

Porti e approdi fluviali in Italia peninsulare

Dall'età romana all'anno Mille

Alessandro Luciano



ARCHAEOPRESS PUBLISHING LTD
Summertown Pavilion
18-24 Middle Way
Summertown
Oxford OX2 7LG

www.archaeopress.com

ISBN 978-1-78969-220-4
ISBN 978-1-78969-221-1 (e-Pdf)

© A Luciano and Archaeopress 2019

Cover: Navi militari da un dipinto del tempio di Iside a Pompei.
Il bacino traiano raffigurato su una moneta (Verduchi 2002)

All rights reserved. No part of this book may be reproduced, or transmitted, in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying or otherwise, without the prior written permission of the copyright owners.

Printed in England by Holywell Press, Oxford

This book is available direct from Archaeopress or from our website www.archaeopress.com

*Vedi come i porti e come il mare pullulano di grandi navi!
La gente quasi tutta ormai vive sui flutti.
Ovunque una speranza di guadagni l'inviti, ivi una flotta accorrerà.*

(Giovenale, Satire X)

Indice

Lista delle figure	iii
Premessa	vi
Presentazione	vii
Prefazione	ix
I. Introduzione. Breve storia degli studi	1
I.1 - Epoca romana	1
I.2 - Post-classicismo.....	2
II. I Romani in mare. Considerazioni preliminari	4
II.1 - Dall'acqua alla terra, dalla terra all'acqua. L'idea di porto nell'Antichità	4
II.2 - Tecniche costruttive in ambienti umidi. La lezione di Vitruvio.....	9
III. L'approvvigionamento di Roma. Un sistema portuale integrato	13
III.1 - <i>Portus</i> . L'affaccio della capitale sul mare	13
III.2 - Gli scali tiberini. Mercì e uomini raggiungono la città	16
III.3 - I confronti laziali. Roma si espande sul mare.....	18
IV. Le flotte militari di Augusto. La navigazione in area flegrea e alto-adriatica	21
IV.1 - La <i>Classis Misensis</i> e l'area flegrea.....	21
IV.2 - La <i>Classis Ravennatis</i> . Il controllo dell'Adriatico	25
IV.3 - I porti di Aquileia e Altino. I commerci nelle lagune	27
IV.4 - Dal mare all'entroterra. La rete idroviaria nella <i>Venetia et Histria</i>	31
V. Sul modello dell'<i>Urbs</i>. Gli scali commerciali nel resto della Penisola	34
V.1 - Il sistema padano. Un'efficiente rete di comunicazione fluviale	34
V.2 - <i>Portus Pisanus</i> e gli scali dell'alto Tirreno	36
V.3 - I porti campani	39
V.4 - Ancona e gli scali medio e basso-adriatici	45
VI. L'epoca tardoantica. Tra crisi e nuove fondazioni	50
VI.1 - Il porto proto-bizantino di Classe. Un esempio di continuità	50
VI.2 - Il <i>portus Romae</i> e i <i>castra</i> portuali. La difesa delle coste.....	52
VI.3 - Le testimonianze delle fonti. Una continuità apparente	54
VI.4 - Riadattamenti di scali fluviali e marittimi. Un lento declino	54
VII. Napoli sul mare. Un quartiere costiero dei Bizantini	57
VII.1 - L'epoca gota. Una fase di transizione	57
VII.2 - La guerra greco-gotica e la conquista bizantina	57
VII.3 - Nascita del Ducato. La sistemazione del distretto costiero	59
VII.4 - <i>Iunctura Civitatis</i> . L'urbanizzazione della fascia peri-marittima	61
VII.5 - I commerci dei duchi, delle abbazie, delle colonie	62
VIII. Commerci ed empori tra Mar del Nord e Adriatico bizantino	64
VIII.1 - Gli <i>emporia</i> nord-europei. Un confronto	64
VIII.2 - I commerci bizantini in area alto-adriatica. Formazione di nuovi nodal points	67
VIII.3 - Comacchio e gli insediamenti alla foce del Po. I ritrovamenti archeologici	69
VIII.4 - I porti antichi in epoca bizantina. La riorganizzazione delle coste	71
IX. Gli scali fluviali dei Longobardi e Carolingi. Religiosi e mercanti in affari	73
IX.1 - Il sistema fluviale padano nell'Altomedioevo	73
IX.2 - Lungo il Volturno. Gli interessi delle grandi abbazie centro-italiane	75
IX.3 - Alle sorgenti del Volturno. L'approdo del monastero di San Vincenzo	77
IX.4 - Le vie d'acqua interne. La navigazione fluviale	83
IX.5 - I porti marittimi nell'Altomedioevo. Tra distruzioni violente, riprese e utilizzi di lungo corso	84

