

ATLANTE TEMATICO DI TOPOGRAFIA ANTICA

7 - 1998

CITTÀ E MONUMENTI
NELL' ITALIA ANTICA

ESTRATTO

«L'ERMA» di BRETSCHNEIDER

SUL PIÙ ANTICO PORTO DI RIMINI

Per la ricostruzione della fisionomia in antico del porto romano di Rimini la totale assenza di sopravvivenze strutturali impone la collazione di svariate fonti documentarie, che investono la sfera geomorfologica come quella urbanistica, figurativa e antiquaria (1).

Alla mancanza di documenti strutturali fa da riscontro nel caso riminese il significato esemplare delle installazioni, che la cronologia identifica come un incunabolo di ingegneria portuale romana (2) e che la pressoché ininterrotta continuità d'uso qualifica come soggetto di privilegio per lo studio delle connessioni strutturali e funzionali tra porto ed ambiente.

I documenti geomorfologici

Sotto il profilo geomorfologico, il comparto riminese è il prodotto di numerosi fenomeni sottesi (3), dei quali non è semplice individuare lo schema progressivo. Alcune indicazioni consentono comunque la ricostruzione di una possibile cronotassi della geologia costiera.

La caratterizzazione della fisiologia attuale del litorale riminese deriva dal ripascimento dei litorali operato dalla corrente costiera di provenienza meridionale, con apporti sedimentari delle singole foci fluviali, parzialmente o totalmente arrestato dalla protrazione delle armature foranee relative alle opere portuali recenti (4) (fig. 1). Proprio la presenza del fiume sembrerebbe conferire una particolare stabilità morfologico-planimetrica al comparto costiero, ove la limitata opera di deltazione del Marecchia, sostanzialmente inalterata nel tempo, parrebbe aver bilanciato a meridione della città la generalizzata erosione costiera fortemente esplicata a nord per carenza di adeguati supporti sedimentari fluviali dall'entroterra (5).

Se la complessa vicenda degli ultimi decenni, con lo sdoppiamento momentaneo della foce e la privazione di una parte del trasporto solido naturale, non ha permesso al fiume di far aumentare la linea di riva, va osservato che l'analisi storica retrospettiva del protendimento costiero denuncia la cronologia comunque recente del processo di deltazione e dell'innaturale accelerazione della velocità di progredazione costiera oggi noto (6). L'esame degli stadi intermedi del protendimento costiero può contribuire al chiarimento di alcune questioni di topografia storica (7).

(1) Il presente lavoro è stato realizzato nell'ambito della Prima Edizione della Borsa di Ricerca «Antonio Vegliani», patrocinata dal Comune di Mercato Saraceno e dalla Società di Studi Romagnoli.

Devo al dott. Jacopo Ortali l'aggiornamento dei dati disponibili sul comparto riminese e la segnalazione di alcuni nodi interpretativi, al dott. Luca Cavazzuti ragguagli sulle recenti acquisizioni in tema di infrastrutture portuali, alla prof.ssa Daniela Scagliarini il suggerimento del tema della ricerca, al prof. Lorenzo Quilici l'indicazione del metodo dell'indagine e l'opportunità di presentarne i risultati in questa sede. A tutti va il mio più vivo ringraziamento.

(2) Sul senso dell'installazione riminese nell'ambito della romanizzazione della Cisalpina e sul rapporto anche culturale dei Romani con il mare documentato dalle opere portuali adriatiche cfr. da ultimo S. TRAMONTI, «L'Adriatico e Roma. La deduzione di *Ariminum*, una colonia sul mare», in *Pro Poplo Arimense*, Faenza 1995, pp. 227-251.

(3) Per approfondimenti cfr. CREMONINI 1995, p. 275.

(4) Per i numerosi studi applicativi in merito cfr. S. PERICOLI, «Osservazioni geomorfologiche sull'erosione marina nel litorale romagnolo», in *SR XVIII*, 1967, pp.

195-224; S. CREMONINI, «Dati sul livello del mare in età antica del litorale adriatico emiliano-romagnolo e settentrionale», in *Atti e Memorie della Deputazione di Storia Patria per le Province di Romagna* 45, 1995, pp. 3-103; per altri dati sulla linea di costa in questione cfr. anche A. VEGGIANI, «La linea di spiaggia tra Ravenna e Pesaro all'inizio dell'era volgare e considerazioni sul ciclo sedimentario olocenico», in *Atti del Convegno Internazionale di Studi sulle Antichità di Classe*, Ravenna 1968, pp. 115-133; IDEM, «Le greppe del mare. Vicende geologiche, evoluzione e popolamento della fascia costiera romagnola tra Cesenatico e Cattolica», in *Parametro* 13, 1982, pp. 22-24.

(5) Per un approfondimento cfr. CREMONINI 1995, p. 275. Sulla configurazione dei fondali a cavaliere dell'area portuale di Rimini cfr. CREMONINI 1995, p. 278 (e più genericamente pp. 276-279).

(6) Per dati più dettagliati circa le protrazioni non antiche della deltazione riminese e per un compendio grafico di tutte le informazioni e configurazioni relative alle linee di riva storiche oggi note cfr. CREMONINI 1995, pp. 280-282 e nota 15 e p. 281, tav. 4.

(7) Cfr. CREMONINI 1995, pp. 283-285.

In primo luogo, l'espressione dell'apparato di foce dalla tarda antichità agli inizi dell'XI secolo pare contratta in un ristrettissimo ambito planimetrico, forse mai esteso oltre l'estremità della diga foranea d'età romana, sulla cui ubicazione sotto il piazzale dell'attuale stazione ferroviaria la critica è sostanzialmente concorde (8). Contestualmente alla stessa linea interpretativa, la defunzionalizzazione dell'opera portuale romana potrebbe essere dovuta ad una progressiva variazione degli equilibri di progetto, coincidente forse con un fattore antropico o naturale: un provvisorio armamento di foce, una variazione di tipo subsidente o un diffuso deterioramento climatico (9) avrebbero quindi compromesso la pressoché continua efficienza del porto fino ad età carolingia, prodotto di una concezione progettuale felice in relazione sia alla direzione dei venti dominanti sia al trasporto fluviale della vicina foce sia ai traffici paracostieri.

La relitta attività del porto in periodo maelastiano e la distinzione tra i due approdi del Marecchia e dell'Aprusa si presterebbe così ad una distinzione non solo cronologica ma anche tipologica delle strutture, ove i due porti risponderrebbero ad un progetto concettualmente diversificato del quale è segno la diversa ubicazione. In questo senso, mentre sareb-

be assodato il carattere fluviale del nuovo apprestamento funzionale, l'antico si configurerebbe "supra mare" e "pulcherrimum" (10), ove la pregnanza dell'aggettivazione rimanderebbe con chiarezza all'opera romana in conci lapidei, ben distinguibili dalle strutture lignee della successiva tradizione o da più empiriche forme d'approdo prive di apprestamenti portuali specifici. Sulla scorta delle stesse considerazioni, il porto vecchio risulterebbe quindi ubicato nel punto medio della costa urbana medioevale, a qualche centinaio di metri rispettivamente dalle foci di AUSA e Marecchia prequattrocentesca, ma si connetterebbe piuttosto allo sbocco a mare della cosiddetta Arpessa o Aprusella, ovvero della Fossa Patara (11).

Spingendoci oltre nell'indagine, la definizione della differenza relativa di quota tra il livello del mare attuale e quello antico (12) può forse integrare la presunta localizzazione delle strutture romane a mezzo di un ragionevole pronostico circa il loro piano di posa in fondazione. Se è attendibile la quota indicata dalla tradizione antichistica per i terreni di asporto dei blocchi di riutilizzo, le strutture sottostanti al tetto della falda freatica locale dovrebbero considerarsi tuttora in situ, sotto le pertinenze dell'attuale stazione ferroviaria, ed essere quindi facilmente localizzabili (13). Stando al

(8) Cfr. TONINI 1864, p. 3; MANSUELLI 1952, pp. 113-128; A. ANTONIAZZI, «L'erosione marina nel litorale tra Cervia e Pesaro», in *Bollettino della Camera di Commercio, Industria, Artigianato, Agricoltura di Forlì* 27-28, 1973-1974, fasc. 3 (pp. 23-46), 5 (pp. 45-72), 7 (pp. 83-95), 8 (pp. 33-50), 12 (pp. 52-69).

(9) Su quest'ultima ipotesi cfr. A. VEGGIANI, «Degradamento ambientale e dissesti idrogeologici indotti dal deterioramento climatico nell'Alto Medioevo in Italia. I casi riminesi», in *SR XXXIV*, 1983, pp. 123-146; IDEM, «Clima, uomo e ambiente in Romagna nel corso dei tempi storici», in *Romagna. Vicende e Protagonisti*, I, Bologna 1986, pp. 3-19; IDEM, «Il ponte antico di San Vito. Variazioni del clima e mutamenti dei corsi d'acqua e delle strade dall'antichità al medioevo tra Marecchia e Pisciatello», in *San Vito e Santa Giustina. Contributi per la Storia locale*, Rimini 1988, pp. 33-68.

