

Per la storia e la salvaguardia del porto Clementino di Tarquinia

GIOVANNA
MENCARELLI

Modello del caricatore (elaborato da Angelo Pontani, Tarquinia)

Il porto Clementino, già attivo nel secolo VII a. C. circa, dall'epoca etrusca è noto tra i più importanti scali marittimi del versante tirrenico per il trasporto, tra l'altro, del grano proveniente dall'entroterra cornetano e del sale, prodotto dalle saline attigue al porto medesimo; ha avuto continuità di vita anche in età romana (come approdo della colonia di Gravisca), medievale e rinascimentale. Dopo un periodo di abbandono nel Seicento ha trovato nuova vitalità nel Settecento e nell'Ottocento. Le fonti e i reperti archeologici ci inducono a credere che il periodo di massima frequentazione, da parte dei mercanti greci, si ebbe tra la fine del secolo VI e gli inizi del V, ovvero nel periodo della grande fioritura della civiltà etrusca. Sembra anche che il punto di attracco sia stato sempre nello stesso punto fino alla fondazione della colonia di Gravisca (181 a. C.), poiché in quel luogo l'approdo era favorito dalla *fossa* in prossimità della punta del molo; è probabile anche che la linea di costa fosse diversa e che l'aggetto a mare del promontorio fosse meno accentuato. Nel secolo V Rutilio Namaziano, transitando per il porto cornetano, nel viaggio per mare dalla foce del Tevere a Luni, lo descrisse come un luogo malsano abitato solamente da pescatori.

Di particolare interesse sono le notizie relative al Medioevo: il porto, infatti, ebbe una attività notevole a motivo dei rapporti, sanciti da trattati, con città marinare quali Pisa (1173) e Genova (1177); sap-



priamo anche che nel sec. XVI entrò in contatto con Venezia. I documenti d'archivio, inoltre, a partire dal secolo XII fino al XVII, citano diversi personaggi illustri che approdarono a Corneto a vario titolo e per diversi motivi: da Riccardo Cuor di Leone con la sua flotta (1190), a Pietro d'Aragona (1204), all'imperatore Federico II (1235, di ritorno dalla conquista della Terra Santa e dalla guerra contro Cipro), a Giacomo II d'Aragona (1298), ai papi Urbano V (1367) e Gregorio XI (1377, entrambi nei viaggi tra Avignone e Roma), a papa Urbano VI (1386, fuggito da Nocera di Napoli sulle galere genovesi), a re Ladislao di Sicilia con la sua armata (1413), a Genovesi e a Catalani (1424), a papa Pio II (1460, 1462, 1463), a papa Sisto IV (1476-81), a papa Alessandro VI (1494-1501), a Giovanni Borgia (1496), a papa Pio V (1567).

Nel 1449 sotto il pontificato di Niccolò V (1449) il porto fu ristrutturato e reso più agibile: venne rialzato il livello del molo originario, ormai sommerso e tutta la struttura fu dotata di fortificazioni; nel 1457 vi sostò addirittura una flotta di galere della Repubblica veneta; poi, sotto il pontificato di Pio II, l'approdo venne ulteriormente ingrandito (1461). Nel 1468, in occasione di un attacco da parte della flotta napoletana, le fortificazioni di papa Niccolò V furono distrutte, ma anche se nel 1491 vennero ricostruite, per il porto ebbe inizio un lento declino, dovuto, tra l'altro, al progressivo insabbiamento e alla proliferazione delle alghe.

