

SCAVI AL PORTO DI CLAUDIO

Il proseguimento dei lavori nel comprensorio archeologico demaniale del Porto di Claudio ha portato alla luce un insieme di documenti importanti per la conoscenza delle opere di banchinaggio lungo il limite orientale del bacino (1) (figg. 1-2).

Molte delle interpretazioni cartografiche dei secoli scorsi hanno descritto questo lato del porto, che costituisce l'argine estremo della terraferma scavata dalle maestranze del I sec. d.C., come una banchina continua.

La riproduzione sul rovescio di una serie monetale di assi bronzei neroniani del nuovo impianto portuale ostiense ha dato indubbiamente il via a questo tipo di ricostruzione grafica in quanto in essa è perfettamente individuabile una struttura unica articolata in una sequenza di arcuazioni (2). A queste ultime è stata data l'interpretazione di fornicati atti a contenere ed a diminuire la forza del moto ondoso del mare contro la sponda.

E' probabile che l'impianto primitivo possa aver previsto almeno in alcuni tratti una costruzione del genere, ma è anche vero, come ci insegna la formidabile struttu-

ra del molo foraneo a nord con le sue molteplici ristrutturazioni, che nel corso dei secoli ed attraverso le molte distruzioni documentabili dalla stratigrafia dell'interimento della sabbia, portata nel tempo da inondazioni alluvionali e moti sismici, la banchina ha avuto varie trasformazioni (3) (fig. 3).

Alla luce delle recenti campagne di scavo, i primi risultati sono stati di eccezionale interesse. Si è constatato che il costipamento del margine della terraferma per la delineazione leggermente curvilinea della banchina, è avvenuto attraverso una battuta di palafitte (diam. sup. m. 0,10); esse sono state scoperte tanto sotto la costruzione della testata della banchina a mare presso l'imboccatura del porto, quanto lungo la linea di costa (4).

Sulla battuta delle palafitte ha avuto inizio la struttura di fondazione per ogni blocco: una serie cioè di casseformi tenute con assi esterne di rovere, legate da passanti di notevole spessore e contenenti un sacco cementizio a piccoli conci di tufo rossastro misti a tenacissima malta pozzolanica rossastra a forte tenuta idraulica (5) (fig. 4).

(1) V. SCRINARI, « Strutture portuali relative al Porto di Claudio messe in luce durante i lavori dell'Aeroporto Intercontinentale di Fiumicino (Roma) », in *Rassegna dei lavori Pubblici*, n. 3 marzo 1960.

(2) E. MATTINGLY, *British Museum, Coins of the Roman Empire*, pp. 22-1 ss., tav. 41, 7.

(3) A. D'ARRIGO, *L'antica laguna tiberina e i porti di Roma imperiale*, 1932; A. D'ARRIGO, « Sulle possibili evoluzioni costruttive immediate nella infrastruttura dei moli e pareti verticali » in *Annali dei LL.PP.*, 1932, p. 452.

(4) Le verifiche delle palafitte di fondazione sono state effettuate durante la campagna di restauro del primo blocco diretto dalla scrivente nel 1968 con l'Impresa G. Guastella, assistente L. Ferroni; le palafitte sono state messe in luce nell'ambito dell'ultimo ambiente di testata della

banchina, al di sotto di un profondo strato di argilla coperta da un deposito di arena selezionata e probabilmente riportata nell'ambito delle fondazioni degli ambienti terminali per consolidare e garantire la tenuta del manufatto sovrapposto; il restauro della volta dipinta è opera di U. Domenici e G. Pagliarani, la sistemazione attuale è dovuta all'Impresa di S. e G. Silvestrini, su progetto dell'architetto E. Del Fiacco; per la ricomposizione grafica ho avuto la collaborazione dell'assistente V. Buccolini e quindi della professoressa M.A. Ricciardi cui debbo l'attento studio delle partite decorative.

(5) Nelle gettate più antiche è verificabile la presenza di tufo rosso campano accanto al tufo grigio laziale come è descritto con precisione da Plinio nel passo in cui parla della costruzione del faro del porto (*N.H.* XVI, 40, 201) (opera scritta tra il 73 ed il 77 d.C.).