X. Tecniche costruttive e uso del legno nella cantieristica post-classica	87
X.1 - La tradizione romana	87
X.2 - La tradizione nord-europea.....	87
XI. Considerazioni conclusive	91
XI.1 - I porti romani. Gestione di acque, coste e complessi commerciali.....	91
XI.2 - Una lunga transizione	94
XI.3 - Gli scali altomedioevali. Tra continuità e trasformazioni.....	95
Bibliografia	98

Lista delle figure

Figura 1: Ubicazione dei principali siti portuali citati nel testo (autore).....	4
Figura 2: Particolare del <i>Portus Augusti</i> sulla Tabula Peutingeriana.....	5
Figura 3: Rilievo con scarico merci e verifiche portuali da Ostia	6
Figura 4: Trasporto di anfore su soma da un dipinto pompeiano al MANN (autore)	7
Figura 5: Rilievo con scena di alaggio da Avignone	8
Figura 6: Navi militari da un rilievo del Fusaro (a) e da un dipinto del tempio di Iside a Pompei (b) (autore)	8
Figura 7: Le tre tecniche vitruviane (rielaborazione dell'autore)	10
Figura 8: Costruzione del molo di Cosa.....	11
Figura 9: Esempio di fondazioni su palafitta.....	12
Figura 10: L'impianto di <i>Portus</i> (Keay, Millett, Paroli, Stroutt 2005).....	14
Figura 11: Rappresentazione iconografica cinquecentesca di Porto (epoca traiana)	14
Figura 12: Il bacino traiano raffigurato su una moneta (Verduchi 2002).....	15
Figura 13: Una delle banchine di <i>Portus</i> (Verduchi 2002, p. 25)	15
Figura 14: Ricostruzione dei presunti arsenali di <i>Portus</i> (Keay, Cascino 2012)	16
Figura 15: Banchine e magazzini dal Lungotevere Testaccio (a) e dall'area del Ponte Sublicio (b) (Mocchegiani Carpano 2002, pp. 10, 51)	17
Figura 16: Ricostruzione del porto di <i>Centumcellae</i> (www.civitavecchia.portmobility.it).....	19
Figura 17: Banchinamento spondale nel lago di Nemi (a) e sua ricostruzione (b)	20
Figura 18: Il <i>Portus Iulius</i> a Pozzuoli (Caputo 2014, p. 37)	22
Figura 19: Miseno e i porti flegrei (Museo Archeologico dei Campi Flegrei).....	23
Figura 20: Il golfo di Pozzuoli e i suoi porti (Cinquantaquattro 2014, p. 12)	24
Figura 21: Il <i>macellum</i> di <i>Puteoli</i> (autore).....	24
Figura 22: Raffigurazione dipinta del porto di <i>Puteoli</i> dal MANN.....	25
Figura 23: Dipinto pompeiano con edifici fondati in acqua dal MANN (autore)	26
Figura 24: L'insediamento ravennate in epoca tardoantica (Augenti, Bertelli 2006, p. 16)	26
Figura 25: Banchine del porto fluviale di Aquileia: area nord (a) e fronte dei magazzini (b) (Carre, Maselli Scotti 2001, pp. 221, 223)	28
Figura 26: Banchina su palificata sul Sioncello (Altino) (Tirelli 2003)	30
Figura 27: Alcuni degli insediamenti padani a ridosso di corsi fluviali (Marini Calvani 2000, p. 376)	35
Figura 28: Le imbarcazioni di Pisa - San Rossore (Camilli 2006, p. 13).....	37
Figure 29-30: Ubicazione dell'antico porto napoletano (Giampaola 2014, p. 17) e sua ricostruzione (MANN).....	40
Figura 31: Molo di epoca imperiale a Napoli (MANN)	41
Figura 32: Le imbarcazioni di Napoli (Boetto, Carsana, Giampaola 2009, p. 463).....	41
Figura 33: Il settore costiero ercolanese come apparve ai primi scopritori (Pesando, Guidobaldi 2006, p. 300).....	43
Figura 34: Presunta raffigurazione di arsenale da un dipinto pompeiano al MANN (autore).....	44
Figura 35: Dipinto con imbarcazione dalla Casa del Larario a Pompei	44
Figura 36: Il presunto porto di Ancona sulla Colonna traiana.....	46
Figura 37: <i>Horrea</i> e portico di Traiano ad Ancona (Salvini, Palermo 2017, p. 161)	46
Figura 38: Il molo di San Cataldo a Lecce (Merico, Sammarco 2016)	48
Figura 39: Classe e Ravenna nel VI sec. (disegno J.-Cl Golvin - www.parcoarcheologicodiclasse.it)	50
Figura 40: La <i>Civitas Classis</i> nel mosaico di S. Apollinare Nuovo.....	51
Figura 41: L'area portuale di Classe (Augenti 2010, p. 46).....	51

