

Il ponte di Traiano non sarà mica un porto?

Mario Ventrella

1. Ponte o porto?

L'argomento che tratterò questa sera sorprenderà forse i presenti. Cercherò infatti di provare che il famoso sesterzio di Traiano, che tutti attribuiscono a un ponte, celebra in realtà un porto.

Nell'esposizione che segue riprenderò in parte gli argomenti trattati in un mio articolo apparso nel 2010 su *Monete Antiche* (Roma sull'acqua: MA - Sett/Ott), opportunamente aggiornati, e con l'aggiunta di una breve carrellata sulle monete imperiali dedicate ai ponti e ai porti.

Cominciamo con la proiezione del sesterzio incriminato (Fig. 1 A) al quale ho abbinato l'asse a esso somigliante, che fu battuto da Settimio Severo circa un secolo dopo (Fig. 1 B). Segnalo che esiste anche il dupondio gemello del sesterzio di Traiano, salvo che nelle dimensioni. L'asse di Settimio è molto raro ed è poco conosciuto tra i collezionisti.



A - Traiano



B - Settimio Severo

Figura 1 - Ponti ad Arco?

I numismatici contemporanei attribuiscono entrambe le monete a un ponte: quella di Traiano al ponte sul Danubio, mentre l'altra è di collocazione incerta (*). A me queste interpretazioni sono parse dubbie fin dall'inizio e con il tempo ho finito per convincermi che si trattava di un porto in entrambe i casi. Le loro immagini sono in pieno contrasto con tutte le testimonianze che i romani ci hanno lasciato dei loro ponti, in particolare per quanto riguarda la loro scorrevolezza. I ponti imperiali infatti sono piani, possono avere lievi rampe di accesso ma mai gradini, non hanno tetti o sovrastrutture e tanto meno un piano superiore. Anche la presenza di statue e pesanti abbellimenti sono da escludere, soprattutto per le opere in zone di guerra. Questi argomenti verranno ripresi nel seguito.

Passiamo all'esame delle ambiguità che hanno fatto nascere il dubbio sull'attribuzione dell'opera mostrata nelle due monete.

2. L'immagine del dubbio

Gli artisti romani non conoscevano ancora i principi geometrici della prospettiva e perciò evitavano le rappresentazioni di profilo per non trovarsi in imbarazzo. Si limitavano quindi, quando era possibile, a illustrare scene frontali che erano svincolate da quei principi. Naturalmente anche gli incisori di monete si attenevano a questa regola, ma quando erano costretti ad abbandonarla saltavano fuori errori e ambiguità. Il sesterzio di Traiano rientra in questa categoria, lasciando spazio sia all'ipotesi di un porto sia a quella di un ponte. Mancano infatti gli elementi essenziali per caratterizzarlo, come le protezioni contro le mareggiate, nel caso che si tratti di un porto, o le sponde del fiume su cui poggia, se si tratta di un ponte. Dobbiamo quindi andare a scovare altri segni rivelatori che ci possano aiutare nella nostra ricerca. Scopriremo così una serie di tasselli che permetteranno nel loro insieme di trovare, con ragionevole affidabilità, la soluzione cercata.

Cominciamo con la grafica. L'edificio dell'asse di Settimio termina con una facciata monumentale in ciascuna delle estremità. La moneta le mostra entrambe di fronte. Si tratterebbe di un errore prospettico inaccettabile anche per l'epoca, se esse stessero a rappresentare gli accessi a un ponte rettilineo; l'immagine sarebbe invece corretta, se esse fossero le torri terminali di un edificio a ferro di cavallo che

costeggia la banchina d'imbarco. Dobbiamo ritenere in questo caso, che gli accessi dalla terraferma non sono visibili perché si trovano sul lato opposto dell'edificio.

