

Gianfranco Ferrari L'hub portuale Ostia-Portus-Roma
Portus e...: appunti sulla passeggiata del 12/4 - 3/5/2026 v.1.2

Domenica 12 Aprile 2026

Appuntamento:

Ore 8 e 30 parcheggio di via dei Galeoni (a SN della stazione Lido Centro)

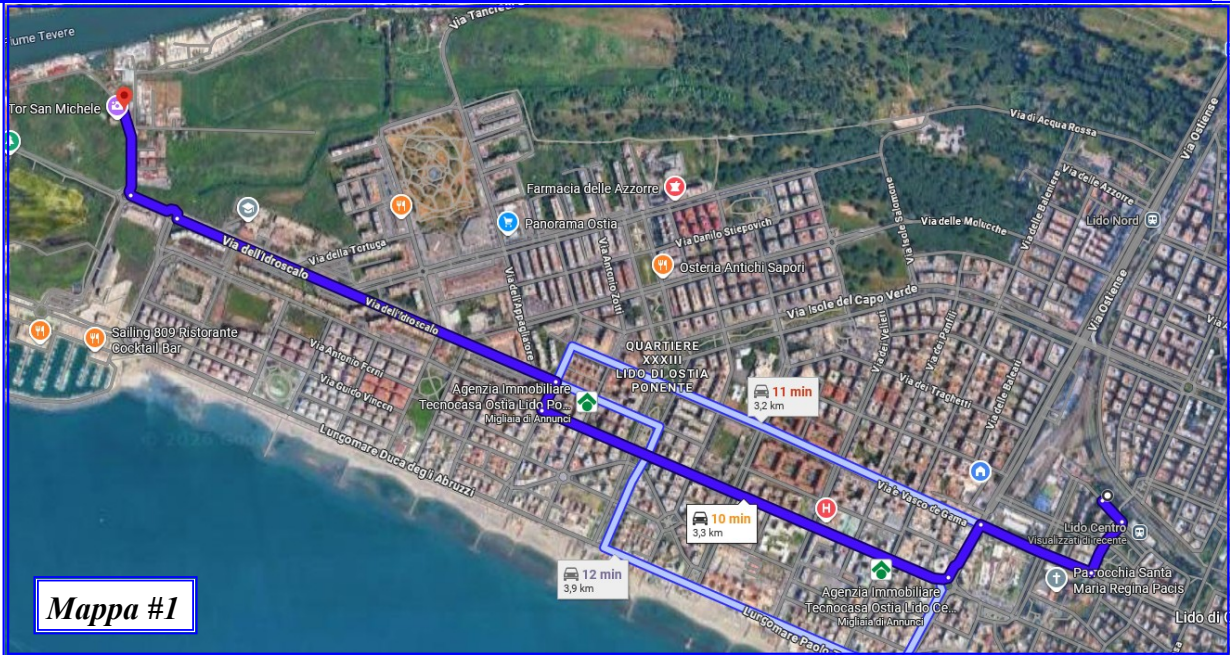
Ore 9 partenza

Prima tappa:

Stazione Lido Centro - Torre San Michele (via degli Atlantici)

Link google maps:

<https://maps.app.goo.gl/PGHd7xajnAvy3NRz9>



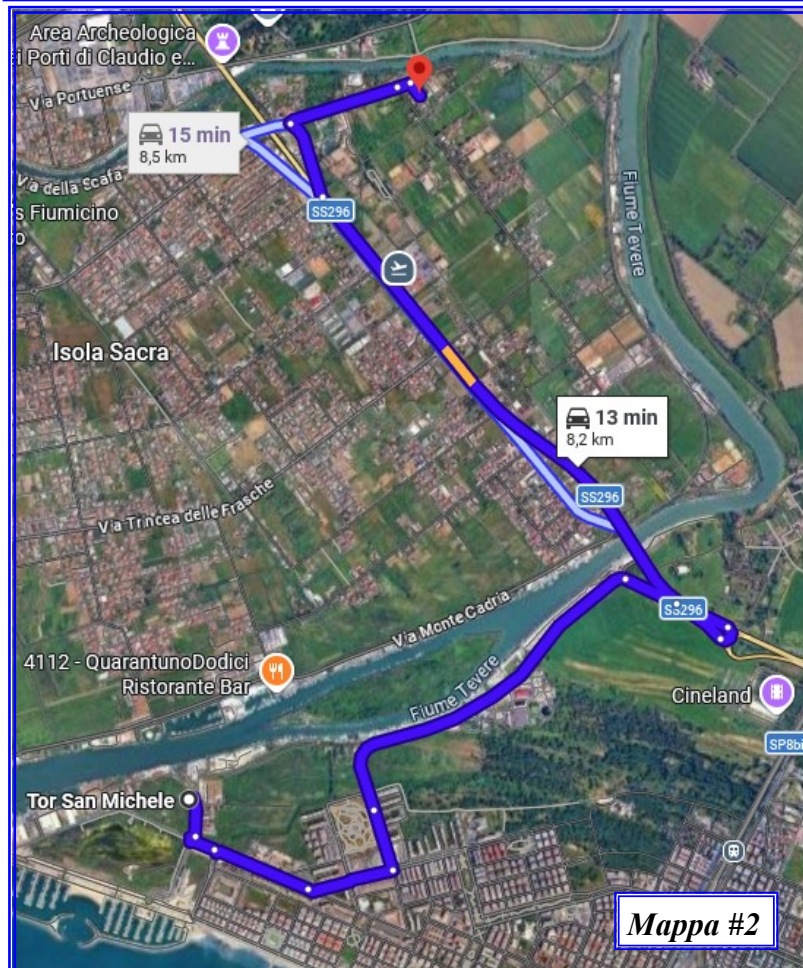
Mappa #1

Seconda tappa:

Torre San Michele (via degli Atlantici) - Sant'Ippolito

Link google maps:

<https://maps.app.goo.gl/epAFvK4eExbDidXEA>



Mappa #2

Gianfranco Ferrari L'hub portuale Ostia-Portus-Roma
Portus e...: appunti sulla passeggiata del 12/4-3/5 2026 v.1.1

Terza tappa:
 Sant'Ippolito - Museo delle navi
Link google maps:
<https://maps.app.goo.gl/WAvpDWk7DFt9gnB2A>



Domenica 3 Maggio 2026
Appuntamento:
Ore 10 ingresso agli scavi di Portus (via Portuense 2360)
Lunghezza della passeggiata: circa 3.5 km.
Ritorno alle ore 12 e 30 circa



Seconda parte (3 Maggio):
 Porti di Claudio e Traiano
Link google maps (da Ostia, piazzale della posta):
<https://maps.app.goo.gl/UxJGNLS3Ki55dNAdA>

Mappa #4

Indice

#1	<i>Mappa Google Earth della passeggiata</i>	<i>Pag.1-2</i>
#2	<i>La passeggiata: sommario e notizie pratiche</i>	<i>Pag.4</i>
#3	<i>Il sistema portuale Ostia-Portus-Roma</i>	<i>Pag.5</i>
#4	<i>La città e le infrastrutture</i>	<i>Pag.6</i>
#5	<i>Ci fermeremo a...:</i>	
	<u><i>Prima parte (12 Aprile 2026)</i></u>	
	<i>Tor San Michele</i>	<i>Pag.6</i>
	<i>Sant'Ippolito</i>	<i>Pag.7</i>
	<i>Museo delle Navi</i>	<i>Pag.7</i>
	<i>Molo Nord del bacino di Claudio</i>	<i>Pag.8</i>
	<u><i>Seconda parte (3 Maggio 2026)</i></u>	
	<i>Molo Nord-Sud</i>	<i>Pag.8</i>
	<i>Molo e terme della lanterna</i>	<i>Pag.9</i>
	<i>Horrea cd Severiani</i>	<i>Pag.9</i>
	<i>Canale di collegamento e canale traverso</i>	<i>Pag.10</i>
	<i>Basilica Cristiana</i>	<i>Pag.11</i>
	<i>Darsena</i>	<i>Pag.11</i>
	<i>Horrea cd Traiane e portico di Claudio</i>	<i>Pag.12</i>
#6	<i>La bibliografia: i testi principali consultati</i>	<i>Pag.13</i>
#7	<i>Integrazione per la seconda parte della passeggiata (3 Maggio)</i>	<i>Pag.14</i>
#8		

2 - La passeggiata: sommario e notizie pratiche

Una premessa importante: le festività Pasquali mi hanno impedito di organizzare la passeggiata usufruendo come al solito dell'accesso gratuito ai siti del Parco archeologico. La passeggiata prevede nel complesso l'ingresso in due siti a **pagamento (costo 6 Euro ciascuno)**, il **museo delle Navi** ed il **porto di Claudio e Traiano**. Ovviamente, quanto detto non vale per chi fosse in possesso di un **abbonamento annuale** per l'accesso ai siti del Parco Archeologico. Poiché la lunghezza complessiva, insieme agli orari dei due siti archeologici non consente di fare un'unica passeggiata ritengo sia meglio dividere la passeggiata in due parti. Visto che la passeggiata al porto imperiale è stata effettuata recentemente, daremo la precedenza al museo delle Navi e ad altri siti del territorio. Indicativamente, la **seconda parte della passeggiata (ai porti di Claudio e Traiano)** potrà essere effettuata la prima domenica di Maggio (**il 3 Maggio. L'ingresso sarà gratuito**). Darò conferma di questa data.