Figura 42: Le strutture portuali di Classe (Augenti <i>et al.</i> 2007)	52
Figura 43: Il Porto di Napoli in epoca gota (Giampaola 2010, p. 19).....	58
Figura 44: I magazzini di Piazza Bovio a Napoli (Roncella 2010, p. 62).....	60
Figura 45: I più importanti <i>emporia</i> dell'Europa settentrionale (a), le loro fasi di occupazione (b) e i rapporti con gli adiacenti corsi d'acqua (c) (Augenti 2010, p. 56)	64
Figura 46: Ricostruzione del porto di Kaupang (Augenti 2010, p. 89).....	66
Figura 47: Il pellegrinaggio di Willibald (McCormick 2001)	68
Figura 48: L'insediamento di Comacchio (Calaon 2007)	69
Figura 49: Waterfront a Comacchio (Calaon 2007).....	70
Figura 50: L'area del cd. San Vincenzo minore con il porticciolo e l'indicazione dei canali di scolo (Frisetti 2015, p. 38)	77
Figura 51: Planimetria generale dell'area di scavo lungo il Volturmo (disegno di A. Frisetti)	78
Figura 52: Strutture dell'approdo volturnense (ricostruzione tridimensionale di N. Abate). In evidenza: i due accessi all'abbazia, la bocca del canale di scarico e i lacerti d'intonaco sul muro (non in scala). A scopo illustrativo, la cassaforma integra, in realtà vuota e coperta dalla banchina, risulta visibile, con il cementizio che la riempie	79
Figura 53: Resti di due delle casseforme lignee (la II è ancora riempita dal materiale pseudo-cementizio) (autore).....	79
Figura 54: Le arche riconoscibili a San Vincenzo e i relativi riempimenti (disegno di A. Frisetti rielaborato dall'autore).....	80
Figura 55: Travi incassate in cavità della muratura (autore)	81
Figura 56: Panoramica dell'area di scavo a lavori ultimati (autore)	82
Figura 57: Ricostruzione di banchine da Jelling (a) e Kaupang (b).....	88
Figura 58: Disegno di una capra (<i>Encyclopédie</i> di Diderot e D'Alembert) (a) e suo impiego in un manoscritto medievale (b) (Coppola 2006).....	89
Figura 59: Sistemi di sollevamento dei carichi (a), blocchi forati da San Vincenzo (b) (autore) e impiego di una capra per il sollevamento (c) (Bern, Municipal Library, Ms. hist. helv. I. 1, 755)	89
Figura 60: Macchina disegnata da Villard de Hannecourt (inizi XIII sec.) (Coppola 1996)	90

Premessa

Tra il 2007 e il 2008 ho avuto l'onore di coordinare, per conto dell'Università Suor Orsola Benincasa di Napoli, assieme a Rosaria Monda e sotto la direzione scientifica del prof. Federico Marazzi, gli scavi archeologici a San Vincenzo al Volturno (Is). Il contesto, nel paleoalveo del fiume, di fronte alle strutture abbaziali, non era dei più promettenti, ma ha poi rivelato quello che è ad oggi l'approdo fluviale meglio conservato dell'Altomedioevo italiano.

A partire dal quel momento, con l'impellente necessità d'investigare una tematica a me sconosciuta, mi sono accostato allo studio delle infrastrutture portuali lignee e in muratura, concentrandomi sugli ambiti romano-imperiali e altomedievali.

Questo volume è il frutto di quegli studi e intende essere un manuale di facile lettura sui principali complessi portuali marittimi e sugli approdi fluviali della penisola italiana, dall'epoca tardo-repubblicana all'anno 1000.

Nel proporre una sintesi di così ampio respiro ci si concentrerà sulla conformazione degli approdi e sugli aspetti tecnologici relativi al loro impianto, con approfondimenti su un quartiere costiero di epoca bizantina (a Napoli) e sugli scavi di San Vincenzo al Volturno. L'obiettivo principale è tracciare una panoramica che consenta di evidenziare elementi di continuità e discontinuità tra epoca imperiale ed Altomedioevo, un tema che negli studi, a mio parere, non sempre ha ricevuto l'attenzione che merita.

Dal punto di vista delle fonti utilizzate, verranno prese in considerazione sia quelle archeologiche (generalmente ritrovamenti subacquei) che storiche, soprattutto nei casi in cui la realtà materiale sia scarsamente documentata. Spesso, sono le fotografie aeree, le indagini paleo-geomorfologiche e la cartografia storica a supportare gli studi, documentando strutture sommerse, cambiamenti della linea di costa, innalzamenti del livello del mare, fenomeni di erosione costiera ed interventi antropici di manutenzione e dragaggio; susseguendosi per secoli, queste trasformazioni hanno portato al degrado o all'occultamento delle aree portuali antiche.

