



ALTA FORMAZIONE
altaformazioneinrete.it



CORSO DI SPECIALIZZAZIONE
SPECIALISTA IN RICERCHE E MANAGEMENT
DELL'ARCHEOLOGIA DEL PAESAGGIO
I.D. 7131

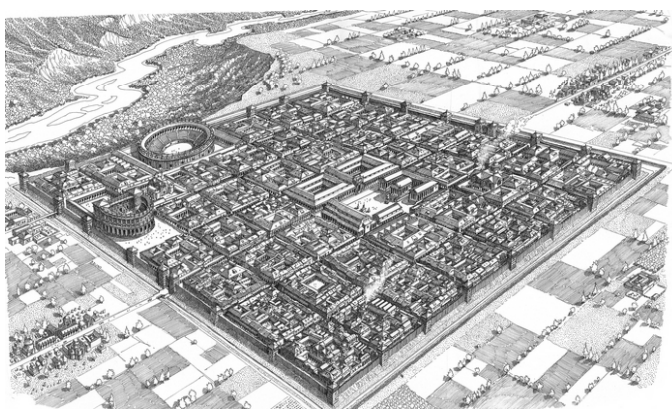
MODULO

“La valorizzazione del patrimonio storico culturale, ricerca storico archeologia sulle colonie romane del 194 a.c.”

Unità didattica 2.3

Docente: Prof. Luigi Crimaco

Le navi e i commerci



I porti di Ostia e Puteoli a confronto

Lo scalo fluviale di Ostia e il porto di Pozzuoli erano stati i due poli del sistema portuale della città di Roma per tutta l'età repubblicana.

Ma, mentre Pozzuoli era troppo lontano e difficilmente raggiungibile, Ostia era inadatta e insufficiente alla gestione di un largo traffico di merci, perché attrezzata con una sola banchina.

Le imbarcazioni di grande tonnellaggio (**le 3000 anfore (circa 150 t.) non potevano risalire il fiume.**

ed erano costrette a trasbordare le loro merci su natanti più piccoli, che venivano tirati da coppie di buoi fino a Roma

(sistema dell'alaggio).

Il tragitto Pozzuoli-Ostia era compiuto in due giorni.

Il tempo rimanente era occupato dalle operazioni di carico e scarico, a cui si assommavano tre giorni per risalire il Tevere. I

Il traino, dalla riva destra del fiume, era effettuato da animali da soma oppure da schiavi.

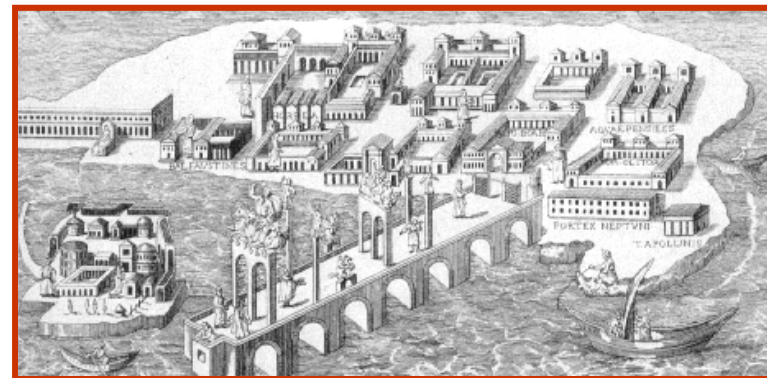
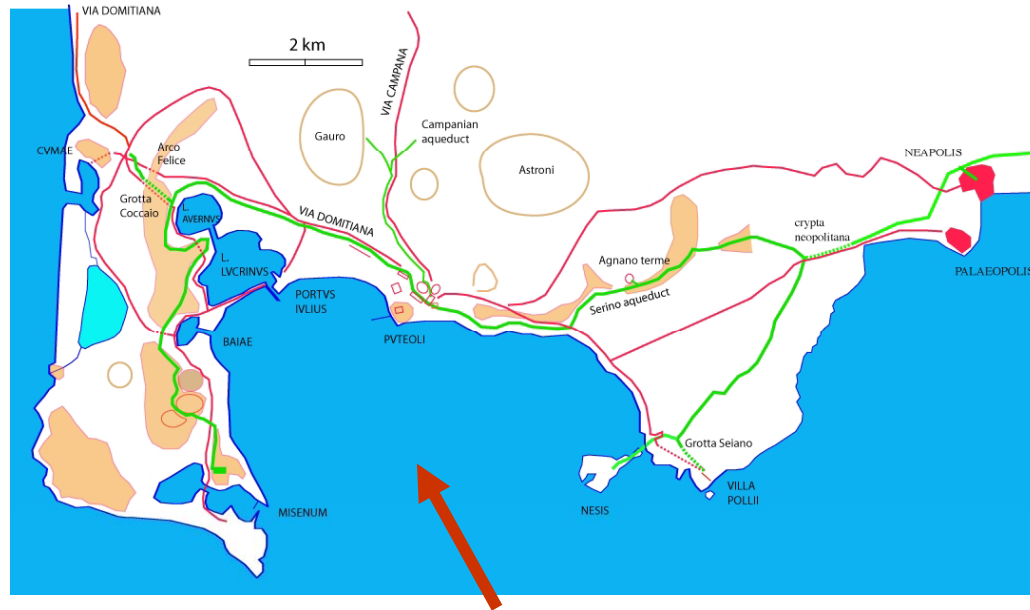
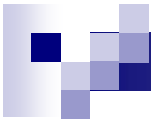
Esisteva una particolare categoria di imbarcazioni le *naves caudicariae* che erano impiegate per il trasporto fluviale delle merci trasbordate dalle navi commerciali.