⇒ **La prima parte** della passeggiata (**Domenica 12 Aprile**) si svolgerà dunque nel territorio Ostiense-Portuense e prevede, oltre all'area del **museo della navi** due brevi soste (alla **torre San Michele** e alla **Basilica di Sant'Ippolito** -) che ci permetteranno di ricollegarci al tema delle **torri di avvistamento** e a quello delle **testimonianze Cristiane** che sono stati affrontati in un collegamento online il 29 Gennaio.

⇒ **La seconda parte** della passeggiata (**3 Maggio**) sarà dedicata all'area archeologica dei **porti di Claudio e Traiano**. La due parti della passeggiata avranno lo scopo di far percepire **le dimensioni e la complessità dell'insediamento portuale, fermandoci nei punti in cui le evidenze archeologiche permetteranno di raggiungere questo scopo.**

L'articolazione della passeggiata rende necessario **l'uso dell'auto privata**. La disponibilità limitata di parcheggi nei punti in cui effettueremo delle soste suggerisce di minimizzare il numero di auto. Si può utilizzare la chat per formare gli equipaggi. Il luogo di raduno ad Ostia è il **parcheggio di via dei Galeoni (stazione Lido Centro)**. Di lì la prima sosta sarà alla **torre San Michele - mappa #1** seguita dalla **Basilica di Sant'Ippolito mappa #2** e dal **museo delle Navi - mappa#3**. L'ultima tappa (il 3 Maggio, indicativamente) sarà dedicata **all'area archeologica dei porti di Claudio e Traiano - mappa #4**

Riepilogo tappe e appuntamento:

1. **Appuntamento ore 8 e 30** parcheggio di via dei Galeoni (Staz. Lido Centro)
2. **Partenza ore 8 e 45** dal parcheggio di via dei Galeoni

Soste:

1. **Torre San Michele.** Arrivo presunto ore 8 e 50
2. **Basilica di Sant'Ippolito.** Arrivo presunto ore 9 e 30
3. **Museo delle navi.** Arrivo presunto ore 10
4. **Area Archeologica dei porti di Claudio e Traiano (il 3 Maggio,** indicativamente)

Il ritorno ad Ostia è previsto intorno alle 13



ANNOTAZIONI IMPORTANTI

⇒ Per raggiungere i resti della banchina del molo nord e gli edifici sulla testata Ovest dovremo attraversare una zona a prato.

E' bene indossare scarpe adatte

⇒ Chi fosse in ritardo può contattarmi sulla chat per concordare un appuntamento lungo il percorso.

⇒ Vi prego infine di confermare sulla chat la vostra presenza e di utilizzarla per qualunque comunicazione.

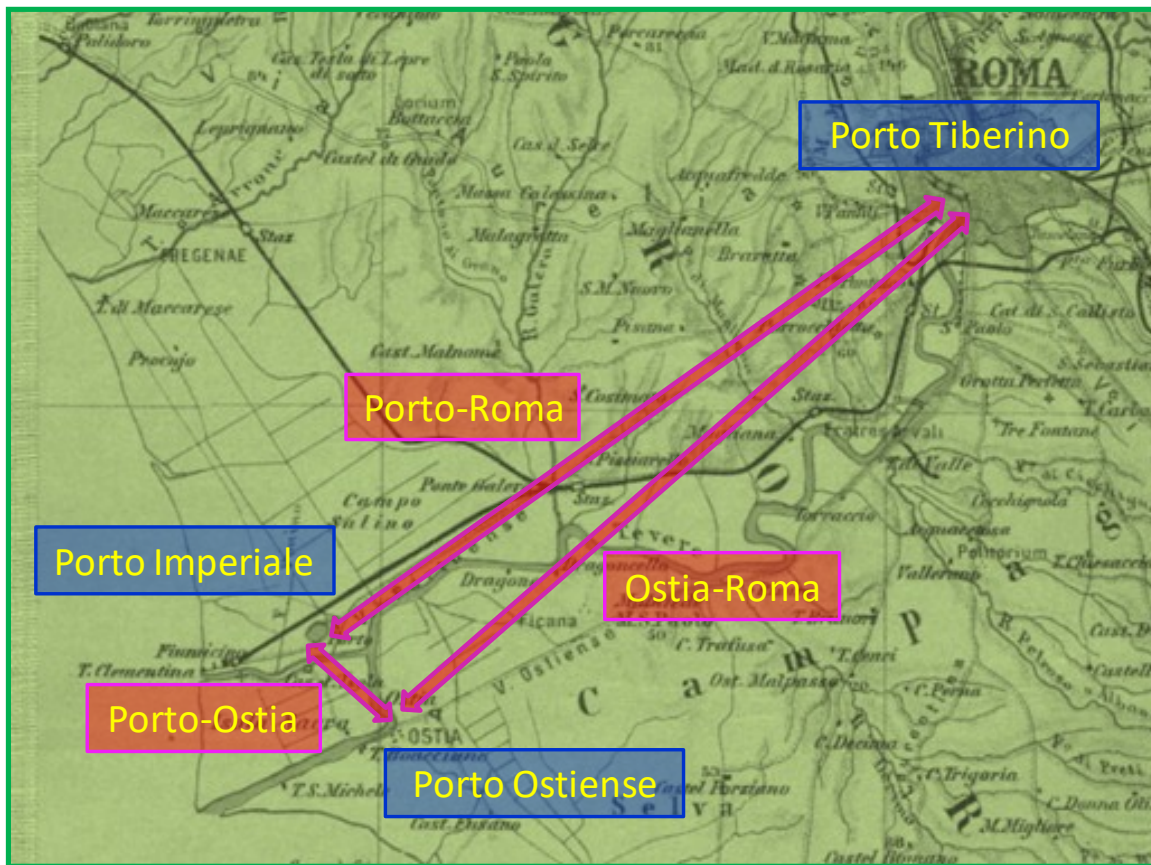
⇒ Il parcheggio del museo delle navi si trova sulla sinistra (v. mappa #3) rispetto alla direzione da cui arriveremo. E' necessario raggiungere la prima rotonda per trovarci nella direzione corretta (v.mappa #3)

Per la seconda parte della passeggiata: l'accesso all'area archeologica dei porti di Claudio e Traiano è sotto il ponte della strada che conduce all'aeroporto (al semaforo sul viadotto si deve girare a sinistra e poi, alla rotonda, di nuovo a sinistra per prendere la via Portuense verso Roma. L'ingresso agli scavi si trova a sinistra, esattamente sotto il viadotto, dopo un centinaio di metri. Il parcheggio antistante l'ingresso è piccolo. Nel caso non ci fosse posto, si può raggiungere il parcheggio del cimitero di Fiumicino, circa 300 m più avanti sulla via Portuense, sulla destra.