I miei più sinceri ringraziamenti al prof. Federico Marazzi e all'equipe di San Vincenzo al Volturno (ora in parte trasmigrata nel LATEM), con cui ho condiviso le ricerche, ad Alessia Frisetti in particolare che, assieme alla gentilissima prof.ssa Patrizia Augusta Verduchi, ha accettato di presentare questo modesto lavoro. Grazie, infine, agli autori da cui sono tratte le immagini.

Presentazione

La mobilità di merci e uomini nei secoli antichi e post-antichi ha da sempre rappresentato un affascinante tema storico che, proprio in questi ultimi periodi, risulta purtroppo sempre più attuale, se si pensa a quante storie, non sempre a lieto fine, il Mediterraneo continua a raccontare.

Per tale motivo, proporre un testo che analizzi alcune tematiche riguardanti proprio i porti e gli approdi, e sottolineare quanto questi fossero porte aperte verso mondi, i cui confini nel corso delle epoche storiche sono sempre più sfuggenti, è operazione assai ardua e ambiziosa.

La storia, l'evoluzione e le relative trasformazioni di questi luoghi di transito sono elementi chiaramente da vedere in stretta relazione coi centri urbani cui sono connessi o da cui dipendono. Si tratta di dinamiche socio-politiche ormai abbastanza chiare per quanto concerne il mondo romano imperiale. Risultano invece più articolate per il periodo altomedioevale, dove non deve sfuggire una visione d'insieme in cui l'economia peninsulare è legata a quella globale, che si caratterizza per la presenza a volte intermittente di nuove aree a vocazione commerciale, quali ad esempio l'Europa settentrionale e le zone estremorientali, ricche e proficue quanto quella mediterranea.

Negli ultimi decenni, la ricerca archeologica applicata alle grandi opere pubbliche ha portato alla conoscenza del pubblico patrimoni culturali forse solo parzialmente quantificabili. In questo senso è probabilmente Napoli a rappresentare un recente esempio idoneo a raccontare l'evoluzione di un contesto "portuale" dall'epoca romana all'Altomedioevo. Le indagini archeologiche, che hanno avuto anche il merito di sottolineare ancora una volta l'importanza economico-commerciale del litorale campano, di cui si conoscono già ampiamente i siti di *Puteoli* e Miseno, hanno infatti permesso di comprendere molti aspetti delle strutture che caratterizzavano il porto tra II sec. a.C. e V d.C.

Questo ed altri insediamenti fanno parte di un complesso ed intricato sistema commerciale in cui gli approdi costieri interagiscono con quelli fluviali, siano porti lungo le foci dei fiumi o piccole strutture lungo i segmenti interni dei corsi d'acqua, e che rappresentano spesso tappe fondamentali di una viabilità alternativa e complementare a quella tradizionale di terra.

Ecco perché, come giustamente sottolinea l'Autore, è la stessa idea di "porto" che cambia e si articola a seconda dei singoli casi, "approdo sicuro per le imbarcazioni, collegamento tra mare e terra". Proprio quest'ultimo aspetto, tra l'altro, è stato al centro di un recente dibattito in un workshop tenutosi a Roma nel mese di maggio 2018 presso la Biblioteca Hertziana (a cura di Tania Mitchalsky ed Antonino Tranchina), ove i diversi casi presentati per il periodo altomedioevale, se per certi versi hanno restituito un quadro di affinità tra un'area e l'altra del Mediterraneo, d'altro canto hanno anche sottolineato la profonda stratificazione di significati e funzioni che i porti vanno ad assumere in determinati frangenti storici.

Sul finire dell'VIII sec.e per tutto il IX-X, assistiamo ad una riqualificazione di molte città costiere, che va di pari passo – quando non ne è diretta conseguenza – con una rinnovata fase edilizia che investe proprio le strutture portuali. Rinati traffici commerciali, aperture di nuove rotte e, al contempo, presenze alloctone sempre più ostili, determinano la riorganizzazione di molti porti, immediatamente affiancati da nuovi quartieri commerciali e residenziali, spesso frequentati ed abitati da nuove comunità. Il quadro si completa, in taluni casi, anche con nuove fortificazioni, che cambiano l'aspetto originario delle città, come accade a Napoli, Salerno, Gaeta e *Volturnum* (Castel Volturno, Ce). Quest'ultima, ad esempio, rinasce letteralmente nel IX sec. accanto alla colonia romana posta alla foce del fiume omonimo, e già dotata probabilmente di un porto con annessi magazzini. La nuova città è frutto di un'operazione politica – nata nello specifico dall'esigenza di difendere il cuore della signoria capuana sul versante costiero – in un contesto che investe tutto il Mezzogiorno e che avrà tra i suoi esiti la *Divisio Ducatus* e l'emergere dell'autonomia di Capua. In questo intervallo storico, la società laica longobarda è ormai strettamente connessa alle grandi comunità monastiche benedettine come Montecassino e San Vincenzo al Volturno che, nella *Campania Felix*, si contendono beni, terre, *curtes* e piccoli approdi fluviali. E proprio le recenti

