere un vivo, più alto e spesso franto mare, e così sarebbe irrimediabilmente perduto»⁵.

Anche le vecchie fotografie aeree del porto ben fanno comprendere l'immagine antica e, in definitiva, anche quelle recenti (fig. 3). Ma del porto antico, a parte qualche rudere qua e là, resta ben riconoscibile unicamente una parte del molo di ponente (figg. 4-5) e il bel bacino interno, quello oggi adibito a ricovero per le barche dei pescatori (figg. 1-3). Dei fari resta solo quello del molo accennato, che prendeva nome di molo di Lazzaretto, perché su di esso si impostò, sempre nel Cinquecento, il lebbrosario (figg. 4, 6-7)⁶.

Presumibilmente il faro vero e proprio, visibile a grande distanza, doveva essere sulla diga avanzata in mare aperto, mentre sui moli erano le lanterne, che col faro principale dovevano permettere l'avvicinamento e l'entrata sicura nella notte. Già dal Rinascimento i



8. - Il faro romano di Lazzaretto, particolare dell'ingresso.

Lorenzo Quilici

fari minori furono trasformati in torri di guardia e muniti di artiglierie, per il controllo degli ingressi (fig. 6).

Il nostro faro-lanterna si presenta a tre piani con quello terreno, conservando un'altezza di 11-12 m contro i 14-15 del passato (figg. 4-5, 7-8). I piani si scandiscono in tre zone, divise ciascuna da una cornice rinascimentale a cordone aggettante, di travertino; la base si presenta rafforzata da una lieve scarpa laterizia cinquecentesca, che porta la struttura a 30 m di diametro. Presenta tutto all'ingiro sei basse finestre per le bocche da fuoco, tagliate a ventaglio nello spessore del muro e coperte da un archetto ribassato; vi sono due porte, una sulla fronte orientale che prospetta il molo e un'altra a nord, che comunica con altri edifici antichi, ai quali la torre si addossava, dei quali restano ruderi di pari altezza sempre sul lato del molo.

Il piano superiore, il secondo, mostra in tutta evidenza la struttura cementizia traiana, rivestita da un'accuratissima opera reticolata di tufo e scandita sopra e sotto da fascioni in masselli parallelepipedi, sempre di tufo. La struttura in reticolato più alta, che sta subito sotto la cornice che riporta al terzo piano, e tutto il reticolato superiore è di restauro cinquecentesco, imitanti l'antico ma fatto di tasselli un poco più grandi, e così l'attuale coronamento, in masselli parallelepipedi. Il calcestruzzo traiano si distingue per il colore bianco sporco, tenacissimo, mentre quello rinascimentale è ricco di pozzolana rossa e più friabile.

Un elemento caratteristico del piano intermedio è dato da una serie di finestre cieche, campite in opera reticolata e riquadrate da cornici di arenaria semplicemente sagomate, a loro volta inquadrature sui lati da stipiti di masselli parallelepipedi di eguale materiale e al di sopra da un archetto ribassato quasi a piattabanda, questo in piccoli conci sempre di arenaria, più rilevati a scopo ornamentale in chiave di volta (fig. 8). Quest'ultimo motivo è senza dubbio rinascimentale e riquadra le finestre cieche antiche a scopo ornamentale. Anche le finestre, accecate, debbono aver avuto in antico uno scopo ornamentale o sono state chiuse come una variante del progetto in corso d'opera.

Sopra la cornice che scandiva il terzo piano erano altre trioniere rinascimentali e altre ancora ne furono aperte nel coronamento scoperto o, nel variare delle realizzazioni nei secoli scorsi, guarnita in sommità di feritoie per il tiro di fucileria. La torre, come si è già accennato, fin dal Rinascimento, fu trasformata in fortilizio per la difesa dell'ingresso al porto e non è improbabile che la torre anche in antico, oltre che la funzione di faro, avesse questo stesso ufficio.

Riguardo all'interno del monumento, il piano terreno è ancora rifasciato da laterizio rinascimentale per uno spessore complessivo, alla base, di 2,4 m,

mentre l'antico sembra mostrarne 1,2 e sembra essere stato dotato, all'esterno, per quel che si intravede nelle sezioni del muro stesso, da un paramento in masselli parallelepipedi. L'ambito circolare interno è oggi del diametro di 15,35 m, mentre in antico doveva essere di 16 m. La cortina rinascimentale interna è servita a impostare, nella stessa epoca, una copertura a cupola, della quale si riconosce una fase nella quale era stato lasciato al centro un grande occhio di quasi 11 m di diametro, poi coperto e sostenuto probabilmente da un grande pilastro centrale oggi scomparso: il tutto valido ad adattarla all'uso delle artiglierie poste al piano superiore (fig. 5). Riguardo al coronamento, esso è oggi inaccessibile.

