



Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000301213

Expositur der
K.K. DIREKTION für den BAU der
WASSERBAUSEN
in K... ..

~~E-5/5~~

Expositur der
K. K. DIREKTION für den BAU der
WASSERSTRASSEN
in Krakau.

S. Bibl. n. 292

MINISTERO DELLA MARINA

*Historyczna monografia o portach
starożytnych na*

* * MONOGRAFIA STORICA

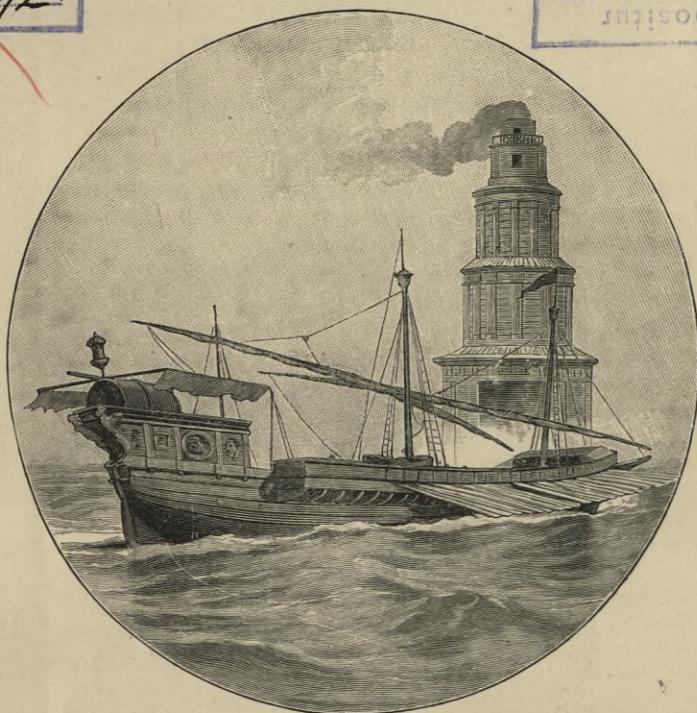
*potwysp-
apeniński
Włoszski*

DEI PORTI DELL'ANTICHITÀ

NELLA PENISOLA ITALIANA

Expositur
d. k. k. Dion. f. d. B. d. W.
in Krakau
Bibl. T. Kr. 292.

Expositur
d. k. k. Dion. f. d. B. d. W.
in Krakau
Bibl. T. Kr. 292.



*Historyczna monografia o portach (portach)
starożytnych na potwyspie apeniński-
ROMA - M. CM. V. - potwysp. -*

1905

III 38432



4054

DIRITTI RISERVATI

Roma - Officina Poligrafica Italiana

Akc. Nr. 9-2306/58

LA REGIA MARINA ITALIANA

AI

MEMBRI DEL X CONGRESSO INTERNAZIONALE DI NAVIGAZIONE

CONVENUTI IN MILANO

SETTEMBRE M. CM. V.

SIGNORI,

A Voi che il mare senza confini già rese fratelli e che oggi rafforzate gli antichi vincoli di affetto con la discussione di comuni interessi, offro, modesto ricordo della Marina d'Italia, questa Monografia.

Voi conoscete come la istituzione dei porti, più di ogni altra strettamente legata alla navigazione, prescindendo da ogni carattere nazionale, per il fine che la creò a reciproca tutela delle Marine del mondo. Nell'offrirvi quindi un saggio della storia dei porti dell'antichità nella penisola italiana, io intendo di ravvivare il ricordo di un'epopea comune, che sì lietamente risuona su questi lidi, e di incitarvi con la memoria di un passato glorioso ad un avvenire ancor più ricco di mirabile, proficua attività.

Al ringraziamento che io debbo a Voi tutti, che ci onoraste della Vostra presenza portando il contributo prezioso di lunghi anni di studio, vada congiunta la gratitudine di noi Italiani per Coloro che, con patriottico sentimento ed alta dottrina, accettarono l'invito da me rivolto di far rivivere nei natii porti i fasti del passato.

E nel pregarvi di conservare al Vostro ritorno queste pagine come pegno del pensiero che a Voi ci lega, ricambio il saluto gentile di cui siete latori dalle patrie lontane.

Roma, 20 settembre 1905.

CARLO MIRABELLO
Ministro della Marina.

I PORTI DELLA LIGURIA ANTICA

THE UNIVERSITY OF CHICAGO LIBRARY

SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA

AVVERTENZA

Con lettera del 13 dicembre 1904, S. E. il Ministro della Marina invitava la Società Ligure di storia patria a cooperare alla compilazione di una monografia storica dei porti dell'Italia antica.

La Società, altamente apprezzando l'iniziativa del Ministro, si accinse subito all'opera.

Ma poichè ragioni di tempo e difficoltà di lavoro non permettevano di affidare a una sola persona la redazione della memoria, l'ufficio di presidenza venne nella determinazione di costituirsi in comitato centrale di redazione e suddivise la Liguria in sei settori nell'ordine seguente:

1° Nizza - San Remo (escl.); 2° San Remo (incl.) - Albenga (escl.); 3° Albenga (incl.) - Voltri (escl.); 4° Voltri (incl.) - Camogli (incl.); 5° Portofino - Sestri Levante (incl.); 6° Riva Trigoso - Viareggio.

Il primo settore fu assegnato al comm. prof. GEROLAMO ROSSI, regio ispettore degli scavi e monumenti per la provincia di Porto Maurizio; il secondo all'avv. BERNARDO MATTIAUDA; il terzo al comm. prof. VITTORIO POGGI, bibliotecario della Comunale di Savona; il quarto al cav. LUIGI AUGUSTO CERVETTO, vice bibliotecario della Civico Beriana di Genova; il quinto ai signori ARTURO FERRETTO, membro della Regia Deputazione di storia patria per le antiche provincie e la Lombardia, e marchese avv. GIUSEPPE PESSAGNO, del Regio Archivio di Stato in Genova; e il sesto al dottor UBALDO MAZZINI, bibliotecario della Comunale della Spezia.

L'ultimo settore fu esteso sino a Viareggio, perchè non vi fosse alcuna soluzione territoriale di continuità tra la zona assegnata alla Società Ligure di storia patria e la successiva.

In conseguenza dell'accennata suddivisione di lavoro, la monografia ligure non è omogenea quanto alla forma; ma certi criterii generali coordinati dal comitato centrale insieme con gli egregi collaboratori, hanno evitato in gran parte questo inconveniente quanto alla sostanza del lavoro.

Tuttavia per ottenere la maggiore coesione fra le varie parti, la Società si è valsa dell'opera autorevolissima del suo illustre vice presidente, il commendatore professor ANTON GIULIO BARRILI, al quale è dovuta la introduzione sintetica che è premessa alla memoria.

Alla presidenza della Società Ligure di storia patria non rimane ora che ripetere il suo plauso a S. E. il Ministro, che volle promuovere una pubblicazione tanto interessante per la storia della vita marittima italiana, e alla quale la Società è orgogliosa di aver contribuito, per quanto le fu possibile, dolente solo che la ristrettezza del tempo non abbia permesso di dare al lavoro quell'armonia d'insieme che sarebbe stata desiderabile.

Il Presidente

CESARE IMPERIALE
DI SANT'ANGELO.

REDAKTORZ
TAYLOR & FRANCIS

WYDAWCA
HATFIELD & SON
LONDON
WYDAWCA
WARSZAWA



ANTON GIULIO BARRILI

I PORTI DELLA LIGURIA ANTICA

INTRODUZIONE SINTETICA.

Dei porti della Liguria, quali erano veramente, e come distribuiti nell'evo antico, abbiamo scarse notizie presso gli scrittori Greci e Latini, alieni la più parte, specie gli storici, dall'occuparsi con qualche diligenza, e conveniente ampiezza di trattazione, delle cose marittime. Poco avanza dei più vetusti geografi; e quel poco basta a farci intendere che i loro trattati, toccando delle varie plaghe del mondo conosciuto, non scendevano di proposito a particolari descrizioni, tenendo più dell'atlante delineato ne' suoi grandi contorni, che non del portolano propriamente detto. Fu primo Strabone, se non andiamo errati, a descrivere con diligenza dottrinale tutte le coste d'Italia e i loro abitanti rispettivi; ma per quanto era del lido Ligustico, a pochi punti fermò la sua attenzione. Dalla sua parsimonia non si scostarono gli autori Latini, come Plinio nel III libro della sua *Historia Naturalis*, scusato in ciò, veramente, dall'indole enciclopedica dell'opera, o come Pomponio Mela nel suo *De situ Orbis*, mero compendio di cognizioni geografiche, e da non servire perciò al nostro bisogno, tranne con un cenno fuggevole e manifestamente incompiuto (1).

Non mancarono a Roma cultori della poesia descrittiva, segnatamente autori di viaggi, che alla aridità della esposizione dottrinale mescolando l'attrattiva delle cose vedute, avrebbero potuto recare qualche lume, e colmare qualche lacuna. Due tra costoro parevano offrirsi, appunto per i limiti della materia trattata, Rufo Festo Avieno, del IV secolo dell'E. V., e Claudio Rutilio Numaziano del v. Il primo, nato in Etruria, stato proconsole in Acaia nell'anno 372, oltre le sue versioni esametriche dei Fenomeni e dei Pronostici di Arato, e della *Descriptio Orbis* di Dionisio Periegete, aveva descritte le coste del Mediterraneo in un poema in versi giambici trimetri, *Ora Maritima*, pervenuto fino a noi, ma non intero; il secondo, nato nella Gallia meridionale, vissuto in Roma molti anni, salito fino all'alto ufficio di *praefectus Urbis*, volle poi ritornarsene in patria, non so bene se per desiderio di quiete o per disdegno

(1) Ecco il passo (*De Situ Orbis*) l. II, cap. V: *rum flumina, utraque ab Alpibus delapsa, sed Varum, quia Italiam finit, aliquanto notius* ».

della vita pubblica in tempi troppo guasti, o per l'una e l'altra ragione insieme; e scrisse allora, nel 417, sotto il regno di Onorio, il poema elegiaco in due libri: *De reditu suo Itinerarium*, descrivendo il suo tragitto da Roma a Marsiglia. Curiosa, per altro, la sorte dei due poemj navigatorj per quello che potevano dirci intorno al nostro tema! Avieno incomincia dalle Colonne d'Ereole, e a Marsiglia per l'appunto si arresta: Rutilio narra e descrive da Roma a Pisa, vedendo anche Luni, con le sue imminenti montagne di marmo, e a Marsiglia non giunge, o perchè *reliqua desiderantur* nell'unico manoscritto a noi tramandato dalla antichità, o perchè l'autore non ha condotto a compimento il poema. Questo, anzi, mi par di capire dai primi versi del secondo libro, donde appare la poca voglia di continuare, mentre il poeta, romano di sensi e tenacemente pagano, esce più volentieri in una fiera invettiva contro Stilicone traditore di Roma, invitatore dei Goti in Italia, distruttore sacrilego dei *Tria Fata*, i libri Sibillini con tanta reverenza conservati fino allora. E già, verso la fine del primo libro, presso Populonia, e davanti alla Capraia, aveva fatto due altre digressioni amarognole contro gli Ebrei e contro i monaci Cristiani, involti da lui in una medesima esecrazione, come nemici e depressori della Romana grandezza. Notiamo queste cose di passata, come indizio di opinioni del tempo: confessiamo per altro che più avremmo gradito una serie di accenni a porti e spiagge dalla Magra al Varo.

La stessa abbondanza di particolari, onde fa pompa Rutilio nel raccontare e descrivere le cose vedute tra *Centumcellae* (l'odierna Civitavecchia) e le acque di Luni; le fermate frequenti; gli accenni ai rematori e al *celeusma* che regolava la voga; le discese a terra e gli attendamenti notturni sul lido; perfino l'acqua bevuta alle fonti di qualche villa privata e i rami divelti alle siepi; gli andamenti del terreno, i paragoni richiamati alla mente di un uomo culto dagli aspetti nuovi di una balza lontana, o d'uno scoglio alla riva, ci fanno sentire più duramente la mancanza del proseguimento lungo la costa Ligustica, dove le fermate sarebbero riuscite non meno frequenti, e le indicazioni non meno opportune, per poter correggere qua e là gli svairioni delle tavole itinerarie, alle quali or ora verremo, o per completare la serie delle nostre stazioni marittime, o per farle ritrovare mercè induzioni legittime, tratte dalle condizioni idrografiche e corografiche dei luoghi, non andate soggette a mutamenti notevoli, finchè durò la navigazione remiera, prevalente nel Tirreno e, diciam pure, in tutto il Mediterraneo.

Del resto, bisognerà intenderci su d'una questione preliminare. I porti della antichità non erano tutti, nè in tutto, paragonabili ai moderni. Che idea si facevano dei porti i Romani dell'era repubblicana e della imperiale? Lasciamo stare che dissero porto perfino la casa, come appare dalle Dodici Tavole, sulla testimonianza di Festo, e porto un magazzino, o deposito di merci, come si legge in Ulpiano (Dig. 50, 59); ma era porto anche la bocca di un fiume, e per sette porti faceva Ovidio scorrere il Nilo in mare (*Per septem portus in maris exit aquas*); ed era porto ogni tratto d'acqua entro un grembo di spiaggia, riparato per natura o per arte, e dischiuso dalla parte del mare, dove le navi stessero immuni dalle offese dei venti. *Portuosa* dai Latini, λιμνωδης dai Greci, dicevasi una costa ricca d'insenature a cui fosse facile approdo; onde Cicerone (*Orat.* III, 19) scrisse: "*Superum mare Ionium portuosum; inferum Tuscum scopulosum atque infestum* „.

Aperti dunque dalla natura, e accomodati dall'arte, adatti sempre al bisogno di navi non vaste, e tutte da potersi trarre facilmente alla riva, i porti non erano pochi, di certo, sulle coste liguri dalla Magra al Varo. La debole struttura delle navi antiche, la necessità di frequenti rifugi, di rifornimenti d'acqua e di vettovaglie, come di opportuni ristori agli scafi, dovevano fare la serie dei porti più numerosa che ai nostri giorni non sia. Sorgitori e fondali, per istarvi tranquillamente sugli ormeggi, ridossi svariati contro libeccio o maestrale, spalmadori per tirare i legni in secco e racconciarne i guasti, acquate per rifare di tratto in tratto una provvigione sempre troppo scarsa alla sete di due o tre mute di vogatori, erano le molteplici necessità capitali della navigazione remiera; ed una tal condizione di cose durò molti secoli, dall'evo antico al moderno, finchè andarono a forza di remi le navi del Mediterraneo, dal pentecòntoro alla trireme, alla liburna, al dromone, alla fusta, alla galéa. Pur s'aiutavano colla vela, ma certamente più per dar riposo ai vogatori, approfittando di un alito di vento fresco in fil di ruota, che non per fare un lungo cammino, poichè le vele antiche erano poco maneggevoli, e il non aver anche imparata l'arte del terzarolare costringeva, col vento nulla nulla rinforzato, ad ammainare senz'altro, nonchè la vela, l'antenna.

Oggi all'idea di porto si suole associar quella di una regione a tergo, per modo che le navi in approdo rechino ad essa ciò che le manca di cose utili alla vita, e da essa prendano ciò che sarà utile altrove. E certo, anche nei tempi lontani avvenne il simigliante per taluni porti italici, che i mercanti Fenicj e gli Elleni scelsero a luogo di profittevoli scambi, o dove anche stabilirono emporii, e fondarono colonie. I più antichi di cui ci è stato tramandato il ricordo erano alle bocche dei grandi fiumi, che porgevano ai navigatori indizio di popolazione più numerosa e più facile ai baratti. Tali furono il Tevere e l'Arno, nelle acque dei quali si spingevano i legni stranieri fin dove esse erano navigabili; onde Roma fu porto ed emporio cento e più anni prima di sentire il bisogno di aprire ella stessa un porto artificiale alla foce del suo fiume, e porto fu Pisa molti secoli innanzi che sorgesse Livorno presso alla foce troppo allontanata del suo. Simili emporii, o porti di traffico, si moltiplicarono sulla medesima costa Toscana; quelli di Populonia e Pirgo, ad esempio, crescendo in operosità colla istessa fortuna degli Etruschi; e quello di Luni, più in su, a cui valsero tanta floridezza i marmi delle cave vicine, onde Roma cessò di essere tributaria di Atene e di Paros. Ricco di seni era il tratto di costa ligustica dalla Magra a Genova; ma se facile ne era l'approdo alle navi per necessità di rilascio e di rifornimento, non era ugualmente opportuno a mercati, essendo tutto dirupi il paese, scarsi di popolo i gioghi imminenti, non ancora solcati da una strada più o meno entro terra, ma incline a seguire naturalmente l'indirizzo del grande arco litoraneo teso fra i confini dell'Etruria e quei della Gallia.

Solo quando per ragioni militari, due anni dopo la prima guerra Punica, fu aperta l'Aurelia Nova in continuazione di quella che il censore Aurelio Cotta aveva un secolo innanzi condotta da Roma a Pisa, si poté far cammino anche per la nostra *Ora Maritima*, qua e là toccandone il lido. E Genova, già emporio principale dei Liguri, fu presto Romana di cuore,

così procacciandosi l'odio e le vendette di Cartagine. Ma non dimentichiamo che quell'emporio era di molto anteriore alle guerre Puniche; facendo larga testimonianza di ciò la recente scoperta della sua vetusta necropoli, ricca di bei vasi istoriati ed arnesi di funebre rito ellenico, tutti del VI secolo innanzi l'E. V.; scoperta importantissima, la quale, mentre giunge a sussidio della tradizione che Genova sorgesse nel 707 av. C., lascia credere che greci navigatori vi ponessero primamente mercato, e fors'anche le dessero il nome, da Γένος, o da Γενεζ, od altra voce consimile, nel significato di *gens*, o schiatta distinta fra le agresti popolazioni accorrenti all'emporio.

Del quale, veramente, primo a darci notizia è Tito Livio, tra gli storici latini, nel cenno dell'assedio e dell'eccidio che Genova soffersse per opera di Magone cartaginese, l'anno 548 di Roma, e della sua riedificazione ordinata dal Senato Romano indi a tre anni, e condotta a termine da Spurio Lucrezio pretore. Del suo commercio e di quello dei Liguri contèrmini ci ha lasciato notizia Strabone nel L. IV, cap. 6, della sua *Geografia*, donde reco il passo tradotto, almeno nella sua parte essenziale: " Detto dei Galli transalpini e dei popoli che abitano questa regione, è ormai da discorrere delle Alpi e dei loro abitatori, e finalmente di tutta l'Italia.... Cominciano le Alpi non dal porto di Monaco, secondo che ci tramandarono alcuni, ma dagli stessi luoghi onde si spiccano anche i monti Appennini, presso Genua emporio dei Liguri, e da quelli paludosi che si chiamano Vadi dei Sàbati. Imperocchè da Genua incomincia l'Appennino; le Alpi all'incontro dai Sàbati. E tra Genua e i Sàbati sono dugento sessanta stadj. Di qui appresso trecento settanta stadj è la città di Albingauno, i cui cittadini sono chiamati Liguri Ingauni, donde, fino al porto di Monaco sono quattrocento ottanta stadj, e in mezzo siede la grande città di Albium Intemelium, abitata dagli Intemelii.... Dei Liguri essendo gli uni Ingauni e gli altri Intemelii, fu convenevole che delle loro colonie marittime una si chiamasse Albium (quasi Alpinum) Intemelium, l'altra, alquanto più concisamente Albingaunum.... Del resto, tutto questo lido dal porto di Monaco all'Etruria è sempre continuato, e difetta di porti, se non in quanto permette alle navi di dar nella rena e piantarvi le àncore: sovrastano alte e scoscese balze di monti, lasciando angusto passaggio lunghesso la riva del mare. Ivi abitano i Liguri, ordinariamente sostentando la vita coi prodotti delle greggi, e latte e bevanda d'orzo; fanno pascolo alla marina e nella maggior parte dei monti. Sono ivi folti boschi, acconci a costruzione di navi, e abbondanti di grandi alberi, taluni dei quali così grossi nei tronchi da misurare otto piedi di diametro: e v'hanno altre piante per varietà niente inferiori al cedro, per fabbricarne le mense. Questo legname adunque portano in vendita a Genua, e pecore, similmente, e pelli e miele, in cui vece esportano olio, ed anche vino italico, poichè da loro ne nasce poco, e sente la pece, ed è aspro per giunta. Vi sono anche cavalli e muli, chiamati ginni, e tuniche e saioni ligustici. Hanno anche in abbondanza il lingurio, che taluni chiamano elettro (l'ambra) „

Nè più altro reca Strabone, che faccia al caso nostro. Tutto sommato, egli nomina cinque porti, Monaco, Ventimiglia, Albenga, Vado e Genova: di Luni, che è pur ricordata da lui, non accenna il golfo, a ponente della Magra (*Portus Lunae*, golfo della Spezia); ma par dubbioso nell'ascrivere la città più all'una che all'altra delle due regioni contèrmini, notando che

“ molti degli scrittori posero la Magra a confine tra Etruria e Liguria „. Pure, egli scriveva la sua opera magistrale “ sotto il buon Augusto „, essendo già fatta la *Descriptio Orbis Romani*, ordinata da Giulio Cesare e per l'appunto finita da Augusto, nella quale alla Liguria era assegnato il nono posto tra le undici regioni in cui era stata divisa l'Italia. Ma in parecchie cose si mostra incerto Strabone; nè pare che tutto abbia veduto cogli occhi proprii il lido ligustico, assai più portuoso e frastagliato che egli non voglia riconoscere.

Alla anzidetta *Descriptio Orbis Romani* dovrebbe riferirsi, recando interessanti particolari per noi, la *Tabula itineraria Peutingeriana*. Ha questo nome una mappa stradale dell'Impero Romano, condotta dai confini occidentali della Spagna fino alle bocche del Gange. Fu ritrovata a Worms nel secolo XVI da Corrado Celtes, che la donò per testamento all'erudito Corrado Peutinger. Si conserva a Vienna, nella biblioteca imperiale: è in pergamena, e consta di parecchi segmenti, con una lunghezza complessiva di circa sei metri, per mezzo metro di altezza. Primo, ne diede frammenti il Walser, nel 1591; intiera la pubblicò il Mannert, a Lipsia, nel 1824, poscia il Desjardins, a Parigi, dal 1869 al 1876; da ultimo il Miller, a Ratisbona, nel 1888. Il suo sconosciuto autore non intese fare una mappa propriamente detta, con le situazioni relative dei paesi, bensì in varie liste raccostate delineare tutte le grandi vie dell'Impero, segnando sopra ciascuna le successive stazioni e le distanze loro, per notizia opportuna ai viaggiatori, specie agli ufficiali militari e civili. Le città lungo le strade sono contraddistinte da disegni lineari di piccole case; alcune più ragguardevoli, da larghi edifici quadrati; altre di maggiore importanza, come Aquileia e Ravenna, da mura e torri; Roma, Costantinopoli, Antiochia, da un circolo, con una figura femminile seduta nel mezzo; incoronata, tra esse, quella di Roma. Il Mannert, dianzi nominato, argomentò che questa carta itineraria fosse anteriore, nella sua compilazione primitiva, all'era Costantiniana; vedendovi segnati qua e là tutti templi pagani, tranne il San Pietro di Roma, evidente interpolazione di un più tardo copista, poichè di cristiani senza dubbio essa ne ebbe parecchi dai primi secoli fino al X, almeno, dell'E. V. Anche per noi è segno manifesto d'interpolazione medievale il nome di *Francia* che si legge scritto a mo' di titolo in capo alla via che percorre la Gallia settentrionale. Parecchie prove con diligente acume raccolte dal Mannert, e che dobbiamo qui trascurare come non attinenti al nostro proposito, fanno collocare la compilazione della Tavola tra il regno di Alessandro Severo e quello di Costantino Magno, tenendo, si capisce, il debito conto dei posteriori ritocchi, onde essa è giunta a noi come un rifacimento di secoli barbari; nè può interamente appagarci per la trascrizione dei nomi e per l'assegnazione delle distanze. Comunque sia di tutto ciò, ecco per la via Ligustica i nomi delle stazioni segnate nella *Peutingeriana*, e da noi lette nell'ordine da levante a ponente: 1. *Luna*; 2. *Boron*; 3. *In Alpe Pennino*; 4. *Ad Monilia*; 5. *Ad Sotaria*; 6. *Ricina*; 7. *Genua*; 8. *Ad Figlinas*; 9. *Hasta*; 10. *Ad Navalìa*; 11. *Alba Docilia*; 12. *Vico Virginis*; 13. *Vadis Sobates*; 14. *Albingauno*; 15. *Luco Boramni*; 16. *Costa Bellene*; 17. *Albentimillo*; 18. *In Alpe Maritima*; 19. *Cemenello*; 20. *Varum*. Non dimentichiamo che dalla stazione di *Genua* parte verso i monti una via che tocca *Libarnum* e raggiunge *Dertona*, sulla Emilia, donde piegando a ponente va

ad *Aquis Tatelis*, a *Crixia*, a *Calanico*, di qui discendendo a congiungersi con la via Ligustica alla stazione di *Vadis Sobates*.

Mi sono astenuto dal riferire le distanze notate nella Tavola tra stazione e stazione, e dal tentare una identificazione sistematica, sommaria e non giustificata di tanti nomi antichi coi moderni di luoghi corrispondenti. Ciò che potrà essere accertato vedranno altri, aiutati da maggior cognizione dei luoghi. Le difficoltà non saranno forse tutte superate; e ciò per il fatto che la Tavola, oltre al non essere sempre esatta nella trascrizione dei nomi anzidetti, non offre neanche certezza del loro giusto collocamento. Ed è anche da notare che quei nomi non sono tutti di stazioni litoranee: laonde, ove la strada passi troppo lontana dal mare, taluni porti, e ragguardevoli, non sono in essa indicati, leggendosi in quella vece nomi di borghi montani, dei quali, non che le rovine, si è perduto anche il ricordo. Così avviene che nella Peutingeriana manchi l'*oppidum* di Savona, ricordato da Livio, e il *portus Herculis Monoeci*, che abbiamo da parecchi documenti a gara, e il vasto seno della odierna Villafranca, comunque si chiamasse in antico, se pure il compilatore della Tavola non ha creduto di porlo sotto la dizione di *Cemenello*.

Nè molto più chiaro, nè più ricco per la serie degli approdi ligustici è l'Itinerario che va sotto il nome di Antonino, descrizione in forma di elenco, onde restarono parecchi manoscritti, recanti la intitolazione: "*Dimensio universi Orbis a Iulio et Marco Antonio consulibus facta*,"; pubblicato primamente da Enrico Estienne a Parigi nel 1512, poscia nel 1518 da Aldo Manuzio a Venezia. È opinione degli eruditi che questo Itinerario risalga bensì al regno di Antonino Augusto da cui prese il nome, ma che sia stato anche ritoccato e raffazzonato sino alla fine del IV secolo, ed io crederei anche più oltre. Consta di due parti; la prima, e più considerevole di mole, *Itinerarium Provinciarum*; la seconda *Itinerarium Maritimum*; quella enumerando le vie militari dell'Impero, questa i porti, le *positiones navium* e le *plagias*, sempre segnando a miglia le interposte distanze. Ricaviamo dalla prima parte le stazioni della via militare in Liguria, da *Lune* a *Genua*, da *Genua* a *Dertona*, e per *Aquis* ridiscendendo a *Vadis Sabbatis*, donde poi proseguiva infino al Varo. Copio dalla edizione Aldina, fedelmente, lasciando al posto loro gli errori di lettura e di stampa: "1. *Tune* (sic), *millia passuum* XII; 2. *Boaceas* m. p. XII; 3. *Bodecia*, m. p. XXVIII; 4. *Tecolata* m. p. XII; 5. *Delphinis* m. p. XXI; 6. *Genua* m. p. XII; 7. *Libanum* m. p. XXXVI; 8. *Dertona* m. p. XXXV; 9. *Aquis* m. p. XXVIII; 10. *Crixia* m. p. XX; 11. *Canatico* m. p. X; 12. *Vadis Sabbatis* m. p. XII; 13. *Pollupice* m. p. XII; 14. *Albingauno* m. p. VIII; 15. *Locobormani* m. p. XV; 16. *Costa Ballene* m. p. XVI; 17. *Albintimilio* m. p. XVI; 18. *Lumone* m. p. X; 19. *Alpe Summa* m. p. VI; (1) 20. *Cemenelo* m. p. IX; 21. *Varum flumine* m. p. VI.

(1) Qui, a mo' di sbarra nell'originale si attraversa la nota: « *Usque huc Italia; hinc Gallia* ». Ma non par di questa opinione Pomponio Mela che nel suo *De situ Orbis*, Lib. II, cap. v, ha ricordato *Paulo* (Paglione) *et Varum flumina, utraque ab Alpibus deelsapsa, sed Varum, quia Italiam finit, aliquanto no-*

tius. Anche Lucano nella *Farsaglia*, Lib. I: « *Finis et Hesperiae promotus milite Varus* ». Ma forse vuol dire che l'Italia conseguisse di là il suo confine coll'armi. Così tutti li aveva conseguiti, se mai, come si videro poi stabiliti da Augusto.

Son qui parecchie cose da rilevarsi: ed anzitutto le distanze, che per i luoghi generalmente identificati non si riscontrano esatte, potendosi anche dubitare di sviste materiali, da certe troppo frequenti ripetizioni d'un istesso numero; poi la novità del salto, o soluzione di continuità da *Genua* ai *Vada*, che è sostituita da un giro apparentemente vizioso per *Libarna* e *Dertona*, quindi per *Aquis*, *Crixia* e *Calanico* fino ai *Vada* anzidetti; onde sarebbe forse da argomentare che questo Itinerario di Antonino fosse anteriore di molto alla Tavola Peutingeriana, e questa potesse valersi, in un rifacimento più tardo, di un collegamento stradale condotto poi tra *Genua* e i *Vada*; oppure l'Itinerario sullodato sentire obbedienza alla ragione tutta militare, per cui le Romane Legioni, avendo aperte dapprima fino al mar di Liguria le due strade rispettive da *Dertona* a *Genua* e da *Aquis Statiellis* ai *Vadis Sabatiis*, seguirono lungamente a preferirle. Nè altre ragioni, politiche, amministrative, logistiche, saranno mancate per ciò. Intanto quelle due strade scendenti dalla Valle Padana al mare Ligustico, ci dicono anch'esse l'importanza militare e commerciale dei porti con cui erano venute ad allacciarsi.

Ai porti passiamo ora per l'appunto, poichè l'Itinerario di Antonino, nella sua seconda parte, ce ne indica la serie, così: " 1. *A Pisis Lunae, fluvius Macra, m. p. XXX*; 2. *Luna Segeste (?) positio, m. p. XXX*; 3. *A Portu Veneris portu Delphini* (manca l'indicazione da *Segeste* al *Portus Veneris*), *m. p. XVIII*; 4. *A Portu Delphini Genua portus, m. p. XII*; 5. *A Genua Vadis portus, m. p. XXX*; 6. *A Vadis Suadis* (sic) *Albingano positio, m. p. XVII*; 7. *Ab Albingano portus Maurici, m. p. XXV*; 8. *A Vindimilia plagia, m. p. XV* (manca nella frase, dopo la proposizione iniziale *A*, un *portu Maurici ad*); 9. *A Ventimilio Herclemannico portus, m. p. XVI*; 10. *Ab Herclemannico ad Visione portus, m. p. XXII*; 11. *A Visione Anaone portus, m. p. IIII*; 12. *Ab Anaone ad Olivula portus, m. p. XII*; 13. *Ab Olivula Nicia plagia, m. p. XV* „. Fin qui per il lido ligustico questo *Itinerarium portus vel positionum navium*; coll'aiuto del quale, se potessimo aver sicurezza per i nomi e le distanze, non sarebbe difficile stabilire gli uni e le altre di questi porti, sorgitori ed approdi della Liguria antica. Così traduco alla meglio le *positiones navium* e le *plagiae*, che, essendo di troppo dubbia latinità, non hanno esempi negli autori, nè accoglimento nei lessici. È manifesto che un rifacimento di più bassi tempi s'è aggiunto in questo documento ai ritocchi del secolo IV. E ancora me ne persuade un *vel*, particella disgiuntiva, usato nel titolo, con eleganza barbarica, in luogo di congiunzione.

Non vorremo tuttavia dolerci troppo: abbiamo da questa parte marittima dell'Itinerario di Antonino un buon contributo di nomi da chiarire e da collocare. Per qualche parte anche la Tavola Peutingeriana soccorre. Aggiungo che alcune notizie di Plinio (*Hist. Nat.*, Lib. III, 5) e di Tolomeo della sua *Geografia* ci offrono qualche nome nuovo, ed altri ne confermano, raddrizzandoli: *Portus Ericis*, *Portus Veneris*, *Segeste*, *Tigullia*, *Portus Delphini*, *Genua*, *Vado Sabatio*, *Albium Ingaunum*, *Albium Intemelium*, *Portus Herculis Monoeci*, *Cemenelium*, *Nicoea*. Sono dodici approdi, tutti identificati con luoghi noti; v'includerei, di fatto, anche *Cemenelium*, pur sapendo da Strabone che questa terra, a monte di Nizza, era capitale dei Vedianzi, poichè ben potevano le sue genti esser discese alla spiaggia, in luogo libero ed opportuno alle loro comunicazioni marittime. Ma di ciò altri veda e giudichi con maggiore autorità.

Resta sempre che questi dodici non sono tutti i porti della Liguria antica, ma solamente i più noti e i più ragguardevoli, fossero di traffico, o di rilascio, o di più sicuro e frequente rifugio, intorno ai quali le popolazioni vicine si raccolsero più fitte. Ma le necessità della navigazione remiera accrebbero notevolmente il numero di tali stazioni, o fermate, che col nome di sorgitori, spalmadori ed acquate dovevano aver tanta importanza nel tempo che in Mediterraneo prevalse la galéa.

Intorno alla quale, poichè ci viene in taglio, gioverà dire qualche cosa, specie per la origine del nome, che non deriva da quello del pesce spada (in greco γαλιός), come parve allo illustre e compianto padre Alberto Guglielmotti. Se così fosse, avrebbero i Greci dell'era bizantina imposto un tal nome a navi latine, senza almeno darne essi l'esempio nella denominazione delle navi lor proprie, che in quella vece chiamarono dromoni, chelandie, panfilj e simili? *Galea* fu, presso i Romani dell'era imperiale, il nome della trireme militare, e prevalse naturalmente quando cessò il costume di fabbricare la nave militare a tre ordini di remi. Ancora a' tempi imperiali inoltrati dicevasi promiscuamente *galea* e trireme (anzi in greco *trieris*), come appare da un titolo funerario ravennate riferito dal Maffei (*Mus. Veron.* 364, PHALLAEVS . DIOCLIS . F. GVBERNATOR . DE . GALEA . TRIETRIS. Il *t*, che abbonda in *trietris*, andrebbe restituito allo scalpellino. Tornando al nome di *galea*, questo potrebbe essere più antico del tempo di Augusto; ma certo, a quel tempo, la nave militare aveva tal nome dall'elmo (*galea, cassis*), imagine scolpita e dipinta sulla prora. Avviato sopra una nave dello Stato al suo querulo esilio del Ponto, cantò Ovidio nel Libro I dei *Tristi*: “ *Est mihi, sitque precor, flavae tutela Minervae—Navis, et a picta casside nomen habet* „. Sotto la protezione della bionda Minerva, adunque! Magra consolazione, per chi era cacciato da Roma, presente e futura cagione di tanti sospiri! Ma una bella imagine balzava da una polena di nave allo sguardo del poeta; non si poteva lasciarla sfuggire.

Durarono le galée nel Mediterraneo fino a mezzo il XVIII secolo, specie presso la marineria francese e le repubbliche marinare italiane. Delle navi a vela (*conchae* dei Latini, cocche degli Italiani medievali) era sempre stato grande il bisogno per i grossi carichi mercantili, ma scarso il numero, perchè ne durò piuttosto incomodo l'uso, anzi tutto a cagione della imperfetta attrezzatura che rendeva poco maneggevoli le vele, e più per la nessuna agilità del timone unico, che da esse navi, usate nei mari esterni, prese appunto l'adiettivo di navaresco. Per fortuna, innanzi la metà del secolo XV, il timone navaresco, non più raccomandato alla poppa con aiuto ed impaccio di freni, fu innestato a questa e reso sensibile ad ogni più lieve voltata di barra, mercè il ritrovato degli agugliotti e delle femminelle di bronzo, per ingegno felice di Giovanni Zerbi, genovese, che dal Governo della sua patria, nel 1432, ne fu premiato colla esenzione dalle avarie, cioè, secondo il linguaggio d'allora, dalle straordinarie contribuzioni di guerra. Parrà strano che della invenzione dello Zerbi non abbiano cenno gli storici della marineria; ma così fu, e in qualche modo s'intende. Era un'invenzione nel suo principio modesta, di modesto artigiano, cui certamente parve gran cosa il modestissimo premio. Pure essa doveva rendere possibili le lunghe navigazioni e le conseguenti scoperte; onde l'oscuro operaio di via del Campo potrebbe

dirsi il precursore, e precursore necessario, del suo concittadino Cristoforo Colombo.

Agugliotti e femminelle, frattanto, rendevano buon servizio alle navi d'ogni forma, a vela e a remi; ed anche fu prima a vantaggiarsene la galéa, ottenendo così, opportunamente maneggevole, un timone unico, e facendone concavo il dorso per adattarlo alla convessità della ruota di poppa. Ma più, dal nuovo ordigno, era favorita la vela, diventata forza motrice prevalente di galeazze, galeoni e vascelli, al cui paragone cedè finalmente la navigazione remiera.

La quale noi non accompagneremo al suo termine, essendo il nostro argomento ristretto ai tempi lontani e alle conseguenze che quella navigazione recò nella varia distribuzione dei porti della Liguria antica. Emporii, cantieri, scali, ricoveri, spalmadori, fondali, e simili, occorreano alla vita operosa di una popolazione litoranea come la nostra, sempre occupata sul mare, traente i suoi guadagni dalle audacie del mare. Coi porti maggiori erano utili egualmente i minori, o ad ufficio temporaneo destinati, se pure non è da dire che la minor mole delle navi antiche, dando a tutti i centri popolosi della " gemina Riviera „ agio e desiderio di costruirne ed armarne secondo l'utilità, faceva porto ogni tratto di spiaggia, che fosse nulla nulla al riparo dalle traversie più moleste. Nè meno necessarie erano ai naviganti le acque, specie nei mesi assegnati alla navigazione, quando, impoveriti i letti dei fiumi, (la più parte torrenti, in Liguria) occorreva far capo alle fontane, limpide, d'altra parte, copiose e abbastanza frequenti sotto i dirupi che torreggiavano a tergo delle anguste ripe descritte da Strabone. Il possesso di quelle " chiare fresche e dolci acque „ che in larga vena sgorgavano dal masso calcareo, era la man di Dio per gli abitatori delle spiagge privilegiate ove i naviganti si davano la muta a ricolmare le anfore assetate, ed anche, poichè una cosa tirava l'altra, " a rimpalmar li legni lor non sani „.

Una di queste terre meritò di lasciare nella storia il suo nome, sia pure in forma di un semplice accusativo, per essere stata opportunissima sede di acquata e di spalmo; onde ella crebbe a popolo ragguardevole, come attestano i ruderi sparsi sul dorso della sua penisola, ridotto poi ad oliveto; il fresco ricordo d'una antica torre di guardia ai dì nostri atterrata per liberarne il tracciato della ferrovia; e più in alto, a ponente di una chiesetta all'invocazione di San Lorenzo, una necropoli ancora mezzo sepolta sotto un vigneto a solatio, tutta piena di olle cinerarie, e perciò manifestamente dell'era pagana, dove, tra ceneri e frammenti d'ossa mezzo combuste non fu raro nei primi e presto interrotti assaggi trovare anelli con gemme incise. La terra è citata col suo nome di *Varicottim* (all'accusativo, come ho già detto) nella Cronaca di Fredegario, tra le città liguri devastate da Ròtari, il feroce re longobardo, nel 641 dell'E. V. Con le sue rovine e con la sua riva, a cui resta ancora, tuttochè deserta, la denominazione di " porto „; coll'istesso suo nome tra campestre e marino (provenga esso dal celtico *varech*, alga, erba marina, o dal ligure *variga*, *vaiga*, *vaëga*, erba tossica, euforbio, onde si ammantano volentieri i lidi arenosi); la moderna Varigotti fa testimonianza di una antica condizione di cose, modesta sì, ma più degna che non lasci credere il silenzio dei vecchi itinerarii, fatti con altri intenti e ad altri uffici destinati.

Ho voluto recare un esempio di utili indagini sui luoghi, e non più. Argomentare per l'appunto dai luoghi e dalle memorie loro gli approdi più naturali di cui tacciono o toccano a stento le carte, non sarà ultima cura di cercatori più esperti; e questo lavoro, ad ogni modo, potrà essere continuato in processo di tempo. Frattanto, lo avere incominciato così, per obbedire ad un nobile desiderio di chi regge le sorti della Marina italiana, sarà stimolo ad opera più vasta, che illustri le condizioni di vita marinara dell'antica Liguria. Conoscere il passato è buon principio ad intendere il presente, e ad auspicare il futuro: tre forme, queste, di amare la terra dove siam nati.

DA NIZZA A CAPONERO

Alle scaturigini del Varo piglia a formarsi quella grande alzata di monti coperti di neve, che stesa in semicerchio, col nome di Alpi cinge di naturale propugnacolo l'italica penisola. Nelle Alpi marittime, che corrono dal monte Sembola presso Turbia, sino al Monviso, si ergono giganti due ardue moli, rese celebri nella storia militare, l'Aution (2070 m.) ed il Bertrand (2480 m.), divise fra loro dal corso del fiume Roja.

L'Aution spinge verso il mare contrafforti, che vanno via via degradando in colli meno asperi, entro i quali si adimano la Tinéa, la Vesubia, il Paglione e la Bevera, irrigando poco ubertose valli, già abitate dai liguri Vedianzi, ad eccezione di quest'ultima, compresa nel distretto degli Intemelii.

Dalle pendici del Bertrand scorrono più numerosi corsi di acqua, la Roja, la Nervia e l'Armea spettanti agli Intemelii; e l'Impero e l'Aroschia che bagnano le terre dei liguri Ingauni; ma ben più rinomato quello che sgorga sotto i burroni di Upega e che volto ad Oriente, arricchito dalle acque del Negrone e del Tanarello, segna un aperto distacco delle irte e nevose Alpi, da altra più umile catena di monti, che intiepiditi dal soffio dei venti marini, cominciano a coprirsi di fiori e col nome di Apennini vanno a formare il dorso di tutta l'Italia.

Già il poeta Lucano ponendo il fiume *Rutuba* a destra del grande Apennino, intendeva di prolungarlo sino al colle di Tenda; il Bracelli poi lasciava scritto, che dal colle d'Apio presso Ventimiglia si scorgono i gioghi dell'Apennino (1); il Bertolotti con più precisione di confini dice segnato, dalle acque del Tanaro al nord e da quelle dell'Aroschia a mezzogiorno, questa porzione di ligure Apennino (2); ed un recente scrittore di cose liguri opina, che il Tanaro prima di toccare Garessio, scendendo a greco dove la catena si abbassa, presso i monti Pennino e lo Schiavo, segni chiaro l'anello di congiunzione delle Alpi cogli Apennini (3).

(1) *In colle (apii) arx sita ex qua prima nascentis Apennini juga haud procul aspicuntur.* — BRACELLI, *Orce ligusticae descriptio.*

(2) BERTOLOTTI, *Viaggio nella Liguria marittima.* Tom. I, pag. 34 e 123.

(3) ZITTA, *Cenni della città di Garessio.* Mondovì, 1880, pag. 8. Deve riguardarsi una vera jattura la perdita del *Viaggio alle sorgenti del Tanaro* del BIANCHI, di cui è cenno a pag. 80 del suo vol. I delle *Osservazioni sulla Liguria marittima.*



Punto importantissimo di studio è adunque questa alpino-apennina regione, di cui i Vedianzi e gli Intemelii seppero lunga pezza contrastare ai Romani il possesso. Dopo la *plagia Niciae* dell'Itinerario marittimo di Antonino, che si stendeva dalla foce del Varo alla punta di Momborone, ha principio la serie di quei capi, che protendendo le loro braccia al mare e lasciando che le onde vi si addentrino, diedero luogo alla formazione di sicure rade e cale e di rinomati porti. Così restò incavato il vasto porto di Villafranca che si apre fra il Momborone e Capo Ferrato; e quest'ultimo bipartendosi nella sua estremità, lascia che fra il faro di Malalenga e la chiesa di Sant'Ospizio con un piccolo porto, si adagi nel mezzo una vallecola popolata di olivi e di carrubi, famigerata nel medio evo col nome di *piccolo Frassineto*. Fra Sant'Ospizio e Capo d'Aglio erano due porti, Anao e Ysia, ora scomparsi; e Capo d'Aglio trapassato, si scorge in alto il superbo Trofeo di Augusto (*Turbia*), ai cui piedi seduta sopra un enorme masso, circondata dalle onde, sta la città di Monaco coll'attiguo suo porto. Proseguendo ad oriente si ha Capo Martino, sede della stazione romana *Lumone*, punto di partenza di quel vago semicerchio, in mezzo al quale siede Mentone e che va a fermarsi al Capo Mortola, prima terra italiana che mena ad *Albium Intemelium* (Ventimiglia), dove sfocia la Roja e quindi alla punta di Bordighera, al cui fianco sinistro si apre la stazione *Sepe*.

Questo breve tratto di litorale ligustico era stanza di arditi marinai, che dai primi albori preistorici, come rivelarono le grotte di Beaulieu e di Balzirossi, presero a solcare il mare infido su tronchi d'alberi incavati, poi su fusti sottili, misurando grado a grado il progressivo svolgersi della navigazione coi tipi propri di bastimenti, fabbricati dai Fenici, dai Greci, dai Romani, dagli Illirici e dai Bizantini sino ai giorni nostri e ai quali erano famigliari le diverse loro denominazioni, raccolte oggidì da un pregiato scrittore di cose marittime (1). In quelle lontane età, in cui intonse erano religiosamente tenute le folte foreste, nè poteva perciò correre ad alzare le spiagge l'enorme quantità di detriti, onde vennero formate le dune, profonda e sicura stanza alle navi porgevano le foci dei fiumi, più frequentati, come attestano le memorie di Nizza, Ventimiglia ed Albenga, di alcuni porti naturali, perchè ad esse, come ad emporii, avevano agio di metter capo i numerosi pagi e vici delle circostanti vallate (2).

Quanto tesoro di preziosi ricordi; a partire dai trogloditi abitatori delle caverne, all'apparire degli arditi Fenici e dei Greci, e dallo espandersi della romana potenza all'invasione dei Barbari! Sono scritte col fuoco e col sangue le arsioni dei Saraceni: ci rappresentano ancora all'immaginazione l'età feudale, i ruderi di alcuni castelli non ancora smantellati; non fanno difetto le tracce del dilagare del comune di Genova e dello ardimentoso volo dell'aquila sabauda alle liguri sponde; si offrono pure momentanee apparizioni di papi, di antipapi, d'imperatori e di re, le cui orifiamme precedevano l'apparire di poderose flotte. Ma sopra questo cumulo di tante memorie, trascorse furiando il cruento nembo della Rivoluzione francese che

(1) DE ALBERTIS, *Le costruzioni navali e l'arte della navigazione al tempo di Cristoforo Colombo*. Roma, 1893, pag. 15.

(2) Guida alla presente monografia ci è stato l'*Itinerarium Antonini*, anzichè la *Tavola Peutingeriana*.

tutto travolse, e solo dopo un lasso di molti lustri, al rapido comunicarsi dei popoli coi vapori e colle ferrovie, un numeroso e sempre crescente stuolo di Beniamini della fortuna, a cessare i rigidi verni e le tristi brume dei paesi natii, preso ai raggi del nostro splendido sole e al tepido soffio delle aure marine, ha fatto di questo estremo lembo di terra ligure un incantevole soggiorno.

Nizza (*Nizza* od anche *Bellanda*). — Nizza, posta alla foce del Paglione, circondata da un anfiteatro di colli ameni, sebbene sia ora politicamente annessa alla Francia, avendo appartenuto dal 1388 al 1860 (salvo brevi intervalli) alla Monarchia Sabauda, ha legato il suo nome alla storia d'Italia. Finitima a *Camenelum* (Cimiez), allorchè questa illustre capitale dei Liguri Vedianzi venne da ripetute incursioni devastata ed arsa, Nizza ne fu creduta fida e naturale erede; ma l'origine e la storia dell'una va ben distinta da quella dell'altra.

Le prime memorie di Cemenelo risalgono all'arrivo dei Fenici fra noi, e se la deificazione del tirio MELKARTH nella ligure contrada e la erezione di un tempio in suo onore, avevano luogo nel seno di Monaco (VI secolo av. G. C.), furono i Celtoliguri Vedianzi, che accolsero nel loro *castrum*, formato di enormi rozzi poligoni, gli arditi navigatori, inventori dell'alfabeto, come ne fanno testimonio i resti dell'antichissima via *Eraclea* colà dissepoliti, via che ascendendo per l'Alpe somma, scorrendo le liguri balze, menava sino alle Colonne d'Ercole (1). Soggiogata la Liguria dalle armi romane, Cemenelo continuò nel suo pristino lustro, esercitando una supremazia sopra tutte le città delle Alpi marittime (2); nè ancora può dirsi di lei *etiam periere ruinæ*, parlando sempre, nel loro eloquente silenzio, le Terme e l'Anfiteatro.

Nizza invece (*Nizza*, *Nicæa*, Vittoria) fu una colonia di Focesi, partiti da Marsiglia (3) che intendeva fare di quel luogo uno scalo di traffico; vi fu tosto eretta una rocca, appellata *acropoli* dal Lenthéric, mutata in *castrum* sotto la dominazione romana. Greche furono tutte le anticaglie colà discoperte, ma divenuta città latina, dovette mal suo grado rilevare dalla finitima Cemenelo, colla quale la diversità di origini e l'opposizione di interessi non solo ostacolarono la fusione, ma generando invidie e gravi dissenzioni, ebbero termine con funeste rivalità. Queste presero a manifestarsi, quando nella nascente società cristiana, Nizza anzichè obbedire all'episcopo di Cemenelo, volle averne uno proprio (an. 465), intervenendo senza pro nella controversia l'autorevole parola dei papi San Leone e Sant'Ilario; finì per altro di trionfare dell'emula, allorchè all'eccidio di Cemenelo, fatto dai Longobardi (an. 575) tennero dietro ripetute escursioni dei Saraceni, che la ridussero a completo sfacelo (sec. X). Nizza non risparmiata nel generale cataclisma potè ancora grado a grado rifarsi; non così Cemenelo, i cui ultimi aneliti di vita amministrativa si trovano nella formola *comitatus cemenelensis* frammischiata a quella di *comitatus niciensis* (4).

(1) *Hercules in Italiam tendens iterque per Alpes faciens, ita difficilem aditu asperamque viam stravit, ut postea exercitibus cum jumentis impedimentisque facile iter esset.* DIOD. SICUL. Lib. V.

(2) MOMMSEN, *Corpus Inscriptionum lati-*

narum. — Berolini, 1863 ad 1877, Tom. I, III, V.

(3) *Ab amne Varo Nicæa oppidum a Mas-silientibus conditum.* PLIN. III, 7.

(4) CAIS, *Le XI^e siècle dans les Alpes maritimes.* Turin, Loescher, 1889, pag. 35.

L'autorità comitale in Nizza era menomata dalla presenza del vescovo, che favoriva apertamente gli uomini della compagna, e questo spiega il precoce sorgere del consolato nell'XI secolo; tentarono invano i feudatarii di essere rimessi nelle antiche prerogative e il conte Berengario IV asse-
diava a questo fine la città nel 1166; ma dopo il vano tentativo moriva. Divenuto erede di questa contrada Alfonso I re d'Aragona, dopo esser riuscito a sottometter Nizza nel 1176, vi confermava il consolato: continuando però le rivolture e l'aragonese monarca venendo cacciato dalla città, questa dal 1215 al 1229, visse aderente a Genova. Vi fecero ritorno in quest'anno i Conti di Provenza, durando nella signoria un secolo e mezzo; ma l'anno 1388, per spontanea dedizione, la città e 'l contado di Nizza passarono sotto il governo del Conte di Savoia, Amedeo VII, detto il Rosso, e da questo ai Duchi e poi ai Re dello stesso lignaggio, finchè Vittorio Emanuele II gridato nel 1860 re d'Italia, ne faceva cessione alla Francia, che avea versato il suo sangue in questa guerra d'indipendenza. Nizza ha dato i natali al pittore Ludovico Brea, allo storico Pietro Gioffredo, al poeta Gian Carlo Passeroni, al generale Andrea Massena e a Giuseppe Garibaldi (1).

SPLAGGE E PORTI. — I nomi dei porti e delle spiagge di questa estrema costiera ligure ci sono forniti dell'Itinerario marittimo di Antonino, nel modo che segue (2):

A Tavia Vintimilio, plagia,
A Vintimilio Hercle manico, portus,
Ab Hercle manico Avisione, portus,
Ab Avisione Anaone, portus,
Ab Anaone ad Olivulam, portus,
Ab Olivula Niciam, plagia.

È chiaro Nizza è appellata *plagia* e 'l suo approdo si intendeva compreso *a portu Olivi* (Villafranca) *ad poncham Vari* (alla foce del Varo) (3), linea assai estesa che in altri termini si trova espressa negli Statuti delle Gabelle: *De his qui portant oleum in ripa civitatis Niciae* (4). Vi fu momento in cui Nizza avvisando al modo di migliorare i suoi traffici, essendo podestà Guglielmo Embriaco, deliberava nel 1225 la costruzione di un molo nel seno appellato San Lamberto, che si apriva al lato occidentale del castello, assegnando per quest'opera, annue lire venticinque, da prelevarsi dal prodotto della gabella sulla *combeta* (5). È appunto intorno a questi tempi, che il Gioffredo riporta una rubrica degli statuti del comune, da cui viene prescritto: *Item faciam jurare quod non proiicient saburram in portu Olivi aut in portu sancti Lamberti* (6); ma questo porto che era un vivissimo desiderio

(1) Per la storia della città di Nizza si hanno DURANTE, *Histoire de Nice*, Turin, 1823-24, 3 vol. e *Chorographie du Comté de Nice*, Turin, 1847; TOSELLI, *Biographie nicoise et précis historique de Nice*; DATTA, *Della libertà del comune di Nizza*, Nizza, 1859, e il *Castello della città di Nizza*, 1843; TISSERAND, *Histoire civile et religieuse de la cité de Nice*, 1862; ma in modo particolare

GIOFFREDO, *Nicea civitas* e la *Storia delle Alpi marittime*.

(2) *Itinerar. marit.* Edit. Parthey et Pinder.

(3) DATTA, *Della libertà di Nizza*, pag. 150.

(4) CAIS, *Gli statuti della gabella di Nizza* (XXXI vol. della *Miscellanea italiana*, pag. 432).

(5) CAIS, *idem*.

(6) GIOFFREDO, *Storia delle Alpi marittime*, pag. 485.

dei Nicesi, restò lettera morta, perchè il prodotto della citata gabella venne assorbito dall'erario del Conte, che non ricordò più il decretato molo (1).

Sono queste le memorie più antiche che restino della *plagia* nicese, la quale continuò a servire per più secoli ai bisogni del traffico locale, valendosi i duchi di Savoia dell'attiguo porto di Villafranca per militari imprese; laonde il duca Carlo Emanuele I nel largire nel 1628 il privilegio del porto-franco comprende riunite insieme Nizza e Villafranca. L'idea di dotare Nizza d'un porto speciale pel suo commercio, non si fece sentire imperiosa, che in seguito al vivo traffico svegliatosi dopo l'apertura della via carreggiabile, che dal Piemonte metteva a Nizza, monumentale lavoro tagliato nella ristrettissima valle della Roja e scavato per un breve tratto sotto pareti verticali di rocce.

Si credette, però, allora opportuno abbandonare l'antico seno, dove era tradizione avessero approdato i Focesi, e che poi nell'Èra cristiana era stato battezzato col nome di San Lamberto, da una chiesuola, che dentro le mura, ma in prossimità della cala era eretta (2), per dare la preferenza alla baja che si apriva al lato opposto del castello, appellato *Limpia*, dalle numerose polle d'acqua che vi scaturivano e che rendevano acquitrinoso e malsano quel tratto di pianura. S'incominciarono gli studi nel 1736 e condotti a compimento, fatto precedere con Regio decreto il riordinamento del *Consolato del mare*, che istituito nel 1626 richiedeva ora non poche riforme, il 22 luglio del 1750 coll'intervento di tutte le autorità, veniva gettata la prima cassa del molo (3). Essendosi proceduto con alacrità nella intrapresa opera, nel corso di poco più di due lustri, il porto si trovò condotto a buon punto (4), potendosi quasi dir compiuto allo scoppiare della Rivoluzione francese. Restituìta Nizza nel 1814 ai Re di Sardegna, per generoso interessamento del re Carlo Felice, venivano ripresi i lavori a fine d'ingrandire il bacino, e compiuta l'opera, alzavasi per gratitudine al munifico sovrano, nel porto stesso, una statua (1828).

Passata Nizza alla Francia, il porto venne dichiarato di troppo ristrette proporzioni, per il che nel 1867 veniva assegnato per l'ingrandimento la somma di cinque milioni: si prolungò il molo esteriore di cento metri, si allargò di novanta l'ultimo bacino costruito; si approfondì l'entrata affine d'agevolare l'accesso ai bastimenti di grosso cabotaggio; altri miglioramenti si fecero nel 1897, di maniera che oggidì il porto di Nizza è ritenuto non solo fra i più sicuri, ma anche fra i più importanti della Francia.

Un'altra torre eretta fra il 1878 e 1879, sorregge un faro, noto col nome di *Feu blanc*.

FARI E FALODII. — È troppo noto lo scopo dell'antica ed importante istituzione dei fari, per doverne parlare al riguardo in queste pagine, ma restringendoci a ripetere con un recente scrittore, che i fari vennero innalzati

(1) DATTA, *Della libertà di Nizza*, pag. 63.

(2) DATTA, *Il Castello della città di Nizza*.

(3) La data dell'incominciamento dei lavori è registrata nel vol. III del DURANTE.

(4) I progressi della costruzione del porto si apprendono da un'incisione dell'anno 1761,

che va a corredo dell'importante e recente pubblicazione, fatta d'ordine del Ministero dei Lavori pubblici in Francia e che ha per titolo: *Ports maritimes de la France* (Tom. VII, 2^e partie, 2^e section) *du Frioul à Menton*. Paris, Imprimerie Nationale, MDCCXCIX.

per segnalare durante la notte la posizione dei luoghi di atterraggio, mediante fuochi visibili da lontano, come con marche ben appariscenti erano stati indicati gli scogli ed i banchi più pericolosi (1), trarremo argomento da questa voce, per entrare a parlare di altro faro affine detto *falodio*, destinato a funzionare non solamente di notte con fuochi, ma anche di giorno con fumate, in tempi di guerra o di corsa o di pirateria troppo frequenti negli scorsi secoli, e reputiamo di qualche utile questa fatica, non essendo a nostra cognizione alcun libro che tratti di quest'argomento.

Già nel medio evo si fa distinzione fra i due modi di faro: Luigi IX re di Francia nell'ordinare nel 1260 la costruzione del porto di Acquemorte vuole compresa una torre sormontata da lanterna, nella quale durante la notte, arda un lume per guida dei naviganti, detta *Farot* (2); scrive il Lenthéric d'altra parte, che la montagna detta la *Bada* che sta a cavaliere della città di Tolone, era ritenuta come una sentinella, incaricata di far segnali all'avvicinarsi del nemico e di avvisare di qualsivoglia avanzarsi di navi in alto mare; e questi segnali venivano dati con fuochi da un'alta torre, dove fra i vari nomi si legge *Farotus* (3). A questa notizia segue di rincalzo quella del nostro Giustiniani, là dove scrive: "a levante di Nizza propinquo al mare è Momboron monte grande, alto e sassoso e infertile e in cima la torre della guardia, qual riceve l'*avvisazione* ed i segnali, che si fanno con fuoco da Antibo e da Cavorosso; e lei similmente con fuoco fa segnali a Turbia et a Monaco „ (4).

È evidente che questi due ultimi scrittori accennano non più a fari, sebbene a falodii resi necessari nella guerra di corsa, sorella della pirateria, che infieriva in tutti i mari, durante la quale i convogli di navi erano scortati da galee colle armi sempre in coperta, specie di guerra per la quale avevano sempre avuto una speciale predilezione i Genovesi (5), ma in grado eminente, diremo noi, i Monachesi. È nota la novella di Giovanni Boccaccio (6), nella quale narra del corsaro Paganino da Mare, che rubata a Pisa al giudice Chianzico la bella moglie, seco la conduce e come consorte se la gode: egli era monachese, come monachesi erano pure cinque arfasatti e tristi avventurieri, che colti in atto di menar le mani ladre sopra navi di passaggio, venivano appesi sulla forca nello spianato di Momborone, dal cui falodio erano stati scoperti (7); nè si può tacere, che del Signore di Monaco era scritto: *navigia habet piraticæ exercendæ* (8).

Naturale importante, che a prevenire ingrate sorprese e ad evitare micidiali attacchi, venissero adottati provvedimenti di vigilanza, quale è appunto quello emanato nel 1369 da Pietro re d'Aragona, in cui si dice: *ordinamus quod faraoni seu fors durante guerra præsentis fiant per loca maritima in quibus fieri sunt assueti, sumptibus tamen eorum qui facere sunt adstricti* (9).

(1) CATTOLICA, *Fari e segnali marittimi*. Genova, 1902.

(2) *Giornale ligustico*, anno IX, 1882, pag. 329.

(3) *La Provence maritime ancienne et moderne*. Paris, Plon, MDCCCLXXX, pag. 244.

(4) *Annali della Repubblica di Genova*, Genova, tip. Canepa, 1854. Vol. I, pag. 19.

(5) MANFRONI, *Storia della marina ita-*

liana. Roma, tipografia Forzani, pag. 107.

(6) Novella x della seconda giornata.

(7) CAIS, *La ville de Nice pendant le premier siècle de la domination des Princes de Savoie*, pag. 103.

(8) *De principatibus Italie*. 1628.

(9) DUCANGE, *Glossarium ad scriptores medicæ et infimæ latinitate*. Vocab. Paronus.

Qui si parla di guerra; ma non più in altra notizia del 1413, la quale accenna chiaramente a navi armate, o, diremo noi, di corsa, e in cui si dice, che Antonio Grassi custode della Torre di Momborone assegna una somma *Monnomo Saranoni deputato ad standum et insidiandum; nocte et die in turre montis Bonosii adeo ut per insignia notum fieret dictæ civitati, si forte per mare dissurrerent aut venirent aliquæ galeæ aut aliæ fustæ armatæ* (1). Leggo pure che a Tolone nell'anno 1419, si assegnava a Martino Chabot la somma di quattordici fiorini d'oro per far la guardia del *Fàrot*, giorno e notte (2); che a Ventimiglia nel 1421, il comune faceva il saldo della somma dovuta a Bartolomeo Riccobono *pro falodio quem faciebat ad Burdighetam* ed altra somma gli assegnava *pro guardia falodii* (3); e che finalmente l'abate di Lerino era autorizzato a colpire di una tassa il sale, che si portava a Grasse e a Cannes, a fine di poter stipendiare un *bada* per la guardia del falodio (4).

I segnali che partivano dalle torri, dove si accendevano detti falodii, se erano di giorno si facevano abbruciando paglia umettata, allo scopo di produrre fumo e questi appellavansi *fumate*; se di notte con fuochi diversamente disposti e dicevansi *balasia* (5); ma crediamo sia rimasto ignoto il linguaggio convenzionale di questi segni, o, diremo meglio, della più parte di essi, avendo noi con poco buono frutto sotto tale rispetto consultate le opere del Pantera (6), del Guglielmotti (7) e dello Jal (8), apprendendo solo da quest'ultimo che nel caso, che una galera non dovesse più dare la caccia ad un'altra, il capitano della nave doveva mettere due fuochi sotto il *fanò*.

Spiega l'importante ufficio dei falodii il numero considerevole di torri, che coronano le alture dell'Appennino ligure, talune delle quali si vedono riprodotte nelle incisioni che fregiano l'opera del *Theatrum Sabaudicæ Ducis*, stampata in Amsterdam nel 1682; che anzi crediamo che ad una di queste spettino gli avanzi ridonati in luce nel 1902 a Capo Ferrato, nel tenimento di S. M. Leopoldo, re dei Belgi, in base alla quale era apposta l'iscrizione che qui si riproduce (9).

Villafranca (*Olivula portus*). — Chi muove da Nizza alla volta d'Italia, non tarda ad accorgersi, che la natura cangia aspetto; non più amena pianura, non più colli irrigui, ma alti sollevamenti di masse calcari, ai cui piedi vanno ad infrangersi le onde del mare; e poco discosto dalla punta

(1) CAIS, *La ville de Nice*, idem.

(2) LENTHÉRIC, *La Provence maritime*.

(3) *Codex introytuum et exituum communis Vintimilii tempore potestatis Ambrosii de Vernacia*, anno 1421.

(4) MORIS, *Inventaire sommaire des archives départementales de Nice*. Pag. 18 e 28.

(5) ROSSI, *Glossario Medioevale*.

(6) *Armata navale*. Da quanto narra il Gioffredo a pag. 1352, dal numero delle *fumate* ad intervalli, veniva indicato il numero delle navi nemiche.

(7) *Vocabolario marino e militare*. Roma, tip. Voghera, 1889.

(8) *Archeologia navale*. Parigi, 1840.

(9) Il signor FILIPPO CASIMIR, direttore del *Journal de la Corniche* in Nizza, la pubblicava nel n. 57 e quindi nella sua pregiata Guida: *Monaco, Monte-Carlo et les environs*:

TERRAE MARISQUE SECURITATI
CAROLO EMANUELE II
REGNANTE
CAROLO AB ALLIACO MARCHNE
A SANCTO DAMIANO
GUBERNANTE
ERECTA
ANNO D^{NI} MDCLIII.

Ci torna caro attestare a questo egregio cultore di memorie storiche i sensi di grato animo per la copia di ragguagli in questa occasione fornitici.

di Momborone, correre parallelo in mare Capo Ferrato e formare così il lato sinistro del porto di Villafranca.

Il Della Chiesa parlando di questo porto dice: "altri vogliono che fosse il porto d'Ercole, il Frassineto nel quale lungamente i Saraceni dimorarono, benchè altri dichiarì, che non in quel luogo, ma di discosto a S. Hospitio tale infame nido si trovasse" (1). Ho riferito le testuali parole per iscagionare il Gioffredo del carico fattogli dal Blanc (2), d'aver egli primo, tanto si consulti la *Nicea civitas*, quanto la *Storia delle Alpi marittime*, assegnato a Villafranca il *Portus Herculis Monæci*, anzichè l'*Olivula* degli Itinerarii, riservata la più semplice forma di *Portus* e *statio Monæci* all'odierna capitale dello storico Principato.

Certamente ripugna il credere, che due località prossime fra loro, ma di origine diversa, potessero avere appena modificato lo stesso nome, e meraviglia, che solo un testo guasto del Tolomeo, abbia potuto far cadere in errore sì il Della Chiesa e Gioffredo, sì il Des Jardins (3) e il Brun a' giorni nostri (4); ma non passerà inosservato, che a ben diverse conclusioni, dalla cognizione di irrefutabili documenti, vennero condotti l'illustre Costanzo Gazzera, editore della storia delle Alpi marittime (5), il Lenthéric (6), Edoardo Blanc (7), Cais di Pierlas (8), Cornelio Desimoni e Tommaso Belgrano (9) e G. Poggi (10).

Questi non esitarono ad asserire, non aver mai avuto Villafranca altro nome che quello di *Olivula*, bastando a dissipare ogni dubbio la donazione fatta l'anno 1151 da Arnaudo, vescovo di Nizza, al capitolo della cattedrale, della Chiesa di Santo Stefano, posta nei pressi di Villafranca: *ecclesiam beati Stephani martyris, que sita est juxta portum Olivi* (11); aggiungendo il Cais, delle cose di Nizza sua patria, coscienzioso cultore, che l'ubicazione di *Monte Olivo* era a N-E di Villafranca e che la *villa* sedeva all'E. fra San Giovanni e la rada. Data dal 1295 il decreto di Carlo II d'Angiò, il quale volendo costringere gli abitanti di *Olivula*, quasi tutti raminghi, a far ritorno alle case degli avi, stabiliva: *In ipso portu (Olivulæ seu Olivi) villam de novo constitui, vocandam de cetero Villamfrancam et fabricari decernimus* (12); ciò non di meno si continuò per parecchio tempo a usare dell'antico nome, come si cava dalla Relazione del viaggio da Avignone a Roma, fatto da papa Gregorio XI nel 1376: *Villamfrancam seu portum Olive intravimus*.

PORTO. — Nizza e il suo contado passando dal dominio debole e lontano di Ladislao re di Napoli a quello dei Conti di Savoja, non tardarono

(1) *Corona reale di Savoja*. Cuneo, Strobella, 1657, tom. II, pag. 18.

(2) *Epigraphie antique du département des Alpes Maritimes*. Nice, tip. Malvano, 1879, 2ª parte, pag. 23.

(3) *Geographie historique et administrative de la Gaule romaine*. Paris, Hachette, 1876, tom. II, pag. 139.

(4) *Rectification de l'Itinéraire d'Antonin entre Nice et Vintimille*. Nice, 1878, pag. 5.

(5) Gioffredo, pubblicata dalla R. Deputazione di storia patria di Torino.

(6) *La Provence maritime*, pag. 494.

(7) *Epigraphie antique*, ecc.

(8) *Cartulaire de l'ancienne cathédrale de Nice*. — Turin, Paravia, 1888, pag. XXXI e 67.

(9) *Atlante idrografico del medio evo di Tommaso Luxor*. Atti della Società Ligure di storia patria, vol. V, 1867, pag. 51.

(10) *Le due riviere ossia la Liguria marittima nell'epoca romana*. Genova, 1901, pag. 66.

(11) *Atlante idrografico*, idem.

(12) Il Gioffredo riporta questa carta a pagina 666 della sua storia.

a risentire gli effetti di una mano ferma e riparatrice, e il porto di Villafranca venne nel 1405 difeso con alcune opere di fortificazione. È questo porto, il più ampio che s'incontri nella costa delle Alpi marittime, misurando una superficie di 346 ettari, sicuro dai venti all'infuori del libeccio, a difesa del quale è stato eretto il molo dove siede la darsena. Il Gioffredo ricorda la torre, la palizzata e la catena costrutti per la sicurezza delle navi; ma erano ben poca cosa, perchè durante la tregua di Nizza, dove erano intervenuti papa Paolo III, l'imperatore Carlo V e il re di Francia, Francesco I (1538), avendo gettato le àncore in Villafranca le flotte spagnola, francese e genovese, si ravvisò una grande deficienza di necessari provvedimenti in così importante rifugio di navi. Al qual difetto volendo possibilmente riparare il prode duca Emanuele Filiberto, succeduto in quei giorni al debole Carlo III, ordinò il prolungamento del molo destro e la costruzione della darsena, assegnando a tale opera la somma di ventimila scudi, sotto l'abile direzione di Giacomo Provana di Leiny. Nel 1625, nel mese di maggio, convenivano ad abboccamento in Villafranca il Principe di Piemonte e il Duca di Guisa: nel 1701, in settembre, ancoravano in questo porto le flotte spagnola, francese, napoletana e sabauda, venute per far corteo e accompagnare quindi in Ispagna Maria Luigia Gabriella di Savoia, figlia del duca Vittorio Amedeo II, che andava sposa al re Filippo V (1).

La Francia, entrata in possesso di questo porto nel 1860, ha abolito la darsena perchè troppo ristretta, assegnandola pei lavori pubblici; ha rafforzato la gettata che protegge le case dell'abitato; e sulla punta di Malalingua, dove era stato alzato un faro nel 1835, ha fatto erigere una torre ottagonale dell'altezza di 68 metri sul livello del mare, sopra la quale risplende un fanale con potenti fiamme a petrolio.

Sant'Ospizio (presso i Nizzardi *S. Souspir*). — Non pochi sono gli eruditi che hanno collocato a Villafranca il celebre covo dei Saraceni, noto col nome di *Frassineto*; ma occorre notare che due *Frassineti* si hanno, cioè il *grande*, che si stendeva lunghesso la catena delle Maure presso S. Tropez, ed il *piccolo*, che ormai è riconosciuto fosse non a Villafranca, ma nelle vicinanze di essa, cioè a Sant'Ospizio.

La sottile penisola di Capo Ferrato, bipartendosi nella sua estremità in due punti la Malalingua e Sant'Ospizio, lascia aperto nel bel mezzo un piccolo porto, ed una vallecchia, arborata nel medio evo di pini, di abeti e di numerosi frassini, alla cui ombra era andato a chiedere un rifugio per pregare, l'anacoreta Sant'Ospizio e dove santamente trapassava l'anno 580.

Questa landa selvaggia e forte attirò l'attenzione dei Saraceni, che avendo preso dalle Maure ad infestare le coste del Mediterraneo, ne fecero una succursale del *Frassineto* e vi durarono ladroneggiando e ardendo le vicine terre, finchè venne a schiantarneli definitivamente nel 973 Guglielmo conte di Provenza.

Del porto di Sant'Ospizio, per concessione di Carlo III duca di Savoia, ebbero il possesso nel 1527 i Cavalieri di San Giovanni di Gerusalemme; ma

(1) ROSSI, *Maria Luigia Gabriella di Savoia, sposa di Filippo V re di Spagna*. Torino, 1895, nel vol. XXXIII della *Miscellanea di Storia italiana*.

tosto l'abbandonarono nel 1530, allorchè l'Imperatore Carlo V fece loro dono dell'isola di Malta. Il duca Emanuel Filiberto muni di fortificazioni nel 1561 i luoghi di Montalbano e di Villafranca e fece ristorare la vecchia torre di Sant'Ospizio: nuove aggiunte vi fece il duca Vittorio Amedeo, e sono registrati nella storia gli assalti, che queste fortezze sostennero negli anni 1691, 1705 e 1706.

Oggidi del porto di Capo Ferrato (così pure appellato Sant'Ospizio) e della circostante campagna, che era stata ripopolata d'alberi per cura del Governo francese, è divenuto grande proprietario Leopoldo re dei Belgi ed alla base di una diruta torre è stata rimessa in luce l'iscrizione, addietro riferita. Il solido torrione poi coll'annessa chiesa di Sant'Ospizio ed alcune migliaia di metri di terreno, alienati dal Demanio francese nel 1888, sono passati in possesso del signor Augusto Gal, il quale intende di coronare lo storico edificio con una statua colossale in bronzo della Vergine madre, che sostiene Gesù Bambino, fusa dal milanese Galbusieri: essa misura undici metri di altezza, di guisa che potrà essere veduta e salutata di lontano dai naviganti (1). Il panorama che si presenta da questa torre è uno dei più splendidi che offra il mediterraneo; un vero incanto che non è possibile ritrarre a parole.

Non si può pretermettere qui di notare, come il Gioffredo, il quale aveva fatto di Villafranca il *Portus Hercules Monæci*, per assegnare un porto all'*Olivula* dagli Itinerarii, si ferma al Porto di Sant'Ospizio, di cui scrive quanto segue: " in poca distanza da Villafranca, oltre il Capo di Malalingua, ha sua entrata verso levante un altro, sebbene non così grande, però non meno sicuro porto, il quale crediamo essere l'*Olivula* di Antonino, per essere sottoposto all'antico ora disabitato castello d'Oliva, di cui ancora oggidi, insieme con la chiesa ossia priorato di San Michele, di lontano si mirano le rovine. È questo porto difeso da un ben inteso forte, detto volgarmente di Sant'Ospizio, presso i Nizzardi di *S. Souspir* „ (2).

Anaone (porto). — Il lato orientale della penisola di Sant'Ospizio presenta due seni naturali, che offrendo alle navi facile e sicuro approdo, vennero appellati porti. Già il nostro Emanuele Celesia, sull'autorità del Mazocchi, avvertiva, essere stati soliti i cosmografi antichi ad adoperare nello stesso senso i vocaboli *portus* e *statio* (3), il che premesso, non tarderà a spiegarsi l'armeggiare fra gli archeologi per chiarire, se a San Giovanni, piuttosto che a Beaulieu, debba ravvisarsi l'*Anaone portus* degli Itinerarii; poichè è evidente, che se si fosse trattato di un vero porto invece di una stazione, la vista dei resti naturali o artificiali dei moli, avrebbe fatto cessare ogni contesa.

Si ebbe, adunque, chi volle riporre il porto di Anaone a San Giovanni, già dipendenza di Villafranca, ma da questa staccato nel 1903 per essere eretto in comune. Il seno naturale che qui si offre, ha fatto suggerire l'idea d'un porto, al quale effetto venivano eretti nel 1840 il molo ovest e nel 1870

(1) CASIMIR, *Monaco, Montecarlo et les environs*, pag. 375.

(2) *Storia delle Alpi marittime*, pag. 77.

(3) CELESIA, *Porti e vie strate della Liguria*, pag. 16.

il molo est, il quale piccolo porto con un'operosa tonnara, valsero a render sede di traffici il luogo di San Giovanni, cessati quasi d'improvviso col'apertura della ferrovia.

Contendeva, però, con forti ragioni un tale diritto la vicina deliziosa baja di Beaulieu; e sebbene alle incerte indicazioni del Gioffredo e del Celezia (1) non arrechi maggior luce il giudizio del Lenthéric che ondeggia fra le due opinioni (2), la presunzione maggiore sta per Beaulieu, dove alla presenza di un'antica chiesa e di due romane iscrizioni, si aggiungono ritrovamenti, in diversi tempi avvenuti, di pregevoli anticaglie. Le quali apparvero in più gran numero negli scavi intrapresi nel 1862, con una ricca suppellettile di vasi, di urne, di lucerne scritte ed anepigrafi, di gutti, di diote, di lacrimatoi, di unguentari, di strigili, di cultri, di chiodi e di statuette di cotto e bassorilievi, oltre un considerevole numero di monete romane dei primi imperatori.

La persuasione si fece maggiore, allorchè essendosi nel 1903 preso ad ingrandire l'antica chiesa di Santa Maria *de pulchro loco*, già annessa ad un convento di Benedettini e già stanza di Sant'Ospizio, nel metterne a nudo le fondamenta, si potè accertare che questo edificio, alzato sul ciglione della via Romana, costruito della stessa pietra quadrata a scalpello dell'Anfiteatro di Cimiez, in linee orizzontali unite fra loro con pochissimo cemento, era un antico delubro pagano. Omai non vi ha più cultore di studi storici, il quale non vada persuaso, doversi rintracciare a Beaulieu, nella baja di Pietra-Fourmi, gli avanzi dell'antico porto di Anaone o Anao, che penetrando allora assai più dentro terra, era in condizione di mettere al sicuro le piccole navi che vi approdavano (3).

Avisione (porto *Eza*). — Pari ad Anao, non conserva più che deboli tracce del suo porto il luogo di *Avisione*; e se non può sorgere contesa sulla sua postura, mette conto ritenere, che il fenomeno geologico del progressivo interramento delle baje, trova qui una nuova conferma.

Baja di San Lorenzo è il nome, con cui viene oggidì appellata, mentre nei portolani medievali viene distinta colla denominazione di *Mala* o *Malo*, rimasta oggidì alla punta est, mentre al lato opposto è conterminata dal Capo Estel. L'interramento poco dianzi lamentato, pare fosse già divenuto alto e pericoloso nel XIII secolo, perchè l'anno 1211 il Comune di Genova avendo spedito quattro galere contro Marsiglia colla quale era in guerra, si ha che una di esse rimase arenata a Capo Mala.

L'*Avisione* porto poteva dirsi la *ripa maris* dell'antichissimo castello d'*Eza*, che erto ed isolato, come un nido d'aquila gli si alza alle spalle. Fenici, Focesi, Galli e Romani vi approdavano sovente colle loro fuste; nè si ristavano talora dall'inerpicarsi per lo stretto sentiero, che mena a quel gruppo desolato di case, chiamativi non dal culto dell'egizia Ysia o Iside, come argomentarono quelli che si affaticano a scovare l'etimologia del nome; ma piuttosto pensiamo noi da qualche speco, dedicato al gallico Marte Ezo,

(1) GIOFFREDO, *Storia delle Alpi marittime*, pag. 77 e CELESIA, pag. 22.

(2) *La Provence maritime*, pag. 495.

(3) CARIMIR, *Monaco, Montecarlo et les environs*, pag. 337 e 351.

il quale non poteva placarsi che con umani sacrifici, come ricorda il verso di Lattanzio:

Galli Esum et Teutatem humano cruore placabant.

In Eza marittima stabilirono i Duchi di Savoia il deposito di sali, che dovevano trasportarsi in Piemonte e in Lombardia; e del soprastante castello, già tenuto in feudo dai Richieri e dai Grimaldi, investirono in successivi tempi i Blacas, i Valperga, i Filippi, ed i Cortina. È ricordato lo sbarco fatto alla baja di San Lorenzo dal rinomato condottiero Ariadeno Barbarossa, che avviandosi coll'armata turca a cingere d'assedio la città di Nizza (1543), volle far base delle sue operazioni il possesso del castello d'Eza: egli riuscì nell'impresa; ma dovette pagarla con largo spargimento di sangue.

L'intiera baja di San Lorenzo si trova oggidì intieramente arenata.

Monaco (*Portus Herculis Monacii*). — Alla sinistra di Eza si vede avanzare in mare Capo d'Aglio, corruzione di Abeglio, nome di una vecchia torre, pel cui possesso vennero ripetute volte alle mani guelfi e ghibellini, e per le bricche di quella sassosa costa, un sentiero menava con malagevole salita all'Alpe somma, sede del Trofeo di Augusto (*Turbia*), dove la tradizione diceva, fossero stati rotti in decisiva battaglia (an. di Roma 746) i Liguri montani. Quivi sulle tracce della vetusta via *Eraclea*, veniva ricostrutta a quei giorni la *Julia Augusta*, da dove col sottostante porto di Monaco, si prospettavano le anfrattuose svolte di questo rinomato sperone delle Alpi marittime (1).

Una rupe tagliata a picco che si protende nelle acque salse per circa ottocento metri, sopra cui biancheggiano gruppi di case e al cui fianco orientale si apre un tranquillo porto, ecco l'aspetto di Monaco. Non è più il caso di rifarsi sulla dualità dei due *Portus Herculis*, già dianzi trattata; ormai è posto fuori dubbio, che dal MELKARTH fenicio pari all'Ἡρῶν γῆς greco e all'*Hercules* latino, hanno preso nome la città e il porto di Monaco e che a questo Dio venne eretto un delubro sul pianoro di Moneghetti. Nell'epoca cristiana non fa difetto la leggenda; e la giovinetta Devota martirizzata in Corsica d'ordine di Diocleziano, fa avvertito con prodigioso sogno il nocchiero che ne trasportava in Africa i resti esanimi, dove essa ami di riposare, lasciando che una colomba fermi il suo volo nella valle dei Gaumati presso Monaco.

Qualche scrittore di Roma parla del suo porto, di cui si dirà più oltre; ma la storia della città non ha principio che col XII secolo, allorchè Genova gelosa dell'avanzarsi dei Conti di Provenza, ottenuto da Enrico VI imperatore d'Alemagna il poggio ed il porto di Monaco (1191), annuendo l'abate di San Ponzio, da cui rilevava la chiesa ivi eretta, piglia a costruirvi una rocca munita di quattro torri, che rinchiudè in una cinta di mura dell'altezza di trentasette palmi, lavoro di solida pudinga, riquadrata a scalpello (1215), che sfida ancora oggidì le ingiurie del tempo. Aveano preso ad infierire allora le fazioni di guelfi e ghibellini; e in quel feroce tramestio di passioni, i

(1) Oggigiorno una ferrovia funicolare conduce in breve tempo dalla stazione di Montecarlo a Turbia.