indagini presso il sito monastico molisano (di cui l'Autore parla ampiamente nel volume) ed il rinnovato interesse verso l'insediamento fortificato di *Volturnum* col limitrofo borgo di San Castrese, stanno aprendo nuove prospettive di ricerca. I due insediamenti risultano, infatti, emblematici per comprendere l'importanza dei porti ed in particolare, nel caso di *Volturnum*, di quelli posti sulle foci dei fiumi, in un momento storico in cui, tra l'altro, i confini geografici appaiono particolarmente "liquidi".

Questo ed altri temi vengono trattati all'interno del volume che ha, tra gli altri pregi, la capacità di sintetizzare, con un linguaggio ricercato ma mai ridondante, un *excursus* storico-archeologico che copre un lungo arco di tempo. L'opera si propone come un manuale di facile consultazione. La chiave di lettura che si vuole presentare è prettamente archeologica e rispettosa delle fonti scritte, sempre debitamente citate. L'aggiornata bibliografia – che consente di comprendere l'enorme portata degli studi intrapresi sull'argomento nell'ultimo decennio –, l'organizzazione del testo in capitoli che seguono un *cursus* cronologico, la presenza di parole chiave all'interno dei paragrafi, il ricco corredo grafico e fotografico a compendio del testo, sono tutti elementi che guidano il lettore, soprattutto se meno esperto, nella conoscenza di un tema piuttosto articolato.

Al contempo, la trattazione, seppur sintetica, di alcuni aspetti delle tecniche murarie, dell'urbanistica dall'epoca romana all'Altomedioevo, dei rapporti commerciali fra città costiere ed entroterra, e tra empori nord-europei e centri adriatici, e il continuo arricchimento del testo con note bibliografiche e discorsive – in cui vengono approfonditi argomenti che altrimenti renderebbero il testo poco agevole – fanno di questo volume un prodotto scientifico che può catturare l'attenzione non solo del grande pubblico ma anche degli studiosi di settore.

Alessia Frisetti

Cultore della materia - Università degli studi di Napoli Suor Orsola Benincasa

Prefazione

Contrariamente a quanto afferma l'Autore, questo lavoro non è per niente modesto: è un ottimo “fare il punto” della situazione storico-archeologica e quindi un ottimo punto di partenza per indagini future e riflessioni ad ampio spettro su un argomento – i sistemi portuali integrati – che, per varie ragioni, fino ad oggi non ha prodotto i frutti che sarebbero necessari per ampliare il quadro, tradizionalmente mediterraneocentrico.

Si stanno moltiplicando, grazie anche alla sinergia tra ricerca archeologica tradizionale e nuove tecniche conoscitive, i ritrovamenti di relitti – con acquisizione continua di informazioni sulla costruzione, i ripristini, i materiali, i legnami, i sistemi di carico, le alberature –, gli studi sulle rotte e i tempi e le modalità di navigazione, le scoperte di approdi e banchine, per cui si può affermare che siamo sempre più consapevoli delle tecnologie antiche sia navali sia ingegneristiche idrauliche. Però siamo meno ferrati per quelle portuali. La tendenza finora è stata di considerare i grandi porti antichi come organismi meno complessi di quanto siano in realtà: non si tratta solo di bacini singoli o doppi, di varia forma, più o meno vasti, con banchinaggi più o meno articolati e annessi di vario genere (per lo più magazzini e depositi), supportati da una rete viaria più o meno adeguata: con tutte le indicazioni che si stanno ricevendo da ritrovamenti anche casuali e sporadici, non frutto di indagini organizzate, lungo le rive di alcuni laghi, lagune e corsi d'acqua, si deve necessariamente rileggere la portualità antica, in particolare romana, sotto un'altra prospettiva.

Più che di porti singoli caratterizzati da moli e bacini costieri, soprattutto nel caso di impianti di grosso impegno e importanza, si deve parlare di sistemi portuali, ovvero macchine funzionali complesse e articolate, in cui buona parte del lavoro veniva svolto – non solo dalle reti viarie terrestri – dai collegamenti fluviali e dalle vie d'acqua (naturali o artificiali).

Due esempi. Il porto di Aquileia. Non uno scalo fluviale, come tuttora si tende a ritenere riducendone di molto la potenzialità, ma un sistema formato da laguna, isole della laguna con scali differenziati, fiume Natissa, scalo fluviale vero e proprio, rete dei canali navigabili e rete stradale da e per l'interno. A dispetto del molto che viene scritto, c'è il moltissimo da indagare e capire.