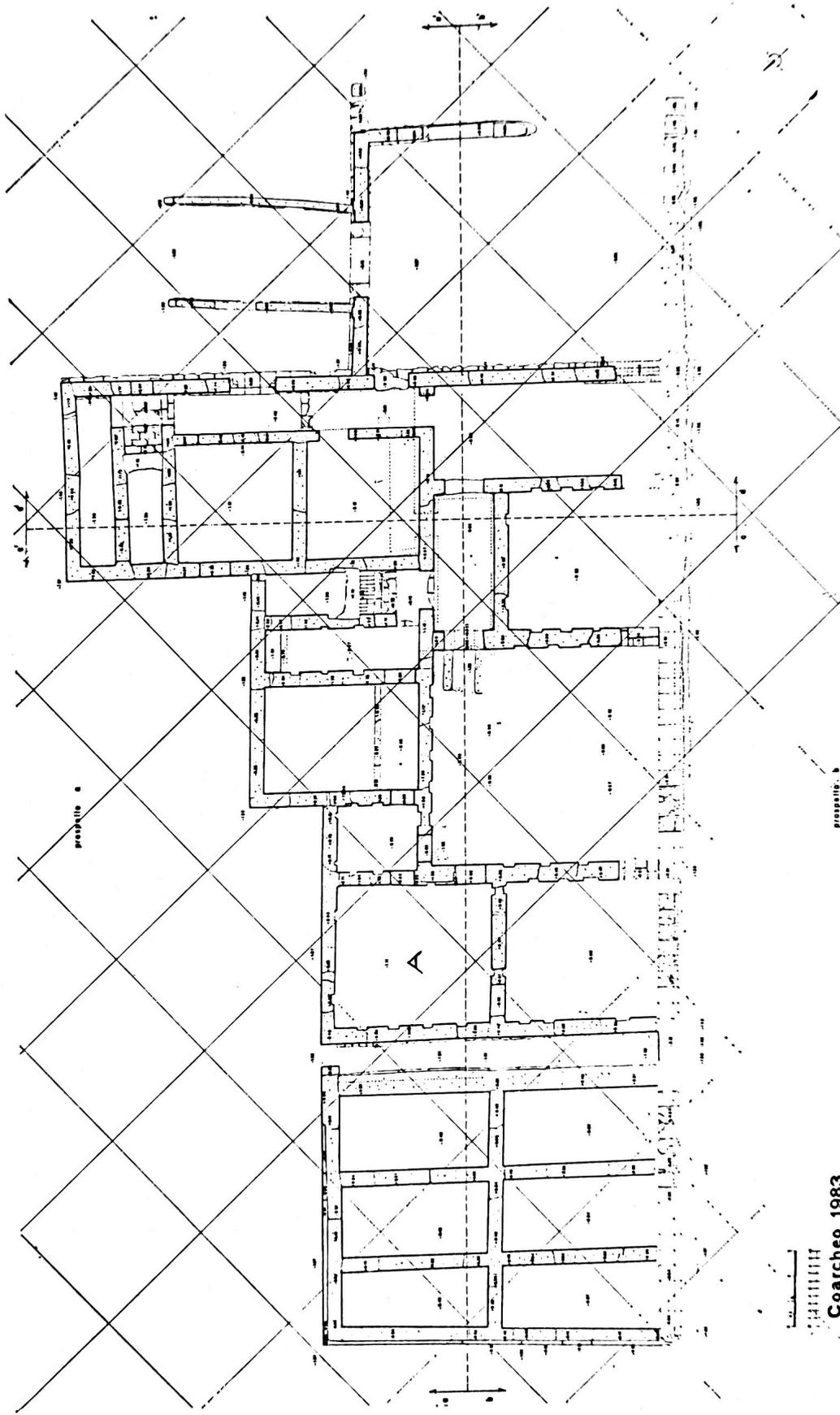


Fig. 1. Porto di Claudio, banchina orientale; primo blocco di testata con gli uffici della capitaneria di porto (rilievo quotato definitivo); nell'ambiente A è stato ricollocato il soffitto dipinto scoperto sul luogo.