Grimaldi combattuti dagli Spinola, erano riusciti a rendersi padroni della temuta rocca, venendone dopo un secolo salutato signore il prode capitano Carlo di questo casato (1346). Segue una serie d'importanti avvenimenti nei quali rifulge costantemente lo scudo fusato dei Grimaldi, riaffermato quando all'unica figlia di Catalano, Claudia, viene destinato sposo altro Grimaldi dei Signori di Antibo (1457). Un tragico conflitto funestò la loro figliuolanza; l'ambizioso Luciano accecato dall'ira, uccideva il primogenito Giovanni usurpandone la signoria (1505), che da prode sapeva poi difendere da un assedio postovi dai Genovesi; ma caduto alla sua volta sotto il ferro assassino di un nipote (1523) lasciava la reggenza della Signoria al fratello Agostino vescovo di Grasse, che poneva il principato sotto la protezione di Spagna. Protettorato odioso che riuscì coraggiosamente ad infrangere il principe Onorato II (1642) per passare all'ombra dei gigli di Francia, dai quali più non si staccarono i successori; che anzi resero la loro dinastia maggiormente devota, legando Luigia Ippolita unica figlia del principe Antonio a Giacomo Francesco Guyon Matignon (1715), d'illustre lignaggio francese, un cui discendente è il regnante principe Alberto.

Della storia del Principato trattarono non pochi scrittori a far capo dal Venasque (1), al Metivier (2), al Rossi (3), al Jolivot (4) e non pochi altri; ma tutti supera il comm. Gustavo Saige, che a poderosi volumi in-4° di documenti (5), onde ricostrusse con critica la storia monachese, guasta da adulatori, ha fatto seguire una pregevolissima storia, alla quale rimandiamo il lettore (6).

PORTO. — Abbiamo in Vellejo Patercolo, che il console C. Ostilio Mancino, avuto il carico della guerra contro Numanzia, recatosi a Monaco ed essendo già le navi nel porto in assetto di far vela, udita una voce dall'alto che gli tuonò: " Mancino ti arresta „ (7), diè volta per Genova, dove altro non meno meraviglioso portento gli fu sinistro precursore di un'orrenda disfatta. Questo porto ricordato da Strabone e da Tacito, non era turbato, secondochè scrive Lucano, che dal vento *circio*, cioè dal maestro-tramontana (8); ma alla gloriosa epoca, in cui esso si trovò arborato dalle superbe rostrate romane, tengono dietro ben più tristi giorni. Vengono primi i Saraceni che popolando delle loro rapide fuste, vi fanno un deposito delle loro rapine: seguono i pirati che dettero per lunghi anni a quel ricetto navale una ben triste rinomanza e chiudono gli assuntori del *diritto di porto*, che riscuotono a forza

(1) *Genealogica et historica Grimaldae gentis arbor.* — Parisiis apud le Bouc, 1647.

(2) *Monaco et ses Princes.* — La Fleche. Imprim. Sourdain, 1862, 2 vol.

(3) *Il Principato di Monaco*, Oneglia, Ghilini, 1864. *Monete dei Grimaldi Principi di Monaco*, Oneglia, Ghilini, 1ª parte 1866, 3ª 1885. *Il diritto di porto della città di Monaco e Nicolò Machiavelli* (Archivio storico-italiano di Firenze, Tom. IV, 1889).

(4) *Médailles et monnaies de Monaco.* — Monaco, Imprim. du Journal, 1885.

(5) *Documents historiques relatifs à la*

Principauté de Monaco. — Monaco, Imprim. du Gouvernement, tom. 1°, 1888, 2° 1890, 3° 1891.

(6) *Monaco, ses origines et son histoire.* — Paris, Hachette, 1897.

(7) *Quum ab Herculis portu, quo pedibus pervenerat navem conscenderet, talis vox sine ullo auctore ad aures ejus pervenit, Mancine, mane.* — Vell. Pater.

(8) *sola sua litora turbat Circius et tuta prohibet statione moneci.*

LUCAN. *Pharsal.* lib. I, vers. 405.

dalle navi di passaggio. Sono senza numero le vive lagnanze, le numerose proteste ed i minacciosi richiami, notevole fra tutti quello della Signoria di Firenze, che offesa di sapere ingiustamente gravato un suo suddito, inviava nel 1511 Nicolò Machiavelli per concertare con Luciano Grimaldi un accordo. Tale odiosa vessazione durò sino allo scoppio della rivoluzione di Francia, come ne fa testimonianza una lettera scritta dall'abate Galliani, in seguito al sequestro d'un vascello raguséo (1).

Il porto di Monaco formato dalla mano stessa della natura, non riportò sino ai giorni nostri lavori manufatti di sorta; scrive bensì il Saige che sotto il principe Onorato II, era stato formato un progetto per ampliare il bacino, di guisa da poter colla costruzione di un molo dare ricetto a quaranta galere, progetto che iniziato nel 1636, veniva ripreso nell'anno 1648 sulle istanze del Duca di York, che divisava renderlo atto ad accogliere la flotta inglese. Ma tali pratiche durate sino al 1653 non approdarono a risultati di sorta, come andarono pure a vuoto i disegni di alzarvi una darsena (2).

Le condizioni di eccezionale prosperità cominciatesi ad avverare sotto il principe Carlo III proseguendo sotto il figlio Alberto I, questi con decreto del 20 maggio 1901 dichiarava di pubblica utilità l'ampliamento del porto secondo il progetto dell'ingegnere capo francese Batard-Razelière, l'erezione cioè di due moli S. e N., mercè i quali il porto acquisterà la lunghezza di 470 metri e la larghezza media di 410. Tali importanti lavori per la cui esecuzione di già avanzata, è stata assegnata la somma di otto milioni, sono destinati a scansare le navi da ogni maniera di venti, specie da quello che due mila anni circa or sono segnalava il poeta Lucano (3).

Lumone. — Questa stazione marittima ricordata dall'Itinerario di Antonino, intercedeva fra *Albium Intemelium*, da cui distava dieci miglia e l'*Alpe summa* colla sola distanza di sei; e tali misurazioni confermate da cippi miliari rimessi in luce (4), ne fanno fissare l'ubicazione presso la base orientale di Capo Martin, poco distante dal castello di Roccabruna (5). In quella località attestano tuttora la stanza di romana gente, gli avanzi di un grandioso edificio, della lunghezza di sedici metri, con tre archi dai quali si staccano altrettante absidi, lavoro condotto colla maniera usata in Italia durante gli ultimi anni della Repubblica, cioè coll'esterna apparenza di un lavoro a maglie, appellata *opus reticulatum* (6). Probabilmente *Lumone* era il nome del Capo, battezzato crediamo noi circa il VII secolo col nome di San Martino, venerato apostolo delle chiese albinganese e intemiliese e in cui onore si alzava il vetusto tempietto tuttora esistente.

Stando così le cose, errano, tanto il Celesia che parlando della via Emilia, scrive: continuava a Ventimiglia da cui pel colle di d'Apio, sfogava verso

(1) ROSSI, *Il diritto di Porto della città di Monaco*.

(2) SAIGE, *Monaco, ses origines et son histoire*, pag. 202 e 228.

(3) CASIMIR, *Monaco, Montecarlo et les environs*, pag. 114.

(4) SPITALIERI di Cessole, *Notizie sul monumento dei trofei di Augusto e sulla via*

Giulia Augusta. — Torino, 1842.

(5) Attesta l'antichità del *castrum Rupis-brunco* il marmo murato nel castello, che ricorda un Avelio Paterno, decurione ventimigliese.

(6) *Menton, Roquebrune et Monaco*. — Paris, 1858, pag. 100.

Lumone ora Mentone (1), quanto il Navone che credeva di ravvisarne i resti presso i ruderi di Carnolese (2). Vuole essere notato fra i primi, che si diedero a raddrizzare l'erronea credenza, Abel Rendu (3) che guidato da una sana critica, assicurato dall'indicazione delle distanze, ha ravvisato nelle reliquie d'un cadente edificio, una spiegazione, che nessuno fin qui era stato in grado di dare (4).

Poco discosto dall'antico Lumone sono state erette a giorni nostri due superbe ville, quella di Elisabetta Imperatrice d'Austria ed altra di Eugenia ex Imperatrice dei Francesi, stata per molti anni, durante l'invernale stagione, eletto convegno di teste coronate e di uomini politici.

Mentone. — Le Alpi marittime che a partire da Turbia non presentano che nudi fianchi e alti dirupi, toccato Capo Martino, declinando dolcemente pigliano a descrivere un ubertoso semicerchio, che si ferma a Capo Mortola, lasciando un'amena baja, gradito soggiorno di numerosa colonia forestiera. Il primo ricordo che si ha di questa regione è in una bolla di papa Lucio III dell'anno 1182, che assegna *Podium Pini* al capitolo della Cattedrale di Ventimiglia; e la chiesa di Santa Maria di Poipino venne ritenuta matrice di quella di Mentone, anzi secondo taluni ne sarebbe stata la culla. Ma così non è, perchè altra carta del 1269 afferma, come in quell'anno avessero ancora propria autonomia i due luoghi: *fui pluries in ipsis locis Mentoni et Poipini et vidi quod homines dictarum universitatum reguntur pro domino Guglielmo Vento* (5). Arditi marinai dell'isoletta di Lampedusa (così parla la traduzione) approdati in questo seno, avrebbero preso a costrurre le loro case sulle pendici del castello del conte Ottone di Ventimiglia (*Mons Otonis*); e prosperando coi loro traffici, avrebbero attirato a sè a poco a poco gli abitanti del vicino *Podium Pini*. Gli statuti concessi agli uomini di Mentone da Manuele Vento risalgono al 1290 (6), rudimentali prescrizioni, che assumono poi forma di codice sotto la signoria di Luciano Grimaldi nel 1516 (7). All'antico ed ingrandito castello, decorato con gusto dal principe Giovanni, dopo il fratricidio quivi commesso da Luciano, venne preferito il soggiorno della tenuta di Carnolese, sebbene funestata essa pure, per disgraziato accidente, dalla morte violenta di Ercole, l'unico figlio del principe Onorato II (1651). Di qui vennero cacciati i Principi nel 1792, ma restituiti all'avita signoria nel 1814, non tardarono a ristorare la villa di Carnolese e vi tennero gradita dimora, finchè proclamate dal re di Sardegna, Carlo Alberto, le Riforme e quindi lo Statuto, i comuni di Mentone e di Roccabruna essendosi associati al movimento unitario italiano e avendo invocato per loro dal Grimaldi Matignon, ma senza pro, uguali libertà, sollevatisi sotto l'abile guida di Carlo Trenea si dichiararono *città libere* (1848), durando in tale stato sino alla ces-

(1) *Porti e vie strate*, pag. 39.

(2) *Passeggiata per la Liguria occidentale*. — Ventimiglia, tip. Puppo, 1832, pag. 203.

(3) *Menton, Roquebrune et Monaco*, pag. 100.

(4) Nell'*Itinerar. Antonini* è così segnato: *Lumone M. P. X.*, da *Albintimilio*.

(5) SAIGE, *Documents historiques relatifs*

aux seigneuries de Menton, Roquebrune et la Turbie, opera in corso di pubblicazione, documento xxv.

(6) ROSSI, *Gli statuti della Liguria*. — Genova, 1878, appendice, pag. 38.

(7) CAIS, *Documents inédits sur les Grimaldi et Monaco*. Turin, Bocca, 1885, pag. 159.

sione, che di questi due comuni faceva il principe Carlo III alla Francia nel 1861 (1).

PORTO. — Mentone, dedita negli scorsi secoli alla coltura de' suoi limoni ed al traffico marittimo, difettava di un sicuro approdo per le navi mercantili, le quali venivano tirate a terra nel tratto di mare, tagliato da un'ardita punta, appellata *Cavo* nelle antiche carte. Il principe Onorato II desiderando provvedere ad un tempo e alla difesa del paese dagli assalti improvvisi dei barbareschi che costeggiavano il litorale, e al facile sbarco ed imbarco delle merci, faceva erigere nel 1638 in sulla punta del *cavo* una torre appellata bastione di Sant'Antonio, alla quale si accedeva mediante ponte levatoio e sopra il cui ingresso campeggiava lo stemma Grimaldi. Sotto l'impero parendo quest'opera troppo poca cosa al prefetto Debouchage, si ordinava che nel breve tratto che intercedeva fra gli scogli del *cavo* e il bastione, venisse fatta una gettata, dandosi così principio alla formazione di un molo, condotto a termine nel 1813. Avvenuta la cessione alla Francia, con decreto 4 maggio 1867, veniva dichiarata opera di pubblica utilità la costruzione di un porto. Ebbero principio i lavori nell'ottobre del 1869, sotto la direzione dell'ingegnere capo Delestrac, assuntore dell'impresa Angelo Raimondi; e se il disastro nazionale del 1870 li fece alquanto rallentare, ripresi nel 1881, l'opera venne condotta a termine nel 1883 colla spesa totale di lire 1,777,114. Il molo misura la lunghezza di 375 metri, ma volgendo a levante, da dove predominano i venti in questa regione, per riempirsi il bacino di sabbia e ghiaia, viene richiesta la costruzione di un secondo molo, che movendo dalla località detta Garavano, opponga un argine alla corrente est, lavoro che si spera non tarderà ad essere eseguito (2).

Ventimiglia (*Albium Intemelium*): — Capo Mortola, che segna oggidì i confini politici fra l'Italia e la Francia, è meritamente rinomato per le *Caverne di Balzi rossi*, fatte oggetto di persistenti studi da parte dei cultori dell'Età della pietra (3) e per la sontuosa villa Hanbury, nella quale, colle piante più rare e coi fiori più peregrini, tiene posto eletto una preziosa suppellettile di marmi scritti e di antichità, esumati nelle rovine di *Albium Intemelium* (4).

A questa capitale dei Liguri Intemelii, mena la via tracciata nel delizioso Pian di Latte; ma occorre distinguere la Ventimiglia del medio evo, che si vede ora distesa sul ripido declivio d'un colle, dalla Intemelio antica, le cui rovine stanno in parte sepolte nel delta formato dai corsi della Roja e del torrente Nervia (5).

(1) Per le notizie storiche di Mentone, oltre il già citato Abel Rendu, vogliono essere ricordati Moggridge, *Menton et ses environs*. — Paris, Librairie nouvelle 1858, e Alfred de Longpérier-Grimoard, *L'hiver à Menton*. — Menton, Amarante, 1855.

(2) Porgo vive grazie al carissimo signor Luigi Fornari, tesoriere della città di Mentone per i ragguagli favoriti.

(3) VERNEAU, *L'homme de la Baume grande*, 1899 - e *Nouvelle découverte des squelettes*

préhistoriques aux Baussi rossi.

(4) *La Mortola a short, description of the Gardon of Thomas Hanbury* - Privately Printed, 1885.

(5) Che Ventimiglia sedesse alla sinistra della Roja, è detto chiaramente da Plinio (Lib. III, n. 7) che procedendo da occidente ad oriente, scrive: *flumen Rutuba - Oppidum Albium-Intemelium - Flumen Merula - Oppidum Albium Ingaunum*.

Venne questa appellata da Strabone *urbs magna* pel grande numero di pagi e vici, ond'erano popolate le alture e le pendici delle circostanti valli, che ne aveano fatto il loro emporio commerciale ed il convegno delle feste religiose; ed allorchè venne sottomessa dalle armi romane, ebbe titolo di Municipio con quattorviri, decurioni e severi augustali detti Lanuvini, pel culto speciale che prestavano a Giunone. Il Teatro, le Terme e la Via dei Sepolcri vennero ridonati in luce, con preziose iscrizioni, pochi lustri or sono; e tra quei cumuli di ruderi, il rinvenimento del monogramma cristiano e della Croce scolpita su plutei, attestarono che colà sedettero i primi suoi vescovi. Eretta la città in sede di Ducato dai Longobardi e di Contado da Carlo Magno, nelle ripetute incursioni dei barbari e segnatamente dei Saraceni messa a soqquadro e rovina, non lasciò ai fuggiaschi cittadini altro asilo, che li accogliesse, che il *castrum*, alzato alla destra della Roja, che più non abbandonarono. È un'iliade di mali quella che segue: la lotta coi Conti per le libertà comunali; la guerra ineguale con Genova, la ferocia delle fazioni; i governi lontani di Genova, dei Duchi di Milano e dell'Ufficio di San Giorgio e i disastri delle guerre di successione avevano finito per annientare la povera città; e solo all'apparire della Croce sabauda dentro le sue mura, sentì infondersi novella vita, non senza speranza di far ritorno alle pristinae sue sorti (1).

PORTI CANALI. — Prima che le spoglie terrose dei monti alzassero le rive dei fiumi, le foci di essi ne erano i porti naturali; laonde l'antica Intemelio, che sedeva in mezzo della Roja e della Nervia, ebbe due piccoli porti-canali. Cessò col XIII secolo quello appellato *Portiola*, allorchè la Nervia sfociava ancora in vicinanza della vetusta chiesa di San Vincenzo (ora San Rocco), come ne fecero lungo tempo ricordo i grossi anelli infissi in un resto di solido muraglione, a fine di legarvi le navi e scansarle dalle improvvise raffiche dei venti; i frequenti assedi posti da Genova contro Ventimiglia, resero inutile questo asilo di navi, potendo scorrere liberamente l'armata nemica dal campo di Sant'Ampeglio alle sponde del torrente.

Del porto-canale poi aperto alla foce della Roja, parla l'iscrizione dell'anno 1110 in vicinanza del vecchio ponte, infissa su una fontana colle parole: *ad commoditatem navigantium*; sta testimonio un cippo miliare, murato sul ciglione d'un vecchio molo, a fine di tenervi legate le navi, asportato nel 1863 nella chiesa di San Michele; sussiste poi incolume il poderoso bastione, sotto cui si apre la porta della Marina, dal quale si spiccava la ferrea catena che andava ad infiggersi alla sponda opposta del fiume, nello steccato detto *Bastia* e che impediva l'ingresso alle navi nemiche. Altri particolari ci sono forniti da Marchisio Scriba negli Annali del *Caffaro*: egli scrive, che nel 1220 una saettia era uscita *de fauce Vintimilii* e soggiunge nel 1221, che nelle navi genovesi, comandate da Guglielmo Aldone, poste di guardia *supra facem*, si parlava *de lignis Vintimiliensium ituris in cursum*. È evidente che la foce, da dove era uscita la saettia e da dove doveano venir fuori i legni per andare in corso, era il porto-canale, la cui ostruzione continua a descrivere il citato annalista. Dice egli, adunque, che al termine

(1) ROSSI, *Storia della città di Ventimiglia*, Oneglia, 1886, 2ª edizione.

del memorando assedio del 1222, Sorleone Pevere, comandante della spedizione genovese, volendo impedire nuove sollevazioni, dopo aver fatto deviare per lungo tratto il fiume Roja, *copanum unum plenum lapidibus et muratum, ante fucem Vintimilii pro ipsa claudenda demersit* e inoltre *pontonus quoque de Janua ibi ductus ad faciendam sepe lapideam, ibi fecit per dies quamplurimos laborare*; terribile castigo che doveva poi toccare ai Savonesi, pure ribelli, nel 1525. Se si pensa che l'azione della Roja nel bacino che precedeva la foce, anzichè escavatrice, era depositante, si può far ragione del danno incalcolabile arrecato alla città dalle opere eseguite. Le acque del fiume arrestate nel loro corso, filtrando lentamente in quelle del mare, cominciarono a farsi salmastre, a coprirsi di verdi macchie, contrassegno di limacciosa palude, convertendosi rapidamente in una morta gora, il tranquillo seno, dove già ancorava un fiorente naviglio. Benchè sparisse il porto, la memoria di esso non si spense che lentamente: Matteo Villani lo ricorda ancora nelle sue Croniche all'anno 1357 e tutti gli antichi Dizionari geografici al titolo Ventimiglia, non omettono mai di ricordare il suo piccolo porto.

Sepe (Seve). — Il capo che si avanza in mare e su cui festante di palme siede Bordighera, è detto *Sepe* nell'antico Portolano di Luxoro Tamar, nome che non può dirsi interamente sparito essendo appellato *sapergo* il confine nord del comune (1), *Seve* un vicolo del finitimo paese di Borghetto e *Sepulchrum* Seborca, sede di una zecca aperta colà nel XVII secolo dai monaci di Lerino. Se si riflette per poco che *sepses sepelen* della famosa epigrafe di Bellante, risponde a *sepulchrare sepulchrum* (2), non parrà ardito riscontrare nel *Sepe*, rafforzato dai su accennati riscontri, una voce rituale delle antichissime genti italiche, ricordando che gli Intemelii, come gli Etrusci di Tarquinia, erano soliti a seppellire i loro cari lunghesso la vetta dei colli, come attestano le frequenti scoperte, che da secoli si fanno da *Sepe* a Seborca, e più di tutto la tradizione paesana.

A *Sepe* va compagno *Bourdignes*, nome del borgo ivi sorto e che accenna all'arte dagli abitanti esercitata, essendo così appellati dai Celti tutti i luoghi ricchi di pesca. In una grotta di Capo Bourdignes avendo preso a menar vita di anacoreta il fabbro Ampeglio, ivi trapassato con fama di santo (428), e fatasi grande la venerazione nella ligure contrada che accorreva al suo sepolcro, convertito in monastero, si andò insensibilmente battezzando del nome del santo, l'antichissimo *Sepe*.

Dipendenza del monastero (ufficiato da dieci canonici regolari con a capo un preposito) era il vicino Ospedale di N. S. della Rota, ricco d'una sorgente d'acqua solforosa e che dava il nome alla sottostante sicura cala, nota a tutti i naviganti (3), cala che per essere difesa ad est da Capo Nero e ad ovest da Capo Sant'Ampeglio, porge un sicuro rifugio alle navi in caso

(1) MOLINARI, *Cenni storici sulla Bordighera*. San Remo, tip. Puppo, 1859, p. 10. Hanno pure scritto pregevoli monografie il Semeria, *Bordighera e il suo clima*. Oneglia, tip. Ghilini, 1871 e l'Hamilton, *Bordighera et la Ligurie occidentale*. Bordighera, chez l'auteur, 1883.

(2) *Notizie degli scavi di antichità*, Roma, anno 1895, pag. 253.

(3) Un rogito del not. Giovanni de Amanolesio del 29 ottobre 1259, riporta il testamento di Ugo Bottaro, che lega soldi dieci *Hospitali ecclesie sancte Marie de Rota, qui debeant dari in bisaciis seu saconis pro ja-*

di furiosa tempesta. E benchè nel 1238 venisse rovinato il monastero e manomesso l'ospedale, restò sempre frequentato l'approdo a *Santa Maria de Roda*; che anzi nel XIV secolo, per le mire interessate dei Doria, signori di Dolceacqua, che volevano emancipare i loro vassalli dal traffico marittimo di Ventimiglia, divenne riva da sbarco, intitolata *Ripa Nervie ad Rotam* (1); ma perchè non rispondeva essa agli interessi di coloro pei quali era stata istituita, decadde senza lasciar di sè memoria. Ultimo ricordo di questa cala si ha nel *Tipo della Diocesi di Ventimiglia*, delineato nel 1752 dall'ingegnere genovese Panfilo Vinzoni, colle parole: *Cala della Rotta*.

cendo. Da questo ospedale non solo prese a denominarsi il vicino *Ospedaletti*, ma da *Rota* si intitolò l'intera regione, compresa fra Capo Sant'Ampeglio e Capo Nero, leggendosi nell'atto di separazione della chiesa di San Sebastiano di Colle di San Remo dalla ma-

trice di San Siro del 9 gennaio 1494, *ecclesiam sancti Sebastiani Vallis Rodi*, odierna denominazione del Comune di *Col di Rodi*.

(1) Rossi, *Storia del Marchesato di Dolceacqua*. Bordighera, tip. Gibelli, 1903, 2ª edizione, pag. 74 e 226.

DA VILLA MATUZIANA (SAN REMO)

ALL' ISOLA GALLINARIA

Percorrendo tutto quel tratto del seno ligustico che dalle rovine di Villa Matutiana (o dall'odierno Sanremo) sulla costa orientale dei *Liguri Intemelii* va fino alla foce del torrente Impero presso Oneglia, e proseguendo ancora a levante di questa per la costa occidentale dei *Liguri Ingauni* fino a tre chilometri oltre il Capo Santa Croce di fronte all'Isola Gallinaria e a ponente del sorgitore o capo d'Albenga, non si ha memoria nè traccia di antichi porti nè d'altre opere accessorie o sussidiarie che possano in qualche modo testimoniare una fiorente navigazione di epoca antica su tutta quella incantevole distesa di spiaggia dove oggi convengono i fortunati di ogni parte del mondo come ad un Eden per tanti secoli vanamente cercato.

Nè si può argomentare che porti vi fossero, sia per le abitudini degli antichissimi Liguri dediti alla caccia e alla pastorizia dapprima, all'agricoltura e alla pesca dipoi, e alla navigazione finalmente dopo il contatto coi naviganti fenici e cartaginesi e la fusione assai tardiva e incompleta col l'Impero romano, cessate le loro lotte frequenti colle tribù limitrofe dei Liguri montani, specialmente cogli Epanterii, di cui una, e non ultima, ebbe luogo al tempo di Magone e coll'aiuto di lui fu sostenuta dai Liguri Ingauni verso l'anno 205 av. l'Era cristiana.

E che così necessariamente dovesse procedere lo sviluppo della civiltà ligure, per la natura stessa dei luoghi abitati, evidente apparisce da una pagina veramente scultoria di Diodoro Siculo, che, pochi anni avanti Cristo, così scriveva dei Liguri.

“ Hi patriam habitantes duram ac sterilem, plurimo labore continuoque
“ vitam duram agunt. Nam multis arboribus oppleta regione, quidam cedende materiei, quidam subigendo agro lapidum asperitate, cultu difficile
“ vacant. Item enim terra lapidosa est ut gleba absque saxo nequeat effodi.
“ Huic vitae aerumnosae natura assueti, licet multo in labore versentur,
“ parum tamen percipiunt emolumento. Continuum autem exercitium, et
“ victus parcitas corpora eorum macilenta efficit atque robusta. Mulieres

" quoque virorum labores perferunt assuetae, una cum viris opus facere.
 " Venationibus continuo vacant, captisque feris fructuum inopiam sustentant.
 " Nivibus insuper montanisque asperitatibus assueti agile corpore et validi
 " redduntur. Nonnulli messis raritate carnes partim edunt, partim ferinas,
 " aqua in potum sumpta. Oleribus utuntur, prout fert regio, ut ad quos
 " neque Ceres adierit neque Dyonisius, prae caeteris diis hominibus utiles.
 " In terra cubant, et plurimum rari sub tecto, aut in tuguriis jacent, plures
 " ad cava saxa speluncasque ab natura factas ubi tegantur corpore divertunt.
 " Vivunt prisco more absque apparato aliquo. Denique mulieres virorum,
 " viri ferarum, robur et vires habent. Asserunt in bellis saepius vegetum
 " Gallum a gracili macilentoque ligure ex provocatione singulari certamine
 " vincit, Arma habent leviora quam Romani. Operiuntur corpore scuto longo
 " ad formam *Galaticorum* facto, tunicaque succincta. Armantur etiam ferarum
 " pellibus ac ense mediocri. Quidam Romanorum consuetudine quos in ea
 " re imitati sunt arma immutarunt. Feroces sunt et acuti ingenii non in
 " bello solum sed in communi vita.

" Mercaturam exercent navigantes per Sardiniam, Libicumque pelagus
 " sponte se gravibus maris periculis objectantes. Scaphis eorum haud satis
 " more caeterarum navium praeparatis navigant.

" Quo fit ut imminente tempestate gravia subeant vitae discrimina „ (1).

Pochi anni dopo Diodoro, in sul principio dell'Era cristiana, troviamo ancora Strabone geografo greco, che con eguale chiarezza, ma concisione e disinvoltura eccessiva per un geografo, parlando *della seconda parte d'Italia*, cioè *della Ligustica*, dice semplicemente che questa " è situata proprio dentro ai monti Apennini fra quella Celtica di cui abbiamo parlato poc'anzi, e la Tirrenia. Ma questo paese non ha bisogno di veruna descrizione, se non forse per dire che gli abitanti vivono dispersi in borgate, arando e scavando un aspro terreno, o piuttosto (come dice Posidonio) tagliando macigni „ (2).

E ripensando a quelle abitudini di vita e a quella specie di *scafi* ricordatici da Diodoro, che si tiravano sulla spiaggia a forza di braccia, come oggi ancora si costuma e si può vedere ogni giorno, non è possibile immaginare la esistenza di antichissimi porti, tanto più se si pensa che di questi fu sentita la necessità specialmente e anzitutto a servizio delle armate navali, che gli stessi Romani non ebbero armata navale prima dell'anno 494 di Roma (259 av. Cristo) (3), e che quando ad essi, dopo duecentosessantacinque anni di guerre e dopo non meno di dodici trionfi (4) dei quali Cicerone lasciava in dubbio la serietà e l'importanza (5), parve compiuta la conquista della Liguria, non parve compiuta egualmente la sottomissione dei Liguri, nè parve ancora di trovarsi al sicuro così da imprendere sulle spiagge

(1) DIODORO SICULO, *Historiarum prisca- rum libri a Poggio latine traducti*. Bononiae, 1472, lib. VI.

(2) STRABONE, *Geografia*, libro V, cap. III.

(3) *Le storie di Polibio da Megalopoli*, volgarizzate sul testo greco dallo SCHWEIGHAUSER e corredate di note dal dott. J. KOHEN da Trieste. Tomo I, lib. I, § XX e XXI.

(4) CAROLI SIGONII, *Fasti consulares ac triumphali acti a Romulo Rege usque ad Ti. Caesarem*. Venetiis, 1556 (a carte 56 verso, 58 v., 68, 71 v., 72 e 72 v., 75, 76 v., 77, 95 e 98 v.).

(5) M. T. CICERONIS, *De claris oratoribus liber qui dicitur Brutus*, § LXXIII, 2° e 3° comma.

dei vinti la costruzione di opere portuarie. E di ciò la ragione era doppia. Prima, benchè meno importante, la difficoltà inerente alla natura della costa:

. . . . *litus dubium, quod terra, fretumque*
Vendicat alternis vicibus, cum funditur ingens
Oceanus, vel cum refugis se fluctibus aufert (1)

per cui notava Strabone che " in generale, da Monaco fino alla Tirrenia è senza interrompimenti e senza porti, tranne qualche piccolo sito da approdar navi e gettare ancore: e le sono imminenti grandi dirupi di montagne, che lasciano appena un angusto passaggio lungo il mare „ (2). — Secondaria ragione, ma politicamente più grave, fu pei Romani la impossibilità di fondere, collo spirito dominatore che li animava, lo spirito indipendente di quei Liguri che dopo cinquantasei anni di lotta (che tanti già ne correvano dalla prima guerra dei Romani in Liguria), nell'anno 572 di Roma osavano scendere dai monti dell'Ingaunia nella pianura d'Albenga e ripetutamente assaltare e tener chiusi per molti giorni nel loro accampamento i vincitori di Cartagine guidati dal proconsole L. Emilio Paulo, finchè non giunsero a liberarli ed a vincere i numerosi rinforzi portati dalla flotta di C. Matieno.

Nè della verità e gravità dell'anzidetta seconda ragione è lecito dubitare, quando lo stesso Tito Livio (uso alle reticenze, alle iperboliche narrazioni e alle menzogne evidenti (3) sempre quando a lui parve che per codesti artifici potesse menomar l'onta delle disfatte o carezzare con simulacri di vittoria l'orgoglio romano insoddisfatto e irrequieto), facendo arringare dallo stesso Emilio i soldati romani, già vincitori di Annibale, di Filippo e di Antioco, ora assediati nel loro accampamento, mette in bocca di lui queste gravi parole, non sospette certamente di adulazione pei Liguri: " . . . *Quod Hispani, quod Galli, quod Macedones Pœnive non audeant, Ligustinus hostis vallum romanum subit, obsidet ultro, et oppugnat!* „ (4).

Al quale proposito è da ricordarsi la giusta osservazione del Molon, che " i Latini, ad onta della meravigliosa loro potenza di assimilazione, restarono quivi, anche quando furono dominatori, quali attendati in campo nemico,

(1) M. ANNAEI LUCANI, *Pharsaliae*, lib. I, vers. 409-411.

(2) *Geografia*, lib. IV, capo VI.

(3) Evidente menzogna, ad esempio, è la cifra di *più che 15,000 Liguri-Ingauni uccisi oltre 2500 fatti prigionieri*, senza contare le *32 navi* prese da Caio Matieno in quella memoranda giornata; perchè se la Liguria era in quei tempi meno assai popolata che ai nostri, tanto che Floro, parlando dei Liguri con audace spavalderia, degnissima di Tito Livio, disse che *major aliquanto labor erat rinvenire quam vincere* (*Rerum Romanarum*, Lib. II, cap. 3°), era impossibile che la Ingaunia (corrispondente all'attuale circondario di Albenga e alla parte orientale

di quello di Porto Maurizio sulla sinistra sponda dell'Impero), regione che non arriva oggi a 100,000 abitanti, potesse allora mettere in armi un tal numero di combattenti da perderne in una giornata 17,500, chè tanti sarebbero i morti e prigionieri immaginati da Livio. Evidente menzogna, se si consi, dera che nella famosa battaglia di Loano, svoltasi 1976 anni più tardi, e sullo stesso terreno, per quanto è concesso argomentare, i 45 mila austro-sardi, che sostennero per 11 ore l'impeto formidabile di 36 mila francesi, perdettero appena 3000 uomini tra morti e feriti, e 5000 appena ne lasciarono prigionieri.

(4) *Historiarum*, Lib. XL, Caput XXVII.

di guisa che l'elemento latino difficilmente potè fondersi attesa la somma differenza delle due civiltà „ (1).

E, a tale riguardo, merita di essere ricordato il passo di Strabone dove accenna alla causa della lunga guerra che dovettero sostenere i Romani coi Galli transalpini come coi Liguri: “ perocchè tenevano chiusa la via che mena all'Iberia lungo la spiaggia del mare; ladroneggiando, come solivano, e per terra e per acqua (2); ed erano di tanta potenza che solo con grandi eserciti era lecito praticar quella via; e i Romani, dopo una guerra che durò ben ottant'anni poterono appena vincerli tanto da obbligarli a lasciare pubblicamente libera una strada larga dodici stadii „ (3). Se, e qual vittoria fosse quella, facilmente si vede; e si vede pure quanto fosse puerilmente spavalda l'asserzione di Floro, che il trovare quei Liguri fosse *major aliquanto labor quam vincere*. Ma Strabone soggiunge che “ nondimeno in processo di tempo li soggiogarono tutti, e li ridussero a vivere sotto ordinati governi, imponendo loro anche un tributo „. Egli, però, non sa nè altri seppe mai dirci in quale anno o in quale secolo almeno avvenisse e quale fosse quel tributo pei Liguri Ingauni; e il silenzio degli scrittori romani è in proposito assai più eloquente delle studiate menzogne e dei ben simulati trionfi.

Ma più che ogni ragionamento, e più che tutta l'autorità di scrittori, a dimostrare la verità di questo concetto giova fra i molti il fatto eloquentissimo che la grande via militare che nell'anno 109 av. Cristo fu portata da Emilio Scauro fino ai *Vadi Sabazii*, dovette quivi arrestarsi per novantasei anni, cioè fino all'anno 13 av. Cristo, prima di poter proseguire per opera di Cesare Augusto sulle terre dei Liguri Ingauni benchè una parte di esse, a levante del Varatella, fosse occupata già da posizioni avanzate romane, come s'indizia per molti nomi locali, e benchè già settantadue anni prima, nel 181 av. Cristo, si fosse celebrato il trionfo di L. Emilio Paulo!!

E giova questo altro fatto, che il gran ponte romano sul Centa, compimento necessario della via Giulia Augusta a valicare il maggior corso di acqua della occidentale Liguria, fu appena costruito 427 anni dopo il già tardivo proseguimento di detta via, e dopo la sua lunga sosta di 96 anni ai *Vadi Sabazii*, cioè nell'anno 414, quando l'imperio di Roma, da cinquanta anni diviso, già si andava sfasciando, e cinque anni dopo che Alarico avea presa e saccheggiata la capitale del mondo. La quale tardanza quattro volte secolare al compimento di opera così necessaria, è indizio certo di malsicuro dominio.

Dai quali fatti siamo spinti a pensare che ben a ragione il principe degli oratori romani preferiva un'orazione di L. Crasso a due trionfi per le vittorie sui Liguri (4).

(1) FRANCESCO MOLON, *Preistorici e contemporanei. Studi paleontologici in relazione al popolo ligure*. Milano, 1880. Opuse. in-4° di p. 67.

Veggasi pure in proposito della Liguria nostra, la giusta osservazione che leggesi a pag. 11 del pregiatissimo opuscolo di VITTORIO POGGI dal titolo *I Liguri nella preistoria*: Savona, 1901, in-8° di pag. 25.

(2) È storia notissima e vera che nel linguaggio di tutti quanti gli antichi e dei moderni conquistatori, gli eroici difensori delle terre da conquistarsi, si chiamarono costantemente e si chiamano ancora *predoni*.

(3) STRABONE, *Geografia*, Libro IV, Capitolo VI.

(4) CICERONE, op. e luogo citati.

Ben a ragione, perchè, nato egli nel 106 av. Cristo, nove anni dopo il 12° trionfo sui Liguri e tre anni dopo il compimento dell'Emilia fino ai Vadi Sabazii, non ebbe mai la fortuna in 63 anni di vita di vederla ripresa e proseguita pel rimanente della Occidentale Liguria.

Ma un altro fatto più eloquente ancora che lo arrestarsi dell'Emilia ai Vadi Sabazii, e più eloquente che le parole di Cicerone a dimostrare la fatuità dei vantati trionfi sui Liguri e la poca importanza attribuita dagli stessi Romani a quelle solennità, che han molti punti di contatto colle odierne, destinate alla gloria di vincitori moderni, è questo: che mentre dalla espugnata città, o dalla regione conquistata, o dai luoghi dove felicemente pugnarono o dove gloriosamente morirono, trassero i Romani i più ambiti cognomi, come quelli di Acaico, Africano, Allobrogico, Asiatico, Baleario, Coriolano, Calleo, Dalmatico, Fidena, Germanico, Isaurico, Macedone, Messalla, Numantino, Numidico, Priverna, Regillense, non trovasi un solo che dai pretesi dodici o più trionfi, che nello spazio di 118 anni (dal 520 al 638 *ab urbe condita*) celebrarono i Romani sui Liguri, abbia avuto il nome di *Ligustico*.

E quando tutto ciò non bastasse, un altro ancora eloquentissimo fatto si aggiungerebbe a dimostrare la persistente indipendenza dei Liguri; ed è che quando la religione Cristiana, dopo l'editto di Costantino dell'anno 331, era già divenuta la religione dei patrizi, della Corte e dell'Impero e avea culto solenne in tutte le grandi città, restando appena gli ultimi avanzi del politeismo nelle genti dei *pagi*, più rozze e tardigrade sulle vie della civiltà, avveniva perfettamente il contrario nella Liguria Ingauna. Ed è tradizione costante che ancora nel v secolo le poche famiglie cristiane della capitale stessa dell'Ingaunia portassero i loro morti al cimitero della chiesetta di San Martino in Giustenice (1) o ad altro più lontano fra i monti. La qual tradizione è degnissima in tutto di fede, perchè da due monumenti non sospetti, quali sono appunto le due lapidi sepolcrali citate dal Rossi e riferite dagli storici al vi secolo dell'era volgare, è dimostrato come pei cristiani che morivano in quel tempo in Albenga, dalla pietà dei congiunti o dei fratelli di fede si affidava anche al marmo la inusitata preghiera che non fossero violati i loro sepolcri (2). Dalla qual tradizione e dai quali monumenti apparirebbe accertato che mentre nel vi secolo (dopo che Roma avea già veduto fra le sue mura i Visigoti di Alarico, i Vandali di Genserico e gli Ostrogoti di Totila), predominava ancora nella capitale dell'Ingaunia la religione antica di Roma, e la nuova era appena e non sempre tollerata, predominava invece nei *pagi* la religione di Cristo, e che i seguaci di questa nella città, invece delle catacombe, come i Cristiani di Roma, doveano cercare per luoghi di riposo alle ossa dei loro morti i cimiteri lontani e quasi inaccessibili fra i montanari indomiti, che per oltre due secoli contesero il passo nè mai si arresero ai conquistatori del mondo, e sposavano la loro fede nella indipendenza, alla fede nella religione di Cristo.

Quindi si spiega perchè le opere e i ricordi romani anteriori all'epoca di Augusto sono forse meno frequenti in Liguria che in qualsivoglia altra terra dai Romani occupata.

(1) VINCENZO BOSIO, *Memorie antiche e moderne di Pietra Ligure*, pag. 83 e 84.

(2) GEROLAMO ROSSI, *Storia della città e diocesi d'Albenga*, pag. 83, 85 e 382.

Ma se porti od altri grandiosi ricordi di quelle epoche antiche non restarono sulla costa ligure dalla punta di Capo Nero al Capo Santa Croce, presso la capitale dell'Ingaunia, restarono, però, monumenti non trascurabili (per lo studioso che voglia interrogarli senza preconetto di scuola o di autorità, colla scorta delle lingue sorelle e, sopra tutto, dei nostri antichi dialetti) centinaia di nomi proprii e di vocaboli viventi a indiziare quale debba essere stato sulla costa e quale nelle insenature delle valli e per le gioaie che circondano questa regione, il lavoro secolare dei Liguri e il posteriore concorso e l'influsso romano. Al quale criterio d'indagine storica preludeva, or sono 23 secoli, il divino Platone, affermando essere nei nomi la istoria fedele delle cose nominate.

Partendo perciò dalla Punta di Capo Nero fra la Bordighera e Sanremo e procedendo in greco-levante lungo la costa per un tratto di due chilometri, si arriva a quel lembo di terra, che tra le foci di due piccoli torrenti (Bernardo a ponente e della Foce a levante), 1300 metri a ponente della stazione di Sanremo, porta oggi ancora il nome di *Matuziana*. E qui la tradizione, qui le rovine vi dicono che sorgesse l'antica

Villa Matutiana, che, distrutta dai Saraceni nell'anno 851 (secondo altri nell'891, e secondo altri ancora nel 934), ammiriamo oggi risorta nello splendore della moderna Sanremo (1).

All'origine di Sanremo da Villa Matuziana alludono pure i versi latini di G. B. Romolo Moreno:

*Urbs vetus occiduas Liguris prope littoris oras
Assidet, exiguis circumdata moenibus, olim
Matutis, ut fama refert, habitata colonis;
Villa quibus dicta est Matutia, gentis ab ipso
Nomine: Remopolim tandem dixere Minores* (2).

Il prof. Martini commentando il verso 47 (*Matutis...*) dice: "Di Liguri Matuti non si ha alcun cenno negli scrittori greci e romani che ebbero a parlare dei Liguri. Dovevano essere una piccola gente posta tra i Liguri Intemelii e gli Ingauni. La posizione delle stanze occupate dai matuti lascia credere con buon fondamento che essi appartenessero alla tribù degli Intemelii. In quanto al nome di Matuti, non è da farsi buona l'opinione di coloro che lo vogliono derivato dalla dea del mattino *Matuta* (*Λευκοθέα* dei greci). Inclino a credere che sia questa una parola prettamente ligure, di cui lo studio delle condizioni locali (e specialmente geologiche) e della struttura idiomatica dell'antico ligure, a nostro avviso, può solo darci la spiegazione ».

Io pure inclinerei volentieri all'opinione del Martini se attorno a Sanremo o nel suo territorio si trovasse una selva di nomi indubbiamente liguri,

(1) Veggasi in proposito l'avv. GIUSEPPE GROSSI nel *Cenno storico* premesso alla *Guida di Sanremo*, (Sanremo, tip. sociale Ligure, 1876); P. GIOFFREDO, *Storia delle Alpi Marittime*, all'anno 891; G. ROSSI, *Storia della città di San Remo*, cap. IV; RAF-

FAELE ANDREOLI, *Storia di San Remo*. Venezia, 1878.

(2) *Remopoli*, ossia *La Città di Sanremo*. Poema latino di G. B. MORENO, tradotto e commentato da STEFANO MARTINI. Oneglia, tip. Ghilini, 1872 (opusc. in-8° di pag. 181).

come avviene ad esempio per Genova, Varazze, Bardineto, Borgomaro e per altri punti della Liguria. Ma trovo invece che Sanremo, non ostante il suo dialetto ligure (notevole per molti antichi vocaboli che scomparvero già da più secoli nei dialetti più orientali della Liguria, specialmente nelle città) in un raggio minore di dieci chilometri ha pochi nomi topografici liguri, molti invece dell'epoca cristiana, e porta nel nome stesso della città quello d'un santo, indizio frequentissimo e sicuro per le città e pei villaggi antichi di ribellione alle antiche denominazioni romane, frequentemente desunte dai nomi delle divinità (una delle quali era appunto *Matuta*), costumanza che passò e si mantiene in tutti quanti i popoli di religione cristiana (1).

E per queste considerazioni e per il nome e per la posizione sul mare favorevole alla navigazione e alla pesca inclino a credere che da quella divinità abbia tratto il suo nome la *Villa Matutiana*, sapendosi che nei miti latini *Matuta*, od altrimenti *Aurora*, cioè *Ino*, figliuola di Cadmo e di Armonia e sposa di Atamante, fu creduta dagli antichi presiedere ai naviganti, potentissima a proteggerli e calmar le procelle, come ricorda Omero nel quinto libro dell'Odissea, dicendo che " fu essa donna mortale, ma ora i naviganti le tributano onori divini „, e come appare dalla preghiera ad essa rivolta negli inni di Orfeo:

*Advoco Leucotheam, Dea quae venerabilis atque
Multa potens: Bacchum puerum quem nutrit olim.
Audi DIVA MARIS, quae nautas, quae regis undas,
Fluctibus et gaudes servatrix alma virorum:
Ut tibi collibuit, sulcant tutae alta carinae.*

Costa Balene. — Dal luogo in cui disparve, or sono circa dieci secoli, la Villa Matuziana, procedendo lungo la costa in greco-levante, oltrepassato Sanremo e la punta di San Martino, girata la punta di Capoverde e oltrepassata la foce dell'*Arma* (uno dei pochi nomi liguri nelle vicinanze di Sanremo) e il villaggio dell'*Arma* (meno antico d'assai che il suo nome) e la foce della fiumara di Taggia, che è pure designata talvolta coi nomi di Capriolo e Tanarello e Argentina (il *fiumen Tabia* dell'itinerario marittimo), troviamo alla sinistra sponda di questa al Capo San Siro e volgarmente *il Don*, tra i due villaggi di Arma e di Riva, il punto nel quale secondo ogni più

(1) Mi basta a tale proposito e a modo di esempio osservare che soltanto in Italia abbiamo non meno di 20 comuni e di 100 frazioni o sobborghi o villaggi che portano il nome di *San Martino*, e non meno di 33 comuni e di altre 100 frazioni che portano il nome di *San Pietro*.

È notevole pure che nei luoghi meno accessibili, dove la pietà non ha potuto sostituire una chiesa cristiana ad un tempio od altro edificio sacro del politeismo, ha supplito l'arguzia, sostituendo con qualche nome di scherno il nome e il culto primitivo. Così mentre l'antico tempio che, secondo la tradizione, sorgeva sul monte Varatella presso

il torrente omonimo, nel cuore dell'Ingaunia, fu sostituito dai fedeli con una chiesa dedicata a San Pietro (onde poi ebbe nome il monte, e in seguito l'Abbazia che ivi sorse) la *tesca* invece (tempietto o sacello scoperto destinato a prendere gli augurii) esistente a ponente del primo sopra una gran balza quasi inaccessibile, che doveva essere dedicata al Dio protettore del Giogo (*jugi Deo*) fra le due strade antichissime del *buranco* e della valle, che dalla riviera pel giogo di Bardineto mettono in Val di Bormida, quella *tesca* ebbe mutato con sarcastica arguzia il nome dedicatorio latino nel nome canzonatorio di *Balzo del Giudeo*.

probabile congettura sorgeva la stazione militare romana di *Costa Belene* dalla tavola Peutingeriana, o *Costa Balenae* dall'Itinerario di Antonino Pio.

Oltrechè la distanza di 16 miglia, indicata dalla Tavola come dall'Itinerario fra *Albintemilio* e *Costa Balene*, oltre l'attitudine del sito all'impianto di un accampamento romano e l'attitudine della spiaggia (non trascurabile pei romani) ad essere trasformata, occorrendo, in una stazione navale, e a farne intanto, come sembra essere stato, un punto di approdo sicuro, concorrono le rovine scoperte a dimostrare che quivi appunto dovea sorgere la Costabalene, e a stabilire così un altro punto sicuro di partenza per la ricerca del Luco Bormano.

Fra i molti che scrissero di Costabalene, e fra i pochi che con maggior pazienza d'indagini lavorarono a chiarire questo punto oscuro della storia e della costa ligure sono da ricordare il Viano (1) e, dopo di lui, specialmente il Molon che 42 anni dopo e sulle tracce del primo, ma con più vasto corredo di erudizione e sussidio di nuove scoperte, premessa una descrizione del sito e delle rovine venute in luce e accennate già dal Navone come probabili avanzi di Costa Balene (2), conclude:

“ Questo spazioso altipiano orizzontale, che trovavasi garantito dalla azione del mare, mentre uno sperone di muratura eretto a guisa di molo ne facilitava l'approdo, doveva offrire la più grande opportunità per una stazione militare, la quale era posta in comunicazione colla grande strada Giulia Augusta come si dirà in appresso. Certamente le molte vestigia delle murature, dei pavimenti, e degli acquedotti, nonchè i molti frammenti di stoviglie ovunque sparsi sono le più documentate prove che addimostrano essere stata questa veramente la ubicazione dell'antica stazione militare romana, che nella Carta Peutingeriana viene designata come Costabalene „ (3). Per ciò che riguarda l'origine del nome non parmi accettabile l'opinione accennata dal Molon, nè quella esposta da lui, che — dalla forma del colle “ che potrebbe sembrare il profilo d'una balena „ — o dal supposto arenamento nei tempi romani di un “ grosso cetaceo „ sulla spiaggia, sia derivato un tal nome.

Più naturale e più verosimile è il supporre che dalla ubicazione stessa del colle, sulla foce del fiume dove era il guado, sia derivato il nome, e sia questo nella sua forma latina, variante nei due documenti (Tavola e Itinerario) e senza significato qual'è, una delle tante storpiature romane di nomi liguri non compresi, nome che in questo caso poteva essere *Varena* o *Varene*, essendo ligure e assai ripetuto questo nome, ligure e comunissima la radicale e ligure la desinenza *ena* od *enna*, *ene* od *enne*, come apparisce da molte

(1) *Lettere del signor Tommaso Viano di Montalto* sopra varie antichità della riviera occidentale di Genova. Lettera II. *Sulla ubicazione di Luco Bormano e di Costa Balene* (Montalto, 22 luglio 1841). Nel periodico *La Liguria*, anno III, vol. 10, quaderno 9 (28 novembre 1863). Genova, Stabilimento tipografico di Giacomo Caorsi.

(2) *Passeggiata per la Liguria Occidentale*

fatta nell'anno 1827 dal signor GIACOMO NAVONE, pag. 84. (Torino, 1831, in-8° picc. di pagine 216).

(3) FRANCESCO MOLON. *Stazione militare romana di Costabalene sulla Riviera Ligure di ponente*. (Negli *Atti e Memorie della R. Deputazione di Storia Patria per le Provincie di Romagna*. Terza serie, vol. I, fasc. v, settembre-ottobre 1883, pag. 366-376).

antiche carte e da nomi propri e comuni oggi ancora frequenti (1), e vivendo in qualche dialetto delle vicinanze, come in quello di Diano il vocabolo *rena* e nel plurale *rene*, a significare *sentiero*, *passaggio*, *transito*. Ma i Romani, che non intendevano nè il *va* nè il *rene*, e aveano facile e frequente lo scambio del *V* in *B* e dell' *R* in *L*, invece di servirsi qui ancora di una breve e felice perifrasi, come avean già fatto altra volta coll' *ad Navalìa* rispettando *Varazze*, che per essi non parve latinizzabile (benchè sia parso di poi ai feroci latinisti medioevali che ne fecero una *Voragine*), i Romani preferirono qui latinizzare il nome ligure e dissero e scrissero *Balene* e *Bellene*.

Città e villaggi moderni. — Dalle rovine di Costabalene, oggi Capo San Siro, procedendo a levante, prosegue a svolgersi la più splendida esposizione della operosità inesauribile delle liguri genti sulla "dura e sterile patria", descritta già da Diodoro, ove le videro Posidono e Strabone intenti a *tagliare macigni*; e primo, a due chilometri e mezzo, il villaggio di Santo Stefano al mare, sorto appena nel secolo XIII da povere case di pescatori alle quali nel XIV convennero dal sovrastante colle di Santo Stefano gli abitanti di Villa Regia. Ha buona rada riparata dai venti di levante dalla punta di Sant'Erasmus a cento metri dall'abitato e protetta in altri tempi da un piccolo forte.

Sei chilometri più oltre alla foce del torrente omonimo, è San Lorenzo al Mare, villaggio che i pingui oliveti confortano della mancanza di ogni antica memoria.

Oltre questo, sei chilometri ancora, Porto Maurizio, il cui vanto di antichità non ha prove attendibili oltre l'XI secolo (2) sorge pittoresco sopra una collina tondeggiante, ricco di terre, di commerci, d'industrie, con un piccolo porto di rifugio e una rada (3); poi, distante un chilometro e mezzo appena, verso levante ci si presenta Oneglia, la cui origine risale all'anno 935, quando i Saraceni di Frassineto incendiarono il sovrastante villaggio di Castel Vecchio, onde vennero qui raminghi i primi abitatori di questa città, *rasa anch'essa due volte e due risorta splendidamente*, quasi testimonianza della indomita pertinacia dei Liguri. Ha un porto di 2^a classe, una bella spiaggia e un avvenire garantito dalla breve ma gloriosa sua storia. (4)

(1) Abbiamo, ad esempio (senza uscire dalle vicinanze o dai monti della Liguria Marittima), i torrenti *Aravena* e *Paravenna* nell'Ingaunia, *Audena* e *Antena* nella riviera di levante, *Varenna* a Pegli, *Brevenna* confluyente della Scrivia, *Scoltenna* (nome del Panaro presso Pieve Pelago) *Moscardena* nel territorio di Garessio. Abbiamo un altro *Varenna* fra gli antichi nomi topografici di Bardineto, *Rocca Barbena* fra i moderni, il Bric *Arzenna* a S-O di Rocca Barbena e *Predena* o *Predenna* in quel di Garessio (conosciuta nella storpiatura di *Pietra Ardena*), e *Monte Orsena* nella riviera di Levante. Abbiamo, infine, i villaggi di *Viozene* o *Viozenna* o *Viozenna* (Ormea), di *Curena* (Vendone), di *Scarena*, e *Bollena*, e *Malaussena* fra i liguri Vedianzi, e quello di *Campora-*

ghena fra i Liguri Apuani, e i casali *Avarena* presso Ovada e *Garbenna* a N-E di Bagnasco.

(2) EMANUELE CELESIA, *Porti e vie strate dell'antica Liguria*, pag. 22. GIACOMO NAVONE, *Passaggiata per la Liguria Occidentale*. Nota alla pag. 148. (Torino, 1831, in-16° di pag. 216).

(3) È notevole che il Bracelli descrivendo il litorale ligure nel 1848 e parlando di Porto Maurizio lo dice *portum nomine verius quam re*.

(4) Fra i diversi lavori sulla storia d'Oneglia, merita appena menzione il saggio storico di RAFFAELE ANDREOLI, *Oneglia avanti il dominio della Casa di Savoia*. Oneglia, tipo-litografia di Gio. Ghilini (in-8° di pagine 151).

Tre chilometri a levante di Oneglia, girato il Capo Berta, sorge **Diano Marina**, risorta anch'essa ringiovanita e più bella, fra il torrente San Pietro e il rivo Calderina; e più oltre due chilometri appena, il villaggio del **Cervo**, il cui nome col precedente e con quello dei cinque borghi, che portano pure il nome di Diano, accenna ad origine latina, tanto più verosimile se si pensa all'antichità di Diano Castello, all'addiettivo di Arentino che porta uno dei cinque borghi, e alla tendenza già di sopra accennata di dare ai luoghi abitati, ai monti ed ai fiumi, i nomi delle divinità quasi a invocarne la protezione.

La congettura è in questo caso tanto più naturale per la posizione di Diano e del Cervo sul mare e in vicinanza del sito ove oggi dai più si conviene abbia esistito il **Lucus Bormani** (1) pel quale passava la grande via militare romana, sapendosi che *Diana*, oltre ad essere la *montium custos memorumque* (2) era ad un tempo *praefecta viis et portibus*, come la dice Callimaco, e invocata come Dea della caccia e della pesca, onde ricorda Apollonide, che là invocavano, pregando, i pescatori colle loro povere offerte,

*Pro quibus, alma, mihi da predae plena videre
Retia; sunt etenim retia sacra tibi.*

Ond'è a supporre che ai pescatori e ai naviganti della costa e a tutti quanti doveano attraversare il gran *lucus* dovesse interessare la protezione della Dea. Dico il *gran lucus*, perchè il nome di *Boscomare* e quello di *Badalucco* (probabile storpiatura moderna di *Vada luci*) accennano senza dubbio all'esistenza di altri boschi notevoli in questa regione medesima descritta già da Diodoro *multis arboribus oppleta*. E pensando che fin dai tempi romani doveano essere queste valli le più fertili della occidentale Liguria, per essere quelle dove maggiormente era sviluppata l'agricoltura, ricorderemo pure con Callimaco che sommamente temibile ai credenti fu l'ira di quella Dea, come fonte di gravissime calamità alle campagne e agli armenti:

*O miseri, quibus ipsa gravem tu concipis iram!
Nam morbus depascit oves, segetemque pruina.*

Ad essa quindi, premurosi di rendersela propizia, offrirono gli agricoltori le primizie di ciò che produce la terra; e fra i molti cognomi si ebbe

(1) Questo accordo dei più non potrebbe ad ogni modo, allo stato attuale delle indagini e delle scoperte, eliminare il ragionevole dubbio che assai più nell'interno lungo il corso dell'Impero (che nell'alta sua valle porta il nome di *rio di Campo Grande* e nel rimanente suo corso ebbe già il nome di *Lucus*), e probabilmente nelle vicinanze di Borgomaro, si trovasse il *Lucus* famoso. E in questo dubbio parmi prudenza lo insistere sia per la confusione frequente che si va facendo della gran via militare colle vie secondarie che andarono moltiplicandosi dal compimento della prima, sia perchè le di-

stanze segnate dalla Tavola e dallo Itinerario, coincidono pure e meglio nella valle del Maro che nella valle di Diano, sia perchè nella prima, molto più che nella seconda, trovo indizio di vita ligure-preromana per molti e interessanti nomi di luoghi, quali sono ad esempio: *Maro* e *Lezenasco* (L'ese nell'asco) storpiato oggi da innovatori ignoranti in *Lucinasco*; e *Candiasco*, e *Caravagna* (storpiato in *Caravonica*), e *Conio*, e *Arze*, e *Aurigo*, e *Torsia*, e *Chesi* (Cesio), e *Carpasio*.

(2) HORAT. Lib. III, Carm. XXII. *Ad Dianam*.

pur quello di *Agreste*; onde quasi e meritatamente si direbbe che dieci secoli dopo la redenzione cristiana, in un diploma imperiale del 1033 il paese, che dalla dea si ebbe nome, testimoniava sempre l'origine sua, chiamandosi ancora *curtem Dianae, in comitatu Albinganensi* (1).

E la coincidenza appunto delle distanze segnate dall'Itinerario di Antonino (15 miglia a ponente di Albenga e 16 miglia a levante di Costablene) e la concordanza dei dotti che (salvo errore) trova il sito del *Lucus Bormani* nella valle di Diano, fra Diano Castello ed il Cervo, m'induce a ritenere una favola, la supposta derivazione del nome dal supposto culto dei Liguri a un Dio *Borman*, che avrebbe dovuto entrare come tanti altri dei popoli vinti nella romana Mitologia presso alla vergine *custode dei boschi*, e del quale invece non si è mai fatto il menomo cenno.

So che il signor Monin dice che i nomi " Borvoni, Bormoni se trouvent, comme nom de divinité, sur un grand nombre d'inscriptions latines " et justement dans les localités qui s'appellent encore Bourbon, et où il y a des bues thermales „ (2); ma di tutte queste iscrizioni, fra le moltissime da lui raccolte, non ne riporta una sola, e se anche esistessero non potrebbero avere (appunto perchè latine, e per i luoghi dove furono trovate) il valore che si vorrebbe ad esse attribuire per accertare il culto di *Borman* fra i Liguri Ingauni o fra i vicini, e perchè la denominazione di *Lucus Bormani*, in difetto di più attendibili prove e di ragionamenti migliori, non si potrebbe ritenere se non come corruzione di un nome ligure mal compreso e storpiato latinizzandolo colla nota disinvoltura dei conquistatori, che non aveano tempo da perdere in questioni linguistiche, e colla quale è certissimo, ad esempio, che prendendo essi il nome comune di *lario* (che vive ancora in qualche paese della Liguria montana) per un nome proprio, fecero il *Lucus Larius* ridicola tautologia che, traducendo dal latino e dal ligure latinizzato, significa *lago lago!!!* Ed è con questa disinvoltura che di *buranco*, altro nome comune (che vive egualmente da oltre venti secoli a significare un'oscura profondità nella terra o nell'acqua, della quale non si conosce il fondo, coll'identico significato di *fundo carens* inteso e conservatoci da Plinio) (3), che adoperavasi a indicare un certo e determinato luogo, un'accidentalità eccezionale di fondo nel lungo corso del Po, fecero un altro nome proprio e dissero che quel fiume era dai Liguri chiamato *Bodincus* o *Bodencus!!!* (4); e trovarono con meraviglia l'augusto nome dell'*Urbs* nel modestissimo nome di un fiume che i montanari della Liguria

(1) MURATORI, *Antiquitates italicæ mediæ ævi*. Tom. I. Dissertatio XI, colonna 556.

(2) H. MONIN, *Monuments des anciens idiomes gaulois*, pag. 244 (Nell'Append. III: *Choix de mots et suffixes français et bas bretons*).

(3) PLINIO, *Historiæ mundi*, Lib. III, § 20.

(4) B. E. MAINERI nel suo libro che ha per titolo *La leggenda del Buranco* (Firenze, Libreria editrice Ugo Foscolo, 1900, in-8° di pag. XXXV-307) illustrando una leggenda ch'egli raccolse in Toirano intorno al maggiore dei sette principali *buranchi* che trovansi nel territorio di Bardineto e nelle

vicinanze (tre dei quali sono grandi serbatoi d'acqua e abbondantissimi contribuenti della Bormida per alcuni mesi della stagione invernale e primaverile) dice che — « si dà il nome di *Buranco* pronunziato con *u* stretta, francese o lombarda, a un'ampia e profonda voragine della soprastante Alpe marittima, in vicinanza del Giovo, e perciò in quel di Bardineto »; e che « in generale il nome di *Buranco*, *Buranchino* o *Buranchetto* significa per il volgo una voragine, più o meno difficile ad esplorarsi, e sempre adombrata di mistero ».

ai tempi di Stilicone e di Alarico, come ai di nostri chiamarono e chiamano *Urba*; onde Claudiano racconta che Alarico marciando su Roma fidente nella predizione dell'oracolo:

..... *Ligurum regione suprema*
Pervenit ad fluvium miri cognominis Urbem,
Atque illic domitus vix tandem interprete casu
Agnovit dubiis illusa vocabula fati (1).

E così, per non indugiare in una lunga sequela di esempi a dimostrare la facilità dei Romani a latinizzare i nomi come le terre, e la ingenuità dei dotti nel proclamare scomparsa ogni traccia dell'antica lingua dei Liguri, dirò che il *Lucus Bormani* non poteva essere altro che un bosco grande e folto così da meritare l'addiettivo di *maro*, che nell'antichissima lingua dei Liguri (vivente ancora in gran parte nei dialetti dei paesi montani cioè nelle Alpi Marittime e fra i gioghi del Ligure Appennino), applicato a *bosco* corrisponde al significato complessivo latino di *magnus* e *horrens* e *ater* (grande, orrido, tetro), aggettivo che dai conquistatori dovette intendersi probabilmente (come fecero del *lario*) per nome proprio, (e come tale era forse adoperato avendone altri esempi in Liguria e specialmente nei monti di Bardineto ove si hanno *i boschi del Maro*, e si designa sovente quella regione col semplice nome di *Maro*, e nel territorio di Tenda dove è l'Alpe Marea) onde tosto, antepoendo in latino il sostantivo ligure *bosco*, che i romani non intendevano, e ripetendo questo coll'aggettivo, quasi fosse un nome proprio del *lucus*, cercarono latinizzarlo e cambiarono quel *maro bosco*, divenuto per la sua notorietà fra i Liguri *il bosco maro*, in *lucus Bormani* che tradotto letteralmente sarebbe *il bosco Bosco grande*, degnissimo veramente di accompagnarsi al *Lucus Larius*, al *Bodincus* o *Bodencus*, all'*Urbs*, e ad altri consimili o più ridicoli, come *Rutuba* e *Paulon* e *Ferilor*, *Vercellae* e *Vulnetia* (Vernazza!), nomi tutti senza significato o di significato diverso da quello del nome originario ligure (sempre chiaro e conveniente e mirabilmente espressivo nelle più antiche forme dei nostri dialetti), nomi che vorrei lasciar tutti in disparte, se inevitabile non si presentasse fra poco il torrente o *flumen Merula* (merlo?!), che si direbbe aver dato il nome al *Promontorium Merulae* e lo ebbe invece da questo.

Proseguendo a levante del Cervo e superato il Capo omonimo, dopo un percorso di quattro chilometri si arriva in fondo al golfo alla foce della fiumara d'Andora e alla Marina d'Andora, villaggio che nel suo nome d'origine ricorda uno dei posti avanzati dei Romani. E proseguendo due chilometri a levante si arriva al promontorio notissimo ai naviganti col nome di

Capo delle Mele, denominazione doppiamente corrotta e senza significato, ridicola quindi come la romana di *Promontorium Merulae*, ma che oggi ancora nel tenacissimo dialetto dei Liguri, non inteso dai Romani e dimenticato nelle città e nelle parti più incivilite della Liguria, ma conservato da pochi alpestri villaggi, chiamasi

(1) CLAUDIANUS, *De bello Getico vel Pollentiaco*, verso la fine.

Cao de Meje (delle messi, ossia di raccolti), denominazione generica che ci richiama dal basso latino la *moeja foeni* (raccolta del fieno) e che rivela una pagina di storia della ligure agricoltura antica nella regione occidentale, indicata ai naviganti da quel promontorio e distinta con quel nome dalle altre meno felici nell'interno e nei dirupi del littorale, alle quali *victum seges aegra negabant*, poichè innanzi al contatto colla civiltà di Cartagine quasi tutta la Liguria montana degli *Intemelii* e degli *Ingauni* era incolta e occupata (come in piccola parte è ancora ai dì nostri) da pastori, *nec robustus erat curvi moderator aratri quisquam*.

Il promontorio o *Cao de meje* è oggi munito di un bel faro ottagonale a luce bianca fissa, alto metri 20.70 da terra e metri 73 sul livello del mare, con ufficio elettro-semaforico.

Nel bellissimo seno che spiegasi a tramontana, fra questo e il *Capo Santa Croce* stanno *Laigueglia* (in dial. *L'Aigueia* o *L'Aigueggia* e *Lengueia* o *Lengueggia*) e *Alassio* (in dial. *Arasce*), nomi liguri antichi di luoghi popolati più tardi da gente che, per costanza e ardimento nella perpetua lotta col mare, è degna veramente del nome e della storia ligure.

Isola Gallinaria. — Nove chilometri a Greco-Tramontana dal Capo delle Mele, 3630 metri da Alassio, e 1512 metri a Sud del sorgitore o Capo d'Albenga, si alza l'isola omonima, chiamata dai Romani, e oggi pure, Isola Gallinaria, a 87 metri sul livello del mare, 102 colla sommità della torre, che è dell'altezza di 15 metri dal suolo, con una circonferenza di 26 sopra il contrafforte; torre che il Semeria dice fabbricata prima del secolo IX (1), ma che certamente doveva esistere prima del 1227, nel quale anno il lucchese Lazzaro Ghirardoni, podestà di Genova, occupava militarmente anzitutto l'Isola Gallinaria come luogo forte, ponendovi buon presidio, e poi le altre castella della città e del distretto (2). E fu quel torrione riedificato o ristorato nel 1586 d'ordine della Serenissima Repubblica di Genova, sotto l'ispezione di Galeazzo di Negro podestà d'Albenga (3).

La superficie totale dell'isola è di 98,000 metri quadrati con una circonferenza di 1534 metri. La massima sua larghezza è di metri 450 e la lunghezza massima di metri 470.

La Gallinaria è inaccessibile da ogni parte, eccettuato da tramontana, dove una comoda via partendo dal Porticiuolo e serpeggiando sul fianco di levante, conduce alla sommità.

Ebbe il nome, secondo Varrone (4) e Columella (5), dalle molte galline selvatiche che vi allignavano.

Il canale che la separa dal punto più vicino del lido ha una profondità da 11 a 12 metri, che cresce a pochi metri, dall'isola misurando dai 16

(1) *Secoli cristiani della Liguria*, vol. II, pag. 462.

(2) GIUSTINIANI, *Annali della Repubblica di Genova*, vol. I, pag. 342.

FOGLIETTA, all'anno 1227.

VARESE, *Storia della Repubblica di Genova*, vol. I, pag. 288.

CANALE, *Nuova istoria della Repubblica di*

Genova, ecc., vol. II, pag. 38. Firenze, Le Monnier, 1860.

(3) COTTALASSO, *Saggio storico sull'antico ed attuale stato della Città d'Albenga*. Genova, 1820, cap. V, pag. 142 e 143.

(4) M. T. VARRONE, *De re rustica*. L. III, c. VIII.

(5) G. M. COLUMELLA, *De re rustica*. Libro VIII, cap. II.

ai 20 metri d'acqua, per cui fra l'isola e la spiaggia possono comodamente passare le più grandi navi da guerra, e tennero infatti questo cammino le armate navali di Francia e Inghilterra sul finire del XVIII e sui primi anni del XIX secolo.

La naturale posizione dell'isola rispetto alla costa dovette farne fin da tempi antichissimi come un porto naturale e opportunissimo per essere l'unico punto di rifugio fra i porti di Monaco e di Vado. Ed uno dei portolani recenti lo addita ancora ai naviganti dicendo:

“ Benchè l'Isola d'Albenga sia vicinissima al suo capo, si può non ostante passare fra i due con ogni sorta di nave avvicinando l'isola più del capo. Si ancora a ponente dell'Isola in 12 a 15 braccia d'acqua, al riparo di Greco-Levante, Tramontana e Ponente-Maestro, mettendo il provese sull'isola.

“ I bastimenti latini del luogo passano l'inverno a questo ancoraggio senza veruna difficoltà, e molti bastimenti mercantili vi rilasciano con forte vento di libeccio e vi trovano un mediocre riparo „ (1).

È celebre questa isoletta per la dimora che vi fecero verso la metà del secolo IV San Martino vescovo di Tours (2) e il compagno di lui che si suppone essere stato San Gaudenzio vescovo di Novara, e per avervi approdato Sant'Ilario vescovo di Poitiers.

Nel IX secolo venne qui in cerca di solitudine e di pace San Benedetto Revelli di Taggia, che fu poi vescovo d'Albenga, e vi troviamo già sul principio dell'XI secolo un fiorente monastero di Benedettini Lerinensi, ch'ebbe poi l'onore di ospitare Alessandro III, il famoso pontefice della Lega Lombarda, quando nel sabato precedente la Domenica delle Palme dell'anno 1162, navigando per la Francia e cacciato dalla tempesta, dovette qui riparare e celebrarvi la Pasqua.

Fra tutti gli antichi Abbati del Monastero della Gallinaria, il primo di cui si abbia memoria è *Adalberto*, che governava il Monastero nel 1036 (3). E fra quelli ricordati dal Mabillon (4) o da sinceroni documenti abbiamo:

(1) L. LAMBERTI, *Portolano dei mari Mediterraneo e Adriatico, del mar Nero e del mare d'Azof*. Livorno, 1867, vol. I, pag. 225 (4^a ediz.).

(2) Fra i molti che scrissero di San Martino, il venerato apostolo delle Gallie morto a Candes l'8 novembre dell'anno 397, ricorderò soltanto:

STAUDENRAUS, *Vita di San Martino vescovo di Tours*. Landshut, 1833 (tedesco).

ACHILLE DUPUY, *Histoire de Saint Martin évêque de Tours*. Tours, Imprimerie Ladevèze, 1852, in-8°, pag. 504.

C. CHEVALIER, *Figure historique de Saint Martin; étude sur son rôle et sur son influence*. Tours, imprim. de J. Bouserez, 1864, opuse. in-8° di pag. 24.

CRUCHET et JUTEAU, *Histoire populaire de Saint Martin*. Tours, 1885, in-8°.

N. GERVAIX, *Vie de Saint Martin, évêque de Tours*. Tours, 1699, in-4°.

Les beaux miracles de Mgr. Saint Martin, archevêque de Tours, publié d'après un manuscrit du XV^e siècle, par l'abbé CHEVALIER. Tours, 1874 (piccolo in-8° di pag. 84).

CHEVALIER (MGR), *Le tombeau de Saint Martin à Tours; étude historique et archéologique*. Tours, 1880 (grande in-8° di pagine 62).

GIUSEPPE MARIA PIRA, *Dissertazione sul soggiorno di San Martino Vescovo di Tours nell'Isola Gallinaria*. Impressa nel Porto Maurizio da Giambattista Canepa l'anno 1808.

(3) *Cartulaire de l'Abbaye de Lérins* publié par M. E. DE FLAMMARE ancien archiviste à Nice. Nice, 1885, pag. 46 e 47.

(4) *Annales Ordinis S. Benedicti*.

<i>Aginulfo</i> od <i>Arnulfo</i> , anno 1064.	<i>Arnaldo</i> , 1258-1278.
<i>Giovanni</i> , 1123.	<i>Giovanni</i> , 1280.
<i>Giuseppe</i> , 1132-1141 (1).	<i>Silvestro</i> , 1331.
<i>Raimondo</i> , 1169.	<i>Federico dei Marchesi di Ceva</i> , 1368.
<i>Anselmo</i> , 1255.	<i>Pietro Del Carretto</i> , 1398.

Colla cresciuta ricchezza del monastero crebbe l'indisciplina dei monaci e il tedio della solitudine, e nacque in quelle anime austere vaghezza di luoghi più ameni e di gioie, che non erano quelle del chiostro, come lo prova il ratto di avvenente ma povera giovinetta, compiuto nella prima quindicina di maggio del 1278 per mandato dell'abate *Arnaldo* onde seguì grave scandalo (2) che fu causa non ultima della decadenza dell'Abbazia.

Negletto dapprima e abbandonato dipoi l'antico monastero dell'isola andò man mano rovinando così che di esso scorgesi appena qualche traccia di fondamenta e resta ancora una cisterna che raccoglie e serba freschissima un'acqua eccellente sulla estremità nord di quel piccolo tratto di pianura, che si stende sulla parte più elevata dell'isola (3).

(1) Nel *Cartulaire de l'Abbaye de Lérins*, in un atto di vendita del luglio 1141 (a p. 48 e 49) oltre l'Abbate *Giuseppe* è ricordato *Eliseo*, priore in quel tempo dell'Isola Gallinaria.

(2) Se ne ha memoria non dubbia per due pergamene in data 15 maggio 1278, segnate coi nn. 288 e 289 nell'*Archivio segreto della città d'Albenga*, serie I°. Era antica. Pergamene dal n. 201 al 300, categoria 1°, vol 3°.

(3) Dell'isola e abbazia della Gallinaria oltrechè in tutti gli scrittori della Storia d'Albenga si ha qualche cenno nella grande

collezione *Historiae patrie monumenta* nel vol. I. *Chartarum*, colonne 466-469, 754, 1516 e 1517, e nel vol. *Scriptores* contenente la *Storia delle Alpi marittime di Pietro Goffredo*, colonne 82, 188, 189, 324, 392 e 1118.

Per le notizie più specialmente riguardanti la storia naturale dell'isola merita di essere qui ricordato l'opuscolo di VITTORIO ARDUINI: *L'Isola Gallinaria*, Genova, 1897, in-8° di pag. 14. (Estratto dagli Atti della Società Ligustica di scienze naturali e geografiche, vol. VIII, fasc. II, 1897).

DA ALBENGA A VOLTRI

Albenga (dial. *Arbènga*) (1). — La pianura d'Albenga — massima delle poche della Liguria marittima, per quanto esigua comparativamente a quelle del versante opposto delle Alpi — è il prodotto dei depositi alluvionali del Centa, il più ricco corso d'acqua della Riviera occidentale dal Varo in qua. Limitata a mezzogiorno dalla marina e a tramontana dalle ultime diramazioni dei contrafforti alpini che la ricingono a guisa d'anfiteatro, essa è attraversata nel senso della sua larghezza dal fiume, che va a scaricarsi in mare a seicento metri dalla città, di cui rasenta le mura a ponente.

Il Centa, che prende questo nome soltanto a tre chilometri dalla sua foce, è formato dalla congiunzione, presso Bastia, dei due torrenti Arroscia e Neva. L'Arroscia scende per diversi rivi dai monti Frontè, San Martino e Rocca del Bano, percorrendo da ponente a levante una pittoresca e popolosa vallata di quaranta chilometri di sviluppo, lungo la quale riceve i tributivi di numerosi affluenti, di cui principale il Lerrone che lo raggiunge a Villanova. Il Neva ha le sue origini fra i monti Caprauna, Nasino, Galè e San Bernardo, d'onde procedendo in direzione generale da N-O a S-E, accoglie nel luogo detto Cosciente, il rinforzo d'un ragguardevole tributario, quale il Pennavaira.

Il Centa è importante non tanto per la lunghezza del suo corso quanto per l'ampiezza del suo bacino idrografico. I versanti dell'Arroscia fino al confluente del Neva sono di 342 chilometri quadrati; quelli del Neva fino al confluente dell'Arroscia ne misurano 164; ciò che forma in totale una superficie di 506 chilometri quadrati pel bacino del Centa. Imponente è il

(1) DOMENICO NAVONE, *Dell'Ingaunia*. Albenga, Craviotto, 1853-55.

GIUS. COTTALASSO, *Saggio storico sull'antico ed attuale stato della città di Albenga*. Genova, 1820.

GEROLAMO ROSSI, *Storia della città e diocesi di Albenga*. Albenga, 1870.

GIUS. MARIA PIRA, *Lettere al signor Vincenzo Lotti sui confini tra gli Intemelii e gli Ingauni*. Oneglia, 1812.

TOM. NICCOLARI, *Cenni storici della città d'Albenga*. Albenga, 1847.

BACCIO E. MAINERI, *Ingaunia. Note liguri*. Roma, tip. Senato, 1884.

LORENZO ROLANDO RICCIO, *Progetto di attivamento del cantiere navale di Albenga*. Albenga, Craviotto, 1871.

R. ALBINI, *Discorso pronunziato in occasione dell'inaugurazione del cantiere navale della città di Albenga*. Albenga, Craviotto, 1870.

ALBO DOCILIO (G. B. SPOTORNO), *Iscrizioni antiche d'Albenga*. Genova, Ferrando, 1835.

AVV. PAOLO ACCAME, *Statuti antichi di Albenga*. Finalborgo, 1901.

volume delle acque che nelle piene questo fiume riversa in mare. Secondo i calcoli del conte di Chabrol, il Centa nelle inondazioni ordinarie porta giornalmente in mare non meno di 27,342,000 metri cubi d'acqua.

Si capisce come, scorrendo la fiumana entro una vallata i cui fianchi sono di facile erosione e dalle cui montagne precipita colle piogge una quantità considerevole di spoglie terrose non più trattenute dalle radici degli alberi in seguito ai progressivi diboscamenti, enorme sia per conseguenza il cumulo dei detriti ch'essa travolge nel suo corso al mare; e come questa agglomerazione di materiali sedimentari alla foce del fiume che qui non è controbilanciata — come in altri tratti del litorale — da un corrispettivo avanzamento del mare, abbia avuto per effetto di trasformare coll'andar dei secoli la topografia del paese.

Le condizioni topografiche dell'odierna Albenga differiscono sensibilmente da quelle dell'*Albingana* medievale, per quanto l'attuale città ancor richiami dell'altra i tratti più caratteristici colle mura e i fossati che la circondano, colle cinque porte d'accesso, colle ventidue torri che tuttora si profilano sul suo orizzonte.

Ma assai più radicale si rivela la differenza fra la topografia odierna e quella che, sulla base di dati fisici e storici, ci è dato ricostituire dell'antica *Albingaunum*, già metropoli dei Liguri Ingauni poi Municipio romano.

Anzitutto, l'ubicazione dell'oppido di *Albingaunum* non coincideva con quella della *Albingana civitas*, di cui la moderna Albenga ha ereditato il perimetro. Mentre questa adagiarsi in mezzo ad una ubertosa pianura sulla sinistra del Centa, quella sedeva a destra del fiume sul declivio del monte che prospetta l'isola Gallinaria e più precisamente sull'area poi in parte occupata dal monastero di San Benedetto, stendendo le sue abitazioni fino alle falde della collina Doria.

Ai piedi di questo monte a ponente dell'attuale città e nella regione detta Vadino, di fronte alla Gallinaria, ingolfavasi allora un seno di mare, o porto naturale che dir si voglia, il quale estendevasi a semicerchio dal Capo Santa Croce al Capo Santo Spirito.

Che il mare, ancora in tempi relativamente vicini, s'internasse nella regione Vadino, non può mettersi in forse, chi ponga mente alla natura del suolo, dove ad un livello appena superiore a quello della bassa marea, si trova una sabbia fine contenente una quantità di conchiglie marine della fauna attuale, ancora dotate dei colori e della lucentezza che caratterizzano un deposito non antico, oltre alle alghe e ad altre produzioni della flora sottomarina, senza tener conto dei rottami d'ancore, di catene e d'altri manufatti congeneri.

Così l'esistenza del porto di Albingauno, oltre che dalle memorie storiche e dalla tradizione, è quivi indicata dalle vestigia di antiche costruzioni che appartennero, secondo ogni probabilità, ad opere di fortificazioni per la difesa del porto, e più particolarmente dal cosiddetto pilone sul monte dell'Abazia di San Martino, avanzo di fabbrica romana dominante il porto e adibita, come vuole la tradizione, ad uso di faro e di vedetta.

Questo porto a cui facea schermo dai venti di libeccio e di levante l'isola Gallinaria che gli stava di contro, già nell'epoca ligure forniva un sicuro ancoraggio alle leggiere imbarcazioni degli Ingauni, dei Sabazi e degli

altri popoli del litorale, che commerciavano e più spesso piratteggiavano lungo il medesimo non senza spingersi fino alle coste della Sardegna e della Libia; non meno che ai legni forestieri, specialmente fenici, che in quei tempi quasi esclusivamente facevano il commercio colle città costiere italiane e galliche. Durante la seconda guerra punica fu quivi ancorata la flotta dell'ammiraglio cartaginese Magone, fratello di Annibale, il quale fece di Albenga la base delle sue operazioni militari nell'Insubria. Nell'epoca romana la potenzialità del porto albinganese è data dal fatto che vi si ricoverò e trattenne per qualche tempo l'armata dell'imperatore Ottone reduce dall'Oriente; oltrechè l'*Itinerarium maritimum* di Antonino designa Albenga colla denominazione di *Albingauno portus*; qualifica con cui in tutta la Riviera di ponente non vengono designate che altre due stazioni, cioè i Vadi Sabazi e Monaco.

L'esistenza d'un porto implica quella di comunicazioni stradali coll'interno, ossia col versante opposto delle Alpi. Due sono oggi, e già erano allora, i passi per cui da Albenga si può transitare in Piemonte attraverso le Alpi. Uno è il colle di San Bernardo, alto 1006 metri, a cui si accede risalendo la valle del Neva; l'altro è il colle di Nava, alto 960 metri, e vi si arriva per la valle dell'Arroscia e Pieve di Teco. Ambedue i passi menano nella valle del Tanaro; il primo a Garessio, l'altro ad Ormea. Più tardi, le due vie che conducono al Piemonte vennero collegate da una terza lungo il litorale; ma ciò avvenne soltanto nel 742 di Roma, quando Augusto, compiuta la sottomissione della Liguria, provvide a che fosse proseguita fino alle Gallie la via Emilia di Scauro che prima finiva ai Vadi Sabazi. Ma fino a tale epoca lungo la costa non correva una comunicazione stradale.

Chi fossero gli Ingauni di cui Albingauno fu metropoli nell'epoca ligure è abbastanza noto.