(10) Così lo definisce nel 1371 l'Anglico (cfr. L. MASCANZONI, *La "Descriptio Romandiole" del Card. Anglic. Introduzione al testo*, Bologna 1985, p. 246).

(11) Del tratto terminale dell'AUSA in età post-classica non è certo l'orientamento, ferma restando la scarsa probabilità di una declinazione parallela alla linea di costa ed alle mura urbane. Altrettanto improbabile l'eventualità di un corso vivo dell'AUSA entro il recinto urbano conformemente alla Fossa Patara ed alle spalle del relitto strutturale romano, data la natura extraurbana del suo tratto terminale fin dall'età repubblicana. Più chiarezza contraddistingue forse la connessione tra Fossa Patara e struttura portuale d'età classica, quest'ultima ubicata verosimilmente a sinistra e non a destra dell'alveo fluviale, come parrebbero in-

dicare anche le caratteristiche geometriche complessive e l'ubicazione del fornice d'uscita del canale nelle mura antiche, conservato solo per metà presso le officine dell'attuale autostazione (cfr. CREMONINI 1995, p. 284, nota 17). In corrispondenza di quest'area il recinto difensivo urbano mostrerebbe una anomalia geometrica nel punto di saldatura, non più conservato, tra l'inflessione della cinta antica o tarda e quella medioevale (cfr. A. TURCHINI, «La città. Edifici pubblici e privati», in *Rimini Medioevale. Contributi per la Storia della Città*, Rimini 1992, pp. 33-50; per la segnalazione orale cfr. CREMONINI 1995, p. 284, nota 17). L'indice topografico parrebbe quindi riferire di una possibile relazione diretta tra porto romano e Fossa Patara (per indicazioni in tal senso cfr. già GENTILI 1979, p. 55 e nota 31), comunque tuttora assai problematica stante i requisiti idrografici e dimensionali del canale, non necessariamente alimentato dall'AUSA maggiore (per approfondimenti cfr. CREMONINI 1995, p. 284, nota 17). Pur nel caso dell'impostazione dell'approdo antico sull'asse della Patara, e quindi della sua configurazione come porto-canale, la struttura si legherebbe ad un lineamento morfologico ereditato, non legato cioè ad attività idraulico-fluviale autonoma.

(12) Presumibilmente essa è riducibile a 2,50 m (per i documenti stratigrafici a favore dell'ipotesi cfr. CREMONINI 1995, pp. 293-294).

(13) Secondo le testimonianze di Tonini le strutture romane si collocherebbero a circa +2,50 m s.l.m. (cfr. CREMONINI 1995, p. 294). Contro l'ipotesi di una localizzazione in situ delle infrastrutture antiche cfr. invece MANSUELLI 1952, p. 213 ss. e nota 40.



Fig. 1. Panoramica di Rimini in una fotografia aerea del 1911.

medesimo computo delle paleoquote, livello marino e fondale antico presunto (14) sarebbero stati inoltre del tutto idonei al transito delle stazze ordinarie antiche (15), a delineare un'opera di tutto rispetto (16).

A fronte dei risultati dell'indagine geomorfologica, per il porto antico parrebbe

quindi più probabile una fisionomia non fluviale ma a bacino con difesa foranea, non frutto di un'improvvisazione estemporanea ma di un calcolo progettuale attento e concettualmente innovativo, strettamente connesso alla intera pianificazione urbana, stante la evidente connessione tra la supposta diga ed il cardi-

(14) L'ipotesi prevede un livello marino antico a -2,50 m s.l.m. ed un fondale di almeno 2,50-3,00 m (CREMONINI 1995, p. 295).

(15) Cfr. S. CREMONINI, «Alcuni dettagli fotografici per le ricostruzioni paleo-geoambientali nella pianura padana», in *Civiltà Padana IV*, 1993, pp. 145-171, in particolare nota 6.

(16) Tra i possibili confronti sotto il profilo dimensionale il sistema anconetano, ove la diga foranea doveva registrare 5,35 m di franco sul mediomare (G. BEVILACQUA, «Gli allargamenti di Ancona dalle origini sino a noi», in *Ancona descritta nella Storia e nei Monumenti*, Ancona 1870, pp. 99-153, cfr. p. 115), in consonanza con altre strutture di età romana e similmente ai 6 m previsti per gli apprestamenti moderni. Ad una struttura di notevole elevazione parrebbe del resto rimandare anche la raffigurazione musiva del porto di Palazzo Dotallevi, benché l'interpretazione non sia tuttora del tutto chiara (cfr. in proposito GENTILI 1979, pp. 49-56; BOLLINI 1980, pp. 212-285; BOLLINI 1984, pp. 6-63; MAIOLI 1984, pp. 461-

474; MAIOLI 1993, passim). Ulteriori indicazioni circa la quota del paleolivello marino, ricavabili dall'analisi del contesto stratigrafico e strutturale del Ponte di Tiberio, permetterebbero forse l'inquadramento del caso riminese in un più ampio sistema di evidenze che investe tutto l'arco adriatico settentrionale (N. ALFIERI, «Insediamenti litoranei tra il Po e il Tronto in età romana», in *Picus* 1, 1982, pp. 7-39), non fosse per l'esiguità dei riscontri archeologici (per Gabicce, Fano e Numana cfr. rispettivamente A. VEGGIANI, «Clima, uomo e ambiente nelle ultime vicende geologiche del territorio di Cattolica», in *Quaderni dell'Antiquarium di Cattolica* 3, 1993, pp. 7-39; M.C. PROFUMO, «Il mare e il porto», in *Fano Romana*, Fano 1992, pp. 491-496; EADEM, «Rinvenimenti sottomarini lungo la costa marchigiana», in *Archeologia Subacquea* 3, 1986, pp. 39-48; per Ancona, ove l'inflexione generale dell'isobata attuale di -5 m s.l.m. della falcatura costiera coincide con la quota rilevata per il caso riminese, cfr. CREMONINI 1995, p. 298, nota 32).

ne massimo. Ferma restando l'incertezza circa il rapporto con l'alveo della Fossa Patara e l'eventuale eredità topografico-funzionale da contesti precedenti, la possibile occasionale coincidenza planimetrica delle strutture romane con altre fisse protostoriche non sarebbe affatto sufficiente a documentare un fattore ereditario, anche a fronte della natura essenzialmente speculativa della caratterizzazione in senso portuale della Rimini preistorica (17).

Una possibile restituzione del paesaggio litoraneo antico di età romana potrebbe piuttosto prevedere l'inclusione di una foce quasi estuariare, nel cui contesto il Ponte di Tiberio affaccerebbe quasi sul mare, forse provvista essa stessa di difese di sponda dirette perpendicolarmente alla diga foranea a stabile invito della corrente fluviale, ed un ambito urbano capace di automantenimento planimetrico e di fondale. Nessun raffronto è invece attualmente possibile con la facies planimetrica ed idrografica precedente all'esecuzione delle opere romane, restando incerta anche solo l'ubicazione della foce protostorica (18).

Le infrastrutture urbane

Sotto il profilo urbanistico (19), si può richiamare per l'identificazione del porto antico

(17) L'ipotesi di un porto protostorico a Rimini non è al momento suffragata da sufficienti riscontri archeologici. Oltre ad essere scarsa e di dubbia interpretazione stratigrafica, la documentazione preromana è infatti distribuita in modo tale da consentire diverse letture del tessuto antropico, non necessariamente litoranee. Più cauta sarebbe l'ipotesi di approdi litoranei o di tipo ripariale fluviale a scansione della falcatura antica, dotata al limite di strutture provvisorie (cfr. G. RICCONI, «Nuovi dati sulla più antica Rimini preromana», in *La Formazione della Città Preromana in Emilia-Romagna. Atti del Convegno di Studi*, Imola 1988, pp. 181-195; M. LUNI, «Fase protourbana nella regione medioadriatica nel V-IV secolo a.C. e frequentazione commerciale greca», in *Pro Poplo Arimense*, Faenza 1995, pp. 201 ss.). Più suscettibile di un possibile confronto, oltre ai sistemi ostiense e classicano, peraltro più tardi, lo scalo portuale anconetano, dal quale comunque il contesto riminese si differenzia per la natura sedimentaria dei fondali e quella estuariare del litorale (cfr. CREMONINI 1995, p. 285).

(18) Cfr. CREMONINI 1995, p. 286.

(19) In generale sull'urbanistica di Rimini cfr. MANSUELLI 1941, passim; GIORGETTI 1980, passim; P. GROS, M. TORELLI, *Storia dell'urbanistica. Il mondo romano*, Roma-Bari 1988, pp. 144-145; SOMMELLA 1988, pp. 214-216.