Appuntamento per il 3 Maggio:

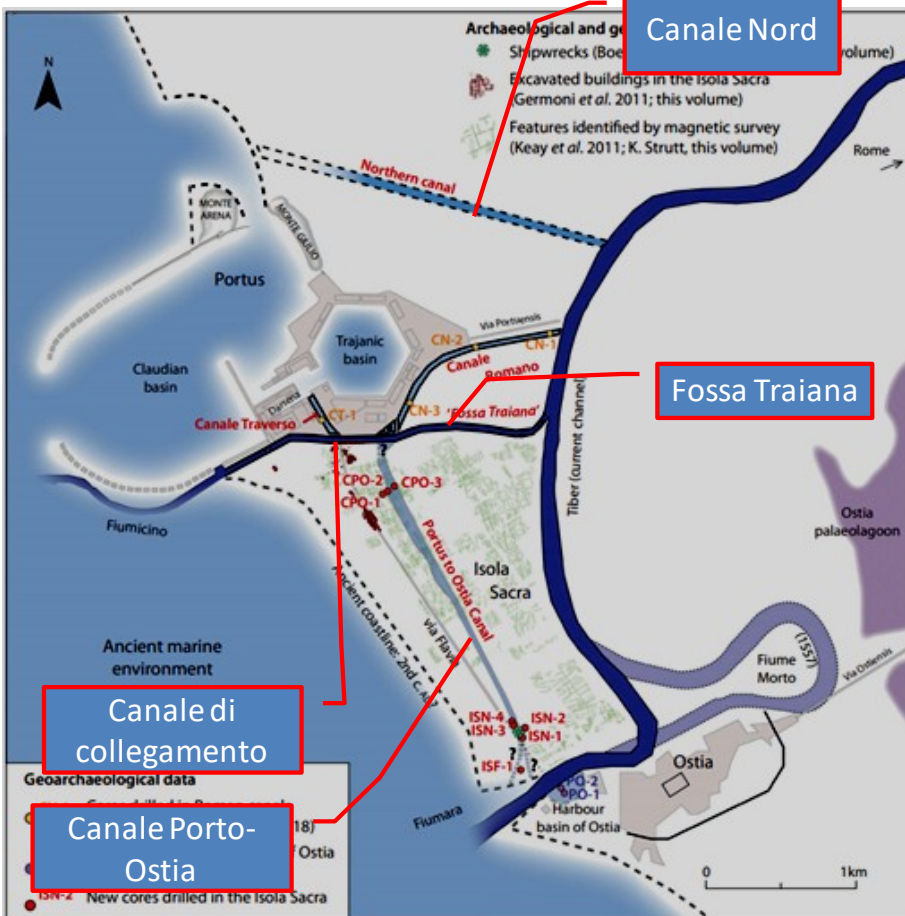
Ore 10 all'ingresso dell'area archeologica dei porti di Claudio e Traiano. Il ritorno ad Ostia è previsto intorno alle 13, **l'itinerario dettagliato** per arrivare al luogo dell'appuntamento verrà inviato insieme a questo file che, a parte **la pag.14 che può essere stampata separatamente**, non contiene modifiche sostanziali rispetto alla versione precedente del 12 Aprile.





3 - Il sistema portuale

Ostia-Portus-Roma: Ci si potrebbe domandare perché Ostia e Portus ed il concetto di sistema portuale: il nostro territorio è strettamente ed indissolubilmente collegato a Roma, per il fatto di esserne di fatto una porta e per esserne di fatto un'appendice marittimo-fluviale. Ostia-Porto e Roma sono integrati al punto che l'esistenza dell'uno presuppone l'esistenza dell'altro. Limitando per ora l'attenzione al sistema Ostia-Portus, va detto che tale sistema era collegato ed integrato da una rete di idrovie che, oltre a renderlo un'entità unica, facilitava i movimenti delle navi e delle merci al suo interno.

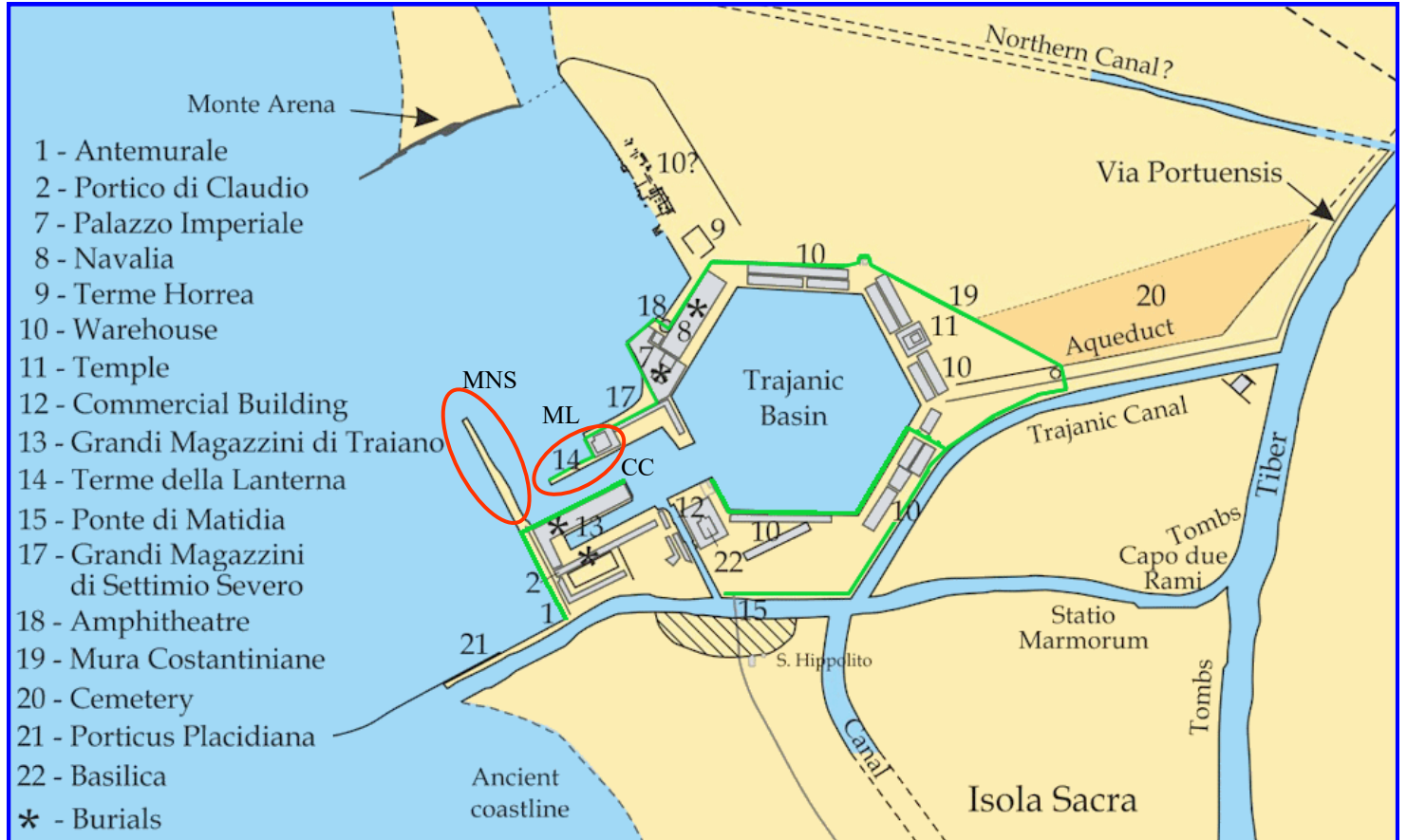


Il porto di Ostia era probabilmente dotato di banchine lungo il Tevere e, vicino allo sbocco del canale Porto-Ostia, era scavata una darsena che includeva anche un grande edificio per il ricovero e la riparazione delle navi (forse militari). Molti magazzini erano in funzione ad Ostia e sull'Isola Sacra (per una superficie totale di circa 8 ha). Una superficie circa doppia (16 ha) era in funzione nell'area dei bacini imperiali, soprattutto nel cosiddetto porto interno ed intorno al bacino esagonale.

Come è noto, il motore della realizzazione del porto fu Claudio che nel 42 DC diede inizio alla grandiosa realizzazione. Per primi furono realizzati i due grandi moli ricurvi, il grande faro e le prime opere di canalizzazione (in gran parte riutilizzate da Traiano) che favorivano lo smaltimento dei detriti fluviali ed i collegamenti all'interno del porto e con Ostia. Il porto di Claudio fu probabilmente completato da Nerone che l'inaugurò nel 64 DC. Il nuovo porto soffriva di molti problemi (insabbiamento, scarsa protezione dai venti dominanti, tendenza ad impaludarsi per la scarsa profondità) a cui tentò di porre rimedio Traiano con la realizzazione del grande bacino esagonale collegato, attraverso i canali di Claudio, al mare, al Tevere e ad Ostia. La storia del grande porto, il più importante del Mediterraneo, durò molti secoli

(almeno fino all'VIII-IX secolo) quando la decadenza di Roma e l'instabilità politica ne causarono l'abbandono.