Scartando pure come *opus inflatum* quanto ne scrisse uno storiografo locale nella sua *Ingaunia* e non tenendo conto che delle poche memorie che di essi ci lasciarono gli scrittori antichi e più specialmente T. Livio, è plausibile induzione essere stati gl'Ingauni il popolo più esteso e potente fra i congeneri della Riviera di Ponente come furono gli Apuani in quella di Levante. Certamente, di tutti i popoli liguri furono gl'Ingauni che opposero una più lunga e fiera resistenza all'invasione romana; e il fatto soltanto che occorsero alle legioni di Roma non meno di ottant'anni di guerra per ottenerne la sottomissione, può dar la misura della loro forza e del loro valore.

Essi confinavano all'est coi Sabazi, all'ovest cogli Intemelii, al sud col mare e al nord coi montani Epanterii. Intorno alle antichissime gesta degli Ingauni, come dei Liguri in generale, è muta la storia; la quale, come ben osserva il Niebuhr, della nazione ligure appena è se raggiunge la decadenza. Si può dir di questi popoli ciò che degli eroi vissuti prima di Agamennone, i quali

*Multi, sed omnes illacrimabiles
Urgentur ignotique longa
Nocte, carent quia vate sacro.*

La prima volta che i Liguri delle Alpi entrano nella scena della storia è quando vengono a contatto coi Romani; il che accadde nel 516 di Roma

(238 av. C.) sotto il consolato di Sempronio Gracco, l'impresa del quale fu continuata l'anno seguente da Cornelio Lentulo, registrato nei fasti come primo trionfatore dei Liguri.

Quanto agl'Ingauni in particolare, non è menzione di essi in T. Livio che sullo scorcio della seconda guerra punica e, più precisamente, nell'occasione della venuta in questi paraggi dell'ammiraglio e generale Magone, il più giovane dei fratelli d'Annibale (549 di Roma, 205 av. C.).

In quell'anno, Magone, impotente a più oltre tener fronte a P. Scipione nella Spagna, dove la sola Cadice, in cui erasi ridotto, teneva ancora pei Cartaginesi, avea ricevuto ordine dal suo governo di utilizzare tutte le forze che avesse potuto raccogliere in navi, soldati e denaro, allo scopo di far possibilmente prendere un'altra piega alla guerra in Italia; dove dopo la disastrosa fine della spedizione d'Asdrubale, la posizione d'Annibale andava facendosi critica l'un di più che l'altro.

Movendo dall'isola di Minorca nel cui porto avea svernato, con trenta navi rostrate e una flotta da trasporto su cui le reliquie del suo esercito spagnuolo, 12,000 fanti, 2000 cavalli e un numero di elefanti, Magone venne difilato nel seno Ligustico; dove il litorale essendo sguarnito di presidii, si gettò repentinamente su Genova, di cui s'impadronì, come pare, senza colpo ferire, facendovi gran bottino. Non sentendosi tuttavia abbastanza in forza per mantenersi nel possesso di questa città, la quale, al pari di Marsiglia, era in rapporti d'alleanza con Roma, la distrusse col fuoco, ritirandosi poscia colle ricche spoglie nell'oppido alpino di *Savone*, oggi Savona. Il bottino fu quivi deposto e affidato alla custodia della tribù amica dei Liguri Sabazi; dopo di che, non senza aver lasciato nella sottostante rada un presidio di dieci navi lunghe, egli proseguì col resto di sua flotta per *Albingaunum*, nell'intento di far di questa città la base delle sue operazioni, dirette a rianodare nell'Italia Settentrionale le fila d'una vasta coalizione dei popoli liguri e gallici contro Roma.

Dato quest'obbiettivo, nessun punto della Riviera avrebbe potuto meglio prestarsi all'uopo. Quivi, infatti, era un porto per alloggiarvi il naviglio in attesa dei rinforzi che gli avrebbe spedito Cartagine; una popolazione amica e valorosa su cui fare assegnamento in qualsiasi eventualità; una pianura abbondante di vettovaglie per la truppa e di foraggi pei cavalli; dove in ogni caso, per mezzo della navigazione costiera, era facile far affluire quanto occorresse al vettovagliamento ed equipaggiamento di un esercito; un passaggio attraverso le Alpi per penetrare nell'Insubria, teatro dell'azione diplomatica e militare che si proponeva d'intraprendere.

In quel tempo gl'Ingauni del litorale erano in guerra coi finitimi Epanterii dell'alta montagna. Magone, a cui per le esposte ragioni premeva d'ingraziarsi gl'Ingauni, accolse di buon grado la proposta di dar loro aiuto; e movendo senza indugio contro gli Epanterii, che sbaragliò, colse l'occasione per occupar fortemente il colle di Nava assicurandosi così il varco per la valle del Tanaro. Installatosi per tal modo felicemente nel territorio degli Ingauni — i quali gli rimasero poi sempre fedeli alleati — Magone stabilì quivi il suo quartier generale; ove di giorno in giorno ingrossavasi il suo esercito, accorrendovi d'ogni parte Liguri e Galli, attratti dalla fama del suo nome, dalla cupidigia dell'oro, dalla novità dell'impresa.

In quel mentre, facendosi vieppiù insistente la voce che Scipione si disponesse a tragittare in Africa, Magone si affrettò a rimandare a Cartagine una gran parte della sua flotta, sulla quale imbarcò come trofei di guerra, a testimonianza del buon esito dei preliminari della sua impresa, non soltanto il bottino di Genova, ma anche i montanari Epanterii da lui fatti prigionieri nella recente spedizione. Fu questa assai probabilmente la flotta, di cui narra Livio che, attaccata all'altezza della Sardegna, dall'ammiraglio romano Gn. Ottavio, pretore della provincia, lasciò in mano al nemico ottanta navi onerarie.

Senonchè, invece di provvedere a respingere colle armi il temuto sbarco di Scipione, il Senato di Cartagine pensò piuttosto a scongiurarne l'imbarco, mandando rinforzi e sussidii ad Annibale e a Magone coll'ordine di riaccendere la guerra in Italia, al fine di trattenere Scipione in Sicilia. E siccome le truppe che Magone avea seco condotte erano troppo scarse per l'impresa che gli si imponeva, gli si spedirono da Cartagine venticinque navi lunghe, 6000 fanti, 800 cavalli e sette elefanti; e, quel che è più, grandi somme di denaro per arruolar volontari, coi quali, rinforzato il suo esercito, potesse avvicinarsi di più a Roma e quindi effettuare la sua congiunzione con Annibale.

Le navi spedite da Cartagine trovarono Magone colla sua squadra fra Albingauno e Genova; molto probabilmente nel *portus Vadum Sabatium*, oggi Vado; dove, ricevuto dai legati del suo governo l'ordine di allestire il maggiore esercito che potesse, convocò senza indugio a parlamento i capi dei Liguri e dei Galli, dei quali convenne quivi una gran moltitudine. Fu deliberato in questo parlamento che i Liguri avrebbero fra due mesi armata la loro gioventù per prender parte alla guerra sotto le insegne del generale cartaginese; laddove i Galli, per trovarsi esposti alle rappresaglie di due eserciti romani, uno dei quali accampato entro i loro stessi confini e l'altro a poca distanza, s'impegnavano bensì ad aiutar Magone, però di nascosto, vuoi con vettovaglie d'ogni genere, vuoi con arruolamenti clandestini.

Nota è l'epilogo di questa spedizione, non meno disgraziata di quella di Asdrubale. In seguito all'effettuato sbarco di Scipione in Africa e alla notizia dei primi successi da lui colà ottenuti, fu mandato ordine a Magone e ad Annibale di fare immediato ritorno in patria. Magone era allora appunto impegnato in una grande battaglia nel territorio degl' Insubri presso a Milano contro un esercito composto delle quattro legioni del pretore P. Quintilio Varo e del proconsole M. Cornelio. Nonostante che i Romani fossero di gran lunga superiori in numero, la fortuna delle armi arrise dapprima ai Cartaginesi. La cavalleria delle quattro legioni insieme riunite, che aveva tentato di smuovere la linea del nemico con un furioso attacco generale di fronte, venne respinta con grandi perdite, e la XII legione di fanteria, in gran parte tagliata a pezzi non avrebbe più oltre conservato la sua posizione, se non fosse stata coperta a tempo dalla XIII che stava in riserva; quando un temerario assalto eseguito dagli astati della XI contro gli elefanti, i quali danno di volta e mettono lo scompiglio nella fanteria, e soprattutto la grave ferita riportata dall'eroico suo comandante, volsero la sorte della giornata. L'esercito cartaginese, lasciati sul terreno 5000 morti,

riprende nel silenzio della notte la via di Albenga, ove trova ed eseguisce l'ordine d'imbarcarsi per l'Africa. Magone spirò nel tragitto in conseguenza della sua ferita: e così si chiuse il penultimo atto di quella grande tragedia che ebbe di lì a poco il suo epilogo colla battaglia di Zama.

L'alleanza contratta con Magone costò agli Ingauni poco men che ottant'anni di guerre e di lutti. Non tuttavia subito; chè Roma sapeva all'uopo dissimulare i suoi rancori, al punto che nel 552 (202 av. C.) il console P. Elio, dalla Gallia ove trovavasi, stringeva egli stesso alleanza cogli Ingauni. Ma quando il tempo e le circostanze parvero opportune, i propositi di Roma si manifestarono d'un tratto; e l'anno 568 (186 av. C.) i consoli M. Sempronio e Appio Claudio irrompevano improvvisi nelle due Riviere per effettuarne la conquista.

Non è il caso d'intrattenerci sulle vicende di questa lunga e micidiale lotta, in cui gl'Ingauni — dapprima soli, poi alleati con altri popoli liguri — diedero prova di grande pertinacia e valore, non solo in terra, dove tennero testa disperatamente alle legioni di Appio Claudio, di L. Emilio Paolo e di Gn. Fabricio, ma anche in mare; sul quale i loro legni, lunghe le coste della Sardegna, della Corsica, dell'Africa e della Gallia, non cessarono d'inseguire e di predare navi romane e dei Marsigliesi alleati di Roma. Basti accennare che nella sola giornata contro il proconsole L. Emilio Paolo (571 = 183 av. C.) gli Ingauni lasciarono 15,000 morti sul terreno e 2500 prigionieri in mano al nemico; e che per ben trenta volte intiere popolazioni ingaune vennero per decreto del Senato deportate e trapiantate in altre regioni.

Venne il giorno in cui non pur gl'Ingauni, ma la maggior parte dei Liguri dovettero, pur mordendo il freno, assoggettarsi ai voleri di Roma e accettarne il dominio; avvenimento a cui fu suggello la costruzione della via militare che M. Emilio Scauro, censore nel 645 (109 av. C.) condusse da Volterra ai Vadi Sabazi col nome di Emilia.

Fu però soltanto più tardi che la romanizzazione generale e piena della Liguria potè dirsi un fatto compiuto; e fu quando Augusto, stabiliti al Varo i nuovi confini d'Italia, aggiunse all'Emilia di Scauro il tronco litoraneo dai Vadi Sabazi alla Provenza. A questo nuovo tronco fu dato il nome di via Giulia Augusta, che si estese in seguito ad un buon tratto e forse anche all'intero sviluppo della grande arteria stradale di cui faceva parte.

Può essere oggetto di meraviglia come il percorso della via Giulia Augusta lungo la Riviera di Ponente abbia a cercarsi quasi ovunque più o meno distante dalla spiaggia. Gli è che le spiagge odierne mancavano all'epoca in cui la via fu tracciata; e noi sappiamo per testimonianza di Flavio Vopisco che la strada passava dentro le montagne per valli ricche di terreno produttivo e coperto di boschi (*Aurelianus*, 47, 48).

Per quanto sia oggi difficile rintracciare l'andamento di quella via, dalle ricerche degli eruditi locali sembra potersi arguire con sufficiente approssimazione che essa uscendo dalla porta occidentale dell'antica Albingauno, saliva alla cresta della *Rama*, d'onde deviando a sinistra e dirigendosi sopra Alassio al monte *Tirazzo*, raggiungeva le rive del *Merula* presso il castello d'*Andora*. Quivi un ponte agevolava il passaggio e pel promontorio di *Rollo*

la strada menava nella valle del *Cervo*, continuando per *Villa Faraldi*, dove una fontana e un ponte romano ne conservano traccia. Di qui traeva a Diano San Pietro, e attraversato il ponte sull'*Eveno* giungeva a *Diano Castello* confinante col *Lucus Bormani* della Peutingeriana.

Sotto il regime imperiale Albenga fu costituita in Municipio romano, del che abbondano le testimonianze nelle molte e interessanti lapidi emerse dal suo sottosuolo.

Fu patria a quel T. Elio Proculo, che scontò col suo sangue l'ambizione d'aver voluto contendere l'Impero a Probo. Contestabili son per contro i titoli pei quali aspira al vanto d'aver dato i natali a Pertinace.

Molto ebbe a soffrire per le invasioni dei Barbari, specie da parte dei Goti, che ne atterrarono le mura e la distrussero col fuoco, facendo scempio dei cittadini e delle cose loro.

Ebbe un'epoca di rifioritura per opera del conte Costanzo, cognato di Onorio imperatore poi suo consocio nell'Impero; il quale essendo prefetto della Gallia e della Liguria, d'onde avea scacciato i Goti, si adoprò ovunque ad attutire i mali e a riparare le ruine di cui costoro erano stati autori nella sua Provincia.

Considerato come già da tempo, prima di tale avvenimento, veniva accentuandosi un movimento negli abitanti di Albenga, nel senso che, di mano in mano che le acque del Centa alzavano il livello del suolo, essi scendevano dalla Doria a coltivare la pianura fertilizzata dal limo, il conte Costanzo volle secondare tale tendenza col riedificare la città nel piano. Immensi furono i benefizi che l'amministrazione del conte Costanzo apportò ad Albenga; benefizi elencati nel titolo sincrono (a. 414-18 d. C.) che gli fu dedicato in questa città; ove è detto che il valoroso generale, mentre liberò i Galli dai Goti ricostituì i Liguri, tracciò l'ambito delle mura della nuova città, ch'egli alzò dalle fondamenta su suolo di recente formazione, dandole leggi, non solo, ma

Cives, tecta, forum, portus, commercia, portas,

elevandola al grado di prima città e alzando a difesa di essa contro l'irrompere dei flutti e dei Barbari un muro da lui denominato.

In quest'ultima locuzione vuolsi da taluno adombrata la costruzione del famoso Ponte Lungo sul Centa a levante della città, del quale non emerge oggi dal suolo che la parte superiore, essendo il resto interrato fino all'impostatura degli archi. Ma una tale induzione è del tutto inammissibile, visto che la tecnica e la stilistica si accordano nell'assegnare il monumento allo scorcio dell'epoca repubblicana o ai primordi dell'Impero.

Chechè ne sia, si evince dal verso sopra citato che il porto di Albenga dovea già allora essere ostruito dai detriti trasportati dal Centa e rigettati dal mare sulla spiaggia, se il conte Costanzo si adoprò a sgombrarlo e a restaurarlo in modo a poter servire ai bisogni dei commerci.

Senonchè, in un'epoca che non ci è dato di precisare, per mancanza di notizie storiche, e che solo possiamo riferire al periodo che intercede dal v al x secolo, un cataclisma idrografico sconvolse il paese e ne cambiò sensibilmente la topografia. Il letto del Centa essendosi vieppiù rialzato pei

depositi alluvionali — tanto che il ponte romano ne rimase interrito per una profondità non minore di tre metri — e l'alzamento del fondo avendo avuto per effetto una diminuzione del declivio e conseguentemente della velocità delle acque, queste, in una piena straordinaria abbandonarono il proprio alveo e da un punto situato un po' a monte di Albenga si gettarono ad occidente della città di cui prima bagnavano il lato orientale. Si capisce come in conseguenza dello spaventoso cataclisma andasse travolta la maggior parte delle abitazioni di cui era cosparsa la pianura ai piedi della Doria e come le loro macerie contribuissero a ricolmare il porto Vadino.

Un'altra volta Albenga, come le altre città del litorale ligure, andò a ferro e fuoco, e ciò fu nel 641 per opera del re Ròtari, che ne tradusse in servitù gli abitanti; laonde, nel lungo periodo di abbandono che tenne dietro al luttuoso eccidio, la trascuranza d'ogni provvedimento di difesa dovette affrettare l'interrimento del porto, favorito poi dal progressivo diboscamento delle montagne per l'estendersi delle colture.

Quest'aumento della spiaggia procedette, però, in modo assai lento, sapendosi che nel medio evo la rada d'Albenga era ancora accessibile alle navi da guerra dell'epoca. Nel 1165 vi si ancorò la flotta pisana, forte di 31 galere, il cui equipaggio diede l'assalto alla città, che saccheggiò ed arse.

Albenga, del resto, era ancora bagnata dal mare nel 1436, quando asediata per terra da un esercito del duca di Milano, fu soccorsa di viveri da navi genovesi.

Non chiuderò questi appunti senza accennare che dalla valle di Albenga ha principio la vera difesa litoranea occidentale del Regno; epperò furonvi testè eretti quattro forti di sbarramento, il primo dei quali nelle gole soprastanti a Zuccarello, un altro sulle alture di fronte ad Arnasco, un terzo su quelle di Nava e il quarto sul Poggio Grande.

Ceriale (dial. *Çeriä*). — Uscendo dalla porta orientale di Albenga e rasentando il ponte romano, la strada corre a raggiungere il lido a Ceriale, ameno paesello, che nomino di passata, soltanto per ricordare che in una notte del 1637 diede fondo in questa rada una flottiglia di sette sciabecchi barbareschi; il cui equipaggio, dopo aver dato il sacco al paese, ove inoltre depredò e incendiò la parrocchiale, fece una razzia di 340 abitanti — più della metà della popolazione — che portò schiavi in Algeri.

Borghetto Santo Spirito, alla foce del torrente Varatella, a due chilometri da Ceriale. Prende nome da questa borgata la famosa linea militare formata dalla catena di montagne che dal monte Croce va alla Rocca Barbena, la quale sullo scorcio del secolo XVIII coprse per due anni l'esercito francese contro l'austriaco.

Loano (dial. *Lêua*), città al punto più rientrante del seno che s'incurva tra il Capo delle Mele e quello di Noli. Non si hanno notizie di Loano anteriori al secolo XI. Fu dapprima nel dominio del vescovo di Albenga, che nel 1255 ne investì a titolo di feudo i Doria. Esiliati questi nel 1342, il castello di Loano fu occupato dal Comune di Genova; ma venne nel 1477 restituito ai Doria, i quali nel 1507 lo vendettero ai Fieschi. Confiscato ai

Fieschi in seguito alla nota congiura del 1567, passò per dono dell'imperatore Carlo V ad Andrea Doria. Nel 1738 l'imperatore Carlo VI ne diede la giurisdizione col titolo di feudo imperiale al Re di Sardegna.

Loano ha dato il nome alla battaglia combattuta addì 23 e 24 novembre del 1795 tra l'esercito francese di Scherer e l'austro-piemontese di Dewins; battaglia che segnò la prima vittoria delle armi repubblicane in Italia e prelude alla brillante campagna di Bonaparte dell'anno successivo.

La rada di Loano prima della Rivoluzione francese era lo scalo tra la Sardegna e il Piemonte, specialmente pei sali. Ai tempi della navigazione a vela era quivi un cantiere di qualche importanza. Anche oggi è sede di ricchi armatori e rinomati capitani di mare.

Lungo la strada che mena al confine verso Borghetto Santo Spirito, s'incontrano le vestigia di due ponti romani, su cui evidentemente passava la via Giulia Augusta, della quale troviamo parimente tracce sulle falde del Capo di Santo Spirito, che antichi documenti chiamano Capo Danzo (*Caput Danciae*).

Pietra Ligure (dial. *Pria*) (1), piccola città costruita nei bassi tempi dagli abitanti della vicina Giustenice alla foce del torrente Maremola. Il mare che s'addentra lungo la spiaggia di Pietra forma una rada sicura dai venti di tramontana.

Borgio (dial. *Borzi*), borgata raggruppata su di un'altura appena emergente fra gli ulivi del piano. Anche questo paese è, come i precedenti e gran parte dei seguenti, un aspirante alla successione finora aperta dell'antico *Pollupice*.

Finale (dial. *Finä*) (2), il cui nome abbraccia tre distinti Comuni, cioè:

Finalmarina, città sulla spiaggia alla foce del Porra;

Finalpia, comune che è quasi una continuazione della città precedente, in parte sulla riva del mare alla foce del torrente omonimo, sulla cui sponda sinistra si spronluga a monte. È la minore delle tre unità;

(1) AVV. PAOLO ACCAME, *La via Aurelia e Pollupice nel territorio di Pietra Ligure*.

Id., *Cenni storici sugli statuti di Pietra, Giustenice, Toirano e altri paesi della Liguria occidentale*.

D. VINCENZO BOSIO, *Memorie antiche e moderne di Pietra-Ligure e dei Comuni del suo Mandamento*. Genova, 1886.

A. ISSEL, *Resti d'un antropoide rinvenuto nel pliocene di Pietraligure*, Roma, 1886.

(2) IOHANNES BRICHERIUS COLUMBUS, *Tabelle genealogice gentis Carettensis et marchionum Savonae, Finarii, Clavexanse, etc. Vindobonae, ex Typographia Kaliwodiana*, 1741.

D. JUAN RUIZ DE LAGUNA, *Discurso del derecho que tiene su Majestad para fabricar puerto en el Final, etc.* Milan, Malatesta, 1633.

N. N., *Memoria sullo stato antico e moderno del Finale ligure*. Torino, G. Fodratti, 1831.

N. N., *Errata-corrige della Memoria sullo stato antico e moderno del Finale ligure, ecc.* Genova, Ponthenier, 1833.

NICOLÒ CESARE GARONI, *Il Finale*, in *Codice della Liguria, diplomatico, storico e giuridico, etc.* Genova, L. Sambolino, 1870.

G. B. AMERANO, *Caverne del Finalese*, in *Bull. di Paleon. ital.* Parma, 1892.

Finalborgo, città a un chilometro e mezzo dalla marina, nell'angolo di confluenza dei torrenti Aquila e Calice, che appunto sotto le sue mura formano un sol corso d'acqua col nome di Porra.

Il Finale fece anticamente parte della Marca di Savona, sotto il dominio dei marchesi aleramici; poi, quando andò spezzata per le divisioni l'unità della Marca, fu capoluogo d'un Marchesato — più tardi Principato — omonimo, governato, a titolo di feudo imperiale, dai marchesi Del Carretto dello stesso stipite.

Il Finale rimase dal secolo X al 1570 sotto il dominio marchionale. I re di Spagna e gli imperatori d'Austria lo possedettero a riprese fino al 1713, nel quale anno fu ceduto a Genova col trattato di Worms. Ciò non tolse che Maria Teresa lo cedesse a sua volta a Carlo Emanuele di Savoia, dando con ciò occasione alla guerra del 1746; ma nel 1748, col trattato di Aix-la-Chapelle, venne restituito a Genova, di cui seguì poi le vicende.

Nel primo secolo dell'Era cristiana le spiagge attuali del Finalese non esistevano ancora o, quanto meno, erano disabitate. In quei tempi il mare s'addentrava molto avanti nelle valli di questa regione; ma col volgere dei secoli le piene dei torrenti lo respinsero fin presso al Capo della Caprazoppa, accumulando agli sbocchi delle valli degli ingenti depositi di detriti calcarei. Ancora nel secolo XVII avanzava una lunga lingua di terra, la quale concorreva colla punta della Caprazoppa a formare un piccolo porto di cui è parola negli scrittori del tempo. Quest'antica condizione delle valli finalesi, comune a quella delle valli liguri in generale, risulta non solo dalla testimonianza dei geografi e degli storici antichi a cui abbiamo accennato, ma anche in particolare dalle recenti scoperte paleontologiche nelle numerose caverne del Finale.

Le montagne del territorio finalese conservano preziose tracce del percorso della via Giulia Augusta.

Il ritano di Ponci, che ha le sue sorgenti nel monte Carè presso Magnone, è un affluente del torrente Pia, nel quale precipita da un'alta cateratta chiusa fra i monti di Verzi e la rocca del Corno. Questo ritano, per lo spazio di due chilometri al disopra della cateratta, era cavalcato da cinque ponti, da cui prende il nome, due dei quali tuttora in uso. Passato il primo e maggiore di questi ponti, detto il ponte delle Faie (Fate) o di Verzi, sparisce ogni traccia della Giulia Augusta nella Val di Ponci; ciò che prova

G. B. AMERANO, *Stazione preistorica all'aperto nel Finalese*, Parma, 1893.

A. INCORONATO, *Scheletri umani della caverna delle Arene Candide*, in *Memorie della R. Acc. dei Lincei*. Roma, 1878.

A. ISSEL, *Di una caverna ossifera di Finale*, in *Atti d. Società ital. di Scienze Naturali*. Milano, 1864.

ID. ID., *Caverne del Loanese e Finalese*, in *Bull. Paleon. ital.*, 1885.

ID. ID., *Scavi recenti nella caverna delle Arene Candide*. Id. id., 1886.

ID. ID., *Incisioni rupestri nel Finalese*, id. id., 1900.

N. MORELLI, *Relazione sugli scavi eseguiti nella caverna Pollera*, in *Mem. R. Acc. Lincei*. Roma, 1888.

ID. ID., *Resti organici rinvenuti nella caverna delle Arene Candide*. Genova, 1889-90.

ID. ID., *La caverna di Sant'Eusebio nel Finalese*. Genova, 1893.

E. CELESIA, *Del Finale ligure, cenni storici*. Genova, Schenone, 1876.

ID. ID., *Val Pia*.

IOH. MARIUS PHILELPHUS, *Bellum Finariense, etc.*, in Muratori, *R. I. S.* XXIV, Mediolani, 1738.

A. G. BARRILI, *Castel Gavone*. Milano, 1874.

la cateratta essersi formata posteriormente alla costruzione della via romana. Sembra potersi arguire che la Giulia Augusta, uscita dalla Val di Ponci, entrasse per mezzo di un ponte, antecessore dell'attuale, in Val di Cornei; d'onde risalendo sarebbe passata dalla Val Pia traverso il Gottero nella valle dell'Aquila per Orcovechio.

STRADE. — Oltre alle comunicazioni con la Riviera, due vie collegano il Finale direttamente col Piemonte.

FORTEZZE. — A metà della costa saliente della montagna che si prolunga da tramontana verso Finalborgo, è il forte di San Giovanni, poi ridotto a carceri; e sul punto culminante della montagna stessa giganteggiano le maestose rovine di Castel Gavone, presidio e dimora dei Del Carretto. A levante di Finalmarina ergesi il Castelfranco; dalla stessa parte, più vicino al mare, il Castelletto, batteria da costa. La Spagna manteneva nel Finale un presidio di 7000 uomini, e siccome era per Finalmarina ch'essa comunicava col suo Ducato di Milano — mediante un regolare servizio di barche corriere, dette Speronari, da Barcellona — così aveva provveduto questo punto di comunicazione di opportuni mezzi di difesa e profuso l'oro per cingere il Finale d'una corona di sette forti; di cui cinque vennero poi smantellati dai Genovesi.

RADA. — La rada di Finalmarina non è delle più sicure, ma fu sempre animata dal commercio, specialmente nel secolo XVIII, e sempre vi fiorì un cantiere di qualche entità per bastimenti mercantili. Gli Spagnuoli, a cui interessava, pensarono di costruirvi un porto, a San Donato presso Finalpia, ma rinunziarono in tempo a tale disegno, coltivando invece quello di costruirne uno a Varigotti.

Varigotti (dial. *Variigotti*), borgata sulla riva del mare a ponente del Capo omonimo; una striscia di case dal tetto a terrazzo piano che dà all'insieme un aspetto orientale; antico nido di pirati, ricetto odierno di pescatori. Anche sulle falde dei monti che limitano la spiaggia sono disseminati dei casali fra i vigneti e gli alberi fruttiferi; dove, sotto la protezione di alcune torri di cui sussistono gli avanzi, rifugiavansi gli abitanti, avvertiti dai rintocchi della campana parrocchiale, quando comparivano alla vista i legni dei Barbareschi. Le spiagge, infatti, della Riviera furono in ogni tempo un campo aperto alle scorrerie dei pirati; nell'alto medioevo erano i Saraceni, poi vennero i Barbareschi, ed è questa la ragione delle tante torri e dei non pochi castelli delle cui macerie sono cosparse le falde dei colli verso la marina. Ho più sopra accennato alla razzia perpetrata a Ceriale; ma tutti gli altri paesi trovano memorie di fatti congeneri nelle loro cronache. In Varigotti ebbi occasione di compulsare un vecchio libro battesimale, dove in capo alla prima pagina era scritto: " Io p. Averio, essendomi stato preizo dai Turchi " il libro fatto da me l'anno del 1568 dov'era scritti tutti battesimi e matri-
" moni, hora però, Dio grazia, è dato principio il dì 29 di aprile del 1569.
" Piaccia a Sua Maestà conservarlo da simili pericoli come di sopra. Ed in
" fede di verità, ho scritto e sottoscritto di propria mano io medesimo, prete
" indegno „.

Capo di Varigotti. Sporge a 5 chilometri da Finalpia fra grandi banchi di sabbie silicee, o dune, che i flutti hanno accumulato ai suoi fianchi. Sulla sua sommità eravi a nostra memoria una piccola batteria.

La spiaggia a greco-levante del Capo di Varigotti conserva tuttora il nome di *porto*, e dalla forma e disposizione del terreno se ne riconosce ancora il cratere. Sussistono perfino i resti della torre che ne indicava e difendeva l'ingresso; faro, vedetta e propugnacolo ad un tempo; la qual torre venne demolita con altre fortificazioni a difesa del porto dall'ammiraglio genovese Gio. De Mari nel 1341.

Del porto di Varigotti, oggi interrato, scriveva nel 1535 monsignor Agostino Giustiniani (*Ann.*, I, pag. 42) essere stato anticamente " un bello e buon porto „ ; come si sa che Andrea Doria, interrogato quale fosse, a suo parere, il porto più sicuro del Mediterraneo, rispondeva: giugno, luglio, agosto è Cartagena; al qual nome sostituiva talvolta quello di Varigotti, colla riserva: se ancor fosse quale era.

Aggiungasi al sin qui detto intorno all'esistenza d'un porto antico in Varigotti, che, a differenza di altri paesi del litorale, l'ipotesi d'una stazione romana non potrebbe qui venir contrastata coll'ovvio argomento della mancanza di anticaglie di quell'epoca, giacchè se ne esumarono a più riprese, come mi fu assicurato da persone fededegne, e basterebbe a farne buona testimonianza la facciata d'un sarcofago marmoreo con bassorilievo spettante all'arte cristiana primitiva; prezioso monumento che ancora pochi anni addietro ammiravasi incastrato nel muro laterale esterno della vetusta chiesa di San Lorenzo.

Dall'insieme di questi dati sembrerebbe potersi arguire l'ubicazione della stazione indicata nell'itinerario d'Antonino col nome di *Pollupice* (al. *Pullopice*), meglio forse che altrove, nel sito dell'odierno Varigotti. In ogni caso, è certo che già nel VII secolo dell'Era volgare questa stazione si chiamava col suo nome attuale; come può vedersi nel *Chronicum* sincrono di Fredegario Scolastico, dove nell'elenco delle *civitates* distrutte lungo la Riviera dal re Rotari nel 641, fra i due nomi di *Albingannum* e di *Saonam* figura appunto quello di *Varicottim*.

Capo di Noli, a tre chilometri da Varigotti. Si protende sul mare come una sfinge immane di roccia calcare triassica dell'altezza di metri 276, contro al cui petto tagliato a picco s'infrangono le onde.

Per lavorarvi la strada che gira il Capo a mezza pendice, gli operai scalpellinavano la roccia sospesi in aria per mezzo di corde sugli abissi del mare. L'estrema punta del Capo è forata da una galleria di 120 metri di lunghezza pel passaggio della strada della Cornice.

All'altezza del Capo Noli fu combattuta addì 13 e 14 marzo 1795 una battaglia navale fra la squadra inglese agli ordini del vice ammiraglio Hotam e la francese comandata dall'ammiraglio Martin, colla peggio di quest'ultima.

Quanto formidabile è il Capo Noli, per le correnti che lo girano e la violenza dei flutti che lo investono, altrettanto tranquillo è il seno ch'esso forma a N-O, ove le navi trovano un ricetto sicuro in specie dalle mareggiate di libeccio. In questo seno giace Noli.

Noli (dial. *Noizi*) (1), piccola città sulla spiaggia, a ridosso d'una corona di monti che dalla catena dei Gioghi e più precisamente da M. Alto vanno a finire in mare.

Il Monte Orsino che da N-O sovrasta alla città in forma di cono è sormontato da un castello medievale a pianta poligonale, da cui si aderge il Maschio, superba torre cilindrica. Da questo castello diramasi a destra e a sinistra la cerchia delle mura; un braccio delle quali si stende fino ad un dirupo che pende da una considerevole altezza perpendicolarmente sul mare; l'altro, rinforzato da imponenti torrioni, scende per l'opposto declivio alla pianura e quivi si riannoda alla porta di San Giovanni, d'onde va a congiungersi ai bastioni che dominano la spiaggia. La città era per l'addietro irta di ben 72 torri in mattoni, di cui molte si conservano ancora e, unitamente ai non pochi palazzi in pietra da taglio, danno all'ambiente un carattere medievale molto accentuato.

Autorevoli scrittori sulle orme del Cluvier — il quale, in base al criterio che sulla Peutingeriana non soltanto le distanze siano state corrotte, ma anche i nomi dei luoghi abbiano subito delle capricciose trasposizioni, prende per scorta delle sue ricerche soprattutto l'analogia dei nomi locali — hanno propugnato l'antichità romana di Noli, il cui nome trovano adombrato in quello della stazione *Ad Navalia* della membrana del Peutinger.

Ma il criterio da cui parte il Cluvier è troppo incerto e, come tale, non può ricevere che un'applicazione assai ristretta. Dato pure e non concesso che il nome di *Ad Navalia* sia stato apposto erroneamente sulla tavola ad una stazione la cui ubicazione, a levante dei Vadi Sabazi, corrisponde topograficamente a quella dell'attuale Varazze, potrà in questo caso discutersi a quale dei paesi vicini meglio convenga un tal nome, e se l'ubicazione della stazione così segnata debba piuttosto riferirsi ad Invrea col La Pie, ad Arenzano col Cramer o a Voltri col D'Anville. Svellere di punto in bianco questa stazione dal posto che occupa sulla tavola per trapiantarla a ponente dei Vadi Sabazi, dove non è segnata altra stazione prima d'Albenga, e ciò unicamente in base a ragioni dedotte dalla fonetica del suo nome, è andar contro alla testimonianza d'un documento che gode del maggior credito nel mondo scientifico e la cui fede non può essere impugnata fino a prova contraria. Che se il nome *Ad Navalia* debba essere interpretato, come generalmente si ammette, per cantiere, ossia luogo di costruzioni navali, potrà tanto meno convenire a Noli, in quanto che per mancanza di spazio lungo la spiaggia i Nolesi sempre dovettero ricorrere per la costruzione dei loro bastimenti al cantiere di Finale, come si rileva da documenti.

La storia di Noli ha principio col secolo XI. Uno specchio d'acqua ameno e sicuro, come quello che il Capo Noli pone al riparo dai venti di ponente, libeccio e maestro, non potea non ispirare ai Nolesi una grande familiarità col mare, invitandoli alla navigazione e ai commerci. Fin dai primordi del secolo XII li troviamo a navigare sui mari di Levante, di conserva coi Genovesi, Savonesi e Albenganesi, in gran favore presso i dinasti

(1) BERNARDO GANDOGLIA, *La città di Noli, monografia storica*. Savona, 1885. — LUIGI DESCALZI, *Storia di Noli dalle origini ai nostri giorni*. Savona, 1903. — P. PIZZARELLI, *Breve monografia della città di Noli*. Oneglia, 1870.

dell'Oriente Latino, spiegando in quei lontani paraggi una meravigliosa operosità e riportandone ricchezze, gloria e fama di eccellenti marinai, commercianti e soldati.

Il Comitato di Noli fece parte della Marca di Savona, sotto il dominio feudale dei marchesi aleramici; ma sullo scorcio del secolo XII si riscattò a danaro dalla signoria marchionale e si costituì in Comune indipendente. Nel 1202 si convenzionò con Genova, di cui accettò di buon grado l'alto dominio o protettorato e a cui mai non ruppe fede. Nel 1238, per la guerra che Genova e Venezia in lega col papa ebbero a sostenere contro Federico II imperatore, Noli mandò come suo contributo una flotta di 72 galee e altri legni minori; laonde nell'anno successivo il papa Gregorio IX, a ricompensa di tanto servizio, sottrasse il borgo di Noli dalla giurisdizione del vescovo di Savona, elevandolo alla dignità di città con sedia episcopale. *Urbs meruit dici mutato nomine vici.*

Spotorno, a due chilometri da Noli; amena borgata sulla spiaggia, alle falde del Monte Mao. Una strada mulattiera, che sullo scorcio del secolo XVIII fu battuta da molti corpi di truppe, conduce di qui sul Monte Berba alla famosa posizione militare di San Giacomo.

Spotorno fu lungamente sotto la giurisdizione del vescovo di Savona. Nel 1326, papa Urbano VI, considerandolo bene ecclesiastico, lo cedette, insieme a Pietra Ligure e alla costa di Vado, al Comune di Genova in cambio di Corneto e adiacenze.

Durante le fazioni dei guelfi e dei ghibellini che desolarono la Riviera sui principii del secolo XIV, fu teatro di sanguinoso scontro.

Isola di Bergeggi (1). La sua massa conica vestita di arbusti vegetanti a stento fra i crepacci della sua ossatura e cosparsa di ruderi, emerge a 130 metri appena da terra. Il culmine centrale dell'isoletta è coronato dai ruderi biancheggianti d'un monumento romano, costruzione unica di questo genere di cui rimanga traccia in Liguria, e il cui profilo, a chi l'osservi dal litorale, arieggia quello d'un Nurago sardo. Gli avanzi di questa costruzione, che servì probabilmente di vedetta e di faro, consistono in un torrione massiccio di forma cilindrica, anzi leggermente conica, del diametro di oltre a dieci metri, entro un recinto a pianta triangolare. La torre, poggiante sulla superficie irregolare dello scoglio, ha ancora un'altezza di circa sette metri, ed è costrutta a strati di muratura sovrapposti a riseghe che vanno man mano restringendosi; il tutto rivestito di piccoli parallelepipedi

(1) G. M. GIUDICI, *Notizie storiche di Sant'Eugenio*, ecc. Ancona, 1744.

T. TORTEROLI, *Scritti letterari*. Savona, L. Sambolino, 1859.

CLEM. BONDI, *Poesie varie*. Torino, 1795, pag. 181-88.

F. SALINO, *Isolette, monti e caverne della Liguria*, in *Boll. del Club alpino ital.*, anno 1878, n. 32.

VITTORIO POGGI, *A Bergeggi*, in *Giornale*

Ligustico di archeol., storia e letteratura. Genova, Sordomuti.

E. DEL MORO, *Degli scavi recentemente eseguiti nella caverna ossifera di Bergeggi*, in *Giornale della Società di letture e conversazioni scientifiche di Genova*. 1886.

E. MODIGLIANI, *Ricerche sulla caverna di Bergeggi*. Lettera al prof. Mantegazza in *Arch. per l'Antrop. e l'Etnogr.* Firenze, 1886.

in pietra bianchiccia sagomata a martello, e disposti a filari orizzontali. La stessa tecnica rivelano i muri del recinto triangolare, parte integrante dello stesso monumento.

Parecchi anni addietro, i resti dell'interessante fortilizio trovavansi ormai ridotti a tale per le ingiurie del tempo e l'incuria degli uomini, che, da un momento all'altro, per poco che continuasse a sgretolarsi la base, potea venir meno la compagine del monumento e il tutto sfasciarsi e franare sulle sottostanti macerie medioevali.

Preoccupandomi d'una siffatta condizione di cose, nel tempo in cui fui regio commissario per le Antichità e Belle Arti della Liguria (1890-91), diedi opera a scongiurare come meglio si poteva l'imminente sfacelo del prezioso monumento, provvedendo a rincalzarne la base e ad impedire una ulteriore disgregazione degli elementi. A tale effetto venne allora compilato dal comm. D'Andrade e sottoposto al Ministero dell'Istruzione Pubblica un progetto di lavori di consolidazione, ai quali fu poi data esecuzione, non so se in tutto o in parte, di questi ultimi anni.

Altre antichità romane, fra cui marmi figurati e scritti di cui fanno menzione gli storiografi savonesi, furono scoperti nell'isola, e le lapidi 7778-79 del *Corpus inscript. latin.*, V, provengono ambedue da questa fonte.

Dal sin qui detto si può plausibilmente inferire che l'isola di Bergeggi, abitata fin dal primo periodo dell'epoca romana imperiale, facesse parte, come opera avanzata, del vicino castello dei Vadi Sabazi di cui è parola negli Atti della traslazione delle salme dei santi Vindemiale e Fiorenzo, scritti sullo scorcio del secolo VII da Tiziano, vescovo di Treviso, e pubblicati dai Bollandisti; dove è detto che sui primordi del VI secolo i due vescovi africani Eugenio e Vindemiale dalla Corsica approdaron " *ad castrum Vadense* ».

Sant'Eugenio finì i suoi giorni ed ebbe sepoltura in quest'isola, ove ben presto gli fu dedicata una chiesa, a cui convenivano per divozione le popolazioni della diocesi vadese, intitolatasi più tardi savonese, e alla quale venne nel secolo X annesso un cenobio costruito con materiali dettratti dal sovrastante edificio romano.

Un avvenimento memorabile nei fasti dell'isola fu il soggiorno ivi fatto dal papa Alessandro III nel 1162, quando per sfuggire alla persecuzione di Federico Barbarossa, navigando egli verso la Francia sulle galee di Guglielmo re di Sicilia, fu costretto dalla tempesta a cercar rifugio nella rada di Vado, d'onde passò il 7 di aprile nella vicina isoletta di Bergeggi, ospite dell'abazia di Sant'Eugenio, trattenendovisi tre giorni e celebrandovi la solennità della Pasqua.

Altra grande attrattiva dell'isola — detta nel medioevo *Insula Liguria* — sono le due grotte che da essa prendono il nome sebbene spettino al litorale di fronte; grotte interessanti non solo per le fantastiche concrezioni calcaree d'un magico effetto, ma perchè le reliquie organiche, i rotami di fittili non torniti e altri manufatti in pietra, osso e bronzo, non permettono di dubitare che, al pari di tante caverne affini della Riviera, sia stata abitata nei secoli preistorici da animali e dall'uomo.

Bergeggi (dial. *Berzezi*) (1), paese aggrappato al ripido pendio del monte Sant'Elena quasi di contro all'isola, fra gli ulivi e i vigneti disposti in gradinata a solatio. Incomincia con un gruppo di case a 54 metri sul livello del mare per finire su di una spianata che serve di piazzale alla parrocchiale e all'oratorio, a 131 metri.

Questo paese, se non ha una storia come l'omonima isoletta, non manca tuttavia di memorie che ne attestano l'antichità. Una lapide romana esumata nella villa Campofregoso, trascritta da G. Parthey e pubblicata dal Mommsen (C., I. L. v, 7777), conferma nel modo più positivo l'esistenza, anche sul declivio del monte, d'un'antica stazione sincrona a quella dell'isola, che è quanto dire riferibile ai tempi di Roma imperiale e connessa al sistema di difesa dei Vadi Sabazi, a cui topograficamente appartiene.

Il vertice del monte è incoronato dal forte di Sant'Elena, ragguardevole arnese di guerra eretto di recente dal Genio militare in sostituzione d'altra rocca preesistente, per la difesa della rada di Vado a cui è collegato per mezzo d'una comoda strada militare.

Capo di Vado. — Scende al mare con declivio ineguale, e alla sua sommità porta un faro a eclissi su torre cilindrica dell'altezza di m. 42.50. Nei documenti medievali è indicato col nome di *Mons Meta*, e segnava il confine fra il Comitato di Savona e quello di Noli.

Porto di Vado, l'antico *Portus Vadum Sabatium* di C. Plinio (III, 7, 2), segnato come *Vadis portus* nell'*Itinerarium maritimum*.

È fra le migliori e più sicure rade d'Italia, e per quanto scoperta ai venti di mezzogiorno, il suo fondo argilloso ne rende eccellente l'ancoraggio. Il conte di Chabrol non si perita di affermare che trenta vascelli di linea possono trovarvi asilo contro tutti i venti e in tutte le stagioni; e noi ricordiamo essersi seriamente discusso nel Parlamento subalpino se non fosse più conveniente ridurre ad arsenale marittimo il golfo di Vado che quello della Spezia. È difeso da fortificazioni antiche e recenti; una delle quali a fior d'acqua e un'altra a mezza costa.

Vado (dial. *Vuè*) (2), l'antico oppido chiamato *Vada* da Decimo Bruto e il cui titolo pleniore o ufficiale si desume da Strabone, da Plinio, da Giulio Capitolino, dagli Itinerari e da altri testi antichi esser stato *Vada Sabatia* o *Vada Sabata*.

I Vadi Sabazi, così detti perchè metropoli della tribù ligure dei Sabazi o Sabáti, erano situati al punto di sbocco della regione transapenninica sul Tirreno.

(1) VITTORIO POGGI, *A Bergeggi*, in *Giorn. Ligust. di arch., st. e letter.*, Genova, Sordomuti.

(2) IULI CAPITOLINI, *Pertinax*, in *Scriptores Historiae Augustae*, Peter, ed. H. y. Lipsiae, 1884.

T. BELLORO, *I Vadi Sabazii*, in *Sabatia*, scritti inediti o rari con introduzione del dott. Giacomo Cortese. Savona, 1885.

CESARE QUEIROLO, *Dell'antica Vado Sabazia, cenni storici*. Savona, 1865.

VITTORIO POGGI, *Delle antichità di Vado*. Genova, Sordomuti, 1887.

G. B. SPOTORNO, *Elogi di liguri illustri*, Genova, 1828.

ID. ID., *Lettere del Romito a Filandro*, Genova, 1831.

VITTORIO POGGI, *Bronzi votivi di Vado*. Roma, 1893.

G. B. SPOTORNO, *Notizie della Chiesa vescovile di Vado*. Genova, Pagano, 1829.

È noto come, vinto Annibale, i Romani non solo riedificassero Genova, ma ne promovessero l'incremento in specie colla costruzione della via Postumia (606 di Roma), che da Genova per Libarna e Tortona andava ad allacciarsi in Piacenza all'Emilia di Lepido, donde più tardi, per Cremona e Verona, raggiungeva Aquileia, congiungendo così il Tirreno all'Adriatico.

Quando poi nel 645 di Roma, M. Emilio Scauro aperse la via che, prendendo le mosse da Volterra — ove finiva l'*Aurelia Vetus* — per Pisa, Luni, Genova, costeggiava la marina fino ai Vadi Sabazi, per indi ripiegare a monte e colla linea Calanico, Crixia, Acqui, Tortona, riannodarsi quivi alla Postumia, il punto di sbocco del Transapennino sul Tirreno fu determinato dal porto dei Vadi.

Ne ridondò a vantaggio di questi ultimi un progressivo incremento di popolazione, di traffici e di prosperità economica; incremento che si rese viepiù considerevole dopo che Augusto prolungò la linea della Riviera fino ad Arles e che dai Vadi Sabazi al Transapennino venne aperta una nuova via per la valle del Tanaro.

A prescindere anche dal fatto che sulla Peutingeriana i Vadi Sabazi figurano rappresentati da un castello a tre torri, mentre Genova v'è indicata con una figura analoga a due torri soltanto, non può cader dubbio sull'entità ed importanza politica e commerciale di questa città nei primi secoli dell'Era volgare.

Emerge infatti dal sin qui detto come, oltre ad essere dotata d'un porto naturale sicuro e capace, essa costituiva il punto d'allacciamento di ben quattro arterie stradali; dico dell'Aurelia, che da Roma per l'Etruria raggiungeva i Vadi lungnesso il litorale ligustico; dell'Emilia di Scauro, che dai Vadi per la Val Bormida si congiungeva in Tortona alla Postumia, e per mezzo di questa all'omonima di Lepido, prolungamento della Flaminia; della Giulia Augusta che per la Riviera di ponente portava alla foce del Varo, confine d'Italia, proseguendo quindi, attraverso la Gallia e la Spagna, fino all'Oceano Atlantico; e finalmente della linea non mentovata negli Itinerari ma non perciò meno certa, la quale per la valle del Tanaro riusciva a Pollenza e di lì a Torino. Quivi faceano capo, da una parte la via commerciale che rimontando il corso della Dora Riparia, per Segusione (Susa) metteva in comunicazione l'Italia con Arelate (Arles), emporio della Gallia meridionale; e dall'altra, la linea militare che, rimontando la valle della Dora Baltea, guadagnava il piccolo San Bernardo, spingendo un ramo a Luguduno (Lione), capitale della Gallia, e un altro al Reno.

Dai documenti epigrafici risulta che i Vadi Sabazi costituivano un Municipio e che i loro cittadini erano ascritti alla tribù Camilia. Risulta pure che all'epoca degli Antonini, quando le religioni orientali ebbero un periodo di rifioritura e i loro riti, importati dalle legioni e dal commercio, si propagarono per l'Occidente romano, fu quivi un centro di devozione a Giove Sabazio, uno dei *numina peregrina* allora più in voga; il quale fu quivi venerato come divinità tutelare ed eponima del luogo.

Il punto culminante della storia dei Vadi coincide col periodo più florido dell'amministrazione imperiale e, più precisamente, coll'epoca durante la quale fu assunto all'Impero il ligure P. Elvio Pertinace, cui questo paese ha sempre rivendicato per suo.

Lasciando pure in disparte la questione del luogo di nascita di Pertinace, certo è sempre, per la precisa testimonianza di Giulio Capitolino, suo biografo, che il padre di lui, Elvio Successo, di condizione libertina, esercitava una *taberna coctilicia* (o *coactiliaria*, secondo la lezione del Mommsen) presso i Vadi Sabazi; dove, appunto, il figlio, arricchitosi coi traffici e mediante operazioni di mutui ipotecari, allargò poi via via i confini delle sue proprietà fondiarie, circondando inoltre l'officina paterna d'una infinità di edifizii; non senza continuare, anche da imperatore, a negoziarvi per mezzo dei suoi servi, non altrimenti da quanto fatto avea da privato.

Col declinare dell'Impero romano d'Occidente, declinano a poco a poco anche l'importanza e la floridezza dei Vadi Sabazi. Le mutate condizioni dei tempi aveano dato un nuovo indirizzo agli interessi di questa parte della Liguria; e per un concorso di circostanze che non siamo ora in grado di ben determinare, ma che in parte vogliono riferire a ragioni di igiene e di sicurezza, il centro economico e commerciale della regione sabazia va gradatamente traspostandosi. Le popolazioni della Sabazia sentono vieppiù il bisogno di far capo ad un punto che, pur essendo sul mare e, come tale, aperto ai traffici, per la sua posizione elevata e dominante e pel *castrum* ond'era munito, riunisse insieme i vantaggi d'un emporio commerciale, d'un soggiorno salubre e d'una piazzaforte.

Circa un secolo dopo la caduta dell'Impero romano vien meno anche il nome ufficiale dei Vadi Sabazi; per contro, nella storia e nella geografia italica s'inserisce definitivamente il nome d'una nuova città, quella di Savona o *Saona*.

Gli antichi storiografi savonesi hanno accreditato la voce della distruzione dei Vadi per opera dell'esercito di Carlomagno; ma non è facile determinare da quale dei parecchi eserciti stranieri che corsero da nemici la Riviera nell'intervallo fra la conquista longobarda e la fondazione dell'Impero romano-germanico, abbiano i Vadi risentito maggior danno; solo si può arguire, con qualche fondamento, che sui primordi del secolo IX questa città si trovasse in pieno decadimento.

È presumibile che i ripetuti saccheggi ed eccidii abbiano stremata ed immiserita la popolazione e che per la mancanza di braccia, essendosi negletti i lavori della campagna e più specialmente l'arginatura e il livellamento dei terreni, le acque dei ritani e dei torrenti, non più trattenute e guidate, tornassero a ristagnare nella bassura, rendendo malagevoli le comunicazioni e ingenerando malaria. Alle quali cause è da aggiungersi il panico delle razzie vieppiù frequenti che i Saraceni di Spagna e di Sicilia andavano perpetrando sul litorale ligustico; panico che spingeva le popolazioni dei luoghi aperti a cercar rifugio nei recinti fortificati. Tale è la spiegazione più plausibile del deperimento dei Vadi; a cui risponde di pari passo il progressivo accrescimento della vicina Savona.

La fine dei Vadi fu dunque naturale, non violenta, e documenti attendibili dimostrano che, per più d'un secolo dopo la presunta distruzione per opera di Carlomagno, i Vadi continuarono ad essere il capoluogo della regione Sabazia e la sede del suo vescovo; nè mancano attendibili indizi per dedurre che l'ultimo tracollo, la fine dei Vadi, come città, non fu anteriore alla metà del secolo XI.

La via Emilia scendeva da *Vicus Virginis*, oggi Cadibona, per la valle del Quazzola — ove tre ponti romani e i ruderi d'un quarto conservano le tracce del suo sviluppo — sboccando nella valle del Quiliano, d'onde, valicato il torrente sopra un ponte a monte dell'attuale, e rasentando i piedi delle colline, veniva a far capo ai Vadi.

La Giulia Augusta, prendendo le mosse dalla piazza attuale della Parrocchiale, per la strada che conserva anche oggi il nome di *Quintana* — perchè prolungamento della omonima strada interna del campo, o *castrum* romano quivi stabilito — saliva i monti di San Genesio e di Sant'Elena, traversava in alto Bergeggi, e calava a Spotorno presso il convento dei Cappuccini; di lì montava alle Voze, proseguiva a Feglino e per Rialto metteva a Borgio.

Savona (dial. *Savun-a*) (1), fra le città liguri non seconda che a Genova, così per popolazione come per ampiezza e movimento del porto, che è il terzo fra i porti d'Italia, in ordine d'importanza commerciale. A circa metà distanza fra il *Portus Vadum Sabatium* di Plinio e la stazione indicata nella Peutingeriana col nome di *Alba Docilia*; sopra un promontorio sporgente in mare a sinistra della foce del *Lavaniola*, oggi Letimbro — promontorio detto *Priamà* nel dialetto locale e *Lapis ad mare* in documenti medievali — fin dai tempi annibalici adergevasi un castello con borgo e rada o stazione marittima; il *Savo*, *oppidum alpinum* di T. Livio.

Fu in quest'oppido di Savone, amico ai Cartaginesi, che Magone, fratello di Annibale, dopo il sacco da lui dato a Genova parteggiante pei Romani, depose la preda, lasciando nella rada a guardia dieci navi lunghe; fatto sintomatico, che arguisce l'esistenza fin d'allora di quel fiero antagonismo che costituì per tanti secoli la nota più caratteristica dei rapporti politici fra Savona e Genova.

In quei tempi l'importanza dei Vadi Sabazi — seppur questi già costituivano un centro abitato — doveva essere assai limitata, visto che la via Emilia non aveva ancora fatto di essi il punto di sbocco della regione cispadana sul Tirreno; tant'è vero che T. Livio non ne fa cenno.

Alcuni eruditi trovarono difficoltà ad ammettere che alla breve distanza di circa sei chilometri — chè tanti ne corrono in linea retta da Savona a

(1) G. V. VERZELLINO, *Delle memorie particolari e specialmente degli uomini illustri della città di Savona*, ediz. A. Astengo, Savona, 1885.

AG. ABATE, *Cronache savonesi dal 1500 al 1570*. Savona, D. Bertolotto, 1897.

A. M. DE' MONTI, *Compendio di memorie storiche della città di Savona*, ecc. Roma, 1697.

T. TORTEROLI, *Storia del Comune di Savona*. Savona, F. Rossi, 1849.

N. C. GARONI, *Guida storica economica e artistica della città di Savona*, ecc. Savona, G. Sambolino, 1874.

G. CORTESE, *Sabatia, scritti inediti o rari*. Savona, Bertolotto e Isotta, 1885.

Atti e memorie della Società storica savonese. Savona, Bertolotto, 1888 e sgg.

Bullettino della Società Storica Savonese. Savona, 1898 e sgg.

A. BRUNO, *Storia di Savona*. Savona, 1901.

G. FILIPPI, *Studi di storia ligure (Savona)*. Roma, 1897.

VITTORIO POGGI, *Cronotassi dei principali magistrati che ressero e amministrarono il Comune di Savona dalle origini alla perdita della sua autonomia*. Torino, G. B. Paravia, 1905.

G. B. MINUTO, *Origine del porto di Savona*. Ms.

Vado — coesistessero simultaneamente due oppidi; e si dichiararono a favore di un'ipotesi secondo la quale i nomi di *Savo* e di *Vada Sabatia* dovrebbero riferirsi ad una sola città, che identificano coll'attuale Savona.

Ma, contro tale ipotesi militano: anzitutto, l'autorità delle tradizioni locali raccolte e conservateci fin dal medioevo per opera di storiografi fedegni; in secondo luogo, la persistenza con cui gli anzidetti due nomi continuarono e continuano a designare non già un solo, bensì due diversi enti topografici; finalmente le testimonianze di fatto proferte dalle non poche scoperte archeologiche avvenute in diversi tempi tanto in Savona quanto in Vado, e il cui risultato concorre con dati tradizionali e onomatologici a far ritenere che, durante l'epoca romana, ambedue le località furono centri di convivenza civile dotati ognuno di propria individualità. Non si potrebbe sopprimere uno di questi enti a beneficio dell'altro senza far violenza alla storia ed alla geografia, visto che i Vadi esistono tuttora nel punto istesso dove vennero indicati dai geografi antichi, conservando il loro nome antico, come del pari esiste e conserva l'antico suo nome il Savone di T. Livio. Che se, senza uscire dalla Riviera, anche oggi coesistono e prosperano due città, quali Oneglia e Porto Maurizio, separate soltanto da un torrente; non si vede come possa trovar difficoltà la coesistenza di due oppidi collocati ad una distanza, che se in linea retta lungnesso il lido è ora di sei chilometri, dovette naturalmente essere assai maggiore quando non era possibile una comunicazione in linea retta fra i due oppidi, vuoi per la diversa condizione delle spiagge, vuoi a causa della natura acquitrinosa del terreno intermedio, indicata dal nome stesso di *Vada*, significativo dei guadi che caratterizzavano questa regione paludosa e di cui rimanevano ancora memoria e tracce in tempi a noi vicini.

Dopo il cenno che T. Livio fa di Savone, come d'un oppido ligure fautore dei Cartaginesi durante l'impresa dell'ultimo dei figli di Amilcare in Liguria nel 205 av. C., venendo giù fino al secolo VII dell'Era cristiana, il nome di *Savo* più non ricorre nelle pagine della storia. I fasti dell'oppido ligure sono nel frattempo eclissati da quelli della città romana dei Vadi Sabazi sorta al suo fianco nel punto strategico in cui l'Emilia di Scauro sboccava nel *sinus ligusticus*.

Niente prova peraltro che l'entità dell'antico Savone sia rimasta attratta e assorbita da quella dei Vadi; chè le non scarse antichità romane emerse in diversi tempi, e anche di recente, dal sottosuolo della città e dall'agro savonese, attestano che fu quivi un centro di vita romana anche nel decorso dell'epoca imperiale, anzi, sulla fede d'una lapide locale il cui titolare apparisce rivestito d'una carica municipale, questa città sarebbe stata costituita, come la sua finitima, a dignità di Municipio.

Checchè ne sia, basterà il sin qui detto a spiegare come il *Savo oppidum alpinum*, a causa della sua prossimità coi *Vada Sabatia* e dell'ulteriore silenzio della storia a suo riguardo, abbia potuto apparire ad eruditi antichi e moderni nulla più che un sobborgo dei Vadi, così come il Vado odierno è quasi un sobborgo di Savona; e come perciò l'uno sia stato talvolta identificato cogli altri.

La prima volta che il nome dell'antico *Savo*, un po' tramutato sotto le forme *Savona* o *Saona*, fa la sua ricomparsa nella storia, è per opera di

Paolo Diacono; il quale, scrivendo nel secolo VII le gesta dei suoi Longobardi, c'informa che nella provincia delle Alpi Cozie era compresa Savona, a cui dà il titolo di città, senza pur far menzione dei Vadi Sabazi.

Quando il re longobardo Rötari, senza che un'armata bisantina ne ostacolasse menomamente la marcia, si avanzò nel 641, espugnando le città e i castelli di tutto il litorale ligustico dalla Magra al Varo "*civitates vel castra Romanorum que fuerant circa litoralia de prope Luna usque in terra Francorum,*" come dice il prologo del suo Editto legislativo, Savona, per espressa testimonianza del contemporaneo Fredegario Scolastico, fu tra le città che andarono soggette a più feroce trattamento; segno evidente che, confidando nella sua posizione forte per natura e rafforzata dall'arte, essa avea opposto ai Barbari una viva resistenza.

Dopo l'eccidio perpetrato da Rötari, ciò che era rimasto della Savona romana, ossia il *Castellum Saonense*, passa nel secolo VIII a far parte dei beni patrimoniali della Chiesa vadenese, sia per effetto della restituzione fatta da re Ariberto nel 706 e confermata da re Liutprando nel 715 del cosiddetto patrimonio delle Alpi Cozie alla Chiesa romana, sia per donazione regia successiva.

Come che sia, tutto induce a credere che già nel secolo IX, entro quel castello recinto di fossato e difeso da mura, sorgesse la Cattedrale di Santa Maria, fiancheggiata da palazzo vescovile con torre e corte e circondata da numerose abitazioni di "uomini maggiori o nobiliori," come chiamavano i livellari del vescovo, possidenti terre libere e proprie.

Fu quivi che nel quinquennio dall'882 all'887, quando più ferveva l'antagonismo fra vescovi e conti nei capoluoghi di Comitato e di Diocesi, il vescovo di Vado, nell'intento di emanciparsi dall'invadente autorità comitale, in base all'Editto col quale l'imperatore Carlo il Grosso concedeva esenzione dalle pubbliche servitù e gravezze con altre immunità e privilegi a tutti i vescovi d'Italia, nelle terre di loro proprietà e agli uomini in essi residenti, trasferì la sua sede nel castello savonese, di sua proprietà, dove assunse il nuovo titolo di vescovo di Savona.

Questo avvenimento segna per la nuova Savona il principio della sua vita politica. Il castello della vecchia Savona, che Rötari non avea, certo, potuto annientare, fu la culla della nuova città. Entro la cerchia delle sue mura presto crebbe e prosperò una popolazione laboriosa e intraprendente che, sotto l'egida delle immunità imperiali, via via confermate ed accresciute, e grazie al paterno regime dei vescovi, andò progressivamente esplicando la propria potenzialità, applicandosi soprattutto all'esercizio della navigazione, del commercio e dell'agricoltura.

Si capisce come questo rigoglio di vita, di fronte al marasmo e allo squallore della vicina Vado, esercitasse una singolare attrattiva sulle popolazioni del contado, e come queste accorressero da ogni parte a cercar lavoro nel nuovo centro di attività. Più non bastando il castello al moltiplicarsi delle famiglie e al continuo sopraggiungere di immigranti, una parte della popolazione, costituita più particolarmente dagli "uomini minori," e dagli ultimi giunti, uscì fuor della cerchia, e si riversò nella sottostante campagna, che coperse di mano in mano di case, di officine e di maggiori edifi, dando così origine a un nuovo paese in comunicazione immediata col castello, e

ricinto dalla parte di terra da una cerchia di mura con porta parallela alla prima.

Questa zona abitata assunse presto forma, titolo e costituzione di città, sotto la presidenza del vescovo; il quale, se non ebbe in essa titolo nè giurisdizione di conte, come mostrò di credere l'Ughelli, vi esercitò tuttavia un pacifico patronato al di fuori dell'autorità del conte laico, a cui per le successive immunità concesse dall'imperatore al vescovo e agli uomini maggiori, rimase inibita ogni giurisdizione sugli abitanti del castello; inibizione che si estese ben presto anche a beneficio degli abitanti della sottostante città, e quindi dell'annesso borgo.

Quando verso la metà del secolo X, il re Berengario II creò tre grandi Marche per la tutela dei confini marittimi del suo regno, Savona fece parte della Marca aleramica, formata colla riunione dei tre Comitati di Vado, Acqui e Monferrato, dal mare al Po.

Il periodo marchionale nella storia di Savona abbraccia un giro di 242 anni (950-1192), durante il quale corre per tre distinti stadi. Nel primo di questi, che va dal 950 al 1014, i marchesi esercitano pieno e assoluto dominio su tutto quanto il Comitato; salvo che il vescovo è signore del castello. Nel secondo (1014-1120), che s'inaugura con una carta di franchigia largita dall'imperatore Enrico II agli uomini maggiori di Savona, questi si costituiscono in *Compagna*, ossia in associazione giurata per l'amministrazione dei comuni interessi e la difesa ed evoluzione dei propri diritti — una specie di Comune allo stato embrionale — sotto la presidenza del vescovo; e il governo dei marchesi affetta una forma costituzionale, non senza la garanzia d'un giuramento solenne. Nel terzo, finalmente, che corre dal secondo decennio del secolo XII al 1192, Savona è un feudo-comune.

Sotto il rispetto politico è feudo dell'Impero e capoluogo della Marca omonima di cui erano allora investiti *iure hereditario* i marchesi Del Vasto, di stirpe aleramica, a cui poi succedettero con nuovo titolo, ma per discendenza diretta, i Del Carretto; sotto il rispetto amministrativo si regge a Comune governato e rappresentato da consoli propri e da un Consiglio nominato dai cittadini capifamiglia. La coesistenza di due istituzioni per natura antagonistiche dovea di necessità tradursi in un continuo conflitto d'interessi; ma il marchese Ottone Del Carretto, a cui, nell'avvenuta divisione col fratello marchese Enrico II, era toccato per sua parte il Marchesato di Savona, dando prova di conoscere lo spirito dei tempi e le condizioni dell'ambiente, trovò di sua convenienza vendere in tempo utile — come, infatti, vendette nel 1192 — tutti i suoi beni e i suoi diritti marchionali al Comune.

Dopo essersi liberata dei suoi marchesi, Savona cerca di trarre il maggior vantaggio possibile dalla sua posizione topografica. Stretta ai fianchi e alle spalle entro angusto territorio, ha però dinanzi a sè il mare; il mare aperto e libero, e sarà questo il campo in cui i suoi figli potranno procacciarsi prosperità e ricchezza coll'esercizio della navigazione e del commercio, a cui sono portati da attitudini e tendenze ataviche rinforzate da una pratica di più secoli.

La storia del Comune di Savona è la storia d'un popolo marinaio e commerciale, che colla sua intraprendenza ed operosità apportò un ragguardevole contributo all'incremento della civiltà. Savona fu patria di uomini

preclari nelle lettere, scienze ed arti; diede alla Chiesa i papi Sisto IV e Giulio II e contende a Genova il vanto di aver dato i natali a Cristoforo Colombo. Non sarà mai deplorata abbastanza la rivalità — dirò meglio fatalità — per cui due popoli come quelli di Genova e di Savona, figli d'una stessa regione e parlanti lo stesso linguaggio, si mantennero per più secoli l'un contro l'altro armati, sciupando in lotte fratricide un tesoro di energie che avrebbe potuto essere speso in memorabili imprese con vantaggio inestimabile degli interessi propri e della civiltà in generale.

Che se Savona pianse, Genova non ne rise. Savona che, se amica e alleata, per la sua posizione strategica di forte arnese di guerra sul punto d'intersezione della linea stradale dal Piemonte al mare con quella litoranea per Genova, avrebbe potuto costituire un valido antemurale di questa città, sbarrando il passo al nemico che si avanzasse lungo la Riviera o sbocasse dal varco apenninico, opponendosi in pari tempo ad un eventuale sbarco sul litorale, fu invece per la rivale una minaccia e un pericolo costanti. I fuorusciti genovesi trovarono sempre in Savona un punto di riunione dove concertarsi ed organizzarsi; un campo trincerato d'onde muovere alla riscossa contro la fazione che li avea sbandeggiati; i nemici esterni ebbero sempre in Savona un'ottima base di operazioni e un magazzino di approvvigionamento da cui prender le mosse per procedere, senza bisogno di guardarsi le spalle, alla conquista di Genova. Nelle grandi lotte politiche che agitarono la penisola, Savona si schierò quasi sempre nel campo opposto a quello in cui militava Genova; essa si diede in braccio a principi e a re, nostrali e stranieri, pur di raggiungere, quando e come che fosse, l'agognato intento di sciogliersi dalla stretta delle convenzioni che Genova le avea imposto colla forza.

Epilogo della lunga e impari lotta, frutto d'una sconsigliata politica, fu nel 1528 la soppressione violenta dell'autonomia comunale di Savona e la distruzione del suo porto; in altri termini la fine di Savona come entità politica e commerciale, per opera di Genova, la cui vendetta verso la sfortunata rivale trova un'attenuante appena nella ferocia dei tempi.

Per quanto riguarda più particolarmente il porto antico, stante la sua ubicazione a ridosso d'un promontorio, la rada di Savona fu in ogni tempo considerata come un porto naturale, *statio fida carinis*, al riparo dai venti che più imperversano nel Mediterraneo.

Il promontorio di Priamar, sul quale già ai tempi di Magone s'adergeva il *Savo oppidum alpinum* e alle cui falde adagiarsi l'odierna Savona, consta di due grandi scogli uniti per la base, il maggiore dei quali, detto di Santa Maria, si avvanza nella direzione di mezzogiorno, l'altro, denominato da San Giorgio, si sprolunga verso levante. Indipendentemente da ogni lavoro d'arte, il seno formato da questo promontorio è protetto dalla massa di questo contro i venti del terzo e del quarto quadrante, mentre i contraforti dell'Apennino lo difendono da quelli di tramontana e per la direzione generale delle coste della Riviera e più specialmente per la sporgenza dei Capi d'Albisola e di Celle, è abbastanza al coperto anche dalla parte di levante.

È plausibile induzione che già nell'epoca romana o in quella immediatamente successiva si fossero intrapresi dei lavori per la riduzione a porto

artificiale di questo seno così favorevolmente ubicato a levante della rocca di San Giorgio; come è opinione di autorevoli eruditi locali che un molo antichissimo già difendesse dai venti di scirocco la parte più interna del seno stesso, là dove si scaricavano le merci, presso la Dogana di San Pietro il Vecchio, della quale era menzione in una lapide del 1178, oggi distrutta, e in altre memorie.

Certo, fin dal secolo XI il porto, quali che fossero le sue condizioni di capacità e sicurezza, era frequentato da un gran numero di bastimenti, nota essendo la parte ragguardevole che la marineria savonese prendeva al commercio colle città costiere del Mediterraneo e più ancora a quello che Genova, metropoli della Liguria, esercitava cogli scali dell'Oriente latino.

Appena emancipatosi dalla signoria feudale, il Comune rivolge tutte le sue cure alla costruzione di un porto artificiale, in cui intravede la fonte precipua d'ogni sua prosperità avvenire. Datano dalla seconda metà del secolo XII i primi lavori sistematici diretti ad impedire, mediante l'opera d'un molo, gli interrimenti prodotti dal Letimbro e dagli altri torrenti a ponente della città, e a munire il porto di opportune calate pel carico e discarico delle merci.

La rada ove Magone lasciò dieci navi lunghe a guardia del bottino esportato da Genova fu ridotta a porto artificiale mediante la costruzione d'un molo, di cui apparvero qua e là le tracce in occasione di scavi; molo che, dalle falde dello scoglio di San Giorgio descriveva una curva di cui si potrebbe oggi determinare approssimativamente l'andamento per vico dei Fondachi - piazza del Brandale - abside della chiesa di San Pietro il Vecchio - via Orefici - via Guarda Superiore - piazza Sant'Agostino - cappella di San Ponzio, ora di Santa Lucia.

Ma l'antico porto andò col tempo interrandosi per le arene che dalle foci dei diversi torrenti lungo la spiaggia da Savona a Vado venivano trasportate a levante dalle correnti e dai fortunali di libeccio; le quali superarono le punte di Priamar e San Giorgio e s'introdussero nel porto formandovi dalla parte di tramontana un deposito, sul quale poi sorsero, inferiormente alla primitiva cerchia, i quartieri che occupano lo spazio compreso fra la curva come dianzi descritta dal molo primitivo, e l'attuale calata.

A scongiurare il pericolo d'un totale interrimento, si provvide nel secolo XII colla costruzione d'un molo in pietre quadrate che dalla punta di San Giorgio si prolungava in linea retta verso levante fino alla Torre di Sant'Erasmo, ove piegava per circa 200 metri verso greco-tramontana, al fine di proteggere il porto dalle maree sciroccali. Per la larghezza del suo ingresso rimanendo tuttavia il porto troppo esposto alle violenze del settore di traversia levante-scirocco, venne sui primordi del secolo XIV gettato, sulle tracce di altro anteriore, un terzo molo, il quale partendo ad angolo retto da quello di levante si avanzava verso tramontana, ripiegando di fronte alla Torre del porto in senso parallelo alla bocca di questo; e lo specchio d'acqua compreso fra detto molo e quello dello scalo dirimpetto, costruzione della stessa età, formò una darsena sicurissima pel ricovero e carenaggio delle navi.

Al porto faceva capo la strada delle Langhe, che i Savonesi avevano aperta fin dal secolo XII, essendo Savona il punto del litorale più prossimo

di qualunque altro al Piemonte, come il colle di Cadibona, che divide la marina savonese dall'oltregiogo piemontese, è la vetta più depressa dell'Appennino. I marchesi di Ceva, di Ponzone, del Bosco, di Spigno, ecc., non tardarono a farsi cittadini di Savona e a giurarne la Compagna a vantaggio dei propri sudditi; e il nuovo porto, per la manutenzione del quale i fertili paesi delle Langhe corrispondevano un volontario tributo, di cui è memoria nelle loro cronache, veniva fin d'allora indicato col nome di "Porto del Piemonte".

Molte volte il porto fu danneggiato dai Genovesi; ma la sua completa rovina venne perpetrata nel 1528, quando si fecero rotolar nella darsena i rottami delle mura adiacenti allo scalo, e si affondarono alla sua bocca delle navi cariche di grossi blocchi di pietre. Inoltre, per la rottura del prolungamento del molo a levante di Sant'Erasmo, le sabbie che le correnti trasportano da ponente, passando per le rovine di questo braccio di molo, ripresero la loro opera d'ostruzione. Nel 1634 le arene bloccarono l'entrata del porto che potè passarsi a piedi; e non fu che con spese e lavori ingenti che si riuscì a riparare in parte ai danni.

Il porto attuale è opera moderna e la darsena nuova fu aperta nel 1883. Ma esso non basta ancora al movimento commerciale sempre in aumento, e proseguono i lavori di nuovi e grandiosi ampliamenti.

Sotto il primo Impero napoleonico si concepì il progetto, oggi rivagheggiato, di un canale di navigazione interna, il quale, mediante il ramo della Bormida le cui sorgenti sgorgano dalle alture che circondano Savona e stante la confluenza ad Alessandria di questo fiume nel Tanaro — confluyente, a sua volta, del Po a Valenza — avrebbe unito il Mediterraneo all'Adriatico.

Albissola, *Arbisēua* (1), l'*Alba Docilia* della Peutingeriana.

L'identificazione dell'antica *Alba Docilia* coll'odierna Albisola era già stata avvertita dal Cluvier guidato unicamente dall'analogia dei nomi. Infatti, il proprio e non mai dismesso nome dell'oppido era quello di *Alba*; e l'aggettivo *Docilia* — derivato probabilmente da un etnico — altro non era che un cognome ufficiale accoppiato al nome antichissimo per distinguere l'oppido del litorale marittimo dall'*Alba* transapenninica, a cui per la stessa ragione fu aggiunto il cognome di *Pompeia*. Ora, la forma Albisola non è che la traduzione di *Albuciola* = *Albutiola*, diminutivo di *Alba* motivato dall'esiguo perimetro del paese.

L'induzione del Cluvier, semplicemente probabile, fu nella prima metà del secolo scorso rinforzata con prove di fatto dal prof. G. B. Spotorno.

(1) VITTORIO POGGI, *Albisola*, in *Atti e mem. d. Soc. Stor. Savon.*, 1888 e 1889.

T. TORTEROLI, *Le rovine di Alba Docilia*. Senigallia, 1864.

G. SCHIAPPAPIETRA, *Avanzi di monumenti di Alba Docilia (Albisola superiore)*. Genova, Sordomuti, 1881.

G. B. SPOTORNO, *Albisola*, nel *Dizionario di Goffredo Casalis*.

G. B. SPOTORNO e G. SCHIAPPAPIETRA, *Storia del santuario di N. S. della Pace*.

G. GARBARINI, *Cenni storici intorno al borgo di Albisola Marina, patria di Cristoforo Colombo*, Genova, L. Sambolino, 1886.

VITTORIO POGGI, *Il Santuario della Pace in Albisola Superiore*. Genova, Sordomuti, 1892.

Oggi può ritenersi superiore ad ogni eccezione; chè, a prescindere anche dai tanti oggetti antichi, monete, bronzi, piombi e fittili — una minima parte dei quali soltanto potè essere registrata dal prof. Spotorno — bastano i ruderi e le fondamenta di antiche costruzioni onde apparisce cosparso il suolo, le tombe qua e là esumate, i materiali romani di cui constano le fabbriche locali anche di età posteriore, e segnatamente gli avanzi dell'imponente edificio emerso all'aprigo in seguito agli scavi del 1880, a determinare nel modo più positivo l'ubicazione dell'antica Alba Docilia nella pianura albisolese che si estende sulla riva sinistra del Sansobbia e più precisamente nell'area il cui centro è occupato dalla vetustissima chiesuola di San Pietro.

Per quanto si attiene più specialmente al soggetto della presente monografia, giovi ricordare che, secondo una congettura plausibilissima, la foce del Sansobbia formava anticamente un porto naturale — uno dei tanti porti naturali (dial. *porticeæ*) formati anticamente dalle foci dei torrenti lungo la Riviera — entro la cui insenatura era compreso tutto lo spazio oggi occupato dal paese di Albisola Marina a destra, e dalla borgata di Albisola Capo a sinistra del torrente. La colmata di questo porto o seno fu opera lenta ma incessante delle alluvioni del Sansobbia da una parte e dalla insabbitura prodotta dalle correnti marine di ponente, dall'altra.

Militano in favore di tale congettura la configurazione del luogo; l' analogia con altri punti del litorale ligure che generalmente si ritengono essere stati seni di mare; l'esumazione a più riprese di grossi anelli da gomema, di rottami d'ancore e d'altri arnesi navali; l'andamento dell'antica via romana a più d'un miglio a monte dal lido; finalmente la tradizione, corroborata da parecchi nomi locali tuttora in uso, fra cui quello di *Campo della Darsena* e di *Porto San Pietro* che ritengono alcuni fondi della pianura albisolese.

Celle (dial. *Çelle*), comune sulla spiaggia, le cui memorie non rimontano più in su del medio evo. Fu feudo dei marchesi di Ponzone; nel 1343, unitamente ad Albisola e Varazze passò per spontanea dedizione sotto il dominio della Repubblica di Genova.

Varazze (dial. *Vaase*) (1), città con avanzi di mura merlate e di torri e fortificazioni medievali, alla foce del Teiro.

In base all'erroneo criterio di prendere per scorta delle sue ricerche quasi onninamente l'analogia dei nomi di luogo, il Clavier ritenne potersi identificare l'attuale Varazze col *Vicus Virginis* della Peutingeriana, in grazia certamente dell'aria di parentela che gli parve di riscontrare fra la denominazione medievale *Varago-inis* di questo paese e quella di *Vicus Virginis*, che con un po' di buona volontà si può volgere facilmente in *Vicus Viraginis*. Ma questa attribuzione non regge, visto che il *Vicus Virginis* non appartiene altrimenti alla *Aurelia nova*, ossia alla linea del litorale, bensì all'Emilia di Scauro e costituisce la prima stazione della linea dai Vadi Sabazi a Dertona per Val Bormida. Potrà dunque discutersi se l'ubicazione di *Vicus*

(1) G. BARTOLOMEO FAZIO, *Varazze e il suo Distretto*. Genova, Tip. della Gioventù, 1867.

G. B. SPOTORNO, *Notizie storico-critiche del B. Giacomo, arcivescovo di Genova*. Genova, Carniglia, 1823.

Virginis abbia a rintracciarsi piuttosto in Lavagnola che a Cadibona, come io propenderei; ma sempre dovrà cercarsi a monte dei Vadi Sabazi.

Tutto invece concorre a far credere — ciò che, del resto, è oggi quasi generalmente ammesso — che all'odierno Varazze corrisponda la stazione segnata *Ad Navalìa* sulla stessa tavola. Il nome stesso di *Ad Navalìa* nel senso proprio di cantiere o luogo di costruzioni navali, a nessun altro punto del litorale ligure potrebbe meglio convenire che a Varazze, dove ancora in tempi a noi vicini fioriva il cantiere principale della Riviera.

L'andamento più probabile della via Aurelia da *Ad Navalìa* ad *Alba Docilia* può tracciarsi con una linea che congiunga insieme i seguenti punti: Cappella di San Lorenzo a monte di Varazze — il Pero — Chiesa di San Martino di Stella — Valle del Riobasco — Chiesa di San Pietro d'Albisola.

Da questa l'Aurelia proseguiva fino ai Vadi Sabazi per Grana (località Erchi) sulla destra del Sansobbia — vetta del Bricco Spaccato — Cappella di San Nazario e Celso — ponte di San Martino in Lavagnola.

Di lì, radendo le falde del monte della Madonna degli Angeli, volgeva alla Rocca di Legine per riuscire di fronte al ponte di Zinola dietro la chiesa di Santo Spirito, donde rimontava la sinistra del torrente fino al punto di sbocco dell'Emilia di Scauro che scendeva da Cadibona per Val Fuscinasca o dei Tre Ponti, come dissi a suo luogo, e di qui pel ponte di Consevola, costeggiando Valleggia e Teassano, raggiungeva i Vadi.

Cogoleto (dial. *Cuguēuu*), Comune industriale sulla spiaggia. Va fra i parecchi che si disputano il vanto di aver dato i natali a Cristoforo Colombo. Ancora nel primo decennio del secolo scorso eravi un antico castello che fu atterrato nell'occasione in cui fu eseguita la strada della Cornice.

La borgata Sciarborasca, che fa parte del Comune, a nord-ovest del paese, sembra potersi plausibilmente indentificare coll'*Hasta* della Peutingeriana; sia per la corrispondenza delle miglia segnate sulla tavola, sia pei laterizi romani che vi si riscontrano, sia finalmente per l'analogia del nome di *Hasta* con quella del torrente Aestra fluente presso Sciarborasca con foce a ponente di Cogoleto.

Dalla mansione di *Hasta*, l'Aurelia proseguiva a ponente per l'Isola del Deserto e Campomarzo fino alla Cappella di San Lorenzo a monte di Varazze; a levante si svolgeva per Lerca, Terralba, Terrarossa, sopra la chiesuola della Nunziata d'Arenzano, Crevari, Voltri.

Arenzano (dial. *Aensèn*), sopra un seno di mare, cinto da nude e dirupate montagne superanti i mille metri di altezza. È questo il punto ove la catena dell'Apennino più si avvicina al mare, dal quale non dista che 5350 metri, dal vertice alla spiaggia.

Non accenno che a titolo di erudizione alla congettura del Cramer, secondo la quale l'ubicazione di Arenzano coinciderebbe con quella del controverso *Ad Navalìa*.

BIBLIOGRAFIA.