Anche la nostra torre è stata infatti colpita dai bombardamenti e diroccata su tutta la fronte volta al mare aperto. Si è intervenuti nel dopoguerra con restauri, mediante l'accecamiento di alcune finestre e alcune riprese murarie laterizie, l'incastonamento di alcuni stemmi pontifici di Clemente VIII, non pertinenti. Al di sopra ancora si è intervenuti in una seconda fase brutalmente, presumibilmente tra la fine degli anni Sessanta e l'inizio degli anni Settanta pensando a un riuso, con massicci pilastri e architravi in cemento armato che non solo hanno snaturato il monumento, ma lo hanno gravemente appesantito e danneggiato (fig. 7), tanto che il tamburo è tutto aperto da paurose crepe e si è ritenuto necessario puntellare completamente l'interno con una fitta palificata e capriate lignee che sorreggono la cupola. Tutto resta, a tutt'oggi, privo di copertura.

Al faro si addossa, come ho già accennato, sul lato del molo, una struttura in opera reticolata alta almeno due piani, larga 11 e lunga forse 18 m, che doveva accogliere il presidio di servizio alla torre. Sia il faro che questo edificio sono fondati sulla roccia sottomarina con una potente struttura in grandi massi parallelepipedi di travertino e arenaria, che s'alzano a più filari sovrapposti, formando come un isolotto parallelepipedo avanzato in mare (fig. 5). Essendo stato ridossato da scogliere moderne, non resta tutto visibile.

Veniamo ora al molo che, come accennato, ancora si conserva: è ben visibile per la lunghezza di 100 m dei circa 250 originari, essendo i rimanenti rimasti inglobati in cementificazioni recenti (figg. 4-5). Il molo antico, largo 11 m, è ben visibile sul lato sud est, ma è stato inglobato sul lato opposto da un allargamento che lo porta a 19-20 m, quando al di sopra, nel Cinquecento, gli fu costruito il Lazzaretto (fig. 6). Il molo è alto circa 3-3,5 m sul fondale, circa 2,5 sul livello del mare e traforato da arcuazioni, come detto all'inizio, che scandiscono luci di 2,3 m tra pile lunghe 5,3. Le aperture antiche sono ortogonali al senso del molo, mentre l'ampliamento rinascimentale le prosegue su di un altro asse. Il molo romano, del quale si riconosce anche la fronte a nord ovest, entrando sotto gli archi rinascimentali, era rivestito di masselli parallelepipedi di arenaria, così come da piccoli conci radiali le ghiera degli archetti. Le superfetazioni recenti che oggi coprono per 150 m il resto del molo, nel suo attracco alla terraferma, lasciano intravedere qua e là la struttura antica e gli attracchi pontifici, che davano al Lazzaretto.

Questo molo è la straordinaria sopravvivenza di un genere portolano, l'*opus pilarum*, caratteristico dell'età romana, della cui funzionalità si è già specifica-

to, tanto che l'attuale ingegneria marittima lo sta riprendendo in altri porti. Non esistono oggi moli antichi così straordinariamente conservati, tanto che esso si presenta come un *unicum*: famoso è stato, di questo genere, il molo di Pozzuoli (*Putèoli*), che però è tutto scomparso sotto le ristrutturazioni di età contemporanea, e ne restano altrimenti solo figurazioni portolane antiche, in pittura o mosaico⁷.

Anche il faro è un *unicum* in Italia ed è altrettanto straordinaria la cura con la quale i nostri grandi architetti del Rinascimento, probabilmente lo stesso Bramante o Michelangelo, sono intervenuti integrando e imitando la struttura antica.

Sono, queste, quelle *moles necessariae*, nelle quali si configurano gli aspetti più significativi della civiltà di Roma antica, per le quali essa vantava i principi di *firmitas*, *utilitas* e *venustas* (solidità, utilità, bellezza), annoverati da Vitruvio come i fondamenti della sana architettura⁸.

È drammatico tuttavia constatare come, in particolare il faro, sia stato lasciato diroccato e in condizioni così critiche da farne temere per la stessa sopravvivenza. La servitù militare, alla quale ancora il monumento soggiace e che viene ancora reclamata, ha impedito alla Soprintendenza archeologica di intervenire nel restauro, nonostante vi siano stati precisi impegni a proposito, quali il blocco dei lavori devastanti e il puntellamento della volta: ormai ridotte, queste capriate, a legno fradicio, essendo passati trent'anni da quei lavori.

Un monumento eccezionale per il ricordo della nostra Antichità ed eccezionale per gli uomini del Rinascimento che vi posero mano, impone come del tutto doveroso e urgentissimo il restauro.

Di questa responsabilità morale sono investiti il Ministero per i Beni Culturali e Ambientali e l'Autorità del Porto di Civitavecchia: a noi, nel ricordo dell'impegno civile di Fabio Faccenna, sta di cercare di smuovere le acque intorpidite, che ostacolano il recupero del monumento.

⁷ Se ne veda un buon conguaglio in «Archeologia subacquea. Studi, ricerche e documenti» I, 1993; II, 1997, passim.

⁸ *De Arch.*, I, 2, 3.