Trasbordo da oneraria a caudicaria. (Piazzale delle Corporazioni. Scavi di Ostia Antica.Ostia)



Rilievo con caudicaria. Età Imperiale Romana. Museo Nazionale Romano, Roma.



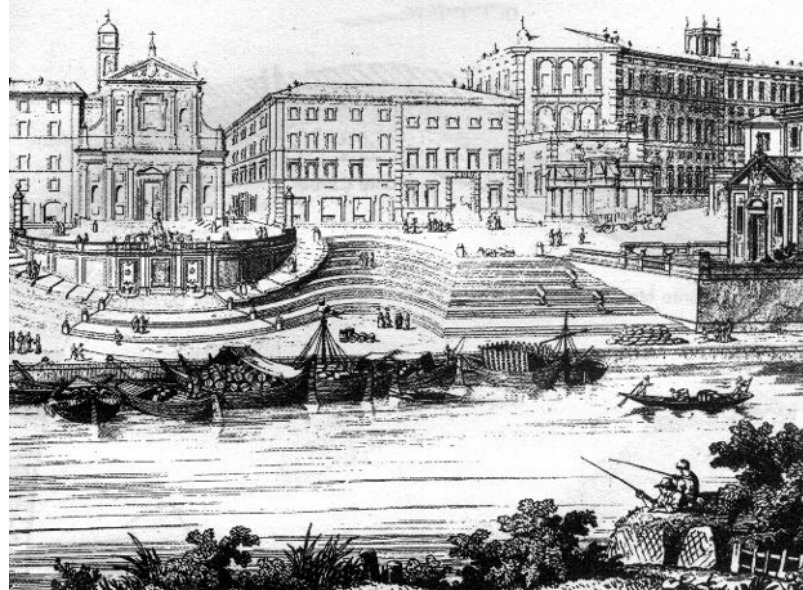


I sec. d.C.

IV sec. a.C.

A causa del basso fondale le navi onerarie non potevano entrare in porto ed erano costrette ad ormeggiare alla fonda, cosa che rallentava e rendeva piu' costose le operazioni di carico e scarico.

Per questo motivo l'imperatore Claudio fece costruire un nuovo porto a circa 3 Km verso sud, dando origine all'insediamento di Portus



Le navi caudicarie risalivano il fiume con il sistema del 'Laggio , cioè del traino da riva di cui fu testimone nel VI secolo Procopio da Cesarea.

Lo storico , in occasione delle guerre Gotiche , descrive precisamente tale sistema fluviale , raccontando che quando una strada piana e priva di ostacoli partiva da Portus fiancheggiando il fiume fino a Roma.



Il corso da Roma ad Ostia prevedeva due o tre giorni di viaggio.