- Strabonis, *Geographica*, ediz. Firmin Didot, Parisiis, 1853.
- T. Livii, *Ab urbe condita*. Recogn. Wilh. Weissenborn, Lipsiae, Teubner, 1885.
- C. Plinii, *Naturalis historia*. Venetiis, Antonelli, 1844.
- Itinerarium Antonini Aug. et Hierosolymitanum*, editori G. Parthey ed M. Pinder, Berolini, 1848.
- Ernest Desjardins, *La table de Peutinger d'après l'original conservé à Vienne*. Paris, L. Hachette, 1869.
- Konrad Miller, *Weltkarte des Castorius genannt Die Peutinger'sche Tafel*. Ravensburg, O. Maier, 1888.
- Pietro Rocca, *Giustificazione della tavola Peutingeriana*, ecc. Genova, Monteverde, 1884.
- Ravennatis Anonymi Cosmographia et Guidonis Geographica*, editori M. Pinder et G. Parthey. Berolini, 1860.
- Phil. Cluverius, *Italia antiqua*. Lugduni Batavorum, 1624.
- La Pie et Sfortia d'Urban, *Recueil des Itinéraires anciens*. Paris, 1845.
- Arturo Issel, *La Liguria e i suoi abitanti nei tempi primordiali*. Genova, 1885.
- Vittorio Poggi, *I Liguri nella preistoria*. Savona, Bertolotto, 1901.
- Comte de Chabrol de Volvic, *Statistique de l'ancien Département de Montenotte*. Paris, Didot aîné, 1824.
- Em. Celesia, *Porti e vie strate dell'antica Liguria*. Genova, 1863.
- G. L. Oderico, *Lettere ligustiche*. Bassano, 1792.
- Davide Bertolotti, *Viaggio nella Liguria marittima*. Torino, 1834.
- Girolamo Serra, *Storia dell'antica Liguria*. Capolago, 1835.
- Giacomo Navone, *Passeggiata per la Liguria occidentale*. Ventimiglia, 1832.
- Descrizione di Genova e del Genovesato*. Genova, Ferrando, 1846.
- Goffredo Casalis, *Dizionario geografico, storico, statistico, commerciale degli Stati di S. M. il Re di Sardegna*. Torino, 1833.
- Coltivatore di Diano (Agostino Bianchi), *Osservazioni sul clima, sul territorio, ecc., della Liguria marittima*. Genova, 1817.
- G. B. Spotorno, *Storia letteraria della Liguria*. Genova, 1824-58.
- Mons. Agost. Giustiniani, *Annali della Repubblica di Genova*. Genova, 1834.
- Pietro Gioffredo, *Corografia delle Alpi Marittime*, in *Historiae patriae Monumenta* di Torino, II.
- Th. Mommsen, *Corpus inscriptionum latinarum*, vol. V, *pars posterior*.
- Fr. Molon, *Preistorici e contemporanei, studi paleontologici in relazione al popolo ligure*. Milano, Hoepli, 1880.
- Giornale Ligustico di scienze, lettere ed arti*. Genova, 1827 e sgg.
- Nuovo Giornale Ligustico di lettere, scienze ed arti*, serie II. Genova, 1837 e sgg.
- Giornale Ligustico di archeologia, storia e belle arti (poi letteratura)*, fondato e diretto da L. T. Belgrano e Ach. Neri. Genova, Sordomuti, 1874 e sgg.
- Id. id.*, diretto da Girol. Bertolotto. Genova, Sordomuti, 1896 e sgg.
- Id. id.*, diretto da L. A. Cervetto, 1898.
- Giornale storico e letterario della Liguria*, diretto da Ach. Neri e Ubaldo Mazzini. La Spezia, 1900 e sgg.

- Atti della Società Ligure di Storia Patria*. Genova, Sordomuti, 1858 e sgg.
- Arturo Issel, *Liguria geologica e preistorica*. Genova, Donath, 1892.
- W. H. (Bulloch) Hall, *The Romans on the Riviera and the Rhone, a sketch of the conquest of Liguria and the Roman Province*. London, Macmillan, 1898.
- E. Blanc, *Les Ligures et leur rôle dans les Alpes Maritimes*. Nice, 1879.
- Nic. Morelli, *Iconografia della preistoria ligustica*. Genova, Sordomuti, 1901.
- Gaetano Poggi, *Le due Riviere, ossia la Liguria Marittima nell'epoca romana*. Genova, 1901.
- Giovanni Dellepiane, *Guida per escursioni nell'Apennino Ligure*. Genova, Sordomuti, 1892.
- F. Brun, *Étude sur l'origine des anciens habitants des Alpes Maritimes*. Nice, 1879.
- Orofilo (Avv. F. Bosazza), *Da Genova a Nizza per le vette delle Alpi*. Sampierdarena, 1895.
- Issel Arturo, *Bibliografia scientifica della Liguria*. Genova, 1887.
- F. Salino, *Isolette, monti e caverne della Liguria*, in *Bollettino Club alp. it.*, XI e XVII, Torino, 1877, 1884.
-

DA VOLTRI A CAMOGLI

IL PORTO DI GENOVA.

Voltri. — Eminentemente marinara è la città di Voltri.

La sua posizione geografica, che segna il punto più internato del golfo ligustico, sin da tempi antichissimi contribuì alla sua fortuna. È sita in riva al mare a ponente di Genova, da cui dista sedici chilometri. Il suo distretto mandamentale comincia a ponente sui margini del torrente Lerone, il quale divide la provincia di Genova da quella di Savona, e termina a levante con quello di Sestri Ponente. A tramontana è rinserrato dai monti, che seguendo il limite del distretto di Campoligure, scendono in dolce declivio verso il Mezzodì, dove nella infinita sua estesa trionfa il Mediterraneo. Le amenissime colline son degna cornice alla spiaggia deliziosa.

Come sito d'approdo, alle falde dell'Appennino, ed ai piedi di una strada, che valicando il giogo dovea fin da antichi tempi mettere al Monferrato ed al Piemonte, non dovea essere sconosciuto fin dall'età dei Fenici, cioè a quei tempi remotissimi in cui, come si ha da Diodoro Siculo, i Liguri che molto si esercitavano nei commerci, sfidando ogni sorta di pericoli e mettendo a repentaglio la vita, correvano su leggerissimi e semplici scafi per lontani mari toccando le coste della Sardegna e della Libia (1).

Certo, durante l'espansione coloniale dei Greci nel Mediterraneo, la spiaggia di Voltri non deve essere stata dimenticata da quegli esperti navigatori che erano i Focesi, perchè, come bene osserva l'Oberziner, non è a dubitare che fin da quell'epoca vi fossero rapporti commerciali dei Focesi con la Liguria, e nei maggiori centri abitati, non fosse stato accolto il mercadante greco, come prima aveavi messo piede quello fenicio (2).

Fatto palmare dell'attività dei commerci fra i Liguri ed i Greci alla metà del quinto secolo avanti Cristo, si ha nei vasi ritenuti di fabbrica ateniese, venuti in luce con le tombe scoperte nel sepolcreto primitivo durante i lavori di sterro (1898-99) per la costruzione di via Venti Settembre in

(1) DIODORO SICULO, 4.40.

loro commerci. Giornale Stor. e Lett. d. Li-

(2) G. OBERZINER, *I Liguri antichi e i* *giornale Stor. e Lett. d. Liguria*, 1902, pag. 234.

Genova (1), scoperta, alla quale si collega la notizia della esistenza di tombe consimili, che secondo informazioni da noi avute, ed in seguito appurate dell'Oberziner, sarebbero state rintracciate in Voltri durante l'ampliamento della Villa Brignole Sale, e quindi prontamente nascoste, per tema di disturbi " *da parte degli archeologi* ».

Questi vasi, non sarebbero il solo indizio delle relazioni che i Greci possono avere avuto con i lidi voltresi. Procedendo per la strada interna a levante di Voltri, quella via porta tuttora il nome di *chiatamone*, precisamente come a Napoli la strada presso il celebre castello detto dell'Uovo, così denominata dall'antica parola greca che suona larga spiaggia. E larga spiaggia restò infatti questa via da tempi antichi fino ai recenti, quando venne formata la stazione ferroviaria.

Un altro nome d'origine greca ci è conservato in Voltri dal torrente *Eia*, così appellato tuttora nel nativo dialetto ed italianizzato in *Leira*. Infatti sappiamo, che sotto il nome di *Eia*, gli antichi solevano riconoscere la ninfa amante di Meleo, il quale al dir di Omero altro non era se non il Dio dei pastori (2).

Il culto di questo Dio, in questa valle, ci è reso manifesto nel nome di *Mele* tuttavia conservato dal fiorentino Comune che si eleva su d'una delle più pittoresche pendici che la valle contornano; mentre sappiamo che da lui prendevano nome più promontori della Bitinia, della Jonia, di Clio e di Trieste. Melanie chiamavansi alcune terre della Licia, della Cilicia. Melae, appellavasi una città dell'Italia inferiore (3).

Ma per tornare alla divinità *Eia*, si sa di certo, che dessa era venerata presso le fonti termali di Monfalcone nel Triestino, come si rileva da una iscrizione ivi rinvenuta e citata dall'insigne archeologo Mommsen nei suoi volumi intorno alle iscrizioni antiche (4).

L'erudito dott. Parvelogulo nell'*Archeografo Triestino* si fa a dimostrare come il culto di quella divinità sia stato recato alle sorgenti di Monfalcone dai Greci arditi navigatori, e dello stesso avviso sarei io pure per le nostre sponde. Difatti basta solo percorrere il territorio voltrese per riscontrare nei nomi topografici la greca loro origine.

La cosa sarebbe strana, e dirò anzi inesplicabile, se non si sapesse da Pitia il celebre viaggiatore Massaliota, che appunto quelle colonie Focesi, che seicento anni avanti la venuta di Cristo, fondavano Marsiglia, si spingevano per anco lungo il seno ligustico a stabilirvi numerose sedi (5). Dunque nulla di più probabile, che quelle genti dalle native spiagge, recassero alle nostre sponde i loro usi, le loro costumanze e il culto delle patrie divinità, tra cui quello della ninfa *Eia*, alla quale forse innalzarono un delubro che i popoli successivi, convertiti al cristianesimo, tramutarono in un devoto Santuario a Maria, appellato il Santuario dell'Acquasanta dalle sorgenti termali ivi esistenti.

Tutti questi fatti spiegano come questa località venisse prescelta a sede centrale d'una operosa tribù ligure, quella dei *Veturii* ricordataci 117 anni innanzi all'E. V. dalla celebre tavola romana di Polcevera.

(1) GHERARDINI, *Di un sepolcreto primitivo scoperto a Genova*. Rendiconti della R. Acc. dei Lincei, Seduta 19 marzo 1899.

(2) Omero, *Iliade*, XI, 427.

(3) TUCIDIDE, 5, 5.

(4) MOMMSEN, *Corpus Insc. Graec.*, II, 3755.

(5) HELBIG, *Atti d. R. Acc. dei Lincei*, anno 1876-77.

Questa opinione, da noi sostenuta fin dal 1882 a confronto di opposte tesi, è stata adottata da Gaetano Poggi (1) e dall'Oberziner come cosa esuberantemente provata dal nome stesso di Voltri (2).

Come sito d'approdo la spiaggia di Voltri non potevasi certo noverare tra i seni più comodi, come quelli di Luni, Genova, Savona, Albenga e Monaco; ma certo fin da quei tempi, prestavasi benissimo, anzi in modo migliore che ai tempi nostri, non essendosi ancora verificato l'interramento della spiaggia, all'ancoraggio di quelle navi di piccola portata di cui i Liguri erano possessori e con le quali facevano il commercio non solo lungo le coste dell'Italia, della Sicilia e della Sardegna, ma della Francia, della Spagna e dell'Africa. Centro operoso del commercio ligure che, come si deduce dalle testimonianze degli scrittori antichi, consisteva in carni salate, miele, olio, uve secche, vino, pelli, cacio, lana, legname per fabbricar navi, e pescagione; specie nei tempi di Strabone, Voltri dovea mantenere il suo prestigio attraverso ai tempi successivi, quando nella Liguria, alla potenza romana, succedevano la conquista dei Longobardi, l'imperio dei Carolingi, il governo Marchionale, e quindi il Consolato e l'istituzione del libero Comune genovese.

Si è precisamente sotto il governo della *Compagna*, che Voltri appare tra le terre più attive del distretto genovese. Seguendo il regime politico di Genova capitale, imita la capitale stessa nella amministrazione entro la giurisdizione del suo territorio, che conservando in gran parte l'ordinamento avuto nel periodo romano, si estende dai margini del Laestra a ponente di Cogoleto, per tutta la riviera sino a Sestri Ponente e più in alto a Coronata, a Borzoli, quindi a Feglino, sulla riva della Polcevera.

Giusta l'esempio romano, al costituirsi della *Compagna*, Voltri appare come Genova governata dai Consoli (3). Come Genova ha il territorio comunale diviso in quartieri, e giusta l'esempio antico, il castello, *castrum* (4) ed il borgo, *burgus*, sottostante (5). Come Genova, chiama a presiedere alla Amministrazione il Podestà o l'Abbate del popolo (6); convoca gli uomini del borgo e del distretto a Parlamento alle solenni assemblee in cui si discutono gli interessi comuni, in cui si delibera d'intervenire, giusta i patti giurati, con navi, marinai, balestrieri ed altri militi alle spedizioni marittime, ai combattimenti indetti dalla città di Genova.

(1) G. POGGI. *I Liguri nella preistoria*, pag. 23.

(2) G. OBERZINER. *I Liguri antichi, ecc.*, pag. 110 in nota.

(3) POCH, *Miscellanee Storiche*, Cod. ms. Biblioteca civica, n. 11, anno 1170, pag. 241. CICALA, *Miscellanea*, Cod. ms. Archivio civico di Genova, anno 1200. Erano Consoli Rubaldo di Donato ed Ansaldo Tacca. Come da Atti di Guglielmo Cassinense.

(4) POCH, *Op. cit.*, anno 1264, pag. 188.

(5) POCH, *Op. cit.*, anno 1257, pag. 187.

(6) La carica di Podestà trovasi in Voltri istituita nella seconda metà del secolo XII. Nell'elenco che si estende per i due secoli successivi, e per gran tratto del secolo XV, sono ricordati tra gli altri: Guglielmo Buc-

ca 1197; Bertolotto della Volta 1216; Guglielmo di Domuocolta 1247; Giacomo Luciano 1398; Giobatta Guastavino 1399; Lazzaro Balbo 1400; Giacomo Marchese 1403; Gio. Ferrante 1404; Pietro Bulgaro 1406; Raffaele Compiano 1426; Tomaso da Prato 1427; Domenico di Novara 1451; Paolo Lavaggi 1468.

Il Podestà avea l'annuo stipendio di lire 40. Avea seco un notaro, due famigli, ecc. La sua residenza non era stabile. Alternava il suo soggiorno in Voltri, in Genova, a Sestri ed in altre località del distretto. Gli Abbati del Popolo, confermati in carica dal Doge Simon Boccanegra vennero eletti nel secolo XIII. Si citano tra gli altri Guglielmo Frascara 1348; Roberto Benavia 1388.

Al Castello ed al Borgo, si associa la Pieve, la quale, come in Genova la Cattedrale, viene prescelta sovente a solenni riunioni a cui intervengono i capifamiglia di tutto il pieviere, cioè da Feglino su quel di Polcevera, a Cogoleto ai confini del distretto di Savona.

Il sorgere della Pieve, istituzione ecclesiastica che risale al quinto secolo dell'Era cristiana, è a sua volta un indizio della antichità ed importanza di Voltri; poichè è noto dal Muratori e da altri dotti storici, che appunto le Pievi si stabilirono vicino ai centri per la maggior parte fiorenti all'epoca romana. Esempio tra noi Libarna.

L'essere poi collocata la Pieve anzichè prossima al castello, in luogo più appartato, come la spiaggia del vicino Palmaro, che in seguito fu assieme al borgo di Pra, eretto in Comune autonomo, non deve fare meraviglia, ciò era nelle consuetudini dei tempi.

Intanto intorno al borgo, sorgono le mura le quali partendo dai margini del torrente Leira a levante, salgono su per il poggio a cingere il Castellaro, il *castrum veturiorum* degli antichi; e scendono a ponente lungo la sponda del Cerusa per rinchiudere l'altro castello sovra Santa Limbania e stendersi, quindi, per retta linea di fronte al mare. Le mura e la spiaggia, vengono a loro volta protette da due baluardi, uno alla foce del Leira, che ridotto a tempi a noi vicini in abitazione civile, fu stanza del Comune; l'altro alla estremità della spiaggia del borgo esterno, che sotto l'appellativo di borgo di Gattega, pervenne sino ai nostri tempi.

Di queste mura, di cui esistono ancora avanzi, e di questi castelli o baluardi, abbiamo memoria in documenti dei secoli XIII e XVI e seguenti. L'annalista Giorgio Stella, ci ricorda, tra l'altro, come in un combattimento avvenuto il 22 novembre 1319 tra i guelfi e i ghibellini, il castello, sito presso le sponde del Leira, sostenesse vittoriosamente un vigoroso assalto (1); e come a seguito d'altro combattimento, avvenuto nove anni dopo, Voltri dovesse cedere ai nemici il fortissimo castello che Anfreone Spinola da otto anni signoreggiava, ed era quello che sorgeva a ponente del paese e che unitamente alle mura egli avea fornito d'uomini e di munizioni (2).

Questi castelli, dalle cui torri facevansi frequenti segnali, o in occasione di assedii, come nel 1328 (3), o nell'approssimarsi di navi nemiche, od in altre circostanze, ebbero frequenti riparazioni. Quello più ampio a ponente del paese, ad esempio, venne riparato tra l'altro nel 1395, per incarico del comune di Genova (4), l'altro di Gattega nel 1673 (5).

I punti principali di sbarco, o di approdo alla spiaggia, ci sono a loro volta segnalati dai documenti e specie dalle carte del Magistrato di Sanità, al quale spettava in modo speciale, la vigilanza sulle piccole insenature del lido, massime allo sbocco dei torrenti e davanti agli scali (6).

(1) GEORGHII STELLAE, *Annales*, anno 1319.

(2) GEORGHII STELLAE, *Annales*, anno 1328.

(3) GIUSTINIANI, *Annali*, Lib. IV, vol. 2, pag. 42.

(4) Archivio di Stato, *Magistrorum Rationarium*, ecc. 1395.

(5) Archivio di Stato, *Carte Comunità*, 1637.

(6) Biblioteca Civico-Beriana. VINZONI, *Pianta delle Due Riviere della Serenissima Repubblica di Genova divise nei Commissariati di Sanità*, ecc. Cod. ms. Questa pianta venne dal Vinzoni compilata su altra antecedente, di cui nel 1691 si era giovato Giovan G. Tavarone, e la quale dovea essersi formata su altri esemplari più antichi risa-

Uno di questi punti di sbarco esisteva a piedi del Castello del *Pizzo* sui confini d'Arenzano, ne seguiva un altro nella insenatura allo sbocco del torrentello detto *La Vesima*, dove fin dal secolo XII i nobili Della Volta aveano eretto una chiesuola ed un poëtico romitaggio monastico intitolato a San Pietro. Precedeva un approdo nella insenatura, che da una puntuta scogliera prendeva il nome della *Guglia*; ed un altro ne seguiva dominato da una *Torretta*, sotto le scogliere di *Crevari*, nei cui piccoli seni si aprivano tre altre spiaggette atte allo sbarco; l'*Arenile*, la cala dei *Molini*; quella del *Bricchetto*.

Poco discosto dalla foce del *Cerusa*, grosso torrente, che il Giustiniani ancora nel 1535 ricorda come fiume *nominato dai marinai per la violenza del vento* (1); e che negli antichi portolani è infatti qualificato: *Bocca di vento* (2), si inoltrava dalla parte di levante, e di fronte alla torre medioevale eretta nel secolo XIII dagli Spinola, un molo che appunto formando alle navi rifugio, veniva dagli antichi qualificato come porto e tale già considerato e segnato nei Portolani medioevali, come ad esempio nell'Atlante Luxoro (3).

Il molo, della cui esistenza fanno ancora fede le carte degli archivi genovesi, in cui sono ricordate le riparazioni ad esso fatte in progresso di tempo (4), serviva di riparo ad un ampio scalo, che s'estendeva di prospetto alla chiesa dei Santi Nicolò ed Erasmo, i due protettori invocati fin dalla età di mezzo dalla gente marinara e al cui culto Voltri innalzava quel tempio, che nel secolo XVII veniva con vera magnificenza ricostrutto sui disegni del celebre Bernino.

Altro scalo presentavasi alla banda opposta del torrente Leira, corso d'acqua perenne, più innanzi ricordato, alimentato da sorgenti, e le cui sponde già trovavansi nei secoli XIII e XIV popolate da industrie, specie dalle cartiere, che accrebbero a Voltri rinomanza e ricchezza per più secoli.

Il tratto, ove venivano numerosissime le navi all'approdo, è segnato tuttavia dal nome di *piazza dello Scalo*, recato da un vasto tratto di terreno sito presso la vetusta chiesa, che in Voltri era dedicata a Sant'Ambrogio arcivescovo di Milano, fin dall'età longobarda. Poco lungi, sorgeva a difesa del borgo e della spiaggia e dello scalo, un castello, i cui avanzi scomparvero nel 1855-56, allorquando in quel tratto si edificò la stazione ferroviaria. Ad alimentare il movimento marinaresco nell'insenatura di Voltri contribuiva la strada che dall'Astigiano, dall'Alessandrino, dalle molteplici località del Monferrato, ed anche dalla Lombardia, per Ovada, Rossiglione, Campo, Massone, scendeva alla spiaggia da dove diramavasi, da una parte verso Genova, e dall'altra verso Savona e la Provenza.

Era tanta l'importanza di questa strada giornalmente battuta da carovane, che nelle convenzioni stipulate nel 1206 tra Guglielmo marchese di

lenti ai tempi di Carlo Magno (sec. IX) quando quel Monarca per confessione di Enialdo, avea ordinato dei posti militari a difesa dei nemici, lungo le coste d'Italia.

(1) GIUSTINIANI, *Annali*, Lib. I, pag. 43.

(2) SEBASTIANO GORGOGNONE, *Portolano del Mediterraneo*.

(3) *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, vol. V, pag. 52.

(4) Archivio di Stato, Filza Carte Comunità, 1699, n. 1. Archivio Municipale di Genova, *Lettere del 1673*. Lettera al Capitano di Voltri circa la pietra da fornirsi per la costruzione di quel molo.

Monferrato ed il comune d'Asti, si stabilivano patti per la sua manutenzione specie da parte del Marchese predetto (1). Giusta la consuetudine d'allora la strada non andava esente dal diritto del pedaggio, il quale già nel 1287, era percepito da appaltatori (2), consuetudine che proseguì fino al secolo XV giusta gli Atti del tempo (3). Questa via, che dal Giovo di Masone, passando per la località della Canellona sopra Mele e presso la solitaria chiesa di San Nicolò, declinava a Voltri presso il castello a ponente del Comune, e precisamente alla foce del Cerusa, poco discosto dal molo e dal piccolo porto, era altresì considerata come posizione strategica. Infatti i libri della Masseria del comune di Genova, sotto la data del 1° gennaio 1402, registrano la somma di 400 lire consegnate a Luchino Spinola, eletto per due mesi con 30 pedoni e 3 cavalli, alla custodia delle strade per le quali dalla Lombardia si veniva a Voltri e a Sestri Ponente (4).

Questa strada giovava in modo speciale al trasporto del sale, che per il corso di più secoli, la Repubblica di Genova spediva in Lombardia. Veniva recato con barche alla spiaggia di Voltri e quindi depositato nel magazzino, ossia *saliera*, per la quale il governo genovese avea stabilito un ufficio speciale ricordato in documenti del 1267. Da Voltri, a mezzo di muli, il sale veniva trasportato a Capriata, da dove, per il territorio di Tortona, passava a Milano ed in altri centri lombardi (5). Da Milano, e dalle altre regioni lombarde, venivano recate alla spiaggia voltrese, armi lavorate, tessuti, e formaggi; ed era così attivo il commercio delle armi, e dei prodotti dell'industria del ferro, da richiamare nei vicini territorii di Rossiglione, Campo e Masone, colonie di operosi bresciani ed altri lombardi, i quali si dedicavano assiduamente alla manipolazione di chiodi, coltelli ed altri arnesi destinati alla agricoltura, ecc. Queste industrie attiravano nella spiaggia di Voltri, quella del ferro rotto che veniva fuso in Lombardia e nelle ferriere dei paesi su accennati (6).

L'insenatura di Voltri, dato tanto movimento commerciale, poteva considerarsi come un piccolo porto della Lombardia e del Monferrato, dal quale per la strada e la spiaggia voltrese, era attivissimo il commercio ed il transito delle derrate alimentari e specie del vino. Tanta utilità recata dalla strada e dal porto, fece nascere negli abitanti di Alessandria il desiderio di possedere questo sbocco al Mediterraneo e precisamente nel 1225, gli Alessandrini cominciarono a pretendere dai Genovesi, oltrechè il possedimento di Voltri, ed altre località ai confini, un grave pedaggio sopra le merci di

(1) *Atti dell'Accad. d. Lincei*, Codice Astense edito da Quintino Sella, vol. VI, serie 2°.

(2) Archivio di Stato. *Atti Damiano di Camogli*, anno 1287.

(3) Arch. di Stato. *Atti Pietro Grasso*, 1423.

(4) *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, vol. XXXIV. A. FERRETTO, *Annali Storici di Sestri Ponente*, pag. 277.

(5) Archivio di Stato. *Atti Not. Ursone di Sigestro ed altri*, p. 1510. Anno 1267, 26 gennaio. — Atto in Voltri *sub porticu domus Obertini de Cruce ubi tenitur cabella salis pro comuni Janue*.

(6) L'industria del ferro e delle armi rimase attiva nel Voltese ancora nel secolo XVII. Abbiamo tra l'altro nelle memorie del tempo, che nel 1625 Gerolamo Acquisti di Brescia assieme ad altri fratelli, si accordava col Governo di Genova per l'impianto d'una fabbrica d'armi, moschetti ed archibugi, negli edifici posseduti sopra Voltri da Catarinetta Ansaldo. Il Governo fece le spese degli ordigni, ecc., e gli Acquisti si obbligavano a fornire allo stesso 2000 moschetti all'anno. Biblioteca Civica. Memorie dal 1515 al 1646. Ms.

transito fra la Liguria e la Lombardia. Genova naturalmente si oppose, e mercè l'intervento del podestà Gherardino Giandone di Lucca, le ostilità, che a tal uopo si erano intraprese, cessarono, e Alessandria desistette dal proposito e sottoscrisse nel 1227 speciali convenzioni (1).

Un altro ramo d'industria, che fin dal secolo XIII alimentava nel piccolo porto di Voltri il movimento marittimo, era quella della carta. La prima notizia della sua fabbricazione ci è fornita dagli Atti del notaio Giannino da Predono sotto la data del 1235. Gualterio inglese entra a lavorare assieme a Manso di Lucca nella cui fabbrica è pure interessato Marchisio di Camogli (2). A questi industriali non tardano a seguire altri, quali Falco Armanigra e Nicola Dentuto; dal primo si provvede di carta per commercio di esportazione Simone di Chiavari (3), al secondo ricorre per lo stesso scopo, assieme al Chiavari Emanuele di Domoculta (4). Intanto il commercio di esportazione si dilata e nel secolo successivo viene dall'Italia esteso alla Francia, alla Spagna, al Portogallo, all'Inghilterra, all'Olanda, ecc., per opera degli Spinola, de' Negri, dei Lomellini, dei Giustiniani, dei Pinelli e dei Grimaldi. Ai nostri fabbricanti si uniscono altri venuti dalla regione di Fabriano. Il capostipite di questi nuovi venuti, il quale toglie a cognominarsi Fabriano e quindi Fabiano, dal luogo d'origine, fonda nel 1406 la sua cartiera in Voltri e da essa nasce l'impulso all'industria cartiera per tutta la valle del Leira. Gli affari dei maestri cartai vanno a gonfie vele, solo riesce loro d'incaglio l'esportazione dei cordaggi e degli stracci nello Stato di Romagna, per cui nel 1424, ottengono decreto mercè il quale la Repubblica di Genova vieta, per cinque anni, ai *repezzini*, ossia straccivendoli, di " smerciare stracios fuori dello Stato, abbisognando detti stracci per la manifattura del papero „. Fu allora che nacque il proverbio tuttora ripetuto: *Gli stracci vanno a Voltri*. Colla scoperta dell'America, la fabbricazione della carta prese maggiore incremento e l'esportazione alle Antille, al Messico, ecc. accrebbe nei secoli successivi al XV, la prosperità di Voltri, per cui nel secolo XVII Le Noble, nella sua relazione intorno allo Stato di Genova, poté affermare essere Voltri piena " de riches marchands, qui par le trafic d'Espagne et d'Amérique ont amassé des biens immenses „ (5).

Grazie all'industria e al commercio, il numero dei navigatori era in Voltri straordinario, specie nei secoli XIII, XIV, XV, XVI e XVII. Si può dire che ogni uomo nato su quel lembo di spiaggia ligure era marinaio. Dai ruoli della Marina genovese, già esistenti nel milletrecento e millequattrocento, risulta che per l'armamento di dieci galere Voltri con il distretto forniva cento uomini d'equipaggio. E quando " avessimo dovuto armare venti galere, scrive l'annalista Giustiniani, saria duplicato il numero e quando trenta si saria triplicato e così successivamente alla rata „ (6). Nei tempi posteriori, il numero dei marinai che Voltri offriva ogni 10 galee armate, era per la

(1) Archivio Municipale di Genova. CRICALA, *Miscellanee*, anno 1227.

(2) Archivio di Stato. *Atti Not. Giannino da Predono ed altri*. Anno 1230-35, folio 304 recto.

(3) Archivio di Stato. *Atti Not. G. de Predono*, anno 1253.

(4) Archivio di Stato. *Atti Not. Angelino da Sestri*, anno 1257-1258.

(5) LE NOBLE, *Relation de l'État de Genes*. Paris, 1685. Avec Privilège du Roy, pag. 36.

(6) GIUSTINIANI, *Annali*. Lib. III, vol. II, pag. 487.

sola città di novanta (1). Nella flottiglia composta di 65 galee armate contro i Pisani, sotto il comando di Alberto Spinola, Voltri e il suo distretto, offrivano ben 800 remiganti e 84 nocchieri (2). Numerosi erano i Voltresi che parteciparono alla battaglia navale condotta da Pagano D'Oria contro i Veneti, come rilevasi dall'elenco che tuttora si conserva nell'Archivio di Stato (3). Sovente non solo Voltri contribuiva con i suoi uomini alle imprese navali di Genova, ma altresì forniva navi proprie, come, ad esempio, nella spedizione intrapresa dal Comune genovese contro i Saraceni, i quali avevano posto assedio alla città di Ceuta (4).

Sovente contribuiva agli armamenti con larghe somme. Tale consuetudine durò per più secoli ed ancora nell'armamento indetto nel secolo XVII contro i Corsari, Voltri contribuì per lire 16,000 (5). I marinai godevano di speciali franchigie come quella della esenzione delle guardie onorarie, la franchigia degli alloggi militari, il porto d'arme, il privilegio personale per debiti civili e comunali, di non essere sottoposti a pena infamante nè alla tortura se non per delitti gravissimi, partecipazione alle prede, ecc.

La vita operosa sul mare rendeva robuste le generazioni. I Voltresi crescevano fieri, pieni di energia e di ardimento, con le loro navi si spingevano ai porti dell'Africa, solcavano il Mar Nero e il Mar d'Azof, faceano traffico colle colonie, aiutavano i Giustiniani all'impresa di Scio (6), caricavano pece, canape, e altre cose necessarie alla marineria. Sulle coste del Levante, quelle della Sicilia, della Spagna, della Francia e dell'Inghilterra, non era raro il caso d'imbattersi in marinai di questo operoso Comune, che alto tenevano l'onore della bandiera che Genova avea consegnato a Voltri come a figlia prediletta.

Voltri inviava, come di diritto, uno dei suoi rappresentanti a sedere nel Consesso degli Anziani, che era come il Senato della Repubblica genovese nei tempi eroici, ed inviava altresì uomini saggi quale Nicolò Beccaro a presiedere ai genovesi armamenti e perciò all'ufficio di Gazzeria 1378-80; e a reggere l'ufficio di Salvatore del Porto e del Molo 1398 (7), inviava Nicolò Bertolotto, Conestabile dei Balestrieri a custodia del Doge 1342 (8); Andrea Bertolotto Podestà alla Corvara 1355, Gregorio castellano a Moneglia, Ambrogio ad Arcola, Angelo capitano di cento Penoncelli alla custodia del Palazzo Ducale 1374 (9). Nei torbidi del 1409 Benedetto Cavallero di Voltri, primo all'assalto del Castelletto, contribuiva col suo ardire alla scacciata dei Francesi da Genova (10). In questa impresa egli non mostravasi da meno a quell'altro Voltrese: Pietro Capurro, per il cui coraggio a pro del popolo davanti al Monarca di Francia, originossi in Genova la fiera sedizione

(1) Biblioteca Civica, *Riordinamento della Marina da guerra*. Ms. secolo XVII.

(2) PERTZ, pag. 355.

(3) Archivio di Stato, *Reg. Galearum Marinariorum Rationes*.

(4) Archivio di Stato, *Atti Parodino da Sestri*. Reg. pag. 5.

(5) CASONI, *Annali*, anno 1642.

(6) Fra i partecipi all'impresa di Scio nel 1346 si incontra colla propria nave il voltrese

Nicolò Gattegaro, e quindi Antonio Medici che nel 1362 trovansi tra i partecipi di quella Maona.

(7) FEDERICO FEDERICI, *Abecedario delle Famiglie Genovesi*. Ms. alla Biblioteca della Missione Urbana.

(8) CICALA, *Miscellanee storiche*. Ms. all'Archivio Municipale di Genova.

(9) CICALA, *Op. cit.*

(10) GIUSTINIANI, *Ann.*, Lib.V, vol. II, p. 252.

che mise sul trono dei dogi Simon Boccanegra. Di avventure non era priva la vita marinairesca dei Voltresi, esempio quel Gian Antonio Menavino, che navigando col genitore in Levante, fatto prigioniero dai Turchi e condotto alla Corte del Gran Signore, ritornato libero in patria, compose quell'opereffa avente per titolo: " Della legge, della religione, del vivere della Corte e di alcune guerre dei Turchi „. Il flutto non avea terrori pei Voltresi, il mare era la libera via che conduceva a pericoli, ma anche a glorie consolanti. Così per secoli e secoli, fino a dare al Voltrese capitano G. B. Monteverde (sec. XVIII) la gloria di compiere il giro intorno al globo e proclamarsi scopritore di un gruppo di 29 isole nel Mare del Sud andando da Manilla a Lima al comando della fregata Spagnuola la *Palos*.

Prà. — Fra Voltri e Pegli, alle falde dell'Appennino, di fronte al mare, siede Prà, considerato dal dotto Spotorno siccome uno dei più notevoli centri della Riviera ligure a ponente di Genova. È degno infatti di rimarco che da Voltri, capoluogo del mandamento in cui Prà trovasi compreso, insino a Genova, tratto di dieci miglia, si osserva un caseggiato continuo, un continuo folto di abitazioni, così che Prà può a buon diritto considerarsi il secondo anello di quella catena di centri popolosi che, facendo capo alle porte di Genova, lasciano adito alla speranza già caldeggiata fin dai tempi del Giustiniani, secolo XVI, di vedere questi centri congiunti come tanti sestieri al comune di Genova, di guisa che ne risulti una città sola, una sola popolazione.

Lieta, ridente è la posizione. Le alture da cui Prà è circondata offrono all'artista capricciosi accavallamenti di colli, tortuosità di vallette, di gole, apertura di sfondi, fitti macchioni di pini, verdeggianti dirupi, alternata qualità di coltivazione, prospettive deliziose e lo sfondo d'un'azzurra marina giocondata a ponente dalla riviera tempestata da ben posti paesi, da ville e giardini, e a levante da una bella scena velata sull'orizzonte dalla quale elevasi maestosa la bianca lanterna, il gran faro di Genova.

Nelle carte antichissime, come ad esempio nella Cronaca d'Asti, questo territorio chiamossi latinamente *Prata Veituriorum*, prova certa com'esso appartenesse alla ligure tribù dei Veturii di cui Voltri era principale castello.

Certo ai tempi dei Veturii ricordatici tra l'altro dalla iscrizione romana appartenente all'anno 117 innanzi all'Era volgare, Prà, come anche in seguito, per un buon tratto del medio evo, formava con Voltri una cosa sola.

Le carte medioevali distinguono i quartieri in cui, giusta l'uso romano, era divisa, cioè: Palmaro a ponente, Sapello, Prà propriamente detta, e Gallo a oriente.

Il paese era attraversato dalla via romana litoranea, che da Genova metteva ai Vadi Sabazi e indicataci dalla Tavola Peutingeriana. Di essa si hanno ancora tratti nelle varie frazioni del paese, specie sopra le borgate pi Sapello e di *Palmaro*, nelle località della *Loggia*, in quella del *Fossato*, nel *Borghetto* e *Graffioni*.

Il nome del quartiere di Prà, assunto in tempi posteriori dall'intero Comune, derivò dai pascoli ossia prati, che dalla riva del mare, occupando un terreno quasi piano, si estendevano a piedi della collina presso cui, nel

secolo XII i Mallone, famiglia Viscontile genovese, aveano eretto la cappella e il cenobio, che sotto l'invocazione di San Pietro fu per secoli stanza dell'Ordine Cisterciense. Di questi prati, è tuttora rimasto ricordo nella *Braida*, che giusta l'usanza dei Longobardi, così venivano denominati i campi erbosi. La poesia delle antiche memorie si ridesta percorrendo passo a passo quel tratto di terreno. I nomi di *Castello*, di *Paraxo*, conservati fra i ruderi della campagna, lasciano indovinare la residenza in quei siti tranquilli e pittoreschi di famiglie di nobile stirpe romana, che in seguito assunsero in Genova la dignità consolare.

Prà possiede il vanto di essere stata il centro religioso del Voltrese, almeno fin dai tempi in cui la Chiesa ligure, seguendo le istruzioni della Metropoli lombarda — da cui direttamente dipendeva — stabilì le chiese Matrici.

Da Cogoleto ai margini della Polcevera, è tradizione, ed è storia, portasse la sua autorità la Pieve, la quale fin dai tempi dei Carolingi, con tutta probabilità, era già capo non solo del governo ecclesiastico, ma anche del governo civile. *Sanctae Mariae Plebis Vulturi* è appellata nel Registro arcivescovile in un documento che rimonta al tempo dell'arcivescovo Ugone della Volta, (la cui famiglia aveva estesi terreni su questo territorio), vale a dire dal 1163 al 1188 in cui durò il suo governo pastorale. E quella Pieve del Voltrese è indicata da numerosi documenti dei secoli successivi. Essa era collegiata, avea supremazia diretta su tutte le chiese del pieviere, da Arenzano a Multedo e in essa non solo si compievano le cerimonie religiose, si nominavano i rettori delle chiese soggette, si eleggevano gli arcipreti; ma altresì tra le sue mura si tenevano radunanze popolari; i consoli del territorio della Pieve e della Podesteria, tenevano riunioni alle quali intervenivano per solenni deliberazioni i capifamiglia, o i rettori, da Fegino, a Borzoli, a Coronata, a Sestri, Multedo, Pegli, Voltri. Mele, Crevari, Arenzano, Lerca e Cogoleto. Era il tempio e il palazzo di giustizia insieme. Così, ad esempio, il 13 marzo 1423, sotto la presidenza dell'abate di Voltri, i rettori o sindaci di Leira, Arenzano, Pegli, Lardara, Gazzo, Surripa, Fegino, Priano, Coronata, Borzoli, Castiglione (Sestri), Gattega, Palmaro, Mele, Crevari, ed altri capifamiglia, componenti la voltrese Podesteria, radunati alla Pieve, presso l'altare della Madonna eleggono Corrado Grasso di Voltri e Giuliano Casella di Sestri ad ambasciatori presso Filippo Maria Visconti duca di Milano, con l'incarico di affidargli, assieme agli ambasciatori di Genova, il dominio della Podesteria (1).

Come pieve avea unito un ospizio, giusta quanto si ha dal Muratori, che non vi era già intorno al mille cattedrale o pieve a cui non fosse congiunto qualche edificio nel quale si desse vitto e ricetto ai pellegrini ed ai poveri, secondo era stato costituito per legge dai primi concilii della Chiesa (2). Questi ospizi, giusta quanto afferma il Ducange, avevano titolo di *Palmarii*, poichè in essi, in quei tempi in cui era somma mancanza di alberghi, trovavano asilo coloro che pellegrinavano a Roma o a Gerusalemme, ed erano comunemente chiamati palmieri, perchè reduci dal pio viaggio, recavano ramoscelli di

(1) Biblioteca Civica Berio. MUZIO, *La Pieve di Santa Maria di Voltri*. Cod. ms.

(2) MURATORI, *Antichità Italiane*. Vol. III, pag. 219 e segg., e vol. II, pag. 367.

palma (1). Fu precisamente col nome di Palmario, cioè ospizio di pellegrini, che prese ad intitolarsi la località in cui la chiesa plebana è situata (2). Così unita alla pieve, giusta le leggi di Carlo Magno, era una scuola della quale nel 1272 troviamo indicato come insegnante prete Egidio di Molassana. Altri atti notarili del secolo XIII ricordano come la pieve fosse fornita di libri corali e di pregevoli argenterie (3). Si fu nei secoli XII e XIII, che l'abitato di Prà si andò formando attorno alla spiaggia, mentre prima la popolazione era sparsa in casolari qua e là lungo l'estesissimo territorio del Comune. Sorsero allora il borgo del *Rissolo* presso la foce del Rio San Pietro, e di fronte al piano, dove sorse in seguito la chiesuola di San Rocco, si allinearono le popolari abitazioni semplici e caratteristiche nella loro architettura uniforme in Genova e pressochè in tutto il Genovesato, specie nei paesi di mare, quasi piccole torri quadrate, alte tre piani, lumeggiate da due finestre per piano, con una stretta porta a terreno, ed a fianco di essa una larga apertura che metteva ad un magazzino o bottega. Sorsero in seguito i borghi di *Sapello* e quello di *Palmaro* davanti allo spiazzo della chiesa plebana, dinanzi alla spiaggia che a poco a poco andò rialzandosi ed aumentando a cagione del ritirarsi delle acque marine. L'apertura di questa spiaggia, ampia, spaziosa quant'altra mai, giovava a meraviglia fin da tempi antichi alla costruzione delle navi, per cui già nei secoli XIV e XV qui si aveano cantieri non meno operosi di quelli che son ricordati nei secoli XVII, XVIII e XIX. (4)

I punti di sbarco ci sono segnati dalle carte antiche nei punti seguenti: al *Costigliolo*, presso la foce del torrentello San Giuliano, che segna i limiti dei territori di Voltri e di Prà, alla Cala detta dei *D'Oria*, presso altro torrentello lambente alla sua foce le antiche ville dei *D'Oria* e degli *Adorno*. Alla cala della *Pieve*, vicino alla foce del torrente *Albunega*; a *Sapello*, al *Piano di Prà*, al *Castelluzzo*, dove a ridosso di un'ampia scogliera s'apriva un porticciuolo, rifugio sicuro di navi mercantili e da pesca (5).

La pesca, industria antichissima in Prà, alimentava un numero non piccolo d'uomini di mare, pronti sempre all'appello di Genova, solleciti a correre dove li chiamava il dovere verso la patria. Questi intraprendenti correvano il mare come a un diletto. Si spingevano a lidi lontani. Nel 1156 Giordano, figliuolo di Vivaldo di Prà, confessa di aver ricevuto da Arnaldo Vacca lire 310, con cui andrà a trafficare in Valenza a rischio del medesimo; e poi, se con la nave si recherà in Alessandria d'Egitto, avrà per condotta 12 marabottini come corrono in Spagna (6).

Nel 1460 Pietro di Prà riceve dal Comune un'ambasciata da recare a mezzo della sua nave alle galee dell'armata genovese (7). Nell'anno successivo, sempre per ordine del Comune di Genova, va in alto mare a ricono-

(1) DUCANGE, *Glossarium*. Tom. V, Voce *Palmarium*, pag. 41.

(2) Di questo Ospizio si ha menzione nel Muzio, opera citata, e nelle *Pandette Richeriane*, specie negli *Atti di Parodino da Sestri*.

(3) Biblioteca Civica Berio, MUZIO, *Santa Maria di Voltri*, Cod. ms.

(4) *Pandette Richeriane*, vol. 2.

(5) Biblioteca Civica Berio, VINZONI, *Carta delle Riviere della Repubblica di Genova*.

(6) *Monumenta Historice Patrie*, CHAR-TARUM, Tomo II, pag. 324 - *Notulario* di G. Scriba.

(7) Biblioteca Brignole, Sale De' Ferrari, *Roccatagliata*.

scere l'armata nemica (1). Bartolomeo Carbone di Prà, nel 1466 interviene con la sua nave alle rappresaglie contro i Catalani (2). Nell'armamento indetto nel 1351 dal Comune di Genova contro i Veneti, sotto la scorta di Pagano D'Oria, intervengono al combattimento: Antonio Pisano, Limbanino Randaccio, Nicolò Pignone di Prà.

Uomini attivi e intraprendenti fornivano alla ligure marineria le prospapie dei Laviosa, dei Carbone, dei Biellati, dei Mantero e dei Pignataro. Ed originario di questo Comune fu quel Lanfranco Pignataro, che passato nel 1274 in Sicilia con ventidue galee genovesi contro quel Monarca, il quale avea mirato di impossessarsi di Genova, tornò in patria vittorioso dopo aver trascinato per il mare, a titolo di scherno davanti a quel potentato, le insegne reali.

Uomini attivi in mare, erano operosi in terra a pro del bene pubblico. Tali Nicolò Gallelo, Abbate di Voltri, nel 1343, Tommaso Bozzo nel 1349, Giacomo Laviosa nel 1407, Tomaso di Savignone nel 1427, Francesco Gallelo nel 1465, Antonio Carbone, Anziano in Genova, nel 1392 e 1406, Gio. Savignone nel 1408 e nel 1414 e 1417, Oberto Ratto, Conestabile dei balestrieri, nel 1381, ecc. (3). Dai Pignataro usciva un buon artista, Cristoforo, che nel 1481, assieme a Francesco De' Ferrari, lavorava di pittura nel duomo di Genova. Per tacere di quel Bernardo Mantero, che nel secolo XVIII diresse l'Accademia di Belle Arti in Genova. Nè mancarono nel patriottismo nobili esempi. I Biellati, arricchiti coi traffici nella Spagna, concorsero con la somma di 60 mila lire alla erezione delle muraglie di Genova nel secolo XVII. Fin dal secolo XV gli intraprendenti marinai, sotto la invocazione di Santo Erasmo, stabilivano nella pieve una consorzia allo scopo di soccorrere gli ascritti nella vecchiaia e dotare le loro figliole, consorzia che, varcando i secoli, dura tuttora in floride condizioni. Già nel Milletrecento la spiaggia di Prà era difesa dagli sbarchi nemici da un castello edificato a levante sopra una roccia sovrastante il mare e del quale tuttora si hanno gli avanzi. La tradizione vuole che, in origine, quella roccia, che fu in seguito distrutta e riedificata più volte, fosse stata eretta a difesa del paese contro gli sbarchi dei Saraceni ancora innanzi al Mille, cioè dopo l'invasione avvenuta nell'anno 934 in cui, come si ha dallo storico Amari, Ja Hubibn corse la riviera ligure con 30 legni da guerra, sbarcò nei contorni di Genova (distante circa 10 miglia, cioè quante ne corrono da Prà a Genova) e fecevi bottino e prigionieri (4).

Nel secolo XIV i guelfi ed i ghibellini se ne disputarono il possesso come raccontano il Villani, lo Stella ed il Giustiniani. " Nel 1324 — scrive il Giustiniani — nel mese di febbraio i Ghibellini assaltarono la fortezza di Castiglione che era in la villa di Prà presso Pegli e per tradimento l'ottennero „ (5). Nel 1328, dopo un combattimento interessantissimo avvenuto in

(1) Archivio Municipale di Genova, CRICALA, *Miscellanea*, ms., anno 1461.

(2) CICALA, *idem*, 1466.

(3) Archivio Municipale di Genova, CRICALA, *Miscellanea*, ms.

(4) AMARI, *Stor. d. Musulmani*, vol. II, p. 175.

Di uno sbarco successivo (1584) da parte dei Musulmani è cenno nella storia. Appro-

darono essi nella notte del 15 luglio alla spiaggia sottostante alla chiesa parrocchiale e sbarcati a terra saccheggiarono il tempio; ma essendosi dato l'allarme dai fortificati vicini, tornarono prontamente a bordo delle loro navi e fuggirono.

(5) GIUSTINIANI, *Libro IV*, vol. II, pagina 38.

Voltri, i guelfi tentarono l'assalto di questa fortezza fornita da Armati da Anfrone Spinola, ma loro " non riuscì il tratto „ (1). Dei combattimenti successivi sino al secolo XVIII non è qui il compito di parlare.

Pegli. — Già negli Atlanti del principio del secolo XIV, Pegli ha indicato il suo piccolo porto (2). Certo quel rifugio di navi rimonta a tempi anteriori non essendo ormai ignorato che già dall'epoca romana, questo paese, distante sette miglia da Genova, e tre da Voltri, facea parte della già ricordata tribù dei Veturii. Anzi la sua importanza, relativamente a quel tempo, si può desumere dal più importante monumento epigrafico di questa regione, cioè dalla tavola di bronzo di Polcevera. Da essa rileviamo che dovendo i Veturii, inviare come i Genuati un loro rappresentante in Roma per definire davanti al Senato le questioni di pascoli e di confini insorte tra i due popoli o tribù, scelsero Plauco Peliano di Pegli, figlio di Pelione. Il suo nome è apposto a modo di firma in fine della sentenza e, come opina il Poggi, dovea essere uomo di qualche levatura, poichè all'inviato dei Genovesi (*Genoati*) bisognava contrapporre un uomo che conoscesse il mondo e sapesse parlare e farsi valere alla presenza dei Romani (3). Con tutta probabilità la costui discendenza proseguì in Pegli nei secoli successivi, e sotto la data del 1305, in un atto rogato in Pegli nella casa del notaio Rollando Belmosto, troviamo ricordato Pegliano Porco, alterazione quest'ultima del nome romano di Plauco, e dal quale prese a distinguersi una casata del paese (4).

Tornando al Porto o Porticiuolo, da cui venne distinta la frazione del Comune in cui era situato, e della quale è menzione non infrequente nei pubblici documenti dei secoli XIII, XIV e successivi (5), questo s'apriva davanti a quel tratto di spiaggia, che dal castello sorgente sul mare prolungasi verso levante quasi di fronte alla strada che dalla marina mette alla stazione ferroviaria e alla ormai celebre villa Durazzo Pallavicini (6).

Un molo costruito in solide pietre squadrate, e sul quale il mare ed il tempo avean lasciato tracce, difendeva a levante il ricetto delle navi che trovavano sicuro ancoraggio di fronte al palazzo dei Lomellini, ora albergo del Mediterraneo, nei cui muri dello spiazzo scorgonsi gli anelli ed i canonicini disusati ai quali si attaccavano le funi delle navi venute all'abbordaggio. Un altro molo di riparo, i Lomellini aveano a loro spese costruito a ponente presso il castello, a cui le carezze dell'onda ed il flagellare degli spumanti marosi avean recato qua e là nelle fondamenta aperture e solchi, come il tempo, gli anni e le traversie della vita, ad un vecchio lupo di mare.

(1) GIUSTINIANI, Libro IV, Vol. II, pagina 42.

(2) *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, vol. V. Atlante anonimo in otto tavole del principio del secolo XIV posseduto dal cav. T. Luxoro.

(3) *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, vol. XXX.

GAETANO POGGI, *Genoati e Viturii*, pagina 261.

(4) Archivio di Stato. *Atti Gioacchino Nepitella*, Reg. II, pag. 35 v.

(5) *Atti Rollando Belmosto*, Reg. III, anno 1306, ecc.

(6) Abbiamo visto ai nostri giorni, con quel rammarico che accompagna la scomparsa dei monumenti dell'età trascorsa, parlanti all'anima la poesia della vecchia storia, tramutare il castello in un villino privato dai nuovi proprietari signori Chiozza.

Alcuni cannoni stavano a difesa del piccolo porto il quale, non solo avea visto le partenze ed i ritorni delle saettie mercantili, degli intrepidi marinai del paese, e i viaggi incessanti delle galee dei Lomellini, ma avea per corso di secoli salutato l'arrivo delle sicule triremi recanti dalla Spagna alla Liguria, principi e principesse di Casa d'Austria e di Castiglia, ambasciatori regi, nunzi papali, ufficiali di Corte, ospiti festeggiatissimi nelle regali stanze dei D'Oria, dei Grimaldi e dei Lomellini (1).

All'affluenza continua delle navi d'ogni dimensione, non bastando il Porticiuolo, la spiaggia tutta poteva considerarsi porto e per questo ai moli del Porticiuolo si aggiungevano due scali, uno ad oriente e l'altro ad occidente del paese. Il primo sotto il piano di Luco vicino alla foce del Varenna, dove ergevasi una robusta torre di difesa (2); il secondo alla punta del promontorio di Paverano, poco discosto da una scogliera emergente dal mare indicata dai Portolani e nominata nei tempi antichi come nei tempi nostri *Pietra Pulla*.

Un altro scalo sorgeva nella frazione di Multedo, vicino al castello che proteggeva la spiaggia, nei pressi dove in tempi recenti venne formato il cimitero, e le cui fondamenta vennero scalzate allorquando tra il 1852 e 1855 in quel tratto venne formata la linea ferrata. Le ubicazioni degli scali e delle fortificazioni ci sono ancora ricordate dai rilievi che il Vinzoni, ingegnere della Repubblica genovese, avea delineato nel secolo XVIII per incarico del Magistrato della Sanità, a cui, come già si è detto, spettava la vigilanza intorno al lido ligustico (3).

Benefattori del Porticiuolo erano in modo speciale i Lomellini, i quali fino dal secolo XIV, a cominciar da Multedo, sulla riva sinistra del Varenna, ove edificarono la celebre villa passata nei Reggio Rostan, sino al rivo dei Sacchi ai confini di Prà, tranne la parte già dei Grimaldi, poscia Pallavicini Durazzo e dei D'Oria, possedevano la massima parte del paese, tanto a monte che a mare, specie lungo la vallata del Varenna e la località di Porticiuolo, ove aveano uno dei principali edificizi, cioè il bellissimo palazzo con torre, ora *Grand Hôtel de la Méditerranée*.

Testimonianza della loro liberalità si ha in una lapide recante la data del 1640 murata nell'atrio del palazzo comunale, dove appunto è cenno delle benemerienze della famiglia verso il Porticiuolo, dei fortilizi di difesa, ponti, ospizii ed altre opere di beneficenza locali (4). Davanti al molo, alla cui estremità sorgeva una guardiola, si apriva una piazza sulla quale,

(1) Tra gli illustri personaggi che accompagnati da numeroso stuolo di galee nel secolo XVII sbarcarono e talvolta per più giorni soggiornarono in Pegli, nelle nostre schede troviamo indicati i seguenti: — Alberto di Austria con l'infante Isabella sorella del Re di Spagna, 1600; — Don Ferrante Gonzaga Principe di Mantova, 1607; — Conte di Lemos Grande di Spagna, 1616; — cardinale Zappata Vicerè di Napoli, 1617; — Marc'Antonio Colonna, 1617; — Duca di Ossuna con 11 galee, 1620; — Duca di Parma, 1621; — Filiberto di Savoia con la galea reale di Savoia, 1621;

— Il Marchese di Santa Croce con 12 galee, 1635; — principe Tommaso di Savoia, 1641.

(2) Di questa torre, che fu anche sede della Comunità, si trova cenno di restauri alla stessa praticati nel 1773, nei bilanci della Comunità stessa presso l'Archivio di Stato.

(3) Biblioteca Civica Berio.

Il castello di Multedo ebbe restauri nel 1616 a spese della Comunità e dei privati.

(4) Questa iscrizione esisteva prima nell'atrio della Parrocchiale di San Martino e fu trasferita nella nuova sede del Comune intorno al 1883.

ancora nel 1672, a comodo dei marinai il magnifico Stefano Lomellino faceva costruire assieme a Cesare Anfosso una fontana (1). Il Porticiuolo era difeso da artiglierie delle quali si ha ancora ricordo nel 1667 (2). Dalla parte della via pubblica il Porticiuolo era separato da un muro del quale si deliberava la riparazione nel 1765 (3). Certo un buon contributo al movimento marittimo del Porticiuolo durante il medioevo si doveva avere dalla strada che dalla Lombardia per le Capanne di Marcarolo, e il Monte Pennello metteva a Prà ed a Pegli. Le Capanne suddette erano poste ai confini dei territori della Polcevera, della Pieve e quindi della Podesteria di Voltri, dei territori di Masone, Campo, Rossiglione, Belforte, Tagliolo ed altre località del Monferrato, e come accenna l'annalista Giustiniani, in esse si faceva quasi ogni giorno mercato tra Genovesi e Lombardi (4). Certo da questo mercato deve ricercarsi l'origine del nome di quella località: Marcarolo, località sita sull'Appennino in luogo circondato da boschi, e, come osserva il chiarissimo avv. G. Poggi: " a Mercueiù era un mercato avviato da tempi antichissimi, ed è là che si iniziarono i primi rapporti di Genova medioevale coi paesi d'oltre giogo, è là che si annodarono le prime fila di quel commercio che doveva un giorno attraversare il Moncenisio, il Gottardo ed il Sempione „ (5). Pegli era poi attraversato dalla via Aurelia, che sotto l'appellativo di Via Romana pervenne sino a noi. Questa strada passava alle falde delle colline, saliva alle località dette Rapalli e Laviosa, quindi declinava a Gallelo da dove proseguiva per Prà, ecc.

Essa in progresso di tempo andò soggetta ad ampliamenti e restauri, come ad esempio nel 1353, in cui, come abbiamo dal Cicala: " si riattò e si fece più agiata la strada che va da Genova ai confini del Nizzardo non senza dispiacere dei Provenzali, i quali paventavano che tal camino fosse principio a servitù „ (6).

Di altre riparazioni è cenno nelle filze degli Atti dei P.P. del Comune di Genova (7) ed in quelle del magistrato delle Comunità, nelle quali troviamo ancora nel secolo XVIII quotati i RR. PP. Francescani del convento di Pegli per le spese in restauro della *strada romana* (8). Come facente parte del Plebato o della Podesteria di Voltri, Pegli, al pari delle altre Comunità o Rettorie, poste nella giurisdizione, segue l'ordinamento politico ed amministrativo. Concorre con i suoi marinai all'armamento delle galee genovesi, interviene con i suoi uomini ai generali parlamenti, contribuisce alle spese pubbliche, nomina l'abbate del popolo, obbedisce all'autorità del podestà, manda i suoi anziani a sedere nei Consessi della Repubblica. Già nel 1170

(1) Archivio Municipale di Genova. *Lettere dirette dai P.P. del Comune al capitano di Sestri Ponente*, 1673.

(2) Archivio di Stato. Carte Comunità Pegli. *Deliberazione circa l'accomodo degli scalonì per le artiglierie et bisogno di polvere*, Cart. 147, anno 1667.

(3) Archivio di Stato, Carte Comunità. Comunità di Pegli. *Accomodo alla muraglia che regge la strada pubblica in vicinanza del mare nel luogo detto Porticiuolo per il*

quale il Comune sborsò la somma di scudi 285.

(4) GIUSTINIANI, *Annali*, lib., vol. I.

(5) *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, vol. XXX. G. POGGI, *Genovati e Viturii*, pag. 329.

(6) Archivio Municipale di Genova. CICALA, *Miscellanee*, anno 1353.

(7) Archivio Municipale di Genova. *Atti dei P.P. del Comune*.

(8) Archivio di Stato. Filze delle Comunità.

appare governato da consoli (1) e talvolta l'abbate, che presiede al buon andamento della cosa comune, è scelto tra i suoi abitanti.

Negli armamenti navali Pegli contribuisce in largo numero: cinquanta uomini d'equipaggio ogni 10 galee armate (2), così che i ruoli della ligure mariniera contengono tutta la gamma dei cognomi pegliesi: Guisulfi, Chiozza, i Vivaldi, i Porco, i Malpagati, i Rapallo, Rombo, Mazzocco, Anfossi, Puppò-Rivano, Tagliafico, Cafferata, Boccone, Marcenaro, Rossi, ecc. Già nel 1156 negli atti di G. Scriba troviamo che Pagano Pensatore promette a Sigurando, capitano marittimo di Pegli, soldi dieci per ogni bisante che pagherà a Tunisi per la parte dovuta al riscatto di Dedone Bongiovanni di Savona (3). Nel 1346 Opizzone Guisulfi di Pegli sale al comando d'una delle 15 galee capitanate da Germano di Murta al ricupero di Sassari (4).

Nel 1352 Antonio Porco si distingue con la sua nave nella guerra contro i Catalani. Nel 1370 una squadra di marinai pegliesi trovasi imbarcata sulla nave inviata da Genova a Corneto per il trasporto del Pontefice. Nel 1404 la nave di Stefano Guisulfi di Pegli salpa per il levante per il commercio degli *alumi* (5). Da Pegli toglievano marinai e comandanti di navi i Centurione, i D'Oria e i Lomellini. I primi si giovavano di essi per fornire le navi inviate alla Spagna ed al Portogallo; gli ultimi per il commercio con la Sardegna, l'isola di Tabarca e la colonia di Carlo Forte, dove, per opera loro, durò attivissimo per il corso di secoli il commercio del corallo. Anzi fu così grande l'affluenza dei Pegliesi a Tabarca ed a Carlo Forte da costituire la maggior parte degli abitanti (6).

La prosperità che allietò Pegli nei tempi recenti non mancò nei tempi antichi. In questo giardino della Liguria vi erano dovizie, usi signorili, nobili costruzioni sin dall'età di mezzo. Nel secolo XIII vi esistevano già le case e le villeggiature di Tedisio D'Oria, di Ansaldo, Angelo, Amico, Buonvassallo Lomellini (7), di Nicolò Croce (8), di Vivaldo Vivaldi ed Ottone de' Marini (9), di Rollando Burlasco (10), di Gionata del Campo (11), di Vassallo Visconte, ecc.

Nè mancava una loggia in cui i nobili genovesi s'adunavano a trattare d'affari o si intrattenevano in liete riunioni davanti al mare, da cui riconoscevano ogni loro ricchezza ed a cui rivolgevano i loro pensieri.

Sestri Ponente. — Sestri Ponente è una delle città più operose e belle del golfo ligure. La sua posizione è tale da giustificare gli entusiasmi di Massimo D'Azeglio, il quale scrisse che le marine di Sestri, di Port'Ercole, di Albenga, di Sorrento e d'Amalfi non sono inferiori a quelle di Etreat e di Trouville (12).

(1) Biblioteca Civica Berio. POCH, *Miscellanea storiche*, Reg. II, pag. 241.

(2) Ruoli per gli armamenti e ruolo dei remieri della Repubblica di Genova.

(3) *Monumenta Historiae Patriae*, Chart., vol. II, *Notulari* di G. SCRIBA.

(4) Archivio Municipale di Genova. CICALA, *Miscellanea storiche*, anno 1346.

(5) CICALA, op. cit., anno 1404.

(6) Vedi l'opuscolo di TITO BRUNA, *I Pe-*

gliesi di Tabarca e la Colonia di Carlo Forte. Sestri Ponente, Tipografia Commerciale, 1899.

(7) *Pandette Richeriane*, vol. I. Indice 2.

(8) Idem.

(9) *Atti Not.* Enrico di Porta, fogli 27, anno 1240.

(10) Federici. *Abecedario*, vol. I.

(11) Idem.

(12) M. D'AZEGLIO, *Ricordi*, cap. XVIII.

Difesa alle spalle dai venti di tramontana, mercè la pittoresca catena dell'Appennino, cinta d'ambo i lati da poggi e ville deliziose per belli contrasti di verdi, di luci e di ombre, disseminata nella parte alta di palazzi e di villini, offre una smagliante tavolozza di colori iridescenti.

Sestri, nel fondo di fronte al mare infinito, mette il fumo dei suoi alti comignoli nell'azzurro del cielo, formando con il denso suo abitato, con i suoi opifici, i suoi cantieri, dove si svolge il gran movimento delle numerose industrie, un piacevole contrasto con la parte alta, che ora, al contrario del suo passato, sotto il titolo di San Giambattista, vive di vita autonoma. Le abitazioni sparpagliate tra il verde stanno lucide e silenziose al sole tra il profumo dei giardini in mezzo a strade e viottoli che salgono e scendono in piacevole disaccordo. Il nome romano di questa città *Sextum*, indica la sua antichità. È un indizio sicuro che trovavasi sulla strada romana disegnata dalla tavola Peutingeriana e dall' Itinerario di Antonino, a sei miglia di lontananza dalla colonna aurea di Genova. *Sexto ab urbe lapide*.

Certo il sito nell'epoca romana doveva essere fiorente. La postura delle sue colline fertilissime, e fin d'allora coltivate a vite, a grano, a frutteti, come lo erano quelle della Polcevera all'epoca della tavola di bronzo; l'apertura della sua spiaggia, facilissima agli approdi, le comunicazioni con Genova e le vicine tribù, lasciano argomentare della importanza di Sestri nei tempi remoti, specie se noi riflettiamo sugli accenni che intorno alle spiagge ligustiche fanno storici e geografi greci e romani; i quali per quanto brevissimi, lasciano adito a congetture sicurissime intorno alla vita operosa in terra ed in mare delle popolazioni del golfo ligustico sei e otto secoli innanzi all'Era volgare. Davanti a questo pensiero a noi non sembra punto esagerata l'opinione del chiarissimo collega nostro, avvocato Gaetano Poggi, che cioè, all'epoca della tavola di bronzo, Veturii, ai quali appartenevano gli abitanti di *Sexto* (Sestri) e Genoati erano almeno da venti secoli stabiliti nelle loro sedi (1).

È cosa fuor di dubbio che a Sestri esisteva un porto sicuro, il quale non è in oggi che la parte piana della città sorta dalle alluvioni, che hanno già gradatamente riempito il cratere della insenatura formante il porto antichissimo. La natura recò mutamenti al porto e alle sponde; Sestri vide, come ce lo assicurano documenti più recenti, dilungarsi il mare dalla riva, il seno colmarsi di sabbia e sorgere orti, cantieri ed abitazioni e persino la vasta mole della sua parrocchiale dove prima galleggiavano navigli (2).

Le acque salse non solo occupavano il vasto bacino sul quale durante

(1) *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, vol. XXX. GAETANO POGGI, *Genoati e Viturii*, pag. 196.

(2) Da documenti del 1192, 1235 e 1236 risulta che la strada volgarmente detta strada della Paglia, che da Castiglione proseguiva per Lardara, partendo dalla località di Santa Caterina in seguito piazza degli Imperiali, passava rasente il mare, sopra la riva. Nel 1558 la spiaggia era cresciuta per guisa che altre abitazioni erano state edificate dove prima era il mare e già s'era potuto formare

l'altra via che dal Ponte di Castiglione metteva a Lardara davanti al terreno dove nel secolo XVII si edificò la parrocchiale di Santa Maria Assunta. — Vedi Archivio Municipale di Genova, *Atti dei P.P. del Comune*, anno 1558, filza 124. — Delegati ai lavori di detta strada erano Paolo Spinola, Benedetto Imperiale Balliano, e Nicolò Lomellino. Nel 1631 proseguendo il mare a ritirarsi e la spiaggia ad aumentare, si fece il modello della via principale, quella che passa davanti alla parrocchiale. Archivio Municipale, *Pratiche pub-*

il medio evo sorsero i borghi di Lardara e di Castiglione, ma si inoltravano nell'ampia insenatura di Chiaravagna, si spingevano sotto le colline di Sor-riva e Pian di Forno, ove prima del Mille sorgeva la parrocchiale di San Giam-battista, lambivano i rivaggi del promontorio ora detto *Virgo Potens*, e tra le sponde delle duplici colline le navi aveano un asilo sicuro che ancora nell'età di mezzo veniva riconosciuto sotto l'appellativo di Porticiuolo di San Lorenzo, da una chiesa eretta in onore del Santo Arcidiacono in epoca anteriore al secolo X (1). A conferma di tutto questo si citano dagli abitanti di quella località alcuni ricordi dell'esistenza di vecchie costruzioni, moli, ecc., venuti in luce nei lavori di scavo e presso le quali si rinvennero anelli di ancoraggio, pezzi di àncore, ed altri ferri appartenenti a costruzioni navali.

Alle progressive alluvioni dei due torrenti, Chiaravagna e Cantarena, si deve principalmente l'interramento del golfo di Sestri, ma al rapido avanzamento della spiaggia concorsero altresì l'azione diretta delle onde procellose lungo le costiere adiacenti e sul fondo stesso del mare. Da qui si spiega perchè il suolo di Sestri andò sempre progressivamente alzandosi per guisa che si dovettero più e più volte alzare i selciati delle strade, formate nel medio evo entro il bacino interrato, per dar luogo alle acque delle fogne di poter scorrere al mare.

Da questi progressivi alzamenti del suolo, si spiega il perchè gli edifizî costruiti durante il medio evo nei due borghi di Lardara e di Castiglione, dove allora giungeva il mare, che ne lambiva le fondamenta, hanno uno o due piani sotto il livello stradale. Nè la chiesuola medievale dedicata a Santa Caterina ne andò libera, avendosi l'esempio di un edificio più recente sovrapposto all'antico rimasto sotto il suolo (2). A difesa del porticiuolo di San Lorenzo erano stati eretti fortilizi, giusta la consuetudine, a piedi dei due promontori che ne formavano l'imboccatura. Uno di proporzioni più modeste che le antiche carte ci ricordano sotto l'appellativo di San Martino, titolo d'una chiesa medievale eretta alle falde del poggio di Piano del Forno; l'altro più vasto e del quale anni sono abbiamo visto le fondamenta durante certi lavori di sterro ivi proseguiti, appellato *Castiglione* nei documenti del secolo XIII e successivi, già rocca forte sul mare, baluardo d'offesa e di difesa durante le fazioni tra guelfi e ghibellini, sentinella vigile sulle armate nemiche, assidua scorta sulle galeotte saracene agognanti prede d'uomini e di averi (3).

Sulla spiaggia, che il mare e i torrenti andavano formando, vigilavano i Salvatori del porto e del molo, magistrati a cui Genova, rivendicandosi a libero Comune, affidava l'incarico di sovrintendere a tutti gli arenili del

bliche, 1628, 34, n. 196. Da questo modello o pianta risulta che allora la sponda del mare lambiva il coro della chiesa.

(1) Di questa chiesa è ricordo nel *Chartarum* in un documento dell'11 agosto 1155, edito nei *Monumenta Historiae Patriae*, vol. II, col. 298. Essa apparteneva alla Cattedrale di Genova la quale spiegava altresì la sua giurisdizione sulla parrocchiale di San Giambattista sorgente sull'opposto rialzo di terreno.

(2) Presso questa chiesa sorgeva una loggia dove si adunavano gli uomini del paese per le pubbliche riunioni.

(3) Abbiamo dallo STELLA (*Annali*) che nel 1320, ai 15 di luglio, l'esercito dei guelfi si diresse verso Sestri con una flotta di 60 galee e 200 piccole navi, con 450 cavalli e cavalieri, per muovere assalto ai ghibellini che s'eran fortificati in Castiglione. Altro combattimento seguì nel 1323.

golfo da Laestra su quel di Cogoleto a ponente, a Rovereto, a Chiavari presso le rive della fiumana bella, che dovea in seguito ricevere il cortese saluto del maggiore Poeta. A questi Salvatori dovean far ricorso quanti della spiaggia volevano giovare per la formazione di scali per la costruzione di navi, per l'erezione di edifizii, di loggie, per deposito di leudi, per trarre all'asciutto i navigli, prosperità del commercio privato, della fortuna comune (1). Allora nella parte che sorge a oriente elevavasi un grazioso isolotto sul quale i monaci di San Benedetto avean scelto asilo preparando, tra la quiete della natura, incremento all'agricoltura, attività all'industria, risveglio alle arti belle addormentate dalla barbarie. Dall'umile cenobio posto nel centro della vasta scogliera, dove ora si aderge il castello Raggio e che sino al secolo XVIII, rimase disgiunta dalla terra mediante un breve braccio di mare, dovea avere vita la storica abbazia di Sant'Andrea per tanti titoli insigne negli annali della Chiesa, e che forniva a Genova architetti al suo porto e tra essi quel frate Oliverio, dalla cui fantasia sorse bello nella sobrietà delle sue linee medievali il palazzo di San Giorgio. Presso l'isolotto di Sant'Andrea si apriva un sicuro ridosso alle navi e che diè impulso al traffico marinaro di Sestri pei secoli successivi, cioè dal XII al XVIII. Ivi sul piccolo molo, ivi sullo scalo sovente menzionato, le vigili sentinelle, dalle loro guardiole dovevano, al passaggio di navi da carico o da guerra, far passare voce, cioè trasmettere l'annunzio alle scorte vicine finchè la nave non fosse giunta nel porto di Genova (2). Già nel Milletrecento estesasi la spiaggia di Sestri, si provvedeva alla strada sopra il lido. Mentre veniva restaurata la antica Via Aurelia, che da Genova per Promontorio, Rivarolo, Fegino e Borzoli metteva a San Giambattista di Sestri (3), non si tralasciava d'ampliare quella litoranea che da Sampierdarena per Cornigliano e la Colombara, proseguiva verso i due borghi di Castiglione e Lardara. Il continuo passaggio per questa via dava luogo a frequenti riparazioni, come, ad esempio, nel 1481, per ordine del doge Battista Fregoso (4), nel 1554, 1558, 1580 e via dicendo (5). Già nel 1408 il torrente Chiaravagna valicavasi alla sua foce presso il forte di Castiglione, sopra d'un solido ponte fatto costruire da Antonio Centurione, podestà di Voltri, con i danari sborsati dagli abitanti della Podesteria voltrese e dai cittadini di Genova, i quali possedevano beni stabili in quelle comunità (6). Un altro ponte esisteva tra la baia di Sant'Andrea e il sottoposto isolotto. Esso veniva rifatto nel secolo XVII (7). Questi cenni intorno al porto e alla spiaggia di Sestri, aprono la via perchè lo studioso si possa ridurre con il pensiero ai secoli antichissimi: al periodo romano, all'impero

(1) Negli *Atti dei Padri del Comune*, dell'Archivio di Genova, si hanno concessioni accordate agli abitanti di Sestri di fabbricare case sugli Arenili di quella spiaggia. Vedi filze 1505-7, 1508-15, 1528-32, ecc.

(2) Biblioteca Civica Berio. VINZONI, *Pianta delle due Riviere*.

(3) Nel 1597 gli uomini del Terzero di San Giambattista doveano, per ordine dei Padri del Comune, provvedere alla sistemazione della via Romana assieme a quelli del borgo di Sestri. Rappresentava i primi Tomaso

Battilino, i secondi Domenico Muzio. - Archivio Municipale di Genova. *Atti dei P.P. del Comune*, 1597.

(4) Bibliot. Civica Beriana. *Memorie riguardanti la Repubblica di Genova*, vol. I, n. 429.

(5) Archivio Municipale di Genova. *Atti dei P.P. del Comune*, filze anno 1554-56, 1558-69, 1579-80, 1585, ecc.

(6) Archivio di Stato. *Pandette Richeriane*, indice B, pag. 668.

(7) Archivio Municipale di Genova. *Pratiche pubbliche*, filza 1633-48, n. 368.

d'Oriente, al dominio dei Longobardi, dei Franchi e dei visconti o marchesi, all'invasione dei Saraceni, e ben comprendere come un'insenatura, posta in così favorevole posizione, non sia stata, per il corso dei secoli che precedettero il Mille, affatto inoperosa. Chi conosce come i Longobardi venissero alle nostre rive in cerca di abili costruttori navali, chi sa come Teodorico, questo re dotato di grande attività di mente, riconoscendo il mare essere fonte di prosperità, promovesse attivamente la costruzione di navi, ordinando anzi che si costruissero d'un tratto mille dromoni, vascelli che contenevano da cento a duecento remiganti, chi non ignora l'allestimento delle navi ordinato alle spiagge ligustiche da Carlo Magno, chi è a giorno della operosità navale che già intorno al Mille e al Milletrecento formava l'orgoglio e la gloria dei della Volta, dei Vento, dei Ponzano, dei Malocello, dei Carmandino, e altre casate viscontili, che in Sestri s'erano divisi i beni aviti, può ben argomentare del rigoglio di vita marinara in tutte le sponde del sestrese territorio. I documenti che a noi pervennero dal secolo XI e XII in poi, mentre testimoniano l'attività dei tempi a cui appartengono, confermano l'attività preesistente. In mancanza delle memorie che ci avrebbero ricordato partitamente i commerci e la navigazione sestrese attraverso ai periodi su accennati, ben possiamo basarci sulle memorie posteriori, e anche riflettendo sulle traversie cagionate dalle invasioni barbariche e saracene, pensando che niente è perpetuo sulla terra, neanche la sventura, possiamo dire che le sopravvenute generazioni trasmisero ai nepoti la proverbiale energia degli avi. Così che quando nel 1177 i savonesi sentono il bisogno d'aiuto e di alleanze, si rivolgono ai sestresi come ai veterani, e da veterani sono i patti. Venendo a Savona nessun uomo di Sestri e del pieviere di Voltri, dovrà pagare con la sua nave diritto di ripa. Potranno i sestresi trattare in Savona con quella libertà come in casa loro, come se godessero cittadinanza savonese. Lo stesso i savonesi in Sestri e nelle rive del distretto, con patto accettato, che Sestri fornirà a Savona 60 uomini armati in caso di bisogno (1). Sestri modellandosi sulla madre patria, Genova, accettando il suo governo, seguendo le iniziative del capo della voltrese Podesteria, di cui era una delle principali gemme, come Genova batteva la via della gloria. La sua spiaggia si arricchiva di navi, i suoi abitanti rispondevano solleciti agli appelli di Genova, le galee genovesi accoglievano gli arditi marinai di Sestri, i capitani esperti e pronti, i balestrieri destri, i rematori veloci.

Forti erano nelle lotte fiere contro i nemici, e nelle vittorie delle armate genovesi, Sestri avea la sua parte. E non solo erano vittorie contro i nemici, erano spesso vittorie nei traffici.

“Gli industri sestresi salpavano da Lardara e da Castiglione noleggiando per gli empori di Scio, di Trebisonda, di Beirut, di Caffa, di Famagosta, ecc. (2) „. Così operarono per tutto l'èvo medio, nè dopo si addormentarono sugli allori mietuti. Gli annali del Casoni, le carte degli archivi, i codici manoscritti delle nostre biblioteche, serbano pregevoli notizie e documenti dimostranti come il valore antico proseguì e durò nei tempi successivi.

(1) Archivio Municipale di Savona, *Primo Registro a Catena*, pag. 9, v.

(2) *Atti della Società Ligure di Storia Pa-*

tria. A. FERRETTO, *Annali Storici di Sestri Ponente dal secolo VII al secolo XV*, volume XXXIV, pag. XVII.

Cornigliano. — Cornigliano, alla foce della deliziosa vallata della Polcevera, è una gemma della riviera ligustica. Dista tre miglia da Genova e siede in un bel piano inclinato alle falde della collina di Coronata. Ha per confini a levante la città di Sampierdarena, a ponente Sestri, a tramontana Borzoli e a mezzodì il mare.

Sulle colline e nel sottoposto piano sono disseminati e sparsi casini amenissimi, i quali bizzarramente dipinti a più colori, come è costume in Liguria, offrono da lungi una assai lieta veduta. Tratto tratto, tra le ville adornate della più ricca vegetazione, si innalzano e torreggiano i palazzi marmorei eretti un tempo dalla nobiltà genovese per la quale Cornigliano fu sempre luogo di delizie.

Basti ricordare come già ai tempi del Petrarca facessero bella veduta su questo lido le ville degli Spinola, dei D'Oria, tra cui quella di Branca, dei Carmandino, dei Gentile e dei Pevere, la magnificenza delle quali faceva con ammirazione scrivere al cantore di Laura " che la beltà e superba architettura delle case di Genova era stata vinta e superata da quella delle sue ville „ (1).

La bellezza del sito era nota ed apprezzata fin dai tempi romani, nei quali Cornigliano dovea essere per Genova ciò che per Napoli erano Baia e Pozzuoli. Questa opinione è convalidata da una tradizione costante, giunta attraverso ai secoli fino al Cinquecento, e che venne raccolta tra gli altri dal Giustiniani, il quale, dopo aver nominato le *trentadue* ville che in Cornigliano possedevano ai suoi tempi (1530 circa) i patrizi genovesi, così " ample e magnifiche, che sono certo abitazioni più convenienti a principi che a privati cittadini „ (2) assicura che il delizioso paese fu " secondo che sentono i dotti, predio ossia villa e possessione di Cornelio, cittadino romano; e dicono che da lui abbi pigliato la denominazione „ (3). Questa sentenza è piaciuta ai nostri archeologi e in modo speciale al chiarissimo Sanguineti, il quale conviene essere il nome di Cornigliano evidentemente romano, proveniente da alcuno della gente *Cornelia* che può suppersi avervi avuto un podere, da lui denominato *Fundus Cornelianus*. Che dai nomi gentili si traessero aggettivi e questi si applicassero specialmente ai fondi non vi è nulla di più certo nè di più comune negli scrittori ed in epigrafia (4).

I diritti della vasta spiaggia erano dovuti ai Salvatori del porto e del molo ed in seguito ai P.P. del Comune (5). Nè mancano accenni a riguardo dei cantieri stabiliti lungo il lido, alle partecipazioni degli uomini del Comune alla marineria genovese, alle guerre navali indette dalla Repubblica (6). Gente operosa nell'agricoltura e nella pesca, forte, industrie, popolava la spiaggia e le ville di Cornigliano fin da' tempi antichi. Il lavoro, la passione per il mare, fu su quel lido cosa ereditaria e fonte di quella prosperità che è oggi invidiata. L'aperta spiaggia che coi secoli subì le sue metamorfosi e si dilatò largamente, perchè ancora nel secolo XIII il flutto del mare lambiva la vecchia

(1) PETRARCA, *Itinerario Siriaco*.

(2) GIUSTINIANI, *Annali*, lib. I, p. 51.

(3) GIUSTINIANI, *Annali*, lib. I, p. 51.

(4) *Atti Società Ligure di Storia Patria*, vol. III. — *Iscrizioni Romane della Liguria*;

raccolte ed illustrate dal can. prof. ANGELO SANGUINETI, pag. 131.

(5) Archivio Municipale di Genova, *Atti dei P.P. del Comune*, filza 1508-11.

(6) Bibl. Civico-Beriana, *Cod. Marineria*.

strada che passa rasente alla parrocchiale di San Giacomo (1), avea i suoi speciali punti d'approdo. Alla *Colombara* (2), e precisamente alla scogliera di *Garanga*, era indicato il posto di sbarco in una piccola insenatura capace di dar ricetto alle piccole navi nelle traversate moleste e che a seguito di interrimenti rimase asciutta, e nel secolo XVIII mutata in terreno coltivato ad orto. L'altro scalo era di fronte alla loggia degli Spinola poco oltre all'attuale piazza della Stazione. Vicino alla *fiumara* della Polcevera era l'altro punto di sbarco.

Sul lido arenoso la vita era continua, la pesca alimentava l'attività di quella gente semplice e bonaria avvezza a salutare di tratto in tratto l'arrivo al lido di triremi principesche recanti ospiti nelle magioni degli Spinola, ambasciatori regi, cardinali, monarchi e imperatori.

Sampierdarena. — Sampierdarena, oggi fiorente d'industrie e di commercio, non dovea essere una spiaggia ignorata sino dai tempi romani e prima certamente che Ròtari, il barbaro re, come ricorda un autore sincrono, Fredegario, facesse quella triste ed impetuosa spedizione, che distrusse quanto vi era di bello e di grande tra la foce della Magra e del Varo, ponendo a ferro ed a fuoco tutti i paesi, le città e le borgate esistenti lungo il lido compreso tra Luni e Nizza. Sampierdarena deve essere stata tra le prime a soffrire l'urto delle irruzioni barbariche, e intorno alle modeste sue case devono avere guizzato le fiamme.

Ma, come avviene tra gli stormi delle rondini, che passata la cattiva stagione tornano a nidificare nel paese dianzi abbandonato, così cessata la furia dei Vandali invasori, i sopravvissuti alla strage ritornarono alla nativa marina a ripigliare le antiche industrie. I pescatori, a stringere colleganza cogli ortolani e i nocchieri, formando ben presto una schiatta d'uomini gagliarda, fiorente, infaticabile. Che nella località ove sorge la chiesa di Santa Maria della Cella, esistesse in tempi remotissimi una insenatura, o meglio un piccolo porto, lo dice chiaramente il nome di *Cella* conservato tuttora dalla località stessa, nome con il quale i Latini solevano chiamare precisamente i piccoli porti di mare. Lo attesta il Cluverio nella sua *Italia Antiqua*, lo dice l'Ughelli nell'*Italia Sacra*, lo afferma il Muratori nelle *Antichità Italiane*, lo credono il Fournier, l'Eschinardi, Filippo Bonanni e lo testimonia con validissimi documenti quel dottissimo storico delle cose marinesche, che è l'illustre domenicano P. Alberto Guglielmotti (3).