(20) Per un quadro critico sulle mura di Rimini cfr. MANSUELLI 1941, pp. 55-56; MANSUELLI 1952, pp. 113-114 e pp. 118-119; ZUFFA 1962, pp. 90-91; ZUFFA 1978, p.

la rete infrastrutturale, alla quale si deve far credito della fisionomia del primo impianto urbano, e quindi dei tempi e modi della sua caratterizzazione in senso portuale. La vocazione del centro primitivo non a caso è in attesa di definizione sul piano cronologico oltre che su quello topografico, non potendo la identificazione ed ubicazione degli apprestamenti navali prescindere dal loro inquadramento nella progressiva strutturazione urbana.

Dal punto di vista della selezione e destinazione degli spazi, le maggiori indicazioni si ricavano dal percorso del circuito murario e dalla organizzazione della rete stradale.

È noto che la strategia difensiva insita nell'ubicazione dell'insediamento tra i due corsi d'acqua del Marecchia e dell'Ausa dovette presto concretizzarsi anche nella creazione di un adeguato circuito murario, ad integrazione della naturale protezione offerta dalla linea di costa e dal corso della Marecchia (20). I dati più recenti profilano un recinto primitivo di datazione compatibile con quella di fondazione (21) e tracciato a sviluppo perfettamente rettilineo almeno sul lato sud-orientale, al quale successivi interventi di manutenzione avrebbero garantito efficienza fino ad età tarda (22). L'organizzazione delle prime difese poligonali a cingere la zona urbanizzata verso l'entroterra, con una tenaglia che si caposalda-

216; GIORGETTI 1980, pp. 98-99; S. DE MARIA, «L'architettura romana in Emilia-Romagna tra III e I sec. a.C.», in *Studi sulla Città Antica. L'Emilia-Romagna*, Roma 1983, pp. 339-340; J. ORTALLI, «Le mura coloniali di Ariminum e il deposito monetale di fondazione con semuncia a "testa di gallo"», in *Études Celtiques* XXVII, 1990, pp. 103-118; ORTALLI 1995, pp. 471-491.

(21) Per un inquadramento critico del dibattito sulla datazione cfr. ORTALLI 1995, pp. 475 ss. (contra D. VITALI, «I Celti da Rimini al Po. Osservazioni e spunti per una discussione», in *Storia di Bellaria-Bordonchio-Igea Marina*, Rimini 1983, pp. 65-82).

(22) Sui rifacimenti repubblicani ed imperiali della cinta muraria cfr. ORTALLI 1995, pp. 481 ss. È comunque noto come a partire dal I sec. d.C. le vecchie mura coloniali in arenaria subissero una progressiva defunzionalizzazione legata al periodo di generale pacificazione (MANSUELLI 1941, pp. 56-57), tanto da consentire l'addossamento di strutture abitative (D. SCAGLIARINI CORLAITA, «L'edilizia residenziale nelle città romane dell'Emilia-Romagna», in *Studi sulla Città Antica. L'Emilia-Romagna*, Roma 1983, p. 296). Nuove necessità funzionali si presentarono solo dopo due secoli, quando una cinta in laterizi con nucleo in conglomerato cementizio si sovrappose ai ruderi della vecchia cortina in arenaria, fino a prolungarne il tracciato anche sui lati del Marecchia e del litorale marino, in origini privi di mura stabili (MANSUELLI 1941, pp. 57 ss.; ZUFFA 1962, pp. 90-91; J. ORTALLI, «Un sistema difensivo millenario: dalla cinta tardoimperiale alla Rocca

va ai percorsi fluviali limitrofi fino alla linea di costa, potrebbe quindi riferirsi ad una caratterizzazione portuale della città già all'atto della sua fondazione, se la prima linea delle mura non prevede la difesa del prospetto a mare nè si affianca ad un corso d'acqua se non per il drizzagno verticale lungo l'Ausa (23).

Quanto all'assetto viario, regolare già in prima fase, esso si organizzava su isolati rettangolari con due percorsi originanti, uno paracostiero e l'altro ortogonale con direttrice verso l'entroterra, che solo in fase successiva videro ruotata la loro funzionalità a favore della direttrice parallela alla costa. Ai fini della definizione del rapporto tra città e porto è il primo sistema viario a suggerire una possibile linea di lettura, stante la disposizione del cardo (24) ortogonale all'arco litoraneo compreso tra i corsi d'acqua tangenti l'area urbana, ad indicazione di una caratterizzazione portuale dell'insediamento fin dal momento del suo primo impianto regolare. Per il ribaltamento dell'originaria assialità urbana a favore del più recente sistema decumano è comunemente accolta dalla critica una datazione alla prima metà del II sec. a.C., dovendo esso imputarsi all'apertura delle vie Flaminia ed Emilia (25): la priorità funzionale del cardo, che riferisce degli intenti progettuali applicati in fase di fondazione, può quindi avvalorare la tesi di una originaria connessione tra insediamento e falcatura litoranea, ove la coincidenza tra cardine massimo e asse bisettrice dell'arco costie-

ro realizzava la sintesi delle esigenze sia di ortogonalità che di funzionalità strutturale.

Alle indicazioni planimetriche e cronologiche l'esame delle infrastrutture riminesi somma alcune suggestioni per la lettura strutturale.

Se infatti le murature attualmente messe in luce sembrano riferirsi nel complesso alla prima età imperiale, il che pregiudica un confronto morfologico con le primitive fasi di realizzazione delle armature portuali, non sarebbe forse fuori luogo l'ipotesi di una revisione del sistema portuale in concomitanza con quel riassetto urbano che a partire da Augusto modificò sensibilmente la fisionomia della città (26). In tal caso, pur prescindendo da un confronto degli alzati, sarebbe assai verosimile una qualche affinità delle tecniche di fondazione delle strutture sommerse, e quindi l'applicazione di uno schema edilizio simile a quello recentemente messo in luce durante i lavori di trasformazione dell'invaso fluviale all'altezza del Ponte di Tiberio (27). In questo senso, all'ipotesi di un'opera strutturata ad arcate a scongiurare l'insabbiamento dell'invaso portuale si potrebbe forse aggiungere quella di una sua stabilizzazione successiva al primo impianto urbano, se è vero che fino ad età augustea per le infrastrutture riminesi sussistevano tipologie costruttive assai precarie o quantomeno modeste, e che la stessa veste della principale arteria urbana, ovvero il decumano massimo, si riduceva ad un acciottolato di sassi di fiume di costituzione piuttosto modesta (28).

malatestiana: nuovi dati sulle mura di *Ariminum*», in *Le Signorie dei Malatesti. Storia Società Cultura*, I, Castel Sismondo e Sigismondo Pandolfo Malatesta, Rimini 1985, pp. 337-357).

(23) Più discutibile è invece l'eventuale continuità, se bisogna far credito alle tracce di frequentazione precedente, con uno scalo preromano solo in un secondo momento codificato dalla occupazione regolare del sito (SOMMELLA 1988, pp. 214-215).

(24) Sull'identificazione del cardo con le attuali vie Garibaldi e IV Novembre la critica è sostanzialmente concorde (per la prima ipotesi in questo senso cfr. MANSUELLI 1941, pp. 65-67; per successive conferme cfr. quindi GIORGETTI 1980, p. 95).

(25) GIORGETTI 1980, scheda 2; SOMMELLA 1988, p. 215.

(26) Cfr. ORTALLI 1995, pp. 523-525 e bibliografia precedente.

(27) L'interesse per imprese d'ingegneria pontiera manifestato durante la prima età imperiale portò al rinnovamento quasi sistematico di strutture che in precedenza potremmo ritenere di tipo ligneo. Limitandoci al solo comparto urbano, al ponte augusteo sul Marecchia si aggiungono quello posto a scavalco della Fossa Patara (sulla struttura e la sua connessione con l'organizzazione degli isolati circostanti cfr. MANSUELLI 1941, pp. 66-67; MANSUELLI

1952, pp. 120-121; ZUFFA 1962, p. 237; G.A. MANSUELLI, *Urbanistica e Architettura della Cisalpina Romana fino al III sec. e.n.*, Bruxelles 1971, p. 75; ZUFFA 1978, p. 216; GIORGETTI 1980, p. 100; D. SCAGLIARINI CORLAITA, «L'edilizia privata di *Ariminum*. Elementi per la ricerca e la musealizzazione», in *Analisi di Rimini Antica. Storia e Archeologia per un Museo*, Rimini 1980, p. 272; GOBBI, SICA 1982, pp. 9-10; ORTALLI 1995, pp. 491-497) e quello laterizio sull'Ausa (MANSUELLI 1941, p. 78; ZUFFA 1978, p. 228; GIORGETTI 1980, p. 101; ORTALLI 1995, p. 497). Le acquisizioni più significative riguardano però il ponte in pietra d'Istria sul Marecchia e la particolare abilità costruttiva tradotta nella realizzazione delle pile (cfr. GOBBI, SICA 1982, fig. 12; ORTALLI 1995, pp. 497-500 e bibliografia precedente).