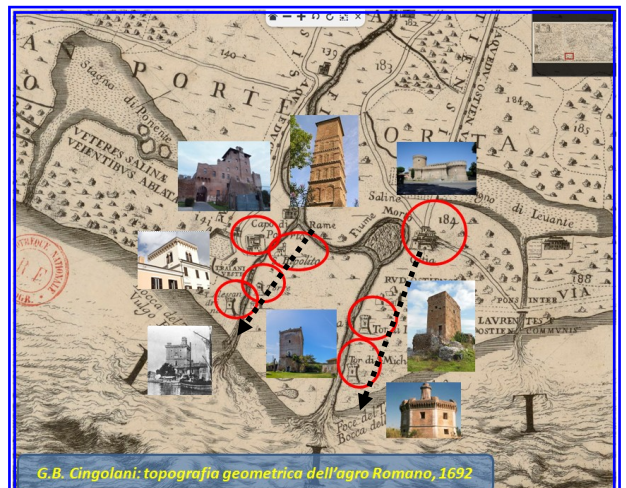
4 - La città e le infrastrutture: la cartina mostra le infrastrutture principali della città. Per quanto riguarda la città però le evidenze archeologiche sono decisamente scarse. Gli unici edifici abitativi individuati sono nei dintorni della Basilica Cristiana (22), essa stessa costruita sopra un edificio di incerta destinazione, probabilmente una domus. Uno scavo recente ha riguardato un isolato abitativo oltre la via Portuense. Gli edifici individuati con certezza all'interno delle mura (19 - linea verde) sono principalmente dei magazzini. I due grandi bracci del grande bacino di Claudio sono dei moli (un lungo tratto di quello settentrionale è visibile dietro al museo delle Navi), La zona segnata come monte Arena ospita alcuni edifici di servizio del porto, una cisterna ed un edificio termale. I due moli marcati con **ovali rossi** sono rispettivamente il **molo Nord-Sud (MNS)** e



quello della lanterna (ML). I due moli sono stati oggetti di indagini recenti ed ospitano due edifici termali. Gli horrea cd Severiani (17) sono a ridosso del bacino di Traiano e sono al confine tra la proprietà demaniale e quella Sforza-Cesarini (già Torlonia) che purtroppo rende poco o nulla fruibile una parte essenziale del sistema portuale. In ogni caso il bacino esagonale era circondato da horrea. Il lato dell'esagono confinante con il bacino di Claudio ospitava un edificio monumentale (il cd palazzo Imperiale - (7)). Le abitazioni, come già detto dovevano essere sul lato meridionale dell'esagono, dove si trova la basilica Cristiana. Un grande tempio (11) si trovava sul lato nord orientale dell'esagono. Il tempio era dedicato a Bacco - Liber Pater ed in questa zona si trovavano probabilmente gli horrea vinari, comunque non ancora individuati. Va aggiunto che la città, anche grazie alla presenza del ponte di Matidia (15), dopo il II secolo si espanse sull'Isola Sacra, nell'area di Sant'Ippolito.

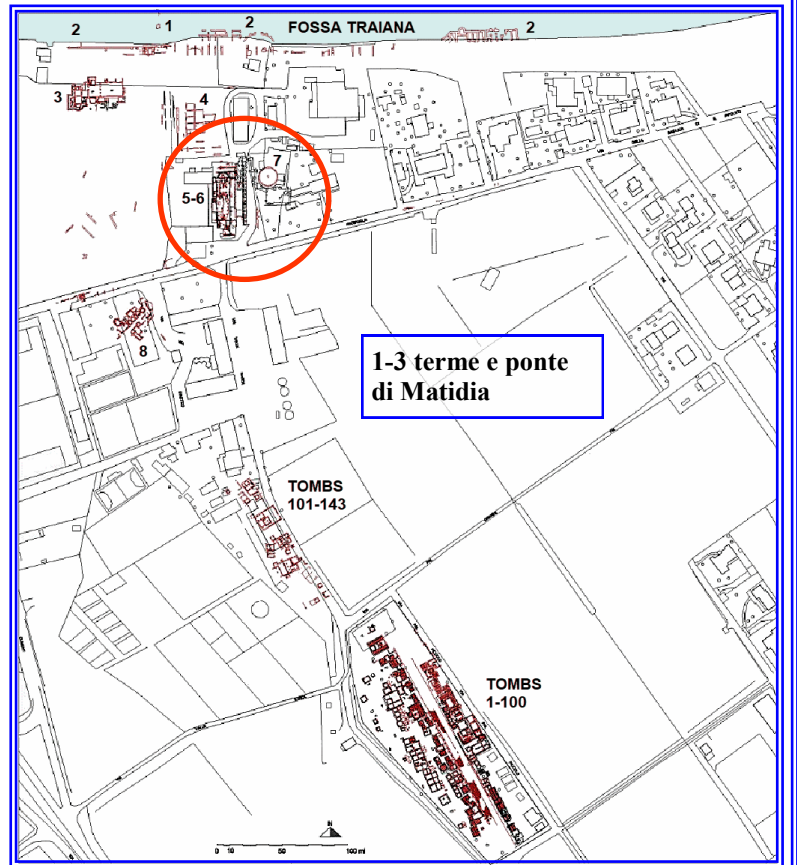
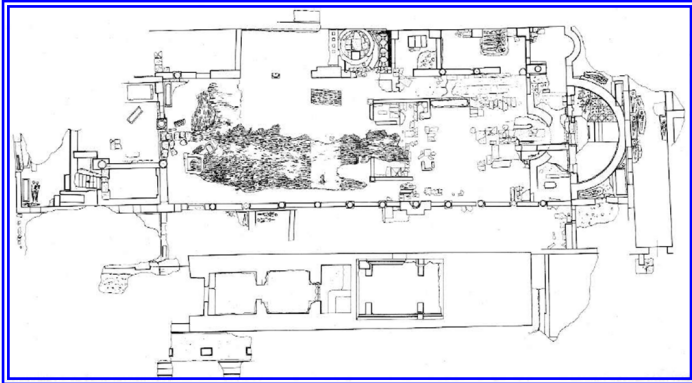
5 - Ci fermeremo a: Tor San Michele

Il tema delle torri di avvistamento presenti sul nostro territorio è importante perché queste strutture costituivano una rete di avvistamento con modeste funzioni difensive, in alcuni casi con funzioni doganali, ma erano fondamentali per avvisare tempestivamente le difese di Roma della eventuale presenza di pericoli. Il rapido avanzamento della linea di costa costrinse più volte ad aggiornare questa rete con la costruzione di nuove strutture il più possibile vicine al mare. La torre San Michele, l'ultima ad essere costruita, ne è un esempio (v. mappa). La torre prese il posto di quella Boacciana (probabilmente costruita sul nucleo del faro di Ostia), e fu costruita nel 1568 (all'epoca di Pio V). Il progetto è di Michelangelo e risente chiaramente dell'avvento delle armi da fuoco per i suoi accorgimenti costruttivi. Le finestre sono state aggiunte. In tempi recenti, la torre è stata utilizzata come radiofaro dall'aeronautica



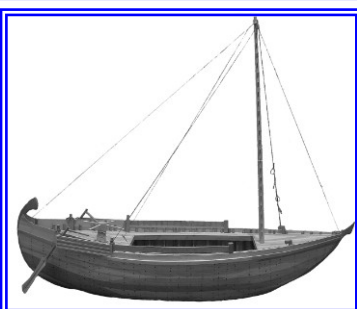
5 - Ci fermeremo a: Sant'Ippolito

Prospezioni recenti hanno mostrato l'intensa urbanizzazione dell'isola Sacra e l'esistenza di un canale di collegamento tra la fossa Traiana e il porto di Ostia. In questo contesto è inserita la basilica di Sant'Ippolito: l'importante complesso è costruito su una parte di un edificio termale ed è all'incirca in corrispondenza con il ponte di Matidia che garantiva il collegamento tra Portus e Ostia. La basilica conserva il sepolcro del martire Ippolito. E' a tre navate ed ha avuto almeno due fasi costruttive. Gli scavi hanno portato alla luce, tra l'altro un raro ciborio di epoca carolingia