Che al centro o da un lato del piccolo porto venisse edificata una modesta chiesetta all'apostolo Pietro, donde poi derivò al paese il nome di Sampierdarena, è cosa se non certa, almeno supponibile, ed anche appoggiata dalla usanza antichissima di costruire chiese e delubri in tutte le insenature, in tutti i punti di sbarco. Queste due prove servono sempre più a confermare e convalidare la antichissima tradizione, che qui in questo

(1) Biblioteca Civica Beriana, POCH, *Miscellanee*, vol. III, pag. 89, anno 1251.

È nominata una proprietà dei Benedettini di San Siro, posta davanti alla chiesa di San Giacomo confinante con la strada e il lido del mare.

(2) *Colombara* è termine marinesco e significa scogliera a fior d'acqua. Vedi *Portolano Gorgoglione*. Biblioteca Brignole Sale De Ferrari.

(3) P. A. GUGLIELMOTTI, *Storia della Marina Pontificia*, vol. I, pag. 11.

punto, nell'anno 725 sbarcassero le reliquie di Sant'Agostino; e che dal re Liutprando, venuto espressamente da Pavia a riceverle, fosse edificato il piccolo tempio sacro al santo dottore; tempietto che deve essere stato sostituito al primo, sacro al Principe degli Apostoli. È vero che Jacopo da Varagine, nella sua cronaca, afferma come oltre questo piccolo tempio di Sant'Agostino in Sampierdarena, vi sieno quattro altre chiese, cioè Santa Tecla (ora Santo Agostino di Genova), San Silvestro, San Tommaso e San Teodoro a Genova, le quali si disputavano l'onore di avere ospitato le sacre Reliquie; ma quelle chiese basano le loro ragioni sulla semplice tradizione, mentre invece per la chiesa di Sampierdarena non mancano antiche scritture a dimostrarlo.

E qui pure di fianco alla chiesa dura in piedi il tempietto che Liutprando edificava in onore di Sant'Agostino, e non son molti anni che in esso si trovarono tracce di antichissime pitture, una illustrazione delle quali venne fatta dal chiarissimo D'Andrade, pubblicata per cura del Municipio di Sampierdarena.

I punti principali di sbarco alla spiaggia di Sampierdarena ci sono indicati dalle antiche carte nei seguenti centri, i quali dal medio evo fino al secolo scorso, furono costantemente indicati come stazioni di guardia, sia contro i Corsari, sia contro le altre armate nemiche, sia contro gli sbarchi clandestini in tempo di pestilenze e di altre epidemie: scalo vicino alla foce della Polcevera; scalo del *Lazzaretto*, di prospetto all'attuale stabilimento Ansaldo; scalo del *Canto*, cioè di fronte all'antica strada detta dei Bovi ed era intitolata a Nicolò Barabino, illustrazione artistica di Sampierdarena; scalo del *Castello*, ora residenza municipale; scalo della *Crosa Larga*; scalo della *Coscia*. A questi scali provvedevano continuamente le guardie con gli uomini di Sampierdarena, tutti gli abitanti delle parrocchie della valle Polcevera, dalla riva del mare ai Giovi. Era una milizia ordinata e la cui tradizione passava di famiglia in famiglia, di generazione in generazione, per il corso di sette secoli.

La guardia ai singoli scali variava da due a sei individui, durava ventiquattro ore e quindi aveva luogo la muta (1). Il governo di Genova mirando con ogni avvedimento a tenere esercitata la gioventù assai spesso amava di far prova della bravura di questa. Le acque di Sampierdarena in queste esercitazioni erano le prescelte. La storia, infatti, ci ricorda la famosa rassegna delle navi genovesi (*rigada*) passata il 27 luglio 1242 nelle acque di Sampierdarena dal podestà Corrado di Concessio. La flotta era composta di ottantatré galee, di tredici taride e di tre navi onerarie colorite in bianco con croci vermiglie; poichè " appunto in quell'anno (scrive il Giustiniani) si cassò la pittura del color giallo che si soleva usare „. Le navi erano allestite per la guerra che i Genovesi avevano dichiarato ai Pisani. " Saria difficile, dice lo stesso annalista, esplicare con la penna il numero e la quantità delli combattenti e delle altre genti che si ridussero in San Pietro d'Arena, nè con minor fatica si potria esprimere quanta allegrezza e quanta giocondità ricevesse ciascuno a vedere una così numerosa armata e tanto potente

(1) Biblioteca Civica Berio. *Pianta delle due Riviere della Repubblica di Genova*. Dbis, pag. 6, 1, Tav. 8 e 9.

e talmente attrezzata, certo pareva che tutta quella spiaggia volessi per allegrezza saltare e ridere „ (1).

I baroni di Francia e di Germania all'epoca delle crociate trovavano in Sampierdarena esperti calafati e destrissimi costruttori di navigli. In quei tempi la spiaggia era tutto un cantiere celebratissimo (2) e fra i suoi costruttori più operosi erano i Coronata, ai quali affidavano la costruzione delle loro navi gli Usodimare, i De' Marini, i Vento, i Piccamigli, i Lercari, ecc., ai quali si rivolse San Luigi IX re di Francia per l'affitto delle navi, che dovevano condurlo in Terra Santa (3). Nei fogliuzzi notarili sono ricordati i Da Pelo, i Sambuceti, Bartolomeo Casale, Nicolò e Antonio Boccacci, come valenti costruttori navali (4). Nel 1251 troviamo ricordata la nave costrutta in Sampierdarena per il re di Francia (5). In Sampierdarena esisteva un vasto cantiere della Repubblica come rilevasi dalle carte dell'Archivio di Stato, da cui risulta come ai 23 dicembre 1342 ivi si armassero 15 galee sotto il comando di Pietro Boccanegra. Questo ed altri consimili armamenti giustificano l'affermazione del Giustiniani, il quale ai suoi tempi, prima metà del Milleciquecento, scrivendo che “ per compiutamente narrare l'opportunità, la magnificenza e la nobiltà di Sampierdarena sarebbe necessario farne un volume „ non tralascia di ricordare tra l'altro “ la spiaggia lunga un grosso miglio, tanto comoda al varcar delle navi, che non potrebbe esser più; e par che la natura l'abbi fabbricata a questo effetto „ (6).

La sovrintendenza della spiaggia di Sampierdarena spettava, come tutti gli altri arenili delle riviere ai Salvatori del porto e del molo di Genova, magistrato al quale in progresso di tempo, cioè nel secolo XIV, subentrarono i Padri del Comune. Questo magistrato percepiva i diritti di spiaggia, concedeva gli arenili, per la formazione dei cantieri, per la costruzione di edifizii (7), provvedeva alle riparazioni dei moli e delle strade (8). Anche l'arcivescovo fin da tempi antichi aveva i suoi diritti sopra la spiaggia e il suolo di Sampierdarena, diritti derivati da concessioni fatte alla Chiesa genovese probabilmente fin dai tempi di Liutprando, di Berengario e di Adalberto e che conservati sotto l'imperio dei Carolingi, durarono per tutto il secolo XII in cui il pubblico sigillo di Genova reca ancora da un lato “ Januensis Archiepiscopus „ e dall'altro “ Civitas Januensis „ e il Cintraco, banditore del Comune, andava attorno a proclamare *bandum per civitatem et per totum archiepiscopatus*. Di questi diritti dell'arcivescovo sopra Sampierdarena, come su altre località delle riviere, come ad esempio Prà, Sestri, fanno menzione documenti di quei secoli XI, XII e XIII. Il registro arcivescovile ne fa ripetuto cenno specie sotto gli anni 1144 e 1145.

Le proprietà, il soggiorno, anche limitato ad una parte dell'anno, di famiglie distintissime per dignità, censo, riputazione, sono a loro volta

(1) AGOSTINO GIUSTINIANI, *Annali*, Lib. III, vol. I, pag. 381.

(2) Archivio di Stato. *Pandette Richeriane*, vol. I, anni 1214, 1248, 1251, pag. 1360, 1363, 1367, 1373, 1388.

(3) JAL, *Storia d. antiche costruzioni navali*.

(4) Archivio di Stato. *Pandette Richeriane*, vol. I, anno 1405, pag. 687.

(5) Idem, idem, anno 1251, pag. 1234.

(6) GIUSTINIANI, *Annali*, Libro I, vol. I, pag. 56.

(7) Archivio municipale di Genova, *Atti dei PP. del Comune*, anno 1505-07, filza n. 57.

(8) Archivio municipale di Genova. *Atti dei PP. del Comune*, anni 1518-23.

prova dell'importanza che Sampierdarena godeva anche a quei tempi. Essa nel 1130 trovasi già governata dai suoi Consoli. In documenti del 1134 sono indicati come tali Oberto de Bozolo, Bongio della Sala e Pietro de la Plada. I quartieri ond'era divisa denominavansi della Coscia o Capo di Faro, di Galliano, della Pieve e del Mercato; ai quali fu aggiunto in seguito quello di Promontorio. Ciascuno di questi quartieri nel medio evo aveva una speciale compagnia di soldati e di balestrieri; militi di fanteria e di marina nei secoli successivi. Semplicissima era la forma del regime civile. I Consoli erano eletti ogni anno dal Parlamento. A questo partecipavano tutti gli individui maschi dai diciassette ai sessant'anni. Il Parlamento tenevasi, nei primi tempi, in luogo aperto e quasi sempre sulla piazza del Mercato, oppure in quella della pieve di San Martino. La votazione compievasi per alzata di mano. In progresso di tempo, sorto il castello a difesa della spiaggia, le riunioni avvenivano in quel luogo fortificato, che pochi anni or sono fu ridotto a sede dell'odierno Municipio.

Ai Consoli venivano assegnati alcuni consiglieri tolti dalle singole frazioni, e dal volgo chiamavansi *Massari*. Dai Consoli e dai Massari veniva governata la Comunità, la quale teneva ai suoi ordini un Cancelliere " che doveva essere Notaro „, un Cintraco e un Custode dell'orologio pubblico.

Il governo criminale dipendeva dal Podestà di Polvecera, il quale risiedeva prima a Bolzaneto, poi a Rivarolo. Crescendo con la prosperità del lavoro la pubblica ricchezza, sorgevano in Sampierdarena chiese ampie e ricche. A fianco all'antichissima chiesuola, edificata dalla pietà di re Liutprando in memoria dello sbarco delle reliquie di Sant'Agostino, ergevasi maestosa la chiesa di Santa Maria della Cella. La Plebana di San Martino vantava l'uffiziatura da parte d'un collegio di canonici; la chiesa del Santo Sepolcro adornavasi d'opere pregevoli e di un chiostro bellissimo, esempio dell'architettura medievale. Un ospedale, parecchi monasteri e cappelle gentilizie sorgevano sui poggi all'intorno del paese, leggiadro contrasto con i superbi palazzi, che nella mattiniera freschezza del Rinascimento si edificavano in mezzo a fioriti giardini. Ivi la originalità del genio s'espandeva liberamente nell'invenzione del bello artistico.

Rispondendo agli inviti dei patrizi Imperiale, Galeazzo Alessi rinnovava nella principesca dimora, prediletta all'illustre Gian Vincenzo, le meraviglie ideate in Roma ed in Firenze da Michelangelo. Andrea Ansaldo, nel palazzo degli Spinola, emulava la fervida fantasia di Paolo Veronese e le imponenti moli architettoniche, sorgendo aperte a guisa di corti ospitali, fiancheggiate da torri, da loggiati, ornate di colonne, di poggiali marmorei, di statue, erano repute in tutta Europa come tante reggie.

A questi palazzi fastosi e lieti, traeva in folla la genovese nobiltà, e con essa i forastieri di gran conto i quali, ammirati di tanto sfarzo, non mancavano di celebrarlo in prosa e in versi: " Ivi si radunano i Genovesi — scriveva un illustre storiografo nel 1592 — a passare li caldi et a godere della libertà della villa et queste ville sono dilettevoli per natura et per arte et per le temperie dell'aria, per la soavità dei frutti et per la vicinanza della marina, dove si riducono li gentiluomini alla sera a passeggiare, come anche andare in barca per trattenimento. Sono anche belle per comodità della pescaggione, per l'amenità dei giardini, vaghezza dei pa-

lazzi, quali chi non vede non può descrivere perchè questa riviera è cosa la più bella che immaginar si possa et si chiama San Pier d'Arena „ (1).

Le pompe dell'arte e del costume fanno allora di Sampierdarena la meta agognata da tutti i principi ed illustri personaggi amanti delle cose belle, i quali vi trovano liete accoglienze e possono ammirare la gaiezza sfoggiata nelle feste, unita alla più compita cortesia. Principi e Re, al loro passaggio per la Liguria diretti ad altre regioni italiane, oppure alle Corti di Spagna e di Francia, si trattenevano nei palazzi di Sampierdarena come in uno dei più deliziosi soggiorni. Come tale decantarono Sampierdarena il Bracelli, il Giustiniani, il De Marini, il Casoni, il Priorato, e tra i molteplici forastieri il Le Noble, nella sua relazione intorno allo stato di Genova, edita in Parigi nel 1685 con privilegio del Re, scriveva: “ A San Pier d'Arena les riches Génois ont élevé leurs maisons de plaisance pour y passer, comme ils font, les plus beaux jours de l'été et de l'automne. Et l'on y voit tant de palais et tant de jardins si délicieux qu'un grand Cardinal parlant de Saint Pierre d'Arenes, de sa situation, et de la magnificence de ses bâtimens, disoit qu'un Prince devoit habiter, ou le ciel, ou cet endroit-là „ (2).

Genova. — Porta d'Italia la dissero gli antichissimi scrittori greci e latini, così la proclamarono i monumenti dell'antichità. La bellezza della sua naturale posizione entusiasmò i classici. Plinio decantandola disse che il nome non potea essere di più appropriato ai suoi alti destini.

“ Genua, egli dice, deriva da Genu che equivale a bocca in significato proprio ed a porto in senso figurato „.

Ma lasciando le discussioni etimologiche, certo si è che Genova è tra le città più antiche d'Italia e che la sua origine si confonde col mito.

La poetica insenatura che dal Promontorio di Carignano oltre la Foce del Bisagno, il *Feritor* di Plinio, si protraeva sinuosamente sotto il colle di Sarzano e quindi piegava in curva a lambire le falde del maestoso anfiteatro di poggi, declinante a ponente con il Capo del Faro, non era sconosciuta ai navigatori asiatici venuti a popolare le sponde del Mediterraneo. E le tradizioni, eguali a quelle dei grandi popoli della Grecia e di Roma, accarezzando le origini leggendarie, ci parlano dei viaggi dei Semiti, di Giano, al quale come a fondatore della città accennano le iscrizioni medievali scolpite nella Metropolitana; ma il mito scompare, il mondo arcano delle favole si snebbia, cede il posto alla severità della storia. E Genova, per la sua favorevole posizione nel centro del golfo ligustico, diveniva il porto primario della Liguria, poichè, come nota il Mommsen, dovean fiorirvi i commerci fin da quando si cominciò a navigare il Mar Tirreno (3). Essa infatti è il porto a cui mirano i Fenici per far acquisto di ambra, vino, olio, lana, pelli ed altri prodotti, che dovunque ricercavano e che non potevano sfuggire al loro cupido sguardo di attivi commercianti.

Perchè non si può dubitare che molto per tempo i rapporti dei Liguri coi Fenici, i quali lungo il litorale della Spagna, dell'Italia come in quelli

(1) GIO. GONFALONIERI, *Spicilegio Vaticano*, vol. I, pag. 193.

(2) LE NOBLE, pag. 38.

(3) MOMMSEN, *CIL*, 2, pag. 882.

della Grecia, avevano fondato scali e fattorie, furono stretti e valsero ad improntare tutto il cammino della civiltà di quelli (1).

E che esistessero rapporti commerciali fra i Liguri delle età preistoriche ed i Fenici lo afferma tra gli altri il Lindermann, il quale credette trovarne le prove in certi ciottoli di peso e forma speciale, che si rinvennero nelle caverne liguri dell'età neolitica. Essi avrebbero servito di peso per lo scambio del miele ed altri prodotti propri della Liguria, che i Fenici avrebbero altrove esportati.

La corrispondenza di questi ciottoli di peso e di forma eguali a quelli di cui si giovavano i Babilonesi, i Fenici e gli Egiziani, confermerebbe questa ipotesi (2). Nè i Liguri, fin d'allora, doveano limitarsi a recare al lido le mercanzie ricercate da quei mercanti stranieri; ma sovente doveano trasportarle agli scali di Tiro e di Sidone, alle fattorie stabilite dai Fenici lungo le coste dell'Africa, dell'Iberia, della Gallia, della Sicilia e di altre isole del Mediterraneo, perchè, come afferma il Serra, da tempi remotissimi rimontava il loro uso di sfidare le intemperie marine con rudimentali barchette costituite in origine da tronchi d'albero scavati col mezzo del fuoco o da zatteroni sostenuti da otri galleggianti (3). Dei rapporti commerciali di Genova coi Greci, coi Cartaginesi e cogli Etruschi si hanno importanti testimonianze nei dotti lavori dell'Oberziner, del Gherardini ed altri, nei passi d'Esiodo, il quale afferma che sin dal IX secolo avanti Cristo, la Liguria era nell'opinione dei Greci la rappresentante dell'Occidente, come gli Sciti lo erano del Settentrione e gli Etiopi del Mezzodì per tempi più antichi (4). Ma una prova più sicura, più convincente delle affermazioni degli storici e dei geografi si ebbe nei vasi, di costruzione ateniese, venuti in luce durante i lavori di scavo praticati in Genova per la formazione di quella imponente e bella arteria stradale che è Via Venti Settembre. Un'intera necropoli si svelò, a poco, a poco, agli sguardi dei cultori della storia. Noi primi ne demmo l'annuncio. Seguirono il D'Andrade, il Gherardini (5) ed altri, i quali unanimi vennero nella conclusione che quelle tombe a pozzo scavate nella marna pliocenica, contenenti vasi di arte attica, recanti sul fondo rosso diseguate in nero scene mitologiche, quali Apollo in atto di suonare la lira, Artemide e la fida Cerva, Latona in atto d'incoronare di lauro Apollo, appartengono al quinto secolo avanti Cristo e costituiscono il più sicuro documento dimostrante gli attivi rapporti commerciali tra Genova e la Grecia in quei tempi, perchè come ben osserva l'Oberziner: Genova doveva fino d'allora essere il punto centrale della Liguria, ed ivi naturalmente più che altrove doveano affluire le merci greche importate per via di mare (6). Quindi in cambio dell'ambra, il di cui commercio, come altra volta abbiamo

(1) OBERZINER, *I Liguri antichi e i loro commerci*. Giornale storico e letterario della Liguria, vol. III, pag. 258.

(2) LINDERMANN. *Prähistorische Metrologie*.

(3) SERRA, *Storia di Genova*, volume I, pag. 5.

(4) ESiodo, Framm. 132. Edizione Didot.

(5) Giornale *Il Cittadino* di Genova, 1898. *Giornale Ligustico* 1898, pag. 239-40. — D'AN-

DRADE. *Tombe a pozzo della necropoli dell'antica Genova*. Notizie degli scavi, 1898, pag. 395-402. — GHERARDINI. *Di un sepolcro primitivo scoperto a Genova*. — Rendiconti dell'Accademia dei Lincei, seduta 9 marzo 1899.

(6) OBERZINER, *I Liguri antichi e i loro commerci*. Giornale St. e Lett. della Liguria, pag. 247.

dimostrato (1), era in mano dei Germani, e che dal remoto mare del Nord, come afferma il Mommsen, veniva portata di tribù in tribù per le vie di terra sino ai ligustici lidi, in cambio del legname per la costruzione di navigli, della pece per spalmarli, delle pelli, del miele, ecc., i Greci introducevano in Genova tuniche ed armature delle quali restava ricordo in Strabone (2). Con il commercio i Greci e specialmente i Focesi di Marsiglia, introducevano, secondo afferma il massaliota Pyteas, nei portuosi seni della Liguria, l'uso della moneta, che dai nostri lidi veniva recata nei paesi contigui al Mare Baltico, secondo fanno fede monete elleniche colà rinvenute, tra le quali figurano due di Atene, due di Tasos, una di Rodi, due di Neapolis (*Napoli*), una di Panormos (*Palermo*) ed una di Siracusa (3).

Con i Greci non ignoravano il porto di Genova i Cartaginesi, e noi siamo d'accordo con l'Oberziner, che essi facessero sentire la loro influenza sulle coste ligustiche per rallentare, per quanto era possibile, l'accordo dei Massalioti (4). Lo certifica l'alleanza stretta tra Cartagine e Genova e i rapporti vivissimi tra le due nazioni marinare. Fra i popoli che solevano somministrare soldati a Cartagine v'erano i Liguri, siccome ricorda Polibio (5). Infatti nella prima guerra punica non pochi Liguri seguivano le bandiere cartaginesi. Così fecero nella seconda, seguendo l'esercito di Annibale e quindi quello di Asdrubale. Ribellatisi quindi a quei capitani, Genova, che s'era volta all'amicizia di Roma, pagò il fio dell'abbandono. P. Scipione entrò nel porto, come amico, con sessanta navi da guerra, ma presto la gelosia si scatenò contro Genova. Magone, chiamato dal fratello Annibale, approdò con trenta navi rostrate e con grande numero di navi da carico, con dodicimila fanti e quasi duemila cavalieri al porto di Genova (anno 205 av. C.), e trovatolo sguarnito di presidio, sbarcò sulla spiaggia, invase la città, la saccheggiò e ne distrusse le principali opere, le quali non doveano essere prive di pregio, perchè, ed il Serra l'opina con sicurezza, Genova doveva essere già fin d'allora bella e fiorente, cinta da mura e decorata di edifici non comuni.

Roma, riconoscendo l'importanza di questa capitale della Liguria, inviava tosto due legioni, comandate dal pretore Spurio Lucrezio, circa duemila uomini, a riedificarla.

Così, sotto l'imperio di Roma, Genova si rianima. Roma le conferisce il titolo di Municipio (6), la ascrive alla tribù Galeria (7), e i Genovesi possono

(1) L. A. CERVETTO, *Le relazioni tra Genova e la Germania*. In *Giornale Il Cittadino*, 20 novembre 1882, anno x, n. 321.

(2) Strabone, dall'usare i Liguri piccoli seudi di metallo di forma greca, vorrebbe congetturare che fossero di greca origine. STRAB., Lib. 4.

(3) HELBIG, *Atti dell'Accademia dei Lincei*, 1876-77.

(4) OBERZINER, opera citata.

(5) POLIBIO, Lib. I, 17, 67.

(6) Che a Genova venisse conferito da Roma il titolo di Municipio lo affermano, basandosi

sugli antichi monumenti epigrafici, più scrittori: il SIGONIO, *De antiquo iure Italiae*, Lib. II; G. C. CAPACCIO, Lib. I, cap. 9, c. 77 e 30; il PIGNA, Lib. I, c. 4, e lo prova in modo sicurissimo un'epigrafe pubblicata nella *Raccolta delle iscrizioni romane di Alba* dal barone VERNAZZA e trascritta e illustrata dal SANGUINETTI nel vol. III, pag. 30 e 31, degli *Atti della Società ligure di Storia patria*.

(7) LUIGI ODERICO, *Di una iscrizione scoperta in Roma nel 1796*, « *Giornale Ligustico* » del 1828, pag. 239. *Atti della Società ligure di Storia patria*, vol. III, pag. 24.

andar per il mondo e ripetere: cittadini romani noi siamo (1). Come Municipio romano, secondo apparisce dai monumenti, è governata da decurioni (2).

L'operosità rinvigorita dalla sventura e la forza raddoppiata dagli ostacoli animano i Genovesi. La città si abbella di templi, tra cui uno sacro a Diana, *Dianae Sacrum Imperio* (3); si adorna di edificii, decorati di marmi (4); stabilisce lungo la sua via Romana, a levante della città, la sua necropoli, come in Roma la via Appia (5); altre necropoli, fornite di tombe marmoree istoriate, scolpite con bassorilievi, figure simboliche, ritratti, ecc., stabilisce nell'interno della città stessa (6). È un rigoglio di vita: si edifica sui poggi che prospettano il mare; si regolano i canali tortuosi di Soziglia, di Cannetto, di Maccagnana; si costruiscono acquedotti (7) lungo la spiaggia arenosa; si preparano approdi e ripari alle barche; si eleva il castello, dominante con le sue tre torri gagliarde il porto e la città risorgente (8).

Intanto il commercio e la navigazione ricevono nuovi slanci in grazia delle strade che Roma dopo la conquista costruisce ed amplia in tutta la Liguria. Mentre l'*Aurelia* conduce da Genova a Roma, la *Postumia* unisce Genova con tutta l'alta Italia, con Piacenza, con Parma. Le facili comunicazioni sono la forza di Genova e Strabone al tempo d'Augusto può affermare che Genova è il più importante emporio della Liguria (9); può scrivere che alla città ed al porto affluiscono le merci di tutta la regione (10) consistenti in pecore, pelli, cavalli, miele, muletti, tuniche e sai detti ligustici, uva secca, lana ed ambra (11).

(1) CORNELIO TACITO dice che tutti gli Italiani fino alle Alpi furono fatti cittadini romani.

(2) Rilevasi da un'iscrizione romana trovata nel secolo XVI in Tortona, scavandovi le fondamenta di una chiesa, e conservata nelle case dei nobili Cavalcchini. È riferita nel vol. III degli *Atti della Società ligure di Storia patria*.

(3) DONATI, *Supplemento al Tesoro del Muratori*, tom. I, pag. 216.

(4) Avanzi delle antiche costruzioni, a cui il tempo coi suoi rivolgimenti ha fatto singolarmente guerra, sono i pezzi di cornice marmorea, spettanti al tempo romano, e che nell'età di mezzo furono posti a decorare come architravi i bei portali marmorei laterali del duomo di San Lorenzo, quelli di Santa Maria di Castello, di San Donato e dei Santi Cosma e Damiano.

(5) Avanzi di tombe romane fiancheggianti la via che da levante, per la strada detta prima di San Martino in Via, poi della Consolazione, metteva a Porta d'Arco, presso Santo Stefano, e quindi per Ponticello e il Colle di Sant'Andrea inoltravasi in città, vennero in luce in più periodi. Nel 1832, quando si intraprese lo slargamento della strada della Consolazione, in cui, tra l'altro, venne trovato in una di dette tombe un vaso

balsamatorio d'oro, oggi conservato nel Museo di Palazzo Bianco. Tra il 1892 e il 1897, quando si intraprese l'ingrandimento della strada suaccennata. Allora si scopersero monete romane e idoletti di bronzo, che furono trafugati o nascosti per tema che di detti scavi si occupassero gli archeologi.

(6) Una necropoli romana venne in luce nel 1826, quando si provvide all'abbassamento del suolo di via Arcivescovato, ora Tommaso Reggio, ed alla formazione della piazza del Duomo di San Lorenzo. Avanzi di detta necropoli sono alcune tombe poste a decorare il prospetto e le pareti laterali del Duomo. Altre si trovano ora nel Museo di Palazzo Bianco. Alcune iscrizioni romane del Duomo furono illustrate dal chiarissimo SANGUINETI. *Atti della Società ligure di Storia patria*, vol. III.

(7) Avanzi di acquedotto romano che dalla vallata del Bisagno metteva l'acqua in città, vedonsi lungo la via Bobbio, vicino a San Gottardo, e sopra un torrentello, località detta *La Molinara*, in fondo a via Leonardo Montaldo.

(8) Come appartenente al Castello Romano viene indicata la torre degli Embriaci.

(9) STRABONE, 4-6, pag. 202.

(10) STRABONE, libro citato.

(11) STRABONE.

Si esportavano altresì dal porto, olio e vino italico; Genova in questo smercio figurava degnamente, perchè nota Plinio, che come per il vino dell'Etruria teneva la palma Luni, Genova la teneva per la Liguria (1), e se Marziale (2), Columella (3) e Plinio vantano i vini generosi del Genovesato, Diodoro Siculo ne celebra la valentia nell'arte marinaresca, riconosciuta dai Romani 535 anni avanti Cristo, poichè il grande Temistocle, scrive Diodoro, non sarebbesi salvato dalla reggia dei Molossi se due mercanti genovesi, colla loro nave, non lo avessero trasportato in Persia.

Il centro del commercio non era allora il piano di Sant'Andrea, secondo opinano taluni, bensì il mercato tenevasi poco discosto dal lido del mare in quel tratto che si estende tra l'attuale piazza Cavour, già del Molo, e tutto lo spazio che comprende le chiese di San Torpete, di San Giorgio, un tratto di Canneto il Curto ed i Porticati di via Vittorio Emanuele. Della sua esistenza in dette località abbiamo ripetute prove. Esso continuò ad esistere in questo stesso sito sino al secolo XII, quando il centro commerciale di Genova venne alquanto spostato, trasferito cioè da San Giorgio a San Pietro, vale a dire alla piazza di Banchi ed adiacenze. Come tutti gli empori, in progresso di tempo attirava commercianti delle diverse provincie italiane: i Toscani-Fiorentini, Pisani, Lucchesi, Romagnoli, Piacentini, Lombardi, ecc., delle cui loggie, o siti di riunione, fanno menzione frequente gli Atti notarili ed altre carte medievali (4).

Con i documenti, anche gli storici si accordano per provare l'antichissima esistenza del mercato nelle località indicate. Così il Giustiniani, parlando della piazza di San Giorgio, non tralascia di registrare come in essa " anticamente si faceva mercato „ (5). E di questo antico mercato parla l'analista Giorgio Stella compendiato dal Giustiniani, ricordandoci precisamente sotto la data del 1194, come avvenisse nel vecchio mercato di San Giorgio " un grandissimo incendio che bruciò quasi tutto il vicinato „ (6) e come altro incendio ivi si ripetesse nel 1213 ai 9 di gennaio, specie ai " banchi dei cambiatori e si bruciarono più di cinquantaquattro case „ (7). E che presso detto mercato, fin dall'epoca Romana, esistesse il principale punto di sbarco del porto di Genova, l'abbiamo da una tradizione costante; dalla notizia concernente lo sbarco avvenuto in questo sito dei Santi Nazzaro e Celso, indicati dalla storia quali pionieri del Vangelo in Genova, e ripetuta sino a noi; l'abbiamo altresì da altre prove, quella, ad esempio, della esistenza di avanzi di costruzioni romane in questo sito, venute testè in luce; della esistenza del Castello romano, *Oppidum*, sul poggio vicino; del *Palazzolo*, ossia pubblico edificio eretto, secondo l'opinione del Poggi, durante la dominazione di Agrippa in questo sito, e dalla consuetudine che dall'epoca Romana conservò il darsenale, ossia *Mandraccio*, in questo punto stesso.

Questo nome di *Mandraccio* è antichissimo. Esso è di origine araba e certo dagli Arabi con i quali aveano, come abbiamo visto più innanzi, attive

(1) PLINIO, 14, 8, 7.

(2) MARZIALE, 3, 8, 2.

(3) COLUMELLA, 12, 23, 24.

(4) *Atti della Società ligure di Storia Patria*. A. FERRETTO. *Relazioni tra Genova e la Toscana*. Ivi son nominate le loggie e le abitazioni che presso San Giorgio possede-

vano i Fiorentini, i Pisani, i Lucchesi, i Piacentini, ecc.

(5) GIUSTINIANI, *Annali*. Lib. I, vol. 1, p. 65.

(6) GIUSTINIANI, *Annali*. Lib. II, vol. 1, pag. 276.

(7) GIUSTINIANI, *Annali*. Lib. III, vol. 1, pag. 310.

relazioni, lo tolsero i Genovesi. Lo si trova usato al tempo dell'imperatore Giustiniano, ed il Baronio, facendo menzione della guerra combattuta da detto imperatore contro i Mori, dice che l'Armata imperiale entrò nel porto interiore " *quem Vandali Mandracium appellant* „ (1).

Ma il Mandraccio destinato a darsenale, come luogo sicuro perchè difeso da un lato, quello di Mezzogiorno, da una catena di scogli subacquei, come è tuttora il porto di Camogli, non dovea, secondo le induzioni, avvalorate da alcuni dati storici e da circostanze fisiche, essere il solo naturale ridotto che alle navi offriva l'ampio bacino, che nei secoli successivi, difeso da opere di riparo, veniva tutto destinato a porto. Parecchie erano certamente fin dai tempi antichissimi le località, che lungo le sponde di questa insenatura, compresa tra il Capo di Faro a ponente e la pendice di Carignano a levante, doveano venire destinate a sicuro rifugio delle navi ancorate per le operazioni di sbarco e d'imbarco.

Queste località di facile approdo, le troviamo indicate agli sbocchi dei torrentelli; che dalle alture circondanti il porto, scendono al mare. Le materie convogliate dai piccoli corsi d'acqua; i detriti delle pendici formando a poco a poco, le spiagge arenose dove prima i marosi flagellavano con le onde spumeggianti le nude scogliere del lido, agevolavano in quei punti le marinesche operazioni. Sovra le spiagge e le insenature sorgevano i borghi, e sovra i borghi le rocche, ossia castelli muniti — *petrae munitae* — e tutto quello aggregato di semplici dimore, nettamente spicanti sull'azzurro del cielo, sul verde delle colline, ed alternate ad antenne, a vele distese al sole davanti allo specchio tranquillo del mare allegrato da svelte navi: *dromoni*, *galandrie*, *triremi*, dovea un giorno formare una cosa sola: la città regina del mare, *Domina Maris*.

Cominciando da levante, la prima insenatura trovavasi alle falde di Carignano, poco discosto dalla foce del Bisagno, in quel piccolo tratto di spiaggia, ora destinato ad uso di bagni popolari, conosciuto dal popolo sotto l'appellativo di spiaggia della *Strega*, ma indicato nei portolani, nelle carte nautiche e nelle piante ufficiali della Repubblica Genovese col nome sicuro di *Porticiuolo* (2).

Procedendo più oltre lungo la costiera e piegando oltre il Capo di Carignano, la seconda insenatura, che presentavasi facile allo sbarco ed al riparo dei navigli, era quella dell'insenatura detta di *Giano* alla foce del *Rivo Torbido* tra le rive, o meglio rupi di due opposte pendici entrambe rinomate nella storia; l'una, come centro di popolari assemblee, di ludi, di giostre e trattenimenti e di lotte; l'altra come ridente soggiorno tra la pace campestre: *Sarzano* e *Carignano*.

Noi non staremo a sofisticare intorno al nome dato all'insenatura, quantunque il mito ha in sè una ragione psicologica; non contraddiremo, nè soster-

(1) Anche i Veneziani al pari dei Genovesi tolsero una tale denominazione dagli Arabi e la imposero ai loro porti di levante, nonchè ad altri dell'Adriatico. Il Zorzi, scrittore veneto, dice: « Costumano de dir Mandraggio a una spezie de ricovero o ricettacolo de navi o vascelli. Sareve a dir come un secondo porto come ghe ze el Mandrag-

gio de Corfù. Tante volte se sente dir la nave pubblica ze arrivada in Mandraggio, e chi non sa più che tanto crede che sia un paese de nova conquista ». ZORZI, *Proverb. Ms.*, 26.

(2) Biblioteca Civica Berio. VINZONI, *Pianta delle due Riviere dello Stato della Serenissima Repubblica di Genova*.

remo l'affermazione, che durante la guerra piratica (67 anni av. C.) qui riparasse, come in sicuro porto, la flotta affidata alla custodia di Marco Pomponio; solo diremo come in questo tratto di lido, che i documenti medievali ci ricordano con l'appellativo di *Marina di Sarzano*, in tempi antichi, prima che i secoli accumulassero tra le due sponde, alla foce del Rivo Torbido, sabbie e detriti (1), le navi potessero con sicurezza, in debito numero, porsi al riparo e compiere operazioni d'imbarco e di sbarco. Confermano questa induzione: i documenti delle epoche posteriori, intesi a ricordarci su questa marina la strada che costeggiando il Rivo Torbido metteva a Ponticello e nelle località ove esisteva l'antica Necropoli, testè venuta in luce, scali per la formazione di navigli, navi in costruzione (2); ripari per i leudi, o navicelle peschereccie (3); un propugnacolo, ossia torre o rocca di difesa contro gli sbarchi nemici, posta sulla sovrastante rupe di Sarzano, presso le cui antichissime mura di costruzione romana aprivasi una porta indicataci da documenti del 1261 (4). Così dalla parte opposta, sulle rupi di Carignano, elevavasi altra rocca, o fortilizio di difesa, presso il quale ergevasi un tempio sacro a San Nicolò di Mira, a cui gli uomini di mare, già nel basso medio evo, ricorrevano come a santo protettore contro i Saraceni (5). Passato il *Mandraccio*, altro ricovero di navigli dovea da tempi antichissimi esistere in quel tratto che sta tra la via che mette a San Lorenzo ed il torrente o *riale*, il quale, traversando il sottosuolo di Banchi, sbocca presso il ponte della Mercanzia, poco discosto dal palazzo delle Compere di San Giorgio.

Precisamente nel tratto di terreno di fronte all'avancorpo del palazzo di San Giorgio, dovea sorgere un tempio pagano, secondo che rileviamo dal Federici. Egli ci ricorda tra l'altro il rinvenimento in quei pressi d'una statua di bronzo, forse raffigurante Giano, avvenuto mentre si eresse per la prima volta la chiesa di San Pietro in Banchi (6).

Moli e costruzioni di struttura romana, esistono tuttavia sotto il suolo di detta località come si potè constatare, or non è molto, da lavori di sterro ivi praticati per ragioni di fognatura. Avvalora l'induzione d'un sito destinato a sbarchi ed a stazione di navi su questa spiaggia, la tradizione dello sbarco avvenuto nel secolo III dell'Era cristiana di San Lorenzo, a cui dopo il di lui martirio i Genovesi eressero il tempio divenuto in seguito Cattedrale.

Spiaggia di San Lorenzo è poi detto quel lido anche in documenti del secolo XI. Dal *riale* di Banchi al *Fossatello*, poco sotto la località dove sorse nei primi secoli cristiani la basilica di San Siro, dovea correre altro tratto

(1) Atti della Società Ligure di Storia Patria; v. XXXIII P. PODESTÀ. *Il Colle di Sant'Andrea e le Regioni circostanti*, pag. 271.

(2) Archivio Municipale. *Atti dei P. P. del Comune*, Filza 1504-507.

(3) Archivio Municipale. *Atti dei P. P. del Comune*, Filza 1481-89.

(4) Biblioteca Civica Berio. — POCH, *Miscellanee Ms.*, R. II, 17. In dette Miscellanee è pure menzione del pubblico cimitero esistente nel vicino Campopisano. 1402, R. VI, 16, 2, 17. La località di Campopisano è nominata in dette Miscellanee fin dal 1033.

(5) VITTORIO POGGI. *Cenni storici di Albissola*, in Atti della Società Savonese di Storia Patria.

(6) Biblioteca della R. Università. FEDERICO FEDERICI, *Dizionario storico*, Ms. — Che la chiesa di San Pietro in Banchi fosse di costruzione anteriore al 1000, ne abbiamo notizia certa in un diploma di Ottone I, il quale con quell'atto del 972 conferma tra le altre donazioni fatte dai suoi predecessori al monastero di San Colombano in Bobbio (CHART. I, pag. 233) « *ecclesiam sancti Petri que est sita in civitate Janue* ».

di spiaggia sinuosa oltre la quale erano vigne, orti e frutteti (*pomeria*) come è lecito congetturare dai nomi conservati da quelle località e dei quali abbiamo già traccia in documenti anteriori al Mille. Una pace di linee e di colori, che dovea dare a questo tratto un aspetto pittoresco. *Fossatello*, ossia lo sbocco o foce del torrente di Carbonara, dovea allora fornire altro ricetto alle navi. Lo si può ben immaginare dalla configurazione di quella località così consimile ai luoghi di approdo e di riparo alle navi che si ebbero nelle riviere, specie in quella di levante, come ad esempio: Bogliasco. Lo scalo antichissimo, e che nelle *Miscellanee* del Poch, troviamo ricordato, sotto l'anno 1149 come esistente a destra del Fossatello, anzi tra il Fossatello e la chiesa di San Pancrazio, è una conferma di quanto scriviamo. Altra spiaggia più ridossata ed assai estesa e che dovea fornire comodità all'ormeggio dei navigli, ed a trarli a secco, era quella di Pre, il fossato appellato *Bocca di Bò*, e che avea foce dove ora sta la darsena, forniva in modo particolare agio a soddisfare alle precipue esigenze della navigazione. La sua utilità restava nota anche nel medio evo, ed abbiamo dagli Annali che i Consoli di Genova nel secolo XII sicuri di far cosa utile al commercio ed ai naviganti gettavano in quel punto un solido scalo. Più sicura ancora della spiaggia di Pre era l'insenatura detta in seguito di Santa Limbania, alla foce del torrente Sant'Ugo. La pendice o promontorio denominato nelle antichissime carte *Capo d'Arena* ed in seguito di San Tommaso, da una chiesa medievale eretta sovr'essa in onore dell'apostolo, giovava assai alla sicurezza di quella sponda presso la quale i documenti del secolo XI ci indicano lo scalo dove le navi genovesi, reduci dalla prima crociata, sbarcavano, in mezzo all'esultanza del popolo accorso a salutare i reduci vittoriosi, le ceneri veneratissime del Santo precursore di Cristo, San Giovanni Battista. Nella parte a ponente del promontorio di Capo d'Arena, la riva ripida e scogliosa, non lasciava che qualche breve spiaggia interposta alle foci dei torrenti di Sant'Ugo, di San Lazzaro e presso la foce del torrente di San Lazzaro sorgeva uno scalo: il *Clericolio*, su cui doveansi sbarcare le mercanzie, che per l'erta che ascendeva al promontorio, la romana via Postumia, venivano indirizzate oltre Giovo.

Ecco per sommi capi le condizioni del porto di Genova nei secoli di Augusto, di Adriano, che la città avea sottoposta alla provincia lombarda sotto il regime di un prefetto consolare. La sua attività non scemò nei tempi successivi. Durante le invasioni dei popoli barbari, che a poco a poco distrussero l'Impero romano, mentre tante altre provincie d'Italia erano dai barbari devastate, la Liguria, per la difficoltà di superare gli Appennini che prestavano una facile difesa, di rado ebbe da essi a soffrire, per guisa che la sua popolazione più che diminuire aumentò. A Genova, come ad asilo sicuro miravano i Lombardi perseguitati dall'ira e dalla cupidigia di Alboino, e con a capo l'Arcivescovo milanese Onorato, i notabili della capitale lombarda ripararono e stettero per circa settant'anni tra la quiete delle sue sponde. L'uragano dovea però venire a turbar tanta pace. Sotto Ròtari nel 641, Genova assieme alle riviere, subiva l'urto barbarico. Essa che non solo risplendeva per la ricchezza del traffico, per la moltitudine delle navi, ma anche per la civile possanza, cadeva sotto le armi del trionfatore, subiva il saccheggio, ed al pari delle terre fiorenti da Luni a Ventimiglia sul gemino

lido pianse sulle rovine. Il male fu passeggero, l'operosità rinvigorita dalla sventura e la forza raddoppiata dagli ostacoli, animò i cittadini, e Genova sotto il dominio longobardo, franco, germanico, si avviava ai suoi alti destini (1).

Lotario nel "Conventus in Corta Olona", dell'825 dispone che alle scuole di Pavia convengano i cittadini di Genova (2). Con Carlo Magno e Giovanni VIII i Genovesi scacciano nell'877 i Saraceni dalla Corsica (3).

Nell'878, accolgono a festa nel loro porto quel Pontefice dopo averlo liberato dalle insidie del Principe di Spoleto.

Con Parmata di Giovanni X combattono i Corsari al Garigliano, con quella di Benedetto vanno incontro ai Musulmani in Sardegna, 1015; partecipano della vittoria riportata dall'armata indetta da papa Vittore contro i Saraceni d'Africa, 1087. Un testimonio orientale di prima importanza, il grande storico saraceno Ibn Caldun, ci conferma tanto valore annunziando come nell'anno dell'Egira 480 (1087-88) i cristiani di Genova con una flotta di trecento vele, con trentamila combattenti, spedita contro El Mediak, occuparono Afrodizio e Javilla, vinsero gli Arabiti e liberarono molte migliaia di Cristiani (4); la singolare vittoria fu l'impulso alle Crociate. Questi fatti, che in difetto del silenzio delle genovesi cronache, siamo andati con amoroso studio ricavando da storici forestieri, indicano la potenza navale di Genova nei secoli che precedettero il Mille o dei tempi che del Mille videro gli albori (5).

Le invasioni saracene da altri storici arabi ricordate, come quella a cui Genova andò soggetta nell'anno 840, quando dovette aprire le porte ai nemici, già trionfatori nei porti di Taranto, di Bari (6), non furono di impedimento all'espandersi della sua attività, come non lo fu la triste invasione subita dai Musulmani negli anni 936-37. Anzi, al dire di Cesare Balbo, in quei secoli Genova divenne il grande porto di Lombardia ed in certo modo delle provincie settentrionali. L'affluire delle merci tedesche alle nostre spiagge, crebbe in quei tempi ed i pedaggi esistenti al Ponte e dalle chiuse di Chiavenna, osserva il Cantù "chiariscono come frequente per di là fosse il passaggio delle mercanzie che andavano e venivano dalla Germania".

L'affluire di navi e di mercanzie al porto, gli armamenti navali per le spedizioni in Corsica, Sardegna, Sicilia, Levante ed Africa, dovevano di

(1) I barbari in Italia compresero l'importanza del mare. Milano tolse a suo porto Genova, e Teodorico verso il 500 fece costruire mille dromoni specialmente con legname d'Italia onde allora era ricca come scrisse Cassiodoro: « tanta lignorum copia suffragatur ». I Longobardi fecero spedizioni in Sicilia (vedi AMARI, *Storia dei Musulmani in Sicilia*), in Sardegna, nella Corsica con legni italiani. È evidente che costruttori, ciurme, nocchieri, capitani di navi, tutto dovea essere italiano anche al servizio dei Goti e Longobardi i quali nuovi al mare doveano sentire gli effetti fisici e nelle procelle cadere alla mercede delle ciurme di Ravenna, Pisa e Genova.

(2) PERTZ, 3, 248.

(3) PERTZ, *Script. T. I. Hincmari Remensis Annal.*, 878.

(4) *Histoire des Barbares*, traduite par le Baron Slane.

In questa spedizione erano circa cento individui per nave.

(5) I primordi della libertà di Genova rispetto all'età restano avvolti nella più fitta tenebra. Genova non possiede cronaca più antica di quella di Caffaro, più volte console della città natale, scritta verso la metà del secolo XII. Se però egli comincia colla prima Crociata, 1096-1097, dalle sue osservazioni risulta chiaro che la città si presentava verso il 1100 siccome un comune ordinato e glorioso e che occupava, come abbiamo visto, un posto onorevole fra le nazioni marittime di quel secolo.

(6) ANONYMUS, *Chron. Sicul. Script. R. It.*, T. I. p. II, 246 B.

necessità reclamare fin da tempi antichissimi una speciale magistratura che normalmente regolasse le opere portuarie interne e foranee. Il trovare nel secolo XI delegati a questo ufficio consoli appositamente eletti dal Comune, lascia ben argomentare che sin dal tempo romano presiedessero al porto pubblici ufficiali. Perchè non è lecito supporre che mentre Civitavecchia, Gaeta, Ancona, Corneto, e tante altre città marinare d'Italia, aveano al governo dei loro porti il *Prefetto navale*, i consoli e tutta la bassa ufficialità, Genova primo emporio commerciale dei Liguri, ne fosse priva. Anzi il nome stesso di console, istituzione romana, come lo era quella del Cintraco, che corrispondeva al centenario del basso impero, e conservato tra noi attraverso ai secoli fino oltre alla istituzione della Compagna, lascia più che adito a questa congettura.

I documenti del secolo XI, le prime cronache, gli atti ufficiali del nascente comune genovese, ci recano dati sicuri intorno ai *Consules portus et moduli*, detti altrimenti *Consoli del mare*. Come tali, essi hanno il governo del porto, esigono le tasse di ancoraggio, d'importazione e tutte le rendite provenienti dalla navigazione.

Così nel 1149 per vantaggio delle finanze del Comune prescrivono una tassa da pagarsi dalle navi e dalle mercanzie entrate in porto; nel 1153 danno facoltà ai padroni delle galee di punire i marinai disertori, ecc. (1). Stabiliscono i consoli nel 1156 trattati di navigazione e commercio con Roma (2), con Ancona, Corneto e Terracina (3), con il Conte di Narbona, e di Provenza, con i Lucchesi, con i Veneziani, con i Senesi, con i Fiorentini, con l'Imperatore di Costantinopoli (4). Sono così preziose le notizie che tali documenti emergono intorno ai regolamenti ed agli uffici del porto, che è necessario il citarle perchè da esse ne ricevono luce i tempi e con i tempi la storia navale d'Italia.

Ai Consoli del mare succedono i Salvatori del porto e del molo, detti anche con vocabolo barbaro *Sabarbarii* (5), quindi a questi i Padri del Comune e Salvatori del porto e del molo, i Conservatori del mare. Così il Porto, attraverso ai secoli, conserva il suo ufficio, la sua magistratura autonoma, che trasmette, nobile tradizione, ai tempi moderni (6).

Con la vigilanza sulla navigazione i Consoli del mare e quindi i Salvatori del porto, non tralasciano la cura del Molo, della Darsena, dei ponti di sbarco e del faro. Non tralasciano la pulizia, le opere di escavazione e di consolidamento.

È una gara nel lavoro febbrile in cui essi trovano un ausilio potente nella cittadinanza intera. Al porto infatti mirano i Genovesi con quello acume che tanto distingue la loro razza operosa. Il porto è la fonte del

(1) *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, vol. I.

(2) *Monumenta historice patricie. Chartarum*, Tom. II, pag. 997.

(3) PERTZ, *Monumenta Germanicæ historica*, XVIII, 356.

(4) FEDERICI. Lettera nella quale si narrano alcune memorie della Repubblica Genovese. In Genova, 1641, pag. 34 e 35.

(5) Archivio di Stato. *Litterarum*, Reg. n. 16, 1447, 17 dicembre.

(6) I Salvatori del porto e del molo già nel 1343 stanziavano nel palazzo del Comune al Molo, detto poscia la Malapaga. Passarono quindi nel palazzo delle Compere dove li troviamo nel 1428. Vedi L. A. CERVETTO, *I Gaggini da Bissonne e le loro opere in Genova ed altrove*, pag. 147.

comune guadagno da cui tutti traggono la forza vitale, il porto è la passione alta dominante negli animi, è la gloria di tutti. Noi vediamo quindi a beneficio del porto volgersi parte del decimo dei legati, mentre l'altra parte va a beneficio dell'opera della cattedrale (1). Vediamo devolversi a suo vantaggio la decima del grano (2), quella dei naviganti (3), delle Consorzie delle Arti (4), dei Sensali (5), delle gioie e degli ori e delle vesti di lusso (6), dei domestici (7), dei conviti e dei pranzi nuziali (8), degli ebrei (9), delle messe nuove (10). A vantaggio del porto e del molo, vediamo assegnato il reddito di Montalbano, quello della gabella sulla calce, l'altra delle sartie; il provento dei diritti di pesca nelle acque del porto stesso (11). Con gli introiti ordinari si hanno introiti straordinari, quali speciali legati di cittadini destinati alle opere portuarie e rappresentati da beni stabili, da azioni e somme depositate nelle Compere (12). I Codici del Banco di San Giorgio son pieni di nomi benemeriti, che il largo censo profusero per il volger dei tempi a beneficio del porto. Sfilano in quei fogliuzzi o cartularii, i nomi storici della nobiltà: gli Spinola, gli Imperiale, i D'Oria, i Grimaldi, i Vivaldi, i Mari, i Cattaneo, i Lomellini, i Giustiniani, ecc., e con i loro nomi brillano quelli che alla mancanza del titolo nobiliare supplirono con quello del cuore. Generosi precursori di Raffaele De Ferrari, Duca di Galliera, il nome dei quali dovrebbe, se non è morta la parola gratitudine, essere segnalato ai posteri in marmoree epigrafi. Delle opere che certamente devono essere state in antichissimi tempi intraprese per ottenere al porto convenienti ripari, non possiamo con sicurezza indicare l'epoca. Certo si è che dai primi documenti conservati negli archivi risulta che già nel secolo XI il porto era difeso da un molo artificiale. Dove questo molo esistesse è facile argomentarlo; innalzavasi, cioè, sulla catena degli scogli che difendevano a mezzodi l'antico *Mandraccio* e che prolungavasi in mare verso ponente. Un bando consolare del 1130 (13) fa cenno dei lavori di maggior mole che si doveano intraprendere. Nel 1133 decretano che quelli che venivano di fuori pagassero una tassa di dodici danari per la fabbrica del molo (14). Nel 1139 sentenziano che ogni nave grossa entrando nel porto paghi soldi venti per la fabbrica dello stesso molo (15). E nel 1134 troviamo provvisioni per l'opera del molo per il quale in seguito si acquistano cave di pietra in Carignano dai Fieschi, alla Chiappella dagli Abbati di San Benigno, e in Albaro al lido del mare (16).

(1) *Statuti dei Padri del Comune*, pubblicati per cura del Municipio, illustrati da C. DESIMONI. Genova, 1886, pag. 44 e 180.

(2) Id. id., pag. 21.

(3) Id. id., pag. 23.

(4) Id. id., pag. 24, 149.

(5) Id. id., pag. 25.

(6) Id. id., pag. 79, 80, 202, 203.

(7) Id. id., pag. 133.

(8) Id. id., pag. 138, 139.

(9) Id. id., pag. 162.

(10) Id. id., pag. 193.

(11) Id. id., pag. 120.

(12) Nel 1248 perchè l'Opera del porto po-

tesse godere di pubblici legati è dichiarata opera pia.

(13) *Monumenta Historiae Patriae Liber Jurium*.

(14) Id. id.

(15) Id. id., pag. 47.

(16) Già nel 1192 si ha menzione della cava di pietre esistente in Albaro. Archivio di Stato, *Atti Notaro Lanfranco*, part. 2, pag. 18, verso. In detto atto Raimondo Della Volta concede l'esercizio di una cava, ossia pietraia, sita presso il lido nel luogo detto *Colonna*, a Stefano d'Albaro.

Dei primi architetti che presiedettero alle opere, non conosciamo il nome. Sono artisti ignorati, probabilmente maestri d'antelamo venuti dal Comasco, e religiosi benedettini, che alla preghiera alternano il lavoro, *Ora et labora*. Il nome di due benedettini vien fuori nella seconda metà del Milleduecento, e sono fra Oliviero e fra Filippo, monaci nella storica Abbazia di Sant'Andrea a Sestri Ponente. Il primo *vir mentis et acumine dius*, architetto nel 1260 del palazzo di San Giorgio, nominato già tra i monaci di Sestri nel 1239 (1), trovandosi nel 1257 e 1265 incaricato nella sua qualità di *minister operis portus et moduli*, a presiedere appunto ai lavori del molo per il quale faceva acquisto da Guglielmo Alpachino d'una cava di pietre con casa in Carignano (2), mentre altre se ne procurava in Albaro (3) ed altre ancora Guglielmo Polpo De Mari, *pel rimedio dell'anima sua*, gli concedeva, per testamento, nei propri terreni (4). Fra Filippo succedeva all'Oliviero nelle opere del molo, e come architetto soprintendente alle opere stesse, trovandosi nominato nel 1270 (5).

Volendosi in quel turno di tempo sistemare questo primo riparo in modo da ottenere una stazione ridossata, fu disposto che lungo il molo fosse eretto un terrapieno a guisa di lingua di terra al coperto del quale stessero ancorati molti bastimenti. A completare e a rendere più sicura l'opera i Salvatori del porto invitavano un altr'uomo degno a sua volta di eterna fama, l'architetto Marino Boccanegra, a proseguire il molo di materie sopra l'accennato terreno.

Il lavoro intrapreso nel 1283 ebbe compimento nel 1295, secondo l'epigrafe che leggevasi sulla piattaforma del Molo Vecchio: *MCCXXXV — Cavalcabovis de Medici Civis Papie: Dom. Caiono de Vila civis mediolanensi (sic) existente Capitaneo Janue Marinus Bucanigra operarius portus et moduli fecit fieri oc opus* (6).

Oltre all'opera del molo il Boccanegra in quel turno di tempo, come si può dedurre da un frammento vaticano di Statuto genovese, provvedeva alla costruzione di un ponte a levante di quello del *pedaggio*, già riconosciuto insufficiente al commercio. Probabilmente trattavasi del ponte della Mercanzia. Di questi ponti è menzione negli atti del tempo; e specie nel Codice degli statuti della Compagnia dei Caravana (7). Un'epigrafe del 1299, riferita dallo Schiaffino, ci indica inoltre che il Boccanegra proseguiva nel suo ufficio di architetto del porto anche nel 1299: — *MCCXCIX in Potestacia Domini Alberti de Porta Laudensis Civis Papie et honorabilium Conradi Spinule et Lambe Aurie Capitaneorum Communis et Populi Januae Marinus Buccanigra Operarius Portus et Moduli fecit fieri oc opus* (8). — È bene avvertire che questa iscrizione, come quella su riferita, non vogliono

(1) *Atti Società Ligure di Storia Patria*, vol. XXXIV. — A. FERRETTO, *Annali storici di Sestri Ponente*, pag. 96.

(2) Archivio di Stato, *Atti del Notaio Nicolò da San Lorenzo, 1257*.

(3) *Liber Jurium*, I, col. 1254, 1316.

(4) BELGRANO, *Documenti inediti riguardanti le due Crociate di San Luigi IX Re di Francia*, p. 336, in nota.

(5) BELGRANO, *Op. cit.*, pag. 336, 337, in nota.

(6) Il chiarissimo Belgrano, in una nota a pag. 336 della sua Raccolta concernente i documenti inediti riguardanti le due Crociate

di San Luigi Re di Francia, rileva che tra il 1290 e il 1300, non si ha memoria di un podestà per nome Cavalcabò, ma opportunamente giudica che l'iscrizione deve riunire i due estremi. Mentre il nome del citato podestà verrebbe a indicarci il periodo in cui al Boccanegra fu affidato il lavoro, la indicazione cronologica indicherebbe il tempo in cui lo stesso fu condotto a termine.

(7) L. A. CERVETTO, *La Compagnia dei Caravana*.

(8) A. SCHIAFFINO, *Annali Ecclesiastici della Liguria*, vol. II, pag. 841.

dare, come altri credette, il merito esclusivo a Marino Boccanegra di essere l'autore del molo vecchio, costruito, come già abbiamo visto, e come vedremo, a più riprese; la parola *oc opus* è relativa all'aggiunta, al prolungamento del molo eseguito dal valente architetto genovese e null'altro.

Nel 1300 si proseguirono i lavori " e fu accresciuto il porto centoquindici cubiti in lunghezza. E fu cavato questo spazio che tutto era piaggia in profondità di quindici piedi e fu compiuta una parte del molo ed il maestro di quest'opera fu Marino Boccanegra „ (1). Nè qui si stettero le opere del valente architetto; poichè nell'anno successivo, sotto la sua direzione, altro " fu operato all'accrescimento del porto, ed in cerco alla chiesa di San Marco fu fatta una fossa „ (2) e così l'anno seguente ancora, in cui " a canto alla loggia, nominata dei Greci, al molo si fece una fossa lunga settanta cubiti (il cubito corrisponde a metri 0,402) e larga sessantacinque con fondo di quindici insino a venti palmi „ (3). Come il Porto Pisano, così allora questo di Genova era chiuso alla sua bocca da una forte catena di ferro la quale impediva alle navi nemiche di inoltrarsi nelle acque del porto stesso.

Così avvenne ad esempio nel 1320, in cui essendo Genova in potere dei guelfi, i ghibellini con la loro armata " in la quale era una grossa nave con i castelli altissimi e tre altri grossi legni dimandati usiveri, che portavano trabocchi ed altri ingegni „ tentarono l'ingresso, ma la catena lo impedì perchè " non la poterono rompere e i ghibellini quella giornata lassarono l'impresa „ (4). La tentarono però altra volta, due anni dopo, cioè il 3 novembre 1322, in cui " con undici galee e molti legni sottili entrarono nel porto e diedero l'assalto per mare alla città „. Il molo fu allora munito dai guelfi " per mezzo di tre istrumenti lignei di maniera che i ghibellini non fecero cosa alcuna „ (5). Intanto attorno al molo e suoi ponti proseguono le opere. Nel 1438, ai 12 di maggio, Nicolò Fieschi e Gregorio Parodi, Salvatori del porto e del molo, ordinano agli architetti Giovanni Pardo ed Alliolo Piuma, lombardi, la costruzione sul molo d'una loggia, che, come quella detta dei Greci già da tempo preesistente, giovasse alle riunioni della gente marinara. L'edifizio nella semplicità delle sue linee dovea rispecchiare lo stile del secolo; parco e geniale nello stesso tempo. Le pareti in mattoni, i pilastri, il cornicione, la balaustra e la scala in pietra bruna, leggiadri capitelli sui pilastri e nel bel mezzo una pietra intagliata, recante tra fregi, con la data della costruzione, gli stemmi dei magnifici Salvatori (6).

Provvisto alla loggia, si pensava a consolidare i ponti. Nel 1460, ai 30 maggio Giovanni Piccamiglio, Marcellino Maruffo, Giacomo Calissano, Salvatori del porto e del molo, s'accordavano con Giovanni da Bissone, *quondam* Andrea Paolo Brea e Giovanni da Sondrio, abili architetti, quanto valenti scultori, per la costruzione in pietre da taglio d'un muro ad archetti al Ponte dei Calvi, secondo opere consimili costruite per gli altri ponti (7).

(1) GIUSTINIANI, *Annali*. Lib. III, vol. I, pag. 504.

(2) GIUSTINIANI, *Annali*. Lib. IV, vol. II, pag. 5.

(3) GIUSTINIANI, *Ann.* Lib. IV, vol. II, p. 5.

(4) GIUSTINIANI, *Annali*. Lib. IV, vol. II, pag. 30.

(5) GIUSTINIANI, *Annali*. Lib. IV, vol. II, pag. 34.

(6) Archivio di Stato. *Atti notaio Antonio Fazio, seniore*, 1437 in 39, n. 118.

(7) L. A. CERVETTO, *I Gaggini da Bissone e le loro opere in Genova*, vol. in-folio, pag. 138.

Queste opere preludiavano ad altre che nell'interesse e per la tranquillità del porto stabilivano dopo una solenne adunanza tenuta dal Grande Consiglio della Repubblica sul cadere del dicembre 1461. Si deliberava allora di sentire il parere dell'Ufficio di Moneta e quello dei primari cittadini invitati a speciale riunione, perchè il provvedere alla " *bonification de lo porto e de lo molo* „ era così necessario " quanto lo soccorso de pan e de vim et altre victualie „ (pane, vino ed altre vettovaglie) ad una terra assediata dai nemici. Perchè il provvedere al porto era non solo procurare alla città ed ai cittadini beneficio grande, non solamente per i tempi d'allora, ma anche ai secoli venturi; perchè ben si doveva considerare, diceva la perorazione ufficiale, " che questa impreza non se fa per questa nostra etae (cioè per la presente età) ma eziandio per il bene di quelli che verranno dopo, cioè per i posterì " per nostri figi e nevi „ (per i figli e i nepoti) e perciò le opere dovranno essere solide e durevoli e tali da corrispondere al decoro della città " chi adduga honor e favor a la citae „ (1).

La risposta fu sollecita; così tra il 1462 ed il 1464 si potè accrescere il molo di 160 cubiti. Con le opere del molo, proseguirono altre nell'interno del porto sotto la Raiba presso il palazzo di San Giorgio ed altrove, opere di cui fu dato incarico all'architetto Leone Piuma (2).

Nel successivo 1465, Filippo De' Mari, Lodovico di Rivarola, Giambattista Lomellini, assente Francesco di Levanto, Salvatori del porto e del molo, affidano a Giovanni da Lancio nuovi lavori intorno alle panchine del molo, consistenti in gradinate formate di pietra nera di Promontorio (3). Nel 1469 Simone Negrone, a nome dell'ufficio dei Salvatori del porto, ordina a Giovanni Castagneto e Benedetto Staglieno, *fabri navales*, la costruzione di un galleggiante, vulgo *pontone*, allo scopo di trasportare i materiali per le opere intorno al molo (4).

Si giungeva così al 1470 e i lavori del porto riprendevano lena maggiore. Il Consiglio degli Anziani, adunato sotto la presidenza di Giacomo Bonarelli, governatore in Genova per il duca di Milano, a cui la città si era sottomessa, udita l'istanza di Babiliano Grimaldi, Paolo Giudice, Simone Negrone e Battista Vinelli, Padri del Comune e Salvatori del porto e del mo'o, solennemente deliberava d'invitare Anastasio Siciliano da Messina, *virum mirabilis ingenii*, ad assumere la direzione delle nuove costruzioni ideate per la maggiore solidità e l'ampliamento del molo, per l'estensione degli scali del porto, per l'ingrandimento della darsena, così che ogni cosa corrispondesse a pieno ai bisogni sentiti dal commercio e dalla navigazione (5).

Il Siciliano rispondeva all'invito, ed il 14 novembre 1470 i Salvatori del porto nella gran sala del palazzo ducale, in atti del notaio Giovanni Guiraldo, stipulavano con lui, *architectus faber diversorum operum*, un contratto per l'assunzione delle opere, gittate di scogliere artificiali lungo la parte esterna del molo esistente, nuove aggiunte alle precedenti costruzioni. Gran parte delle pietre cavavansi dalle petriere alle falde di Cari-

(1) *Statuto dei Padri del Comune*. Genova, Pagano, 1886, pag. 40, 41.

(2) Archivio di Stato. *Cartulario di San Giorgio*, 1461-62; 20 giugno 1462.

(3) Archivio di Stato. *Atti not. Guiraldi*, anno 1465, 20 novembre. Filza unica.

(4) Id. id. Id. id., 1469, 31 genn. Filza unica.

(5) Id. id. *Decretorum*, vol. 101, 1470.

gnano, là dove sorge il breve tratto di spiaggia detta tuttora la *Cava*, ed i Salvatori del porto fornivano all'uopo speciali zattere, *pontoni*, ferramenta e tutti gli utensili necessari, obbligandosi nello stesso tempo di sborsare all'architetto per ogni carico, *pro singula ponthonata*, sette ducati d'oro, più altre somme a giudizio di Simone Negrone, incaricato di sovrintendere ai lavori ordinati (1). Dal 1470 al 1485 i lavori proseguirono. Nel 1478, a causa delle escavazioni delle pietre, correndo pericolo la casa e la proprietà che in Carignano possedeva Bartolomeo Fieschi, dietro le costui rimostranze, il doge Giambattista Campofregoso ed il Consiglio degli Anziani provvedevano per un indennizzo (2). Avendo poi nel 1484 gli uffici di Bailia e della Moneta e quello di San Giorgio deliberato di contribuire alla continuazione delle opere, il doge Paolo Campofregoso, unitamente al Consiglio degli Anziani, concedeva ai Padri del Comune facoltà di estendere gli scavi delle pietre ai terreni privati e di procedere all'acquisto dei fondi appartenenti al Fiesco ed a Lionello Centurione (3). I lavori della darsena, annunciati nel contratto stipulato con Anastasio Siciliano, consistevano secondo un decreto del Governatore ducale e del Consiglio degli Anziani nell'ampliamento della darsena antica posta a fianco a San Marco presso la *Fontanella*, località al principio della via del Molo, celebre per la leggenda del sangue sgorgatone come foriero della invasione saracena del 935. I lavori, dalla riva della loggia dei Greci, situata tra la Fontanella e San Marco, dovevano proseguire lungo lo spazio ora occupato dal Deposito Franco, fino al ponte detto dei Cattaneo, dalla nobile stirpe che possedeva pressochè tutto l'aggregato di abitazioni intorno a San Giorgio ed a San Torpete (4).

In questo luogo, in parte occupato dai nuovi lavori, esisteva, come abbiamo detto più innanzi, il Mandraccio, il vetustissimo porto, detto *portus interior* dall'annalista Jacopo D'Oria (5) quando appunto nel 1215 cominciavasi a distinguere dal porto più recente, più esteso, più ampio. Presso questo *portus interior* trovavasi in tempi antichissimi il *Bordigotto* (6), che così nei bassi tempi chiamavasi un aggregato di peschereccie abitazioni, nome trasformato in *Bordighetto*, *Bordighero*, e *Bordighera*.

In questa località il popolo accorreva a salutare i partenti per le navali spedizioni, i reduci dalle vittoriose imprese; poichè il Mandraccio, anche dopo la costruzione dell'altra darsena, proseguì ad essere sovente prescelto come a sito d'imbarco e di sbarco. Tra gl'imbarchi degni di ricordanza vi fu quello di Guido Torrello, governatore del Duca di Milano, quando Genova ad istanza di detto principe, nel 1423, inviava una grossa armata navale in soccorso del duca Lodovico d'Angiò. Ricevuto lo stendardo di San Giorgio sulla gradinata della metropolitana di San Lorenzo, il Torrello issò il glorioso vessillo sopra d'un superbo cocchio dorato su cui prese posto impugnando il bastone del comando. Nel tragitto egli venne accompagnato dai nobili, dagli Anziani pomposamente vestiti, e prese imbarco sulla capitana tra lo squillare delle trombe, il suono delle campane e i colpi di bom-

(1) Archivio di Stato. *Atti Not. Gio. Guiraldi*. Filza unica, 1460 in 81, n. 110.

(2) Arch. di Stato. *Diversorum*, vol. 106. 1478.

(3) Archivio Municipale. *Atti dei P.P. del Comune*, 1484.

(4) Archivio di Stato. *Decretorum*, vol. 116, 1476.

(5) CAFFARO (Ediz. Pertz. 135) all'anno 1215.

(6) Biblioteca civica Berio. *Miscelaneae*, vol. V, pag. 118.

barda, alcuni — come osserva il Serra — per adulazione, altri per amore ereditario alle marittime imprese (1).

Le case, che già nei tempi medievali prospettavano il *Mandraccio*, e di alcune delle quali in piazza Cavour si vedono ancora i ruderi, appartenevano agli Embriaci, ai Mallone, ai Cattaneo ed ai Castello. Tra esse è ricordata quella di Guglielmo Mallone, più volte console del comune di Genova, cittadino insigne per ingegno e meriti (1258) (2).

Il suolo su cui s'aprivano i cantieri per la costruzione delle navi, era proprietà degli Embriaci e già nel secolo XIII essi sono ricordati (3). Così i fogliazzi notarili nel 1201 fanno menzione del contratto in cui Fulco di Castello vende a Nicolò Barbavaria una terza parte di nave in costruzione sulla spiaggia di Fontanella, che corrisponde precisamente a quel tratto di terreno a sinistra del Mandraccio ora occupata da un baraccone (4). Nel 1228 è nominata la costruzione ivi fatta della galea Castellana e nel 1267 della nave *Bonaventura* (5).

Non è qui il caso di narrare per filo e per segno i lavori d'ampliamento e di approfondimento della darsena del Mandraccio fatti nel 1215 e 1300; altri nel 1312 e 1323 e della sua purgazione nel 1324.

A questa darsena orientale si aggiunse in seguito quella occidentale alla Porta di Vacca, ma di altre darsene ancora per il vino, per i vecchi legnami fatte al ponte dei Cattanei, al ponte degli Spinola ed altrove è pure menzione nei documenti (6), perchè, come osserva il Desimoni, il nome darsena era in Genova applicato nel significato generale di luogo di custodia di cose del pubblico (7).

Nel 1283 si intraprese la formazione della darsena al lido di Prè, e si dedicarono alla sua costruzione diecimila monete d'argento delle ventotto-mila portate in Genova dall'ammiraglio Tommaso Spinola.

Marino Boccanegra fornì i disegni. Per difesa nel 1312 alzavasi una torre, ed un'altra si aggiunse nel 1416. In detto anno fu continuato il muro fino alla porta dei Vacca, ed il bacino fu purgato per ordine di Tomaso Campofregoso ed asciugata l'acqua per mezzo di ventisette cicogne a cui lavoravano 800 persone per giorno. In questa darsena la Repubblica genovese costruiva, conservava e armava le galee e i bastimenti da guerra.

L'arsenale, o meglio il riparto speciale delle galee, si intraprese nel 1457, ma rovinato in seguito, fu rifatto nel 1502. La darsena era divisa in tre bacini ai quali in antico si accedeva per due porte: una ove ora è la piazza dello Statuto, l'altra vicino alla porta dei Vacca. Presiedevano altresì in antico al governo del darsenale due pubblici ufficiali appellati *operai* della

(1) G. SERRA, *Storia di Genova*, 1423.

(2) Oltre i su accennati possedevano case presso la piazza del Molo, il Comune, i Cibo ed altri.

(3) Archivio di Stato. *Pandette Richeriane*. Indice 2°, pag. 176, 999, 1165, 1273, 1338, 1380, 1382, 1389, 1891, 1394.

(4) Biblioteca Civica Berio e Fogliazzo notarile. Tomo I, pag. 470.

(5) Archivio di Stato. *Pandette Richeriane*. Indice 2°, pag. 1380, 1382.

(6) Negli *Atti dei P.P. del Comune*, conservati nell'Archivio Civico, troviamo sotto la data del 1474 ricordati alcuni depositi di Mercanzia, una specie di magazzini generali formati in prossimità dei ponti di sbarco, appellati *celle* o *selle* e distrutti in quell'anno da certo Baccano caporione del partito dei Fregosi.

(7) C. DESIMONI. *Illustrazione del Codice: Statuto dei P.P. del Comune*, pag. 20.

darsena. Nel 1402 ne furono aggiunti altri due, come rilevasi dagli atti di Giovanni di Vesino, in cui sono registrati dati interessanti per gli studiosi dell'archeologia navale. Nel 1408 subentrarono al Governo i Salvatori del porto e del molo, quindi succedette l'Ufficio di Moneta, che presiedeva alle finanze dello Stato, e nel 1440, a seguito di pubblico decreto, tornarono i P.P. del Comune o Salvatori del porto. Questi curarono a più riprese la pulizia della darsena, come risulta dagli Atti e dalle epigrafi tra cui la celebre del Bonfadio, così concepita:

Interiorem . Hinc . Portvm . Magno . Aggere . Divtrna . Maris . Terraequae . Colluvie .
 Opletvm . Cvnictosque . Gaspar . Grimaldvs . Bracellivs . Pavlv . Savlv . Casanoua .
 Et . Catanevs . Pinellvs . Aediles . Svmm . Diligentia . Pvrgatos . Mensibvs . Circiter . iv .
 Reddidervnt . Aversique . Alio . Cloacis . Dvro . Topho . Scopylisque . Effractis . Ripis .
 Elleganter . Erectis . Aqva . In . Altitvdinem . Palmorvm . Tredecim . Fosso . Alveo . In-
 trodveta . Tvtissimam . Navibvs . Stationem . Praestitervnt . Ann . MDXXXV . xx . Jvlii .

A questa impresa, che ci è altresì ricordata in un quadro dipinto, conservato nelle sale storiche del Palazzo Bianco, contribuirono con offerte pecuniarie il principe Andrea e il capitano Antonio D'Oria; e il primo altresì vi concorse coll'opera gratuita de' proprii schiavi, il lavoro de' quali fu calcolato a più di quattromila giornate.

La polizia della darsena fu poi regolata con una legge emanata dalla Signoria, a proposta de' Padri del Comune, il 22 novembre 1604, e della quale erano principale parte le prescrizioni seguenti: " Che non sia lecito in l'avenire ad alcuna persona..... briscare, spalmare, calafattare, o in altra qualsivoglia maniera acconciare galere o altro vascello, con fuoco o senza; nè meno calafattare le coperte di esse galere o vascelli; nè maneggiare o sia travasare da galera a galera, o da galera in terra, o da terra in galera, o vero da altri et in altri vascelli, nè gettare in mare savorre nelle darsine (bacini), nè disfare vascelli in esse darsine.....

" Si proibisce il mettere ancora o sia ferri sopra le calate, essendosi cognosciuto che la rovina di esse calate è venuta dal riponere ferri sopra esse; lo che ha causato grandissimo danno alla darsina, per le pietre che sono trascorse in mare. Che le rumente et superfluità si fanno nettando esse galere e vascelli non si gettino in mare, ma si debbano mettere in terra in luogo dove non possano da acque o da altro essere trasportate in mare..... Che per le contrafattiioni suddette non si possa alcuno scusare di essere state fatte da schiavi, buonavoglie o altri; ma che il patrone, comito, sottocomito et agozile della galera..... siano obbligati e tenuti alle pene per tutti quelli della galera o vascello che controfaranno ..

Questa grida compendia in gran parte le disposizioni che i Salvatori del porto e del molo, e prima di loro i Consoli, prendevano fin dal secolo XII per salvaguardare i moli, i ponti e lo specchio acqueo. Essi vigilavano infatti che non si rimettessero nelle acque del porto vecchi legnami, vietavano che le navi entrassero nel porto stesso con troppo grave carico, per tema che potessero affondare; vegliavano sui barcaiuoli, sui mulattieri, perchè non buttassero nelle acque portuarie gettito, spazzature, arena, zavorre. Provvedevano poi sollecitamente ad evitare l'invasione delle acque del porto

con terriccio asportato, specie durante le piene e le forti piogge, dai torrenti, che scendevano dalle alture della città (1).

A tal uopo, ordinavano agli abitanti delle colline di non dissodare i terreni senza aver prima costruito muri di sostegno. Era poi oggetto della loro vigilanza la riparazione delle navi o, come dicevasi, dar carena e ciò per evitare al porto interrimenti ed ingombri. Per siffatto scopo vietavasi lo scarico dei materiali provenienti da demolizioni, nel greto ed alla foce del Bisagno.

Cosa degna del porto di Genova si fu e si è il faro ossia Lanterna. Decantata dai poeti, disegnata da artisti, ricordata dagli annalisti, sospiro dei marinai d'ogni tempo, oggetto di esultanza al cuore d'ogni Genovese, reduce dopo un'assenza dalla terra natale, spavento dei nemici, torre di offesa e di difesa nelle fazioni medievali, strumento di popolare trattenimento in pubblici festeggiamenti attraverso ai secoli, cara nelle leggende del popolo, salvezza dei pericolanti nelle notti tenebrose, nunzia di pubbliche gioie, questa Lanterna è il contrassegno caratteristico della Superba.

La sua origine deve essere romana perchè nell'epoca romana ogni porto di qualche importanza era munito d'un faro. Certo è anteriore al 1128 in cui incomincia nei nostri documenti la menzione del Capo di Faro e con esso la turrata sua mole. Essa comparisce nelle carte nautiche del Beccario (principio del Milletrecento) ed è pure ricordata nel portolano del fiorentino Uzzano (1440). Comincia a comparire nelle incisioni della cronaca di Fra Filippo da Bergamo (1492). Si estolle graziosa e fiera nella veduta prospettica del porto nel secolo XVI conservata nel Civico Museo. Essa ha un cenno solenne nei Brevi della Compagna del 1161 e del 1166. Il Breve consolare del 1161 ricorda il sistema di tenere sull'alto del faro un fuoco acceso nella notte per esser guida alle navi che dal pelago venivano all'approdo in porto. Per tale intento pagavasi speciale gabella: *tenebor quotiescumque venero in aliquo ligno de pelago pro igne faciendo in Capite Fari* (2).

I registri dei Salvatori del porto accennando alla quantità dell'olio consumato dal faro, ci indicano il primo sistema d'illuminazione. Tuttavia si deve ammettere che in date circostanze, per speciali segnali d'occasione ai naviganti, alle armate, disposte nel golfo, alle terre e comunità delle due riviere, ecc., facevansi sul faro certi falò in cui si adoperavano i vecchi steli di ginestra, comunissimi tuttavia sulle alture sovrastanti Genova e le due valli del Bisagno e della Polcevera. Del resto il faro come segnale, o alternante col fumo prodotto dalle piante di *lisca*, giovava assai di sovente nelle spedizioni di terra e di mare, come si ha nei continuatori di Caffaro, anni 1241 e 1242. Quei fuochi e quelle sfumate alterne, che dal faro si ripetevano nei diversi punti delle due riviere ad Albenga, a Bergeggi, a Panagi, presso Arenzano, a Prà, a Sestri, a Manarola, a Capodimonte, ecc., indicavano il numero delle navi che si approssimavano, o le evoluzioni dei nemici lungo le coste.

Nei libri della Masseria del Comune di Genova, nel Milletrecento, sono registrate spese per l'alimentazione della *lanterna capitibus fari* (3). Il Rocca-

(1) *Statuto dei P.P. del Comune*, cap. 17, 19, 41, 42, 74, 130, 148, ecc. Quasi tutte le Filze degli Atti dei P.P. del Comune (sec. XV, XVI, XVII, XVIII) conservati nell'Arch. Mun. di Genova, recano gride o disposizioni concernenti il porto.

(2) L. T. BELGRANO. *Illustrazione del Registro Arcivescovile. Atti della Società Ligure di Storia patria*, vol. II, parte II, p. 389.

(3) Archivio di Stato. Libri della Masseria del Comune, anno 1354, pag. 11 e 12.

tagliata ci ricorda tra le spese del sec. XIV quella assegnata ai falò fatti al faro nelle ore serali *pro securitate* (1). Accenna altresì ai due guardiani deputati alla custodia del faro (2).

Tra questi guardiani, sulla fine del Millequattrocento, troviamo ricordato un Antonio Colombo, parente e coetaneo del grande Cristoforo. A quei tempi il Comune curava altresì che lo stemma di Genova, come fu proseguito in seguito, campeggiasse su in alto sul prospetto del faro, e a tal uopo affidava simile incarico al pittore Evangelista da Milano (3).

Questa mole venne nel 1318 strenuamente assediata dai ghibellini ai quali giovava per i segnali. Fatti profondi incavi nel vivo masso, su cui erano basate le fondamenta, e in parte sostenuta da puntelli con meraviglioso artificio collocati, stava per rovinare se i guelfi, che la occupavano, per colmo di loro sventura, perchè tosto linciati, non si fossero arresi (4).

Tornata in potere del partito guelfo, venne di bel nuovo fortificata e cinta di rivellini (5). Nel 1506 Luigi XII di Francia fece fabbricare presso le fondamenta un forte appellato *Briglia*, perchè con esso voleva tenere in freno la città. Il doge Ottaviano Fregoso nel 1516 lo distrusse. È fuori del compito a noi assegnato ragionare delle opere che dal secolo XVI in poi si seguirono nella gran torre, e ai sistemi di illuminazione che sulla stessa da quel tempo si avvicendarono.

Oltre a quella della lanterna per comodo della navigazione, nel 1322 si provvide a costruire sul vecchio molo una torre, ossia fanale "nella quale poi si mise la lanterna per beneficio dei naviganti", (6). Di questa costruzione si ha altresì ricordo in un istrumento notarile del 1325, in cui è menzione della calce provvista per la costruzione stessa da Minetto, da Sestri Ponente (7). E che questo faro del molo, appena ultimato, venisse illuminato a olio rilevasi dallo Stella, il quale riferisce come, fatta allora (1326) la *lanterna magna super moduli*, in essa furono, come nella lanterna di *capitis faris accensis lampadibus*, ecc. Nel successivo secolo i Salvatori del porto affidavano a Benedetto Agnese alcuni lavori a questo fanale del porto (8).

Pari all'importanza del porto erano nei secoli XIII, XIV e XV le navi genovesi. Maravigliosa era la facilità e la prestezza con cui si armavano le squadre navali. Raccontano gli Annali che nel 1284, dall'ora di terza insino a vespro, fu posta in acqua un'armata di 58 galee, fornita di tutto il bisognevole.

Fu quell'armata che, associata ad altre 30 navi, riportò il noto trionfo alla Meloria. La spedizione a disfida dei Veneti nel 1295 fu messa in ordine in un mese, dai 15 luglio ai 15 agosto. In essa figuravano ben 105 galere nuove sulle quali erano più di ottomila combattenti, con sopravvesti d'oro e di seta. Le otto Compagne della città armavano galee per proprio conto. Le co-

(1) ROCCATAGLIATA, *Annali della Repubblica*, Cod. ms., vol. I, anno 1354, Biblioteca Brignole, Sale De' Ferrari.

(2) ROCCATAGLIATA, id. id.

(3) Arch. Municip. *Cartulario spese*, 1494. « Die XVI Junii Expense turris pro Evangelista de Mediolano pictor pro quando sibi delibatur fuit pro Spectatum officium pro Arma cura Communis facta ad turrim Capitis fari ».