Passiamo ora alle incongruenze relative alla funzionalità dell'opera. I romani erano maestri insuperati nella costruzione di strade. Quelle imperiali erano nate per assicurare spostamenti rapidi delle truppe in tutte le condizioni atmosferiche. E' per questo scopo che erano costituite di rettilinei lunghi decine e a volte centinaia di chilometri. Se si dovevano attraversare fiumi o avvallamenti profondi si costruivano ponti o viadotti realizzati in modo di assicurare il facile scorrimento delle truppe. Il piano di calpestio del ponte era sempre piatto e se doveva essere posto a una quota superiore a quella stradale, il raccordo con la strada era realizzato con un agevole scivolo in muratura. Il ponte sul Danubio, di cui parleremo più avanti, offre un modello perfetto di questi criteri progettuali e comunque tale schema è confermato dalle centinaia di ponti romani ancora superstiti. Siamo quindi sorpresi dal fatto che l'ipotetico ponte del sesterzio di Traiano, destinato al passaggio sul Danubio di un intero esercito, ignori entrambe i requisiti: sia la superficie curva del piano di calpestio del ponte sia i gradini chiaramente visibili su uno degli accessi. Essi rallenterebbero la marcia dei soldati e soprattutto sarebbero un ostacolo insormontabile per i carri con le salmerie e le macchine d'assedio al seguito. Qualcuno sostiene che l'immagine del sesterzio era solo un'icona simbolica, ma non capisco perché il monetiere abbia aggiunto i gradini, che sono un'incongruenza stridente per un ponte militare. Anche qui ci può venire in aiuto l'esame di una piccola moneta imperiale. La figura 2 mostra un nummo di Costantino con l'immagine di un ponte che molti Esperti identificano con Ponte Milvio.



Fig. 2 - Ponte Milvio (?) in un nummo di Costantino

Quell'immagine doveva ricordare la vittoria definitiva di Costantino su Massenzio avvenuta nel 312 alle porte di Roma. Lo scontro si concluse quando Massenzio in rotta, cercò di rifugiarsi in città con le sue truppe ma attraversando ponte Milvio fu travolto dalla ressa dei suoi soldati in fuga, cadde carico dell'armatura nel Tevere e affogò. Anche qui il monetiere semplificò con una sola campata il ponte che in realtà ne contiene sei, ma con pochi tratti, neppure troppo curati, presenta tutti gli elementi essenziali della scena: la campata piana del ponte, priva di parapetto, dalla quale è precipitato Massenzio; la corrente del Tevere e le due sponde del fiume (la scritta *CONS* sta a indicare che la moneta fu battuta a Costantinopoli). Questo piccolo esempio prova quanto fosse facile presentare il ponte con un'immagine semplificata ma senza stravolgerne il significato reale.

Se passiamo a verificare l'ipotesi del porto non dovremmo avere difficoltà ad ammettere che un edificio portuale a blocchi modulari accompagni il contorno semicircolare del bacino. Resterebbe invece da capire a cosa potrebbero servire i gradini sotto una delle due torri terminali. La spiegazione più semplice è che essi conducano alle barche del servizio portuale.

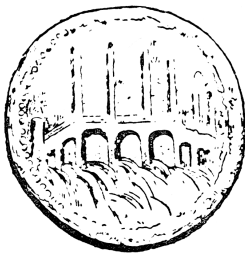
Riserviamo l'ultimo punto alla ricerca di una spiegazione per la catena di galleggianti che attraversa l'opera, porto o ponte che sia. Chiaramente si tratta di un dispositivo per bloccare il transito delle imbarcazioni. Sappiamo che già i romani del terzo secolo giunsero in qualche caso a bloccare l'accesso dal mare a fiumi e porti. Si trattava di una barriera continua costituita di navi affiancate sul fronte della foce, che proseguiva ininterrotta sulle due sponde con opere murarie e terrapieni. I bizantini resero più agevole l'operazione di apertura e chiusura del passaggio, sostituendo le navi con una pesante catena

tesa tra due potenti argani posti sulle sponde opposte dell'accesso al porto. Il Corno d'oro è forse l'esempio più noto.

La leggera catena di galleggianti mostrata nella moneta non sembra offrire alcuna resistenza a un assalto anche modesto e non poteva quindi avere avuto scopi di difesa militare. A mio parere si trattava semplicemente di una segnalazione ai naviganti per allontanarli da un'area riservata. La barchetta agganciata all'estremità della catena avrebbe avuto quindi il compito di trainarla agevolmente, quando le veniva richiesto di aprire o chiudere l'accesso all'area. Spiegheremo più avanti la ragione di questo dispositivo, parlando del porto di Centumcellae a Civitavecchia.