(28) Considerazioni analoghe si impongono per la rete fognante, ovvero un complesso sistema di condutture fognarie, organizzato secondo una rigorosa gerarchia funzionale e formale degli impianti (sulle poche attestazioni in merito cfr. ZUFFA 1962, pp. 127-128; GIORGETTI 1980, p. 108). Va comunque osservato che l'indirizzo programmatico cui presumibilmente fa capo la compiuta definizione della rete fognante, pur imputabile al primo Impero, rappresenta l'esito di un percorso cominciato già a partire dalla Repubblica, e che quindi l'utilizzo delle infrastrutture come elemento datante è sempre quanto mai ambiguo.

Un contributo significativo apporta infine la lettura del tessuto urbano nelle variazioni planimetriche che ne scandiscono la continuità insediativa fino alla tarda antichità. L'abitato è infatti soggetto ad una progressiva riduzione, che a partire dalla fine del III sec. d.C. è ben leggibile nei settori orientali e che anticipa il successivo scadimento sociale delle aree in questione. La *retractio* si attesta così nell'area più idonea alla conservazione del favore itinerario garantito dal ponte sul Marecchia, a scapito di quei comparti urbani che la predisposizione all'interramento rende meno fruibili. Tra i settori direttamente coinvolti dalla defunzionalizzazione tarda quello a nord-est del cardo, che in concomitanza con lo spostamento del sistema civico-economico a ridosso del Marecchia vede forse anche il costipamento del tratto paracostiero e quindi la progressiva ostruzione del porto (29).

In sintesi, l'apporto delle infrastrutture urbane alla definizione del porto romano potrebbe verosimilmente concretizzarsi nell'ipotesi di una loro contemporaneità in fase di fondazione, se non proprio dell'organizzazione della griglia urbana in funzione delle strutture portuali. Dal punto di vista concettuale, ad un sistema finalizzato al miglior esperimento delle attività connesse al porto rimanderebbero sia l'orientamento del cardo sia la disposizione della cinta muraria, anche se gli stessi elementi nulla dicono ai fini della lettura planimetrica e strutturale delle attrezzature, delle quali lasciano incerta l'esatta ubicazione e la natura. Solo la collocazione del cardo a centrare nel suo esito a mare l'attuale

area ferroviaria suggerirebbe forse per questo punto, in prossimità della Fossa Patara, il disimpegno delle funzioni portuali, la cui collocazione originariamente sud-orientale renderebbe anche ragione del progressivo scivolamento verso nord che le interessò quando il comparto subì il noto fenomeno della *retractio urbis*.

Le infrastrutture portuali

L'assenza di documentazione archeologica ad indicazione della ubicazione, forma e cronologia delle attrezzature portuali, costringe nel caso riminese alla collazione dei dati relativi alle strutture scomparse tramandati dalla tradizione scritta. In questo ambito, alle notazioni morfologiche sul sistema portuale si integrano di frequente quelle relative alla fisiologia generale della falcatura costiera, a comporre un quadro non sempre di facile interpretazione.

Stando all'ordine cronologico, le prime indicazioni si devono agli autori antichi, che si limitano comunque alla breve menzione di un porto dello stesso nome del fiume (30) e del ripetuto utilizzo militare dell'approdo dall'età repubblicana (31) alle soglie del Medioevo (32).

Più fecondo di dati è il repertorio antiquario (33), che registra nel XV secolo il riutilizzo di materiale pertinente il porto nella costruzione del Tempio Malatestiano e del nuovo porto, nel XVI secolo la vendita di materiali di analoga provenienza (34) e nel XVII secolo la notizia di un porto antico a forma di mezzaluna (35) (fig. 2).

(29) GIORGETTI 1980, p. 113. Per un inquadramento critico della *retractio urbis* riminese nell'ambito di fenomeni coevi cfr. ORTALLI 1992, pp. 560 ss., con ampia bibliografia di riferimento.

(30) Strabone annovera Rimini tra le principali città degli Umbri e dice che aveva fiume e porto dello stesso nome (STRAB. V,1,11).

(31) Durante la seconda guerra punica il console T. Sempronio Longo portò l'esercito dalla Sicilia a Rimini per mare (LIV. XXI,5,7).

(32) Nella vita dell'arcivescovo Giovanni, Agnello narra che nel 491 d.C. Teodorico salpò dal porto di Rimini per l'assedio di Ravenna, mentre la Cronaca Sorattense ricorda la decisione di Carlo Magno di dotare di guardie i porti di Aquileia, Ravenna, Rimini ed Ancona (TONINI 1864, p. 2).

(33) Cfr. TONINI 1948, pp. 214-217; RIMONDINI 1996, pp. 36-40. Di alcune chiarificazioni circa le lezioni della letteratura antiquaria sono debitrice al prof. Giovanni Rimondini, che ringrazio. Non ha invece spazio in questa sede la messe di dati sulla variazioni morfologiche delle

opere portuali dal Medioevo a questa parte.

(34) TONINI 1864, p. 2. Una traccia di questa tradizione è stata pubblicata da Corrado Ricci e si trova nell'*Hercules Prodicus* di Stefano Pighio, pubblicato ad Anversa nel 1587: «Monstrantur et antiqui portus vestigia, modicis quidem nunc navigiis aptus et arenis oppletus: sed quam splendidus et amplus fuerit, ostendunt perstructuram magnificentissimi templi D. Francisci quad ex marmoribus antiqui portus Ariminensis Sigismundus Malatesta eius urbis princeps quondam extruxerat» (RIMONDINI 1996, p. 37): alla notazione dello spolio sistematico delle strutture si aggiunge qui il rammarico per il progressivo interro del porto, ora accessibile solo a piccole imbarcazioni.

(35) «Haveva la Città due Porti di Mare, per uno servando il fiume Arimino, nel quale entravano con vele piene grosse Navi, come hanno veduti i nostri Avi, legate ad Anelli confitti nel bellissimo Ponte, col tempo fatto da Augusto c'hoggi si conservano. Ma questo Porto, benché infinite volte ne gli Antichi, e ne' moderni tempi risarcito, si dubita un giorno ancora, poco men che di perderlo.

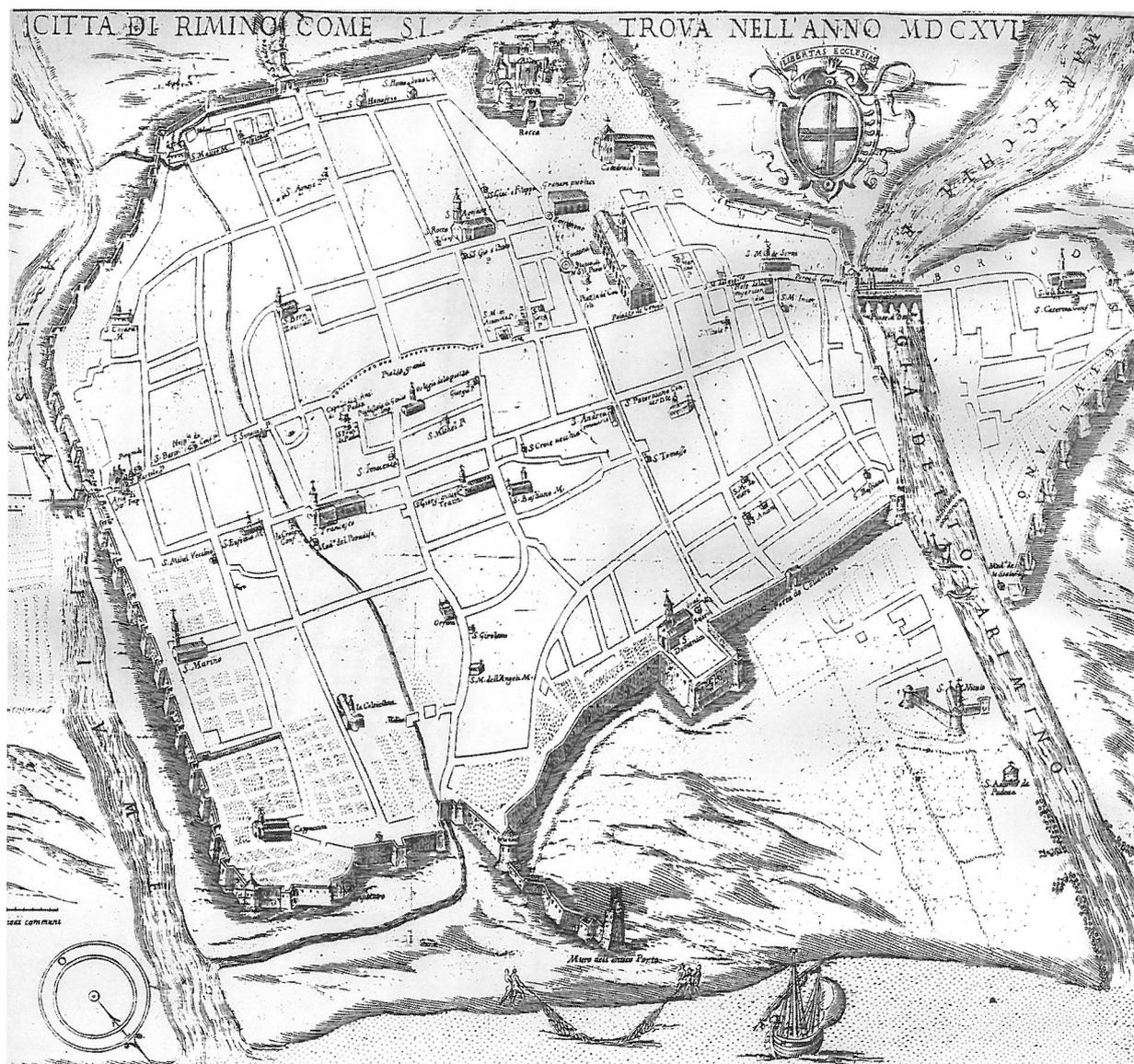


Fig. 2. Pianta della città di Rimini di A. Arrighi, del 1617, con indicato il «Muro dell'antico Porto».