Il porto di Roma, *Portus*. Emblematico, progettato al tempo di Claudio ma modificato nel corso della costruzione, era caratterizzato da un polo marittimo (Ostia e Porto) e da uno urbano, connessi dalle due vie Salaria/Ostiense e Portuense, e dal Tevere, su cui si aprivano, in epoca imperiale come ancora nell'Ottocento, innumerevoli scali differenziati per tipo di prodotto (nel IV sec. c'era chi, risalendo il Tevere fino a Roma, trasportava in proprio, con ottimi profitti, legna per le terme – dai boschi costieri – e sale grezzo – dalle saline ancora attive dietro le dune –).

Le due strade fiancheggiavano il fiume, e insieme costituivano la viabilità da e per Roma, tutti e tre presentando ai lati tombe e mausolei, nonché infrastrutture che possiamo solo intravedere, che sottolineano l'importanza data ai tre percorsi. La via fluviale, per le caratteristiche del Tevere, era indubbiamente la meno agevole e veloce, e presentava notevoli problemi soprattutto in certe stagioni; comunque, superata Roma, presentava ancora lungo il corso numerosi piccoli approdi (per esempio a Umbertide, Narni, Torgiano, Deruta e a Otricoli, dove si trovava l'unico porto attrezzato), e si arricchiva di una rete capillare di canali che penetravano nel territorio.

Combinazioni di grande interesse e di più difficoltosa indagine sono i sistemi portuali integrati endolagunari e fluviali, nelle zone dove il terreno e la gestione delle acque hanno subito alterazioni radicali, sia da parte dell'uomo sia della natura (il porto di Classe, per esempio, attivo in età augustea ma anche in epoca tarda, nel V sec., con caratteristiche affatto diverse a causa delle variazioni costiere e del bradisismo).

Ciò che conta, a questo punto della storia, è lo sguardo nuovo con cui d'ora in avanti dovranno essere necessariamente viste e interpretate le testimonianze antiche e medioevali che si raccoglieranno, ma si dovranno rileggere anche quelle già conosciute. Questo volume non ha evidentemente la pretesa di un'opera completa. Andranno certamente arricchite, per esempio, le parti relative agli approdi e alle sistemazioni tardoantiche nel nord-Italia, ma come dicevo è un buon invito a proseguire e a innovare le ricerche sul tema degli scali fluviali e marittimi: preso lo spunto dall'ennesimo straordinario ritrovamento nell'ambito di San Vincenzo al Volturno – questa volta il tratto residuale di una banchina coeva al complesso, costruita in legno e muratura – l'Autore ha riconsiderato strutture e situazioni analoghe, anche in contesti di cronologia differente. Adesso, grazie a questo lavoro, si è reso evidente che c'è da fare parecchio, considerando le svolte storiche, le fortune e le sventure della nostra penisola. A me, personalmente, fa molto piacere che certi argomenti, a volte solo sfiorati o suggeriti e spesso accantonati in precedenza, possano essere ripresi da giovani studiosi preparati, ancora entusiasti e pieni della curiosità necessaria per portare avanti il nostro bellissimo lavoro.

Patrizia Augusta Verduchi

Cattedra di Topografia antica - Università degli Studi di Udine

I. Introduzione. Breve storia degli studi

L'organizzazione dei porti antichi rappresenta un tema particolarmente affascinante per l'archeologia, anche perché fornisce importanti informazioni sui commerci e sugli scambi culturali che essi veicolavano. Lo scavo delle aree d'approdo e delle adiacenti strutture di stoccaggio, inoltre, restituisce solitamente abbondanti quantità di reperti, indispensabili per la ricostruzione della cultura materiale antica.

I porti romani in Italia, composti essenzialmente di strutture in muratura, sono ben conosciuti, anche grazie alle ricerche ottocentesche; quelli post-classici, realizzati soprattutto in legno, sono invece meno noti, sebbene negli ultimi anni diverse indagini mirate abbiano allargato gli orizzonti.

I.1 - Epoca romana

La scoperta della malta cementizia, i fiorenti commerci nel *Mare nostrum*, l'istituzione delle flotte militari su Tirreno e Adriatico portarono, in epoca imperiale, alla costruzione di grandi porti lungo le coste del Mediterraneo, italiane in particolare. La natura "cementificata" degli approdi antichi ne ha consentito, in molti casi, la perfetta conservazione, ragion per cui sono innumerevoli le ricerche che hanno riguardato la navigazione romana¹, le tecniche di costruzione in acqua² e l'organizzazione e struttura dei porti conservati e/o indagati archeologicamente³.