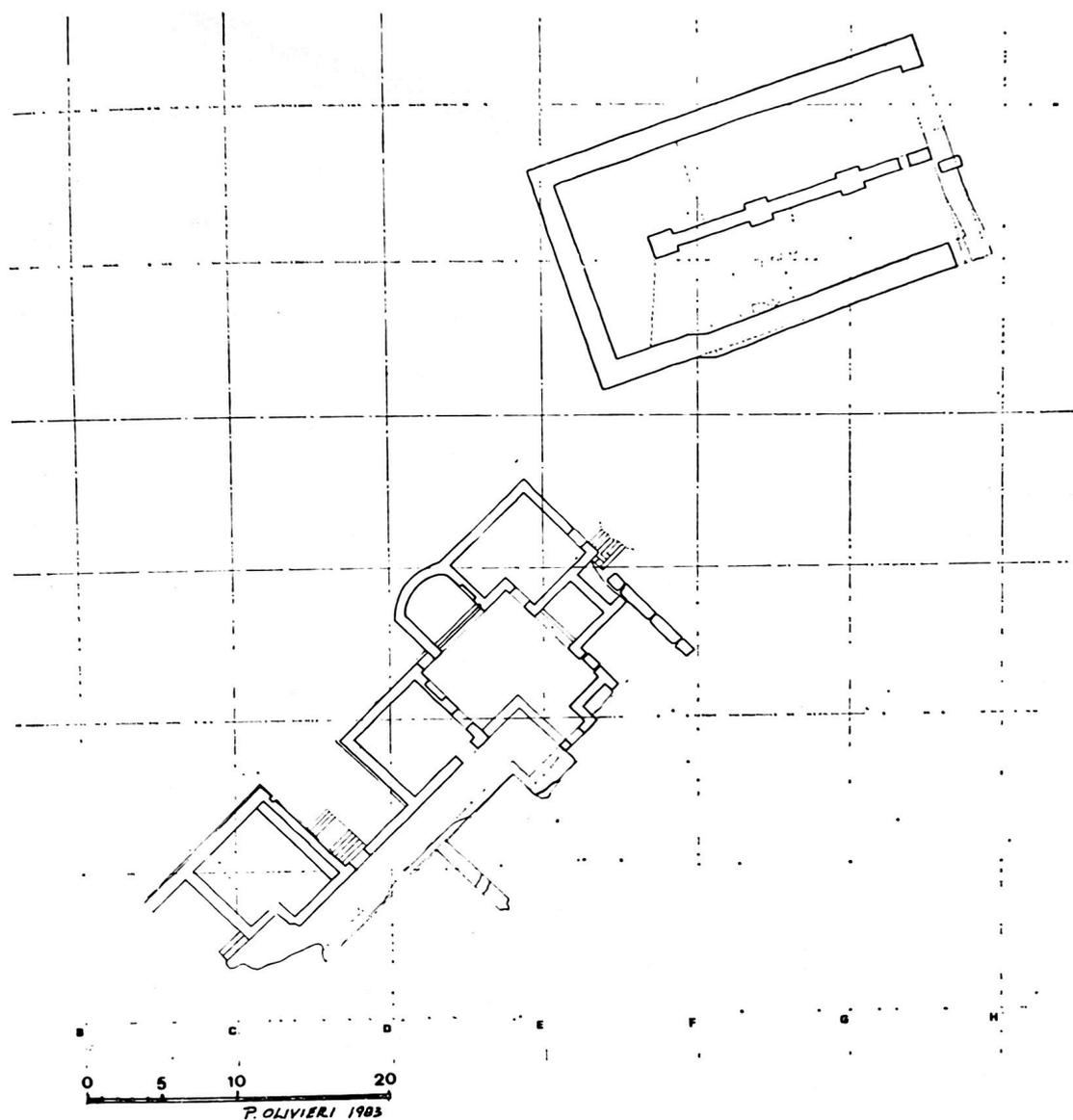


Fig. 2. Porto di Claudio, banchina orientale: secondo blocco con magazzini e terme e terzo blocco con la cisterna (rilievo provvisorio di lavoro).

Dalle fondazioni spicca la gettata per l'elevato, gettata a sua volta in consimile conglomerato cementizio, costituito però da tufo grigio e malta pozzolanica grigia, con probabilità tratta dalle cave della vicina zona dei Monti di S. Paolo; a piccoli blocchi di analogo tufo è costruita la cortina protettiva della sponda della banchina di testata.

E' stata elaborata quindi la progettazione delle strutture in elevato; esse sono state create non a banchina unica ma a blocchi compatti, ognuno con una sua fisionomia tecnica ed architettonica in coerenza con la funzione prevista; la volumetria del bloc-

co sembra aver avuto una proporzione costante di espansione (m. 50 x m. 25 di largh. mass.); la planimetria dimostra l'elaborato di una doppia fila di ambienti sviluppati su due piani, con un corpo aggettante verso il retroterra, munito di un terzo piano a guisa di torre; la presenza delle scale ci suggerisce questo sistema. Sul retro la terraferma è costipata e ricca di cocciame quasi per un voluto strato di isolamento dall'umidità sottostante. E' probabile che ampi spazi terrosi servissero sul retro della banchina per i movimenti di carico e scarico delle merci dai carri ed il movimento



Fig. 3. Porto di Claudio: taglio della trincea per lo scavo della banchina. Stratigrafia dell'interrimento.

degli animali da traino e da trasporto di uomini e di merci lungo gli itinerari di alaggio a fianco dell'argine fluviale.

Il blocco di testata della banchina, scavato e restaurato negli anni '60, presenta una serie di ambienti di rappresentanza dei quali uno ha consentito il recupero del soffitto finemente decorato. E' probabile, data la loro posizione a dominio del bacino portuale, che siano stati la sede dei funzionari addetti alle operazioni di controllo del traffico marittimo, una specie di ufficio per la capitaneria e la dogana così come è possibile constatare in situazioni attuali, ad esempio per Venezia o per altri porti a bacino interno delle coste greche e dalmate (fig. 1).

Il soffitto del salone, recuperato a frammenti durante le operazioni di scavo (6), è

(6) Le campagne di scavo in parola sono state dirette dalla scrivente, coadiuvata dalle maestranze dell'Impresa M. Di Piero, l'assistenza di A. Di Bernardo e del geometra F. Meco; al geometra P. Olivieri sono dovuti i primi rilevamenti; per la collaborazione scientifica e per la catalogazione del materiale mi hanno affiancato le dottoresse A.M. Ramieri Giovagnoli e C. Battelli Salvetti.



Fig. 4. Porto di Claudio, blocco dei magazzini: particolare delle casseforme di fondazione sul fondale marino.

stato ricostituito e gettato su una nuova struttura, che riprende le dimensioni e le curvature dell'originaria volta a vela, e riproposto nel suo ambiente attraverso una delicata ma riuscitissima ricollocazione. Il soffitto ha un fondo di tono rosato, è scompartito in quattro zone da grossi elementi arieggianti a remi timoni e corrispondenti alle nervature della vela; gli spicchi sono decorati con ghirlande e gradevoli motivi miniaturistici di aquile in volo, di cavalieri, di maschere allusive ai venti poste anche in riquadri ed affiancate ad uno schematico faro che può riferirsi alla visione reale del sito (figg. 5-6).