(segue nota 35)

E per l'altro, un Seno del Mare istesso, posto fra il predetto, e' fiume Auser, il quale formava una meza luna, capace d'ogni grossa armata. Considerò il Consolo che questo grandemente restava offeso da Maestro, e Tramontana, venti impetuosissimi, onde si riparò, acciò i Vaselli non perissero, con una fortissima muraglia, fondata di grosse, et vive pietre alla larghezza di meza canna, et altezza d'una intiera continuando poi l'alzata con spoglia di mattoni cotti, e bitume, e chiara compastate insieme, infino à due altre canne. Cominciava questo muro, ove di presente è l'oratorio de' Confrati di san Girolamo, spingendosi per un quarto di miglio in mare, in forma lunare con una Torre in cima d'onesta altezza, ove si teneva il lume à be-

neficio de' naviganti; il tutto si vede anco oggidì intiero, se bene inutile, sendosi allontanato il mare un pezzo, che cinquant'anni son quivi haveva fondo atto à ricevere qual si fosse grosso legno. Cinse P. Sempronio ancora detto Porto con gradini di marmo, il che pur si vede, non ostante la quantità fatta cavare da mio Padre per lo valore di più di quattrocento ducati» (C. CLEMENTINI, *Raccolto Istorico della Fondazione di Rimini*, I, Rimini 1610, p. 56; TONINI 1864, p. 2). Dello stesso periodo la voce di Raffaele Adimari, che nel primo libro del *Sito Riminese*, pubblicato nel 1616 a Brescia, scrive a proposito dell'anfiteatro «dove già era il porto vecchio di mare» (RIMONDI 1996, p. 37).

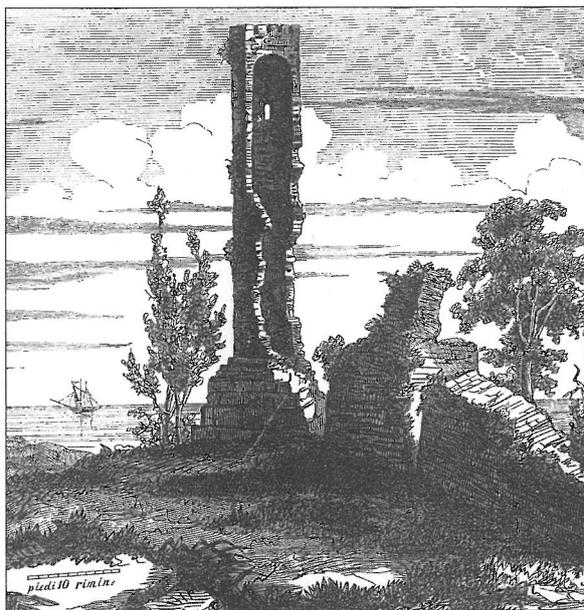


Fig. 3. Rimini: torre farea di epoca medievale, crollata nel 1807.

La menzione di strutture superstiti che affiora dalla tradizione antiquaria trova riscontro fino al secolo scorso nei resti murari ubicati nell'area dell'attuale stazione ferroviaria,

(36) Il crollo avvenne il 28 gennaio 1807 (TONINI 1948, pp. 215 ss.).

(37) Dell'episodio del crollo si conserva la testimonianza di Antonio Bianchi: «La torre era di mattoni, basata sopra un molo di marmi ben connessi con quantità grande di piombo, il quale terminava ad angolo acuto, i cui due lati esterni al di là della base della torre erano di cinque piedi riminesi. La torre avea sei piedi per ogni lato ed era alta sette larghezze. Dopo la caduta di detta torre fu demolito anche il molo, di dove fu cavata una quantità di marmi fino ad una certa profondità; e così anche di questo monumento, che certamente meritava di essere conservato, non è rimasto che poco più delle fondamenta, che non poterono levare in causa dell'acqua sempre sorgente in quantità» (TONINI 1864, p. 3; TONINI 1948, pp. 215 ss.). Le misure indicate da Bianchi corrispondono a quelle appuntate da Pietro Santi a margine dello schizzo della torre da lui realizzato: «Fanale dell'antico porto. Stato in cui si trovavasi poco prima di sua caduta la torre creduta fanale del porto antico di Rimini. La sua altezza si trovò di piedi trentasette riminesi, e l'area interna di figura quadrata di piedi quattro e tre quarti, la base nella fronte di piedi cinque e mezzo ad angolo acuto, le rovine di essa sono mezzo miglia circa lontane dal mare, e dalla città poco meno» (RIMONDINI 1996, p. 39). Quanto al presunto molo antico, se bisogna far credito all'ingegnere comunale Gaetano Urbani nel 1873 ne erano ancora visibili i

sui quali si impostava una torre farea di età medievale, al crollo della quale fece seguito la radicale demolizione delle strutture limitrofe a scopo di riutilizzo (36). Di esse si conservava un muro di età tarda di raccordo tra la torre e le mura della città, a ricalcare l'andamento dell'antico molo (37) (fig. 3).

Nessun rapporto pare infine connettere le strutture menzionate al recente rinvenimento nell'area dell'attuale stazione ferroviaria, per il quale è assai verosimile una datazione post-antica (38).

Anche ad un primo esame, l'insieme delle indicazioni che definiscono le strutture portuali risulta assai eterogeneo, a tracciare un quadro sostanzialmente soddisfacente. L'iterata menzione del carattere militare del porto fin dall'antichità parrebbe stabilirne l'importanza già in fase previsionale, mentre la conformazione a mezzaluna restituita dalla tradizione antichistica potrebbe forse confermare indirettamente il disimpegno delle funzioni portuali lungo tutto l'arco costiero inquadrato dalle mura, almeno per la fase di maggior vitalità del centro. Agli aspetti più genericamente concettuali le fonti raccolte integrano anche importanti notazioni planimetrico-strutturali. Al ricordo della torre farea dobbiamo infatti la conferma non solo della localizzazione del molo a sud-est dell'abitato, nella stessa area ri-

resti: «Muro costruito sui ruderi dell'antico molo. Occupazione di proprietà comunale da parte di Serafino Gaddini. La strada che dalla circonvallazione orientale conduce al Magazzino Mercè è fiancheggiata per un tratto di Metri 30 circa dai ruderi dell'antico molo. Ora il sig. Gaddini che ha acquistato il podere Montanari volendo recingersi con mura domanda di alzare la mura stessa basandosi sui detti ruderi, a cui il sottoscritto opina potersi annuire a condizione che il Gaddini stesso lasci dalla parte della strada una risega di Centimetri 50 e si costruisca mediante mattoni in coltello o pietre un sedile regolare largo come sopra Centimetri 50 ed alto dalla strada 0,45, con che la strada non viene diminuita nella sua larghezza, e si va ad ottenere una comodità per il pubblico» (RIMONDINI 1996, p. 39).

(38) Il sottosuolo del nuovo palazzo A.C.E.L. ha restituito resti di un manufatto in muratura, riferibile comunque ad età moderna. Più che il residuo strutturale, qualche interesse riveste la sequenza geologica del contesto di rinvenimento, forse pertinente l'originaria battigia. In proposito cfr. il foglio 6752 del 22 giugno 1995, fascicolo "Rimini Città: Stazione", posizione B/4, *Archivio della Soprintendenza Archeologica dell'Emilia-Romagna*. Della segnalazione sono grata, oltre che al funzionario incaricato, alla dottoressa Angela Fontemaggi, che ha cortesemente messo a disposizione i dati pervenuti al museo di Rimini.

tenuta idonea sulla base del computo urbanistico, ma anche della sua originaria conformazione, scandita da una sovrapposizione di gradoni lapidei che possiamo forse immaginare analoghi a quelli che caratterizzavano tutta l'opera portuale nella sua fase più tarda, e dei quali il repertorio antichistico riferisce ripetutamente con il termine "marmi". Poco significativa invece la morfologia dell'edificio, fotografato nella facies laterizia ottocentesca. Di poco conto è anche la notizia di una frequentazione del porto antico fino ai tempi di Carlo Magno, che può attestare forse la continuità funzionale delle infrastrutture, ma non certo quella planimetrica. Il progressivo slittamento delle funzioni civiche a ridosso del Marecchia e la *retractio urbis* attestata a partire dal III sec. d.C. costringono infatti a pensare che, a fronte dell'insabbiamento della zona farea, non fossero che le attrezzature più settentrionali a perpetuare il nome del porto antico.