Nei 35 km di percorso dovevano essere previste almeno due soste notturne lungo le rive. Ciò richiese insediamenti rivieraschi con stazioni di posta per ospitare le imbarcazioni di sosta e in questi apprestamenti non dovevano mancare, specie in epoca imperiale, corpi di vigilanza statale contro incendi, furti e ladrocini.



Il Foro delle Corporazioni, costruito insieme al teatro, costituisce un complesso unico nel suo genere in quanto con i suoi mosaici fornisce una visione dei commerci di Roma nell'età imperiale.

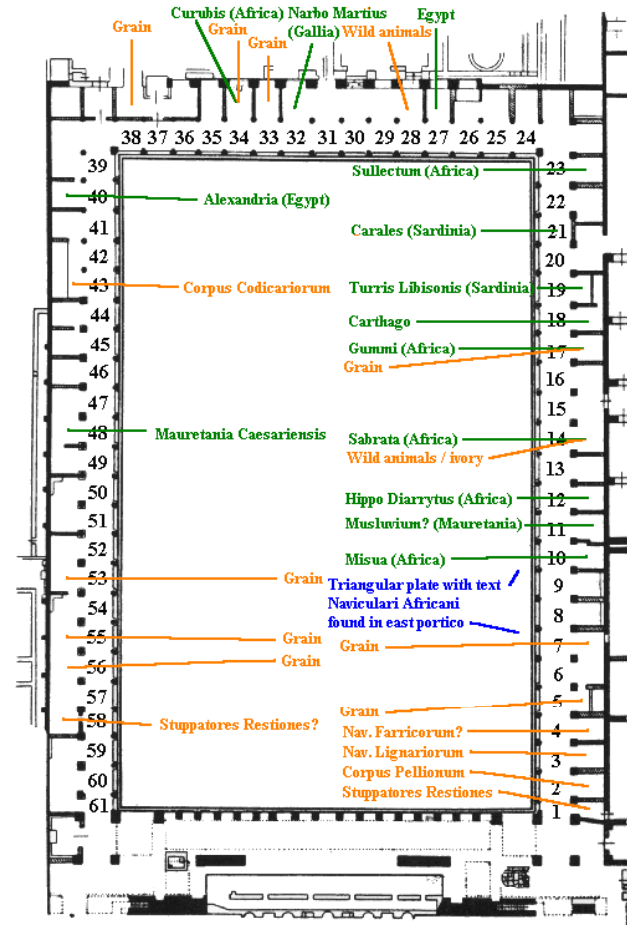
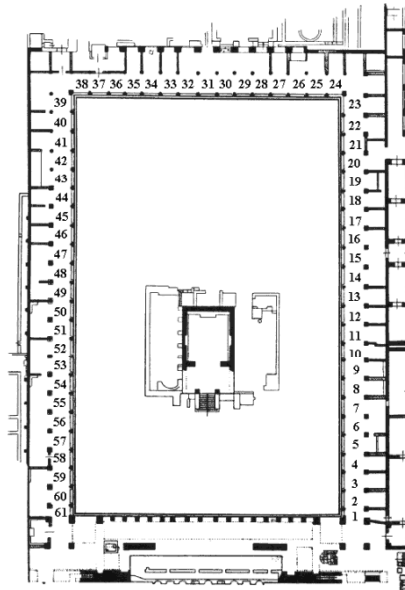
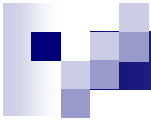
La prima costruzione aveva un muro, in opera reticolata, di cui si vedono alcuni resti e su tre lati era circondata da un corridoio.

Nell'epoca di Claudio (41 - 54) fu rialzato il livello del piazzale e venne edificato il portico ad una fila di colonne laterizie, in epoca domiziana (81 - 96) edificarono il tempio che si trova al centro (chiamato "*tempio di Cerere*", anche se tale attribuzione non ha alcun fondamento), in età adrianea (117 - 138) fu nuovamente rialzato il livello e venne completato il portico con una seconda fila di colonne.

I primi mosaici del portico risalgono al periodo adrianeo, mentre i muretti (in opera listata) che dividono il portico in stanze (*stationes*) sono del III secolo e si sovrapposero ai mosaici.

Il principale scopo di questo grande piazzale (107 x 78 mt) era funzionale al teatro in quanto offriva un luogo per passeggiare negli intervalli o per ripararsi in caso di pioggia.