Il secondo blocco presenta invece una fronte articolata a moli sporgenti verso il mare ma collegati da una continua tenuta a casseforme sul fondale a guisa di un pennello parallelo alla linea di costa collegato alla medesima da pennelli normali multipli. Non si può dire ancora se originariamente questi elementi fossero uniti da arcuazioni, quelle rappresentate nella moneta, o se invece le presunte arcuazioni non fossero state già in origine soltanto la rappresentazione di una serie di moli aggettanti dalla banchina o la semplice indicazione di costruzioni su palafitte, come nelle pitture miniaturistiche di Pompei ed Ercolano. Solo l'ampliamento dello scavo potrà portarci a questa interessante verifica (fig. 2).

Gli edifici sovrapposti alla banchina presentano due complessi di carattere diverso. Il primo è un gruppo di ambienti adibiti a grandi depositi di merci con un vano attrezzato a cubicolo, evidentemente per il personale addetto al servizio di custodia o di controllo. Il vano si qualifica tale per le dimensioni, la presenza dell'alcova con il posto per il giaciglio, il pavimento di grosso mosaico bianco-nero, la cura nell'isolamento delle pareti con una spessa fodera di intonaco di malta pozzolanica grigia dipinto superficialmente di rosso; presso l'alcova è stato recuperato sull'intonaco un graffito in lingua greca.

Il secondo, che si affianca ai magazzini, è un complesso termale, articolato in ambienti a vasche per il bagno caldo, in quanto corredate da impianto di calefazione, una sala con probabile prospetto a loggia sul mare, ambienti minori attigui per l'uso dell'acqua fredda in varie forme (fontana, latrina, piccolo bagno, cisterna per il rifornimento dell'acqua agli ambienti interni); il collegamento del complesso con il

molo verso mare fa pensare all'uso degli ambienti da parte del personale proveniente forse dalle navi attraccate nei pressi; una scaletta scende verso l'arenile per probabili servizi di pulizia.

E' interessante notare verso il molo, aggettante dal complesso delle terme, l'aprirsi nel corpo della banchina di un'ampia fontana servita da una fistula laterizia per un notevole rifornimento d'acqua all'esterno. Anch'essa fa pensare ad uno stretto col-

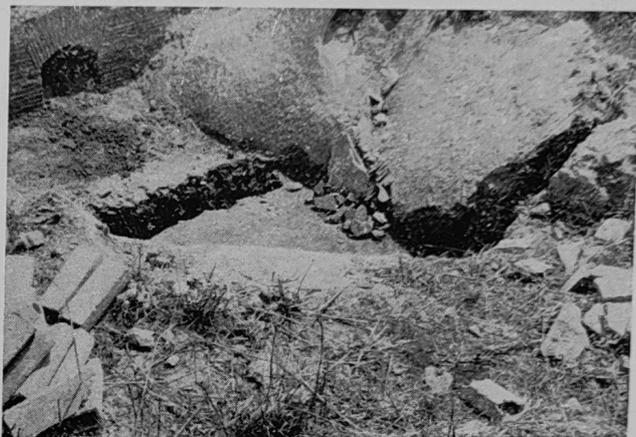


Fig. 5. Porto di Claudio: recupero del soggetto dipinto nell'ambiente del I blocco.



Fig. 6. Porto di Claudio: dettaglio figurato nella volta dipinta, le maschere dei venti presso il faro (?).

legamento con il mare e quindi con le navi in sosta nel sito (fig. 7).

Il terzo blocco messo in luce, ma non ancora interamente scavato, ci ha fatto verificare la rovina della fronte di banchinaggio e la conseguente presenza sul fondale marino di ampi elementi di sacco e di cortina rovesciati dalla furia del mare; ma nel suo interno ha conservato un elemento di straordinaria importanza: l'ampia cisterna, in collegamento probabile con l'acquedotto por-