I documenti figurati

All'antico porto la tradizione connette il noto mosaico riminese a soggetto marino, risalente alla seconda metà del II sec. d.C. (39) (fig. 4).

La figurazione mostra un prospetto composto di alta torre merlata, piattaforma impostata sul portico prospiciente il porto a sostegno dell'adetto al fuoco e darsena curvilinea. Più nel dettaglio, l'imboccatura del porto è resa da un corpo in opera quadrata avanzato verso il mare e visto di scorcio, con il fianco in pieno prospetto caratterizzato da un arco a tutto sesto con il piedritto esterno concavo impostato su un imponente basamento (40). A giudicare dalla figura tunicata visibile sulla copertura

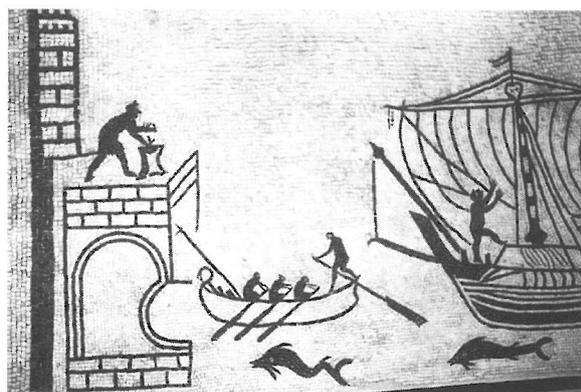


Fig. 4. Particolare del mosaico riminese con scena portuale: il faro.

terrazzata nell'atto di ravvivare il fuoco, l'edificio espletava verosimilmente la funzione di faro. Alle sue spalle si innalza una torre anch'essa in opera quadrata, coronata da merlatura (41), che l'assenza di fuoco ha indotto a riferire alla cinta urbana, secondo il modello sperimentato nella ravennate *Civitas Classis* (42). L'imboccatura del porto è ostruita da due navi la cui tipologia rimanda al tipo standard da carico e da trasporto, trainate a rimorchio da una barca dalla prora rostrata e dalla poppa ricurva con ansercolo (43), da utilizzare evidentemente per accedere al porto, mentre i velieri rimanevano alla fonda fuori della sua imboccatura (44).

Gli elementi utili a stabilire una connessione tra mosaico e porto riminese sono a dire il vero assai labili. Se bisogna far credito alla suggestiva coincidenza tra tema figurato e contesto riminese, la conformazione arcuata del molo potrebbe confermare l'andamento curvilineo dell'opera in questione all'altezza della torre farea, tuttavia il conservativismo di

(39) Sul mosaico e sul contesto di rinvenimento cfr. GENTILI 1979, passim; BOLLINI 1980, pp. 291-292; BOLLINI 1984, pp. 61-63; MAIOLI 1984, passim; G. RICCIONI, «Mosaici pavimentali di Rimini del I e II sec. d.C. con motivi figurati (scavi 1956-1965)», in *Atti del III Colloquio Internazionale sul Mosaico Antico*, I, Ravenna 1984, pp. 19-34; ORTALLI 1992, pp. 591-592; MAIOLI 1993, passim; M.G. MAIOLI, «Nuovi ritrovamenti di mosaici romani geometrici bianconeri in Romagna», in *Corsi di Cultura sull'Arte Ravennate e Bizantina XL*, 1993, pp. 215-243, pp. 233 ss.

(40) Per l'identificazione delle murature in primo piano con il molo e della struttura ad arco con l'invaso del porto, la cui imboccatura potrebbe identificarsi con l'inflexione di destra, cfr. MAIOLI 1984, p. 468.

(41) Per la restituzione della muratura e della torre sono stati richiamati numerosi confronti con esempi

ostiensi (cfr. GENTILI 1979, pp. 54-55, note 24-27).

(42) BOLLINI 1980, p. 292.

(43) Per l'identificazione delle navi con imbarcazioni da carico e per confronti con figurazioni analoghe cfr. GENTILI 1979, pp. 54-55 e note 28-29. Un altro possibile confronto con analoga scena portuale è stato suggerito con il mosaico dell'Antiquarium Comunale di Roma, diversamente dagli esempi ostiensi non impostato sulla presenza di grandi fari a gradoni (BOLLINI 1980, p. 292 e più recentemente C. SALVETTI, «Appunti sul mosaico con scena di porto dell'Antiquarium Comunale», in *Atti del II Colloquio dell'Associazione Italiana per lo Studio e la Conservazione del Mosaico*, Bordighera 1995, p. 391).

(44) Quest'ultima nota si deve alla lezione Gentili, che connetteva l'esclusione dei velieri dall'interno del bacino alla presunta natura di porto-canale dell'approdo riminese (GENTILI 1979, pp. 54-55; MAIOLI 1984, p. 468).

simili attrezzature toglie peso alla notazione. Ad analoghe obiezioni prestano il fianco eventuali considerazioni sulle proporzioni del sistema riminese e sulla sua presunta caratterizzazione a porto-canale, a favore della quale la lettura iconografica non apporta dati sufficientemente leggibili. Lo stesso dicasi della tecnica edilizia, apparentemente restituita in opera quadrata, e quindi compatibile con la conformazione essenzialmente lapidea delle attrezzature romane, ma alla quale eventuali licenze espressive sottraggono in gran parte credibilità.

Sul più antico porto di Rimini

La più nota ricostruzione del porto antico (45) ne localizza gli impianti ed il molo in un'area compresa tra l'anfiteatro e l'attuale stazione ferroviaria: il molo romano, che chiudeva da est il grande bacino portuale, costruito in opera quadrata con grossi conci, forse trachite, legati tra loro da grappe plumbee, avrebbe avuto il proprio attacco all'altezza della attuale piazza Martiri d'Ungheria, ed avrebbe disegnato un'ampia curva estroflessa con il prolungamento del braccio verso il mare all'altezza dell'attuale stazione ferroviaria. Al termine dell'avancorpo si sarebbe impostata la torre farea (46). Assai meno verosimile la ricostruzione della curva portuale, che si sarebbe invece svolta ad espansione estroflessa, contrapponendosi all'andamento inflessso delle mura e dando così luogo ad una impre-

vedibile sacca di terreno tra la zona inurbata e la linea di costa (47).

Un successivo aggiornamento della problematica relativa alla localizzazione del porto (48) prevede il disimpegno delle funzioni portuali lungo tutta la zona litoranea prospiciente la città, tra la foce del Marecchia e l'anfiteatro. Per la zona di fronte alle mura si proporrebbero inoltre due note aggiuntive, relative l'una alla probabile esistenza dell'*Horreum Pupianum* nelle adiacenze di Santa Maria al Mare (49), l'altra all'aprirsi della cinta laterizia non in corrispondenza del cardo massimo ma all'estremo di via Gambalunga, ove Porta Marina sarebbe espressione di un privilegio funzionale creatosi in precedenza e documenterebbe quindi il disimpegno delle attività portuali in questo punto del litorale. È invece accolta dalla tradizione precedente la lezione di un molo che chiudeva il porto ad est, pur nell'incertezza circa l'esistenza di altre difese portuali. Quanto alla continuità d'utilizzo in periodo tardo, è indicativa la bipartizione medievale tra il *Portus Mariculae*, nel nuovo alveo in formazione, e il *Portus Apisae*, cioè l'estremità orientale del primitivo porto romano, così detto dalla Fossa Patara, detta Apisa o Apsella, che vi si gettava. La menzione del Cardinale Anglico che nel 1371 riferisce di «Civitas Arimini ... habet portum pulcherrimum supra mare iuxta civitatem et supra fluvium Mariculae» darebbe comunque credibilità anche all'utilizzo di tutta la fascia litoranea prospiciente le mura come luogo di attracco.

Più recente è infine la conferma di un bacino portuale fra il molo di piazza Martiri d'Ungheria e il delta del Marecchia, anticamente con esito a mare all'altezza di via Clodia, seguendo forse un percorso rimasto percettibile nel tracciato di via Ducale (50).

(45) Mi riferisco alla monografia di Luigi Tonini (TONINI 1864, passim).

(46) La torre doveva essere stata costruita sulle rovine del faro romano in un periodo successivo alla sua defunzionizzazione, tra il X e l'XI sec. (GIORGETTI 1980, p. 109).