Di particolare importanza è il volume *Building for Eternity: The History and Technology of Roman Concrete Engineering in the Sea*⁴, che analizza nel dettaglio i principali porti romani, dedicando, al contempo, grande attenzione alle tecniche costruttive. Ampio respiro, nelle tematiche, si riscontra anche nel più datato *Porti, approdi e linee di rotta nel Mediterraneo antico*⁵.

Importanti indicazioni possono trarsi in contributi generali sull'archeologia subacquea⁶ o in riviste di settore, come *Mediterraneo Antico. Economie, società, culture*. Al tema dei porti, affrontato nelle diverse declinazioni, sono stati dedicati alcuni convegni, come quello internazionale di Livorno su *Porti antichi e retroterra produttivi* (2009), per non dimenticare la IV Giornata di archeologia subacquea, incentrata specificamente sui porti fluviali (a Valencia nel 2001)⁷. Né mancano le risorse on-line; si vedano, ad esempio, i siti www.ancientportsantiques.com, con un catalogo dettagliato dei contesti di area mediterranea, e www.spp-haefen.de/en, con ricerche sui porti europei tra età romana e Medioevo.

Negli anni, la portualità antica è stata oggetto di specifici progetti di ricerca, tra cui si segnalano i seguenti: MUSAS, promosso nel 2017 dall'Istituto Superiore per la Conservazione ed il Restauro, per il monitoraggio e la valorizzazione del patrimonio archeologico sommerso; *Archeomar*, coordinato dal Mibac a partire dal 2004; *Portus Project*, diretto da Simon Keay⁸; *Aquileia Porto Romano: sponda orientale*, su impulso dell'Università Ca' Foscari di Venezia, avviato nel 2010.

Sul Tirreno, tra i porti di maggiore importanza, e tra i siti meglio indagati archeologicamente, si annoverano *Portus*, lo scalo romano presso Ostia, collegato all'*Urbs* mediante il Tevere (interessato, a sua

¹ REDDE, GOLVIN 2008.

² FELICI 2008, pp. 369-376.

³ GALLINA ZEVI, TURCHETTI 2004.

⁴ BRANDON *et al.* 2014.

⁵ LAUDIZZI, MARANGIO 1999.

⁶ Si citano, a titolo di esempio: AVILIA 2012; GIANFROTTA, MANISCALCO 2001; MANISCALCO 1998.

⁷ PASCUAL BERLANGA, PEREZ BALLESTRER 2003.

⁸ KEAY 2012.

volta, da un porto fluviale)⁹, e le basi militari di *Portus Iulius* e Miseno, volute da Agrippa e Augusto presso *Puteoli* (Pozzuoli)¹⁰.

Anche sull'alto-adriatico, in aree lagunari, si trovano contesti di una certa importanza, legati a città che assusero al rango di capitali imperiali; mi riferisco ad Aquileia, il cui porto fluviale è noto soprattutto grazie alle ricerche ottocentesche¹¹, e a Ravenna, il cui affaccio sul mare era garantito dal porto di Classe, sede della flotta imperiale dell'Adriatico¹². Sui contesti affacciati su questo mare, di fondamentale importanza è il volume *Strutture portuali e rotte marittime nell'Adriatico di età romana*, Atti della XXIX settimana di studi aquileiesi¹³.

I dati archeologici, in molti casi, resterebbero muti senza un costante riferimento alle fonti storiche. Per l'epoca imperiale, di particolare importanza sono: gli autori antichi, tra cui Plinio il Vecchio (*Naturalis historia*) e Strabone (*Geographica*); l'*Itinerarium maritimum*, redatto nel V sec. sulla base di itinerari più antichi (a partire dal III d.C.), che indica le distanze tra i principali porti del Mediterraneo occidentale, in una rotta di cabotaggio da Roma ad Arles; la Tabula Peutingeriana, una carta forse derivata dall'*Orbis pictus* di Agrippa e aggiornata fino agli inizi del V sec., pervenutaci attraverso una copia medievale, che illustra le vie militari dell'Impero, mostrando alcuni particolari come i fari e i porti.

I.2 - Post-classicismo

La tradizione di studi sulle strutture portuali di epoca post-classica, in Italia, è relativamente recente. Per l'Europa settentrionale, dove una fitta rete di scali commerciali fu creata proprio nell'Altomedioevo, in concomitanza con la nascita di nuove rotte commerciali che interessavano Baltico e Mar del Nord, invece, gli studi storici sono stati incentivati dalle ricerche pionieristiche di H. Pirenne¹⁴.

In Italia, al contrario, la caduta dell'Impero portò a un sensibile ridimensionamento dei traffici mediterranei, con l'eccezione di quelli adriatici, piuttosto attivi come ha mostrato M. McCormick¹⁵. A ciò si aggiunga che le condizioni climatico-ambientali dei contesti archeologici nord-europei (particolarmente umidi a differenza di quelli mediterranei), hanno consentito una miglior conservazione delle infrastrutture portuali in legno, un materiale che, proprio in epoca post-classica, andò spesso a rimpiazzare il cementizio romano.