I mosaici che rappresentano le diverse attività sembrano essere una forma pubblicitaria che veniva pagata con sovvenzioni al teatro, questo almeno secondo l'ipotesi più accreditata

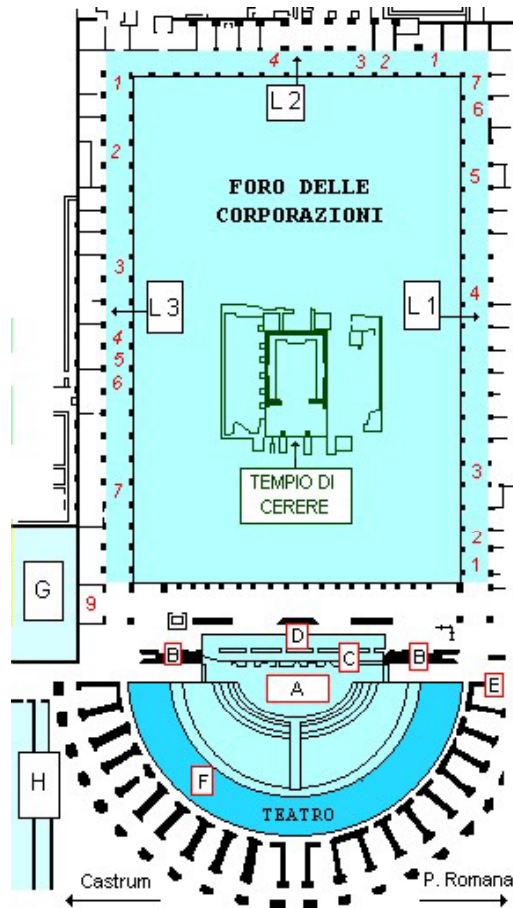


da Becatti, SO IV, fig. 19;
 numbers corrected following G.
 Calza, Il Piazzale ..., 1915, fig. 1



Ostia, Piazzale delle Corporazioni

Il portico nord, da Est



L1
Commerciati di stoppa e corde
Conciatori di pelle di Ostia e di Porto
Commercio del grano
Commercio dell'avorio
Commercianti cartaginesi in proprio
Naviganti e negozianti di Cagliari
Faro di Claudio

L2
Scena di scarico di una nave
Mosaico raffigurante il Nilo
Animali selvatici
Armatori di Narbona (Gallia)

L3
Armatori di Alessandria
Traghettoni
Anfora olearia della Mauritania
Nave carica di anfore
Scena di caccia
Nereide su Ippocampo
Diana con un cervo
Sacello dell'Ara dei Gemelli



**Inscription, CIL XIV,
4549, 3:
NAVICVLARIORVM
LIGNARIORVM**

**Commercio:
navicularii del legno**



IL PORTO DI CLAUDIO

La capitale, in continua crescita demografica, era afflitta da gravi problemi di approvvigionamento, soprattutto durante la cattiva stagione. Già i predecessori dell'imperatore Claudio avevano cercato di risolvere il problema del porto di Roma: Cesare aveva fatto progettare radicali sistemazioni dell'alveo, mai effettuate, per rendere il fiume navigabile e Augusto aveva cercato una soluzione relativamente alla foce.

Infine, Claudio decise di far costruire un porto artificiale ma il progetto non ebbe un'accoglienza positiva per l'enorme spesa economica prevista. Inoltre, la pericolosa vicinanza del Tevere avrebbe portato, in breve tempo, grandi quantità di terra in grado di inibire il funzionamento dell'intera struttura. Nonostante ciò, il luogo prescelto fu circa 3 km a nord della foce. La costruzione iniziò con lo scavo di metà bacino nella terra ferma, protendendo nel mare aperto due lunghi moli che delimitavano a tenaglia un'ampia superficie.

Un faro di segnalazione fu fondato sulla nave in disarmo che, per volere di Caligola, aveva trasportato l'obelisco per il Circo Vaticano; un'imbarcazione di considerevoli dimensioni con un carico di zavorra di oltre 1000 tonnellate che, a dire di Plinio, occupò gran parte del molo sinistro.



Unità mercantili rappresentate nel grande bacino portuale costruito da Claudio.

Moneta emessa da Nerone nel 64 d.C.