Nei secoli XVI e XVII, a causa dell'ampliamento del porto di Civitavecchia, il porto di Corneto venne progressivamente dismesso e di conseguenza anche per il territorio circostante iniziò una fase

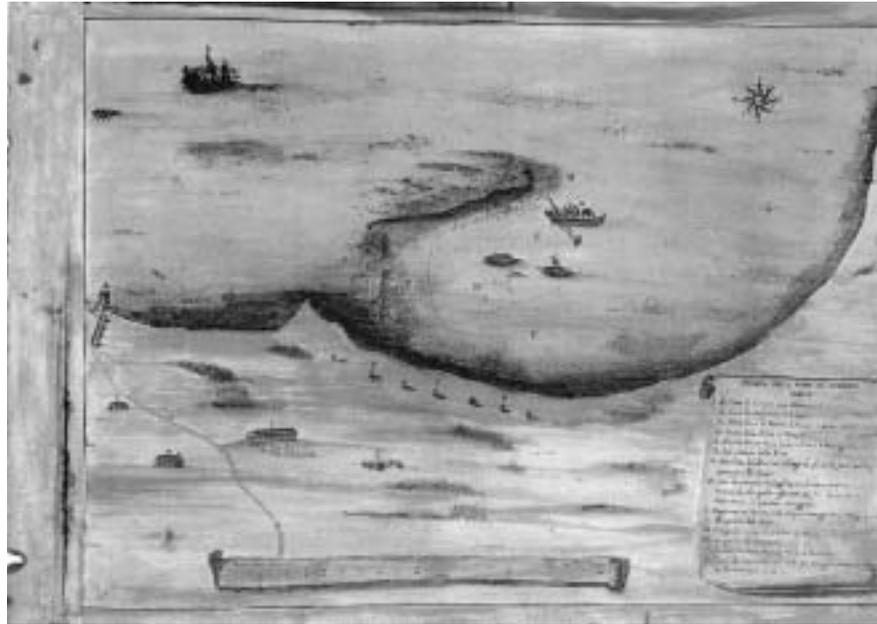
Porto di Corneto (Archivio di Stato di Bologna, fondo Aldrovandi - Marescotti).

Il territorio di Corneto (Archivio di Stato di Bologna, fondo Adrovandi - Marescotti)

di declino, poiché da coltivato passò a pascolo; anche la città risentì gravemente della situazione di stallo dell'approdo.

Sotto papa Paolo V (1605-21) furono emanate disposizioni per favorire la ripresa dell'attività agricola e, di conseguenza, di quella portuale. Nel 1732 il prefetto dell'Annona M. Bolognetti fece proprie pubblicamente le direttive del papa e si attivò affinché fosse reso ancora una volta efficiente l'approdo; tanto più che il progressivo impaludamento dell'entroterra tra Montalto e Civitavecchia rendeva oltremodo necessaria per i trasporti la via marittima. Anche i mercanti cornetani, attraverso il loro rappresentante Carlo Antonio Avvolta, si espressero positivamente sull'operazione proposta per gli effetti benefici che ne sarebbero derivati.

Nel 1738, dopo un lungo periodo, si sentì parlare nuovamente del porto: i cittadini, per agevolare le operazioni di carico e scarico del grano, si dichiararono disposti a costruire un bacino presso la torre portuale. Papa Clemente XII, da cui in seguito il porto prese nome, recepita la proposta tramite il prefetto del Buon Governo, finanziò il progetto imponendo però, una gabella sull'imbarco del grano. L'operazione venne patrocinata dal vescovo di Montefiascone e Corneto il cardinale Pompeo Aldrovandi (negli archivi Aldrovandi sono stati rinvenuti disegni molto dettagliati dei lavori da farsi e dello stato del sito); l'incarico fu dato all'architetto Tommaso De