3. Il Ponte sul Danubio

I ponti vennero rappresentati molto raramente sulle monete romane, forse perché non davano lustro al Committente. Nei tre esempi monetali riportati in figura 3, solo il primo, forse un falso che sarebbe stato emesso da Adriano per celebrare il ponte Elio sul Tevere, mette il ponte al centro dell'attenzione. E' da notare che esso appare in forma realistica, con i tre archi principali al centro e quelli minori sui due lati. Nei casi B e C, invece, il ponte è solo un accessorio, che è stato rappresentato per completare la scena dell'evento evocato: rispettivamente Orazio Coclite che taglia il ponte Sublicio (1) e l'arrivo del serpente di Esculapio sull'isola tiberina (ponte Fabricio). Naturalmente il ponte Sublicio è solo una ricostruzione di fantasia, destinata a esaltare la drammaticità della scena.



3 A - Ponte Elio



3 B - Ponte Sublicio



3 C - Ponte Fabricio

Ci si sarebbe potuti fermare qui, ma alcuni esperti numismatici dell'ottocento credettero di riconoscere un ponte anche nelle monete di Traiano e di Settimio Severo che abbiamo proiettato in apertura. L'ipotesi prese piede e oggi è accettata da tutti. I due rovesci sono così simili che ritengo sufficiente concentrare l'attenzione su quello di Traiano per poi estendere a entrambi le stesse conclusioni.

Non abbiamo notizia di un altro ponte costruito da Traiano di concezione più ardita di quello gettato sul Danubio, durante la seconda guerra dacica. Non mi sorprende quindi che i sostenitori del ponte dicano che il sesterzio vada attribuito proprio a quell'opera. Questa ipotesi non è però sostenibile soprattutto dopo i recenti ritrovamenti archeologici.

Molti Storici hanno creduto per oltre un secolo che la tradizione di un ponte retto da giganteschi piloni di muratura piantati nel fondo del fiume, fosse solo una leggenda. Traiano aveva certamente passato il Danubio ma probabilmente si era servito di un lungo ponte di barche. La principale prova addotta da loro era la presunta assenza di vestigia dei giganteschi piloni.

In realtà, alcune tracce importanti dei pilastri erano state già rilevate a fine ottocento e nella prima metà del novecento ma la loro attribuzione era rimasta dubbia. Finalmente, nel 2009 giunse la conferma che un gruppo di ricercatori serbi aveva portato felicemente a termine una lunga campagna di sopralluoghi subacquei per la localizzazione e definizione della struttura del ponte di Traiano. La giornalista serba Vesna Peric Zimonjic ha fornito, in un comunicato via internet la posizione, il numero e la dimensione delle basi sommerse dei piloni in calcestruzzo rivestiti di pietra.

Si contano venti piloni alti 40 m, con campate regolari di 38 metri (130 piedi romani) che aggiunte alle due rampe d'accesso nelle estremità, portano la lunghezza complessiva del ponte a oltre 1100 m (3). I resti dell'opera si trovano fra Kladovo in Serbia e il porto fluviale romeno di Turnu Severin (*Dobreta* nella topologia romana), pochi km a valle delle "Porte di Ferro".

Altro motivo di dubbio per gli Storici è il tempo di solo due anni, che secondo le cronache del tempo, Traiano avrebbe impiegato per gettare il ponte sul Danubio. Quel tempo sembrava incompatibile con la costruzione dell'opera con le dimensioni descritte dalle cronache del tempo. Questa conclusione ignora, però, che le stesse fonti antiche dichiarano che la struttura superiore del ponte era stata prefabbricata ad Ancona, con elementi di legno collaudati e numerati prima della partenza, come nelle moderne scatole di montaggio. Questa tradizione sembra confermata dalla "*Tabula Traiana*" a Ogradina sul Danubio, che informa che le tavole di legno utilizzate per il cammino di guerra provenivano da Ancona. Con questa tecnica fu possibile ridurre drasticamente i tempi di costruzione del ponte, con un taglio della stessa misura sulla durata della campagna militare e dell'esposizione del cantiere agli attacchi nemici. Gli elementi raccolti sul campo hanno permesso di ricostruire nel museo di Turnu Severin il modello in scala del ponte. In sostanza è stata confermata la struttura dell'opera come appare sulla colonna traiana (Fig. 4). Si tratta di 21 campate reticolari in legno che poggiano su 20 piloni piantati nel letto del fiume e sulle due grandiose rampe d'accesso di estremità.