(4) GIUSTINIANI, *Annali*. Libro IV, vol. II pag. 20.

(5) GIUSTINIANI, Id., id., pag. 37.

(6) Archivio di Stato. *Atti Ugolino Cerrino*, notul. 1322 a 25, pag. 114 v.

(7) GIORGIO STELLA, *Annali*, 1326.

(8) Archivio Municipale. *Atti dei P.P. del Comune*, filza 1432 a 1468, n. 228.

munità del distretto a loro volta fornivano navi e marinai. In Genova ogni cittadino dai 18 ai 60 anni era marinaio e guerriero. Le navi delle grandi famiglie non erano solamente messe di continuo a disposizione dello Stato, ma gli individui delle varie casate ne assumevano il comando e militavano in esse. Nei momenti del pericolo i cittadini vigilavano di continuo, e lo Stato stando sull'allarme, mandava fuori pubbliche gride, in cui si imponeva a tutti gli uomini atti alle armi, che lasciate le toghe, che erano allora l'abito di pace, dovessero indistintamente, e finchè duravano le ostilità, andare vestiti in *sago* militare per poter accorrere di subito a fronteggiare il nemico.

I modi di armare a quei tempi erano due: uno dando soldo alle ciurme marittime e restando l'utile e il danno al Comune: l'altro esortando e costringendo le ciurme marittime secondo le ordinazioni della terra (e ciò si faceva per via di polizze) e l'utilità e la preda si partiva tra coloro che erano sull'armata, e la Repubblica aveva eziandio la sua rata (1).

Le galee genovesi portavano gran numero di combattenti e marinari. Matteo Villani assicura che i Genovesi mettevano sulle navi incastellate sino a 600 combattenti, per ciascheduna, oltre le macchine da guerra. Il Tasso per indicare un bastimento della maggiore grandezza lo dice sempre *Ligure Nave*. Simone Grillo con un suo stuolo di legni da Gabbia conquise nel 1264 la flotta veneta. Biagio Assereto con una squadra di legni da carico fece nel 1435 prigionieri alla battaglia di Ponza i re d'Aragona.

A Genova ricorrevano per navi almiragli, comiti, e marinai di tutte le primarie potenze d'Europa: Francia, Spagna, Portogallo, Inghilterra, ecc. Una selva di legni genovesi fa parte principale dell'armata navale di San Luigi re di Francia, per le due celebri crociate. Nella prima del 1218 partirono duecentomila francesi, quasi tutti imbarcati su navi genovesi, molte delle quali salparono direttamente dal porto di Genova.

La nave genovese *Gran Paradiso* (*Paradisus magnus*) accoglieva come ammiraglio il Santo Re. L'armamento di quella gran flotta costò venticinque milioni delle odierne lire italiane.

A Genova ricorrevano per ausilio di navi i Pontefici; Carlo V e Filippo II sceglievano in Genova i capitani e gli equipaggi per le loro armate navali.

Essi confermavano così le antiche sentenze proclamanti essere Genova sommamente potente sul mare (2), di essere anzi, come salutavala il Petrarca, del mare regina: *Dominam Maris* (3) e, come affermava il Guicciardini, veramente edificata nel punto più saliente del Mediterraneo " per l'imperio del mare " (4). Il porto avea in quei secoli meravigliosa cornice nei palazzi che tutto intorno si elevavano magnifici nelle loro ornamentazioni di marmi bianchi e coloriti. Intorno al Millecento già si era provveduto ad abbellire la *ripa* di case imponenti per architettura. Il Cicala nelle sue *Miscellanee* ricorda come nel 1133 si diede principio a fabbricare i porticati, i quali sorgevano leggiadramente archeggiati a sesto acuto. Quelle arcate si impostavano sopra pilastri solidissimi in pietra bruna, e sovra colonne di granito

(1) GIUSTINIANI, *Annali*.

(2) GENEBRARDO, *Sacro Bello*, cart. 895, col. 2, anno 1098. BIONDO, lib. X, deca seconda, cart. 305.

(3) PETRARCA, *Itinerario* ed in *Epistola ad Andrea Dandolo*.

(4) GUICCIARDINI. Lib. 7, cart. 253.

orientale sormontate da capitelli, avanzi di costruzioni romane. I documenti contemporanei ricordano tra i primi costruttori Ansaldo Crispino, il quale per decreto consolare otteneva il consenso per fregiare di volte il suo edificio.

Seguivano l'esempio di Ansaldo, Morchio di Negrone, Ogerio de' Mari, Lanfranco De' Marini, Giacomo De' Negri, e quindi gli Spinola, i Lomellini, i Fieschi ed i Calvi. Erano edificii originali e fastosi, orgoglio della città, ammirazione dei forestieri. Cola di Rienzo lodava i prospetti di niveo marmo specchiantisi nel glauco mare, le torri merlate, che alzavano ardite le cime nel cielo opalino, ed affermava che ai vinti d'Algesira, condotti schiavi al porto, Genova appariva " come compendio di tutta la bellezza, di tutta la fortezza del mondo! „

E veramente lo splendore aveva avvolto nella sua luce la bella Superba, sedente tra l'anfiteatro lieto di verzura, fiorente di naturale bellezza sul mare. Straricca di tesori, frequente di popolo, le case piene d'argento e di ori, i ponti, ricolmi delle merci d'Oriente, i marinai noti in tutto il mondo, i suoi ammiragli conosciuti ovunque per prudenza, grand'animo nelle imprese. Ripetuti da tutti con somma lode i nomi di Oberto, di Lamba, di Pagano, di Luciano, di Pietro, tutti dei D'Oria, di Tommaso, Francesco e Nicolò Spinola, di Simone Vignoso, di Pietro Fregoso, di Maurizio Cattaneo, dei Fieschi, degli Usodimare, e di cent'altri valorosi, per i quali, più che la gloria del proprio valore e del proprio nome, importava la gloria della patria. La grandezza navale d'allora dovea avere i suoi riflessi nei secoli avvenire, perchè la poetica lode del Petrarca dovea riferirsi a Genova di tutte le età.

Anche nei momenti di decadenza, la gloria non si spegneva, non si spegneva neppure quando nel 1622 un annalista appassionato dei patri ricordi, doveva registrare che " nel mese di ottobre non si vedeva nel porto alcun naviglio da carico, nè grande nè piccolo „ (1).

Altri momenti tristi vi furono come quello, ma la luce della gloria non si spense. Ad Atanasio Siciliano, altri sommi per ingegno tennero dietro nei lavori del porto. Seguì nel secolo XVI un Galeazzo Alessi; Giambattista Baliano, Marco Manara, nel XVII; F. M. Staglieno nel XVIII.

Al vecchio molo nel secolo XVII si aggiunse il nuovo, ai ponti vecchi ponti nuovi, ai benefattori antichi s'unirono di più recenti, l'esempio non cadde, fu accolto da Raffaele De Ferrari e per lui il porto potè, munito di nuovi moli e di potenti opere, corrispondere ai tempi novissimi.

Da Albaro a Sturla. — Da Albaro, a levante di Genova, sino a Camogli la costa marina presenta tutte le particolarità descritte da Strabone per gran parte dei rivaggi della Liguria, irte scogliere sorgenti a picco sul mare, intersecate da cale e piccole insenature e spiaggette arenose alle foci dei torrenti. Ma sopra quelle scogliere, tra quelle cale, sulle spiagge aperte al sole smagliante del mezzodi, palazzi che paiono reggie, giardini continuamente in fiore, ville fruttifere, boschi d'olivi, aranceti che spandono sul mare vivificanti fragranze, e borghi dalle multiforme abitazioni asilo da secoli di gente gagliarda, vivente per il mare e sul mare, anima della ligure navigazione, cooperatrice di quel commercio al quale Genova dovette la sua grandezza.

(1) SCHIAFFINO, *Annali*, 1622.

Albaro, la prima ad incontrarsi, è una di quelle località che offre da terra e dal mare, uno di quegli spettacoli così attraenti a cui non si sa dire se più contribuisca la natura o l'arte umana.

La poderosa aristocrazia genovese, ha raccomandato la sua memoria ad ogni parte di questa collina, dove la densa alberatura, la rigogliosa vegetazione mette senz'ordine il suo verde tra i rialzi, le spianate, i viali, che fanno capo ai palazzi sorgenti in mezzo alla pace della natura. Così la poesia delle rimembranze si accompagna a quella del sito, bello in ogni stagione dell'anno, bellissimo nella primavera, quando il cielo e il mare, nella loro distesa infinita, hanno come giovanili gaiezze di colore, e via, via, pei prati, pei boschetti, è una festa di fiori disposti a ciuffi, a ghirlande, sparpagliati dovunque (1).

Anche l'autunno, però, ha là dentro la sua parte scenica. Bisogna visitare Albaro in una bella giornata d'ottobre e nell'ora del tramonto.

A quell'ora i boschetti, i viali, raggiungono il loro splendore naturale e la poetica calma che sorride all'animo del visitatore, dà un'emozione artistica. Il mare sottoposto pare immobile, il sole manda sulle acque gli ultimi raggi, colore di fiamma viva, le acque si illuminano e riflettono quei colori armoniosi, quelle luci chiazzate di argento. Qui per una stagione venne Giorgio Byron, ed i tumulti del suo animo appassionato trovavano il "porto delle intime calme".

Le antiche carte ci indicano nei punti seguenti i siti di sbarco nei quali furon use a traverso ai secoli di vigilare come guardie, per la sicurezza del lido e dello Stato, le scolte dell'età dei Carolingi, del Consolato quindi, della Sanità in progresso di tempo, e della dogana ai tempi presenti.

Cala al promontorio della Foce; insenatura dei Santi Nazzaro e Celso, così appellata dallo sbarco che in questo luogo, secondo la storia ecclesiastica, effettuarono i due Santi inviati a predicare in Liguria la religione cristiana; sito noto all'età romana, per un ricetto, cinto da muro in pietre a secco, cioè senza connessione di calce, esistente in onore degli Dei Mani, giusta la scritta già collocata sulla torre sovrastante, trasferita poscia alla Università degli Studii ed ora a Palazzo Bianco: — *Intra consaeptum — Maceria locus — Deis manibus Consecratus* (2). Insenatura di San Giuliano, fornita un tempo dalla Repubblica genovese di molo di difesa, nido tranquillo e lieto, poetico ad ogni ora del giorno, ma specie in sull'imbrunire quando spuntano le prime stelle nel cielo e tremolano i primi lumi, in quella ora in cui i canti dei pescatori, si confondono con le salmodie del secolare monastero dei Benedettini e s'uniscono così nel cielo le voci dello spirito con quelle dell'universo. Procedendo oltre, nella insenatura che si incontra

(1) Il Giustiniani descrivendo la ligustica riviera intorno al 1535 scrive: « Comprende Albaro centoquarantaquattro case, delle quali ve ne sono quarantasei di contadini ed il restante di cittadini, che tutte hanno fruttifere ed amene ville talchè è cittadino che ha nella sua villa pere di ventidue specie. Sono queste ville dotate di domestico e di salvatico, di acque, di are per ucellare tutte

murate in cerco ». E la struttura delle magnifiche case è superbissima ».

(2) La lapide in discorso non fu il solo avanzo dell'epoca romana rinvenuto sulla collina d'Albaro.

Nel decorso secolo praticandosi scavi nella villa Giustiniani ora Cambiaso, si trovarono marmi scolpiti appartenenti precisamente a quell'epoca.

girato il piccolo promontorio, le carte antiche segnano lo scalo che nel secolo XVII prese a denominarsi da' Fransoni, nobili proprietari, un tempo, delle ville sovrastanti. Segue il promontorio su cui adergevasi la Torre dell'Amore, ora trasformata in abitazioni, ma fortilizio di difesa ne' secoli trascorsi, in cui è ricordata nei portolani.

La torre in discorso stava valida guardia, o meglio guardia amorosa allo scalo, che pure nelle piante dello Stato viene segnalato all'insenatura di Boccadasse, medievale rifugio di piccole navi e nido di intrepidi marini quali i Dodero, il cui nome s'incontra sovente nelle intraprese marittime di Genova, veri lupi di mare contro la gente corsara.

Il nome di Boccadasse, derivato da Bocca d'Asino si incontra già nei documenti del 1100 e 1200. Originossi dall'uso marinaresco, d'appellare con denominazioni figurate le coste marittime, siccome rilevasi dai vecchi portolani, nei quali s'incontrano tratto tratto siti appellati: testa di cane, bocca di lupo, ecc.

A Genova nella località di Prè, dove in seguito venne formata la darsena, era una piccola insenatura alla foce di un fossato appellata Bocca di Bove.

Lasciato Boccadasse, altra spiaggia aperta era quella di Vernazzola, protetta a sua volta da un piccolo fortilizio. Seguiva la spiaggia di Sturla sito di sbarco conosciutissimo agli antichi, indicato nei portolani come spiaggia sicura e netta, accennato negli Annali per gli approdi e per la sosta dell'armata guidata da Oberto D'Oria contro i Pisani (1284) (1), per gli sbarchi dei guelfi al tempo di re Roberto (1322) (2) e nelle storie recenti, per quelli delle truppe inglesi nel periodo napoleonico.

Del castello che proteggeva il lido si hanno altresì memorie nei genovesi annalisti. Tra essi il Giustiniani, sotto la data del 1322, ci racconta come " nel mese di novembre i guelfi con gran numero di soldati a cavallo ed a piedi combattettero più volte il castello di Sturla e finalmente vi condussero un trabocco: ed Antonio D'Oria castellano con settanta compagni spaventati, resero il castello ai guelfi ed il somigliante fecero i castellani della torre degli Erchi (San Martino d'Albaro) e della torre di Nervi „ (3).

Nei tempi di pericolo montavano per turno la guardia al castello ed alla spiaggia di Sturla, gli uomini di Monsasco; al castello di Vernazzola, gli uomini di Fontanegli e di San Giorgio di Bavari; al Capo di Boccadasse gli uomini del Chiappeto; allo scalo di Boccadasse quelli di Mosso, San Desiderio di Bavari; alla Torre dell'Amore quelli di Corsica e Rivale, territori nella piana del Bisagno. A San Giuliano gli uomini di Casamavari (Staglieno) e Marassi; alla Marinetta presso San Giuliano gli uomini di San Siro di Struppa, Morassana e Staglieno; a San Nazzaro e Celso, quelli di San Martino di Struppa, San Giovanni Battista d'Aggio, San Cosmo di Struppa, San Gottardo e Montesignano; al Capo della Foce, quelli di Terralba e Quezzi; alla Torre di San Pietro della Foce, gli uomini del Borgo Incrociati e del Ponterotto (Marassi); alla Torre di Rebocco presso la foce del Bisagno, gli uomini del Borgo e del Ponterotto; al Porticiuolo di Carignano quei dell'alta Terralba e di Quezzi (4).

(1) GIUSTINIANI, *Annali*, Lib. III, vol. I, pag. 474.

(2) GIUSTINIANI, *Annali*, Lib. IV, vol. II, pag. 33, 34.

(3) GIUSTINIANI, *Ann*, Lib. IV, vol. II, p. 35.

(4) Biblioteca civica Berio. G. VINZONI, *Pianta delle due Riviere*, ecc. Commissariato di Albaro.

Quarto. — Nido di marinai era ed è *Quarto*, nome che al pari di quello dei comuni di Quinto, Sestri, Pontedecimo, ecc., ci ricorda l'uso romano di segnare le miglia lungo la via con colonne miliari donde *ad quartum lapidem, ad quinto ab urbe*. Tra i valorosi suoi uomini di mare basta citare, per comprenderne la bravura, Simone da Quarto. Di lui in data 1340 così scrive il Giustiniani: " E del mese di agosto si armarono nove galere per andare in mercanzia delle quali fu capitano Simone da Quarto, ed arrivarono a Pera dove intesero che il Signore dei Turchi nominato Jalabi aveva armato dodici galere e due altri legni ed aveva dato gran danno ai Genovesi ed ai Veneziani ed a molte altre generazioni..... ed avuto parlamento con i Genovesi di Caffa deposero le mercanzie in terra e si armarono in Caffa venti barche insieme a sette galee e si diedero a cercare le galee dei Turchi e furono alle mani ed ebbero la vittoria. E pigliarono dieci galee ed un naviglio, ricuperarono le robbe e le mercanzie che i Turchi avevano pigliato ai Genovesi ed alle altre nazioni e a tutti furono liberamente restituite „ (1). Con Simone, Quarto diede altri valorosi quali Antonio, intraprendente capitano inviato con Francesco Spinola al soccorso ed alla liberazione di Gaeta (1435).

Quarto doveva essere in tempi antichi fornita di bellissimi edifizii dei quali tuttora si trovano avanzi, specie decorazioni architettoniche, dissodando il terreno. Nel 1373 sotto il Ducato di Gabriele Adorno, essendo i Visconti di Milano in guerra contro Genova, i soldati dei Fieschi partigiani dei Lombardi, sotto il comando di Nicolò Fiesco, il quinto giorno di aprile, dopo aver messo a ferro e a fuoco Camogli e Recco, vennero a Quarto e fecero scempio di ogni cosa (2). Il paese fu rovinato, le superbe ville distrutte, ma passato il turbine nemico, le sorti si sollevarono e il Giustiniani nella prima metà del secolo XVI potè affermare che " le ville di Quarto sono più utili che le altre per la grandezza loro, quale è capace non solamente di oliveti e di vigne, ma eziandio di campi per seminar biade „ (3). E fra le ville di Quarto (tra le quali contavansi trentadue case di cittadini) aveano " eccellenza quella di Paolo Spinola di Napoli, quella di Accellino Sauli „.

Come gli altri Comuni dell'opposta riviera, Voltri, Pegli, Sestri, ecc., seguiva l'andamento e le norme politico-amministrative dello Stato genovese. Così allo stesso modo dei Comuni suaccennati, nel secolo XII era governata da consoli dai quali dipendeva l'amministrazione comunale (4).

Creato il Podestà del Bisagno e a quello succeduto il Capitanato residente a San Martino d'Albaro, Quarto, come Albaro, Sturla, Quinto, Nervi, ecc., fu dipendente da tale ufficio.

Come le terre principali ebbe a sua volta il privilegio di veder scelti dei suoi uomini di valore e di levatura a sedere nel Consesso degli Anziani, magistrato supremo della Repubblica.

Sedette infatti in detto Consiglio il Simone da Quarto su menzionato negli anni 1340 e 1345 (5), Andreolo da Quarto nel 1390, Leonardo nel 1427

(1) GIUSTINIANI, *Annali*, Lib. IV, vol II, pag. 68.

(2) GIUSTINIANI, *Annali*, Lib. IV, vol. II.

(3) GIUSTINIANI, *Annali*, Lib. I, vol. I.

(4) Biblioteca civica Berio. POCH, *Miscellanee Storiche*, reg. II, 4, ann. 1157-58.

(5) Biblioteca Brignole-Sale De' Ferrari. FEDERICI, *Collettanee*, ann. 1340-45, ecc.

e 1433. Nelle solenni assemblee dello Stato, Quarto avea voce ed azione per mezzo dei suoi rappresentanti. Così Guglielmo di Quarto sottoscrisse all'atto di pace conchiuso nel 1188 tra Genova e Pisa. Andreolo, Luciano e Pasquale di Quarto furono tra i consiglieri che a nome di Genova nel 1368 stipularono convenzioni con Carlo IV Imperatore, Pietro e Andrea di Quarto intervennero all'atto di fedeltà giurata dai Genovesi al duca di Milano (1), Egidio di Quarto fu uno degli ambasciatori inviati nel 1298 all'imperatore di Costantinopoli (2).

Nelle spedizioni navali della Repubblica, Quarto contribuiva con un dato numero di marinai e nocchieri. Talvolta le sue navi da carico giovarono alle imprese guerresche; così nel 1437 la nave di Gerolamo da Quarto fu armata e stipendiata dalla Repubblica, per la flotta comandata da Battista Fregoso a favore del re Rainero (3).

I punti di sbarco a Quarto sono indicati alla spiaggia dell'Oliveto, sorgente presso il piccolo promontorio di Calcinara, dominato allora da una torre di guardia o piccolo fortilizio, celebre nei fasti moderni poichè da quella scogliera Garibaldi salpò il 5 maggio 1860 con la spedizione dei Mille (4). Altro punto di sbarco era alla spiaggia detta un tempo dei Montani, famiglia che ivi presso teneva possessioni, esistente fra i due piccoli sporgenti scogliosi di Priaruggia e dei Montani. Seguiva uno scalo di sbarco detto dei Cappuccini, quando quei religiosi eressero un convento nella località sovrastante. Allo scalo della Calcinara ed a quello di Oiolo facevano guardia gli uomini di Panigale inferiore, delle Nasche e di Sturla, a Priaruggia quelli di San Giambattista di Quarto, ai Montani quelli di Prematico e di Apparizione, a Giuncata gli uomini di Santa Maria della Castagna, a Bagnara gli uomini di Quinto. Dalla foce del Bisagno ai confini di Quinto prestavano servizio gli uomini di 34 parrocchie; essi ascendevano al numero totale di 4433 individui, erano divisi in visitatori, compagni, caporali, soldati ed avanzi, ossia supplenti (5).

Quarto come facente parte della Podesteria o Capitanato di Bisagno, aveva diritto per turno alla elezione d'uno dei suoi capi-famiglia alla carica di Abbate della valle, come dalla istituzione di tale ufficio risalente al secolo XIII (6).

Quinto. *Quintus (lapis ab urbe Genue).* — Il suo nome è dunque romano, e difatti esso sorge in riva al mare sulla antica via romana Aurelia a cinque miglia da Genova antica. È riparato dai venti di tramontana dal Monte Moro, non ha grandi palazzi, ma nell'estensione del suo territorio

(1) Archivio di Stato. *Atti Gottardo Stella Cancelliere.*

(2) Archivio municipale di Genova. CRICALA, *Miscellanee*, anno 1298.

(3) Archivio Municipale di Genova. CRICALA, *Miscellanee.*

(4) L'imbarco dei Mille per la Sicilia e la bassa Italia si effettuò sui due piroscafi *Lombardo* e *Piemonte*. Sulla scogliera da cui l'imbarco ebbe luogo venne collocata una guglia in marmo bianco sormontata da una

stella. Da un lato si legge: « Da questo sasso, capitanati da Garibaldi, s'imbarcarono i Mille per la Sicilia, la notte del 5 maggio 1860 » e dall'altro: « Questo sasso ricorda la magnanima impresa ».

(5) Biblioteca Civica Berio. VINZONI, *Pianta delle due Riviere*. Commissariato di Albaro.

(6) L. A. CERVETTO, *Il Natale, il Capodanno e l'Epifania nell'Arte e nella Storia genovese*, pag. 10.

contiene belle case. Il Comune è marinaro. Ebbe come Quarto i suoi consoli fin dal 1192 ed erano quattro (1). Partecipò con i suoi marinai come Quarto a tutte le più importanti imprese di Genova. I vecchi portolani lo considerano casale, e danno a suo riguardo questi avvertimenti ai naviganti: "Sempre che volteggierai e che sarai in terra tanto avanti quanto la pianura di Quinto li correnti ti portano a Capo di Monte e potrai anco con li venti di terra venire a Genova; perchè se tu sei alla volta sopra Nervi il vento ti risponde sempre a regno di Maestro per sino a Quinto; poi ti risponde a mezza terra sino in Besagno; da Quinto sino a Besagno non te gli afferrare, che non vi è luogo buono e netto „ (2). Nelle cartè della Repubblica genovese il primo punto di sbarco a Quinto si è alla spiaggia di Bagnara, ossia *Balnearia*, nome latino indicante un luogo romano destinato all'uso dei bagni di mare, già tanto frequentati nei tempi antichi.

Nota Varrone che le Balnearie erano divise in due parti, quella per gli uomini e l'altra per le donne, e si distinguevano dalle terme, ove calde erano le acque o per natura o per arte.

A Bagnara faceano la guardia gli uomini dei quartieri di Quinto. Altro sbarco era nella insenatura oltrepassato il promontorio dove sorge l'oratorio di Sant'Erasmus e dove sorgeva un vecchio castello di difesa distrutto nel 1814 dalle navi di Lord Benthin. Ivi pure facean guardia gli uomini del paese. Qui presso sorgeva un piccolo seno, che nelle vecchie carte è indicato col nome di Garello, avea la bocca a ponente e si inoltrava sotto i noti piani di Quinto. Il piccolo seno era difeso da uno scalo pure indicato dalle carte del Vinzoni ed appellato dei Pinceti, ed ivi faceano guardia gli uomini di Quinto.

Altro punto di sbarco trovavasi alla estremità della spiaggia sui limiti del Comune ed era detto Marearolo. Ivi faceano la guardia gli uomini di Terrazzo, località distante sei miglia al di là del Monte Moro nell'alta valle del Bisagno.

Quinto per tanto tempo fu tra i Comuni, che si contendevano il vanto di aver dato i natali a Cristoforo Colombo. Questa opinione era così favoreggiata dall'annalista Casoni, il quale scriveva: "Gli ascendenti di Cristoforo Colombo, per quello che si ha da scritture pubbliche, abitavano un luogo detto Terra Rossa, poco distante da Nervi, mediante una falda del Monte Fasce posta fra Monconesi e Fontanabuona che dà il nome alla valle ove sta ancora una torre detta dei Colombi. Suo avolo fu Giovanni di Quinto, il quale viveva nel 1440. Il padre si chiamò Domenico ed era cittadino genovese abitante la parrocchia di Santo Stefano. La madre Susanna Fontanarossa nacque in Saulo, luogo in vicinanza di Nervi. Ed aggiunge che Domenico avea conservato le possessioni di Quinto „ (3). E il Casoni fu conforme al vero: se Cristoforo non nacque a Quinto, il suo avolo vi soggiornò e vi possedette beni. I documenti scoperti dal Chiar.^{mo} Staglieno confermano l'affermazione del diligente annalista; da essi risulta che Giovanni Colombo il 21 febbraio 1429 già abitava a Quinto al Mare (4).

(1) Biblioteca Civica Berio. POCH. *Miscel-lanee*. R. II, 11.

(2) Biblioteca Brignole Sale. *Portolano di* S. GORGOLIONE.

(3) I. CASONI. *Annali di Genova*.

(4) STAGLIENO. *Documenti relativi a Cristoforo Colombo ed alla sua famiglia*.

Fecero dunque ottimamente gli abitanti di Quinto ad onorare il sommo Genovese intitolando del suo nome la principale piazza del Comune.

Nervi. — Nervi, *Nervis*, giace a sua volta sull'antica strada romana in riva al mare. La sua rada è abbastanza vasta, ed essendovi alla distanza di mezzo miglio sufficiente profondità, i navigli anche d'alto bordo vi gettano le ancore come in sito di sicurezza. Il portolano del Gorgoglione così a proposito di Nervi consiglia: " A Nervi si può sorgere e netto sino a parmi quaranta. Quando ti accadesse di volteggiare sopra Genova ti terrai col tuo vascello a levante, e con dei terrazzani, sopra Nervi vi è bonaccia di venti, così il medesimo appena Genova è dalla banda di Levante, e quando ti trovassi in terra e non potessi andar avanti nè in dietro, non dubitare; e se il tempo ti pare tristo cerca di afferrarti sopra l'alega che sta da mezzo a Nervi a Boiasco, per contro ad un palazzo grande che ha li merli al tetto, in passi venti avendo un buon resto in mare „ (1). La navigazione ed il commercio di Nervi fu quasi in ogni tempo florido. La sua deliziosa postura " dove, come osservava l'Ortelio, sono raccolte tutte le delizie della riviera e dove è perpetua primavera et autunno „ (2) ha favorito in ogni tempo la navigazione. I suoi abitanti, infatti, nel passato erano quasi tutti dati alla marina, faceano il traffico col Mar Nero ed in seguito coll'America, coi piccoli navigli faceano essi il commercio delle legna e del carbone che caricavano nelle Maremme ed in Sardegna, per trasferirlo a Genova. Il Giustiniani nei suoi Annali ricorda Nervi come sito amenissimo.

" Si commendano le sue ville per il benigno aspetto del sole per essere esposte a mezzogiorno che è cagione che le persiche e le archiccioche e gli altri frutti sono più temperati che negli altri luoghi circostanti „ (3). Egli a' suoi tempi ricorda in Nervi trecentosettantuna casa e tra queste, case quattro di cittadini, ma nel corso degli annali nel secolo XIII rammenta come prima delle crudeli fazioni, da Nervi insino a Sesto (Sestri) e per tutta la valle di Polcevera insino a Pontedecimo e per la valle di Bisagno tutto era pieno di mirabili edifici, di giardini, di ville sì che il loro insieme porgeva grandissima dilettazone e dava aspetto di una sola città „ (4). E Giorgio Stella: " Da Sestri a Nervi fra le mura di Genova in quel tempo si elevavano torri eminenti di bella e singolare costruzione, palagi e nobili caseggiati „ (5). Nervi, sede di pieve, soggiorno villereccio degli Arcivescovi fin dai secoli XI e XII, mostrava negli atti la sua importanza. Cinque consoli reggevano la sua amministrazione (1148 e 1192). Esso pagava tributo di decime all'Arcivescovo, distinguevasi per uomini valorosi in terra ed in mare, di eletto ingegno nelle arti e nelle industrie.

Un forte castello, a cui davano in più tempi ripetuto assalto i nemici, difendeva il paese e la spiaggia facile agli sbarchi nei punti seguenti: Scalo dei *Draghi* sotto *Caprafico*, insenatura sotto il convento di San Francesco di Paola; loggetta dell'Olivo, scalo degli Scaglia presso la torre del fieno (ora Gropallo), spiaggia di Capolongo. Faceano servizio con gli uomini

(1) S. GORGOLIONE. *Portolano*.

(2) ORTELIO. *Le principali città del mondo*.

(3) GIUSTINIANI, *Annali*. Lib. I, vol. I, p. 85.

(4) GIUSTINIANI, *Annali*.

(5) GIORGIO STELLA, *Annali*, 1331.

di Nervi quelli di Sant'Ilario e quartieri vicini. Celebrato nel passato, Nervi mantenne alta la fama nel presente. Il suo clima attrae forestieri dalla Francia, dalla Germania e da altre regioni. Qui soggiornarono in tempi recenti Maria Cristina di Spagna, Maria Amelia moglie di Luigi Filippo, Massimo d'Azeglio, Alfonso Karr, Giulio Michelet. Gloria di Nervi fu Luigi Corvetto, ministro delle finanze di Napoleone I.

Bogliasco e Pieve di Sori. — Alle falde del ligure Appennino, in riva al mare, siede Bogliasco, industrioso centro nel mandamento di Nervi. Possiede una spiaggia di 208 metri per 14 di larghezza in un seno di mare poco profondo, con una calata di 60 metri per lo sbarco dei piccoli bastimenti. Esiste poco discosto dal lido, intorno a cui in pittoresco modo sono scaglionate le multiformi abitazioni, un ponte ad arco rifatto su un altro più antico d'origine romana. In antico il centro del paese era situato su in alto nella località detta Corsanego, dove sorgeva la vetusta chiesa parrocchiale, sostituita in seguito dall'attuale, rifatta nel secolo XVIII, e che, per ricchezza di marmi e bellezza d'architettura, è una delle più leggiadre della riviera di Levante. In seguito gli abitanti dalle alture scesero al mare e si diedero alla marineria. Il loro valore era noto fin dal secolo XIII e gli annali ricordano tra l'altro come nel 1238 essendo l'armata genovese all'assedio di Ventimiglia dopo " grande pericolo e gran forza giungendo le scale delle galere ai scogli, non ostante la resistenza, essendo riusciti i combattenti a discendere in terra, un giovanetto di Bogliasco, mise la bandiera in la sommità del monte, e fu ben seguito dalla compagnia; il che vedendo gli inimici si misero in fuga e si ritirarono alla città „ (1).

Nel 1432 Bogliasco ebbe il suo periodo di sventure. Ferveva la guerra tra Genova e Venezia, ed i Veneti, spintisi con la loro armata, composta di ventidue galee, nel golfo ligustico, saccheggiarono barbaramente Zoagli, Santa Margherita, San Giacomo di Corte e Bogliasco. Non ardirono investire Camogli per averne veduti gli abitanti disposti ad una gagliarda difesa (2). Nelle piante delineate dal Vinzoni, Bogliasco offriva in passato buoni punti di sbarco alla loggetta, allo scalo sottostante alla parrocchiale, alla calata all'imbocco dell'insenatura, che in passato era assai più inoltrata che nel presente, allo scoglio della Demora. Fornivano gli uomini di guardia, con il borgo di Bogliasco, le alture di Sessarego, del Poggio e di Corsanego.

A Bogliasco tenevano dietro le cale di Pieve di Sori indicateci allo scalo detto dei Semino e a quello della torre del Ponte lungo, a cui prestavano la guardia gli uomini della località. Non discuteremo se il nostro storico Serra abbia colpito giusto facendo provenire il nome di Sori dal greco *Soros* indicante avello, o, come altri vogliono, bara, per fa forma del sottoposto bacino ove sorge il comune propriamente detto Sori. Solamente diciamo: la terra è antica e l'aggiunto di Pieve alla chiesa matrice pervenutogli da *Plebes*, che si dava alle chiese, fondate nei primi tempi del cristianesimo nelle campagne pagane, ne è un chiaro indizio. Così dimostrano in certo modo l'antichità del sito, urne cinerarie d'età romana rintracciate

(1) GIUSTINIANI, *Ann. Lib. III*, vol. I, p. 361.

(2) GIUSTINIANI, *Annali*.

in questo distretto, ed una delle quali si conserva alla Pieve. Il nome del titolare San Michele è purè indizio di vetustà. L'arcangelo delle battaglie era scelto a protettore dai Longobardi, e dal loro dominio nelle terre italiane appunto si inizia la divozione verso lo stesso. Come Pieve già nel secolo XII mostra a sè soggette le chiese, che nella sua giurisdizione sorsero a misura che andava crescendo il numero dei cristiani, cioè Santa Margherita coll'annessa di Santa Apollinare, quella di San Pietro di Capreno, di Santa Maria di Canepa, quella di Busonengo, e quindi, in processo di tempo, quella di Teriasca.

Il Registro arcivescovile nel 1143 non solo dinota la sua dignità di pieve, ma la chiama chiesa battesimale, con diritto di doppia decima del provento delle olive, sulle chiese suffraganee.

Il Poch, sotto la data del 1228, la dice dipendente dall'abbazia di San Siro in Genova. La parte del territorio, messa ad una coltivazione non lussureggiante, ma bella e rigogliosa, rappresenta un parallelogramma, i cui maggiori lati da ponente a levante si percorrono in un'ora e un quarto, e possono calcolarsi per un tratto di più di quattro miglia. Sette quartieri dividono Pieve di Sori, denominati: La Chiesa, Migone, Favale, Foggie, Montobbio, Corsanego e Pietraroggia, addossati alla collina, ridenti al solè. Al basso, lungo la via provinciale, sorgono ville e giardini, ricchi d'ombre e di fiori, bei palazzetti dai colori vivaci, tra i quali primeggiano quei dei Maszone, dei Rapallino, dei Gnecco, dove il mobilio antico costituisce pel visitatore una nota interessante. Dai rialti e dai poggi, le vedute del bel golfo di Genova e le amene riviere, da Portofino al Capo di Mele scorgono dovizia di giocondi prospetti; i cerulei campi del mare, la regina del Mediterraneo sedente ad arco sul lido, e i dintorni simili ad un continuato sobborgo della superba Metropoli, vincono ogni arte del dire.

Tra le rarità della chiesa è da noverarsi l'urna romana già esistente nella chiesuola di Santa Croce sopra Sori e collocata nella sacristia. La illustrò il chiarissimo Abate Sanguineti negli *Atti della Società ligure di storia patria*. Essa reca la scritta:

D. M.

SERVILLIAE RESTITUTAE

A SERVILIUS PHILODOXUS

CONIUGI SVAE KARISSIMAE SIBI

FECIT ET SIBI.

È una delle sei urne romane che si hanno nel genovesato.

La prima in Genova ed esistente già a San Vittore ed ora al Museo di Palazzo Bianco. La seconda a Busonengo presso la Pieve, la terza a Santa Margherita Ligure, la quarta a Polanesi, la quinta a Rovereto.

Costituisce altresì una curiosità il gruppo in legno, ove è rozamente scolpita la Sacra Famiglia. È opera del secolo XVI, e fu tolto ad una nave turchesca da un capitano sorese. Raccontasi che i Turchi lo ponessero a prua della nave, per trarre così in inganno gli equipaggi dei navigli cristiani e farli loro preda. È questa semplice tradizione, ma nulla di più facile abbia fondamento sul vero. Quante scorrerie non fecero i corsari su questi lidi!

È tuttora memorando il ricordo della notte a mezzo il luglio del 1584 quando le navi barbariche, divise in due squadre, una a ponente e l'altra a levante, sbarcavano da una parte sul lido di Prà e dall'altra sulla riva di Sori, spargendo nei due punti terrore, rovine, predando uomini e averi! E chi sa quante altre rapine qui non avrebbero tentato i barbari, se le scolte non fossero state costanti a vigilare là su quella torre che, proprietà dei Fontana, s'aderge solitaria sulle balze orientali di fronte al mare, fra il canto degli uccelli, e il ventilare della brezza. Svelta e fiera testimonianza di difesa, ti rispettino i nepoti come t'amarono i nonni, ti rispettino come ti rispettò il tempo!

Sori. — Alla Pieve succede Sori “ borgo insigne sdraiato mollemente sulla riva del mare per mezzo di due promontori dove sono scaglionate numerose abitazioni (1).

Il culto di Santa Margherita, a cui è sacra la chiesa parrocchiale, lascia adito alla congettura che gli abitanti di Sori, abbandonato il piccolo borgo nella località posta lungo la fiumana e detta le *case bruciate*, edificassero le nuove dimore intorno al lido allo spirare del secolo XI e sui primordi del secolo XII, all'epoca delle Crociate, in cui dall'Oriente detto culto venne trasferito dai reduci vittoriosi nella nostra Liguria (2). Per questa località inoltravasi la via Romana ed è noto, come precisamente presso il ponte su cui la via passava, già nel 1191 sorgesse un ospizio pei viandanti pellegrini sotto l'invocazione di San Cristoforo (3). Quattro consoli presiedevano al governo della Comunità (1202) la quale fin da quell'epoca contava marinai e navigatori intrepidi. Si distinsero tra questi i Valle, gli Stagno, i Fullè ed i Cavassa. Erasmo Cavassa a nome della colonia marinaresca eresse nel 1435 l'oratorio di Sant'Erasmo (4). La spiaggia era fornita di un molo, indicato anche dal Vinzoni nel secolo XVIII. Stavano alla guardia dello stesso due uomini di giorno e quattro di notte. Gli uomini erano forniti dalla località di Canepa, mentre quelli di Migavero stavano di scolta alla torre di Capo Pino. Tra gli sbarchi effettuati al molo di Sori rimase di triste memoria quello dei corsari Algerini. La loro flotta era composta di 22 galee. Saccheggiarono il borgo e trascinarono schiavi 134 abitanti tra grandi e piccoli, uccidendone pure gran numero (5). Come sito d'approdo rimase fino ai nostri tempi, e lo comprovano tra l'altro le statistiche ufficiali segnalanti il numero annuale dei bastimenti approdati e partiti. Le brevi note comprovanti come dal medio evo sino a noi, il borgo di Sori sia sempre stato in ogni tempo sede di gente dedita alla navigazione, valgono a convalidare in certa guisa l'opinione di coloro i quali affermano che questi lidi erano frequentati da tempi antichissimi perchè stanza di infaticabili marinai. Tra questi eruditi non va dimenticato lo storico Serra, il quale esternò il pensiero che Sori fosse una colonia di Foceci.

(1) G. GHIO e A. FERRETTO. *Pro Sori*. Monografia storica. Genova, tip. Pellas, 1897, pag. 7.

(2) *Atti Società Ligure di Storia Patria*, BELGRANO, *Illustrazione del Registro Arcivescovile*, vol. II, parte I, pag. 448.

(3) G. GHIO e A. FERRETTO, op. cit., pag. 9.

(4) Id. id., pag. 20.

(5) Biblioteca Civica Berio. POCH, *Miscelanea*, vol. I. — REMONDINI, *Parrocchie Regione II*, p. 171. — GHIO e FERRETTO, *Pro Sori*, pag. 18.

Allora l'affermazione parve ardita, ma gli studi recenti intorno alle navigazioni degli antichi nel golfo ligustico, tendono a dar ragione allo storico patrizio.

Recco. — È uno dei centri importanti della Liguria orientale litoranea. Il suo nome antico *Ricina* ricordato nella tavola *Teodosiana*, prezioso cimelio in cui sono tracciate le strade militari dell'Impero romano, eseguita in Costantinopoli sotto uno dei Teodosi, scoperta a Spira nel 1500 e da Corrado Celtes donata a Corrado Peutinger da cui venne pubblicata e da cui tolse a denominarsi *Peutingeriana*, è una prova della antichità di questo Comune il quale è pure menzionato in altri monumenti dell'archeologia. Del resto il nome stesso è prova dell'antichità del sito. Questo nome era comune ad altre località marittime dell'Italia, della Sicilia e della Grecia. Narra Diodoro Siculo che in Sicilia, alle falde del monte ora detto San Giuliano, Erice figliuolo di Venere e di Bute fabbricò alla dea madre un tempio e vi si stabilì un culto, che dalla remota antichità perdurò sino ai tempi più tardi. La dea ivi adorata dal nome del figliuolo, fu detta Ericina (1). Come afferma Diodoro, Greci, Cartaginesi e Romani tennero in somma venerazione quel luogo, e tutti e tre i popoli con raro consenso chiamarono Erice la città e la dea tutelare Venere Ericina (2). Il culto di questa divinità si propagò, i marinai lo trapiantarono ad altre sponde, stando a Pausania a Psophis, in Arcadia un tempio sorgeva sacro a Venere Ericina, e dovea essere molto antico poichè ai tempi di quello scrittore non vi si scorgevano che le rovine (3). Un altro tempio sacro alla stessa Dea sorgeva a Siracusa giusta un'iscrizione ivi rinvenuta ed illustrata dal Mommsen (4). A Venere Ericina i Romani aveano eretto un tempio sulla spiaggia romana, (5) ed altri due templi dedicavano alla stessa in Roma, uno dinanzi alla porta Collina ricordato da Strabone (6) e più particolarmente da Tito Livio (7); l'altro sul Campidoglio, del quale in più luoghi lo stesso Livio fa menzione (8).

Alla stessa guisa che da Greci, Cartaginesi e Romani il culto alla Dea del Mare veniva propagato lungo i lidi da essi frequentati, nulla di più facile che ciò accadesse anche per Recco, tanto più se poniamo mente che i suddetti popoli navigatori, come abbiamo dimostrato altrove, erano usi a frequentare le coste ligustiche. Del resto, esempi consimili tra noi non mancano. Ne fornisce tra gli altri il Golfo della Spezia, sul quale sorgono tuttora località che tolsero il nome e da Erice (Lerici) e dalla sua, secondo il mito, bellissima madre Venere: Porto Venere.

Questa storica digressione intorno al nome di *Ericina*, dato a questo tratto di spiaggia ligure, nome che a traverso ai tempi andò soggetto a trasformazioni, perchè fu detto *Ricina* e quindi *Recco*, non si è fatta per vano desiderio di erudizione, ma con sentimento di dedurre da essa la prova certa della antichità di questa spiaggia, della sua notorietà presso gli antichissimi, giusta il compito prefisso al presente lavoro.

La considerazione in cui era tenuta questa spiaggia non deve essere

(1) DIODORO SIC., *Bibl.*, I, IV., 83.

(2) DIODORO SIC., *Bibl.*, I, IV.

(3) PAUSANIA, I, VIII, 24.

(4) MOMMSEN, *Corp. Inscr. Cart.*, numero 1474.

(5) GUGLIELMOTTI, *Storia della Marina Pontificia*, vol. I.

(6) STRABONE, *Geografia*, lib. IV.

(7) TITO LIVIO, *Historiae*, lib. I, XI, 34.

(8) TITO LIVIO, *Historiae*, lib. XXXIII, 30.

scemata nel periodo Romano in cui veniva traversata dalla via Aurelia, ed a cui faceva capo altra strada antichissima, di cui è indizio nella Tavola Vellejate, insigne monumento dell'epoca di Trajano, passante per i predi o salti di Tribogna (Tabornia), Testana (Testanula), Uscio (Ucciae).

La notorietà antica assicurava a Recco prosperità nei secoli seguenti al dominio Romano. Quindi troviamo questa spiaggia fiorente durante la dominazione longobarda, e quando i Metropolitani lombardi abbandonano la sede di Milano, per fuggire le ire di Alboino e cercano, come ben afferma Galvano Fiamma, asilo sicuro in Genova (1), Recco, e con esso tutto il territorio di Camogli, la valle e le alture fino ad Uscio, vengono assegnati al Metropolita lombardo, il quale ne gode il possesso sino al secolo XII. I *nobilissimi viri*, che, come afferma San Gregorio Magno (2), accompagnano in Liguria il capo della Chiesa ambrosiana, vengono deputati, sotto l'appellativo di *Avvocati*, al governo dei beni su accennati. A costoro succedono i consoli, perchè Recco, seguendo l'esempio di Genova e delle vicine Comunità, si emancipa ed entra a far parte della confederazione, per cui ha vita il libero Comune genovese (3).

Nel secolo XII succede per Recco una novella vita. Lasciato il governo degli Avvocati, assume le magistrature imposte dalla Repubblica genovese, ha quindi a capo del suo distretto il Podestà, a cui in seguito succederanno i Capitani; partecipa alle lotte ed alle vittorie navali di Genova, come parte del genovese Stato, va soggetta a dolorose conseguenze; invasioni di nemici, saccheggi, incendi ed altre calamità a cui parteggiano gli avversari del Governo tra cui i Fieschi, che tanta parte hanno nelle molestie subite da Recco nel secolo XIV.

Per contrario Recco partecipa altresì dei benefizi. Il prosperare in mare della genovese marineria nei secoli XII, XIII, XIV e XV è pure una fortuna per i Recchesi. Il loro commercio se ne avvantaggia, aumenta la navigazione, e cresce sulla sua spiaggia una generazione d'uomini ardimentosi, fieri, audaci, valorosissimi quali: gli Assereto, tra cui Biagio il vincitore di Ponza, Nicoloso, scopritore delle isole Canarie. Sulla spiaggia sorge il cantiere in cui maestri d'*Assia* e *Calafatti*, sono intenti a preparare triremi, galeotte, saettie per le armate, e navigli per il commercio, che già si appalesa attivissimo tra il 1100 ed il 1200. Si citano, infatti, tra le società commerciali quella conchiusa nel 1156 tra Giovanni Malfuasto, Guglielmo Aradello ed Oggero di Recco, per trafficare a Maiorca; l'altra del 1160 tra Oliviero Ricicella ed Oliviero di Recco, per andare a Palermo in Sicilia, ecc. (4)

È notevole il contratto di vendita passato nel 1407, tra Michele Abati di Recco e Biagio Perrone di Oneglia, per la vendita fatta dal primo al secondo d'una nave esistente sullo scalo di Recco (5), i cui uomini, lo dice il Giustiniani nel suo tempo, secolo XV e XVI, erano "divisi in artefici, marinari e agricoltori" (6).

(1) PAOLO DIACONO, *De Gente Longobarda*. Lib. III, cap. 25.

(2) GREGORIO MAGNO, *Epistolario*. Lib. IV, Ep. II, 39.

(3) Biblioteca Civica Berio. POCH. *Miscellaneae*. R. II, 4, anno 1192.

(4) *Monumenta Historiae Patrie. Chartarum*, vol. II, p. 358, 645.

(5) Archivio di Stato. Not. Stefano Boccone, fogl. 119.

(6) Biblioteca Civica Berio. VINZONI. Opera citata.

I punti indicati nella spiaggia di Recco per gli sbarchi, e presso i quali nei secoli scorsi vigilavano per turno gli uomini del borgo e delle ville di Recco, di Valgina e Caloderi, di Varzenna, di Polanesi, di Testana, d'Avegno, di Salto, d'Uscio, di Cabona, di Calcinara, di Terrile, di Pian de' Preti, di Tribogna, erano i seguenti: *Gremola, Scalo detto dei Franzoni, Chiappe, Spiaggia di Recco* presso lo scalo della pratica, *Galeazza*.

Secondo i Portolani lo scavamento della corrente che piegato il monte di Portofino corre lunghe il suo lato occidentale e si inoltra con forza a levante del golpetto di Recco, per uscire dalla parte opposta, è stato in ogni tempo notevolissimo.

Nel 1844 fu anzi fatale ad una fila di case e di belli edifizii che sorgevano alla marina.

Essi furono distrutti ed ingoiati dalle onde.

Tanto ricavasi nella pregevole *Storia di Recco*, scritta con amore ed erudizione dal reverendo Giacomo Olese.

Camogli. — Camogli! A sentir pronunziare questo nome non vi è artista, non vi è viaggiatore, a cui non torni innanzi al pensiero un quadro splendido formato da ville ridenti costrutte nei punti più pittoreschi, di ulivi che si alternano con le rose, di verdi pinete, di mirti, di faggi che coprono di un'ombra protettrice il dorso del bel promontario di Portofino, intorno a cui è continuo un biancheggiare di candide spume, leggiadro contrasto con le tinte vivaci delle ville, che dal mare salgono a popolare in bizzarri modi le deliziose pendici.

Alle scogliere, spesso flagellate dalle onde, ai capricci d'una natura giovane e forte, si spono i ricordi d'un passato pieno di memorie, non sempre liete, ma nella loro maggior parte gloriose nella grande storia dei Liguri.

La ricerca delle origini di Camogli, ha occupato le penne degli eruditi. Rispettiamo le innocenti fisime, non entriamo nelle lotte della penna, contentiamoci di ricordare che questa pittoresca insenatura di mare, nido d'arditi marini, non dovea certo essere sconosciuta ai naviganti nove secoli innanzi Cristo, quando, cioè, al dire di Esiodo, già era nell'opinione dei Greci la rappresentante dell'Occidente, come gli Sciti lo erano del Settentrione e gli Etiopi del Mezzodì.

Una ragione della sua antichità si potrebbe avere nel suo nome: *Camulio* o *Camulo*, soprannome di Marte presso i Sabini e gli Etruschi, e il di cui culto era, come si ha dal Grutero, singolarmente in fiore nella terra d'Edolo e presso i popoli di Valcamonica, detti appunto Camuli, i quali, regnando la liturgia dei Pelasgi e degli Etruschi, solevano legare con salda catena, disposta attraverso il simulacro del nume nell'intento di assicurarsi la sua stabile tutela.

Questo sia detto di passaggio, che non amiamo entrare in disquisizioni storiche intorno ai ricordi d'un passato confinante con la leggenda. Camogli ebbe i suoi storici tra cui lo Schiappacasse, anzitempo rapito alla religione e al culto appassionato delle passate memorie; a lui diligente ricercatore rimandiamo il lettore desioso di nozioni storiche camogliesi, solo ci riserbiamo di far menzione delle benemerienze che Camogli ha verso la marineria (1).

(1) N. SCHIAPPACASSE. *Camogli. Memorie Storiche*. Tip. Salesiana, 1900.

Queste benemerenze rimontando i secoli, si mantennero sempre vive, specie nel secolo ora decorso in cui giustamente fu scritto, che " Camogli rende la immagine di ciò che era la Liguria nei floridi dì del Dugento, allorquando nel modo stesso che già tanto fu dire un Romano e dire un guerriero, era dire un Ligure e dire un uomo di mare. Tutti gli uomini qui sono marinai e sono agricoltori al cessare delle faccende marinaresche. Cento grossi bastimenti da carico appartengono a un porto che non ne può ricevere dieci. Gli arditi capitani affrontano le tempeste dell'Atlantico e varcano gli immensi spazi del Pacifico, con la stessa intrepidezza e accortezza con che sanno evitare gli scogli del Mediterraneo „ (1).

Il porto non è vasto, è anzi ristretto, difeso da robusta scogliera su cui gli antichi eressero il tempio, splendido monumento artistico, omaggio alla divinità, e il castello, sentinella vigile per la giustizia e la tutela comune.

Del porto è menzione negli antichi portolani; nel 1227 Oberto Bonizo è tra i suoi benefattori (2), nel 1344 i partigiani di Gaelazzo Visconti e di Nicolò Fieschi lo invasero, guastarono le navi e abbruciarono l'abitato. Altra invasione e altro incendio patì nel 1386. Allora fu distrutto il sovrastante castello che venne riedificato nel 1428-30, ponendosi alla guardia dello stesso sette uomini e un castellano. Nel 1470 fu nuovamente rovinato per le molestie dei Fregosi, e in seguito rifatto a tutela del Comune (3).

Il porto fin dal secolo XII alimentò il commercio dei Camogliesi con la Sicilia, con l'Oriente (4). Tra i condottieri di navi son noti, nel 1205, Giovanni da Camogli, alla liberazione di Siracusa, Nicolò nel 1339, un altro Nicolò, *viro circumspetto*, nel 1430, Raffaele da Camogli 1393, Jacopo 1399, Tommaso 1430, Lodovico al comando di una galea nell'armata di Biagio Assereto 1435 (5). Nel 1352 troviamo ricordata dal Cicala la procura di Raffaele da Camogli, maestro d'ascia, in persona di Andreolo Manescalco di Porta, per riscuotere dal comune di Genova le sue paghe e per aver servito nell'armata di Pagano D'Oria (6). Oltre al porto, siti di sbarco ci sono indicati nelle carte: la spiaggia del Borgo di fronte ai Portici, al *Rizzolo*, dal *Molino* dei De' Negri alla Punta della Chiappa e alla *Cava dell'oro*. Avean le guardie, tra la consegna, all'occorrenza di far segnali con fuochi e d'avvertire le chiese circonvicine di toccar le campane per dar avviso al borgo (7).

E sul borgo di Camogli, e sulle riviere, vigilava dall'alto di Capo di Monte diuturnamente la storica scolta. Lassù in alto, sulle rupi nude di puddinga poligenica, contro la cui base sembra che il mare invano crucciosamente combatta, vigilava il Custode, che la fiera Repubblica di San Giorgio eleggeva a dar fuoco ai falò (8), che nelle notti tenebrose con le grandi fiammate, nei

(1) D. BERTELOTTI, *Viaggio nella Liguria Marittima*, vol. III, pag. 46.

(2) *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, vol. XXXIV. - A. FERRETTO, *Sestri Antico*, pag. 77.

(3) GIUSTINIANI, *Annali di Genova*. Anni su indicati.

(4) *Atti dei Notai Medico e Lanfranco ed altri*.

(5) LUIGI AUGUSTO CERVETTO, *Famiglie*

Liguri, f. Camogli nel *Cittadino* del marzo 1901.

(6) Archivio Municipale di Genova. CICALA, *Miscellanea*, 1352.

(7) Biblioteca Civica Berio. VINZONI, op. cit., cart. 158.

(8) Fra i custodi di Capo di Monte, il Federici (*Abecedario*) ricorda sotto la data del 1438 Adriano di Casareto, incaricato dei falò su quell'altura.

giorni sereni e calmi con le colonne di candido fumo, annunziavano ai vicini e ai lontani l'approssimarsi di navigli amici o nemici, felici segni convenzionali, con i quali la Liguria e Genova, si ponevano in arme, pronte alle difese, pronte ad affrontare, ad assalire, a combattere ed a vincere.

Che tripudio davanti a quella riviera di Camogli, a quel monte su cui Camogli si adagia come su magnifico trono! Da Genova a Camogli è una catena di paesi, anzi è una continuazione dei dintorni di Genova, un continuo paese abitato di palmo in palmo, un lido pittoresco, una successione di ville, in mezzo alle quali, incastonate come gemme in un serto, sono: Quarto, Quinto, Nervi, Bogliasco, Sori, Recco e Camogli, che per la navigazione è la vera succursale di Genova.

Oh! anima di Agostino Giustiniani: quando tu nel 1535 scrivevi: " E chi vuol ben considerare la frequenza, la magnificenza delle case ed edifici quali sono da Voltri insino a Camogli, non solamente nel piano e nella riva del mare; ma eziandio nelle valli, nei colli e nei monti, non gli parrà meraviglia che quando si giunge per mare a Genova si appresenta così bella e splendida veduta e prospettiva che certo i forestieri vi s'ingannano, e pare loro vedere una città lunga venti o venticinque miglia. E io non credo che in Europa si trovi un simile aspetto „ tu certo intravedevi l'odierna floridezza!

Noi leggiamo con gioia le tue pagine, pensando che tu hai intraveduto nell'età tua, l'ingrandimento di Genova Superba, già in parte un fatto compiuto con l'estensione fino ai confini di Quarto e per le valli e i monti del Bisagno, e in altra parte in buona via di esserlo in un tempo non molto lontano.

Così sembrano scritti i destini lieti della patria nostra: operosa nell'età Preromana, operosa in quella Romana, nella Longobarda e nella Franca; gloriosa nell'Età di Mezzo, non pigra nei secoli XVI, XVII e XVIII, pari alla grandezza della patria italiana nei tempi presenti, pari alla sua fama, al suo nome: " Regina del Mare „.

DA PORTOFINO A CHIAVARI

CAPITOLO I.

1. La giurisdizione del Golfo Tigulio. — 2. Rapallo nel *Dittamondo* di Fazio degli Uberti. — 3. Portofino e la riviera ricordata dal Petrarca. — 4. La *Descriptio orae ligusticae* nell'epistolario di Jacopo Bracelli. — 5. La descrizione di Flavio Biondo. — 6. Da un Registro di *Carattate*. — 7. Il Golfo di Rapallo negli Annali del Giustiniani. — 8. La descrizione di Leandro Alberti. — 9. Portofino e la Cervara nel diario d'un Sacerdote. — 10. I Portolani di Bartolomeo Crescenzo e di Pantero Pantera. — 11. L'inno di Gerolamo De Marini. — 12. Le seicentate di un Panegerista. — 13. La carta geografica del dottore Agostino Molfino.

1. — Allorchè il 18 aprile 1798 il *Consiglio de' Settanta della Repubblica Ligure* "considerando che senza una divisione definitiva del territorio ligure, non era possibile riparare ai mali incalcolabili cagionati alla Repubblica dal disordine funesto in cui si trovano i Corpi amministrativi, e il Potere giudiziario esige dal Corpo legislativo questa definitiva divisione del territorio, e che qualunque ulteriore ritardo andrebbe ad urtare l'espressa disposizione della legge", divise tutto il territorio della Repubblica ligure in 20 *Giurisdizioni* ed in 156 *Cantoni*, col nome di *Giurisdizione del Golfo Tigulio* (1) v'indicò quel ramo di ligure mare, piegantesi a conca, tutto a seni e piccoli golfi, superbi nel frastaglio di aperte spiagge, che ora concorrono a formare l'attuale *Mandamento di Rapallo*, composto dei Comuni di Portofino, Santa Margherita, Rapallo e Zoagli, il cui litorale con legge del 10 aprile 1804 fu incluso nell'ottavo *Circondario Marittimo* (2).

2. — Un poeta del secolo di Dante, Fazio degli Uberti, nel suo *Dittamondo*, in cui imprende a scorrere il mondo tutto per darne in terza rima una fedele descrizione, parla di Rapallo nella seguente terzina:

Così parlando, come il tempo piglia,
Vedemmo quel paese ad oncia ad oncia
Rapol, Lavagna, Vernazza, Corniglia (3).

3. — Francesco Petrarca il 15 febbraio 1350 scrivendo da Padova a Filippo di Vitry, accennando alle ligustiche costiere, scrive "non esservi

(1) *Raccolta delle Leggi ed Atti del Corpo Legislativo della Rep. Ligure. Dal 17 gennaio del 1798, vol. I.*

(2) *Raccolta delle Leggi, ecc., vol. II, pagina 260.*

(3) DITTAMONDO, Lib. 3, c. 6.

piaggie al mondo più dilette ed amene per boschi di cedri e di palme, in mezzo ai profumi dell'aure e al gratissimo risonar de' lidi „. Ma l'opera in cui veramente canta le lodi di Genova e della sua riviera è l'*Itinerario Siriaco*, che volle appunto incominciato da detta città. « Ti si faranno innanzi (scrive all'amico) valloncelle amenissime irrigate da bei fiumicelli, colline per grata asprezza e meravigliosa fecondità cospicue, dorati palagi sparsi sul lido, talchè stupirai che la città stessa sia quasi vinta dalle delizie e dalle sontuosità delle sue ville. Non più lontano, se mal non mi appongo, di un venti mila passi, vedrai addossato ai flutti il promontorio detto Capo di Monte e il Porto Delfino... picciola ma tranquilla stazione fra amene colline. Indi Rapallo e Sestri... Eppure niuno degli antichi scrittori tolse a far cenno di questa incantevol regione, forse per non essere stata allora conosciuta la sua opima bontà „. Il cantore di Laura si propone di rimediare a questa ingrata dimenticanza, scrivendone degnamente nel suo poema dell'*Africa*. E tenne la data fede, giacchè nel VI libro del poema ferma la nostra attenzione uno splendido inno in onore della riviera orientale:

..... *sensim turgescere colles* (1),
Coedriferi, nullique cedens his saltibus ora.
Incipiunt raraeque virent per littora palmae (2).
Hinc Delphinus adest luco contactus aprico
Obijce qui montis violentos protinus austros
Reiicit, immotaque silens statione quiescit,
Parte alia sinuosa patent convexa Sestri.

Francesco Petrarca era stato a Rapallo. Infatti in una lettera del 29 novembre 1343, scritta al cardinale Giovanni Colonna, dice che salì in nave a Nizza, discendendo a Porto Maurizio, ove comprati in *quei dirupi ligustici* alcuni cavalli agili e forti della Germania, venne con essi a Genova e percorrendo tutta l'antica strada che da Ruta scendeva a Rapallo, attraversava Zoagli, i due Rovereto, scendendo per Bacezza a Chiavari, finchè a Lerici si commise un'altra volta in balia del flutti (3).

4. — Nell'epistolario di Jacopo Bracelli, dopo una lettera, che porta la data del febbraio 1462 trovasi una *Descriptio orae ligusticae* (4), che, cominciando da Livorno, offre un cenno interessante della gemina riviera. I quattro principali nostri comuni coi loro porti sono ricordati.

(1) I versi del Petrarca furon tradotti da V. Podestà e inseriti a pag. 59 del libro *Natura* edito in Chiavari come ricordo del centesimo anniversario della Società Economica chiavarese.

Digradanti colline incoronate
 Di cedri mano mano ergersi ammiri,
 Che di ameni boschetti altra più lieta
 Piaggia e di verdi palme il ciel non guarda.
 Qua Portofin protendesi e l'aprica
 Selva che lo riveste, de l'opposto
 Capo fa schermo agli austri, e dentro 'l porto
 L'onda riposa come in queta stanza
 In cospetto si schiudono di Sestri
 I sinuosi lidi.....

(2) Il 13 giugno 1233 Guglielmo De Murtedo toglieva in locazione da Giovanni Marcone una terra in Santa Margherita e si obbligava a dargli *palmam unam et omnes pignas*, segno evidente che palmizi e pini adornavano già la nostra spiaggia (*Atti di Notari ignoti*, Arch. di St. in Genova).

(3) EMANUELE CELESIA, *Petrarca in Liguria*. Gen. Tip. R. Istituto Sordo-Muti, 1874, pag. 11-23.

(4) La *Descriptio* per certe note apposte a Livorno sembra anteriore di qualche decennio al 1450.

ZOALIUM terra est sine muro abundantissima, deo optimo et castaneis tuta montibus asperrimis cuius habitantes sunt firme ducenti distat a clavaro per miliaria duo.

RAPALLUM Burgum et terra sine muro tutissima propter passus strictos territorii et est principium gulfu rapali hinc vinum oleum castanee ac citrioni sic vulgariter nominati in magna copia alias transferuntur eius habitantes sunt ultra octigenti distat a Zoalio per miliaria tria.

SANCTA MARGARITA in medio gulfu rapali sita est burgos tres habens divisos portum etiam hinc fruges oleum et eiusmodi extrahuntur habitatores sunt ultra tricentum. Distat a Rapallo per miliaria tria.

PORTUSFINI terra sine muro est fortissimis alpebus valata et tuta castra duo super os sita sunt que prohibent introitum statum et exitum portus. Habitantes qui sunt ultra centum quinquaginta piscatores sunt et navigantes distat a Sancta Margarita per miliaria duo (1).

5. — Contemporanea forse a questa descrizione è quella fatta da Flavio Biondo (1463), il quale scrive:

Profectus a Bisamno Nervium. Buliuscum, Saulium, tenuos vicos et paulo post illis maiorem Rechum inde Camulium invenit. Sunt quatuor et viginti milia ab amne Cherusa (Voltri) ad Camulium que tota regio non modo mari in planicie exposita sed quantum pertinentes ad eam valles ac colles longius extendantur magnifici et sumptuosi operis aedibus decoratur ut qui alto navigantes pelago eam petunt terram unam se urbem prospicere opinentur. A Camulio simiarum promontorium incipit quod Sancto Fructuoso sacrum est; cuius templum in intimo recessu positum magna veneratione a vicinis populis frequentatur. Id illi promontorium irrumpentes aquas angustis faucibus admitens Delphini portum efficit quen incole dempta prima syllaba quasi potius a bonitate quam a delphino nominandus sit portum Finum appellant. Sequitur alius ab oriente sinus quem Rapalli nominant: id convalli nomen est quae ut inter montuosas haud sterilis citrique et oleae plurimum ferax vicum eiusdem nominis haud quaquam obscurum in littore habet: quinque milibus abest Clavarum novi nominis oppidum... (2).

6. — Da un *Registro di Carattate* del 1531 tolgo:

“ RAPALLO. Le teste de anni 17 in 70 sono 1448.

Li fochi sono 1346.

L'anime tutte 5740..... mercadanti... in tutto 26 circa... qualche artexani, marinari, piscatori, il resto lavoratori. De navili et barche hano doi navili de portata de salme 1700 tutti doi, barche piccole da mine 30 in 60, da cento incirca, la maggior parte da piscare. De bestiame vache mille in più... Le loro raccolte sono castagne... oleo per loro uso, et in una conveniente annata da venderne da barrili 3000 circa, vino non ne hanno per loro uso, limoni e citrioni in quantità, spese per la guardia L. XV, per lo relorio L. XII... „ (3).

(1) *Lettere di GIACOMO BRACELLI*, Ms., alla Bibl. Civico Berio in Genova.

(2) *Italia Antiqua*.

(3) *Registro della Caratata, 1531*, Sala 50, Arch. di St. in Genova.

7. — Ricca di preziosi particolari è la descrizione di mons. Agostino Giustiniani, i cui Annali furono stampati in Genova nel 1537. Scrive egli:

“ Dopo la podestaria di Recco, seguita quella di Rapallo, amendue, quanto al criminal, della dizione del capitano di Chiavari. E, seguitando il viaggio per la marina, lassiatà la conca di Camogli, occorre la montagna, nominata Capo di monti che si prolunga, tuttavia andando verso levante, cinque miglia, in mezzo della quale, in l'estremità di una cala marittima, è l'antica Abbazia di San Fruttuoso di monaci di San Benedetto, la quale il Principe Andrea D'Oria per questi tempi ha fatto riparare: ed in quella sono molti corpi santi, alla invocazione de' quali gli uomini della valle di Bargalio ricevono molte volte espresso miracolo di acqua e di sole. Ed in l'estremità del monte è il porto, nominato da moderni Portofino, il quale con la villa qual fa da fuochi ducento, fu già dell'Abbazia sopraddetta: ed al presente è della Repubblica. Dopo seguita, tuttavia procedendo a tramontana e levante, perchè il monte fa golfo, il porticello con la villetta di Paragi, con fuochi otto o dieci, della parrocchia di nostra Donna di Nozarego: e poco sù in la costa il monastero di San Jeronimo della Cervara, luogo molto ameno, dove abitano monaci Osservanti della congregazione di Montecassino. E non troppo distante dalla Cervara, vi è nostra Donna di Nozarego, sopraddetta. Ed appresso viene la villa di Corte con fuochi cento, sotto la parrocchia di San Giacomo; e dopo la villa di Santa Margherita, già celebrata per il numero di navigli, e per numero di buoni marinari, con fuochi eziandio cento. Ed ultimo viene il borgo di Rapallo ben popolato e civile: e fa trecento fuochi con la parrocchia de' Santi Gervasio e Protasio; e due monasteri, uno di eremitani, e l'altro di minori. Ed è questo borgo il capo del golfo, nel quale sono più porti, Prelo, Trivello, Poma e Langan. Ed alle spalle del borgo è un bel piano, nominato il canale, pieno di ottimi pascoli, dove sono vitelli in abbondanza ed in perfezione; ed in questo canale, sono San Piero, con fuochi cinquantacinque; Sant'Andrea di Foggia, con fuochi trenta; San Quilico con fuochi sette; e le ville di Rapallo in fra terra sono: San Michele con centoventi fuochi; San Siro qual ne fa cinquanta; la villa di San Lorenzo, qual ne fa ottanta; quella di San Martino settanta; e quella di San Martino (1) con centoventicinque; una rettoria, nominata nostra Donna del campo; il monastero di val de Cristo, altre volte di monache Cisterciensi, ed al presente di Santa Chiara osservanti. E l'altre ville sono: la Stella con dieci fuochi; e la villa di Zoaglio, celebrata per la bontà dell'olio, qual comprende fuochi cinquanta; e la villa di Sant'Ambrogio con cento fuochi; e quella di San Martino (2) con sette case: e si vedono in le circostanze di questo borgo le vestigia e le ruine del Castello della Banca, e del castello Rapallino. I borghesi sono gente assai civile, mercadanti e marinai, quali hanno parecchi navigli, ed artefici con pochi lavoratori, ed hanno un ospedale per gl'infermi di San Lazzaro nel quale altre volte gli Svizzeri commisero quella gran crudeltà al tempo delle guerre francesi. Il Podestà eziandio di Rapallo amministra giustizia agli uomini di Fontanabona, quale è una valle che sta da levante alquante miglia alla valle di Bargagli; e contiene trecento fuochi in circa, nominata da

(1) *Err. per San Maurizio* (di Monti).

(2) *Err. per San Giovanni* (di Semorile).

alcuni paesani valle Lavagnina per cagione del fiume suo, qual muore nel grosso ed antico fiume di Lavagna. Questa valle distante dal borgo di Rapallo otto miglia è molto bene abitata e contiene molte villette sparse, e poco distanti l'una dall'altra.... E da Zoagli si ascende per un'aspra montata al bel castello di Chiavari... » (1).

8. — Alla descrizione del Giustiniani tien dietro quella di Francesco Leandro Alberti, il quale nella *Descrizione di tutta Italia*, stampata nel 1553, dice:

“ A Camogli comincia Capo di Monte e da gli antichi *Simiarum Promontorium* detto, il quale è un sassoso monte et molto aspero a doversi salire. Risguarda al mare et è dedicato a San Fruttuoso, al quale (dentro di esso appresso il fine) evvi fabricato un sontuoso tempio ove è honorato detto glorioso Santo. Scendono le chiari acque dal detto monte per li sassosi balei et precipitose ruppi et per le strette foci poi entrano nella marina. Quivi si fa Portofino, il quale nomina Plinio Portum Delphinum, benchè al presente essendoli tolta la prima sillaba sia nominato Porto Fino. Et perciò credo che la vi sia stata tolta per dichiarare maggiormente la bontà di detto Porto. Altra memoria non ritrovo appresso d'alcun scrittore antico di questo Porto eccetto che appresso Plinio. Et forse questo è intervenuto per non essere usato in quei tempi. Misuransi quattro miglia da San Fruttuoso a questo Porto sempre scendendo per strette e sassose vie. Ben è vero ch'egli è molto più agiato viaggiar per la marina. Poscia passando avanti più di due miglia vedesi Santa Margherita da la qual passata comincia il Golfo di Rapallo. Et quindi rivolgendosi fra l'aspero monti vedesi Valle di Rapallo tutta piacevole ancora et dilettevole ove si veggono da ogni lato cedri, aranci, limoni, olivi et altri fruttiferi alberi. Talmente è nominato di Rapallo il Golfo et la Valle antidetta di Rapallo molto bella contrada posta al lito del mare da Santa Margherita un miglio et mezo discosto. Entrando fra l'aspero et sassosi monti 6 miglia appare Chiavaro... »

9. — Portofino poi ha bellissimi ricordi lasciati dal sacerdote Giovanni Battista Confalonieri, il quale, come segretario, accompagnando nel 1592 il Patriarca Biondo, spedito collettore in Portogallo, ebbe il felice pensiero di tessere la storia del suo viaggio. E nota:

“ Mercoledì 11 novembre (1592) giorno a Portofino (la galea) giunse a Portofino discosto da Genova solo 20 miglia, dove senz'altro non solo potevamo arrivare la sera, ma saressimo giunti avanti, se la reale avesse voluto che si fusse caminato con le vele grandi come fu caminato col trinchetto solo... Questo Portofino è fatto dalla natura tra due monti, non è molto grande, et è esposto alli sirocchi che travagliano quei vascelli che vi sono. È però assai vago per le case che vi sono attorno: vi trovammo un pane bianco come un latte, ma non ben cotto, et era così caro, che veniva a costare a ragione di Roma, diciotto quattrini la pagnotta, che non poteva esser più di quattr'once: i letti uno scudo per notte, e faceano pagare non solo

(1) *Annali della Repubblica di Genova*, nuova, Tip. Ferrando, 1884. Ediz. Canepa, vol. I, pag. 87.

le stanze ma l'aria stessa. Vi sono due chiese la Pieve e San Giorgio in cima di un alto monte dove dicono vi sia del corpo di esso Santo. Discosto da questo porto due miglia, vi è il monastero di San Girolamo della Cervara, dei monaci Cassinensi, quale è tanto bello e fecondo di ogni grazia di Dio, che in quei sassi e monti sterili non si può desiderar più: e hanno così gran giardini che mi meravigliai, dai quali ne raccolgono grano, vino et oglio in tanta quantità che dal grano in fuori che non li basta per colazione, del restante, ne hanno da vendere, eppure vi stanno da 16 monaci... Sabato alli 14 detto dopo di aver costeggiato e gustato quattordici miglia in circa di riviera, arrivassimo in Genova, la cui riviera è piena di molti e molti castelletti, porti, fortezze con palazzi senza numero e giardini deliciosissimi con vaghissime prospettive e fabbriche superbissime... » (1).

10. — Dal *Portolano* di Bartolomeo Crescenzo, stampato in Roma nel 1602 emerge soltanto che “ a miglia venti (da Genova) si trova Porto fino, con porto per Navi et Galee; traversia Greco Levante », ma da quello di Pantero Pantera († 1625) è ricordato in modo lusinghiero.

“ Dopo Camoglio, scrive egli, è Capo di Monte, quale è un sassoso monte d'aspra salita, che si sporge assai in mare, dagl'antichi chiamato Simiario Promontorio, sopra del quale è la Chiesa di San Fruttoso. Da questo monte scende un fiumicello di limpidissime e fresche acque, che sbocca in mare ».

Porto Fino. — “ A 20 miglia da Genova si trova Portofino, buon porto, ma picciolo, le navi vi possono dare carena, la sua traversia è greco e levante e con lebeci in questo porto vi è gran Tirania. Nell'entrare in detto porto passati i Castroni, che sono certi scogli fuori della punta di Portofino, si deve tenere larghi da terra per le correnti, ch'escono alla volta di detta punta, e per la revoltura de venti, che regna in terra, vicino alla quale è ancora una secca molto pericolosa. Volendo afferrarsi nel golfo, dopo montati i Castroni, nell'entrarvi, subito, che si scuopre la secca della pianna di Portofino, tutto Parraggi, e parte di Rapallo, che sono due terre grosse a levante di Portofino, se bene per li venti contrarij non si potesse andare più avanti; si può dare fuondo sopra li Castroni, in passa quarantacinque sin' in quarantasette. Quando non si potesse entrare in Portofino, basterà andare tanto avanti, finchè si scuopra la Chiesa di santo Giorgio, posta in cima del Monte di Portofino; perchè scuoperta si può quivi sorgere sicuramente in passi trenta sin' in trentadue di fuondo buono, e netto.

“ Tra Portofino, Paraggi e Niasca buon luoco dove dandosi i ferri in quarto in passi 10, 11, 12 di fuondo, il vascello starà in passi sette et con due ancore in mare per propria, si stà con fortuna assai sicuro. Questo Porto da Plinio è detto porto Delfino, ma da altri scrittori antichi non ne viene fatta alcuna menzione.

“ Fuori di Portofino si vede subito santa Margherita, et passata, si entra nel golfo di Rapallo, con la terra dell'istesso nome, dal quale si nomina ancora la valle di Rapallo tutta piacevole, et amena, ove si veggono da ogni

(1) *Spicilegio Vaticano di Doc. inediti e rari*, vol. I, pag. 179. Roma, tip. E. Loescher, 1890.

lato cedri, limoni, melaranci, olive, ed altri fruttiferi alberi, poco più avanti è Chiavari..... » (1).

11. — Gerolamo De Marini, che scrivea nel dicembre del 1665, parla del Golfo di Rapallo con queste parole: ...“ *tendentibus in Orientem obvii sunt pagi Buliascum et Saulum: Mox Rechum, exin Camulium unde Promontorium, quod Caput montis appellant, excurrentes in mare, ab sinistro latere Portum Delphinum abscondit ab Africo et ab omni tempestate tutatur. Mox Rapalli sinus aperitur, navigiis grandibus satis tuta statio: pluribus ad mare vicis et collibus fructiferis pulcher: praecipue pago Sanctae Margaritae, qui Sancto Romulo magnitudine tantum cedit, ac palmis. Aurea mata producit meliora. Rapallum vero vicus est insignis, mercatoribus, nautisque frequens. Ibi ius dicitur multis hominum millibus, convenientibus ex frugifera admodum valle et agro satis amplo, vel fructibus pleno, vel gregibus. Inde, post quinque passuum millia, Clavarum suum litus extendit..... » (2).*

12. — E il Padre Ludovico Maria d'Ameno, dei Min. Oss. Rif. della Diocesi di Pavia, predicando il secondo sabato di Quaresima del 1667 nella chiesa di San Francesco di Rapallo, scioglieva il suo inno a Rapallo, ai suoi porti, al suo anfiteatro, al suo golfo detto *del Grifo*.

“ Va pure, egli disse, di tanta superbia altero, fra gli altri più illustri luoghi dell'antica Liguria giustamente, o Rapallo... Non perchè tra le Terre più antiche dell'Italia habbia per tanti secoli con l'arma alla mano la tua libertà generosamente mantenuto; non perchè al riflesso de' tuoi tersissimi Usberghi, improntati coll'Insegna favorevole de' tuoi arditi Grifi... te come capo del Ligustico seno, olim *Golfo del Grifo*, coraggiosamente muniscano e nobilmente incoronino; non perchè ricovrato poi sotto l'ombra amica del Serenissimo Dominio genovese, colla comunicazione delle tue armi e di sodetti tuoi grifi, associati per iscudo alla vermiglia Croce di Genova, abbia con eroica intrepidezza la convenzionata fedeltà verso di quella sempre mai inviolabilmente osservato; non perchè riconosca la tua antica gloria il lustro di segnalate imprese di mare, con cui portando vincitrici per molte volte le tue antenne in faccia della nemica Pisa e fronteggiando già colla Liguria tutta, opponendoti per terra alle fiorentine e modenese falangi, riportasti alla tua Repubblica la propria Croce resa più augusta dalla ghirlanda della tua vittoriosa corona; non perchè curvò la natura il tuo terreno in commodissimi Porti, in cui con vanto di generosità dimostrar si potesse difensore dei perseguitati naviganti dalla potenza de' flutti; non perchè ossequioso il mare, deposto l'altero fasto dell'onde, manditi a baciare divote il piede le tranquillate procelle; non perchè torcendosi in Anfiteatro i tuoi colli inselvati d'ulivi, vigne, cedri, aranci, pomi e qualunque altro più delizioso frutto, par che o ti trasformino in augusta scena di meraviglia, o ti stringano accarezzano fra care braccia di pace; non perchè sempre amico al tuo terreno il cielo giuri inviolata fede alle tue primavere perpetue; non perchè da te riconosca, non che la

(1) *Saggio di un'opera inedita di Pantero Pantera per cura di Arrigozzo* (CENCIO POGGI). Genova, Stab. Fratelli Armanino, 1884, pag. 33.

(2) *Genua, sive Dominii, Gubernationis, Potentiae, Dignitatis, Serenissimae Reipublicae Genuensis Compendiaria Descriptio*, pag. 32. Genuae, per Pietro Calenzano, 1666.

vicina Lombardia, le più remote del nostro mondo città d'Inghilterra, Fiandra, Olanda e Germania le più rare delizie delle sue mense; non perchè la sagacità de' tuoi figli... per tutto il mondo diffusa t'apporti ricchissimi omaggi non tanto d'oro quanto di fama, fondo io la sussistenza de' tuoi vantì.... » (1).

13. — Quasi contemporaneo al predicatore seicentista, il medico Agostino Molfino nel 1688 stampava in Venezia la storia di N. di Monte Allegro, (2) ed univa al suo prezioso lavoro una carta geografica del littorale del *Golfo di Rapallo olim Golfo del Grifo*, ponendo in rilievo la sua diletta patria, l'*Urbs Tigullia quondam, nunc Rapallum, Capo del Golfo*. Egli segna nella carta:

Portofino, olim Delphini Portus col suo Borgo. Vi è il corpo di San Giorgio M. Ha molte tartane, che pescano alla Francia.

Villetta di Paraggi col Porticello di Niasca.

Tonnara dove si prendono i Tonni.

Cervara, Badia dei Benedettini dove del 1525 alloggiò Francesco I re di Francia per passare in Ispagna.

Corte. Di rimpetto la parrocchia di San Giacomo, a mezzo golfo, vi è un ottimo tenitore di mare per afferarsi li navili grandi in qualunque tempesta.

Santa Margarita, e suo Borgo, abbondante d'aranci.

Fortezza di Pagana col Porticello di Prelo.

Ridotti o Porticelli di Trivello e Poma.

Molo del Porticello di Langan.

Fiume Boato, con un Ponte bellissimo di pietre quadre, d'un sol arco antichissimo.

Castello o Torre delle Saline, rovinata dal diluvio del 1626. Poco lontano già si faceva il sale.

Contrada o sia Vico detto *La stella*.

Ponte e Vicinato di *Venaggi*.

Torre detta di Gio. di Vigo che fu Dott. Medico di Papa Giulio II e Padre della Cirurgia.

Piaggetta della Villa chiamata *Bardi*.

Zoagli.

CAPITOLO II.

1. Il golfo Tigulio ricordato da Plinio. — 2. Il culto del Sole a Piscino. — 3. Ricordi romani e la lapide greca a Rapallo. — 4. L'urna cineraria del tesserario a Rovereto. — La strada romana.

1. — Non m'ingolferò nella questione delle origini, per la tema di dar di cozzo in quei grossolani errori, nei quali rompe assai di frequente la man-

(1) *Orazione | Sacra | in lode della Miracolosissima Immagine | della Beatissima | Vergine Maria | Che si conserva su'l Monte Allegro | Del Nobilissimo et Antichissimo Municipio | di Rapallo in Liguria | in Massa,*

MDCLXXVIII | Nella stampa di G. Marini.
(2) *Sagre | Esposizioni | Sopra la Misteriosa e Miracolosa Immagine | Rappresentante il Glorioso Transito | Della B. V. Maria | In Venezia, per il Curzio, MDCLXXXVIII.*

chevole critica, rifuggendo pure dal condurre in mezzo al ginepraio dell'oscurità chi ama la luce.

Se i primi abitatori di questo gran settore marino portassero le chiome incolte per atterrire i limitrofi o distanti nemici, se, assuefatti ai duri lavori, vivessero la vita in capanne o in caverne dalla natura stessa formate, o dissipati nei campi, ciò è attribuito di tutti i Liguri in genere, secondo le testimonianze di Diodoro Siculo, Silvio Italico ed altri.

Quel che vi ha di certo si è che Plinio, autorevole scrittore del primo secolo dell'Era cristiana, e che avea il supremo comando della flottiglia, collocata a Miseno, a vedetta dei mari Tirreno e Ligustico, pone ad Oriente di Genova *Portusdelphini*, *Tigulia intus*, *Segesta Tiguliorum*, delimitando in tal guisa tutto quel golfo, che come aperto e frastagliato ventaglio si stende da Portofino a Sestri. I nostri abitanti furono, adunque, del numero dei *Liguri Tiguli*.