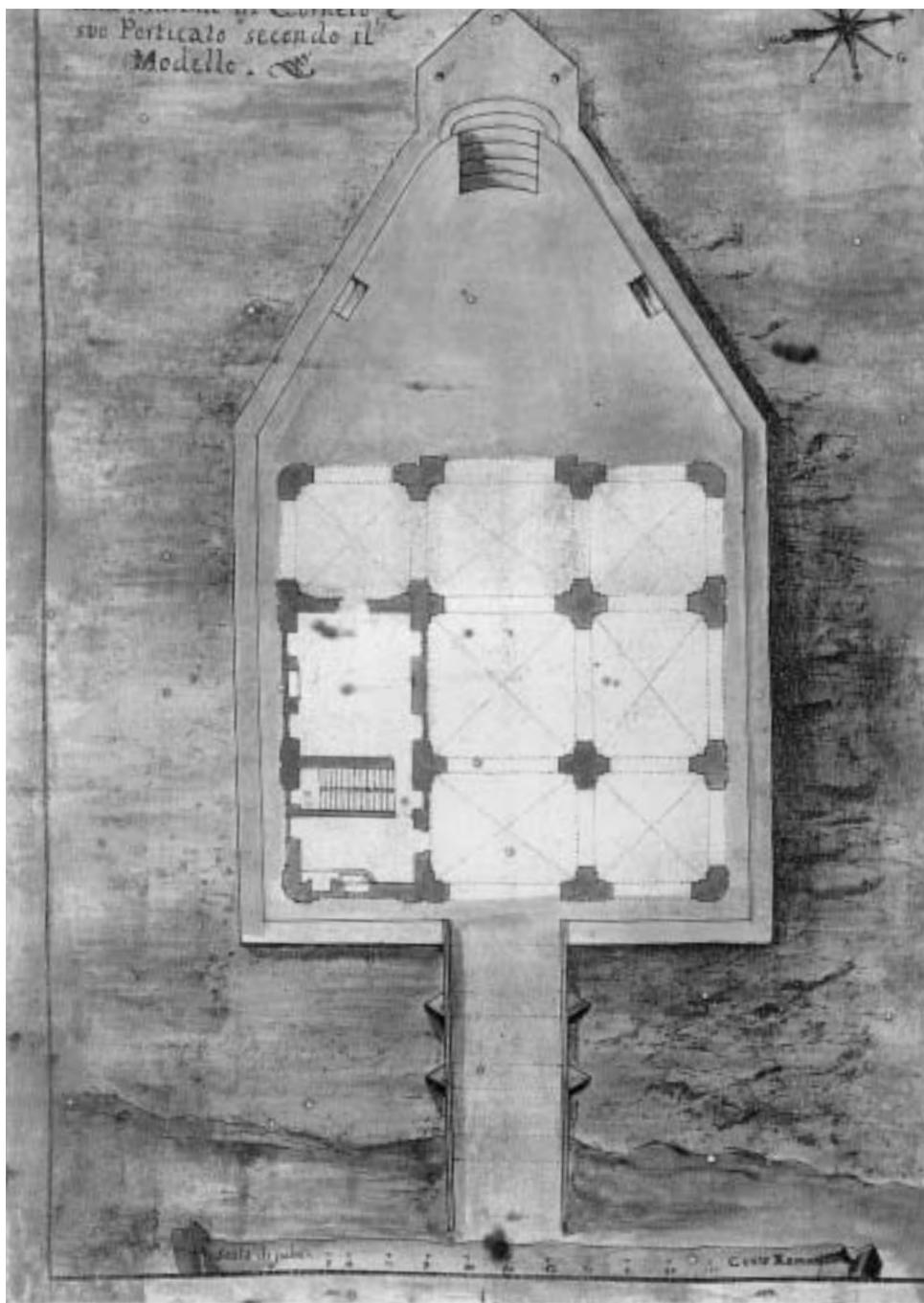


Marchis, che ipotizzò il porto più a nord rispetto al luogo dove venne in effetti costruito. I lavori iniziati il 12 agosto del 1738 con lo scavo dell'approdo (ultimato nel 1740) si conclusero con la costruzione della piattaforma di base nel 1744; nel 1748 venne portato a termine anche l'edificio. Il piazzale terminava con una pianta cordonata, che dava accesso al molo inferiore e che riprendeva la forma della piattaforma soprastante in scala ridotta. In questa fase fu rifatta anche la pa-

vimentazione, probabilmente riutilizzando materiali provenienti dall'area di Gravisca.