Fig. 4 - Prospetto del ponte sulla Colonna Traiana

Mi sembra ora spontanea la domanda: perché mai il monetiere del sesterzio del "ponte" sia dovuto ricorrere a un'icona fantasiosa, quando la stessa colonna traiana forniva il modello cui ispirarsi? Ma se siamo convinti che non si può trattare di un ponte, quale è l'immagine alternativa del sesterzio? A questo punto ritengo che dovremmo passare a considerare un porto come possibile soluzione.

4. I porti imperiali

La conquista dell'Egitto voluta da Augusto permise a Roma di chiudere l'anello attorno al Mediterraneo e di occupare tutti i porti, piccoli e grandi, che vi accedevano. Solo allora Roma poté dichiararsi signora esclusiva di quel mare, che ribattezzò "*Mare nostrum*". Il primo risultato pratico fu l'eliminazione totale dei pirati che per secoli lo avevano infestato.

La flotta militare di Roma, comunque, già da tre secoli percorreva il Mediterraneo in lungo e in largo, anche se con cautela. Il primo grande successo si era avuto nel 201 AC con la vittoria definitiva su Annibale e la distruzione del porto di Cartagine, che rimase precluso alle grandi navi per oltre sei secoli. La flotta romana ebbe anche un ruolo decisivo negli ultimi decenni della Repubblica quando avvennero gli scontri nel Mediterraneo tra generali romani. Quegli eventi spesso si conclusero di fronte a un porto, ma nelle monete dell'epoca furono ricordati semplicemente con l'immagine di una nave. Solo Sesto Pompeo mostrò il faro di Messina a guardia del porto (Fig. 5) da lui controllato.

All'epoca di Augusto la flotta militare romana disponeva di una rete di grandi porti sia in Italia sia nelle province, che permetteva di controllare tutto il Mediterraneo. I militari avevano la priorità di accesso in

tutti i porti principali e disponevano in esclusiva di capo Miseno, nel golfo di Napoli, e in Gallia di *Forum Iulii* (Frejus), che successivamente soppiantò Marsiglia.



Fig. 5 - Nettuno sul faro di Messina

Solo l'Urbe non aveva mai posseduto un porto se non quello fluviale di Ostia, fatto costruire da Anco Marzio nel VII secolo AC. Esso era nato per difendere le saline locali e l'accesso al Tevere, ma era inadatto al traffico in mare aperto. Il monetiere C. Marcio Censorino fece battere nel 88 AC un denario a ricordo del presunto antenato (Fig. 6). Il retro della moneta mostra una nave nell'arsenale (*navalia*), riferibile logicamente al porto fluviale di Ostia.



D - Numa e Anco Marzio

R - *Navalia*

Fig. 6 - L'antico porto fluviale di Ostia

L'assenza di un collegamento diretto al mare in epoca repubblicana era diventato critica per la città "caput mundi" che rischiava di perdere il primato politico ed economico nell'impero. Claudio/Nerone e poi Traiano riuscirono a sbloccare la situazione con la costruzione direttamente sulla costa tirrenica del porto di Ostia. Ritorneremo più avanti su quel progetto.

Naturalmente i due imperatori che presiedettero all'inaugurazione del porto marino e del suo successivo recupero celebrarono l'evento anche con l'emissione di sesterzi, rispettivamente 7A tentativo e 7B.



A - Ostia I

B - Ostia II

C - Leptis Magna

Fig. 7 - Porti imperiali

La costruzione artificiale di un grande porto marittimo era ed è un'opera estremamente dispendiosa che poteva mettere in serie difficoltà il bilancio dello Stato anche per molti anni. Questa situazione si era

già verificata con Claudio, che negli ultimi anni della sua vita era stato costretto a imporre balzelli impopolari per riportare in pari il bilancio imperiale. L'erario infatti era stato svuotato oltre misura dalle spese per la costruzione del porto di Ostia. Le cose andarono diversamente per Traiano che poté contare sul bottino senza fondo d'oro e d'argento che aveva sottratto ai daci.