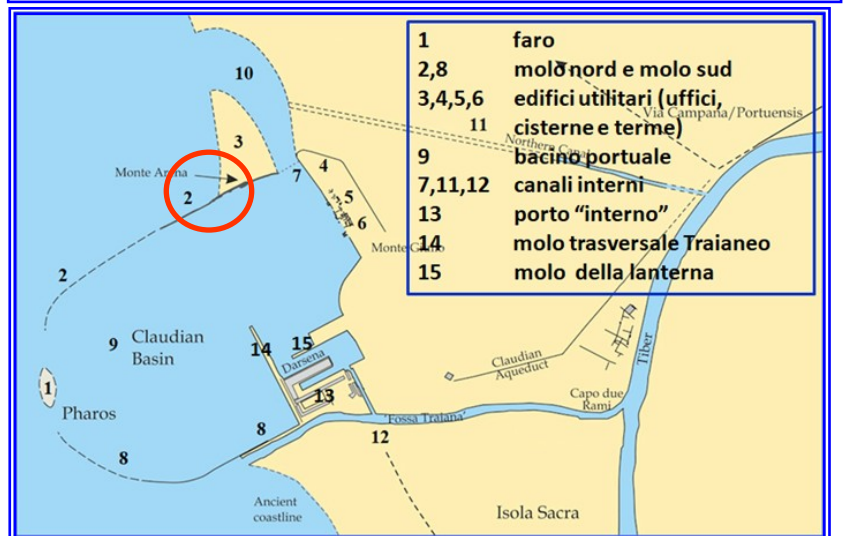


5 - Ci fermeremo a: Museo delle Navi

I lavori per la realizzazione della viabilità del nuovo aeroporto di Fiumicino hanno portato alla luce alcune parti del bacino portuale di Claudio (il molo nord ed alcuni edifici di servizio) e soprattutto i relitti di alcune imbarcazioni di tipo diverso a partire dal 1958. Complessivamente sono stati individuati 5 relitti più frammenti appartenenti a due imbarcazioni diverse. Un ottavo relitto non è stato recuperato a causa delle cattive condizioni di conservazione. I relitti sono stati rinvenuti nei pressi dell'attuale museo delle navi e sono individuati dal nome Fiumicino seguito da un



numero:
 ⇒ **Fiumicino 1:**
 Si tratta probabilmente di una nave caudicaria (trasporto fluviale, anche se questa interpretazione



ne di Giulia Boetto è stata criticata—2011) datata al IV-V secolo con una portata stimata a 50-70 tonnellate. Lo scafo è conservato per una lunghezza di circa 14m e una larghezza di circa 5m.

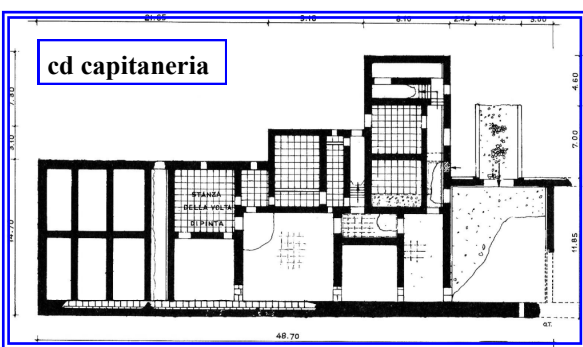
- ⇒ **Fiumicino 2:** è simile per le sue caratteristiche e dimensioni a Fiumicino 1
- ⇒ **Fiumicino 3:** è più piccola (lunghezza inferiore a 6 m) delle due precedenti. Alcune caratteristiche comuni ne suggeriscono una datazione vicina a Fiumicino 1
- ⇒ **Fiumicino 4:** anche se di non grandi dimensioni (ca 10m) si presta ad una navigazione marittima di piccolo cabotaggio. E' presente una scassa per l'inserimento di un albero
- ⇒ **Fiumicino 5:** datata al II secolo, è lunga circa 5m. E' stata identificata come un'imbarcazione da pesca per la presenza di un vivaio allagabile e chiuso con tappi di legno

I relitti sono stati restaurati e trattati periodicamente per garantirne la conservazione. Il museo include una sala multimediale con una postazione video in cui, tra l'altro è illustrata la procedura di recupero dei relitti e del trattamento del legno (quercia, pino, cipresso). Nel museo, oltre a vari reperti provenienti dallo scavo delle navi, è esposto un calco del famoso rilievo Torlonia che raffigura il porto imperiale .

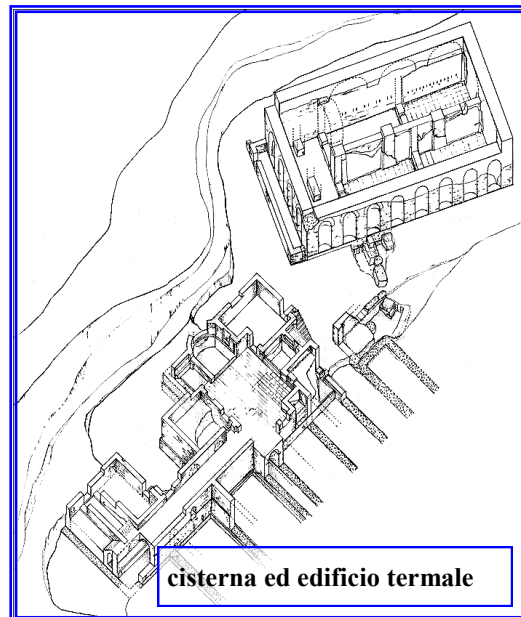


5 - Ci fermeremo a: molo Nord del bacino di Claudio

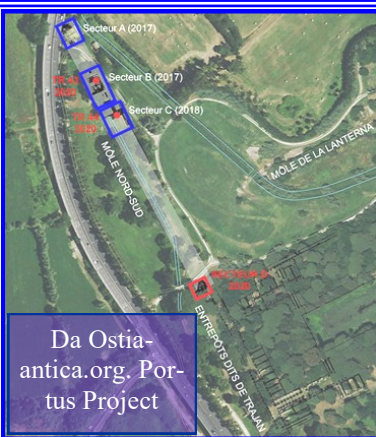
Il molo Nord del grande bacino portuale - con riferimento alla figura a pag.6, la distanza tra i due moli nord e sud è maggiore di 1 km e quella Est-Ovest è di circa 1.5 km per una superficie totale di circa 70 ha - è stato rinvenuto e scavato anch'esso negli anni in cui è stato costruito il nuovo aeroporto. Oltre a un tratto consistente del molo costituito da una platea di calcestruzzo, di blocchi di basalto e da una copertura di travertino, sono stati scavati un molo che chiude il bacino di Claudio posteriormente ed



alcuni edifici nella zona denominata monte Giulio (4,5,6 nella mappa a pag.6): si tratta di un edificio probabilmente legato al funzionamento del porto (la cd capitaneria) di un edificio termale e di una cisterna. Il molo e gli edifici erano collegati al bacino di Traiano.



cisterna ed edificio termale



5 - Ci fermeremo a: molo Nord-Sud

Il molo Nord-Sud (MNS) è una struttura che protegge il porto interno e costituisce l'inizio del percorso per raggiungere il bacino esagonale. E' stato indagato nell'ambito del "Portus Project" in tre campagne di studio condotte dalla Scuola

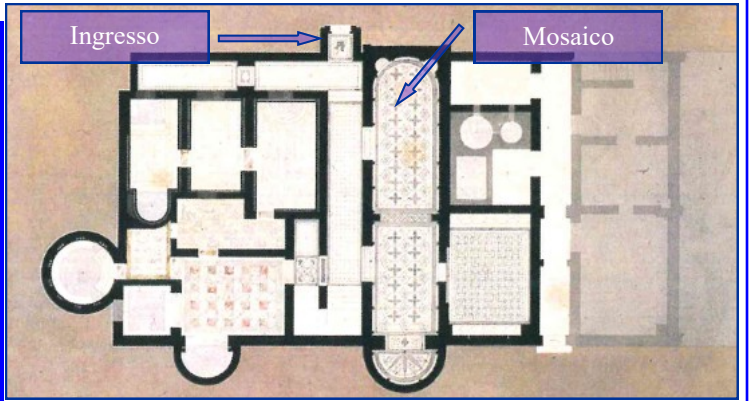
Francese di Roma, dalle università Roma 3 e la Sapienza. La struttura è stata indagata in buona parte e alla sua radice, dove si innesta a partire dai magazzini cd di Traiano è stato scavato un edificio termale. La struttura ha seguito le vicende del porto ed è stata prolungata più volte fino alla tarda antichità, per garantire la protezione dell'accesso al bacino esagonale. L'indagine non è ancora terminata. In ogni caso, sono state chiarite le fasi costruttive ed il collegamento con il portico di Claudio.