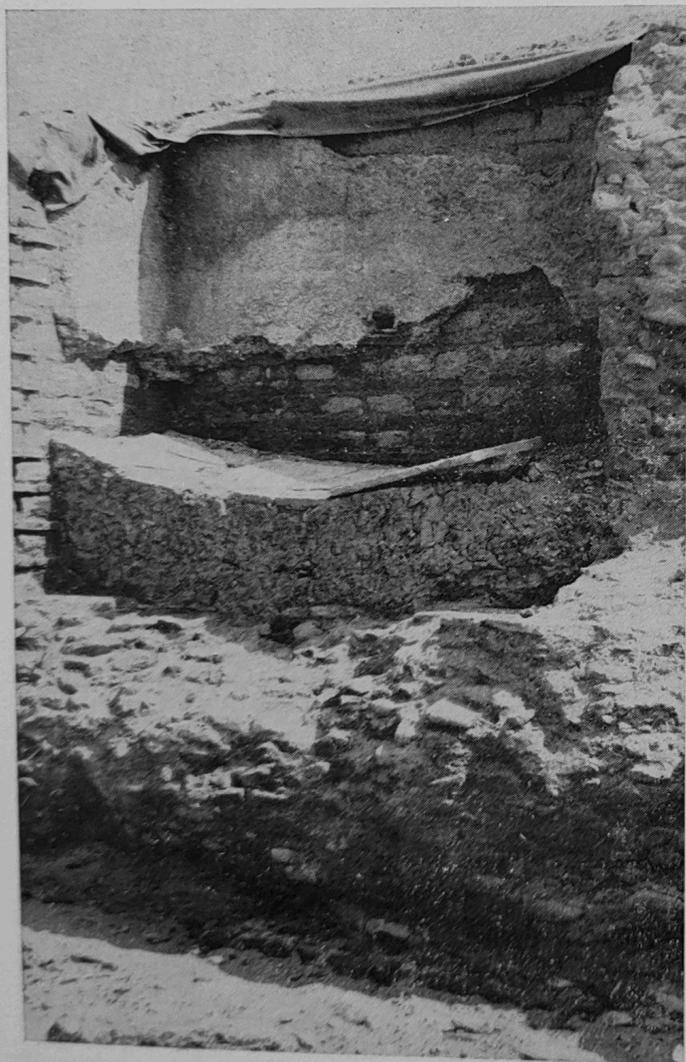


Fig. 7. Porto di Claudio, blocco delle terme: la fontana a mare per il rifornimento dell'acqua alle navi.

tuense, che serviva con un'enorme portata d'acqua tanto gli ambienti riscontrati sulle banchine quanto ovviamente le navi alla fonda (il calcolo del volume pari a circa 1.152 m³ ci porta ad una presenza di 1.152.000 litri d'acqua utili al rifornimento di 46.000 anfore, tenuto conto dell'unità di 1 anfora corrispondente a l. 25) (fig. 8).

Tutti gli ambienti finora scavati hanno dimostrato chiaramente attraverso la tipologia delle strutture e dei materiali, nonché attraverso i pochi ma significativi reperti, in particolar modo monete, quattro precise fasi edilizie: la prima, di fondazione, in stretto collegamento con il manufatto del molo foraneo e del faro e pertanto databile all'epoca di Claudio; la seconda con interventi ed aggiunte di ambienti in ottima cortina del tardo II sec. d.C. con bolli d'epoca antonina e severiana; la terza, una ripresa in cortina mista, d'opera listata databile alla seconda metà del III sec. d.C.; la quarta una ripresa a completamento della precedente in cortina a *tegulae fractae* di significativo carattere architettonico — quali la capitaneria di porto — chiaramente databili in epoca costantiniana.

Le stratigrafie offerte dai depositi marini e fluviali, dovuti probabilmente a fenomeni straordinari che hanno comportato la distruzione di determinati ambienti ed hanno mutato il livello del fondale del porto e quindi di sponda, vanno di pari passo con le variazioni delle strutture su terraferma (fig. 3). Si riscontrano, particolarmente negli strati relativi al III secolo, alcune sepolture di fortuna nel sito, insieme alla presenza di cadaveri rimasti sepolti nella rovina degli edifici sotto il profondo interramento causato dall'apporto delle terre da parte delle acque alluvionali. Un terribile maremoto accompagnato da un probabile fenomeno sismico in terraferma e da una forte alluvione fluviale, è documentato dalla distruzione della cisterna e dall'accumulo dei morti sul suo fondo e su quello del grande magazzino ed è forse perfettamente databile all'epoca delle monete che le persone hanno sigillato con il loro corpo; sono un gruppo di assi di bronzo del 236 e 239 d.C. (8).

(7) I rilievi quotati e dettagliati del complesso sono in fase di elaborazione da parte dello Studio Coarcho diretto in questo lavoro dall'architetto E. Del Fiacco.

(8) 1. Asse di Massimo (Zecca di Roma, 236): CARSON, *Coins of R.E. in the Br. M.*, London 1962, VI, T. 37, n. 124; 2. Asse di Gordiano (Zecca di Roma, 239): COHEN V, n. 51.



Fig. 8. Porto di Claudio: scavo della grande cisterna.

Al di là del terrapieno contenente l'enorme manufatto della cisterna, che sarà adeguatamente restaurato e protetto, una serie di profonde e lunghe trincee normali alla linea di costa hanno fatto constatare la continuazione delle casseforme a mare, per lo sviluppo dei manufatti portuali, nell'ambito dell'intera zona che un antico e signifi-

ficativo toponimo ha contrassegnato con il nome di Monte Giulio e che la Soprintendenza Archeologica di Ostia ha in questi ultimi anni espropriato per la valorizzazione del Porto di Roma.

VALNEA SANTA MARIA SCRINARI
Soprintendenza archeologica di Ostia



Fig. 3. Porto di Claudio: taglio della trincea per lo scavo della banchina. Stratigrafia dell'interrimento.

(6) Le campagne di scavo in parola sono state dirette dalla scrivente, coadiuvata dalle maestranze dell'Impresa M. Di Piero, l'assistenza di A. Di Bernardo e del geometra F. Meco; al geometra P. Olivieri sono dovuti i primi rilevamenti; per la collaborazione scientifica e per la catalogazione del materiale mi hanno affiancato le dottoresse A.M. Ramieri Giovagnoli e C. Battelli Salvetti.



Fig. 4. Porto di Claudio, blocco dei magazzini: particolare delle casseforme di fondazione sul fondale marino.



Fig. 5. Porto di Claudio: recupero del soggetto dipinto nell'ambiente del I blocco.



Fig. 6. Porto di Claudio: dettaglio figurato nella volta dipinta, le maschere dei venti presso il faro (?).

legamento probabile con l'acquedotto por-



Fig. 7. Porto di Claudio, blocco delle terme: la fontana a mare per il rifornimento dell'acqua alle navi.

