LE ATTREZZATURE PORTUALI DEI MAGAZZINI DI TRAIANO A PORTUS

Atelier Archéologique Ostie-Portus
Giulia Boetto (CNRS, Centre Camille Jullian)
boetto@mmsh.univ-aix.fr
Corinne Rousse, Université de Provence, Centre Camille Jullian
corinne.rousse@gmail.com

I Magazzini di Traiano occupano una posizione strategica all'interno del complesso portuario: situati tra il porto di Claudio e quello di Triano, sono circondati a nord e ad est dal canale di collegamento tra i due bacini portuali (*Canale d'imbocco del Porto di Traiano*) e a sud dal piccolo bacino chiuso (la *Darsena*) in collegamento diretto con il Tevere via il *Canale di Comunicazione Traverso* e la *Fossa Traiana*.
Questo contesto specifico giustifica uno studio dettagliato delle banchine e dei sistemi d'ormeggio utlizzati per le operazioni di scarico delle merci e al loro trasferimento all'interno dei magazzini.

La facciata nord dei magazzini
Le prime osservazioni realizzate da diversi tipi d'attrezzature portuali (banchine, nicchie, bitte d'ormeggio e scale d'accesso a mare) ci hanno permesso d'identificare due fasi costruttive principali.
La prima corrisponde alla costruzione, contro il muro nord dei magazzini, di una banchina che presenta, verso il canale d'imbocco al bacino esagonale, un paramento in *opus mixtum*. Questa banchina, piuttosto stretta (90 cm), sembra avere più una funzione di rinforzo della fondazione del muro nord di facciata che di vera e propria banchina.
Essa é stata successivamente inglobata in una banchina con paramento in mattoni e riempimento di piccoli blocchi di tufo legati con malta. Questo rifacimento crea una vera e propria piattaforma di circolazione, larga 3,20 m, attrezzata con una scala a rampa doppia realizzata con blocchi di travertino di riutilizzo (sondaggio S302-e 1).
Altri blocchi di travertino di riutilizzo vengono inseriti nel riempimento, a ridosso della banchina di prima fase, con una funzione di bitte d'ormeggio (sondaggi S301, S305 e S307).

L'angolo nord-est e la facciata est dei magazzini
Sull'angolo nord-est della banchina, particolarmente esposto alle correnti e alle manovre delle navi, abbiamo osservato due nicchie semi-circolari con paramento in mattoni (sondaggio S304). Queste nicchie, di cui s'ignora ancora la funzione, sono state realizzate nella banchina di seconda fase e sono state obliterate da colate successive di cementizio al fine di consolidate il settore.
Un'altra nicchia a pianta rettangolare (sondaggio S401) con paramento in mattoni, ben conservata anche se pesantemente restaurata in epoca moderna, è presente sul lato est dei magazzini. Questa costruzione corrisponde, verosimilmente, alla banchina di seconda fase che si appoggia, come sulla facciata nord, su una prima banchina con paramento in *opus mixtum*. Completano le attrezzature portuali della facciata est una scala a rampa unica (sondaggio S403-e2) e una nicchia a pianta rettangolare con colonna d'ormeggio in travertino (sondaggio S404). Questa, situata a ridosso dell'angolo sud-est, trova il suo pendant in un'altra nicchia con colonna d'ormeggio simmetricamente disposta sul lato nord della darsena.

I lati nord e ovest della darsena
Le due fasi di costruzione della banchina dei magazzini sono state riconosciute anche sul lato nord ed ovest della darsena dove sono presenti 5 scale d'accesso a mare, 8 nicchie a pianta rettangolare e 2 nicchie a pianta semi-circolare.

In conclusione, lo studio della facciata nord dei Magazzini di Traiano ha dimostrato che i magazzini, in una prima fase, si aprivano direttamente sul canale grazie ad un portico monumentale (di cui restano solamente le basi in travertino).
Questa situazione può essere messa direttamente in relazione con le attrezzature portuali studiate. In questa prima fase, le navi potevano stazionare lungo il portico di facciata dove erano direttamente scaricate dalle loro merci. Le operazioni di manutenzione erano realizzate all'interno del corridoio delimitato dal portico e sul quale si aprivano le cellule di stoccaggio.
Il restauro della facciata nord e la chiusura parziale del portico portano, in un secondo tempo, all'allargamento della banchina. Il magazzino è quindi attrezzato con uno spazio esterno di scarico e carico delle merci.

Bibliografia di riferimento

Boetto G. 2010, Le port vu de la mer: l'apport de l'archéologie navale à l'étude des ports antiques. In S. Keay, G. Boetto (eds), *Portus, Ostia and the Ports of the Roman Mediterranean. Contributions from Archaeology and History*. In M. Dalla Riva (ed.), *Meetings between Cultures in the Ancient Mediterranean*. *Proceedings of the 17th International Congress of Classical Archaeology, Rome 2008*, Rome, Ministero per i Beni e le Attività Culturali, 2010, p. 112-128 (Bollettino di archeologia on line, Volume Speciale, I), http://151.12.58.75/archeologia/bao_document/articoli/9_Boetto_paper.pdf.

Boetto in corso di stampa, Portus, Ostia and Rome: a transport zone in maritime/land interface. In K. Höghammar (ed.), *Ancient ports. The geography of connections, International conference at the department of Archaeology and ancient history, Uppsala university, 23-25 September, 2010*.

Boetto G., Bukowiecki E., Monteix N., Rousse C. 2010, Portus. Les entrepôts d'Ostie et de Portus: les magasins de Trajan, *MEFRA*, 122, 1, 2010, p. 303-310.

Goiran J.-P., Tronchère H., Carbonel P., Salomon F., Djerbi H., Ognard C., Lucas G., Colalelli U. 2008, La question de la localisation des ouvertures du port de Claude: approche géomorphologique. *MEFRA*, 120/1, p. 217-228.

Goiran J.-P., Tronchère H., Colalelli U., Salomon F., Djerbi H. 2009, Découverte d'un niveau marin biologique sur les quais de Portus: le port antique de Rome. *Méditerranée*, 112, p. 59-67.

Keay S., Millet M., Paroli L., Strutt K. 2005, *Portus. An archaeological survey of the port of Imperial Rome, London-Rome* (Archaeological Monographs of the British School at Rome 15).