Il progetto del porto Clementino si collegò con quello del miglioramento della navigabilità del fiume Marta, nell'intento di creare in un più efficace sistema di trasporto territoriale. Nel frattempo, nel 1752 la comunità di Corneto, a proprie spese, a causa dell'impaludamento dell'entroterra, fu costretta a creare un nuovo collegamento viario con Civitavecchia.

Per la storia e la salvaguardia del porto Clementino di Tarquinia



La collocazione del molo risultò presto inadeguata a contenere l'erosione dovuta alle correnti marine; infatti, nel 1754, l'architetto dell'Annona succeduto al De Marchis, Giuseppe Pannini, costruì un muro di pietra a scarpa a protezione del molo. Il Pannini diresse altri lavori (1790-91) per la nuova fondazione del caricatore del porto. Probabilmente si trattò di un rifacimento ex novo della piattaforma inferiore, ormai quasi inesistente. Si costruirono due piazzali a differenti livelli: la calata superiore, a forma circolare e una controcalata inferiore con due lati rettilinei e un aggetto semicircolare. Della pavimentazione di fronte all'edificio non vi è descrizione nelle fonti, mentre sappiamo che il piazzale inferiore era pavimentato a quadrucci, con un cordolo in mattoni posti a coltello (1 palmo e $1\frac{1}{6}$), quello superiore, selciato, era bordato esternamente in travertino e aveva una ulteriore fascia di mattoni larga un palmo.

Nel 1789 papa Pio VII, dopo avere promosso il rinnovamento delle saline limitrofe, favorì anche lo sviluppo commerciale dell'imbarco, che, come riportano le fonti, divenne molto vivo e competitivo nei rapporti con Roma e con altri lidi del Mediterraneo.

Nel 1806 su richiesta dell'architetto Paolo Nardeschi, fu restaurata la strada di collegamento con Corneto¹; nel 1807 furono presentati due progetti per la riparazione del molo: a) ripristino del molo

¹ ASCT, Porto Clementino, tit. II, fasc. I

con le pietre di travertino e con paramento di pietre tenaci sottostanti; b) riparazione del molo e rinnovo completo delle pietre sostituite da altre di dimensioni maggiori².

Nel 1818 venne eseguita una perizia dall'architetto Francesco Bruschi Falgari per la ristrutturazione dello scalo di porto Clementino: la controcalata, a causa dei flutti marini, delle burrasche e delle raffiche di vento era pericolante e le parti spezzate erano sparse sulla sabbia; era pericolante anche la calata, quindi si rendeva urgentemente necessario un intervento a tutta la fondazione, per il quale furono utilizzati materiali quali pozzolana di Roma, blocchi di travertino, mattoni e selci³.

Delle lastre di pietra, poste davanti al palazzo, alcune vennero sostituite nel 1819⁴. Nello stesso anno si resero urgenti gli interventi ai piani inferiori, in particolare alla controcalata che presentava fessurazioni in cinque punti. Alla controcalata furono successivamente fatti dei lavori, come si evince dalle perizie del 1829⁵, 1830⁶, 1831⁷. La prima proponeva di sostituire con un cordolo di peperino di Viterbo la cornice di mattoni a coltello e di ripristinare il selciato a quadrucci; la seconda proponeva il ripristino di un bordo in travertino e un intervento al parapetto del piazzale; la terza riportava dettagliatamente i lavori già descritti e la provenienza dei materiali impiegati.

Nel 1835 papa Gregorio XVI, in visita a Corneto, si recò alle saline



e a porto Clementino⁸. Tra gli ulteriori lavori eseguiti, ricordiamo: nel 1837 l'inserimento di parti di travertino, messe in chiave per irrobustire la struttura; nel 1844 nuovi interventi al *caricatore*, per rimettere in sesto le lastre mosse dall'azione del mare; nel 1845⁹ ci fu il posizionamento di alcune lastre di peperino sul piazzale del palazzo. Negli anni 1853-54 a causa degli ulteriori danni provocati dal mare alla fondazione della controcalata, furono sostituite due chiavi della cordonata in travertino e fu integrato il selciato⁹. Nel 1866 l'architetto Virginio Vespignani venne incaricato della perizia per i lavori al *caricatore*¹⁰. Nel 1867 l'ingegnere Francesco Dasti redasse un rapporto sullo stato del palazzo di porto Clementino e presentò nuove proposte di intervento¹¹. Nel 1871 lo stesso Dasti stese una perizia per l'edificio e per il molo¹². Nel 1894 la sottoprefettura di Civitavecchia sollecitando l'amministrazione locale a procedere alla manutenzione del porto Clementino espresse un parere sul piano dei lavori¹³.