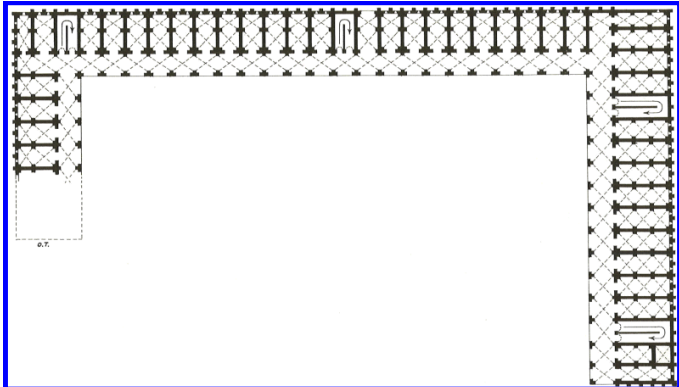
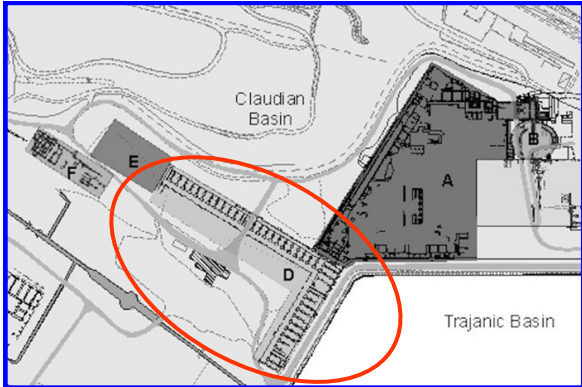
5 - Ci fermeremo a: molo e terme della lanterna Il molo della lanterna (ML sulla cartina a pag.5) completava la protezione del percorso di accesso al bacino esagonale che avveniva attraverso il canale di collegamento (CC sulla cartina). Il molo è definito della lanterna perché si ritiene che sulla sua testata ci fosse un piccolo faro. Le indagini più recenti sono state condotte, nell'ambito del "Portus Project" dall'Università di Huelva. I primi risultati del progetto riguardano il sistema di costruzione del molo a casseforme e l'evoluzione e lo scavo dell'ambiente acquatico circostante che ha permesso di ipotizzare un'utilizzazione della struttura almeno fino al V secolo. Al termine del molo è stato scavato un piccolo impianto termale. Al lato del corridoio di ingresso è visibile uno dei pochissimi esempi di mosaici individuati a Portus.



Ricostruzione ipotetica di una cassaforma utilizzata per costruire gli elementi del molo. Da: Meléndez JB. Il molo est-ovest a Portus. Un'analisi preliminare sugli aspetti architettonici della struttura. 2021

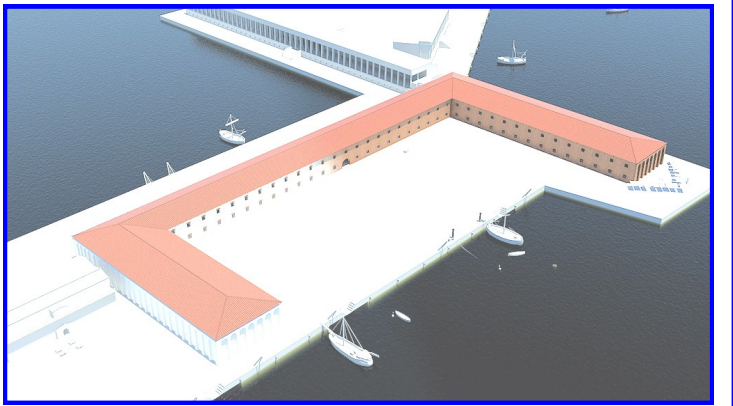


5 - Ci fermeremo a: horrea cd Severiani Questi horrea fungevano da congiunzione tra il bacino di Claudio ed il porto interno. La ricostruzione 3D dal Portus Project mostra la posizione degli horrea rispetto ai due bacini. La forma della struttura era quella di una C che affacciava su un grande



corridoio su un grande

cortile al termine del quale era il canale di collegamento (CC sulla cartina a pagina 5). Al vertice superiore della C si trova il cd palazzo Imperiale, non visitabile. Comunque una grande struttura di pregio utilizzata sicuramente dai funzionari responsabili del porto e occasionalmente dall'Imperatore o dalla famiglia imperiale. Sull'epoca di costruzione degli horrea ci sono dei dubbi (potrebbero essere Severiani o antecedenti di un paio di decenni e quindi datati all'epoca di Marco Aurelio). Gli horrea avevano almeno due piani e l'accesso agli ambienti degli horrea (tutti dotati di soglia e fori per cancelli o porte) avveniva attraverso un corridoio voltato a crociera che correva intorno al cortile. L'aspetto esterno del complesso era marcato probabilmente da alti contrafforti ad arco e da finestre distribuite tra tutti gli ambienti. Gli ambienti non avevano pavimenti sopraelevati e quindi gli horrea non servivano per l'immagazzinamento di cereali ma probabilmente per l'immagazzinamento di olio di oliva o vino.



5 - Ci fermeremo a: terrazza sul bacino di Traiano (accessibilità da verificare). Dal lato degli horrea cd Severiani che fiancheggia il bacino esagonale è possibile, tramite una rampa, salire al piano superiore da dove è possibile



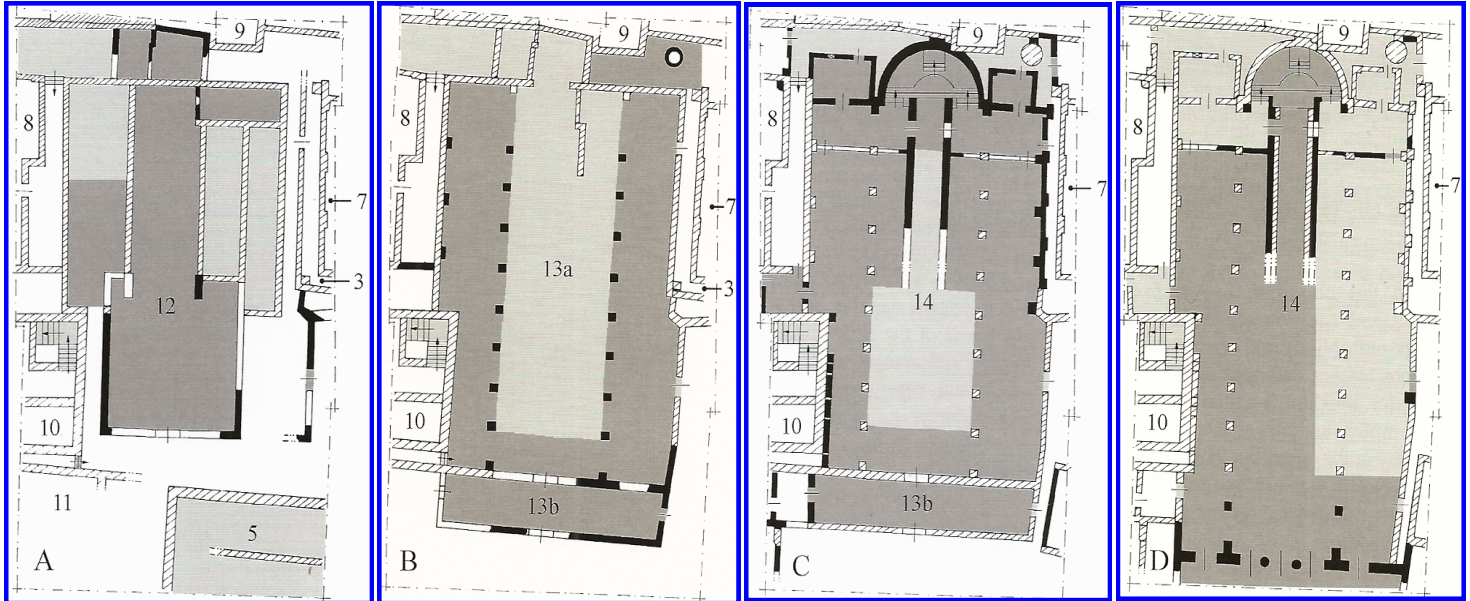
vedere più o meno per intero il grande bacino esagonale di Traiano: ciò che si vedrebbe, da sinistra verso destra, facendo riferimento alla mappa a pagina 5, è il sito del palazzo imperiale, parzialmente nascosto da uno degli edifici costruiti sui lati dell'esagono, in questo caso probabilmente i navalia. Il cd palazzo imperiale includeva anche un edificio circolare interpretato da qualche archeologo come un piccolo anfiteatro. Sugli altri tre lati ci sono magazzini, interrotti al centro dal

grande tempio di Liber Pater-Bacco. La villa Torlonia è sita sul lato centrale, davanti al punto di osservazione, leggermente decentrata rispetto al sito del tempio.

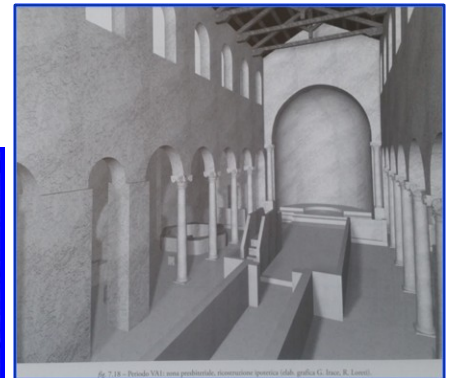
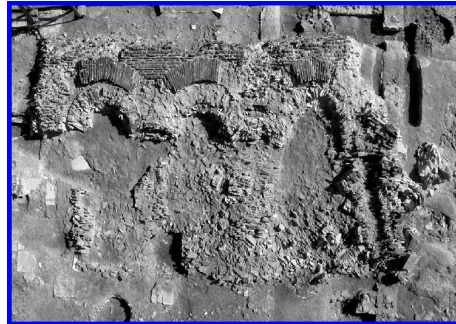


5 - Ci fermeremo a: canale di collegamento e canale trasverso I due avvallamenti appena percepibili dopo aver lasciato la terrazza, corrispondono al canale di collegamento tra il bacino di Claudio e quello di Traiano e al canale trasverso che univa il canale di collegamento alla fossa Traiana. La darsena, di cui si parlerà in seguito, si immetteva alla giunzione tra i due canali, completando i collegamenti del porto interno. Il canale trasverso era attraversato tramite uno o due ponti.