(7) I rilievi quotati e dettagliati del complesso sono in fase di elaborazione da parte dello Studio Coarcho diretto in questo lavoro dall'architetto E. Del Fiacco.

polo
ché
perti
preci
ne, in
to de
datab
interv
cortin
ca an
sa in
alla se
ta una
cedent
ficativ
capita
li in ep

Le
rini e f
meni st
distruzi
no mut
quindi c
variazio
(fig. 3).
gli strat
ture di
senza di
na degli
mento ca
parte de
le marem
le fenom
una forte
dalla dist
mulo dei r
grande ma
databile a
sone hann
un gruppo
d.C. (8).

(8) 1. Asse
CARSON, *Coins*
1962, VI, T. 37
di Roma, 239).

PORTO: UN METODO DI INTERVENTO

La consapevolezza di dover intervenire in un'area archeologica di irripetibile interesse scientifico, di ampissima estensione territoriale, solo parzialmente conosciuta nella sua effettiva consistenza, proponeva fin dall'inizio la necessità di effettuare un approfondito programma di intervento, un progetto cioè che tenesse conto contemporaneamente di esigenze scientifiche, tecniche, amministrative ed economiche.

L'indagine filologica

Partendo dalla preliminare indagine filologica, la « città di Porto » risulta scarsamente documentata nelle fonti classiche se si eccettua lo scoliaste di Giovenale (*Sat.* XII, n. 75) dove si narra l'opera di costruzione del bacino esagonale, la moneta traiana commemorativa della realizzazione del porto, l'illustrazione della *Tabula Peutingeriana*, e la notissima descrizione di Procopio nel *De Bello Gothico* (I, 26), dove appare tutta la magnificenza e la vitalità della città portuale in quel tempo, in contrapposizione alla decadenza della colonia ostiense.

Vastissime informazioni ci provengono dai trattatisti e cartografi rinascimentali. I dati che si rilevano sono molteplici e vanno dall'antiquario all'archeologico. Le rappresentazioni prospettiche di Pirro Ligorio e del Du Perà ci fanno immaginare, attraverso la fantasia ricostruttiva delle forme rinascimentali, gli elevati architettonici; reali dati archeologici ci sono proposti nello studio documentario delle antichità romane, nelle planimetrie di Sebastiano Serlio e di Antonio Labacco.

Altre notizie sul territorio portuense ci provengono dalla carta cinquecentesca di Eufrosino della Volpaia e dalle sue molteplici rielaborazioni. L'interesse del papato per il porto e il braccio artificiale del Tevere è altresì testimoniato dall'azione di Grego-

rio XIII e Paolo V che con l'opera del Fontana prima e del Maderno poi cercarono di attivarli nella seconda metà del XVI secolo. I primi decenni dell'800 videro il sorgere della moderna borgata di Fiumicino intorno al riattivato porto-canale sotto i pontificati di Pio VII e Leone XII. Contemporaneamente rifiorisce la ricerca e lo studio del grande complesso portuale imperiale. Notizie antiquarie sul sito ci vengono da quei fecondi viaggiatori e uomini di cultura che furono il Fea, il Nibby, il Tomassetti. Osservazioni dirette, culminanti in rilievi, scavi e ricostruzioni sono date dal Canina, dal Texier e dal Lanciani. Quest'ultimo che dirresse, sotto la prima bonifica Torlonia dell'agro portuense della seconda metà dell'800, i fortunati scavi dello Xenodochio di Pammachio e del Palazzo Imperiale, fonte principale dell'allora costituenda collezione Torlonia, ci ha lasciato una planimetria fondamentale per la conoscenza delle strutture del porto traiano. Gli scavi legati alla seconda e definitiva bonifica Torlonia degli anni 1925-28, diretti dal Lugli e documentati da Gismondi ci forniscono l'ultima e più approfondita indagine dei due bacini portuali, ampiamente descritta nel volume *Il porto di Roma Imperiale e l'agro portuense*. I dati del Lugli e la planimetria del Gismondi, elaborata su quella del Lanciani, sono stati dunque i principali strumenti di ricerca per la successiva verifica dell'attuale consistenza archeologica dell'area Portuense.

L'indagine diretta

L'indagine diretta consistente in una ricognizione visiva delle testimonianze archeologiche e monumentali dello sviluppo portuense, parti dalle principali emergenze individuabili sia nell'esterno del recinto muraneo costantiniano, quali la necropoli di Porto, l'area basilicale di S. Ippolito nel-

l'Isola Sacra, che all'interno come il complesso dell'Episcopio e il cosiddetto tempio di Portuno. Da questa ricognizione che potremmo definire esterna all'attuale delimitazione della proprietà privata dalla « tenuta di Porto », si passò all'indagine più propriamente legata alle strutture archeologiche prospicienti il grande bacino esagonale. Si sono così individuate sette principali aree archeologiche emergenti: 1) Area dell'antemurale e delle mura costantiniane, prospicienti il portico di Claudio: è il fronte dell'antica linea litoranea. 2) Area del portico di Claudio, caratterizzata da colonne a rustico proprie dell'età di Claudio. 3) Area della darsena e dei grandi magazzini di Traiano. 4) Area dei grandi magazzini di Settimio Severo; area posta tra i canali di collegamento dei due bacini. 5) Area del Palazzo Imperiale; il nome fu dato per la ricchezza dei ritrovamenti e per le particolari tipologie riscontrate negli scavi ottocenteschi. 6) Area della terrazza di Traiano; adiacente alla precedente si affaccia sul bacino di Claudio. 7) Bacino esagonale e contromura interne.