Un impulso alle ricerche, nella Penisola, è stato dato dallo scavo del porto tardoantico di Ravenna (Classe, podere Chiavichetta), ancora realizzato per buona parte in muratura¹⁶. Ancor più stimolanti sono state le indagini a Comacchio¹⁷ e, in misura minore, Cittanova, che hanno gettato luce sull'impiantistica portuale e i commerci della laguna, sopperendo alla carenza d'informazioni che riguarda proprio Venezia¹⁸. L'area lagunare alto-adriatica, in generale, ha fornito una quantità di dati importante, trattandosi di un territorio all'epoca molto battuto dalla navigazione, ragion per cui sono diverse le ricerche che l'hanno interessata¹⁹.

⁹ KEAY *et al.* 2005. La collana "Roma Archeologica. Guida alle antichità della città eterna" ha dedicato due interessanti volumi, rispettivamente, a *Portus* (VERDUCCHI 2002) e agli scali tiberini (MOCCHEGIANI CARPANO 2002).

¹⁰ Sull'area flegrea è interessante il contributo di DE CARO 2002.

¹¹ FRANZOT 1999.

¹² MAIOLI 2001; CIRELLI 2013 pp. 109-122.

¹³ ZACCARIA 2001.

¹⁴ PIRENNE 1927. A questo studioso si sono ispirati, tra gli altri, HODGES, WHITEHOUSE 1983.

¹⁵ MCCORMICK 2001. In tema di traffici, lo studioso ha evidenziato come non basti soffermarsi sulle merci, occorrendo un'analisi dettagliata delle vie di comunicazioni, la cui percorribilità era influenzata da fattori diversi, quali la stagionalità, i territori da attraversare, nonché la qualità di mezzi e infrastrutture utilizzate, come porti, strade e ponti.

¹⁶ AUGENTI *et al.* 2007, pp. 33-38.

¹⁷ Una sintesi in GELICHI 2009, pp. 32-39.

¹⁸ AMMERMAN, MC CLENNEN 2001; GELICHI 2010, pp. 1-31.

¹⁹ Si vedano, ad esempio: BERTI, ORSI, RUFFONI 2007; GELICHI, NEGRELLI 2017; GELICHI 2007, pp. 77-104.

Del tutto eccezionale è lo scavo che ha interessato l'abbazia di San Vincenzo al Volturno, recentemente pubblicato²⁰, dove l'approdo era composto di elementi lignei, perfettamente conservati, associati a strutture in muratura. Si trattava, in questo caso, di un attracco fluviale, ubicato in un'area interna agli Appennini e quindi lontano dalle rotte marittime e lagunari.

Tra le altre, le ricerche di San Vincenzo trovano spazio nel recente volume *Mobility of artists, transfer of forms, functions, works of art and ideas in medieval mediterranean Europe: the role of the ports*²¹, focalizzato sulla circolazione della cultura materiale e artistica mediata dagli scali portuali, con alcuni approfondimenti sulle loro strutture. In riferimento ai rapporti con gli *emporia* nord-europei, nel 2009 si è invece mossa la conferenza internazionale organizzata a Comacchio, *From one sea to another. Trading places in the European and Mediterranean Early Middle Ages*²².

In una prospettiva diacronica, dall'epoca imperiale all'Altomedioevo, si muovono due fondamentali contributi monografici: *Città e porti dall'Antichità al Medioevo* (prospettiva molto ampia anche dal punto di vista geografico)²³; *Archeologia marittima del Mediterraneo. Navi, merci e porti dall'antichità all'età moderna* (con approfondimenti sulle imbarcazioni)²⁴.

In riferimento alle fonti storiche, il *De reditu suo* di Rutilio Namaziano e il *De bello Gothico* di Procopio di Cesarea sono illuminanti circa la funzionalità delle aree portuali prima e durante la guerra greco-gotica (535-553 d.C.). Per l'Altomedioevo, invece, si consideri la *Cosmografia* dell'Anonimo Ravennate (VII sec.), un elenco di toponimi che fu forse alla base della più tarda *Geografia* di Guidone (XI-XII secolo). Particolarmente utili, infine, si rivelano i primi documenti nautici medievali (Portolani), come il *Compasso de Navigare* (metà del XIII sec.) e la *Carta del Mediterraneo*, anche detta Pisana (1275), che in alcuni casi fanno riferimento a contesti strutturatisi secoli prima.

²⁰ MARAZZI, LUCIANO 2015.

²¹ JURKOVIĆ 2016.

²² GELICHI, HODGES 2012.

²³ AUGENTI 2010.

²⁴ BELTRAME 2012.