Nonostante i continui interventi di restauro all'imbarco, resi necessari dai danni prodotti dalle ma-

reggiate, il porto andò perdendo di prestigio anche per il rapido potenziamento di quello di Civitavecchia, tanto che agli inizi del secolo XX risultò ancora una volta in abbandono. I documenti dei primi quaranta anni del Novecento parlano di interventi al molo, soprattutto correlati alla stabilità dell'edificio settecentesco che, usato prima come magazzino e poi come carcere¹⁴, venne raso al suolo nel 1944 dalle truppe tedesche in ritirata.

La struttura portuale è stata sottoposta negli ultimi due anni ad un complesso intervento di consolidamento e restauro. I tecnici, incaricati dall'amministrazione, hanno cercato di intervenire rispettando le vestigia del passato, arginando i danni provocati dal mare e dagli agenti atmosferici e consolidando i materiali della costruzione e dei precedenti restauri.

BIBLIOGRAFIA E FONTI DOCUMENTARIE

ASC, Tarquinia, Sezione prima, Fondo pergamenaceo
ASR, Fondo Congregazione del Buon Governo, s.I, Atti per luoghi - Corneto
bb. 1385\1411

² idem
³ idem
⁴ idem
⁵ idem
⁶ idem
⁷ idem
⁸ idem

⁹ idem, Governo pontificio, Delegazione di Civitavecchia, Porto Clementino
¹⁰ idem
¹¹ idem
¹² idem

¹³ idem, Sottoprefettura di Civitavecchia, Parere sul piano dei lavori di restauro dello scalo di Porto della Marina di Corneto