Nulla è più rileggibile dell'area archeologica dello Xenodochio di Pammachio e dell'area archeologica presso l'attuale Villa Torlonia. Altro fondamentale dato di ricognizione fu la constatazione di poter intervenire in un sito privo di manomissioni, sostanzialmente integro sia dal punto di vista monumentale che ambientale, pertanto anche di grande rilievo ecologico specialmente se confrontato al circostante elevato grado territoriale.

Fase programmatica: zone omogenee, comparti d'intervento

Da tali dati si passò ad una prima fase programmatica che definisse una perimetrazione di zone omogenee in funzione di possibili futuri interventi per la conoscenza, tutela e valorizzazione del vasto patrimonio monumentale. Si sono così individuate cinque zone e alcune sottozone la cui attribuzione è determinata sia dalla loro attuale consistenza che dalle preventivabili future fasi di intervento. La zona A e le sottozone sono caratterizzate dalla presenza di consistenti strutture archeologiche bisognose di graduate e diversificate fasi di intervento che vanno dalla bonifica del sottobosco a rilievi grafici e fotografici, a interven-

ti statici provvisori d'urgenza, a interventi di consolidamento e restauro, a campagne di scavo archeologico. Le zone B rappresentano quelle aree archeologiche accertate negli scavi del passato ma attualmente non più direttamente rilevabili, dove oltre alla bonifica arborea va considerata la eventuale ricerca e verifica archeologica. Le zone C corrispondono alle superfici riferibili agli antichi bacini d'acqua portuali con permanenza o assenza della stessa; necessitano rispettivamente di interventi di bonifica idraulica o vegetativa, restauri delle strutture di banchinaggio. Con la zona D si è individuato il tessuto infrastrutturale relativo all'impianto urbano di cui scarsa ne è la conoscenza e fondamentale la indagine. Infine con la zona E si è indicata l'area di rispetto all'accennato recinto costantiniano.

In questa stessa fase si sono individuati cinque comparti di intervento che rispondessero ad altrettanti momenti temporali di intervento tecnico-amministrativo-economico. La loro individuazione è dipendente da un coacervo di informazioni che ne determina una diversa ma omogenea specificità. Il primo comparto è incentrato sulla presenza del grande portico di Claudio, e sul sistema di magazzini dipendenti dalla darsena interna di Traiano.

L'area, circa 10 ha, presenta una intensa vegetazione pregiata, contaminata da sottobosco infestante, in compresenza di vaste aree monumentali archeologiche fuori terra; il restauro di quest'ultime, lo scavo archeologico di adiacenti aree, la bonifica della darsena, il contemporaneo rispetto e risanamento della consistenza naturalistica sono i temi fondamentali proposti. Il secondo comparto, circa 45 ha, vede la fondamentale presenza del bacino esagonale e delle sue acque, di una porzione di area urbana con più circoscritte presenze archeologiche fuori terra quali la Porta di S. Maria o interrata quale lo Xenodochio di Pammachio, una situazione vegetativa di piante ad alto fusto essenzialmente ben governata; i programmi di intervento sono essenzialmente di ingegneria idraulica, di restauro ambientale e naturalistico, di conservazione monumentale e di indagine archeologica. Il terzo comparto, di circa 31 ha, è caratterizzato dai canali di collegamento tra i due bacini portuali di Claudio e Traiano e dall'area urbana tra essi inclusa. Di grandissimo rilievo ed estensione sono i monumenti archeologici presenti: i grandi Magazzini

Severiani, la Terrazza di Traiano, il Palazzo Imperiale. Rilevante e pregevole è l'intricata consistenza arborea. La conoscenza, il restauro, la valorizzazione del patrimonio archeologico, coordinato al risanamento vegetativo-ambientale, è il tema dei progetti di intervento, ma con la considerazione che l'alto degrado dei monumenti archeologici scavati sin dall'800 ne postula l'urgenza. Parimenti dovrà procedere l'indispensabile fase d'indagine archeologica connessa ai restauri. Il quarto e il quinto comparto presentano similari caratteristiche nella consistenza archeologica emergente dal terreno, limitata essenzialmente a tratti del recinto muraneo se si eccettua il cosiddetto Tempio di Portuno, ma si differenziano per la consistenza vegetativa e la conduzione agraria. Il quarto comparto, infatti, interno alla moderna tenuta di Porto, ha una sistemazione a parco dipendente dalla novecentesca Villa Torlonia; il quinto comparto è invece essenzialmente condotto agricamente a seminativi stagionali ed è inoltre separato dalla tenuta di Porto per il passaggio della moderna via Portuense. Il restauro, la valorizzazione dei reperti archeologici sono gli elementi fondamentali di intervento per i due comparti; la razionalizzazione della sistemazione a parco pubblico urbano caratterizza il quarto comparto.