Una cosa, però, mi viene in mente di dire, e ben naturalmente: che cioè, visto quel gran numero stragrande di trovati e supposizioni diverse e disparate e cozzanti tra di loro nel buio della Tigulia, accresciuto da molteplici contraddittorie, eppur non poche autorevoli opinioni, a me il caso della sua giusta ubicazione non riesce al postutto disperato, e la fatica della scoperta non è nè improba, nè vana, quando sui rottami innumeri del medio evo si sappia risalire la corrente dei secoli antecedenti, fermandosi poi sull'unico fulcro di Plinio. Malgrado, però, la tanto contrastata tra i diversi popoli della Liguria orientale, ubicazione della *Tigulia*, erra chi la vorrebbe collocare al di là di Sestri al posto di Trigoso, imperocchè, se Plinio avesse visto in Trigoso l'antica Tigulia, seguendo l'ordine, dote principale e necessaria d'uno storico e d'un geografo, avrebbe scritto *Portus delphini*, *Segesta Tiguliorum*, *Tigulia intus*, onde la sua dizione ordinata e regolare si basa sull'ordinata e regolare postura dei singoli paesi, e Plinio, testimone oculare, non poteva ingannarsi. Oltre a ciò nell'*Atlante Idrografico* del medio evo, posseduto dal prof. Tammar Luxoro, pubblicato a fac-simile ed annotato dal comm. Cornelio Desimoni e dal prof. Tommaso Belgrano (1), è nominato *Portofino*, *Rapallo*, *Sestri*, serbandosi in tal modo l'ordine pur tenuto da Plinio, il che c'induce a credere che l'*Atlante*, compilato sullo stampo di altri preesistenti, abbia nominato i porti principali nella guisa stessa nominati da Plinio, giacchè il medio evo è saggio maestro e ci offre lo sgabello per ascendere a tempi più antichi. Nella *Tavola Peutingeriana* le tre suaccennate località non sono ricordate, facendosi ivi solo cenno di *Genua*, *Ricina*, *ad solaria*, *ad monilia*, nomi ripetuti nella *Cosmografia dell'Anonimo Ravennate*: nell'*Itinerario di Antonino* son ricordate solo *Tegulata*, *Delphinis* e *Genua* (2), se non che le distanze riportate nelle stazioni descritte, pervennero a noi così guaste da non poter dar ad esse gran peso, tanto che l'illustratore dell'epigrafia romana se è d'opinione che i prefati itinerarii " non si debbano gettar in basso „ dichiara di non voler attribuire ad essi " maggiore autorità di quella che possano per avventura avere „ (3)

(1) *Atti della Soc. Lig. di Stor. Patr.*, vol. V, pag. 52.

(2) *Strade e Cippi in Iscrizioni Romane della Liguria*, raccolte e illustrate dal cano-

nico prof. ANGELO SANGUINETI in *Atti della Soc. Lig. di Stor. Patr.*, vol. III, pag. 328, 332, 333.

(3) *Strade e Cippi*, pag. 328.

ed il Celesia afferma che “ delle nostre costiere ci restano povere e infedeli notizie; avvegnacchè i soli due documenti che giunsero fino a noi sieno guasti da sconci di nomi e di errori; e le discordi sentenze di dotti disputatori non abbiano avuto altro costruito che d'abbuiar di vantaggio la profondità del passato „ (1).

2. — Da monumenti incontrastabili, sui quali cozzò indarno l'ala edace del tempo, s'apprende che il popolo primitivo in quasi tutto il Settentrione d'Europa fu il popolo celtico, il quale adorava il dio *Abellio*, che era l'Apollo dei Greci e dei Romani; mutato poi nel dio Sole, o dio Mitra, che in Italia aveva ricevuto novelli altari nell'anno 680 circa di Roma. I Celti lo adoravano nei folti boschi (2) e i loro sacerdoti, i Druidi, recidendo un ramo di quercia, sacrificavano bianchi tori, facendo le loro abluzioni in vasche dette *piscine*. Le folte boscaglie, appellate *silvae nigrae*, che avevano alla *Silvara*, ingentilitasi poi in *Cervara*, il nome di *Piscino*, col quale chiamavasi il quartiere, che dal ponte del Bolago di Rapallo arrivava a Portofino, l'urna cineraria, posta in un andito dell'attuale chiesa di Santa Margherita, e nella quale urna, sacra ai dei Mani, scorgonsi appunto gli emblemi del dio Apollo, potrebbero far fede dell'epoca antica romana.

“ Nei due lati dell'urna è scolpita una pianta di alloro con le bacche sui rami. Appiè dell'albero stanno due cigni. Sotto all'iscrizione si vede una figura alata che svena un giovenco. Al disopra dell'epigrafe sono rappresentati due uccelli che bevono ad una tazza, e quinci e quindi due teste di ariete. Il P. Spotorno che in più luoghi ebbe occasione di parlare di questo monumento, non dubitò di riconoscervi il culto di Apollo ossia Mitra. L'alloro ed i cigni ognun sa che simboleggiano il primo, e che la figura alata, che inforca il giovenco in atto di sgozzarlo, allude ai misteri mitriaci... Ora questa rappresentazione simbolica non accenna già ad alcun grado di sacerdozio esercitato dalla famiglia Taiezia, che sarebbe espresso nell'epigrafe; ma è piuttosto un atto di divozione verso tali divinità e meglio anche un'allusione al nome di Apollinare, figlio di Pepso, che insieme ad Euterpe gli consacra il monumento... „ (3)

I nostri abitatori dell'antica spiaggia Tigulia ebbero adunque culto per il Sole.

3. — Una vaga tradizione vorrebbe che la chiesa di San Michele *de Capite Pagane* abbia surrogato un tempio dedicato agli dei falsi e bugiardi. La scoperta d'una moneta dell'imperatore Gordiano il Pio (4), fatta alcuni anni or sono dall'attuale Prevosto nei fondamenti di detta chiesa, costrutti a forti blocchi di pietra nera e quadrata; il nome altresì di *Pagus*, da cui può aver tolta origine l'attuale villaggio marinarisco, la lapide greca, che accenna ad un *Κεραμειος* ossia *figulus* (5), o abitante di Ceramo, incrostata nell'atrio del

(1) EMANUELE CELESIA, *Porti e Vie Strate dell'Antica Liguria*, pag. 4, Genova, Tip. Sociale, 1863.

(2) GEROLAMO ROSSI, *Storia del Marchesato di Dolceacqua*, 2ª edizione, pag. 37, Bordighera, 1903, Tip. Gibelli.

(3) *Iscrizioni Romane*, ecc., 1. c., pag. 38.

(4) Cominciò a regnare l'anno 238 d. C. e, morto nel 244, fu ascritto nel numero degli dei.

(5) Che il terreno di Rapallo si prestasse alla fabbricazione di vasi e mattoni, offrono

palazzo Baratta in Rapallo, e già spettanza dello storico dott. Della Cella (1), una quantità di monete " colla data dell'antica Roma „ e che poco prima del 1825 furono trovate sul monte Lasagna in Rapallo (2), sono piccoli monumenti disparati e dispersi, è vero, ma, esaminandoli, raffrontandoli e interrogandoli, si può da essi cavare qualche notizia di storia antica, che per avventura chiudono in seno.

4. — Un monumento, però, venerando per antichità, possiede la chiesa di San Pietro di Rovereto, situata a cavaliere dell'antica strada romana. Consiste in un'urna cineraria, una delle sei urne, che possiede la nostra Liguria, e che dice:

C. SEXTIO. SPEC.
TATO. TESSERARIO.
COH. I. PR. VR. C. TITIUS
MARCELLUS. BE.
TRIB. COH. EIUSDEM.
B. M.

cioè " *A Caio Sestio Spettato Tesserario della prima coorte Pretoria Urbana Caio Tizio Marcellino beneficiario tribuno della medesima coorte riconoscente* „ (3).

Il *Tesserario* apparteneva a quei soldati scelti da ciascuna legione, che sul far della sera portavano al Centurione una parola comunicata dal Duce supremo, acciocchè nell'oscurità della notte valesse a far discernere gli amici dai nemici.

prove le attuali fornaci. Nel 1274 è ricordata la fornace per mattoni di Obertino Doria capitano del popolo di Genova (*Atti del not. Giovanni de Corsio*, Reg. IV, f. 202, Arch. di St. in Genova).

(1) Così ne parla il compianto can. Stefano Cuneo, benemerito raccoglitore di memorie patrie rapallesi: « Sul declinare del secolo decimo ottavo si scoperse un bassorilievo di marmo, nella villetta del dott. Della-Cella, sul porticale d'essa villetta, che riesce sul porto di Langan. Staccossi e cadde a terra l'intonaco del muro di cinta, e apparve il bassorilievo incastrato in esso, da tanti anni ignorato. Il dott. Della-Cella, lieto quanto altri mai per questo cimelio, lo fè trasportare nell'atrio del suo palazzo e lo fece affiggere nel muro. In esso bassorilievo vi sono due figure, un vecchio, Manete, e la di lui moglie Europamine, due nomi greci e greca è l'iscrizione. Manete riceve un nappo, mentre la moglie Europamine, col moccichino agitando, lo invita a bere. Questo bassorilievo rappresenta uno di quella setta che contribuì a perdere la Repubblica Romana. Molti scrittori illustrarono questo monumento sepolcrale. L'abate cav. Cavedoni, principe degli

archeologi d'Italia, ne fece una dotta dissertazione. Egli, dopo di aver ragionato sul bassorilievo, e la greca epigrafe, si appella ai buoni tempi dell'arte greca, e fa risalire il monumento anteriore o contemporaneo ad Alessandro Magno. La greca epigrafe potrebbe ridursi in latino

MANES . CERAMEUS
EUROPA . MANIS . MULIER .

« *Cerameus*, anzichè denotare l'arte di figolino, come per lo innanzi si credeva, indica invece la patria di esso Manete, ch'era nell'Attica di essa Grecia. In altri termini: *Cerameus* indica il paese nativo di Manete. L'abate Cavedoni crede che il bassorilievo sia stato scolpito in Grecia, trasportato in Liguria dai nostri marini » (*Storia dell'Insigne Santuario di Montallegro*, pag. 11, Genova, Tip. Arciv., 1896). La lapide fu pure illustrata dall'Ab. SANGUINETI in *Atti della Soc. Lig. di Stor. Patr.*, vol. XI, pag. 299.

(2) NICOLÒ GIUSINO, *Gli uomini Illustri di Rapallo*, pag. 4. Genova, Tip. A. Frugoni, 1825.

(3) *Atti della Soc. Lig. di St. Patr.* Vol. III, pag. 41 e appendice, pag. 8.

Il comandante si valeva pure degli stessi uomini per comunicare con celerità e sicurezza qualunque altro ordine, che gli fosse occorso di trasmettere ai comandanti inferiori, Tacito (Hist. 1, 25) nomina il *tesserarius speculatorum* e ognuno vede di quanto servizio doveva essere nel suo genere. La *Cohors* era la decima parte della Legione romana, la qual coorte si divideva in tre manipoli e questi in due centurie ciascuno. Trattandosi qui di coorti al servizio del Pretorio Urbano si può credere che l'epigrafe sia posteriore alle riforme delle milizie pretoriane.

Rovereto, che colla sua spiaggia costituisce l'ultimo limite del territorio rapallese, offre colla sua urna uno dei più bei monumenti dell'epoca romana.

5. — La storia oggidì entrata veramente in quella via, di che Gio. Battista Vico segnava le tracce primiere, non solo si appaga di fatti esterni, ma brama di scendere all'intimo delle cose, studiare l'indole, che più particolarmente distingue un paese e riguardare al costume per descriverci non tanto i politici eventi e le imprese rumorose, quanto per ritrarci la morale fisionomia de' popoli trasandata per lo più e quasi diremmo sdegnata dalla comune degli storici de' secoli scorsi, ma d'ogni notizia, altresì, apparentemente poco notevole, si rimpolpa.

Tessendo la storia dell'antica viabilità della nostra riviera, e si sa che le vie sono quasi lo specchio delle condizioni civili d'un popolo, si potrebbero portare nuovi lumi nella penuria oscura delle notizie, riflettenti l'epoca romana. I *pagi* ed i *vici*, posti da Rovereto a Rapallo, nei quali fecero il nido le aquile romane, erano intersecati dalla strada romana, costrutta, secondo l'opinione dei più, da M. Emilio Scauro, console dell'anno 115 e 107 av. C., e che dal suo nome fu chiamata *Emilia di Scauro*. Della costruzione di detta via abbiamo la più esplicita testimonianza nel noto passo di Strabone, che volto letteralmente suona così: "Questi è quello Scauro che lastricò la via Emilia, la quale (va) per Pisa e Luna fino ai Sabazii e quindi per Tortona „. Aurelio Vittore, o chiunque altri sia l'autore delle vite degli uomini illustri, dice di lui: *Censor viam Æmiliam stravit* (1). E quanto ai Censori, Cicerone ci ha conservato il testo della legge " *Censores avitates, soboles, familias, pecunias, censento, urbis templa, vias, aquas, aerarium, vectigalia tuento* „ (*De leg.* III, 3).

A chi è profano della nostra topografia diciamo che detta strada militare poteva più brevemente passare ai monti senza tanto pendio, onde se Emilio Censore credette opportuno di costruirla in modo che passasse per Zoagli, era segno evidente che già un secolo prima della venuta di Cristo, non solo il minuscolo villaggio di Rovereto, ma pure Zoagli godeva già di una certa importanza, essendo in tal modo campo di comode comunicazioni.

La strada romana, venendo da Chiavari, percorreva Bacezza, ed ora scendendo ed ora salendo, rasentato il Santuario di N. S. delle Grazie (2), sboccava a Sant'Andrea di Rovereto.

Ancor bene conservata apparisce tuttora a' piedi del piazzale della chiesa

(1) A. SANGUINETI, *Strade Romane in Liguria*, in *Atti della Soc. Lig. di Stor. Patr.*, vol. III, pag. 274.

(1) Il 21 febbraio 1450 è ricordata la cappella

ordinanda da Giovanni de Sanguineti in *eclesia nova Sancte Marie de Gratia de Clavaro que est in via Romana* (*Atti del Not. Corrado Vigo*, Archivio distrettuale di Chiavari).

di San Pietro di Rovereto, quindi, costeggiando dolcemente sulla *Chiappa*, più rapida s'innoltra verso Zoagli, attraversando i *Ruscelli di Ricò*. Si sfoga quasi nel piano per l'antico Rovereto, rasentando l'antico ospedale per i pellegrini, e, incontratasi a *Monteprato* colla strada carrozzabile provinciale, lasciandosi al di sotto il *beudo di Rondinara*, percorre per buon tratto l'attuale *Via Romana*, e mette capo a Zoagli. A Zoagli per la piazza, che modernamente tolse il nome dal pittore Erasmo Piaggio dal ponte, presso cui eravi altro ospedale per alloggio di pellegrini, risaliva l'attuale *Via Ligure*, finchè continuando a scorgersi per lungo tempo sopra l'*Arenella*, veniva a sfogarsi presso il ruscello di *Rovereta* o *Rovearia*, così chiamato in atti notarili del secolo XII. Attraversatolo, rimontava a zig-zag a *San Pantaleo*, di dove, scavalcando quasi sul dorso, seguendo le diverse sinuosità delle colline, lasciandosi in alto *Sant' Ambrogio della Costa* (1), precipitava nella strada provinciale presso la località del *Pozzetto*. Di qui balzava quasi a precipizio, rasentava il livello del mare per rimontare a far sosta in pianura presso il villino Norero. Da questo punto sino a *Noè* (il *Naoletum* o *Naoretum* del medio evo) si rimetteva per buon tratto nell'attuale via provinciale, finchè, scendendo, costeggiava un tratto di mare presso il castello del celebre Giov. Battista de Vigo, archiatro del pontefice Giulio II. Lievemente scendendo alla foce del torrente *Carcaria*, in vernacolo *Carchaèa*, ascendeva presso il palazzo dell'avvocato Canessa, di dove sboccava al primitivo porto di Rapallo, ora pieno di detriti, e che chiamasi tuttora *porticciolo*. Giungeva alla località detta *Stella* (2) sopra un ponte, sotto cui scorre il torrentello di *Toira*, in vernacolo *Tuia*, entrando nella frazione marinaresca di *Avenaggi* (3) (in vernacolo *e nagge*, corruzione di *in e gâe*, cioè nella ghiaia). La strada romana rasentava l'attuale convento delle Clarisse (4); attraversava l'attuale giardino dell'*Hôtel Prandoni*, faceva capo ad un ponte (ove un ospedale sacro a San Cristoforo per donne e per uomini, dava ricetto agli ammalati e pellegrini), costeggiava la sinistra sponda del torrente, ove ancora nel secolo XIII si hanno ricordi degli avanzi delle antiche mura, percorreva la strada, che già sulla fine del secolo XII è chiamata *Rualecca*, e attualmente *Rolecca*, finchè, rinserrando in un abbraccio l'antica Pieve matrice battesimale, lungo i *muretti*, per orti e campi da San Massimo toccava la pendice di Bana e Ruta per Genova. Presso la Pieve di Rapallo la strada si biforcava, e un braccio di essa, percorrendo le Saline, e poi il bel (5) ponte romano ad un

(1) Il 20 giugno 1385 Simone Franzone vende una terra nella parrocchia di Santo Ambrogio nel luogo detto *le mure sive Carignan*, confinante colla *strata romana* (*Atti del Not. Teramo Maggiolo*, Reg. I, f. 173, Arch. di St. in Genova).

(2) L'11 giugno 1593 i P.P. del Comune di Genova sapendo che Giovanni Pescaia senza licenza alcuna osò fabbricare in *strata romana in glareâ maris* nel luogo detto *Stella*, lo condannano a 100 scudi (*Decreti dei P.P. del Comune*, An. 1593-1595, Arch. Civico di Genova).

(3) Il 26 maggio 1332 Opizzino di Tom-

maso da Rapallo loca terre in *Borzoli in contrata Venalii in plano* presso la *strata romana*. (*Atti del Not. Vassallo Bellengero*, Reg. I, f. 114, Arch. di St. in Genova).

(4) Il 25 novembre 1750 il Capitano di Rapallo scriveva che stante una tempesta si era rovinata « la strada romana che dalle Monache va al Ponte presso la casa di Ignazio Spinola » (*Atti del Magistrato delle Comunità*, filza, 408, Arch. di St. in Genova).

(5) Ancora il 16 agosto del 1600 Antonio Roccatagliata, commissario della Serenissima, scriveva al Senato di Genova che « il ponte del Borago è molto antico e bello e di molta

sol arco, su cui secondo una leggenda mal fondata vuolsi sia passato Annibale, andava a Pagana, a Santa Margherita e al *Delphini portus*. Un'altra diramazione rimontava a Monti e poneva in relazione Rapallo colla vallata di Fontanabuona, e di qui andava a Piacenza (1).

CAPITOLO III.

1. I Sestieri della Giurisdizione di Rapallo. — 2. I diritti delle chiese sui porti, sulle spiagge, sulle navi e sui pescatori. — 3. I privilegi dell'Abate di San Fruttuoso. — 4. I mercati pagani e i mercati cristiani.

1. — Rapallo, centro di Pieve e di Giurisdizione civile, accettata l'eredità della Tigulia, tanto per la parte montana quanto per la parte marittima, era diviso in sei sestieri, cioè, Pescino, Olivastro, Amandolesi, Borzoli, Borgo e Oltramonte (2).

Il sestiere di *Pescino* comprendeva Portofino, Paraggi, Nozarego, Cervara, Corte, Santa Margherita e San Siro con cinque parrocchie.

Il sestiere di *Olivastro* abbracciava Pagana, San Lorenzo, San Massimo, Foggia con quattro parrocchie.

Il sestiere di *Amandolesi* rinchiudeva in sè Campo, Noceto, Novella, Cerisola prima e seconda con tre parrocchie e con territorio soggetto alla parrocchia di Rapallo.

Il sestiere di *Borzoli* cominciava da Monti, comprendeva San Bartolomeo, San Rocco, Sant'Ambrogio, Zoagli e Semorile e terminava a San Pietro di Rovereto. Avea quattro parrocchie con territorio pure soggetto alla Pieve di Rapallo.

Il sestiere di *Oltramonte* abbracciava il territorio attuale del Mandamento di Cicagna soggetto alla Pieve omonima di Cicagna.

Il *Borgo* propriamente detto era il centro del Comune limitato da un lato dal fiume *Memo* o di *Monti* e dall'altro dalla foce del Bolago e dalla cerchia delle antiche sue mura. Era la sede della Pieve, dalla quale dipendevano come suffraganee tutte le chiese del golfo e dei monti, e in detta Pieve, secondo il rito antico della chiesa dovevano essere nel Sabato Santo battezzati tutti i bambini, che nascevano da Portofino a Rovereto.

necessità non solamente per gl'huomini di questa Podesteria, ma per tutti li viandanti » (*Lettere al Senato*, n. 183, Arch. di Stato in Genova).

(1) Il 16 maggio 1645 gli Agenti di Rapallo deliberano L. 686 per rifare ed accomodare la strada di Coreglia « che vien da Piacenza, qual deliberatione fecero con pretesto d'esserli sforzati non credendo ad essa esser tenuti atteso che è strada sopra quale si scuotono li Peaggi da Peaggeri della Camera Illustrissima » (*Foliatium Comunitatio 1668, 1675*. Arch. del Municipio di Rapallo). I pedaggi si riscotevano presso il ponte che univa Coreglia a Soglio. Ivi sin dal secolo XII

esisteva l'ospedale di San Pietro *de monte oscano*. Il 29 settembre del 1160 l'imperatore Federico confermava ad Opizzo Malaspina i possessi della Fontanabuona tra cui *Zogillum* (Soglio) con tutta la curia e il pedaggio (*Mon. Hist. Pat., Chartarum*, Tom. II, volume 922).

(2) Il 25 giugno del 1599 il doge di Genova trasmetteva al podestà di Rapallo una supplica nella quale si esponeva che « la podesteria di Rapallo è ripartita in sei sestieri ed ognuno di essi si governa nelle cose comuni secondo li ordini da quelli homini fatti » (*Lettere al Senato*, n. 408, Arch. di Stato in Genova).

2. — L'Arciprete di Rapallo, capo della grande ed estesissima Pieve, la quale seguiva appunto i confini dell'attuale *Mandamento*, godeva per concessione dei vescovi di Genova, di alcuni diritti sulle navi, che approdavano nell'antico porto di Rapallo. Infatti nel maggio del 1152 Siro, arcivescovo di Genova, concedeva a titolo di gastaldico a Giberto, arciprete di Rapallo, la decima del mare: "*illa nominatim que mihi ab hominibus qui non sunt de Rapallo debetur sed cum rapallinis navigant a rapallo usque in tiberi et redeuntes rapalli portum faciunt. Item eodem iure concedo tibi eam que mihi debetur a rapallinis et ab eis qui cum eis iverint in provinciam . in sardiniam . in corsicam . messine . napoli et ubicumque extra predictum terminum et redeuntes similiter portum fecerint in rapallo*". L'Arcivescovo voleva, però, che rimanesero salvi ed illesi i diritti di Portofino (1).

L'atto per sè solo basterebbe a farci conoscere l'importanza che di fronte la marina avea la nostra Rapallo, continuazione della romana Tigulia.

Si noti che nei privilegi dei re longobardi e degli Ottoni trovansi parecchie concessioni di porti e mercati, fatte ad Abati e Vescovi (2). Questi ultimi a lor volta, come nel nostro caso di Rapallo, cedevano i diritti ai loro Arcipreti, i quali erano preposti ad un esteso plebanato o coreepiscopato, che dir si voglia. Allorchè nell'876 a Pavia convenne Sabatino, vescovo di Genova, per approvare l'elezione di Carlo il Calvo a Re d'Italia, questi con suo Capitolare attribuiva ai Vescovi la podestà *missatica... episcopi singuli in suo episcopio missatici nostri potestate et auctoritate fungantur* (3), ed essendo la spiaggia del regio fisco, i Vescovi genovesi di essa furono investiti. Questo ci spiega il perchè dei diritti, che avea l'Arcivescovo di Genova sulle navi, ancora nel 1143, e sulle decime del sale (4), alla riscossione dei quali per essere il litorale sparso di porti, preponeva altri delegati, investendo di dette decime gli Arcipreti, come ne fa fede l'atto suaccennato del 1152. Se non che si può congetturare che la nostra spiaggia da Recco sino a Rovereto, prima ancora del Capitolare carolingio, appartenesse alla chiesa genovese ed in sua vece a quella milanese, quando un unico Vescovo reggeva le due sedi. Galvano Fiamma narrando intorno al governo di Milano, nel secolo X, ricorda alcuni privilegi imperiali concessi all'Arcivescovo di Milano, nonchè le ricchezze, che a lui affluivano dalla Sicilia e dalla Liguria, sul cui litorale la chiesa di Milano possedeva per più che tre miglia... *in riperia Januensi et civitate singulis annis recipiebat ultra decem millia libras, cuius aliquate vestigium adhuc apparet, circa civitatem per tria milliaria totum erat suum...* (5).

Per conoscere le origini di questa concessione bisogna rimontare all'anno 568, quando Onorato, vescovo di Milano, fuggendo dalle incursioni di re Alboino si rifugiava a Genova, affermando Paolo Diacono che *Honoratus archiepiscopus Mediolanensis deserens ad Genuensem urbem confugit ibique permansit securus*, e vi rimase sicuro perchè Alboino, se *universas*

(1) *Atti della Soc. Lig. di Stor. Patr.*, volume II, parte II, pag. 384, 404.

(2) Cfr. pure LUIGI SCHIAPPARELLI, *I Diplomi di Berengario I* in *Ist. Stor. Ital.*, anno 1903.

(3) MURATORI, *R. I. S.*, Tom. II, parte II, pag. 154.

(4) *Atti della Soc. Lig. di Stor. Patr.*, volume II, parte II, pag. 9, 10.

(5) L. A. FERRARI, II « *De Situ Urbis Mediolanensis* » in *Bullettino dell'Istituto Storico Italiano*, pag. 130, Roma 1892.

Liguriae civitates cepit, non potè impadronirsi di quelle che in *littore maris sunt posite* (1). I Vescovi milanesi perdurarono in Genova sino al 644, e i loro diritti, tra quali quelli delle spiagge, passarono direttamente ai Vescovi di Genova, avendo però riserbato il possesso per parecchi secoli ancora delle quattro pievi di Recco, Uscio, Camogli e Rapallo.

L'autorità, che i Vescovi di Genova esercitavano sulla spiaggia, andò man mano scemando e passò in parte sotto la podestà dei *Conservatori del Porto e del Molo*, poi sotto quella dei *Padri del Comune*, erogandosi parte dei proventi della spiaggia per la fabbrica della Cattedrale e parte per l'opera del Porto e del Molo di Genova (2). Qualche barlume, però, dell'autorità dei plebani e rettori di chiese sulle spiagge, riserbata peraltro soltanto in certe occasioni, comparisce in tempi posteriori. Infatti il 20 gennaio 1587 Andrea Massa, Arciprete di Rapallo e Vicario in tutto quel territorio, che comprendeva Pieve di Sori, Uscio, Camogli, Recco e Rapallo, ordinava che *li pescatori non possano pescare le ancioe (acciughe) et sardene senza sua licenza*, e che in quanto " *alli barcaroli non sia lecito loro caricare ne scaricare in giorno pi festa qualsivoglia merce nè partire in giorno di domenica o altre feste prima di haver sentita la messa* (3) „. E il 24 aprile 1617 " *Desiderando il Rev. Arciprete di Rapallo e il rettore di San Michele insieme con li loro ufficiali di loro chiesa togliere ogni occasione di liti, che potesse succedere per occasione della elemosina che nei giorni di festa scuote dai pescatori che calano le reti o sia tramegi nelle spiagge delle saline o langano perciò dichiararono e si obli-gano che per l'avvenire unitamente debbono scotere detta elemosina e dividerla per metà una parte alla pieve di Rapallo e l'altra alla chiesa di San Michele* (4) „. In processo di tempo trovansi pure altri accenni a decime, che i pescatori dovevano dare per istendere le reti in domenica sulle spiagge soggette al dominio delle singole parrocchie del golfo (5). E nei registri della masseria della chiesa di Santa Margherita si accenna alla decima dei pesci, che i pescatori doveano dare al parroco di detto luogo. Tutto ciò dava alle spiagge ed ai porti quasi l'idea di un'opera pia, ricordati pure nell'ultima volontà dei testatori, tanto è vero che tal Donato Schenardo il 3 aprile del 1192, beneficiando la pieve di Camogli, non dimenticava un legato di soldi 5 per il porto di Camogli (6). — E l'oggi ci ammaestra per ciò che è successo ieri.

3. — Anche l'abate di San Fruttuoso avea il diritto sulla spiaggia di Portofino.

(1) *De Gestis Longobardorum*, in MURATORI. *R. I. S.*, Tom. I, pag. 434.

(2) Il 15 nov. 1560 i P.P. del Comune di Genova fanno un proclama per il lido di Chiavari e Lavagna contro coloro che avessero fabbricato, usurpando i diritti della fabbrica di San Lorenzo e quelli del Porto e del Molo, e l'11 marzo 1582 scrivevano al Capitano di Chiavari di accordarsi coi Prorettori di San Lorenzo per la vendita della spiaggia di rimpetto gli orti del borgo (*Atti dei P.P. del Comune*. Arch. Civico di Genova, Filze n. 64, 173).

(3) *Atti del Not. Gio. Battista Pino, Diversorum*, Arch. not. dist. di Chiavari.

(4) *Atti del Not. Pantaleo Costa*, Arch. not. dist. di Chiavari.

(5) Il 24 aprile 1664 il Ser.mo Senato di Genova stabiliva che tutto il lido di Moneglia appartenga all'antica pieve di Santa Croce, al cui parroco si deve dare una parte dei pesci avuti nella pesca (P. ANGELO CENTI, *Cenni storici di Moneglia*, pag. 162, Genova Tip. della Gioventù).

(6) *Atti del Not. Guglielmo Cassinense*, Reg. I, f. 98, Arch. di St. in Genova.

Vuolsi che martirizzato nel 259 (1) Fruttuoso, vescovo di Taragona, ed Augurio ed Eulogio diaconi, i loro discepoli Giustino, Procopio, Marziale, Pantaleo e Giorgio trasportassero le loro reliquie a Capodimonte presso Portofino, gettando le basi d'un romitaggio, trasformatosi poi in quella badia, che diede ricetto ad una falange di monaci di San Benedetto. Il Padre Tosti accenna ad un documento, dove si dice che nel secolo VI tutti i monasteri di diverse provincie, tra le quali la Liguria, professavano la regola di San Benedetto (2). Ai monaci siamo debitori se le nostre terre furono dissodate e si ebbero uno sviluppo speciale, giacchè i Benedettini dei primi tempi godon fama di aver governato i popoli e loro insegnata l'agricoltura e piantato l'ulivo, che cresce non lungi dalle nostre spiagge, lambito dalla brezza marina. A questi monaci di San Fruttuoso, che contribuirono allo sviluppo morale e materiale dei nostri paeselli, benevisi da re e da pontefici, e il cui Abbate portava mitra e anello, sandali e guanti, apparteneva tra i tanti possedimenti anche l'isola di Sestri, ed aveano la giurisdizione di Portofino e di una grande striscia di litorale. Il crescere della potenza dell'Abbate di San Fruttuoso sottraeva alla potenza dei Signori i nostri paesi. Egli, unendo in sè stesso l'autorità della religione ed il potere temporale, acquistava una influenza sterminata come vero principe, formando un'aristocrazia ecclesiastica, puntellata da innumeri privilegi, tra cui degni di nota quelli confermati da Innocenzo II (1130-1143), il quale, ad istanza certamente dei suoi predecessori, confermava all'Abbazia la falconia da Capodimonte sino a Paraggi, la pesca e la caccia fra il detto confine e tutte le antiche consuetudini, vigenti in Portofino, nonchè la falconia dalla *Costa de Lurdi* sino a Rovereto (3), splendido privilegio, che ci ricorda quello dell'imperatrice Adelaide, la quale il 1° aprile del 999 donava all'abate Madelberto l'isola di Portofino col diritto di pesca e di caccia, colla falconia, accordandogli facoltà di conoscere le cause e pronunziar sentenze e d'imporre ai Portofinesi il fodro e le collette (4).

Venne però il momento che gli abitanti della nostra spiaggia si accorsero della supremazia dell'Abbate e aspirarono a libertà. Le scorrerie dei Pisani nel 1070 a Rapallo (5) e nel 1072 a Portofino (6) avevano avvezato i nostri ad armarsi, provarsi e rinforzarsi, ridestando così il genio guerriero ed usufruendolo a tutela della libertà. Dopo molti piati tra i Monaci, da una parte, e tra gli abitanti di Portofino, e i consoli di Rapallo dall'altra, fu fatto un compromesso in Armanno, priori del monastero, Ansaldo Doria,

(1) Questa data, anzichè quella del 256 offerta dai nostri, o quella del 262 offerta dal Baronio, è tolta da un erudito lavoro di P. AL-LARD (*Les persécutions en Espagne pendant les premiers siècles du cristianisme*) inserito nella *Revue des questions historiques* (Paris) XX, 77, 1886, janvier, e annunciato dalla *Rivista Storica Italiana*, 1886, pag. 367.

(2) *Vita di San Benedetto*, pag. 299.

(3) La bolla è accennata in un'altra di Alessandro III del 16 marzo 1162, pubblicata nel *Saggio Storico Civile-Religioso del Comune di Portofino*, Genova, 1876, pag. 112-113.

(4) *Atti Società Ligure di Storia Patria*. Vol. II, parte I, pag. 46.

(5) *Pisani ad Rapallum viriliter perrexerunt castrum igne succenderunt et plurimos eorum gladio interfecerunt viros ac mulieres post tergum ligatos captivos tripudiantes perducerunt* (MURATORI, *R. I. S.*, Tom. VI, pagina 108, colla data del 13 maggio 1079). *Cronache Pisane* in PERTZ, *M. Germ. Hist.*, Tom. XVIII, 239 (colla data del 1078).

(6) ... *iverunt Pisani ad Portum Dalfini et fuerunt in gravi periculo iudicio Dei non hominis*, MURATORI, l. c., PERTZ, l. c. pag. 239.

Rollando Marino ed Elia de Banca e il 18 febbraio 1171 fu data sentenza, per la quale gli uomini di Portofino fossero sotto la giurisdizione civile dei consoli di Rapallo e fossero così esenti da quella dell'Abbate (1). E poco tempo prima dovettero certamente emanciparsi quei di Santa Margherita, Rapallo e Zoagli, giacchè appunto in quel turno di tempo per la costituzione politica del comune rapaltese ferveva la lotta tra l'elemento civile e l'ecclesiastico, disputantisi il sopravvento. In compenso dell'accordo suaccennato i consoli di Rapallo dovettero pagare all'Abbate lire 170 di genovini, promulgandosi pure alcuni curiosi statuti, tra cui accenno all'obbligo imposto ad ogni pescatore, il quale se avesse pescato in quella zona di acque, che va da Camogli a Sestri, dovea consegnare all'Abbate tutti i pesci chiamati *Lucerne* d'un palmo in misura sane o no, purchè l'Abbate pagasse per ciascuno di essi soldi quattro e mezzo di moneta usuale. Parimente ogni abitatore, che non fosse servo del monastero o che avesse reti, dovea dare ogni settimana di quaresima e per ogni rete *bugas duas*, e chi teneva animali suini, alla loro uccisione dovea consegnare all'Abbate i fegati di essi.

E le convenzioni e i privilegi venivano rispettati. Nel luglio del 1104 i Consoli del genovese Comune sentenziavano che i falchi appartenessero a Giovanni, abate del monastero (2), e, perchè Rolando Avvocato ne avea nel 1161 presi alcuni, veniva il 15 gennaio di detto anno condannato dai Consoli di Genova a pagare il quadruplo del loro valore (3), facendoci ciò ricordare una legge di Ròtari, che condannava in cinque soldi chi *accipitrem gruem aut cignum alienum intricaverit* (4).

Nell'accordo del 1171 l'Abbate si era riserbati altri diritti, non ricordati nel documento allegato. E per passarli della giurisdizione spirituale, che gli era rimasta sulle chiese di Portofino, Nozarego e Corte, erasi riserbato il diritto della spiaggia di Portofino. Infatti il 16 luglio 1269 l'abate Guglielmo concedeva ad Obertino di Pietro Doria (che nel 1266 era stato il fortunato vincitore della pugna navale di Canea) di poter attendere alla fabbricazione della nave, che avea cominciato sulla spiaggia di Portofino, a patto che gli desse *pro ripatico* un soldo per ciascun palmo di lunghezza della nave, giacchè la spiaggia *ad dictum monasterium ab antiquo pertinet* (5).

4. — Rapallo, sede di Pieve, col suo porto, colle sue diramazioni di strade, avea pure due mercati, i quali appunto ci parlano dell'antica tradizione della romana Tigulia. Fu scritto che " dalle Pievi fu preso il nome da individuare il pago, in quanto esse Pievi erano state stabilite nel luogo più frequentato, nel vico principale di quel pago, in quel luogo insomma o presso quel luogo ove radunavansi i maestri del pago per le loro feste, i loro ludi e per le altre funzioni della Comunità loro... " (6). E saggiamente

(1) *Saggio Storico*, cit., pag. 11.

(2) *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, vol. II, parte II, Tavola XXI.

(3) POCH, *Miscellanea di Storia Ligure*, vol. II, pag. 5, ms. alla Biblioteca Civica Berio in Genova; *Atti della Società Lig. di Storia patria*, vol. II, parte I, tav. XXI.

(4) MURATORI, *R. I. S.*, tom. I, parte II, p. 42.

(5) *Atti del Not. Giovanni de Amandolesio*, Reg. IV, f. 96, Archivio di Stato in Genova.

(6) ANNIBALE DEGLI ABATI-OLIVIERI, *Memorie di Gnara, terra del contado di Pesaro*, pag. 45, Ganelli, 1775.

le *Costituzioni Apostoliche*, che datano dai primi tempi della Chiesa, ordinavano *fugiendae vero sunt mundinae gentilium et qui in eis sunt iudi. Christianus enim nihil debet in mundinis impendere nisi in mancipiolum emendum ut animam eius salvam efficiat et in quaedam alia mercanda ad necessitatem naturae accomodata. Abstinet igitur ab omni idolorum pompa, praestigiis mercato conviviis*, etc. (1). La Chiesa per ovviare ai mercati dei pagi romani, sostituì i mercati presso le Pievi cristiane, onde un dotto scrittore ebbe a dire " che segni certi di solenne e pubblica divozione ad un santo sono pure le fiere solite tenersi nell'occasione della sua festa e vicino alla chiesa che ne porta il nome. Al dire di chi dottamente scrisse dell'origine antica di tali istituzioni pel traffico queste nacquero quasi da per tutto dalle feste del Cristianesimo, le quali attirando numerosi i popoli ad un luogo celebre per la tomba d'un martire o per altre religiose memorie, portarono necessariamente che vi intervenissero anche molti mercanti prima coi commestibili indispensabili alla gente accorsa, e poi con tutte le altre derrate di cui i consumatori potessero abbisognare, il che formò i mercati e le fiere „ (2). E nelle leggi di Carlo Magno, edite nell'807, si ordina *mercatum in nullo loco habeatur nisi ubi antiquitus fuerit et legitime debet esse* (3).

Tre mercati si tenevano in Rapallo, uno prima del Natale, l'altro chiamato di Natale, o *mercatum magnum*, il quale cadeva appunto l'indomani di Santo Stefano, titolare (e qui si noti l'importanza storica) della prima chiesa, detto pure di gennaio per essere l'indomani di Natale il secondo giorno dell'anno nuovo. Il 5 settembre 1150 prete Oberto da Rivarolo ed i suoi nipoti promettono di pagare la pensione di tre fondi in Lavagna ogni anno *tempore mercati de Rapallo* (4). Il 17 aprile 1159 Siro, arcivescovo di Genova, investiva un certo Bevilacqua delle decime tenute da prete Oberto di San Michele di Pagana, purchè desse un pasto agli uomini, che andavano *ad forum Rapalli* (5).

Come chiaramente emerge coi nostri documenti del secolo XII possiamo rimontare all'epoca dei Carolingi, da essa risalire ai tempi primitivi della Chiesa, per fermarsi all'epoca romana, quando il *pagus* Tigulia, non ancora Rapallo, avea il suo mercato, presso la strada romana, cui si giungeva dal *Delphini portus* e dalla Fontanabuona per mezzo della strada detta di Piacenza, *pagus*, che distrutto forse da Ròtari nel 642 nell'universale eccidio, cui andò soggetta la spiaggia nostra ligustica, vide le sue antiche

(1) MANZI, *Sacrorum Conciliorum, Novissima et Amplissima Collectio*, Tom I, pagine 370-371, Firenze, 1759.

(2) F. BOURQUELOT, *Étude sur les foires de Champagne*, nelle *Mémoires présentés par divers savants à l'Académie des Inscriptions et Belles lettres*, 2^e sér., Tom. V, I^e partie, 13^e Edit., Paris, 1865.

(3) MURATORI, *R. I. S.*, Tom. I, parte II, pag. 100.

(4-5) *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, vol. II, parte II, pag. 88, 87. Il 20 agosto 1209 e il 13 gennaio 1210 nel borgo di Rapallo si fanno due vendite di olio e il

prezzo dovrà pagarsi *ad mercatum Rapalli quod est ante nativitatem domini*, e *ad mercatum magnum Rapalli nativitatis domini*. (Not. Giovanni de Amandolesio, Reg. I, fogli 83, v. 93, v. Archivio di Stato in Genova). — Il 24 settembre 1213 il valore d'una vendita di terre si promette *ad proximum mercatum Rapali natalis Domini*. Il *Proximum forum Ianuarii* è ricordato in un atto del 15 agosto 1261, e un altro atto del 9 giugno 1261 ricorda il *proximum forum julii quod est in Rapallo* (Not. Lanfranco, Reg. IV, f. 100 e Not. Giovanni de Amandolesio, Reg. IV, ff. 8 e 17, Archivio di Stato in Genova).

mura smantellate, non senza però che di esse non siansi conservati parecchi ricordi (1), e senza mai aver cessato di essere fermata di tesserari romani, di truppe (2) ed in tempi a noi più vicini di tappa postale.

CAPITOLO IV.

1. L'importanza del *Delphini portus*. — 2. Il suo porto di fermata e di ancoraggio. — 3. Le guardie, i fumi e i falò. — 4. Una minuta descrizione del litorale. — 5. I Porti e le Spiagge del Golfo Tigulio nella descrizione del Celesia.

1. — Ciò che succede per Rapallo, succede per Portofino, facendo i documenti medievali porre meglio in mostra l'importanza, che dovea avere il *Delphini Portus* dell'epoca romana.

Il 29 giugno 1545 i Padri del Comune di Genova "intendendo il porto di Portofino da anni in qua esser molto manchato di fondo e questo per la quantità di savorra in quello gettata et ogni giorno se li geta da nave e vaselli che danno carena in quello, il che perseverando non passeremo troppo tempo che in quello non li potria più stare nave grossa di quanto danno saria a quello loco et a la città per tanto volendo a tal inconveniente provvedere havemo eletto a deputato a la cura di detto porto li consoli di detto loco di Portofino presenti e da venire con facultà e bailia di poter

(1) Il 26 aprile 1221 un atto notarile è stipulato in Rapallo, *in punta muri rapalli* (*Atti del Not. Ianuino de Predono*, Reg. I, parte I, f. 123, Arch. di St. in Genova). Il 27 aprile 1240 Guglielmo Embriaco cede 35 tavole di terra ortiva presso il fossato di Monti *prope murum burgi Rapalli, coheret a duobus lateribus dictus murus et dictus fossatus* (*Atti del Not. Lanfranco*, Reg. II, parte II, f. 156, v. Arch. e. s.). Il 4 marzo 1259 Aldebrando, arciprete di Rapallo, compra alcune terre *in contrata pontis de Bolago*, con canneto e orto, confinanti col lido del mare e col *murus burgi* (*Foliatium Notariorum*, vol. I, pag. 534, ms., alla Bibl. Civica Berio in Genova). Il 13 febbraio 1264 Giacomo Falaca, procuratore del capitolo e della Pieve di Rapallo, vende le terre poste *inframuratum burgi in planis de ponte bolagi* (*Atti del Not. Giovanni de Amandolesio*, Reg. IV, f. 54, Arch. di St. in Genova). Il 10 giugno 1455 il prevosto e i canonici della chiesa di Santo Stefano di Rapallo danno in enfiteusi una terra *infra muros burgi in contrata Roileche coheret versus boream murus comunis* (*Atti del Not. Andrea de Cairo*, filza 11, f. 191, Arch. di St. in Genova). Il 18 aprile 1545 Paolo Pansa, arciprete di Rapallo, locava un

orto *prope portam terre dicti loci rapalli et prope dictam ecclesiam cui choeret murus comunis Rapalli* (*Atti del Not. Bernardo Usodimare-Granello*, filza 14, f. 376, Arch. e. s.). Il 20 giugno 1630 gli Agenti di Rapallo *borgo dichiarato murato*, scrivono al Senato (Filze del Senato n. 769, Arch. di St. in Genova).

(2) Il 10 gennaio 1292 Edoardo I, re d'Inghilterra, avendo inviato al Chan Mongollo di Persia un'ambasciata, capitaneata da Galfredo di Langele con armigeri e famigli passano il 9, venerdì, *apud Sestrum* (Sestri), il 10 sono *apud Rapallum*, ivi spendono per beveraggio e ferratura di cavalli e lo stesso giorno sono a Recco (C. DESIMONI, *I Conti dell'Ambasciata al Chan di Persia*, in *Atti della Soc. Lig. di Stor. Patr.*, vol. XIII, pag. 637). Il 15 febbraio 1784 « alle ore 16 di mattina l'Imperatore Giuseppe II stato lungamente a Roma, volendo far la strada da Livorno per Milano dovette passar per la Riviera di Levante per terra, accompagnato da soli due compagni arrivò a Rapallo dove cambiato li cavalli siccome in Recco fece sua entrata in Genova la stessa sera ove vedute cose in fretta il giorno 17 partì per Milano » (DIEGO MARIA ARGIROFFO, *Cronache*, ms., alla Bibl. della R. Università di Genova).

condannare cadauna persona quale in detto porto gettasse savorra o altre cosse che potesino danificare detto porto „ (1).

E con lettera del 26 agosto 1547 scrivevano a detti Consoli che “ la conservatione de lo porto de quello vestrò loco tanto ne occorre quanto quello della presente città „ per cui impartivano ordini per ripare le due calate (2). Il 22 dicembre 1574 gli stessi Padri, volendo fabbricare una palizzata a Portofino, perchè la terra ed i rottami provenienti da un piccolo fossato non andassero in porto, stabiliva una tassa per tutte le navi che gettavano l'ancora in detto porto (3), e il 2 gennaio 1583 Giovanni di Negro, castellano di Portofino, avvisava detti Padri che il porto riceve gran danno dalla zavorra, e, se non si provvederà in tempo in breve il porto diventerà piagia e considerino quanto importino i porti in nostri lochi „ (4).

L'importanza del *Delphini portus* attraverso i secoli si riconosce altresì nelle fermate, che ivi facevano le galee, provenienti da Genova o da Lerici, e da Levanto, e nell'essere stato sempre il punto, ove si facevano i fumi e i *falodia*, in corrispondenza con Sestri e con Capo di Faro a Genova.

2. — In quanto alle fermate di galee possiamo affermare che ciò si deve alla postura del promontorio e del suo seno sicuro, che lo rendono uno dei migliori punti di strategia navale.

Prima del 21 gennaio 1162 giungevano a Portofino le numerose galee, che accompagnavano il pontefice Alessandro III (5), e prima del settembre 1166 vi si ancoravano venti galee di Pisani (6), e ivi più tardi, nel 1172 intimavano guerra ai Genovesi (7). Il 14 agosto 1190, Riccardo Cuor di Leone, re d'Inghilterra, prima di andare in Terrasanta, si fermava a Portofino (8), e

(1-2) *Atti dei P.P. del Comune*, Ann. 1545-1548, n. 137, Archivio Civico di Genova.

(3) C. DESIMONI, *Statuti dei P.P. del Comune*, pag. 313.

(4) *Atti dei Padri del Comune*. Anno 1581-583, n. 173, Arch. Civico.

(5) « ... Pisani consules de non recipiendo Alexandrum habuerunt propter amorem et pavorem imperatoris Frederici. Cognoscente Alexandro voluntatem civitatis Pisanæ festinanter ad Portum Veneris navigavit. Et ibi Rainerius de Perlascio qui cum eo ibat in Franciam apud Tirellum monachus factus mortuus est et sepultus Kal. Februarii. Exinde navigavit ad Portum Delfini et ibi dictum Pipinum Lunensium consecravit. Pridie aplicuit Januam » (*Cronache di Pisa* in Arch. Stor. It., vol. VI, parte II, pag. 27, e in PERTZ, *Mon. Hist. Germ.*, Tom. XVIII, p. 247; JAFFÉ-LÖWENFELD, *Regesta Pontificum*, Tomo I, pag. 155).

(6) « ... Pisani audientes quod Januenses armassent L galeas et post Pisanorum galeas festinanter usque in Provinciam navigassent, confestim XX galeas armavere et usque ad portum Janue navigare proposuere; cum vero pervenissent super portum Delfini iudicio

Dei marisque Januam secundum quod proposuerunt applicare non potuerunt reversi sunt in Portum Veneris et castrum in circuitu devastaverunt deinde reversi sunt Pisas VII Id. Septembris... » (*Cronache di Pisa*, l. c., e in PERTZ, l. c., pag. 253).

(7) « ... nobiles viri de compagna Deciauriera dicta, unam galeam viriliter armaverunt et prope Januam navigaverunt et naviculam unam venientem de Corsica ceperunt Morantibus illis super Portum Delfini per quemdam Bussum quemprehenderant Januensibus nuntiaverunt dicentes se bellum cum una eorum galea melius et fortius quam ab eis armari potuissent facere velle; sed Januensibus bellum displicuit » (*Cronache di Pisa*, l. c. pag. 61, e in PERTZ, l. c., pag. 262).

(8) « ... Ricardus rex Angliæ de Marsilia veniens cum galeis XV intravit Januam terciodecimo die Augusti et cum predicto rege (Francorum) Philippo colloquio celebrato ipsa die recessit et applicuit in portu Dulfino ubi per aliquot dies imminente tempestate moram fecit; prosperis vero ventibus flantibus iter tenuit et ad predictum occursum obsidionis viriliter festinavit. (OTTOBONI SCRIBAE, *Annales*, in *Ist. St. It.*).

ivi pure il 25 aprile 1241 gettavano l'ancora le 27 galee, che accompagnavano i prelati destinati al Concilio di Lione (1), nel marzo del 1268 quelle che accompagnavano Corradino di Svevia (2), e il 19 agosto 1282 le 23 galee, i 12 panfili, armati contro i Pisani al comando dell'ammiraglio Obertino Doria (3). E quando il pontefice Gregorio XI, accompagnato dai cardinali Bartolomeo de Prignano (poi papa Urbano VI) e Pietro da Luna (antipapa Benedetto XII), scortati da 31 nave salparono da Marsiglia per Genova e il 29 ottobre 1376 sferrati dal porto si avviavano verso Roma... *in solis ortu Delphini portum intravimus*, così dice il diarista (4). Il 30 agosto 1477 Prospero Adorno, Governatore ducale e il Consiglio degli Anziani danno istruzioni a Gerolamo Spinola, a Domenico Promontorio, a Raffaele Andora, ad Accelino Salvago, a Gio. Battista Grimaldi, a Stefano Bracelli, inviati ambasciatori a Portofino, dove giunse Alfonso, duca di Calabria colla sua zia, la regina di Sicilia e la loro armata (5). Dopo quasi un ventennio « *l'armada* (di Massimiliano d'Austria, Re dei Romani) *stete in Portofino da 8 octubrio (1496) fino a di 13 ditto, che fo zorni 5 per la gran fortuna et vento contrario... et dismantoe di nave e andò a piedi a Rapallo con circa 50 sguizari et uno dardo in man* (6), e dopo un decennio un altro Re, Ferdinando d'Aragona, giungeva a Portofino, di dove il 7 ottobre 1506 scriveva alla Signoria di Venezia, comunicando la morte del genero suo Filippo d'Austria (7).

Dal 1° all'8 giugno del 1525 stettero a Portofino le 15 galee, le due fuste di 18 banchi e i 5 brigantini, che vegliavano sull'augusto prigioniero Francesco I, re di Francia, visitato il 3 di detto mese, mentre era in Portofino, dal cardinale Ercole Gonzaga di Mantova (8). Il 30 novembre del 1548

(1) «... munitis galeis XXVII omnibus apparatis fuerunt electi pro comune Janue ambaxatores duo destinandi ad concilium cum prelati et aliis ambaxatoribus civitatum videlicet Ottobonus Mallonus et Trencherius Ismael Petrus Ventus et Guilielmus Niger iverunt cum legato et moverunt de portu Janue cum cardinalibus et prelati de Jovis VI exeunte Aprilis in festività sancti Marchi et iverunt apud Portum Dalphinum. Que dum rexiderent ibi per aliquot dies ut nova adiscerent tandem apud Levantum pervenerunt...» (*Annales in PERTZ, Mon. Germ. Hist., Tom. XVIII, pag. 196*).

(2) «... Corradinus ad portum Vadi per terram Manfredi de Careto cum dietis militibus pervenit quem decem galee Pisanorum suscipientes cum militibus circa C adversitate temporis ad portum Dalphinus delatus paucis diebus ibi vento flante contrario subsistentes inde Pisas profectus ubi Pisani ipsum honorifice receperunt (*Annales in PERTZ, l. c., pag. 262*)... die XXIX mensis Jovis marci galeas ascendentes cum quantitate suorum magnatum militum quos secum voluit licet mare esset in magna ferocitate cepit navigare usque ad portum Dulfinum ubi magnati Janue sci-

licet de Spinulis de Auria de Castello et alii venerunt ad eum loquentes sibi et faciendo sibi honorem sicut deuit». (GIUSEPPE DEL GIUDICE, *Cod. Dipl. del Regno di Carlo I e II d'Angiò*, vol. I, pag. 144, 145, nota).

(3) Al Doria, esistente in Portofino, faceva ricorso l'Arciprete di Rapallo per ottenere l'esenzione d'un suo servo, scelto per rematore della flottiglia. (*Atti di Notari ignoti*, Arch. di St. in Genova).

(4) MURATORI, *R. I. S.*, Tom. III, parte II, pag. 697.

(5) *Diversorum*, filza 38, Arch. di St. in Genova.

(6) *I Diarii di Marin Sanuto*, vol. VI, colonna 362.

(7) *I Diarii*, l. c., col. 447. Il 10 ottobre 1506 la Signoria di Genova inviava a Portofino, per le condoglianze, apposita ambasceria (AGOSTINO FRANZONI, *Informazioni degli Ambasciatori*, ms. all'Arch. di St. in Genova).

(8) ARTURO FERRETTO, *La prigionia di Francesco I, Re di Francia, a Genova, a Portofino e alla Badia della Cervara*, in *Giorn. Stor. e Lett. della Liguria*, An. III, 1902, fasc. 8-9-10.

Lorenzo Pagni, segretario della Signoria di Firenze, scriveva a Cosimo dei Medici, granduca di Toscana, che la galea sulla quale è imbarcato il figlio decenne Francesco per visitare in Genova don Filippo di Spagna, partì da Lerici a ore sette di notte ed era giunta a Portofino prima che apparisse il giorno (1). Da due lettere scritte da Portofino il 1° e il 10 agosto 1571 da Don Giovanni d'Austria a Gian Andrea Doria (2), risulta che il futuro vincitore della battaglia di Lepanto, il figlio naturale di Carlo V, avea soggiornato nel nostro porto, ove giungeva pure il 28 aprile del 1574 (3), e ove più tardi, il 29 giugno 1584, giungeva con dieci galee il celebre Marc'Antonio Colonna vice-re di Sicilia (4). Dal 18 al 26 ottobre del 1600, stettero in Portofino le galee con la bella regina Maria de' Medici, che andava sposa a Enrico IV, re di Francia. Delle galee, sette erano del granduca di Toscana, una di Francia, cinque del Pontefice e cinque di Malta, con gran numero di altri legni e un equipaggio di diecimila persone, tra cui la granduchessa di Toscana, la duchessa di Mantova, don Giovanni e don Antonio de' Medici, il duca di Bracciano, Concino Concini, il cardinale Ascanio Colonna insieme al suo segretario il poeta Alessandro Tassoni. La galea reale, che portava la regina "era stata arricchita di così eleganti e preziosi ornamenti, che faceva l'oggetto dello stupore di ciascheduno; l'oro, l'argento e le gemme erano quivi profuse senza risparmio, e gli emblemi che se ne formavano erano talmente ordinati e disposti, che lasciavano indeciso lo spettatore se più dovesse ammirarsi l'opera o la materia „ (5).

Tutti gli avvenimenti, che a Portofino si svolsero, mettono in luce l'importanza di detto luogo; e, quando nel suo castello "le muraglie erano diroccate e il luogo dalla banda di terra assai aperto „ tanto che, nel 1526 all'armata dei collegati, allestita per rimettere Genova sotto la clientela del re di Francia, riuscì facile impadronirsi di Portofino, "per l'importanza di quel seno „, Andrea Doria, ammiraglio della flottiglia, vi pose un presidio di 500 fanti, ordinando che si fortificasse di trincee e bastioni (6).

L'importanza, adunque, del *Delphini portus* dei tempi romani, continua nei secoli successivi.

3. — I fumi, i *falodia* o le guardie che si son sempre fatte a Portofino fanno pur conoscere la necessità del luogo.

Racconta l'erudito prof. Camillo Manfroni (7) che una notizia dataci da Einardo, biografo di Carlo Magno, che l'imperatore fin dall'anno 801 avea mandato in Liguria il notaro Ercambaldo per apparecchiare l'armata contro gli Arabi, è indiretta conferma di armamenti navali compiuti sulle coste

(1) *Archivio St. It.*, An. 1879, tom. IV, p. 23.

(2) *Lettere di D. GIOVANNI D'AUSTRIA a D. GIOVANNI ANDREA DORIA I*, pubblicate per cura del principe Don ALFONSO DORIA PANPHILI, Roma, Tip. Forzani, 1896, pag. 54.

(3) ARTURO FERRETTO, *Don Giovanni d'Austria a Portofino, alla Badia della Cervara e a Genova nel 1574*, in *Giorn. Stor. e Lett. della Liguria*, An. IV, 1903, n. 4-5-6.

(4) *Cerimoniali di Palazzo*, Reg. 1561-1588, Arch. di St. in Genova.

(5) *Istoria del Granducato di Toscana sotto il Governo della Casa Medici* di RIGUCIO GALLUZZI, tom. IV, pag. 302, Capolago, Tip. Elvetica, 1841; *Atti e Memorie della Regia Deputazione di Storia Patria per le Provincie Modenesi*, Serie v, vol. II, An. 1903, pag. 196.

(6) CASONI, *Annali della Rep. di Genova*, pag. 88, Genova, 1708, Tip. Casamara.

(7) *Storia della Marina Italiana. Dalle Invasioni Barbariche al Trattato di Ninfedo*, pag. 36, Livorno, 1899.

del mar ligure, con equipaggi liguri, e probabilmente genovesi. Non bastando, però, l'armamento di queste navi per difendere le coste italiane, il papa Leone III, nell'812, d'accordo con Pipino, re d'Italia, prese disposizioni per assicurarle da ogni assalto; e questo fatto ci è spiegato con maggiori particolari da Einardo, il quale ci fa sapere che la notizia divulgata di un'armata araba, che doveva venire dalla Spagna o dall'Africa per devastare le coste d'Italia, indusse l'imperatore Carlo Magno a ordinare lungo la spiaggia dei posti militari (*stationes et excubias*) per respingere in caso d'assalto le invasioni nemiche.

Portofino col suo Capodimonte si prestava per una di queste *stationes*, e ancora il 7 aprile 1242 trovo che Guiso e Giovanni Bosia da Portofino dichiaravano di aver ricevuto da Oberto Cavarunco, già podestà di Rapallo il soldo di L. 27 per aver fatte le guardie in Portofino per conto del Comune di Genova (1), guardie che venivano fatte, come vedremo, in altri punti del litorale. Le guardie di Portofino avean la custodia del falò di Capodimonte, durante la notte, e dei fumi, durante il giorno, fatti questi ultimi col'erba detta *lisca* (*Arundo Ampelodesmos*), e mantenuti a spese degli uomini delle tre podesterie, Recco-Camogli, Rapallo-Cicagna, Chiavari-Lavagna (2).

I fuochi ed i fumi corrispondevano direttamente con quelli fatti a Capo Manara all'oriente e con i segnali di Capo Faro ad occidente (3).

I posti di guardia come furono gli stessi nel secolo xv per le Guardie di sanità in occasione di peste, e nel secolo xvi per le guardie per i Turchi, si può dire che messi a confronto son gli stessi, quando con decreto dell'8 dicembre 1803 furono organizzate altre *Guardie di Sanità*, assegnando la postazione delle *Casette*, segno evidente che c'è sempre un continuo riallacciamento, che unisce l'una coll'altra epoca storica. Il 2 maggio 1624 Agostino Chiavari, colonnello di Rapallo, avvisava i Serenissimi di Genova, che cominciando dai Cavi di Lavagna sino a Portofino vi sono 16 posti per li Turchi (4).

4. — Una relazione manoscritta compilata nel 1691 da Gian Francesco Tavarone, che ha per titolo *Le due Riviere*, ci dà una particolare descri-

(1) *Atti del Not. Salomone*, Reg. II, f. 331, Arch. di St. in Genova.

(2) Il 4 giugno 1435 Oldrado de Lampugnano, Governatore ducale in Genova, aggiunge al podestà di Rapallo di dare un socio per un mese a chi deve fare i falò a Capodimonte, mandandolo prima in Genova per le debite istruzioni (*Litterarum*, Reg. v, f. 233, Arch. di St. in Genova). Il 10 aprile 1448 il doge Giano Fregoso scriveva al podestà di Recco e di Rapallo e al vicario di Chiavari di aver eletto Cristoforo de Baccarone e Giuliano de Avegno per due anni in custodi dei falò di Capodimonte (*Litterarum*, Reg. II, n. 497). Il 12 giugno 1675 Battista Chiavari, capitano di Rapallo, scrive al Senato che gli Agenti non vogliono dare il soldo ad Antonio de Bernardis, il quale dal 24 aprile assistette e assiste alla custodia di Capo di Monte per i fuochi. (Filza 231, f. 113

del Magistrato della Comunità, Arch. di St. in Genova).

(3) Il 24 maggio 1451 il doge Pietro Fregoso ordinava ai custodi dei falò di Capodimonte, Capo Manara e Sant'Antonio del Mesco, di fare i soliti segni all'avvicinarsi di qualsiasi trirème o bireme, e il 25 novembre 1484 il doge Paolo Fregoso scriveva al castellano di Portofino che i nemici si erano impadroniti della torre di Capo di Faro e che per conseguenza non si potevano più avere segnali. Ordinava, però, che si facessero sul Cavo di Carignano, e che corrispondessero con quelli di Capodimonte, per cui lo pregava di tener sempre pronto un leudo con quattro uomini destri ogni notte per veder bene i segnali (*Litterarum*, Reg. 18 e 31, ff. 64, 107).

(4) *Lettere al Senato*, ilza 598, Arch. di St. in Genova.

zione di tutto il litorale ligustico da Portofino sino a Chiavari, litorale diviso in due Commissariati e in tanti posti di Guardia, per guardare i tratti della marina per le contingenze della peste della Provincia di Bari.

In base a questa relazione posta a confronto colla carta geografica del Golfo, stampata nel 1688 dal dottor Agostino Molfino, si può ottenere un *Portolano* generale e interessante.

La relazione è del seguente tenore:

“ PORTOFINO — Il Commissariato di Portofino principia a ponente da San Fruttuoso a mezzomonte e s'estende a Levante fino a San Michele. Il tratto delle Marine, che in sè contiene e guarda, calcolasi miglia sei circa, e ha gl'infrascritti luoghi, Portofino, Paraggi e Santa Margherita. Il suddetto tratto di mare che è parte di spiaggia con cale frammezzate da scogli e monti viene guardato dai seguenti nove posti.

N. 1. — *Di San Fruttuoso*: risiede in una Capanna, è assistito da quattro sentinelle di notte e due di giorno, concorrono ad armarlo le seguenti ville, le quali con la villa di San Michele formano il quartiere detto dell'Olivastro, e mandano il numero delle persone per detta assistenza e Caporali che le comandano, come in appresso:

San Massimo,	}	Caporali 3, huomini 216.
San Martino,		
San Lorenzo della Costa,		

Detti huomini prima di ritornare di guardia hanno di vacanza giorni 36.

N. 2. — *Di Portofino*: risiede nello scalo di detto luogo con sua casetta, viene assistito di notte nel tempo d'inverno da quattro sentinelle e da tre d'estate, e da due di giorno. Concorre ad armarlo il seguente luogo e sue ville, che mandano il numero delle persone e caporali, che le comandano come in appresso.

Portofino, e sue Ville, caporali 2, huomini 200 (1).

Detti huomini prima di ritornare di guardia vacano giorni 40 circa.

N. 3. *Di Paraggi*.

N. 4. *Dello Scalo dei RR. Monaci della Cervara*.

N. 5. *Di Capo d'Assa*.

N. 6. *Della spiaggia d'Arze*.

N. 7. *Della Torretta*.

N. 8. *Del Molo di Santa Margherita*.

Detti sei posti risiedono, cioè il 4° e 5° in cabanne fatte nelle correnti contingenze a quest'effetto, e gl'altri nelle loro rispettivamente Casette, viene ogn'uno d'essi assistito da tre sentinelle di notte, e due di giorno, toltone di giorno il 5° per essere bastantemente guardato da gl'altri vengono indifferentemente armati dalle seguenti Parocchie del luogo di Santa Margherita, che formano il quartiere del Pescino col numero delle persone e caporali che le comandano, come in appresso (2):

(1) In margine è notato: « oltre 14 soprain-tendenti che alla forma della grida registrata in questo libro visitano i posti situati nel suo territorio ».

(2) In margine è notato: « oltre 20 soprain-tendenti di Santa Margherita che visitano i posti situati pure nel suo territorio ».

Santa Margherita,	}	Caporali 4, huomini 640.
San Giacomo,		
San Siro,		
Santa Maria di Nozarego,		

Detti huomini prima di ritornare di guardia hanno vacanza giorni 27 circa.

N. 9. *Deg'elici*: situato fra il detto posto di Santa Margherita e quello di San Michele primo della giurisdizione del Commissariato di Rapallo, risiede in una capanna fatta nelle correnti contingenze e assistito da tre sentinelle di notte, solamente viene armato dalla seguente capella della villa di San Michele che manda il numero delle persone e caporali, che le comandano come in appresso:

Capella 2^a di San Michele, caporali 1, huomini 108.

Detti huomini prima di ritornare di guardia vacano giorni 36.

Per guardare questo tratto di mare sono sufficienti detti posti anche in caso di maggior urgenza e soprabondare però in caotele si potrebbe anche provvedere due posti, cioè uno detto della spiaggia di Niasca e l'altro Torre di Pagana, poichè il primo quantunque guardato di notte tempo dalla Torre di Paraggi et il 2^o dalla quantità di scogli, che lo circondano, se si dasse una notte più del solito oscura e di calma, sarebbe facile lo sbarco „.

“ RAPALLO. — Il Commissariato di Rapallo principia a ponente dalla Torre di San Michele inclusivamente e s'estende a levante, fino al torrente di Piscia termine di questo Commissariato e Giurisdizione.

Il tratto delle marine, che ne contiene e guarda calcolasi miglia cinque circa et ha l'infrascritti luoghi San Michele, Rapallo e Zoagli.

Detto tratto di mare viene difeso dagl'otto seguenti posti, che tutti guardano qualche spiaggia e cala da sbarco.

N. 1. *Della Torre di San Michele*: risiede in Torre della quale prende la denominazione e assistito da tre sentinelle di notte, ed una di giorno dagli huomini delle seguenti capelle del quartiere dell'Olivastro, che vi concorrono con li Caporali, che le comandano nel numero come in appresso: (1)

Capella prima di San Michele,	}	Caporali 1, huomini 80.
Capella dei Santi Gervasio e Protasio,		

Detti huomini prima di ritornare di guardia hanno di vacanza giorni 20 circa.

N. 2. *Del Molo di Langano*: risiede in casetta di materia, viene assistito da tre sentinelle di notte e due di giorno, vi concorrono le seguenti Capelle di detto quartiere dell'Olivastro col numero delle persone e caporali, che le comandano come in appresso:

Capella di Sant'Andrea di Foggia, caporali 5, huomini 90.

Capella di San Martino di Noceto, caporali 2, huomini 33.

Detti huomini prima di ritornare di guardia hanno di vacanza 24 giorni circa.

(1) In margine è notato: « oltre 16 visitatori che alla forma della grida registrata in questo libro soprintendono ai posti situati nel territorio di Rapallo ».

N. 3. *Di Rapallo*, che guarda la spiaggia delle Saline, risiede sopra il molo di detto luogo in stanza a pigione, viene assistito di quattro sentinelle di notte, due delle quali di Rapallo, e l'altre due delle Capelle del quartiere dell'Amandolesi, e di giorno da due di Rapallo, mandano ad armarlo le seguenti luogo e capelle, il numero delle persone e caporali che le comandano come in appresso:

Rapallo caporali 10, huomini 270.

Capella 1^a di San Pietro di Novella, caporali 3, huomini 60.

Capella 2^a di San Pietro, caporali 3, huomini 70.

Capella di San Quilico, caporali 2, huomini 32.

Capella 1^a di Santa Maria del Campo, caporali 3, huomini 60.

Capella 2^a di detta, caporali 3, huomini 90.

Capella 1^a di Cerisola, caporali 4, huomini 100.

Capella 2^a di Cerisola, caporali 4, huomini 60.

Dette sentinelle prima di ritornare di fazione hanno di vacanza cioè quelle di Rapallo tre mesi, e quelle delle capelle mesi otto, restando a questi tanta vacanza per essere sottoposti all'occorrenze a guardare otto posti fra terra.

N. 4. *Della Stella*.

N. 5. *Della Torre di Gio. di Vigo*.

Detti due posti risiedono cioè il primo in stanza poco discosta e l'altro in torre, dalla quale prende la denominazione, vengono assistiti, cioè il primo d'essi da due sentinelle di giorno solamente e l'altro da quattro di notte e due di giorno mandano ad assisterli le seguenti due capelle del quartiere di Borzoli, che vi concorrono col numero delle persone, caporali che le comandano come in appresso:

Capella di Monte, caporali 3, huomini 48.

Capella di Borzoli, caporali 8, huomini 142.

Detti huomini prima di ritornare di guardia vacano giorni 24 circa.

N. 6. *Dal Pozzetto*.

N. 7. *Da Bardi*.

Detti due posti risiedono in capanne di paglia, vengono ognuno di essi assistiti da tre sentinelle di notte, et una di giorno, manda ad armarli la seguente capella il numero delle persone e caporali, che le comandano, come in appresso:

Capella di Sant'Ambrogio, caporali 8, huomini 132.

Detti huomini prima di ritornare di guardia vacano giorni venti circa.

N. 8. *Di Zoagli* risiede nella torre di detto luogo, viene assistito da cinque sentinelle di notte e due di giorno degl'huomini delle seguenti capelle, che ne mandano il numero, e caporali che le comandano, come in appresso:

Zoagli e Semorile, caporali 40, huomini 200.

Detti huomini prima di ritornare di guardia vacano giorni 35 circa.

Notisi che intanto il quartiere dell'Amandolesi concorre ad armare il posto di Rapallo, il quale come si è detto guarda la spiaggia delle Saline, perchè prima in questa spiaggia vi era una torre, della quale ora vi sono le sole vestigie per essere stata diroccata da una innondazione d'acqua seguita il giorno 11 novembre 1626, in cui gli uomini di detto quartiere facevano la sentinella per la sanità medesima, restando di presente detta spiaggia guardata dal sudetto posto di Rapallo, per essere difficile allo sbarco e per

il poco fondo, e tratto secco che ha. Dandosi il caso di maggior urgenza si potrebbe armare un altro posto situato mezzo miglio lontano da Zoagli nelli scogli della villa, che prima si diceva di Figaro et ora di Queirolo, e dovrebbe concorrere ad armarlo la Capella di San Pietro di Rovereto del quartiere di Borzoli con 80 huomini e 4 caporali „ (1).

5. — Emanuele Celesia così parla del nostro golfo:

“ Il ridentissimo golfo Tigulio, detto or di Rapallo, fioriva anch'esso per molte stazioni: sussistono tuttavia quelle di *Portofino* (*Delphini portus*) sebben ristretto in angustissima cerchia, e di *Paragi* che con ligure appellatione un dì nomavasi *Niasca*. I vaghi e sicuri bacini di *Prelo*, *Trivello*, *Poma* e *Langano* son oggi quasi interrati. Del tutto scomparso è il vasto ridotto che dalle foci del *Bogo* o *Boato* girava e sfondavasi in *Val di Cristo*, stanza di un vetusto cenobio, nelle cui vecchie mura scorgonsi pendere a ganci grossi anelli di ferro, atte già a securare i navili dalla furia delle onde. La faccia del luogo e il covar che vi fanno l'acque paludose e morte, le quali forse diedero il nome a Rapallo (*rea palus*) confermano il nostro assunto „ (2).

Il Celesia confonde Paraggi e Niasca, due spiagge distinte. I bacini di Prelo, Trivello e Pomà sono interrati, ed hanno il ricordo in una cantilena popolare che suona:

Traëlo, Praëlo, Pomâ
Traê çitâê in mezo aô mâ.

Il porto di Langano rimaneva alla foce del torrente *Bogo*, di cui fu deviato il corso nel 1826 per dar luogo all'attuale strada carrozzabile, ed il torrente era navigabile sino all'antico ponte ad un sol arco e non sino al monastero delle monache Cisterciensi di Val di Cristo, fondato nel 1204, a meno che non si parli di tempi preistorici.

(1) Ms. n. 1488, Sala 69, Arch. di Stato in Genova.

(2) *Porti, Vie e Strate*, ecc., l. c., pag. 20.

CHIAVARI E LAVAGNA

I.

In una raccolta di studi sui porti liguri all'epoca Romana, quel settore di litorale che comprende Chiavari e Lavagna non avrebbe alcuna ragione di essere trattato, perchè in ogni tempo — date le sue condizioni fisiche — ebbe a mancare di porti.

Devo dunque limitarmi a parlare del litorale in genere, toccando brevemente una questione, cui spesso accennano storici ed annalisti chiavaresi: l'esistenza di antichi golfi nell'interno del paese, e di un porto di mare a San Salvatore di Lavagna.

Credo inoltre opportuno aggiungere qualche parola di confronto fra l'antica navigazione e quella dei nostri giorni.

*
* *

La vasta pianura, variamente coltivata e cosparsa di abitazioni su cui giacciono, divise dall'Entella, Chiavari e Lavagna, presenta un aspetto caratteristico ben noto a chi ebbe ad osservarla nel suo insieme da qualche punto elevato, come dal Santuario di N. S. delle Grazie.

A mezzogiorno, il lido basso e sabbioso, livellato dalle onde, corre in linea retta per un tratto di più che 7 chilometri, dalle Grazie ai Cavi di Lavagna, mentre a tramontana sorgono insensibilmente le prime ondulazioni dei contrafforti, che si elevano poi gradatamente in vari ordini di alture fino alle cime maggiori, là dove i monti Zatta e Ramaceto drizzano ultimi le loro creste dirupate.

Un semplice sguardo alla configurazione generale del paese ci avverte che in tempi remotissimi esso doveva notevolmente differire dall'aspetto attuale.

Il sistema orografico, declinante alla costa, e formante nell'interno dapprima tortuosi canali, i quali poi allargandosi in valli divergono per ultimo a forma di grandi golfi presso al lido, ci indica chiaramente quale sia la natura del piano sottostante. Esso dovette essere costituito dal sedimento

deposto dai torrenti, che scorrono in quelle gole; e il materiale di sedimento, arrotondava certo in antico, trattenuto da una vegetazione scomparsa, le creste dei monti, dirupate, corrose, e mostranti dappertutto la loro ossatura di rocce, che non potè essere asportata.

Ma questi fatti confusamente intuiti indussero vari scrittori, fra cui il Garibaldi (1) nelle sue *Memorie di Chiavari*, a ritenere la formazione della pianura come avvenuta in tempi troppo recenti (dal IV al X secolo). Il mare allora addentrandosi negli ultimi contrafforti avrebbe formato spaziosi golfi, principale quello dell'Entella. In quei golfi sarebbero vissute popolazioni prossime discendenti dagli antichissimi Liguri, *Ercati*, *Lapicini* e *Garruli*, date alla navigazione ed alla pesca, riparando le loro navi al ridosso dei porti naturali formati dalle molteplici insenature. Le navi avrebbero risalito l'Entella fino a gettare le ancore al porto di San Salvatore, anzi fino a Carasco (il cui nome si vorrebbe far derivare da *Cala*) sbarcando colà le loro mercanzie che proseguivano nell'interno per vie Romane.

Poco a poco però i torrenti non arginati interrarono successivamente tutti quei golfi, spingendo gli abitanti alla costa, d'onde l'origine di Chiavari.

Queste, ad un dipresso, le idee del Garibaldi riassunte dai diversi passi, in cui sono esposte con qualche oscurità.

Il canonico Ravenna, nelle sue *Memorie della Contea e del Comune di Lavagna* (2) discusse la questione — a parer mio, esaurientemente — per quanto riguarda la posizione di Lavagna antica e l'esistenza del porto di San Salvatore.

I suoi argomenti, che non posso naturalmente qui riportare, tendono a concludere la mancanza di fondamento storico nelle asserzioni del Garibaldi e conseguentemente a negare la possibilità di navigazione sull'Entella e l'esistenza di un porto a San Salvatore. L'autore ammette che nominando questo porto si sia inteso parlare tutt'al più di un passo o guado del fiume, come ne esistono tuttora esempi nella medesima località.

Prescindendo da ogni argomentazione storica, possiamo giungere alle stesse conclusioni in modo indiretto, osservando i limiti occupati dal mare sul litorale Chiavarese, in tempi ben determinati, nei quali non manchino punti esatti di paragone.

Per conto mio ho stabilito i seguenti (ma evidentemente se ne potrebbero cercare altri in maggior copia): Sappiamo che la città di Chiavari fra il secolo XII e XIII fu completamente cinta di mura, il cui perimetro passava là ove ora s'innalza la torre del Palazzo di giustizia (Cittadella); — oltre le mura e prima di arrivare alla spiaggia esistevano i fossati, e una zona di pianura coltivata ad orti e giardini. Ci risulta egualmente che nel secolo XVII il lido si era accresciuto, e ciò perchè stando ad un registro della Sanità, del secolo XVII (3) le casette, adibite per guardia contro la peste ed i corsari nel secolo precedente, dovettero essere rifabbricate più a mare. Un tipo del litorale di Chiavari, appartenente al Magistrato di Sanità (4) e che rimonta

(1) Manosc.: *Memorie di Chiavari e contorni*, ecc. — GARIBALDI, *Chiavari antico*. — CELESIA, *Porto e Vie strate dell'antica Liguria*.

(2) Pag. 20-23.

(3) Ms.: n. 188, Arch. di Stato Genova, sala 69.

(4) Arch. di Stato, *Tipi*, sala 60.

alla fine del XVIII, o all'inizio del XIX secolo, ci dà una distanza di metri 580 fra le fortificazioni e il mare. E un altro tipo di parte della spiaggia nel tratto prospettante la piazza di N. S. dell'Orto, dà questa medesima distanza, nel 1846, in metri 423 (1). Dalla metà del secolo scorso ai giorni nostri il mare tende a rientrare, specie dopo il 1885. Da allora il lavoro di corrodimento si accentuò notevolmente e dopo le violente mareggiate del 1896 e 1898 le onde battono la facciata di edifizî che una ventina d'anni prima avevano innanzi a sè un tratto di 50 metri circa di terreno, rovinandone parecchi e rendendo inabitabili i più.

Tenendo presente quanto dicemmo vediamo che dal XIII al XX secolo vi ha sul lido di Chiavari una zona soggetta a vicende irregolari di accrescimento per le alluvioni dell'Entella e di corrodimento sotto l'azione del mare, e questa zona non sorpassa i 150 metri di larghezza. Ora il Garibaldi discorre di un accrescimento regolare della spiaggia in ragione di 200 piedi al secolo (2) (e ciò risulta inesatto) su di un'estensione di 4 miglia.

Ma se in sette od otto secoli le medesime cause che concorsero all'interramento dei golfi e alla formazione dell'attuale pianura dal IV al X secolo, non riuscirono ad effettuare un regolare accrescimento del lido in uno spazio di 150 metri, dobbiamo concludere che i vasti piani estendentisi alle spalle di Chiavari e internantisi fra i monti nelle vallate dell'Entella — piani da lungo abitati e coltivati — dovettero richiedere per la loro formazione e consolidamento uno spazio di tempo immensamente maggiore, che ci riporta anzichè dal secolo IV al X, ai tempi preistorici. E in questo caso, come conclude il Ravenna, è inutile discorrere di navigazione e di porti in quelle regioni.

*
* *

Per noi Liguri, la storia locale documentata deve contenersi entro limiti relativamente poco lontani, e il secolo X sembra fatalmente arrestarla come una barriera insormontabile. Prima di quell'epoca, se togliamo il vecchio materiale di leggende mitologiche, pagane, bibliche e cristiane onde rigurgitano, in mancanza di meglio, i nostri storici ed annalisti, non ci rimangono che i passi dei classici, che si occupano — spesso confusamente — delle tribù indigene, per quanto riguarda le loro relazioni coi Romani ed il loro contegno di fronte alla conquista; la famosa *Tavola di bronzo* che tratta delimitazioni di confine in una parte ristretta del territorio, e due o tre *Itinerari* le cui località e distanze relative formano oggetto di controversie infinite e indefinibili fra gli studiosi antichi e moderni.

Per quanto poi riguarda il litorale di Chiavari e Lavagna, si può dire ci manchi assolutamente quel poco che altrove permette qualche ipotetica ricostruzione. La tavola Peutingeriana parla di una *Labonia* o *Jabonia* (3), l'*Itinerario* di Antonino Pio di un *Entelliam*, e Tolomeo nella sua descrizione della Liguria nomina l'*Entellae amnis ostium* (4). Il complesso di queste indicazioni ci fa arguire che si ponesse mente a precisare l'unico punto saliente di tutto il lido: la foce di quel fiume che non ha mutato nome fino ai

(1) Arch. di Stato, *Tipi*, sala 60.

(2) Ms. citato.

(3) CLUV., *Ital. ant.* capo x.

(4) Id. id.

nostri tempi. E a questo proposito ci si presenta immediatamente un quesito. Parlando di un *ostium amnis*, si volle intendere puramente e semplicemente la foce di un fiume, come particolarità geografica, o non piuttosto una popolazione ivi esistente, ed abitante presso una *statio* o *mansio* romana? Il Ravenna appoggiandosi ad una osservazione del Cluverio, propenderebbe per la seconda interpretazione e vorrebbe porre alle foci dell'Entella un centro di deposito, di traffico, un luogo abitato... e questo per la estensione del suo commercio (di lavagne) non poteva essere di poco conto (1).

Senonchè, l'opinione del Ravenna, per quanto rispettabilissima come ipotesi, non è suffragata da alcuna prova positiva. Non tutte le località designate dagli Itinerariî includono l'idea necessaria di paese e popolazione: la denominazione di *lucus* ne è un esempio: e quanto al voler collocare una *mansio* o *statio* alle foci dell'Entella, dovremmo egualmente tener presente che ad ogni località dell'Itinerario non corrispondeva una *statio*. Rimaniamo, adunque, nel campo delle congetture. Se tuttavia vogliamo ammettere questa *statio*, osserveremo ancora che non avendo nè in Chiavari nè in Lavagna tracce di monumenti romani, nè memorie in proposito, come in altri paesi, dovremmo concludere la sua mediocre importanza. Quanto alla sua ubicazione è — a parer mio — ozioso il ricercarla nell'odierno Chiavari o nell'odierna Lavagna. Le continue mutazioni e deviazioni della foce dell'Entella impediscono ogni tentativo d'indagine in proposito. Abbiamo, è vero, la via Romana proveniente da Rapallo, esistente tuttora, e ben precisata, nel suo percorso fino a Chiavari; ma non sappiamo sicuro quale linea seguisse attraversando la città e l'Entella. Comunemente si concorda nel farla passare in vicinanza del Ponte della Maddalena; e allora, ammettendo che la *statio*, com'è naturale, fosse adiacente alla via, essa potrebbe collocarsi nella zona compresa fra il ponte suddetto e il mare, avvertendo che tale zona dev'essere considerata più ristretta che l'attuale, giacchè la foce dell'Entella, non incanalata nè arginata, dilagò in paludi prosciugate solo in tempi recentissimi, verso la metà del secolo XVIII.