Se si esclude il porto di Ostia, che le permise di uscire dallo stato di estrema criticità per il suo primato, Roma non s'impegnò più nella costruzione di grandi porti artificiali. Naturalmente Roma continuò a potenziare e a espandere la rete di porti nel *Mare Nostrum* ma evitando d'impegnarsi in gravosi scavi sottomarini. La parte più interna del bacino era ricavata dove la natura della costa li favoriva, fornendo un'insenatura naturale. Il requisito essenziale era la sua profondità che doveva essere sufficiente ad accogliere le navi senza richiedere lavori di scavo. Gli interventi in mare per il completamento dell'opera erano costituiti, secondo le necessità, da una diga foranea (*antemurale*) e da uno o due frangiflutti costruiti alle estremità del bacino. Tali opere ampliavano l'area che alloggiava le navi e fornivano protezione contro i marosi. Lo stesso Traiano, terminato il porto di Ostia, ne costruì un altro a ottanta chilometri più a nord, sfruttando appunto un'insenatura naturale, dove oggi è Civitavecchia. Esamineremo tra poco con maggiore dettaglio i due porti di Traiano.

Settimio Severo s'impegnò in un vasto programma di restauro urbano di Roma, ma non lasciò in Italia tracce di monumenti importanti, se si escludono il palazzo imperiale sul Palatino, il suo arco nel Foro e il Settizonio, tra il Colosseo e il Circo Massimo. L'unica grande opera pubblica in cui s'impegnò nell'impero fu il recupero del porto di Leptis Magna, sua città natale. Quel porto era la principale ricchezza della città africana ma l'insabbiamento in atto ne stava mettendo a rischio la sopravvivenza. L'intervento fu grandioso anche se risultò inefficace sulla lunga durata. I primi risultati però fecero ben sperare e Settimio Severo fu orgoglioso di propagandare con un asse (Fig. 7 C) lo sperato successo. Anche in questa moneta manca la leggenda che identifichi l'opera e i numismatici non hanno esitato ad attribuirlo a un ponte. Il retro del sesterzio di Traiano e quello dell'asse di Settimio Severo sono talmente simili da ritenere che le conclusioni che attribuiscono il sesterzio di Traiano a un porto possono essere estese all'asse di Settimio

Concludiamo la nostra carrellata con Alessandria, il porto più importante del Mediterraneo occidentale. Esso non comparve mai sulle monete imperiali, nonostante la sua importanza per l'economia romana. La causa va forse ricercata nella difesa esasperata del prestigio nazionale. In compenso furono molte le monete emesse dalla provincia egiziana per celebrare il porto. Esse furono battute certamente su richiesta dell'imperatore del momento. Ne presentiamo due nella Fig. 8, coniate rispettivamente da Adriano (A) e da Commodo (B).



A - Adriano

B - Commodo

Fig. 8 - Alessandria e il suo faro

Il famoso faro a quattro piani è il segno distintivo di Alessandria. Nella moneta di Adriano appare con Iside, la dea patrona del porto egiziano (*Iside Faria*).

5. Ostia e Civitavecchia: Roma con due porti sul Tirreno

Traiano s'impegnò fin dai primi anni del suo regno in un gigantesco piano di restauro e potenziamento delle infrastrutture di traffico in tutto l'Impero. Il primo nodo da sciogliere s'incontrava proprio nella capitale dell'impero. Roma era al centro dei traffici mediterranei ma non poteva contare su un porto adeguato raggiungibile in meno di una settimana. Cinquanta anni prima la coppia Claudio/Nerone aveva cercato di sbloccare la situazione, con la creazione del porto marittimo di Ostia. La sua funzionalità si stava però esaurendo a causa del rapido insabbiamento. La sua chiusura appariva imminente e il compito di assicurare l'approvvigionamento alimentare della città con le granaglie provenienti esclusivamente dalle province oltremare si stava trasformando in incubo.