Il progetto generale d'assetto

Partendo dal presupposto irrinunciabile della demanializzazione per il pubblico godimento della intera area archeologica della città di Porto, si è ipotizzato un progetto generale per la realizzazione di un parco con differenziate destinazioni d'uso che tenessero conto sia delle consistenze e potenzialità, che della reale fattibilità di tale progetto. Si è così stabilita una delimitazione di « parco archeologico controllato » coincidente con i primi tre comparti di intervento con le caratteristiche archeologiche e ambientali precedentemente esposte. Tale area demanializzata andrebbe così a collegarsi senza soluzione di continuità alle già quasi totalmente demanializzate aree del bacino di Claudio ed in futuro con la realtà archeologica dell'Isola Sacra, di Ostia Antica, delle ville costiere. All'interno di tale area sono poi state individuate « aree di preminente interesse archeologico », « aree di parco naturale protetto » e « aree di parco pub-

blico attrezzato ». L'attivazione di tale aree sarà attuata attraverso i punti di servizio e d'attrezzatura quali antiquario, depositi, uffici, servizi turistici, ecc., localizzati negli edifici moderni già esistenti oltre che nella individuazione di percorsi pedonali archeologici dipendenti dai tre principali accessi localizzati uno nei pressi della stazione ferroviaria di Porto e due lungo il lato della via Portuense.

Il residuo territorio urbano di Porto, corrispondente al quarto e quinto comparto è indicato come « parco campagna » a vincolo archeologico e paesaggistico con utilizzazione pubblica, in particolare per l'area all'interno della tenuta, o privata.

L'intervento diretto

Partendo da tali premesse si è programmato un intervento diretto sull'area di Porto predisponendo un primo piano di acquisizione e tutela in base alle disponibilità finanziarie. L'emissione di un decreto di occupazione temporanea nel 1979 per il primo comparto, il parziale inserimento del piano di Porto nella legge n. 92/81 « Provvedimenti urgenti per la protezione del patrimonio archeologico della città di Roma », hanno consentito l'inizio degli interventi di seguito descritti. Contemporaneamente si predispose un progetto di esproprio dei primi tre comparti presentato al Ministero per i Beni Culturali nell'ottobre del 1982.

Secondo le indicazioni di intervento, già precedentemente esposte, per il primo comparto si partì con la formulazione di un piano di rilevamento globale che partisse però dalle zone archeologicamente più rilevanti.

Si è stabilito di operare con un « rilievo scientifico » che fotografasse la situazione attuale partendo dal presupposto di determinare un reticolo trigonometrico di sicuro riferimento in relazione alla futura acquisizione di nuovi dati archeologici da rilegare a tutti gli altri dati presenti negli altri comparti. Si sono così imposti dei vertici di una poligonale trigonometrica principale inseriti in pilastri inamovibili in cemento armato; quindi stese poligonali più ravvicinate. L'operazione topografica strumentale sul campo, la restituzione delle coordinate, mediante un elaboratore programmato, su un supporto parametrato indeformabile garantisce la precisione del rilievo to-

pografico e archeologico monumentale. Tale operazione ancora in corso è stata affidata e correttamente eseguita dalla Cooperativa COARCHEO. Questa indispensabile fase di conoscenza, cioè il rilievo, è nella nostra area preceduta necessariamente da preliminari opere di bonifica arborea che rispettando le essenze pregiate elimini la vegetazione infestante per consentire una visibilità essenziale dei reperti archeologici. Questo è quanto si è effettuato nell'area che abbiamo indicato con il nome di « antemurale e mura costantiniane »; tale area oggi aspetta di essere scavata per poter effettuare gli irrimandabili restauri.

L'area del portico di Claudio per essere la zona più recentemente e maggiormente messa in luce negli anni '30 dal Lugli, è stata scelta come primo cantiere di restauro all'interno di Porto. Messe in atto limitate operazioni di bonifica ed avviate quelle di rilevamento si è proceduto ai lavori di restauro. I grandi setti murari in cortina dei magazzini presentavano diffuse lesioni con espulsione dei paramenti e ciò a causa non tanto di ragioni statiche di natura dinamica ma da deperimento dei materiali, specie del nucleo cementizio, per l'abbandono, le infiltrazioni di acqua e delle radici. Sintetizzando i provvedimenti adottati si sono ef-

fettuati consolidamenti diffusi dei nuclei, in alcuni casi anche con armature metalliche, integrazioni dei rivestimenti mancanti e fissaggio degli originali, protezioni delle creste e delle volte murarie. La separazione e la individuazione dei rivestimenti di integrazione e degli originali è stata realizzata con la formazione di uno scuretto di demarcazione.

Operativamente più complesso fu il restauro della parete destra del portico di Claudio. Quest'ultima, ridotta a solo nucleo di sottile spessore, sottoposta ad una spinta orizzontale della volta dell'adiacente rampa pedonale, non più verticalizzata dai residui carichi verticali soprastanti, era in fase di ribaltamento con un fuori piombo tra la cresta e la base di circa cm. 30. Si dovette preliminarmente perciò puntellare ed ingabbiare tutta la parete, effettuare alcuni tagli verticali nel nucleo per realizzare dei differenziali raddrizzamenti mediante binde, consolidare il tutto e quindi apporre catene metalliche con opportuni ancoraggi sulla volta onde neutralizzare la spinta orizzontale risultante.

VANNI MANNUCCI
Soprintendenza archeologica di Ostia