5 - Ci fermeremo a: Basilica Cristiana La Basilica di San Pietro e Paolo (la dedica è ancora oggetto di dibattito) a Porto è nota dal 1865 e lo scavo fu completato in due fasi, negli anni '30 e negli anni '90 del '900. L'edificio ha una



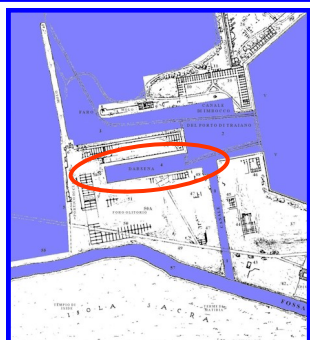
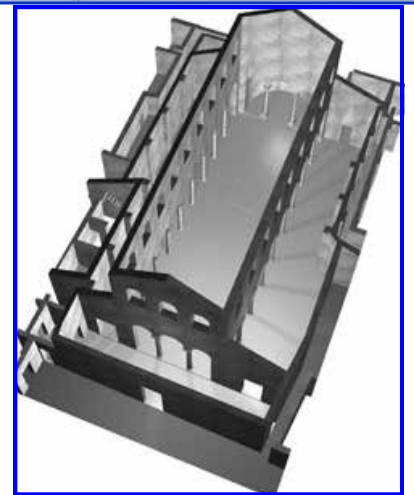
lunga storia edilizia iniziata nel IV secolo quando fu installata utilizzando un edificio preesistente. La basilica ha assunto l'aspetto di basilica a tre navate intorno al V secolo. Le quattro figure contrassegnate da A a C mostrano l'evoluzione architettonica della basilica: A: ≈275-325 DC;



B: ≈350 AD; C: ≈375-500 AD; D: ≈475-600 AD.

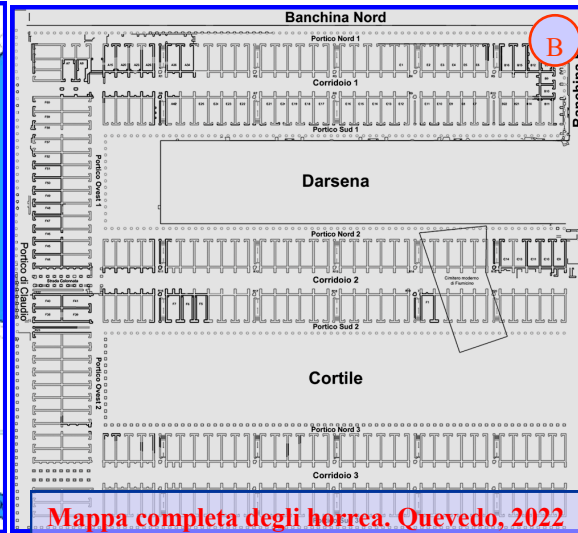
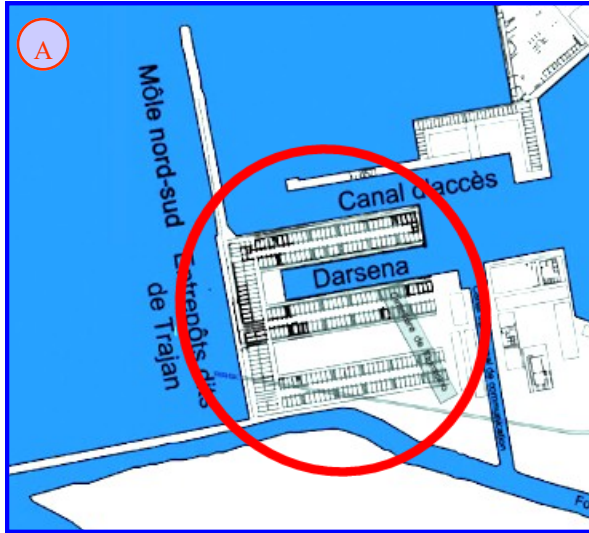
Nell'ultima fase (D) la basilica è stata allungata e dotata di un portale monumentale.

La foto mostra la basilica al termine dello scavo. La struttura esagonale in basso a sinistra è un fonte battesimale aggiunto nell'VIII secolo. La storia della basilica si è interrotta alla metà del 1300 a seguito di un crollo catastrofico causato da un terremoto. I resti ben conservati delle navate crollate hanno permesso di ricostruire l'aspetto interno ed esterno della basilica.



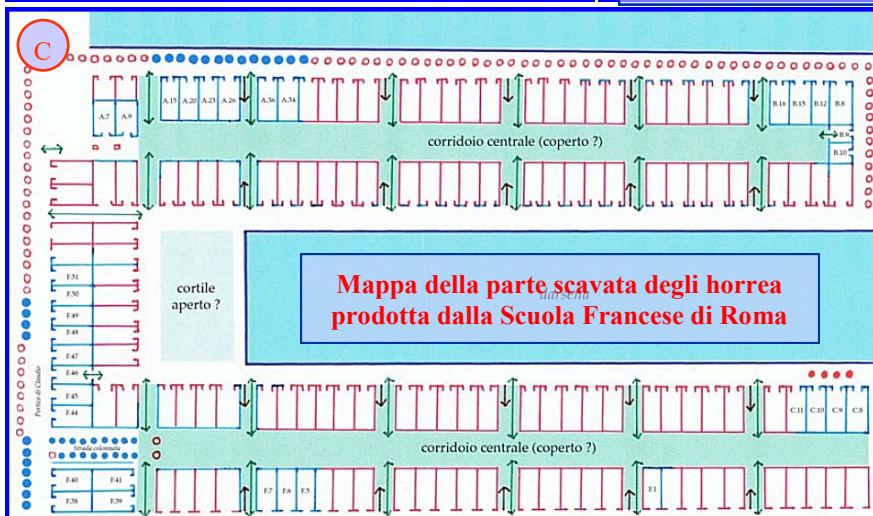
5 - Ci fermeremo a: Darsena E' inserita all'interno dei grandi horrea Traiane: si tratta di un bacino, piuttosto profondo, di circa 200 x 25 metri. È piuttosto stretto per la manovra delle navi più grandi e il suo scopo non è completamente chiaro: una delle ipotesi è che potesse essere un punto di ormeggio per il carico delle navi (più piccole) destinate a risalire il Tevere fino a Roma. La vicinanza della fossa di Traiano (raggiungibile con il canale traverso) rende plausibile questa ipotesi anche se la profondità del bacino suffragherebbe l'ipotesi di una sua utilizzazione da parte delle navi più grandi e con maggiore pescaggio.

5- Ci fermeremo a: *Horrea cd Traianei e portico di Claudio* Questo gruppo di grandi horrea è noto da tempo ma negli ultimi tempi ne è stato condotto uno studio sistematico da archeologi Britannici e Francesi nell'ambito del Portus Project. Il complesso fu costruito su fondazioni Claudiane in epoca Traianea. Il complesso è mostrato nel suo contesto sulla mappa **A**. Secondo le ultime indagini di Quevedo (mappa **B**) aveva una struttura simmetrica, aperta verso il canale trasverso, che si sviluppava intorno a due rientranze porticate delle quali una è occupata dalla darsena. Il corridoio centrale, (2) sulla mappa **B**, era percorso da una via colonnata (collegata al portico di Claudio) attraverso la quale si potevano raggiungere i due corpi simmetrici che avevano gli ingressi degli ambienti di stoccaggio rivolti



Mappa completa degli horrea. Quevedo, 2022

verso le due rientranze, le banchine ed il portico di Claudio. Gli ambienti di stoccaggio avevano i pavimenti sopraelevati ed erano quindi dedicati all'immagazzinamento di granaglie. Il Portico di Claudio, oltre alla via colonnata appena citata, era rivolto verso il bacino di Claudio e ne costituiva una sorta di quinta mo-



Mappa della parte scavata degli horrea prodotta dalla Scuola Francese di Roma



Ricostruzione del portico di Claudio. Da: Bukowiecki, 2019

numentale. Le strutture porticate si prolungavano sul molo Nord-Sud, secondo la ricostruzione della Scuola Francese di Roma. Un'altra grande struttura porticata e con ambienti coperti era costruita sul molo sud del bacino di Claudio (porticus Placidiana, v. mappa pag.5).