L'insuccesso ingegneristico del porto neroniano non era stato solo una grave perdita per l'erario, che si era impegnato molto pesantemente nell'opera, ma stava facendo perdere la speranza di creare un porto artificiale sulla costa romana, dopo che la tecnologia al top dello stato dell'arte aveva fallito. L'Urbe sarebbe precipitata nella recessione militare e commerciale, se non fosse riuscita a disporre di un porto idoneo a garantire la sua centralità operativa nel Mediterraneo.

La coppia Traiano-Apollodoro accettò la sfida e la vinse. Un nuovo bacino venne scavato nella parte più interna del precedente porto di Ostia. Il vecchio bacino, era ormai insabbiato salvo una ristretta parte centrale, che venne adattata a canale d'accesso al nuovo porto. Il progetto includeva accorgimenti tecnici idonei a deviare l'afflusso nel nuovo bacino della massa enorme di fanghi sabbiosi trascinati dal Tevere, soprattutto nel periodo invernale. Anche il canale ricavato nel vecchio porto avrebbe potuto contribuire a liberare il nuovo impianto dalle sabbie marine, sfruttando il riflusso delle maree, come accade in molte lagune, ad es. a Venezia.

Il nuovo porto fu chiamato "*Portum Traiani*" e fu celebrato, come abbiamo visto, con un sesterzio (Fig. 7 B); si può quindi escludere che il sesterzio "del ponte" ne sia una replica.

Recuperato con successo il porto di Ostia, rimaneva un cruccio nell'animo dell'Imperatore. Era evidente infatti che il "*Portum Traiani*" non aveva risolto il nodo conflittuale tra le esigenze dei militari e quelle dell'Annona, con grave pregiudizio per l'Urbe. Gli eserciti legionari si accampavano spesso alle porte di Roma e partivano da Ostia, con in testa l'Imperatore. Questi eventi erano frequenti con Traiano, soprattutto quando iniziarono le prime scaramucce con i Parti. Il porto e le due strade che collegavano il porto all'Urbe potevano restare bloccate per giorni ed essere lasciate in condizioni miserevoli dai militari che s'imbarcavano.

La soluzione venne trovata cercando sulla costa tirrenica un sito prossimo a Roma, per costruirvi un piccolo porto dove si sarebbero potuti trasferire gli imbarchi militari, lasciando a Ostia tutto il traffico commerciale. Fu individuata una piccola insenatura naturale in un tratto di costa rocciosa al nord, a circa ottanta chilometri dalla capitale, sufficientemente profonda per costruirvi un porto. Il sito poteva essere raggiunto facilmente dalla via Aurelia. Tutta la zona era poco abitata perché acquitrinosa e malsana ma la sua bonifica non richiese grande impegno e fu possibile acquistarla senza onerosi espropri. Nel mare aperto di fronte all'insenatura esisteva già un *antemurale* naturale di roccia, per cui fu sufficiente costruire due frangiflutti alle sue estremità per completare il bacino portuale. Lungo le banchine d'imbarco fu costruito il grande edificio modulare a ferro di cavallo, che diede il nome di "*Centumcellae*" al nuovo insediamento. Nacque così un porto, più piccolo di quello di Ostia ma sempre esuberante per le esigenze militari, e inoltre soggetto a lunghi periodi d'inattività. Ho ritenuto plausibile che Traiano abbia deciso di superare tali inconvenienti dividendo il porto in due zone, una di uso commerciale e l'altra riservata ai militari. Le attività commerciali avrebbero dato vita a un villaggio di civili ai quali sarebbe stato affidato l'incarico della manutenzione degli impianti portuali. A essi sarebbe stata affidata anche la ristorazione per l'accoglienza dei soldati in partenza. Secondo questa ipotesi il bacino fu diviso con un recinto di boe per delimitare l'area off-limits dei militari. Nell'area commerciale fu ricavato anche il cantiere navale, ancora visibile, nel quale fu trasferito quello sorto in un primo tempo a Ostia. Gli edifici qui rimasti vuoti furono subito trasformati in magazzini annonari (2), fornendo un ulteriore beneficio al porto di Roma.