(47) La lezione è stata più recentemente corretta in favore di una conca con curvatura inflessa a seguire la linea di battigia, alla quale dovette poi uniformarsi la linea delle mura di III sec. d.C. e che sarebbe forse percepibile nell'attuale assetto planimetrico dei settori a nord di via Cavalieri e Angherà (MANSUELLI 1941, p. 69).

(48) Cfr. MANSUELLI 1941, pp. 68-71.

(49) Per l'ipotesi di un'ampia falcatura attrezzata di attracco e scarico e delimitata verso la città da botteghe e magazzini cfr. GOBBI, SICA 1982, p. 23. Quanto all'*Horreum Pupianum*, esso sarebbe stato costruito alla fine del I sec. a.C. da tal C. Pupio Blasto, e la tradizione lo vuole fuori dalle mura antiche nei pressi del porto, forse dietro indicazione di Clementini che ritenne di aver identificato il luogo nell'isolato di S. Maria Ripa Maris, dove è stata trovata una lapide dedicatoria. Un supporto a questa ipotesi potrebbe venire dall'esame dei depositi sedimentari. In questa zona, ed esattamente all'incrocio tra via Giovanni XXIII e via Santa Maria al Mare, una perizia geologica ha permesso l'individuazione di particolari caratteri sedimentologici e stratigrafici, tipici di ambienti di battigia. Il

deposito sedimentario è infatti caratterizzato da una alternanza di livelli di ciottoli appiattiti ed embriciati, strati sabbiosi e ghiaietto, in abbondante tritume conchigliare. I caratteri sono quelli di un contesto di transizione ad alta energia di sedimentazione, caratteristico di un sottambiente di battigia, ove il principale fattore a controllo del deposito della successione sedimentaria è l'energia del moto ondoso. La peculiarità della successione sedimentaria associa il saggio di via Santa Maria al Mare a quello eseguito all'angolo tra via Cavalieri e via Brefotrofo, anch'esso pertinente un ambiente di battigia. Il confronto tra i due contesti indagati indica per entrambi i casi ingressioni marine conseguenti ad innalzamenti del livello del mare (nella misura di 2 o 3 m), ed i depositi studiati marcano in corrispondenza del periodo di ottimo climatico, stabilito tra i settecentocinquanta ed i milleduecento anni fa, il limite di massima ingressione marina. Per la documentazione di riferimento cfr. la relazione di Maurizio Zaghini sul tema «Caratteri sedimentologici e stratigrafici di uno scavo eseguito nel centro storico di Rimini (via Giovanni XXIII - angolo via Santa Maria al Mare)» del 5 novembre 1994, fascicolo «Rimini: Santa Maria al Mare», posizione B/4, *Archivio della Soprintendenza Archeologica dell'Emilia-Romagna*.

(50) GIORGETTI 1980, p. 109.

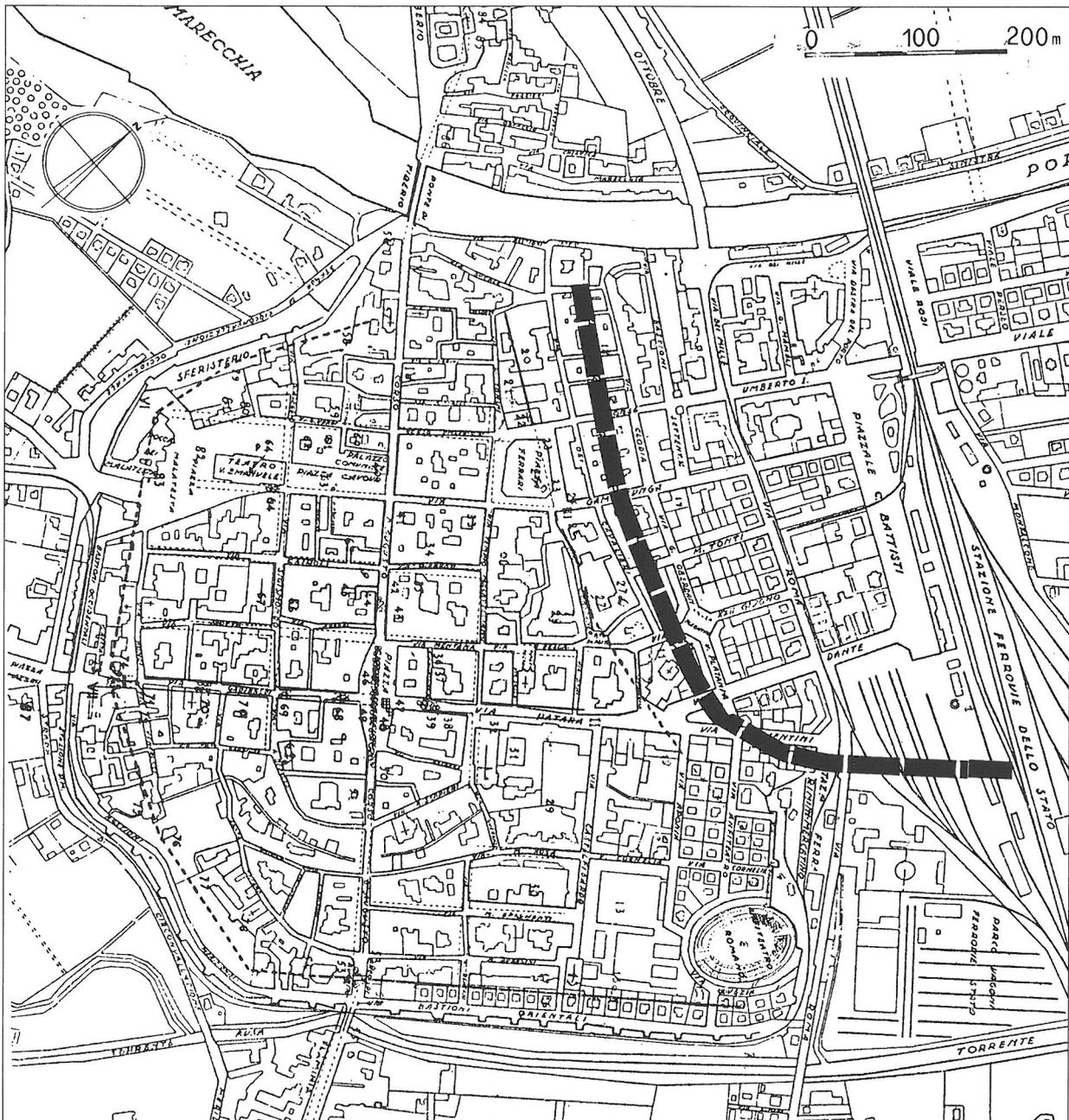


Fig. 5. Pianta di Rimini con ricostruzione dell'antico bacino portuale.

Sulla scorta dei dati raccolti, la revisione critica delle lezioni correnti intende dare risposta a due fondamentali quesiti, rispettivamente concernenti l'ubicazione delle attrezzature nella continuità d'uso dalla fondazione ad

età post-classica e la loro caratterizzazione morfologico-strutturale.

Alla risoluzione del primo interrogativo concorrono numerosi elementi, essendo esso strettamente connesso al riconoscimento della

morfologia dell'invaso antico e quindi alla sua definizione planimetrica.

A fronte dell'indagine sedimentologica, lo svolgersi della linea di costa in antico pare seguire un tracciato in linea di massima contiguo a quello delle mura tarde, a disegnare una ipotetica linea di battigia che farebbe capo a via Ducale per poi piegare a sud-est all'altezza delle attuali via Cavalieri o Santa Maria al Mare. Anche in assenza di analoghi sondaggi sedimentologici a conferma del restante percorso, è presumibile che esso si orientasse lungo le odierne vie Angherà e forse Clementini, fino a raggiungere largo Martiri d'Ungheria ed il piazzale della stazione ferroviaria, che le fonti geomorfologiche, archeologiche e documentarie concordano nell'indicare come punto di massima concentrazione delle infrastrutture portuali (fig. 5).

Di questo profilo di affacciamento urbano sul mare, ulteriormente sottolineato dalle mura repubblicane che chiudevano a tenaglia l'abitato, non è però chiaro il corrispettivo sul piano strutturale. Gli iterati riferimenti della tradizione antichistica ad un porto antico che avrebbe coinvolto tutto il tratto marino prospiciente la città potrebbero riferirsi ad un ampio arco cronologico e non sono comunque confortati da adeguati riscontri documentari, mentre la stessa organizzazione dell'impianto urbano suggerisce per il tramite del cardo una priorità funzionale dell'attuale area ferroviaria che non esclude tuttavia il disimpegno di altre attività lungo il seno di mare verso il Marecchia. Di una eventuale organizzazione per più poli funzionali, a testimonianza del grado di specializzazione raggiunto, potrebbe forse essere documento anche l'esito a mare di via Gambalunga, che Porta Marina sembrerebbe indicare come possibile alternativa al monopolio funzionale detenuto dall'area ferroviaria, mentre la notizia dell'*Horreum Pupianum* nelle adiacenze di Santa Maria Ripa Maris sembrerebbe testimoniare una vocazione del litorale settentrionale alla conservazione dei carichi ben distinta da quella al carico e scarico delle derrate propria di quello sud-orientale. L'ipotesi, forse indirettamente confermata da accertamenti sulle variazioni del livello marino in antico, che indicano nel fondale meridionale quello più idoneo al disimpegno delle funzioni portuali primarie, resta per ora a livello di suggestione.