Ora alcune osservazioni tratte dal lavoro di E. Bukowiecki:

1. è importante osservare che il sistema di solidissime fondazioni delle banchine fu costruito sulla terraferma prima di aprire l'accesso al mare
2. la struttura degli horrea è certamente Claudiana ma ci furono importanti modifiche in età Antonina e Severiana
3. il sistema di comunicazione tra le parti diverse della struttura e le rampe di accesso ai piani superiori erano piuttosto strette. La movimentazione delle merci (indicata dalle frecce sulla mappa **C**) doveva perciò essere effettuata dai Saccarii
4. infine, il complesso non era servito dall'acquedotto è stato perciò ipotizzato che la particolare robustezza delle fondazioni sia stata sfruttata per allestire delle cisterne per l'acqua piovana negli spazi corrispondenti ai passaggi verso i corridoi che tra l'altro avevano una distanza tra i muri di fondazione più piccola.

6 - Riferimenti bibliografici

1. Pavolini C. Vita quotidiana a Ostia. Laterza. 1986
2. Pavolini C. Ostia. Laterza. 1983
3. Gregorovius F. Storia della città di Roma nel Medioevo. 1859
4. Anonimo Romano. Cronica. Adelphi. 2007
5. Giraudi . Evoluzione tardo-olocenica del delta del Tevere. Il Quaternario. 17(2/2). 2004
6. Bellotti P. Il delta del fiume Tevere – L’evoluzione e i fattori che la determinano. Seminario Roma, Tevere, litografico. 2017
7. Felici E. Il porto di Claudio e Vitruvio. Atlante Tematico di Topografia Antica, 23, 2014.
8. Keay S. The Portus Romae. In: Life and death in a multicultural harbour city: Ostia Antica from the republic through late antiquity. Arja Karivieri Ed. 2020.
9. Bermejo Meléndez J et al. El muelle este-oeste de Portus y sus ambientes, primeros datos sobre su configuración arquitectónica. In: Ostia e Portus dalla Repubblica alla Tarda Antichità. Atti del VI Seminario Ostiense. 10-11 aprile 2019.
10. Bukowiecki E et al. Le môle nord-sud de Portus. Seconde campagne de Chronique des activités archéologiques de l’École française de Rome Italie centrale; 2019.
11. Bukowiecki E et al. «Étude archéologique du môle nord-sud de Portus», Bulletin archéologique des Écoles françaises à l’étranger, Italie, 2021
12. D’Ammassa . Portus Romae, fortuna e declino. Brevi note storiche, archeologiche e topografiche. In Del Atlantico al Tirreno. Puertos hispanos e italicos. 2017
13. D’Ammassa C., Frumenti I. Il circuito fortificato del Portus Romae allo stato attuale delle ricerche. Archeopress Roman Archeology 105. 2023
14. Paroli L. Ricerche e studi sulla basilica Portuense. In: la Basilica Portuense. Scavi 1991-2007. 2013

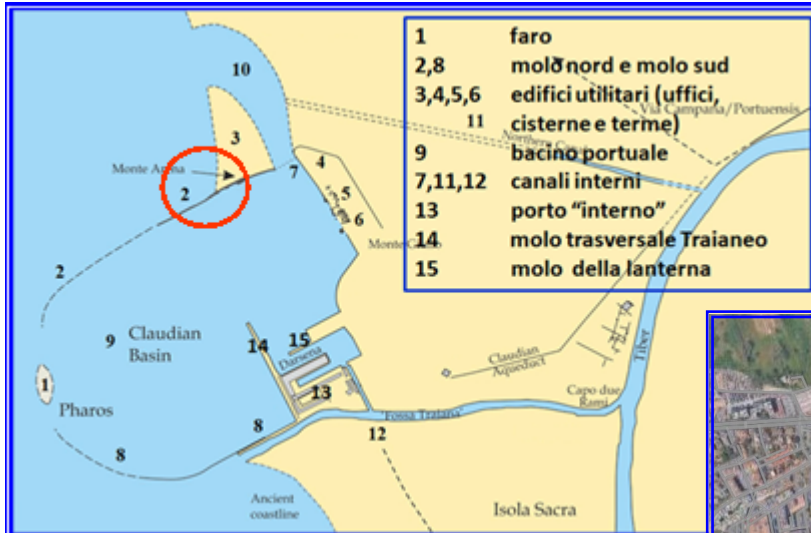


Claudio è stato un Imperatore, forse poco considerato dalla storiografia, a volte biasimato per i comportamenti privati, ma certamente un uomo di grande cultura e capace di progetti visionari e lungimiranti che hanno lasciato un'impronta duratura su Roma e sul nostro territorio in cui la vocazione ai trasporti è il "fil rouge" che lo unisce alla memoria del grande Imperatore

7 - Integrazione per la seconda parte della passeggiata (3 Maggio)

Lo scopo di questa integrazione è quello di aggiungere qualche informazione sul porto di Claudio, soprattutto su due argomenti: il molo sud del bacino di Claudio e un evento (riportato da Tacito) occorso nei primi anni di vita del porto quando circa 200 navi che si trovavano all'interno del bacino furono distrutte da un evento estremo.

⇒ **Il molo Sud del Bacino di Claudio (B1):** nella passeggiata del 12 Aprile abbiamo esplorato un lungo tratto del molo Nord (2) che parte all'incirca all'altezza del museo delle navi ed è stato portato alla luce per quasi un chilometro.



Il molo Sud (8) partiva dalla banchina esterna del porto interno che si prolungava poi nel molo Nord-Sud (14). Il molo Sud non è visibile anche se il suo tracciato è stato individuato tramite una serie di carotaggi (profondità delle strutture dai 5 ai 15 m). Il tracciato era simile a quello del molo Nord e terminava prima dell'isola del faro. Ne resta probabilmente una traccia nell'andamento dell'attuale



canale di Fiumicino che prosegue più o meno rettilineo tranne una curvatura accentuata in corrispondenza dell'inizio del prolungamento del canale determinato dall'avanzamento della costa.

⇒ **L'evento catastrofico del 62DC (B2,B3):** come è noto nel 62 DC un fortunale distrusse ben 200 navi che si trovavano all'interno del bacino di Claudio.

L'episodio è riportato da Tacito e ha generato molte ipotesi sulla sua origine. Probabilmente non si è trattato di una semplice tempesta ma potrebbe esserci trattato di uno tsunami generato dal terremoto di Pompei che fece molti danni in Campania e soprattutto a Pompei. In effetti Tacito parla di una tempesta ma non si deve dimenticare che la lingua Latina non possedeva una parola specifica per indicare uno tsunami. In aggiunta c'è un altro passo in cui si preoccupa di assicurare che i rifornimenti di grano sono garantiti: la deduzione più immediata è che l'evento catastrofico è avvenuto in un momento in cui la flotta granaria di Alessandria era a Portus (il bacino di Claudio - quello di Traiano non esisteva ancora - poteva contenere al massimo tra le 200 e le 300 navi: il bacino era dunque pieno). La monetazione di Nerone in quel periodo sembra proprio voler rassicurare sul funzionamento dell'infrastruttura e sull'approvvigionamento di grano, piuttosto che celebrare il porto che probabilmente era già completo nel 62DC. Va aggiunto che il sesterzio è stato coniato in bronzo per assicurarne una maggior diffusione soprattutto negli strati più poveri della popolazione che maggiormente dipendeva-



no dalla regolarità degli approvvigionamento granari (B2). Per quanto riguarda l'ipotesi dello tsunami una simulazione ha mostrato che avrebbe potuto raggiungere Ostia (B3)

B1: Cinzia Morelli, Alfredo Marinucci e Antonia Arnoldus Huyzendveld. Il porto di Claudio: nuove scoperte. In: Portus and its Hinterland: Recent Archeological Research. Simon Keay and Lidia Paroli eds. 2011

B2: Steven L. Tuck. Was the Tempestas of AD 62 at Ostia Actually a Tsunami? The Classical Journal. 14.4 (2019). 439-462

B3: Stefano Tinti, Francesco Latino Chiocci, Filippo Zaniboni, Gianluca Pagnoni, Giovanni de Alteriis. Numerical simulation of the tsunami generated by a past catastrophic landslide on the volcanic island of Ischia, Italy. Mar Geophys Res (2011) 32:287-297