Gli abitanti dell'Urbe accolsero certamente con profonda gratitudine la costruzione di Centumcellae che allontanava da Roma l'orda di militari in partenza e soprattutto restituiva continuità al flusso ai cereali in arrivo. La maggior parte delle opere pubbliche fatte costruire da Traiano a Roma furono celebrate nelle monete di quell'imperatore e non si spiegherebbe perché proprio Centumcellae avrebbe dovuto essere ignorata. Anche questa considerazione contribuisce a sostenere la mia proposta di assegnare il sesterzio di Traiano al fratello minore del porto di Ostia. Sarebbe così nato il sesterzio di Fig. 1 A. L'immagine acquista chiarezza se si ammette che essa mostra solo l'ala del porto riservata ai militari. Essa è circoscritta tra la catena di boe e l'edificio multicellulare prospiciente la banchina d'imbarco. Il sesterzio serviva a ricordare al popolo che l'imperatore non solo aveva dato nuova vita al porto di Ostia, ma lo aveva anche liberato felicemente dall'ingombrante presenza militare.

6. Immagini tra fantasia e realtà

Chi non ha visto una stampa o una foto del ponte pedonale di Rialto a Venezia? Se la confrontiamo con il retro del sesterzio di Traiano restiamo sorpresi dell'analogia che c'è tra le due immagini. Ma non lasciamoci ingannare, perché non c'era nell'impero romano un ponte simile a quello di Rialto, né poteva esserci per le esigenze di scorrevolezza imposte da Roma. Il ponte di Rialto era arcinoto già dal settecento a tutti gli intellettuali europei e potrebbe aver finito per spingere i numismatici dell'epoca, in precedenza divisi tra sostenitori chi del ponte e chi del porto, a optare per il ponte.

Vorrei concludere questo articolo con l'icona del "Portum Augusti" (Fig. 9) che compare nella famosa tavola peutingeriana, copia medioevale di una carta stradale disegnata in periodo imperiale.



Figura 9 - Tavola Peutinger - Roma e il Porto

Il bacino del porto di Traiano, che in seguito prese il nome di "Portum Augusti", è ormai lontano dalla linea costiera, ma può ancora essere visitato e si può constatare che ha conservato la forma esagonale originale. Il cartografo romano però preferì stilizzare quel porto con una struttura "ad arco", dando conferma che quel simbolo era entrato nell'immaginario collettivo già millecinquecento anni fa. Se ne deduce che anche il sesterzio di Traiano avrebbe potuto essere preso a modello per disegnare un porto.

E' l'ultimo indizio che propongo per attribuire a un porto l'immagine del sesterzio incriminato. Con questo concludo e ringrazio i Presenti per l'ascolto prestato.

NOTE

(*) - *Il Socio G. Mascher mi ha messo recentemente al corrente di tre articoli di studiosi che nel seicento si erano occupati del sesterzio del "Ponte":*

- La Medaglia - SEBASTIANO ERIZZO edizione del 1568. (L'Autore ritiene che il sesterzio vada attribuito al ponte sul Danubio ma informa che altri studiosi lo assegnano a un porto).

- HISTORIA AUGUSTA di FRANCESCO ANGELONI del 1641. (L'Autore sostiene che il sesterzio di Traiano si riferisca al porto di Ancona).

- NUMISMATA di Carolum Patinum del 1671. (L'Autore ritiene che il sesterzio di Traiano si riferisca al restauro del porto di Ancona. Più avanti cita l'asse di Settimio Severo che attribuisce a un porto non identificato o in Palestina).

Fu forse il tentativo di attribuire il porto del sesterzio a quello di Ancona a depistare gli Studiosi dalla conclusione giusta.

1 - *Dictionary of Roman Coins.1889 P221S0 illus236.gif*

2 - *Archaeology of Portus - University of Southampton*

3 - *Il numero e le dimensioni dei piloni combacia con i valori forniti dallo storico Cassio Dione + Xifilino, salvo che per la larghezza delle campate stimata in 170 piedi; è però possibile che questa cifra inglobi anche i due piloni. Va anche ricordato che il livello del Danubio fu abbassato localmente, procedendo a un parziale desvio, che permise di ridurre in modo sostanziale il volume delle costruzioni subacquee.*