¹⁴ ASV, Genio Civile, Porto Clementino

- B 1390
 ASR, Camerale II, Annona b. 4
 ASR, Camerale III, b. 971
 ASR, Catasto gregoriano, Vallegata. Sez. II di Corneto, mappa e brogliardo n. 82, partic. 146-163, lettere
 ASB, Fondo Aldrovandi-Marescotti, b. 588
 ASV, Genio Civile, pubblicato: **A. Porretti**, *Archivio del Genio Civile di Viterbo*, II, 1879 - 1978, con seguiti al 1980, Viterbo aprile 1992
- Rutilius Namatianus**, *De redito suo*, 282-4
- L. Pascoli**, *Testamento politico di un accademico fiorentino in cui, con nuovi e ben fondati principi si fanno vari, e diversi progetti per instabilire un ben regolato commercio nello stato della Chiesa, e per aumentare notabilmente le rendite della Camera*, Colonia 1733, pp. 9-15; pp. 28-36
- L. Pascoli**, *Il Tevere navigato e navigabile...*, Roma 1740, p.85
- L. Dasti**, *Notizie storiche e archeologiche di Tarquinia e Corneto*, Corneto 1878 (ristampa 1991)
 La "Margarita Cornetana". Regesto dei Documenti, a cura di **P. Supino**, Roma 1969; Corneto, porto, regesti 190, 241, 270, 317, 55°, 571, 579, 587
- L. Canina**, *L'Antica Etruria Marittima*, vol. II, Roma 1846, p. 46
- G. Dennis**, *The Cities and the Cemeteries of Etruria*, vol. I, Londra 1848, p. 393
- G. Moroni**, *Dizionario di Erudizione Storico - Ecclesiastico*, Roma 1856, vol. XVII, pp. 147 sgg.
- P. A. Guglielmotti**, *Storia delle fortificazioni nella spiaggia romana. Risarcite ed accresciute dal 1560 al 1570*, Roma 1880, p. 507
- G. Parsi**, *Flora estiva dei dintorni di Civitavecchia*, in *Rivista italiana di Scienze Naturali di Siena*, 1897, n. 17, pp. 44-50; 69-72
- A. Zeri**, *Porto Clementino*, in *Monografia storica dei porti dell'antichità nella penisola italiana*, Roma 1905, pp. 237- 238
- K. Kretschmer**, *Die Italischischen portolane des Mittelalters*, Berlino 1909, pp. 486, 597
- E. Martinori**, *Lazio turrito*, Roma 1933-34, II, p. 12; III p. 130
- G. Silvestrelli**, *Città, castelli e terre della regione romana*, Roma 1940 (i ed. 1914), I, pp.6-13
- L. Quilici**, *La Via Aurelia da Roma a Forum Aureli*, in *Quaderni dell'Istituto di topografia antica dell'Università di Roma*, IV, 1968, pp.107-120
- G. Schmiedt**, *I Porti Etruschi*, in *Atlante aerofotografico delle sedi umane in Italia*, Firenze 1970, pp. 121-2
- G.M. De Rossi**, *Torri Costiere del Lazio*, Roma 1971, pp. 24-28
- M. Polidori**, *Croniche di Corneto*, a cura di **A.R. Moschetti**, Tarquinia 1977, pp. 213, 226, 243
- G. Schmiedt**, *Il livello antico del Mar Tirreno*. Testimonianze dei resti archeologici, Firenze 1972
- V. Bruno**, *The Mistery of Etruscan Coastline*, in *Archaeology*, 26, 1973, pp. 198-212
- M. Moretti**, *Tarquinia*, Novara 1974
- C. de Cesaris**, *Il porto di Corneto*, in *Bollettino delle attività dell'anno 1976*, Tarquinia 1977, pp. 50-57
- C. de Cesaris**, *Scorci e aneddoti di Corneto fino al 1870. Divagazione tra cronaca e leggenda*, in *Bollettino della Società tarquiniese di storia e arte*, 1976, pp.39-57
- B. Frau**, *Gravisca. Il porto antico di Tarquinia e le sue fortificazioni*, Gruppo Archeologico Romano, Roma 1980
- C. Caputo, E. Lupia-Palmieri, F. Pugliese**, *Variazioni della linea di riva lungo la maremma toscano-laziale, fra Ansedonia e Capo Linaro*, in *Rivista Geografica Italiana*, 88, 1981, pp. 221-222
- M. Corteselli, A. Pardi**, *Storia di alcuni sbarchi al porto di Corneto*, in *Bollettino della Società tarquiniese di storia e arte*, 1981, pp. 47-59
- M. Torelli**, *Etruria*, Bari 1981
- E. Shuey**, *Underwater survey and excavation at Gravisca, the port of Tarquinia*, in *Papers of the British School at Rome*, XLIX, 1981, pp. 17-55
- B. Frau**, *Gli antichi porti di Tarquinia*, Roma 1982, pp. 39-47
- H. Hager**, *De Marchis, Tommaso*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, Roma 1990, vol. 38, pp.465-468
- C. Varagnoli**, *I lumi in provincia: disegni settecenteschi per la diocesi di Montefiascone e Corneto*, in *Storia dell'urbanistica*, Lazio V, Luglio-Dicembre, Roma, 1990
- G. Signorelli**, *Tarquinia: le Saline, dai resti del passato all'oasi dell'avifauna*, Roma 1991, pp. 16-27
- P. Pontani**, "Porto Clementino" a Tarquinia: storia di una pavimentazione (manoscritto), s.l. s.d.
- S. del Lungo**, *Tardo Antico e Medioevo*. Studi e strumenti di archeologia, in *Leopoli-Cencelle. La toponomastica della Bassa Valle del Mignone*, III, Roma 1999, pp. 19, 124-125, 158, 166, 167, 178 e n. 359, 188