Sostanzialmente inesatta è invece la lettura dell'area mediana della falcatura costiera inquadrate dalle mura come del fulcro funzio-

nale del porto. La creazione di un sistema portuale complesso già ideato in fase di fondazione, come sembra indicare l'impostazione del cardo sull'attuale largo Martiri d'Ungheria, non concorda affatto con il disimpegno delle funzioni portuali più a nord, essendo l'orientamento dell'asse viario chiaramente dettato da esigenze funzionali e assolutamente non richiesto dalla morfologia d'insieme dell'abitato. Anche volendo prescindere dalla notizia di rinvenimenti strutturali nell'area pertinente il primitivo molo, la tradizione antichistica della bipartizione tra il porto antico presso l'Ausa e quello più recente presso il Marecchia è in tutto degna di fede, e, se non può essere interpretata nel senso di una esclusività delle attrezzature portuali sud-orientali, ne attesta comunque il privilegio. Che del resto i principali edifici del sistema riminese si collocassero in questa zona indica con una certa esattezza, oltre alla notizia delle strutture e la loro parziale sopravvivenza fino al secolo scorso, il progressivo slittamento delle attrezzature a nord a seguito dell'insabbiamento connesso alla *retractio urbis*, che interessò l'area in questione a partire dal III sec. d.C. Anche in questo caso, più che la costruzione ex-novo di edifici richiesta dall'abbandono di parte dell'insediamento, sembra credibile la riorganizzazione di parte delle strutture in precedenza altrimenti destinate, anche in considerazione della contrazione economica e conseguente riduzione delle aree specializzate tipica dell'età post-classica. A questa continuità funzionale, ma non planimetrica, va eventualmente riferito il ricordo di un porto antico attivo dal III sec. a.C. ai tempi di Carlo Magno.

Un ulteriore elemento di valutazione del settore sud-occidentale, ovvero la connessione, stabilita su base geomorfologica, tra l'attacco del molo, presumibilmente in largo Martiri d'Ungheria, e l'esito della Fossa Patara, permette di introdurre anche il problema della morfologia delle strutture.

I termini reali del rapporto tra l'alveo della fossa ed il sistema portuale sono tuttora incerti, parendo assai difficile la riduzione del porto riminese a porto-canale, ipotizzata sulla base del noto mosaico, peraltro esso stesso di lettura controversa e non sicuramente riferibile al contesto in esame. Disattende tra l'altro l'ipotesi di un porto-canale anche il regime idrogeologico della fossa, della quale non è certa la dipendenza dall'Ausa e che si configura sotto il profilo della più totale inadeguatezza alle funzioni richieste.

Dal punto di vista planimetrico, il porto riminese doveva invece rispondere alle caratteristiche di un bacino con difesa foranea, chiuso ad est da un molo con torre farea e protetto sul versante opposto da difese di sponda, a stabile invito della corrente fluviale del Marecchia, per il quale è verosimile una foce quasi estuariale ad affacciamento sul mare all'altezza del Ponte di Tiberio. A una simile ricostruzione rimanda anche il disimpegno delle strutture su tutta la falcatura costiera, espressione di un progetto ambizioso e radicalmente innovativo, comunque non compatibile con una caratterizzazione in senso fluviale del porto. Oltre a non aver ancora goduto di esplicita conferma, l'eventualità di una presunta eredità topografico-funzionale da contesti precedenti la romanizzazione non trova infatti riscontro nella generale concezione del porto romano, a meno di non vedervi una continuità con la sua appendice tarda sul Marecchia, anch'essa a carattere fluviale.

Resta la difficile ricostruzione della facies costruttiva del porto, che le sopravvivenze ottocentesche documentano solo per la curva del molo, declinata a seguire la antica linea di costa fino ad inoltrarsi a mare all'altezza di largo Martiri d'Ungheria e culminante nella torre farea. Per tutte le strutture è tramandata una conformazione lapidea, a gradoni sovrapposti nel caso del basamento del faro, verosimilmente pertinente ad una fase avanzata della vita del porto, forse coincidente con il riassetto urbano promosso da Augusto. Se di questa immagine più compiuta del sistema riminese dobbiamo forse strutturalmente far credito al periodo imperiale, verosimilmente essa è comunque concettualmente già compresa, e per così dire preannunciata, nel progetto urbano primitivo.

ALESSIA MORIGI
Università di Bologna
Dottorato in Topografia dell'Italia Antica
Seconda Università di Napoli

Referenze grafiche e fotografiche:

Fig. 1, Archivio Storico Aeronautica Militare; fig. 2, dall'opera di C. Clementini, 1617; fig. 3, da TONINI; fig. 4, foto L. Quilici; fig. 5, rielaborazione dell'Autrice dalla pianta di G.A. MANSUELLI 1941.

ABBREVIAZIONI

- BOLLINI 1980: M. BOLLINI, «Il mosaico riminese», in *Analisi di Rimini Antica. Storia e Archeologia per un Museo*, Rimini 1980, pp. 285-312.
- BOLLINI 1984: M. BOLLINI, «Il porto in un mosaico riminese», in *Atti del III Colloquio Internazionale sul Mosaico antico*, I, Ravenna 1984, pp. 61-63.
- CREMONINI 1995: S. CREMONINI, «Per un profilo delle problematiche geostoriche riminesi», in *Pro Poplo Arimense*, Faenza 1995, pp. 253-328.
- GENTILI 1979: G.V. GENTILI, «Il mosaico dell'*Hercules Bixax* o del porto canale tra i mosaici di una domus adrianea di Rimini», in *BA LXIV*, 1979, pp. 49-56.
- GIORGETTI 1980: D. GIORGETTI, «Geografia storica ariminense», in *Analisi di Rimini Antica. Storia e Archeologia per un Museo*, Rimini 1980, pp. 89-124.
- GOBBI, SICA 1982: G. GOBBI, P. SICA, *Rimini*, Roma-Bari 1982.
- MAIOLI 1984: M.G. MAIOLI, «La casa romana di Palazzo Diotallevi a Rimini (FO): fasi di costruzione e pavimenti musivi», in *Atti del III Colloquio Internazionale sul Mosaico antico*, Ravenna 1984, pp. 461-474.
- MAIOLI 1993: M.G. MAIOLI, «La domus di Palazzo Diotallevi. La scena delle barche o del Porto Canale», in *Una cartolina da Ariminum. Catalogo della Mostra*, Rimini 1993, pp. 23-32.
- MANSUELLI 1941: G.A. MANSUELLI, *Ariminum*, Roma 1941.
- MANSUELLI 1952: G.A. MANSUELLI, «*Additamenta ariminensia*», in *Studi riminesi e bibliografici in onore di Carlo Lucchesi*, Faenza 1952, pp. 113-128.
- ORTALLI 1992: J. ORTALLI, «Edilizia residenziale e crisi urbana nella tarda antichità: fonti archeologiche per la Cispadana», in *Corsi di Cultura sull'Arte Ravennate e Bizantina XXXIX*, 1992, pp. 557-605.
- ORTALLI 1995: J. ORTALLI, «Nuove fonti archeologiche per *Ariminum*: monumenti, opere pubbliche e assetto urbanistico tra la fondazione coloniale e il principato augusteo», in *Pro Poplo Arimense*, Faenza 1995, pp. 469-529.
- RIMONDINI 1996: G. RIMONDINI, *Delle Antichità di Rimini. Libri Due di Tommaso Temanza, Architetto veneto*, Rimini 1996.
- SOMMELLA 1988: P. SOMMELLA, *Italia antica. L'urbanistica romana*, Roma 1988.
- TONINI 1864: L. TONINI, *Il porto di Rimini. Brevi memorie storiche*, Bologna 1864.
- TONINI 1948: L. TONINI, *Storia Civile e Sacra Riminese*, I, *Rimini avanti il principio dell'Era Volgare*, Rimini 1948.
- ZUFFA 1962: M. ZUFFA, «Nuove scoperte di archeologia e storia riminese», in *SR XIII*, 1962, pp. 85-132.
- ZUFFA 1978: M. ZUFFA, «La tutela, la ricerca e l'organizzazione archeologica a Rimini dal 1800 ad oggi», in *Storia di Rimini dal 1800 ai giorni nostri*, III, *L'arte e il patrimonio artistico e archeologico*, Rimini 1978, pp. 171-264.