Da quanto dicemmo in succinto, vediamo la difficoltà o meglio l'impossibilità di stabilire basi sicure per una ricostruzione storica dei paesi che trattiamo, all'epoca Romana. D'altronde nè Chiavari nè Lavagna hanno origine romana. Sarebbe invero cosa puerile negare l'esistenza di popolazioni e abitazioni in queste località, in tempi remoti; ma le prime notizie che permettono di considerarli paesi, nel vero senso della parola, risalgono al X secolo, e non prima. In seguito assistiamo alla formazione di Chiavari, rapidamente avvenuta sotto l'impulso dei Genovesi dal secolo XII al XIII, con la costruzione del castello, la cinta di mura, l'edificazione di Capoborgo, tutto ciò insomma che costituisce la sua storia ormai nota, e della quale non abbiamo qui ad occuparci.

(1) A pag. 29.

II.

Ritornando, invece, a ciò che dovrebbe formare l'argomento di questo studio, cioè gli antichi porti, convien rilevare che non si può certo parlar di porti là dove porti non esistono, e ciò che è peggio, mai non poterono esistere. Caratteristiche ben note della spiaggia di Chiavari, esposte in ogni portolano, sono la *manca* di insenature, la *predominanza dei venti meridionali*, che provocano spesso violente mareggiate in cui l'onda, rimbalzando sui bassi fondi, forma frangenti enormi e pericolosi. Queste condizioni fisiche immutabili ed immutate spiegano abbastanza il difetto di porti e la grande difficoltà di costruirne. D'altronde il modesto commercio locale di cabotaggio e l'industria limitata della pesca non li richiedono assolutamente. In ogni tempo Chiavari e Lavagna utilizzarono l'ancoraggio di bel tempo quando ciò era possibile, e l'alaggio in secco delle loro navi, nel caso contrario. Dagli antichi porticati delle case di Borgolungo, ricettanti le barche peschereccie dell'XI secolo, alle attuali stazioni di "rivani", a Lavagna e di "gussi", da pesca agli "Scogli", a Chiavari, il sistema si mantenne sempre eguale. L'argano, ordinariamente impiantato sul ciglio della via fiancheggiante la marina, un'invasatura sotto la nave, un sistema di paranchi e la forza motrice data dalle braccia degli uomini, ecco il necessario per compiere le manovre di alaggio e di varo. Ciò si faceva anticamente colle *galee* (1), colle *saettie*, coi *lombi*, *sciabecchi* e *fuste*, e oggi vediamo succedere lo stesso pei *rivani* e le *barche alla catalana*.

Naturalmente queste manovre devono effettuarsi con legni di poco pescaggio e mediocre portata come quelli che esclusivamente frequentano il litorale. Per quanto riguarda i tempi trascorsi, in tutto il materiale di documenti conservati all'Archivio di Stato, e che dovetti consultare anche per ragioni estranee a questo studio, quelli che indirettamente trattano della navigazione sulle coste di Chiavari, fra Chiavari e Genova e i diversi paesi della riviera, parlano, specialmente dopo il XIV secolo, di *brigantini*, *galee*, *saettie*, *lombi*, *fuste* e *sciabecchi*. E tutti questi legni appartengono al tipo delle navi leggiere, mentre le navi pesanti, proprie alla navigazione di alto mare, erano le *cocche*, gli *uscieri*, le *caracche*, i *galeoni* fino ai recenti vascelli (2).

Molte analogie corrono fra le attuali navi da pesca e piccolo cabotaggio e quelle che le precedettero storicamente nel medesimo ufficio. Le mutazioni avvenute nell'attrezzatura e nello scafo riflettono solo certi accessori e non le linee fondamentali.

Avverte giustamente il De Albertis, come l'antico brigantino sia attualmente rappresentato dalle barche alla Catalana. L'attrezzatura alla latina comune a quasi tutti i legni del litorale proviene immutata dalle *galee*, dalle

(1) V. MANFRONI, *St. d. Mar. It.*, I, pag. 474. Nella *Raccolta di documenti Colombiani* pubblicata a Genova nel 1892.

(2) DE ALBERTIS, *Documenti e studi*, etc.

juste e dagli *sciabecchi*. E se oltre le forme consideriamo le proporzioni, la portata e il modo di costruzione, l'analogia risulterà ancora più evidente.

La costruzione si eseguisce tuttora con criteri empirici e il De Albertis ebbe a riscontrare ancora vigente l'impiego dell'antica formola catalana: "*tres dos y as* „ designante rispettivamente la lunghezza, la larghezza, l'altezza. Nel medio evo, nota il Manfroni (1), le navi si costruivano all'aperto, sulle spiagge, ed i maestri facevano eseguire ai carpentieri le membrature sui legni già squadrati, seguendo certe *seste* e sagome. Ancora oggi lungo la spiaggia di Chiavari e di Lavagna vediamo sorgere le membrature delle barche da pesca e dei rivani, ordinariamente davanti alle case o nelle intercapedini di esse. Alla costruzione attendono i maestri d'ascia e i carpentieri, che spesso ne diventeranno gli armatori e i proprietari, impiegandovi le antiche *seste*, e le antiche proporzioni. In questi rudimentali cantieri, non di rado, come in antico, si prepara tutto il materiale di armamento, dagli alberi ai remi e alle vele; perfino i ferramenti sono opera delle fucine locali. In complesso vediamo dunque che la navigazione dei nostri giorni lungo il litorale serve a darci, in mancanza di documenti, l'idea necessaria per ricostruire quella dei tempi passati, anche remoti, e fu per questa ragione che credetti discorrerne, per quanto sommariamente.

(1) MANFRONI, l. c., pag. 473.

DA RIVA TRIGOSO A VIAREGGIO

I. Doppiata la Punta Manara (dial. *Manèa*), a S-E di Sestri, si apre una baia in fondo alla quale è il paese di Riva Trigoso. La baia, a spiaggia sabbiosa, è chiusa a levante dalla Punta Baffè, donde la costa prosegue fino alla Punta di Moneglia, che prende il nome dal paese posto in fondo di un'altra piccola baia. Succede il villaggio di Deiva, che ha dinanzi una spiaggia di sabbie, dopo la quale la costa rocciosa si estende fino alla Punta di Monte Grosso. Fra Deiva e questo promontorio siede Framura sulla Costa, con le frazioni di Setta, Ravecca, Anzo e Cadamare. Segue la piccola baia di Bonassola a spiaggia sabbiosa, e a S-E di questa la baia di Lèvanto. Dopo il Capo del Mesco, che immediatamente succede, la costa rientrando a settentrione forma una nuova baia a spiaggia sabbiosa, in fondo alla quale giace il paese di Monterosso, la principale e meglio situata delle Cinque Terre. Da questo punto la costa corre quasi in retta linea fino a Porto Venere, alta, rocciosa, cadente a picco sul mare, in molti luoghi inaccessibile, con i villaggi di Vernazza, che dalla parte di ponente presenta un piccolo seno, che forma il più comodo scalo delle Cinque Terre, Corniglia, la Manarola e Riomaggiore, dopo il quale si protende in mare il promontorio della Madonna di Monte Negro.

La costa termina con la Punta di San Pietro a Porto Venere, e dopo un canale di poca larghezza e profondità segue l'isola Palmaria, che da ponente si presenta inaccessibile, con due piccole insenature dette la Cala Grande e la Caletta. Un canale più largo e profondo separa la Palmaria dall'isola del Tino, alla quale segue dopo breve spazio l'isolotto del Tinetto, collegato da un banco di scogli.

In tutto il tratto di costa finora descritto, all'infuori di qualche approdo praticabile soltanto col mare calmo, non esistono porti, nè ancoraggi sicuri. Solo nella spiaggia di Fegina, a levante del Capo del Mesco nella baia di Monterosso, è un punto di ancoraggio, conosciuto solamente dai marinai della costa e trascurato dai Portolani, riparato dai venti di libeccio, che può dare, e qualche volta ha dato, sicuro asilo a navi sorprese da fortunali.

Poche memorie dell'antichità son giunte fino a noi relative a punti di questo tratto di litorale. Un passo del *Periplo* di Scilace da alcuni eruditi della Liguria si è voluto riferire ad un punto di questa costa; cioè ad Anzo, che è un piccolo gruppo di case elevato sopra il livello del mare, e che fa ora parte, come abbiamo dianzi accennato, del comune di Framura.

Gioverà qui riferire il passo del geografo greco:

Ἀπὸ Ῥοδανοῦ ποταμοῦ ἔχονται Λίγυες μέχρι Ἀντίου. Ἐν ταύτῃ τῇ χώρᾳ πόλις ἐστὶν Ἑλληνίς Μασσαλία, καὶ λιμὴν. Ἀποικοὶ αὗται Μασσαλίας εἰσὶν. Παράπλους δ' ἐστὶ ταύτης ἀπὸ Ῥοδανοῦ ποταμοῦ μέχρι Ἀντίου ἡμερῶν δ', καὶ νυκτῶν δ'. Ἀπὸ δὲ Ἡρακλείων στηλῶν μέχρι Ἀντίου ἡχώρα πάσα αὕτη εὐλίμενος. Ἀπὸ δ' Ἀντίου Τυρρηνοὶ ἔθνος μέχρι Ῥώμης πόλεως. Παράπλους ἡμερῶν δ', καὶ νυκτῶν δ'. = *Post Rhodanum fluvium sunt Ligures, usque ad Antium. In ista regione urbs est graeca Massilia, cum portu* (1). *Massiliensium hae sunt coloniae. Praeternavigatio vero huius a Rhodano fluvio usque ad Antium est dierum quatuor, et noctium quatuor. Ab Herculeis autem columnis usque ad Antium omnis hic tractus portus habet commodos. Post Antium Tyrrhenorum est gens, usque ad urbem Romam. Praeternavigatio dierum quatuor et noctium quatuor.*

Il Cluverio, seguito dal Vossio, considerando quell'*Antium* un errore di copista, lo sostituì con *Arnum*; il Walkenaer e il Desjardins vollero invece identificarlo con Genova. Il Gronovio proponeva di leggere *Alpium* "sive ita vocaverit extremum maritimarum Alpium, sive ipsum Albium Intemelium"; Müller propendeva per *Antipolis*, seguito dall'Ukert. Fu il primo Agostino Falconi a rilevare in seno alla Società Ligure di Storia Patria la rispondenza dell'*Antium* di Scilace con l'Anzo della Riviera Ligure orientale, il quale pare assai più adatto a servire di confine fra la Liguria e l'Etruria ai tempi di Scilace, evitando così le difficoltà che offrono le altre proposte soluzioni. Il Cesesia si valse di questo rilievo nella seconda edizione del suo *Porti e vie strate dell'antica Liguria* (2); ma per mancanza di locale ispezione ne fraintese il concetto, stabilendo colà un porto aperto dai Fenici, e intendendo così derivarne il nome dalla lingua semitica. E facile cosa fu al prete Paolo Bollo rilevare la insussistenza di tali induzioni, giacchè non si può parlare di porto là dove non è che una spiaggia angusta ed aperta, frastagliata appena da qualche scoglio, non del tutto adatto a riparare dalle furie del libeccio due o tre piccole barche da pesca (3). Nota al proposito il Desimoni: "... osservo che del ligure *Antium* non v'è che Scillace che ne parli, ed egli lo dice non porto ma *confine* tra Liguri ed Etruschi. Ora l'Anzo suddetto è mirabilmente idoneo a servir di confine; ed appunto la sua posizione, appena trovata, giova a chiarire la storia. La punta d'Anzo dal mare in su si prolunga per un gran contrafforte trasversale fino all'Appennino, separando la valle della *Vara* da quella dell'*Entella*. Questo contrafforte, ora detto *San Nicolò e Vasco*, si chiamava nel medioevo *Pietra corice* o *Pietra crosa*, e divideva la Riviera di levante in due *Vicariati*; uno detto di qua dalla *Pietra corice*, che corrisponde incirca all'odierno cir-

(1) A questo punto nota il Cluverio una lacuna, mancando la menzione delle città che furono colonie di Marsiglia, cioè *Tauroentium*, *Olbia* e *Antipolis*.

(2) Genova, 1863, pag. 18 sgg.

(3) Cfr. BOLLO, *Bracco, Anzo e Framura*, in *Giorn. d. Studiosi*, anno II (1870), vol. II, pag. 369-379.

condario di *Chiavari*; l'altro detto *di là dalla Pietra corice* che corrisponde all'attuale circondario della *Spezia*. Pare che in antico la stessa *Pietra corice* dividesse il Comitato di Genova da quello della Lunigiana. Or si badi che la Lunigiana posta tra il Comitato di Genova e la Toscana tiene di entrambi i popoli e nel costume e nel linguaggio e anche in più nomi locali; è dunque un terreno naturale di combattimento tra gli antichi Liguri e gli Etruschi, e sarà passata dagli uni agli altri secondo la maggiore o minore fortuna... Perciò io ammetto volentieri l'opinione del Walkenaer, che ai tempi di Scillace (IV o V sec. av. C.) gli Etruschi giungessero fino all'*Antium* (s'intenda però Anzo, non Genova); e che più tardi i Liguri, profittando dell'indebolimento sofferto dagli Etruschi invasi dai Celti, spingessero gli Etruschi fino alla Magra, e così la Lunigiana divenisse o (come credo meglio dire) ritornasse a far parte della Liguria. Con questa opinione concorda il noto passo di Livio (XXXI, 13; XXXV, 14), ove parlando della colonia di Lucca dice che l'agro assegnatole era tolto dal suolo ligure, ma che per lo avanti era stato degli Etruschi „ (1).

Recentemente Gaetano Poggi è tornato sopra la questione dell'*Antium* di Scillace, che non riferisce già all'attuale Anzo ne' pressi di Framura, ma trasporta a Lèvanto, ritenendo che l'agro *Antiate* della *Tavola alimentare* di Veleia si debba porre nella Riviera orientale di Genova e precisamente nel territorio di Lèvanto, che aveva forse in antico la denominazione generica di *Anzo*.

“ Chi studia sul luogo „, sono parole del Poggi, “ e si pone il quesito ove potesse essere il famoso navale a cui approdavano i naviganti 700 anni avanti l'E. V., viene senza dubbio alla conclusione che la stazione doveva essere a Levanto. Prima che le alluvioni formassero il piano di Levanto, il mare doveva inoltrarsi molto addentro, formando un bellissimo porto. Ciò non si può supporre per Anzio di Framura. La tradizione dice che Montalè era l'antico abitato, che Levanto attuale è derivazione di quello; inoltre lo studio locale ci induce a credere che l'interramento di quella bocca di fiume si sia compiuto al principio della civiltà romana „ (2).

Ma, a parte che la rada di Lèvanto (dial. *Leevànto*) non è affatto protetta nè può quindi essere mai stata un porto, non offrendo che un piccolo riparo coperto da scirocco presso lo scoglio della Pietra (dial. *a Pria*), Scillace non parla menomamente di navali più o meno famosi, facendo bensì più volte menzione di quell'*Antium*, ma sempre come di un punto di confine. E quindi, ammesso pure che sia esatta la identificazione dell'*Antium* con Anzo di Framura, non per questo è il caso di cercare una conciliazione fra “ il testo antico e la natura „; giacchè, con l'epiteto di ἐπιπέλιος dato a quel tratto di costa che corre tra le Colonne d'Ercole ed Anzio, il geografo greco non ha inteso certamente di affermare che proprio anche in questo punto fosse un comodo porto.

Tra *Portus Delphini* e la *Macra* Plinio ha posto *Tigulia* e *Segesta Ti-*

(1) Cfr. DESIMONI, *Sulla tav. di bronzo, ecc.*, in *Atti della Soc. Ligure di Storia Patria*, vol. III, pag. 571 sg. Qui il D. disse *Colonia di Lucca* e non di *Luni*, perchè la questione non gli pareva decisa in favore di quest'ul-

tima; ora, per altro, la controversia è definitivamente risolta in favore di Luni.

(2) Cfr. POGGI, *La Tigullia, etc.*, Genova, 1902, pag. 108 sg., e *Le due Riviere*, Genova, 1901, pag. 117.

guliorum (1). Ormai la critica è concorde nel leggere il testo pliniano così: " Tigullia intus; Segesta Tigulliorum ", anzi che: " Tigullia; intus Segesta Tigulliorum ", perchè generalmente è accettata la identificazione di *Segesta* con Sestri di Levante situato sul mare, e di *Tigulia* con Trigoso, posto dentro terra, *intus*, a distanza di circa due chilometri dalla spiaggia. *Tigulia* è ricordata anche da Pomponio Mela (2): " deinde Luna Ligurum, et Tigulia, et Genua ", il quale parrebbe collocarla presso il mare; ma d'altra parte è tanta la vicinanza fra Sestri e Trigoso, e fra Trigoso e il mare, che può essere facile lo scambio di una con l'altra delle due località. Tolomeo ne fa pure menzione, chiamandola Τηγουλίζ (3), da Pietro Montano erroneamente data per Lèvanto (4); e col nome di *Tegolata* è segnata nell'*Itinerario terrestre* di Antonino, riconosciuta per Tigulia dal Reichard e dal Walkenaer, dall'Harduinus nel commento alla *Nat. Hist.* di Plinio, e dal Mannert; mentre il Lapie vuole che sia *Serro* (da intendersi *Serò* in Val di Vara nel comune di Zignago) (5).

L'*Itinerario marittimo* non ha cenno che di *Segesta*; così la *Tavola Peutingeriana* a ponente di Luni non segna presso il mare che *Ad Monilia*, facilmente riconoscibile nella odierna Moneglia. Nell'*Itinerario terrestre* invece sono segnate due località, fra Tigulia e Luni, la cui identificazione è sempre controversa, e tale forse rimarrà:

Lunae	m. p. m. XXIII
Boaceas	m. p. m. XII
Bodetia	m. p. m. XXVII
Tegolata	m. p. m. XII

Boaceas, secondo il Mannert ed il Lapie, è la Spezia; secondo il Reichard è invece Bozzolo. Errate interpretazioni entrambe, perchè i luoghi tanto della Spezia che di Bozzolo eran posti fuori del percorso della *Via Aurelia*; quest'ultimo poi non è che un villaggio di Val di Vara situato in posizione elevata, sopra Brugnato.

Per *Bodetia* il Mannert e il Lapie intendono *Moniase* (Moneglia), mentre il Reichard vuole che sia *Bonaciola* (Bonassola). L'una o l'altra di queste due identificazioni sarebbe forse possibile quando fosse dimostrato che la *Via Aurelia* seguisse in questi punti la costa.

II. Il golfo della Spezia presenta l'imboccatura a S-E tra l'isolotto del *Tinetto* e il capo del *Corvo*. Entrando a mano sinistra, dopo aver oltrepassato il *Tinetto*, il *Tino*, l'isola *Palmaria*, che offre alcune cale a spiaggia sabbiosa verso levante, e lo scoglio della *Scola*, di cui si hanno memorie

(1) *Hist. Nat.*, lib. III, c. VII.

(2) *De situ orbis*, lib. II, c. IV.

(3) *Geograph.*, lib. III, c. I.

(4) Cfr. CLAUD. PTOL. ALEXANDR., *Geographiae, libri VIII greco-latini*, etc., iam vero ad graeca et latina exemplaria a PETRO MONTANO iterum recogniti et pluribus locis castigati. Adiecta insuper ab eodem nomina

recentia et aequipollentia ex variis auctoribus veteribus et recentioribus magna cura collecta, etc., Francofurti, 1805, in-fol.

(5) GAETANO POGGI vorrebbe porre la Tigulia di Plinio su per il fiume *Entella*, e precisamente nel luogo del borgo di San Salvatore di Lavagna (Cfr. *La Tigullia*, ecc., pag. 5 sgg.).

con questo nome fino dal secolo XIII (1), si entra nella baia di Porto Venere, aperta a S-O per la Bocca stretta, che ha un comodo ancoraggio nel seno dell'*Oliva*. Doppiata la Punta della *Castagna*, o del *Salto*, si accede al seno della *Castagna*, o cala dei *Corsi*, chiusa al nord dalla Punta di *Santa Maria*, che con quella del *Varignano*, posta di fronte, serra il sicurissimo seno omonimo. Fra la Punta del *Varignano* e quella del *Pezzino* (dial. *Opessin* = *Opecino*) si allarga il seno delle *Grazie*, o, meglio, della *Madonna delle Grazie*, che prende nome dalla chiesa dell'antico convento di monaci Olivetani. Al di là del *Pezzino* si apre l'ansa di *Panigaglia*, e tra la Punta omonima e quella de' *Cattanei* è l'ansa del *Fezzano* (lat. *Alfittianum*), alla quale segue appresso il piccolo seno di *Cadimare*, chiuso dalla Punta di *San Gerolamo* o della *Polla*. Seguono le spiagge di *Marola* e di *San Vito*, e le pianure tutt'affatto recenti della *Spezia* e di *Migliarina* situate in fondo al Golfo, divise l'una dall'altra da una catena di colline, che si spingono fin presso il mare con la Punta de' *Ferrari* o dei *Cappuccini*, che formava in epoca non remota un vero e proprio promontorio protendentesi sulle acque. La spiaggia che segue, girando a levante, è meno frastagliata dell'opposta, offrendo poche insenature, e assai meno protette di quelle poste di faccia. Fra la Punta del *Muggiano* e dell'*Oca pelata* s'apre l'ansa del *Pertuso* o di *Pertusola*; succede poi la Punta di *Santa Teresa*, e quella di *San Terenzo*, la quale col promontorio di *Lerici* chiude la baia omonima, aperta ai libeccii. Più oltre è l'ansa di *Maralunga*; donde la spiaggia, tutta a piccole curve, giunge fino a *Telaro*, e di qui corre diritta al Capo del *Corvo* e alla Punta *Bianca*, al di là della quale appare la foce del *Magra*. Sulla pianura a sinistra del fiume era *Luni*.

Che il Golfo della *Spezia* sia l'antico *Portus Lunae* non è lecito dubitare, quantunque la questione abbia dato luogo in ogni tempo a lunghi dibattiti, dai quali spesso esulando il senso comune, lasciava il posto alla più supina ignoranza. Le rovine della città di *Luni* giacciono tutt'oggi alla sinistra del fiume *Magra*, circa un miglio e mezzo dalla foce, nella pianura limitata a ponente dal *Monte Caprione*, a mezzogiorno dal mare, a settentrione dalle colline degradanti dall'Appennino, e a levante dal territorio dell'*Avenza*. Il Golfo era quindi separato dalla città per mezzo della catena del *Caprione* e dal letto del fiume; e questa è la ragione principale, che ha fatto dubitare che il Golfo non fosse il *Portus Lunae*, e cercare un altro porto più vicino, e contermini alla città. Altra ragione sta nel fatto che, mentre la città era posta sulla sinistra della *Magra*, che segnava il confine tra la regione settima (l'Etruria), e la nona (la Liguria) nella divisione delle Regioni d'Italia fissata da Augusto, il Golfo giaceva invece sulla destra, cioè sul territorio ligure, " dualismo ", nota lo Jung, " che ha delle conseguenze negli scrittori di geografia di quell'epoca ". In fatto, Pomponio Mela, collocando il confine dell'Etruria subito dopo *Pisa*, chiama *Luni* città dei Liguri, forse seguendo, come parmi che giustamente osservi il *Promis* (2), l'autorità di

(1) Cfr. G. SFORZA, *Il « Cartularium Johannis Jone » di Portovenere*, in *Giornale Storico e Letterario della Liguria*, Anno V, 1904, pag. 88 e 89.

(2) Cfr. *Dell'antica città di Luni e del suo stato presente*, pag. 18 dell'ediz. di Massa, 1857, in-8°.

Polibio, che pone a Pisa il confine occidentale dell'Etruria, ciò che era possibile ai suoi tempi; Strabone dà la Magra come confine fra le due Regioni (1); Frontino la dice pure città dei Liguri (2); Giovenale, parlando de' marmi lunensi, li chiama *Saxa ligustica* (3); così pure Stazio (4), mentre Plinio chiaramente scrisse *Primum Hetruriae oppidum Luna, portu nobile* (5), e Marziale

Caseus Hetruscae signatus imagine Lunae (6).

Livio dice del territorio lunense che *de ligure captus is ager erat. Hetruscorum antequam Ligurum fuerat* (7); Lucano lasciò scritto che da Luni si chiamarono a Roma indovini etruschi nella guerra pompeiana (8); Stefano Bizantino chiama Luni città tirrena (9), e nella terra de' Tirreni la pone Stazio:

*Anne metalliferae repetit iam moenia Lunae
Tirrenasque domos?* (10)

Silio Italico, enumerando i soldati lunensi con gli altri etruschi, ci dà come etrusca la città e il porto:

*Tunc quos a niveis exegit Luna metallis
Insignis portu, quo non spatiosior alter
Innumeras coepisse rates et claudere pontum* (11).

Tolomeo chiama Luni città tirrena (12); Servio, chiosando il passo di Virgilio in cui è descritto lo scudo di Enea, sul quale il poeta rappresenta il trionfo di Cesare Augusto

*Ipsè sedens niveo candentis limine Phoebi
Dona recognoscit populorum, etc.*

aggiunge: *In templo de solido marmore effecto, quod allatum fuerat de portu Lunae, qui est in Liguria* (13). Persio, che descrive in pochi tratti, e così mirabilmente, il *Lunai portus*, lo chiama ligure:

*. Mihi nunc ligus ora
Intepet, hibernatque meum mare, qua latus ingens
Dant scopuli, et multa littus se valle receptat.
Lunai portum est operae cognoscere, Cives.* (14).

Ma alla prima obbiezione è facile rispondere che i Romani chiamarono il golfo *Portus Lunae* perchè questa città, che fu loro colonia, era la più vicina ad esso, sulle cui rive non sorgeva allora terra alcuna di maggior

(1) *Geogr.*, lib. V, c. 222.

(2) *Stratag.* III, II.

(3) *Sat.* III, v. 257.

(4) *Sylvar.* lib. IV, 3, 99.

(5) *Hist. nat.* III, 7, 8.

(6) *Lib.* XIII, epigr. 30.

(7) *Ab. urbe cond.*, lib. XII, 13.

(8) *Pharsal.*, lib. I, v. 586.

(9) *De urbibus, ad voc. Selene.*

(10) *Sylvar.*, lib. IV, 4, 23 sg.

(11) *Punicor.*, lib. VIII, 481-483.

(12) *Geogr.*, III, 1.

(13) *Aeneid.* Lib. VIII, v. 720 sg.

(14) *Sat.* VI, vv. 6-8.

conto. E intorno alla, più che reale, apparente contraddizione degli scrittori antichi, che chiamano Luni or ligure ora tirrena, è pure ovvio obbiettare lo scambio che facevasi tra la città e il porto.

D'altra parte, le descrizioni del Golfo che ci son giunte dall'antichità sono tali, che non possono far sussistere il dubbio. Basterebbe la descrizione che ne ha lasciato Strabone: *Τούτων δ' ἡ μὲν Λοῦνα πόλις ἐστὶ καὶ λιμὴν, καλοῦσι δ' οἱ Ἕλληνες Σελήνης λιμένα καὶ πόλιν. ἡ μὲν οὖν πόλις οὐ μεγάλη, ὁ δὲ λιμὴν μέγιστός τε καὶ κάλλιστος, ἐν αὐτῷ περιέχων πλείους λιμένας ἀγγιβαθεῖς πάντας, οἷον ἂν γένοιτο ὁρμητήριον Σαλαττοκρατησάντων ἀνθρώπων τοσαύτης μὲν θαλάττης τοσοῦτον δὲ χρόνον. περικλείεται δ' ὁ λιμὴν ὄρεσιν ὑψηλοῖς, ἀφ' ὧν τὰ πελάγη κατοπτρεύεται καὶ τῆς ῥόνας ἐκατέρωθεν πολὺ μέρος (1); e le già citate di Persio e di Silio Italico, alle quali si può aggiungere quella che del porto di Sicilia, al quale approdò Enea, ci lasciò Virgilio, se è vero, come molti commentatori intendono, che egli abbia avuto in mente di descrivere il golfo della Spezia, del quale è un fatto che i suoi versi danno una esatta topografia:*

*Portus ab Euro fluctu curvatus in arcum,
Obiectae salsa spumant adspergine cautes:
Ipse latet; gemino demittunt brachia muro
Turriti scopuli, refugitque ab littore templum (2).*

Bartolomeo Fonti, che nell'anno 1482 stampava un suo commento alle satire di Persio, notava ai già ricordati versi della satira VI: « Verum ne quis ductus similitudine nominum eodem in loco portum et urbem esse putaret, Lunae portus ab urbe alto monte seiungitur. Urbs in Hetruria ad Macrae fluminis ostia sita est, portus autem in Liguria positus ». Queste verità che si stampavano sin dal secolo xv non hanno impedito che, anche in tempi recentissimi, si ripetessero sull'argomento le più grandi aberrazioni (3). Vi fu poi chi volle porre Luni in fondo del golfo della Spezia, quasi sul luogo dell'attuale città, come il Serra, che spiega le patenti rovine sulla sponda della Magra come di una *Luna nova*, sorta dopo una probabile distruzione dell'antica (4); o come il signor Corazzini, che riconosce nelle rovine credute di Luni le vestigia di una città finora sconosciuta, il *Χωρίον Μάκρης* di Strabone (V, 222), ch'egli erroneamente spiega *oppidum Macrae* (5). E vi fu chi, come il Cluverio (6), la pose sul luogo di Lerici nella riva

(1) *Geogr.*, lib. V, c. 222. Ecco la versione del brano, dalla *Prima parte della Geografia di STRABONE di greco tradotta in volgare italiano da M. ALFONSO BUONACCIUOLI*, ecc. In Venetia, appr. F. Senese, MDLXII, in-4, pag. 91-v: « Di queste Luna è città, et porto, chiamato da' Greci il porto di Selene, che in nostra lingua viene a dire Luna, et la città medesimamente. La quale non è molto grande, ma il porto è grandissimo et bellissimo; come quello ch'in se contiene più porti, et tutti molto profondi. Talchè vi si potrebbero ricoverare le navi di quant'huomini tengono potenti armate, in così gran mare, et per tanto tempo [Il trad. non ha inteso il concetto di S. in questo punto]. Il porto è chiuso

d'altissimi monti, dei quali si può scorgere per grande spatio di mare, et scoprire la Sardinia, et gran parte de 'l lito dall'una et dall'altra banda ».

(2) *Aeneid.*, III, v. 533 sgg. L'HEYNE annota: « Portum Veneris describit satis ornate ».

(3) Vedi specialmente i lavori del prete BOLLO in *Giornale degli studiosi*, ecc., 1870 (2° sem.), pag. 65-92, 1871 (1° sem.), pag. 244-268.

(4) *Storia dell'ant. Liguria*, ecc. Capolago, 1835, vol. I, pag. 436 sg.

(5) *Della situaz. del porto etrusco di Luna*, in *Rivista Marittima*, XVI, fasc. 11, pagine 257-267.

(6) *Ital. antiqua*, lib. II, c. 1, e *Introduct. in univ. geogr.*, pag. 307 e nota.

orientale del Golfo; o come ultimamente il signor Poggi, che, creando a sua volta due Luni, una ligure-etrusca ed una romana, fece sorgere quella sopra una delle alture del Caprione, indotto a tale ipotesi da un passo degli *Stratagemata* di Frontino, cui dà una interpretazione conveniente al suo concetto (1).

III. La storia antica del *Portus Lunae* è strettamente collegata con quella della città, e le memorie che dell'uno e dell'altra sono arrivate fino a noi non possono essere disgiunte. Tracciando quindi brevemente la storia del porto, dovremo parlare anche degli avvenimenti che si svolsero sulle rive della Magra.

Le sponde del golfo lunense furono abitate nei tempi preistorici, e l'uomo primitivo dei due periodi dell'epoca litica ha lasciato le sue tracce sulle montagne del golfo e nella Palmaria. La *Grotta dei Colombi*, situata sulla costa di quest'isola che guarda a sera, ha rivelato al paleontologo un materiale preziosissimo per lo studio delle popolazioni che prime hanno abitato il litorale della Liguria orientale. Quei depositi antropozoici, ricchi di avanzi umani e di animali, d'istrumenti litici, di resti dell'industria primitiva, sono stati in gran parte diligentemente studiati; ma la parola della scienza non ha detto ancora a quale razza appartenevano quegli uomini che hanno lasciato le loro ossa nella caverna della Palmaria (2). Le tombe lasciate invece dall'uomo preistorico dell'epoca del ferro tanto in parecchi punti della costa ligure orientale, quanto nell'interno del territorio lunense attestano, secondo il concorde parere dei dotti, trattarsi di popolazioni liguri (3).

Ma sul principio di Luni è inutile investigare; della sua origine ligure o etrusca, all'infuori delle su riferite testimonianze di antichi scrittori, nessun monumento è venuto finora a farci fede, poichè i numerosi scavi che nel suo territorio durante un lungo periodo di secoli sono stati fatti, non hanno messo in luce che reliquie del tempo romano. I belli altorilievi di cotto che ornavano il timpano di un tempio lunense, studiati dal Milani e dati da lui come lavoro d'arte tuscanica, sono indubbiamente di fattura romana (4); e di certamente etrusco nell'agro lunense, all'infuori di alcune gemme studiate dallo stesso Milani (5), non si può affermare che sia stato trovato altro che il cippo funerario di Mezio Nemuso, scoperto nel 1827 in Val di Vara, e ora nel Museo Civico di Genova (6); perchè, tanto le due

(1) *Luni ligure etrusca e Luna colonia Romana*, Genova, 1904, *passim*.

(2) Cfr. specialm. in *Congrès intern. d'Antropol.*, etc., de la V^e session à Bologne: CAPPELLINI, *Grotta dei Colombi*, pag. 392-416; ID. *Caverne e breccie ossifere*; ID. *Le scheggie di diaspro*, ecc.; CARAZZI, *La grotta dei colombi*, ecc., e i numerosi lavori sull'argomento di E. REGALIA in *Arch. per l'Etnologia e l'Antropologia*; Cfr. pure ISSEL, *Lig. geol. e preistor.*, vol. II, pag. 244 sg.

(3) Cfr. PODESTÀ, *Sepolcr. Ligure*, ecc.; ID. *Ameglia, Tomba in terreno*, ecc.; ID., *Di un monile d'oro*, ecc., *Ameglia, Di un se-*

polcro antichiss., ecc.; ID., *Sepolcreto ligure scoperto*, ecc.; ID., *Comunicazioni*, ecc., *Bolano, Monterosso, Vernazza, Tresana in Notizie degli scavi*, ecc.; ISSEL, *Liguria geol. e pal.*, II, pag. 310-318; CREPELLANI, *Tombe liguri di Massa*, ecc.

(4) Cfr. MILANI, *I frontoni di un tempio tuscanico scoperti in Luni in Museo ital. di antichità classica*, vol. I.

(5) Cfr. MILANI, *Dattiloteca lunese*, *ibid.*

(6) Cfr. GERINI, *Memorie*, ecc., *della Lunigiana*, Massa, 1828, I, XII-XV; ZANNONI, *Erma con etrusca iscrizione*, in *Let. di Etr. Erudiz.*, 1828, pag. 29-37; MICALI, *Storia degli*

stele rinvenute nel 1886 scavando un bacino dell'arsenale della Spezia ricordate dal Capellini (1), quanto il cilindro marmoreo figurato, scoperto nell'area della stessa Luni (2), aspettano ancora un illustratore.

Narra Giovanni Villani, che secondo si legge nelle storie di Troia, dal porto di Luni "v'ebbe naviglio e genti all'aiuto de' Greci contra gli Troiani" (3). Ma non ci occuperemo di queste nè di consimili leggende, come taceremo delle invenzioni di frate Anno di Viterbo. Le prime notizie storiche di Luni e del suo porto non si spingono più indietro del tempo in cui furono conquistata romana, e prima di quest'epoca non si possono azzardare che più o meno fondate congetture. "Convengono i moderni scrittori", scrive il Promis, "nel dire che i Lunensi onde esercitare il marittimo commercio dovessero togliere ai Liguri il golfo della Spezia; certamente gli Etruschi lo perdettero sino da tempi remotissimi...." - "Se il golfo fu degli Etruschi, e la città che gli dava il nome erano parecchie miglia lontana, ne emerge necessariamente che la fondazione sua sia di lungo spazio anteriore alla conquista del golfo, essendo chiaro che supponendola edificata dopo, sarebbe stata dai suoi fondatori piantata nel golfo stesso, lungo i margini del quale abbondano siti di estrema comodità e fortezza; perciò non posso aderire all'opinione del Micali, che crede gli Etruschi aver fondata Luni per essere più tranquilli possessori del golfo, perchè fondata in tal sito quella città non ha alcuna importanza militare nè per sè nè per la tutela del golfo. Ma se Luni, come ci scorgono queste indagini, esistè prima che gli Etruschi si appropriassero il golfo, deve la sua fondazione avere avuto luogo in epoca anteriore alla loro massima potenza, cioè avanti alla conquista che fecero dell'Italia tutta, com'è attestato dagli antichi, perchè dopo d'essere pervenuti al colmo della forza e della potenza, essendo andate le cose loro in rapida declinazione, non solo non è probabile che potessero allora impadronirsi del golfo, che anzi perdettero le stesse Alpi Apuane, che pur sono in massima parte geograficamente pertinenza d'Etruria" (4).

Secondo il parere del Lanzi (5) Luni (lat. *Luna*) in origine era chiamata italicamente *Losna*, che equivale a Diana, ossia a Luna. L'antico scoliante di Persio parlando del golfo lo dice "portus naturali flexu curvatus fluctus in se recipit, qui propter curvationem portus Lunae vocatur". Rutilio Numaziano (3) deriva dalla Luna il nome della città,

Nominis est auctor Sole corusca soror,

e Strabone ci fa sapere che i Greci traducevano in *Selene* il nome di Luni:

ant. pop. ital., III, 204-205 (2^a ediz.) e tavola CXX, n. 7; INGHIRAMI, *Storia della Toscana*, tav. VII, n. 3; MOMMSEN T., *Die nordetrusischen Alphabete auf inschriften und Münzen*, v. 215. In: *Mitteilungen der Antiquarischen Gesellschaft in Zürich*, 1853; ORIOLI, *Cippo sepolcrale*, ecc., in *L'Album*, 1854, p. 341; FABRETTI, *Lettera al prof. L. Scarabelli*, ecc., in *Rivista Contemporanea*, pag. 392-404; ID. *Corpus Inscript. italic.*; CORSSSEN, *Über die Sprache der Etrusker*, Leipzig, 1874-75, I, c. 60, pag. 230 e sg.

(1) *Gli antichi confini del Golfo di Spezia*, in *Rend. Accad. Lincei*, 1889, 2^o sem., pag. 186.

(2) Cfr. PODESTÀ, *Nuove scoperte dell'antica Luni* in *Not. d. Scavi*, 1900.

(3) *Cronaca*, lib. I, c. L.

(4) *Dell'ant. città di Luni*, ecc., pag. 36 della ediz. di Massa.

(5) *Saggio di lingua etrusca e di altre antiche d'Italia*, ecc., volume II, pag. 21 e seguenti.

(6) *Itiner.*, II, v. 60.

καλοῦσι δ'οἱ Ἕλληνας Σελήνης λιμένι καὶ πόλιν (1); finalmente Marziale ricorda che con l'immagine d'una luna erano marcati i caei lunensi. Si vollero attribuire a Luni alcune medaglie segnate con una mezza luna (2); ma è stato dimostrato trattarsi invece di monete di Populonia (3); e oggidì si nega addirittura la esistenza di una zecca lunense.

Dal libro di Carlo Promis trascriveremo ora quanto riguarda gli avvenimenti che si svolsero in Luni e nel suo porto durante l'epoca romana, qualche volta riassumendo, e annotando (4).

« Dopo scaduti dalla antica potenza, pare che perdessero gli Etruschi il loro porto, e che venisse loro tolto dai Liguri; quest'opinione de' moderni storici nasce dalle... parole di Giustino, colle quali chiama Pisa città de' Liguri, e da quelle di Licofrone (5); certo non si sarebbero mai i Liguri impadroniti dell'agro Pisano senza prima ridurre alla loro obbedienza la città di Luni, il suo porto, la sua campagna. È tuttavia oltre modo difficile il conciliare queste diverse supposizioni: apparisce, infatti, che i Romani s'impadronissero del golfo meglio che due secoli avanti l'Era volgare, ma non si sa che lo togliessero ai Liguri, coi quali la prima guerra ebbe luogo circa l'anno 514 (6). Parmi che per tal modo si possano accomodare e ridurre a maggior chiarezza questi lontani indizi di storia, cioè: che gli Etruschi dopo le fatali battaglie al lago di Vadimone, la prima riferita da Livio (7) all'anno 444, e la seconda da Floro sotto il consolato di P. Cornelio Dolabella, cioè al 469 (8), incapaci di più resistere alle incursioni de' Liguri dovessero cedere loro l'agro lunense e forse anche parte del Pisano. Sopravvennero quindi le marittime guerre de' Romani contro i Cartaginesi: videro i primi quanto necessario fosse per la somma de' loro bellici interessi l'impadronirsi della Sardegna e della Corsica, onde inviarono con un esercito il console L. Cornelio Scipione, la qual cosa fu nell'anno 493, ossia 259 avanti l'Era volgare (9). Queste spedizioni esigevano un navilio

(1) *Geogr.*, V, c. 222.

(2) Cfr. PASSERI I. B. *Paralip. in Dempsteri*, tav. V, n. 1; GUARNACCI, *Orig. Ital.*, vol. II, tav. XII, n. 8; ZANETTI G. A., *Nuova raccolta delle monete e delle zecche d'Italia*, Bologna, 1789, tom. V, pag. 449 e seg.; LANZI, *Saggio di lingua etr.*, ecc., II, 21-22 e tav. I, n. 10.

(3) Cfr. ECKHEL, I., *Numi veteres anecdoti ex Museis Caesario Vindobonensi, Florentino Magni Ducis Etruriae*, etc. Vienna, 1775, p. I, pag. 10-18; MIONNET, *Description des médailles antiques grecques et romaines. Supplément*, tome 1^{er}, pag. 299.

(4) Di questo libro ha scritto Giovanni Sforza: « Fu un tempo creduto che questo lavoro fosse quanto di meglio era dato scrivere sulla distrutta città, e che poco vi fosse da correggere, nulla da aggiungere. Gli scavi recenti mostrano che è da rifarsi addirittura. Luni aspetta ancora il suo storico ». (Cfr. *Gli studi arch. sulla Lunig. e i suoi*

scavi dal 1801 al 1850, pag. 165 dell'estr.). Ciò è vero senza dubbio, ma quanto il P. ha tratto dagli antichi scrittori e dai monumenti fino allora conosciuti è esposto con retto giudizio, nè si può cambiare.

(5) *Cassandra* in fine. Qualche dubbio si potrebbe tuttavia muovere circa il vero senso delle parole del poeta. Dice egli, parmi, che vi fu guerra co' Liguri e fu presa Pisa, non già che questa fosse in dipendenza di quel popolo [N. di C. P.].

(6) *Epit. lib. XX liviani*: « Adversus ligures tunc primum exercitus promotus est. ».

(7) *Lib. IX*, c. 29.

(8) *Epit. rer. romanar.*, lib. I, c. 13. Veramente al passo citato, Floro parla di una sconfitta toccata in Etruria presso il Vadimone dai Galli Senoni per opera del Dolabella: « Tandem post aliquot annos omnes reliquias eorum in Etruria ad lacum Vadimonis Dolabella delevit ». [N. di U. M.].

(9) *LIVII, Epit.*, lib. XVII, FLORI, II, c. 2.

numerosissimo ed un porto o golfo ove rifugiarsi; questo avevano i Romani nell'Italia inferiore, e vi stanziava la flotta di Sicilia, ma le armate che andavano alla conquista delle altre due anzidette isole dovevano salpare da porti più occidentali onde fosse più breve la navigazione (1), e da queste politiche considerazioni io tengo per certo che nascesse ne' Romani il desiderio d'impadronirsi del golfo della Spezia, il quale per la breve distanza da Roma, per bellezza, sicurezza e capacità unico in tutte le coste del Mediterraneo era necessario che venisse in potere di quel popolo che voleva anche sui mari stendere il suo dominio; vale a dire che le cause che spinsero i Romani alla conquista di questo porto furono quelle stesse per le quali nello scorso secolo gl'Inglesi impadronironsi di Gibilterra e dell'isola di Malta, cioè il bisogno che ha un popolo marinarisco di assicurarsi di que' porti che sono più importanti per il dominio de' mari.

“ Che questo, infatti, fosse il principio che mosse i Romani a romper la guerra ai Liguri lo possiamo conghietturare dalla narrazione stessa degli antichi che nessuna causa ne adducono: quindi chiaramente si spiega l'odio che contro i Romani portò intenso e perpetuo questo popolo e che non poté spegnersi se non dopo tanti anni colla sua pressochè totale distruzione. Questa guerra, essendo perduto il libro di Livio, è solo indicata nella sua epitome, ma più diffusamente ne parla Eutropio (2) che la riferisce all'anno 515, e dice che se ne trionfò in Roma. A quest'anno, adunque, io riferisco la presa del porto, o golfo, che probabilmente fu seguita da quella della città, poichè per averne tranquillo il possesso dovettero i Romani, senza dubbio, assicurarsi anche della finitima regione (3). Da questo punto, cioè dall'anno 237 avanti l'Era volgare io ordisco la storia di Luni coi documenti, e per ottenere maggior chiarezza la dividerò in annali.

“ Anno 215. Il primo fatto circa il quale non abbiamo positiva testimonianza, ma grande certezza morale è della partenza da questo golfo col suo esercito di E. Manlio Torquato, uomo consolare portatosi a comprimere nella loro isola la sollevazione de' Sardi all'anno di Roma 537 (4). Con esso partì il poeta Ennio che, nato nel consolato di C. Mamilio e Q. Valerio Faltono, contava allora ventiquattro anni, e nella guerra sarda contro Ampiscora ed Josto guidò una centuria. Che Ennio salpasse dal porto di Luni è accennato dal celebre suo verso conservatoci da Persio:

Lunai portum est operae cognoscere, cives (5).

“ Questa è infatti la sola occasione che gli si porgesse di vedere il nostro golfo: un'altra volta egli abbandonò l'Italia per portarsi alla guerra

(1) Chi dirigendosi alla volta dell'antica Cartagine spiega le vele dal golfo della Spezia in una sola linea retta arriva all'altezza del Capo Corso, dello stretto di Bonifacio, e del Golfo di Cagliari, e quindi alle coste di Africa dov'era quella capitale. [N. di C. P.]

(2) *Braev. hist. rom.*, lib. III, c. 2.

(3) Restituito alla vera lezione il passo degli *Stratagemata* di Frontino (lib. III,

c. II), in cui dev'essere letto *Lunam* invece che una immaginaria *Jveriam* o *Lueriam*, l'assedio e la presa di Luni per parte de' Romani va fissato al tempo di Domizio Calvino, cioè circa l'anno di Roma 453 e a. C. 299. [N. di U. M.]

(4) LIVIO, lib. XXIII, c. 34, 40, 41.

(5) ENNII, *Annalium*, lib. I, in PERSII, *Sat.* VI, v. 9.

Etolica (1), l'anno di Roma 563, ma allora la partenza della flotta romana non può aver avuto luogo dal golfo della Spezia, ma bensì dal porto di Brindisi. Ne' suoi annali celebravá Ennio quelle guerre, come espone Silio Italico (2):

*Hic canet illustri primus bella Itala versu
Attolletque duas coelo, resonare docebit
Hic Latiis Helicon a modis, nec cedit honore
Ascraeo famave seni.*

“ Non è dunque da supporre che inopportuna vi rammentasse il porto lunense, ma bensì come porto di guerra, la cui descrizione fosse necessaria al poema ch'egli dedicava alla gloria di Roma.

“ Anno 195. Nel consolato di L. Valerio Flacco, e M. Porcio Catone è per la prima volta Luni mentovata nelle istorie, essendosi nel suo golfo radunata l'armata romana sotto il comando del secondo console, che quindi partitane sbarcò a Roses in Ispagna dopo aver costeggiato il lido della Liguria, e della Gallia (3).

“ Anno 193. Ora cominciano le guerre devastatrici dei Liguri. Con ventimila armati scorsero e predarono i territori di Luni e di Pisa: di ciò per lettere avvertiva il Senato M. Cincio prefetto di Pisa, la qual carica notata da Livio ci palesa che le provincie dell'Etruria occidentale marittima erano allora non socie, ma suddite ai Romani: *Ligurum viginti millia armatorum, coniuratione per omnia conciliabula universae gentis facta, Lunensem primum agrum depopulatos, Pisanum deinde finem transgressos, omnem oram maris perágrasse*. La condotta della guerra ligustica fu affidata al console Minucio che congregò i suoi in Arezzo e quindi li condusse a Pisa. Arrivato fra i monti (forse nelle strette di Pietra Padulle) fu assalito dai Liguri dai quali appena liberossi per la bravura e l'astuzia de' Numidi (4).

“ Anno 192. Fugli l'anno seguente prorogato il comando e accresciuto l'esercito: raggiunti i Liguri nell'agro di Pisa gli battè con strage di nove mila de' loro: entrato quindi nella Liguria abbruciò molti castelli e terre. Succesegli nell'imperio il console Quinzio Flaminio che di nuovo devastò il loro paese.

“ Anno 191. Nuovamente fu inviato contro i Liguri Q. Minucio con grado di proconsole, e quanto grave fosse questa guerra può vedersi nella parlata che Livio mette in bocca al tribuno Sempronio Bleso.

“ Anno 190. Scriveva quindi il proconsole essere terminata la guerra (5), la quale, però, scoppiò nuovamente pochi anni dopo.

“ Anno 186. A quest'anno è riferita da Livio la sconfitta toccata al console Q. Marcio Filippo con suo gravissimo danno: *Dum penitus in abditos saltus, quae latebrae receptaculaque semper illis fuerat, persequitur in praecipatis angustiis, loco iniquo est circumventus... Prius sequendi Ligures finem fecerunt, quam fugae Romani*; e prosiegue a narrare come a quel bosco fosse rimasto il nome di Marcio, *saltus, unde eum Ligures fugaverant Marcus est*

(1) CICERO, *Quaest. Tusc.*, lib. I, 1, 2.

(2) Le sue prodezze nella guerra Sardica sono a lungo esposte in questo poema, lib. XII, v. 390-413.

(3) LIVII, lib. XXXIV, c. 9.

(4) ID., lib. XXXIV, c. 56 e XXXV, c. 3, 6, 40.

(5) ID., lib. XXXVI, c. 38, XXXVII, c. 2. FLORO, lib. II, c. 3.

appellatus. Queste parole di Livio sono importantissime, non solo per la gloria che ne risulta ai valorosi Liguri, ma perchè ci somministrano lumi per fissare un bel punto di antica topografia, qualora minutamente si esami ogni cosa. Vedremo che all'anno seguente accorso con nuovo esercito il console Sempronio *aperuit saltum usque ad fluvium Macram et Lunae portum*. Era questo adunque un luogo novellamente occupato dai Liguri, poichè già prima lo avevano attraversato i Romani per portarsi al golfo; è dunque naturale il conchiudere che appunto per quella battaglia se ne fossero i Liguri impadroniti; in secondo luogo la parola *saltus* è da Livio impiegata, come per molti esempi, nel significato di un monte selvoso, e siccome la catena delle Panie era già allora in potere dei Romani, ne segue che quella sorpresa non potè aver luogo che nel valicare i monti tra Sarzana e Lerici presso il villaggio di Trebbiano, strada che ancora adesso nella sua selvosa e montuosa orridezza è tutta propria a tendervi imboscate. Finalmente, il nome che ne fu dato a quel luogo tuttavia dura in un canale lì presso detto il canale del Marzo, e ciò che più importa, *sylva Martij* è detto nel 1469, nel diploma col quale Federigo III eresse Sarzana in città, come pure nell'antico statuto di Sarzana (1), il bosco posto lungo la strada di Lerici. In questo sito, fattisi alcuni scavi nel 1777, si rinvennero vari sepolcri con ossa ed un elmo di finissima tempra, le quali cose è ora impossibile il provare se appartenessero, o no, ai Romani, essendo andato tutto quanto a mal fine; poco tempo dopo si sparse voce che lì trovata si fosse l'iscrizione mortuaria di Q. Marzio ch'io do tra le spurie al n. 2 (2).

« Anno 185. Finalmente il console Sempronio pervenne a liberare dalle invasioni de' Liguri quelle basse pianure Etrusche; partito da Pisa, costeggiando il mare e spazzando i monti contermini, rese vuoto di nemici il tratto da Pisa al golfo.

« Anno 177. A quest'anno si riferisce da T. Livio la deduzione della colonia di Luni dai triumviri P. Elio, L. Egilio, Cn. Sicinio portandovi due mila cittadini Romani » (3).

A questo punto il Promis tratta largamente della controversia, che dice ancora indecisa, se a Luni piuttosto che a Lucca fosse dedotta la colonia romana, della quale Tito Livio fa parola, e conclude in favore di Luni, contrariamente all'opinione del Repetti. Ma già fino dal 1832 s'era occupato della questione anche Giovanni Niccolao Madwig, e le sue conclusioni sono ormai accettate dai dotti, a cominciare da Teodoro Mommsen. Ne trattò nella sua dissertazione *De jure et condicione Coloniarum populi Romani, quaestio historica*; nella quale recisamente afferma essere stata Luni la sede della colonia romana, confutando i pareri avversari (4).

(1) Lib. XLI, 13.

(2) La falsa epigrafe di Q. Marzio dice: *Hic iacet corpus Quinti Martii Rom. Coss.* (PROMIS, ediz. mass. pag. 173) (N. di U. M.).

(3) Lib. XLI, 13.

(4) Cfr. MADWIG, *Opusc. acad.*, etc., pagina 233, e SFORZA, *Gli studi archeol.*, ecc., dal 1801 al 1850, pag. 156 e sg. dell'estr.

Nella prima edizione di Livio al passo:

« et Lunam colonia eodem anno duo millia civium Romanorum sunt deducta (lib. XLI, 13) » si legge *Lunam* e non *Lucam*; in quella del 1535 e nelle seguenti fino al Gronovio si legge costantemente *Lucam*. Il Gronovio nel 1665 richiamò nel testo *Lunam* e fu da molti seguito. Il Duker nelle sue note alla edizione liviana del Drakenborch tornò a farsi padano di *Lucam*. Ai giorni nostri il Madwig

“ Anno 170. All’anno 582 di Roma „, prosegue il Promis, “ combattendosi tuttavia la guerra ligustica, il console A. Atilio Serrano pose i socii latini del suo esercito a quartieri d’inverno in Luni, ed in Pisa (1). Quindi Livio narra le contestazioni fra i Pisani ed i Lunensi avanti il Senato Romano, lagnandosi i primi di essere dai coloni Romani cacciati dalle loro terre, e rispondendo i Lunensi che quelle terre essi godevano perchè assegnate dai triumviri, al quale uopo nominò il Senato quinqueviri per la decisione, senza che lo storico ce ne faccia conoscere il risultato.

“ Anno 109. All’anno di Roma 643 si riferisce la censura di M. Emilio Scauro, e M. Livio Druso. Il primo rese celebre il suo nome coll’apertura della via, da lui denominata poscia Emilia di Scauro, da Piacenza a Pisa e quindi a Luni, e poi per i Sabati... fino a Tortona. Questa impresa è attestata dal creduto Aurelio Vittore, e più chiaramente da Strabone, che la descrive (2). Alla via Emilia di Scauro aggiungerò qui l’Aurelia aperta in epoca incognita, ma certamente molto prima dell’imperatore M. Aurelio al quale da qualcuno si volle attribuire, posteriormente però all’Emilia di Scauro (almeno in queste regioni) perchè se ciò non fosse non avrebbe Scauro aperto il tratto tra Pisa e Luni che è comune ad ambedue, ed attese le comodità del viaggio marittimo non era questa via così necessaria quanto le Consolari interne.

“ Anno 67. La guerra, o a dir meglio, le depredazioni continue che esercitavano i pirati sulle spiagge della dizione Romana, mosse il Senato ad estirparli, commettendone la cura a Pompeo: per cacciarli dal seno ligustico (che è il golfo di Genova e non quello della Spezia come parve al Targioni) egli deputò Gratilio, ed in breve tempo fu restituita la quiete (3).

“ Anno 50. All’anno 702 sentendo appressarsi l’esercito Cesariano, fuggì Pompeo di Roma. Ebbero allora luogo vari prodigi, che a lungo sono enumerati da Lucano. Per placare gli Dei fu dal Senato chiamato un aruspice che insegnasse il rito proprio a ciò, e spiegasse quei portenti. Cadde la scelta in Arunte indovino Lunense. Lucano ci dà una lunga e minuta descrizione delle cerimonie da costui operate, e che sono interessanti a leggersi per l’istoria della aruspicina etrusca (4), quantunque anzi che un fatto storico io lo creda un poetico episodio.

*Haec propter placuit Thuscos de more vetusto
Acciri vates; quorum qui maximus aeo
Aruns incoluit desertae moenia Lunae.
Fulminis edoctus motus, venasque calentes.
Fibrarum, et motus errantis in aere pennae, etc., (5).*

(Opusc. I, 287) e dietro di lui il Mommsen (Stor. Rom. I, 646, ed. 2.) hanno mutato il *Lucam* in *Lunam*; e ora più non si trova chi legga *Lucam*. (Cfr. SFORZA, *Gli studi*, ecc., I, pag. 48, n.).

(1) LIVIO, lib. XLIII, c. 9.

(2) *De viris illustribus*, cap. 32: *M. Aemilius Scaurus censor... viam Aemiliam stravit*. STRABONE, *Geogr.*, lib. V. L’*Itinerario* d’Antonino non dà questo tronco di strada, ma in fine all’Emilia mette:

Item a Luca Pisas, m. p. 12.

Item a Luca Lunam, m. p. 33. (N. di C. P.).

(3) FLORO, lib. III, c. 6.

(4) PHARSAL, lib. I, vv. 579-633. Queste poetiche espressioni di Lucano furono fonti di fallaci asserzioni. Lo stesso sommo Maffei le ripeteva per provare essere una finzione l’esistenza de’ ruderi di questa città, dicendo che Luni, già prima dell’Era volgare, era quasi distrutta. (N. di C. P.).

(5) Forse Dante aveva dinanzi il ricordo

“ Quel chiamare che fa il poeta Luni deserta a quei giorni è da prendersi per una esagerazione, tanto più che ciò sarebbe stato prima della guerra civile. Da molti anni la guerra era stata lontana da queste regioni: nemmeno soffrì nel transito per l'Italia dell'esercito Cesariano che aveva tenuto la strada superiore, nè memoria alcuna ci resta che fra i suoi abitanti avesse luogo guerra civile per l'una o l'altra fazione. Ma Lucano intento soprattutto a dipingere i mali che nascono dalle civili guerre, volle a' suoi lettori darne una troppo viva descrizione. Quanto dice egli dell'abbandono nel quale giaceva Luni, lo ripete per le altre città latine (1).

“ Anno 41. In quest'anno essendo consoli L. Antonio e P. Servilio Vatia furono assegnati ai veterani dell'esercito Cesariano i terreni tolti ai proscritti, ed alle città Italiche (2); a quest'epoca pertanto ebbe una nuova partizione l'agro della colonia Romana in Luni. Gli scrittori di queste guerre non ne parlano, ma se ne ha notizia presso Frontino il mensore, che così la espone nel suo libro delle colonie: *Ager Lunensis ea lege qua ager Florentinus: limites in horam sextam conversi sunt, et ad occidentem plurimum dirigunt cursum; termini aliqui ad distinctionem numeri positi sunt: alii ad recturas linearum monstrandas.*

“ Le colonie, godendo del diritto de' suffragi, erano ascritte a qualcuna delle tribù Romane: Luni lo fu alla Galeria.

“ Anno 44 E. V. Appare quindi (benchè ne tacciano gl'istorici) che nella designata da Claudio spedizione Britannica fosse il golfo Lunense, come già lo era stato più volte durante la repubblica, destinato a convegno delle navi Romane. Di questa navigazione parla Dione, e Svetonio narra il pericolo corso dall'imperatore, e cagionato dalla violenza del vento Circio presso la Liguria. Che la flotta Romana convenisse nel golfo della Spezia è dimostrato dalla impossibilità che sì numeroso navilio si riunisse nel solo porto alla foce del Tevere; che poi Claudio, forzato dal vento, abbia soggiornato nel seno Lunense, ci è noto per le parole di Scribonio Largo, medico contemporaneo, come largamente dimostra Giano Cornario nella premessagli introduzione. Parlando adunque Scribonio del trifoglio acuto dice: *Nascitur et hoc Siciliae primum; nam in Italiae regionibus nusquam eam vidi herbam, nisi in Lunae portu, quum Britanniam peteremus cum Deo nostro Caesare, plurimum super circumdatos montes* (3).

“ Opina Dempstero che il porto Lunense quello sia nel quale si allestì la marittima spedizione contro Gildone governatore dell'Affrica all'anno volgare 398. Narra Claudiano che a Duce dell'impresa fu scelto Mascezel fratello che era di Gildone: quindi descrive i preparativi:

. *praecipuos electa pube maniplos
Disponit, portuque rates instaurat Etrusco* (4).

di Lucano, quando, mettendo Arunte nel suo *Inf.* (C. XX, 46-51) fra gli indovini, cantava:

Aronta è quel ch'al ventre gli s'atterga
Che, ne' monti di Luni dove ronca
Lo Carrarese che di sotto alberga,
Ebbe tra bianchi marmi la spelonca
Per sua dimora; onde a guardar le stelle
E 'l mar non gli era la veduta tronca.

(N. di U. M.)

(1) Lib. VII, vv. 392 sgg.

(2) LIVII, *Epit.* lib. 125, VELLEII, lib. II, 74, DIONE, lib. 46, *Monum. Ancirano*, tavola I.

(3) *De composit. medicamentor.*, c. 42, ap. *Medicae artis principes.*

(4) *De bello Gildonico*, v. 415.

“ Ma che il poeta qui parli non di Luni, ma di Pisa, città allora molto florida, chiaro apparisce da quanto dopo alcuni versi ci espone della partenza e viaggio della flotta.

“ Chiuderò la parte antica della istoria di Luni colla poetica descrizione che ne fa il Burdigalense Rutilio Numaziano che portandosi in patria percorse queste spiagge l'anno 416 (1):

*Advehimur celeri candentia moenia lapsus
Nominis est auctor Sole corusca soror.
Indigenis superat ridentia lilia saxis,
Et levi radiat picta nitore silex.
Dives marmoribus tellus, quae luce coloris
Provocat intactas luxuriosa nives.*

“ E sono questi gli ultimi versi che del poema di Rutilio ci siano rimasti; sventura al certo per chi studia la topografia delle Riviere liguri, poichè dalla copia di notizie ch'egli somministra si può esser certi che a lungo avrebbe descritti i susseguenti paesi, e segnatamente il golfo Lunense „.

Le notizie, posteriori a questi tempi, che della storia di Luni son giunte fino a noi, altro non ci narrano che sventure, depredazioni longobardiche, rovine saracene e normanniche; quindi malaria e assoluto abbandono. Ma perchè l'intrattenerci intorno a questi fatti ci porterebbe fuori dei limiti fra cui deve contenersi questa memoria, così troncheremo a questo punto i cenni storici del porto di Luni.

IV. Il Golfo, che nell'antichità fu costantemente chiamato *Portus Lunae*, nella decadenza della città andò mutando la sua primitiva denominazione, e venne chiamato non più porto di Luni, ma *Portus Veneris*, dal nome dell'omonimo borgo che sorgeva, e sorge tuttora, sull'estrema punta della catena di monti che chiude il golfo da ponente; e dovettero trascorrere parecchi secoli ancora prima che il borgo della Spezia avesse assunto tale importanza da imporgli il proprio nome.

La più antica certa menzione di *Portus Veneris* credo sia quella di San Gregorio Magno, in una sua lettera al vescovo di Luni scritta nel novembre del 594, che dice: “ Statuimus diaconum et abbatem de portu Veneris, quem judicas cecidisse, ad sacrum ordinem non debere vel posse ullo modo revocari... In portu autem Veneris, loco lapsi diaconi, alium qui hoc officium implere debeat, ordinabis „ (2); e questo fatto toglie ogni serietà agli argomenti di coloro che han sostenuto aver il borgo e il porto ricavato il nome dal santo Venerio, romito della Palmaria, il quale, secondo il computo dei Bollandisti, sarebbe vissuto nella prima metà del secolo VII (3).

(1) *Itinerar.*, lib. II, v. 60 sgg. Il cavaliere Canina nella sua *Architettura romana* (p. III, c. 10, Roma, 1842) erroneamente interpreta questi versi, dalla costruzione *vehimur lapsu celeri ad moenia candentia* ricavando che « già sino dai tempi antichi giaceva la città di Luni in gran parte distrutta »; mentre è chiaro che il *celeris lapsus* si rife-

risce al veloce navigare del poeta, come le *moenia candentia* alludono ai bianchi marmi che dalla città prendevan nome. (N. di C. P.)

(2) Lib. V, ep. III. Cfr. DESIMONI, *Regesti delle lettere pontificie riguardanti la Liguria*, ecc., in *Atti della Società Ligure di storia patria*, vol. XIX, pag. 44.

(3) *Acta sanctorum mensis septembris*.

Si vuol dare come inoppugnabile la menzione di Porto Venere dell'*Itinerario marittimo*; ma che si tratti di interpolazione a me pare cosa evidente. In fatto, ecco la lezione dell'*Itinerario*:

A Pisis Lune, fluvius Macra	m. p. m. XXX
A Luna Segesta positio	m. p. m. XXX
A Segesta Portu Veneris	m. p. m. XXX
A Portu Veneris portu Delphini.	m. p. m. XVIII

Come si vede, da Segesta (Sestri) si tornerebbe indietro di dieci miglia a Portovenere, e tanto basta per ritenere errata la lezione, anche non badando alle distanze. Il Lapie si è accorto naturalmente dell'errore e ha corretto il brano così:

- « A Pisis Luna, fluvius, Macra [*de l'Arno à Marinella sur la rivièrè de Magra*] m. p. m. XXX.
- « A Luna Segesta, positio [*leg. portus Veneris, de Marinella à Portovenere*] m. p. m. XXX [15].
- « A Segesta portum Veneris [*leg. a portu Veneris Segesta, de Portovenere à Sestri Levante*], positio m. p. m. XXX.
- « A portu Veneris [*leg. Segesta*] portus Delphini [*De Sestri Levante à Portofino*] m. p. m. XVIII [15] » (1);

correzioni proposte anche da Parthey e Pinder nell'edizione degli *Itinerari* di poco posteriore a quella del Lapie.

Ma le distanze sono sempre errate, anche con la riduzione a metà fatta dal Lapie, giacchè dal Magra a Porto Venere (che è quanto dire da Luni al porto di Luni) non corrono certamente nè trenta nè quindici miglia. Accettando invece il *Portus Veneris* come interpolazione, il testo direbbe:

A Pisis Luna	m. p. m. XXX
A Luna Segesta	m. p. m. XXX
A Segesta Portus Delphini	m. p. m. XVIII

In tal modo le distanze si corrispondono; perchè dalla foce dell'Arno al Golfo la distanza è, *plus minus*, la stessa che dal Golfo a Sestri. Si aggiunga poi che le parole *A segesta Portum Veneris* non si trovano in tutti i codici. Gerolamo Surita nella sua edizione degli *Itinerari* le stampò con carattere diverso, annotando al passo: " Quod haec mansio in Regio exemplari praefertur, et in reliquis manuscriptis exemplaribus, et vulgatis libris deest, aliis describitur litteris „.

La menzione poi di *Portus Veneris* come di *Ericis portus, Ericis sinus intima* (Lerici) in Tolomeo è rigettata da tutti i critici, come mancante nel testo originale della *Geographia*.

Ma se mancano intorno a località della costa interna del golfo i ricordi anteriori al secolo VI, non per questo si deve inferirne che sulle sue rive e sui suoi colli non sorgessero in addietro centri abitati, e che i numerosi suoi porti, tutti spaziosi, tutti profondi e sicurissimi, fossero dai Lunensi e

(1) I numeri tra parentesi quadre sono le correzioni fatte dal Lapie alle distanze.

dai Romani lasciati in abbandono. Per una parte ci soccorre la toponomastica, che ci palesa tracce di romanità in un numero grande di voci; e ci rendono d'altro canto certa testimonianza le numerose anticaglie, le monete e i ruderi romani venuti in luce qua e là alla Palmaria, in quel di Porto Venere, e nella valletta dell'Acqua Santa presso Marola; questi ultimi di una importanza eccezionale, conosciuti fino dal secolo XVII (1), e scoperti in parte, e distrutti, per la fabbrica dell'Arsenale (2). Finalmente qualche iscrizione ricalza di novella prova (3).

Il centro più antico della Spezia, situato sopra un'altura chiamata il Poggio (*Podium* era anche nel medio evo) fra le due vallette dei *Vici* e di *Vanicella*, era nell'epoca romana traversato da una via che scendendo al piano e seguendo la spiaggia da ponente, lo metteva in comunicazione con le terre di questa riva del Golfo. Di tale strada furono recentemente trovate le tracce sotto il livello dell'attuale via Biassa, insieme con i ruderi di un bel ponte gettato presso la foce di quel corso d'acqua che poi prese il nome di *Canale di Piazza*; fatti archeologici che hanno provato una volta di più l'origine tutta recente della pianura, e dimostrato chiaramente la esistenza nei tempi della dominazione romana di quel centro abitato, che fu il principio della Spezia (4). Del resto antiche tradizioni, raccolte anche da scrittori, narrano che alle falde del Poggio, nei tempi romani e nell'alto medio evo, fosse una stazione balnearia, che conservò il nome di *Bagno antico*; dove prima i lunensi, poi i signori di Val di Magra, venivano a passare la stagione de' bagni (5). E ciò è assai verosimile, non solo in grazia dell'amenità del luogo tranquillo e acconcio, ma anche per il fatto che altre consimili stazioni erano in quel tempo sulle rive del golfo, come ne fanno fede gli avanzi di cui poc'anzi si è detto. Sono poi assai noti quei versi della Satira VI di Persio, il quale nella tepida tranquillità delle spiagge del golfo trascorrendo la stagione invernale, invitava, col ricordo di Ennio, i Romani a visitare le incantevoli sponde del porto di Luni.

(1) Cfr. MASSA, *Della vita, orig. e patria di A. P. Flacco*, pag. 41. Trascriverò il seguente brano inedito di una Memoria manoscritta sulla Chiesa di San Vito, dettata dal proposto CLAUDIO GEROLAMO MARIA TORRIANI, a proposito della quale cfr. SFORZA, *Saggio di una bibliogr.*, ecc., pag. 187: « Nelle terre di questa chiesa che sono al di là del canale in luogo detto la *Castagnola* quando si fabbricò il ponte sopra detto canale, e quando anche, in occasione di grosse piogge e di lavori, si è sfondato quel terreno, si sono ritrovati tre lastrichi di diversa sorta, cioè uno di pietruccie di marmo, altre bianche, altre nere, quadre e larghe meno d'un palmo e altre meno di un'oncia, e con altro di mattoni quadri alti tre oncie circa e larghi più d'un palmo. Vi si trovò ancora un pezzo di canna di piombo, e poco lontano v'era un nicchio di materia, completamente largo e capace, le quali cose tutte mi fanno credere

che in tempo dell'Italia idolatra vi fosse qualche bagno o qualche tempio d'idoli ». (Ms. presso di me).

(2) Una parte degli oggetti trovati in quella località durante gli scavi per l'Arsenale militare fanno ora parte delle collezioni del Museo Civico della Spezia. Cfr. CARAZZI, *Cenni sulla fondaz. del M. C. di Spezia*, e ID. *Guida del M. C. della Spezia*; MAZZINI, *Portus Lunae*, in *Giornale Ligustico*, 1896, pag. 438-40.

(3) Cfr. SANGUINETI, *Iscriz. rom. della Liguria*, pag. 44-47, e ID. *Append. alle iscriz. romane*, ecc., pag. 22, in *Atti della Soc. Lig. di Storia Patria*, n. III e XI.

(4) Cfr. U. MAZZINI, *Noterelle spezzine di storia, arte e archeologia*, Spezia, 1902, pagine 63-72. ID. *Notizia Archeologica*, Spezia, 1903.

(5) Cfr. REPETTI, *Dizion. Geograf.-fisico-storico*, ecc., vol. V, pag. 443.

V. La Magra forma alla sua foce un porto naturale, tuttora comodo rifugio per navicelli di non grande portata. Nell'antichità, per altro, quando cioè la vicinissima Luni era in fiore, dovette avere una ben maggiore importanza, perchè non si può ragionevolmente ammettere che il commercio lunense, e in ispecie quello della esportazione de' marmi, si facesse dal golfo della Spezia. Il Promis lo ha creduto, ed ha scritto a proposito di tali marmi, che furon detti anche da Stazio ligustici " da ciò ch'essi caricavansi nel porto di Luni, ossia della Spezia „ (1); ma il golfo è troppo lontano dai monti di Carrara, e fra l'uno e gli altri, oltre la pianura dell'Avenza e di Luni, sono interposte la catena del Caprione e la Magra, che, senza ponte, era impossibile traghettare con gli enormi pesi di quei blocchi, che trascinati sui carri per le vie di Roma, scotevano, al dir di Giovenale, le case e minacciavano i passanti (2). I marmi potevano molto più facilmente essere portati alla riva sinistra della Magra; oppure, ciò che riesce più naturale a supporre, caricati press'a poco dove si caricano oggidì, alla marina dell'Avenza, nel punto, cioè, più vicino alle cave. Così almeno ci lascia intendere Strabone da questo passo: *καὶ γὰρ εὐεξαγωγός ἐστιν ἡ λίθος, τῶν μετὰλλων ὑπερκειμένων τῆς θαλάττης πλοίων, ἐκ δὲ θαλάττης διαδεχομένου τοῦ Τιβέριος τὴν κομιδὴν* (3).

La Magra non è navigabile che per un breve tratto del suo corso: poco più in su della sua foce, non oltre l'Ameglia; nè v'è ragione di credere che nell'antichità le sue condizioni fossero diverse dalle attuali. Anzi, un passo di Lucano ce la descrive, qual'è tutt'ora, di corso violento, poco profonda, non adatta a nave alcuna:

... nullasque vado qui Macra moratus
Anos, vicinæ procurrit in aequora Lunæ (4),

passo che il Poggi (5) ha inteso in modo tutto affatto opposto, dando, cioè, alla Magra, che pretende arginata ne' tempi romani, un corso " fra gli ontani „ navigabile fin presso Ceparana, vale a dire al di sopra della sua confluenza col Vara.

Un rudere presso la foce del fiume, vicinissimo al mare, conosciuto sotto il nome di *Angelo*, appariva fino a pochi anni fa, ora all'asciutto in mezzo al greto, ora circondato dall'acqua, a seconda dei capricci della piena. Era un avanzo di Luni romana, " un masso „, così lo descrive il Promis (6), " di pianta quadrata, di circa un metro e mezzo di lato, costruito *ad emplecton* con piccole frombole, creduto avanzo di un ponte, ma che riconoscesi per un nucleo di un sepolcro simile a tanti che conservansi presso Roma lungo le vie consolari „, stato travolto nei suoi vortici dal fiume nella piena dell'ottobre 1901 (7). Che fosse il rudere della pila di un ponte è inammis-

(1) Op. cit., pag. 20.

(2) *Sat. III*, vv. 254 sgg.:

... longa coruscant
Sarraco veniente abies, atque altera pinum
Plaustra vehunt, nutant alte, populoque minantur.
Nam si procubuit, qui saxa ligustica portat
Axis, et eversum fudit super agmina montem,
Quid superest de corporibus; quis membra, quis ossa
Invenit?

(3) *Geogr. V.*, c. 222: « Perciocchè sopra-stando le vene di queste pietre vicino al mare, agevolmente si possono condurre al

mare, et dal mare ne 'l Tevere capace delle navi che le conducono ». (Trad. dal Buonaciuoli).

(4) *Pharsal.*, Lib. II, vv. 426 sg.

(5) *Luni lig. etr.*, ecc., pag. 62 sgg.

(6) Op. cit., pag. 30.

(7) Cfr. *Giornale storico e letterario della Liguria*, anno V., pag. 70. Ne pubblicai la fotografia in: U. MAZZINI, *Uno scritto ined. di Ger. Guidoni*, ecc., pag. 452 del *Giornale cit.*

sibile per la sua posizione troppo presso la foce; e quanto alla opinione del Promis, che fosse invece il nucleo di un sepolcro, è pure difficile ammetterlo per la impossibilità che proprio in quel punto fosse stesa una via; a meno di non accettare l'ipotesi del Guidoni, che assegnerebbe alla Magra, anche nei tempi storici, un corso differente dall'attuale presso la foce (1). È per ciò molto più ovvia congettura quella di ammettere che il rudere fosse un avanzo di qualche opera costrutta alla foce del fiume per comodo del porto, come alcuno prima d'ora ha voluto; sia che servisse a indicare con segnali o fanali la bocca più sicura dell'estuario, sia fosse destinato ad altri usi, che non ci sia ora dato stabilire.

Certo è, per altro, che la foce della Magra fu porto di Luni nell'antichità e nell'alto medio evo, come costante tradizione ci permette di credere, e com'è opinione di molti scrittori, quali, per tacer d'altri, il Landinelli, il Lamorati, il De Rossi, l'Holstenio, il Targioni e lo Jung, il quale trova così il modo di dare una plausibile interpretazione al tanto controverso *χωριον* di Strabone (2).

Altrimenti, bisognerebbe credere, come taluni hanno voluto sostenere, che Luni fosse situata addirittura sulla spiaggia del Tirreno, e che quivi avesse un porto immediato. Così suppose anche Giulio del Pozzo, che pubblicò un disegno affatto immaginario della città e del porto (3). Ma la pianura che è interposta fra le rovine di Luni e il mare non si può ritenere di origine recentissima; almeno la sua formazione non è posteriore alla città, com'è, parmi, dimostrato dal Promis (4), non ostante i contrari argomenti del Perazzo (5); come si può desumere da quel luogo di Strabone (6), in cui attesta che delle città tirrene la sola Popolonia era edificata sulla riva del mare; e da un diploma di Federico Barbarossa a Pietro Vescovo lunense, in cui è nominata la "plateam que est inter murum civitatis et mare" (7); le quali parole, sebbene non siano state scritte prima dell'anno 1185, pure ci provano che da oltre sette secoli la pianura dinanzi a Luni esiste in tutta la sua integrità presente.

VI. Il commercio di esportazione del porto di Luni nell'antichità consistette specialmente in prodotti del suolo. Erano famosi gli enormi formaggi lunensi, che pesavano mille libbre ciascuno. Ce lo attesta Plinio: "Mixtoque Hetruriae atque Liguriae confinis [caseum] magnitudine conspicuum, quippe et ad singula millia pondo premitur" (8). Ciò sarebbe appena credibile, se un epigramma di Marziale non rincalzasse di novella prova l'asserzione pliniana col dire che un sol cacio lunense serviva per mille pasti:

*Caseus hetruscae signatus imagine Lunae
Praestabit pueris prandia mille tuis* (9).

(1) Cfr. MAZZINI, *Uno scritto*, ecc.

(2) *Die Stadt Luna und ihr Gebiet*, etc., pag. 250, n. 3 della versione italiana, in *Atti e Memorie della R. Deputaz. di Storia Patria per le prov. Modenesi*, serie VI, vol. II, 1902.

(3) Cfr. *Meraviglie heroiche del sesso donnesco*, ecc. Verona, 1678.

(4) *Op. cit.*, pag. 29.

(5) Cfr. *Sopra una proposizione di C. Promis*, ecc., Pisa, 1860.

(6) *Geograph.* V., cap. 223.

(7) Cfr. FERDINANDO UGHELLI, *Italia sacra, sive de Episcopis Italiae*, etc., vol. I.

(8) *Hist. nat.* XI, cap. 97.

(9) *Epigr.*, lib. XIII, ep. 30.

L'Oberziner non ammette che tali formaggi fossero di fabbricazione del luogo: " Non credo, però, di essere in errore ritenendo che, se Luni era l'emporio, o il punto di partenza di sì famoso formaggio, non fosse precisamente il luogo dov'esso si fabbricava. Poichè, se mancano ora i copiosi pascoli, che a tale uopo sarebbero necessari, come non sarebbero mancati allora, che concordemente tutti gli scrittori ci dipingono quel territorio coperto di fitte selve? Perciò non sembrami troppo ardito il credere che questo non fosse altro che l'ancor oggi famoso formaggio parmigiano, per la valle del Taro e della Magra portato nel mercato di Luni, donde s'imbarcava per lontane regioni „ (1). Ma, nè il territorio piacentino, nè il reggiano, nè il parmense, nè la valle del Taro furon mai parte dell'agro lunense; e allora come spiegare la marca di Luni sulla forma del cacio? E il *mixtoque Etruriae atque Liguriae confinio*, di Plinio?

Fama non minore dei formaggi godevano i vini di Luni, che lo stesso Plinio proclama i migliori dell'Etruria: " Etruriae palmam Luna habet „ (2). Il Promis crede (3) che questi vini fossero prodotti dalle viti che i latini chiamavano *Apiane*, e cita Plinio: " Apianis apes dedere cognomen, praecipue eorum avidae... Etruria nulla magis vite gaudet „ (4); ma, del resto, tutti concordemente opinano che nei celebri vini lunensi si debbano riconoscere i vini *amabili* delle Cinque Terre, tanto celebrati anche nel medio evo e ne' tempi moderni, ricordati con plauso da un numero grande di storici, di geografi, di viaggiatori, di naturalisti, di novellieri e di poeti (5).

Ma il grande commercio di Luni era de' marmi. Non ci sono prove che nei tempi etruschi le lapidicine lunensi fossero conosciute, perchè in Etruria non fu trovato mai alcun monumento in cui quei marmi siano stati impiegati. Il primo a far menzione del marmo ora detto di Carrara fu Cornelio Nepote, dicendo che Mamurra, cavaliere romano ch'era stato prefetto de' fabbri nell'esercito di Cesare nelle Gallie, fregiò tutta la sua casa sul Celio di colonne di caristio, o di marmo lunense: " Numque adiecit idem Nepos eum [Mamurram] primum totis aedibus nullam nisi e marmore columnam habuisse, omnes solidos e Carystio aut Lunensi „ (6). Dal che si deduce che già nell'anno 48 av. C. erano noti a Roma que' marmi, e quindi da tempo si asportavano dal porto di Luni. In seguito l'uso di essi si fece sempre più generale, e Strabone ricorda che " quivi [ne' monti di Luni] si cavano pietre bianche e varie di colori, che ne' l verde biancheggiano; tante e così grandi, che d'un pezzo solo se ne possono fare lastre et colonne; onde la maggior parte dell'opere eccellenti, che sono in Roma, et nelle altre città anchora, vengono di là. Percioche soprastando le vene di queste pietre, vicino al mare, agevolmente si possono condurre al mare, etc. „ (7). De' marmi colorati ricordati da Strabone (*ποικίλοι*) non molti avanzi furono trovati così in Roma come in Luni stessa. Il Promis nega che dei diversi mischi che

(1) *I Liguri antichi e i loro commerci in Giorn. stor. e lett. della Liguria*, III, 1902, pag. 93 e sgg.

(2) *Hist. nat.* Lib. XIV, 8.

(3) *Op. cit.* pag. 74 della ediz. mass.

(4) *Hist. nat.* XIV, 4, 7.

(5) Cfr. GUIDONI, *Mem. sulla vite ed i vini delle Cinque Terre*, Pisa, 1823, Genova, 1825 e Spezia, 1898.

(6) In PLINIO, *Hist. nat.* Lib. XXXVI, 7.

(7) *Geogr.* V., cap. 222, trad. del Buonacciuoli, pag. 916.

s'incontrano ne' monti del golfo i Romani avessero conoscenza (1); ma alcune marmette del gabinetto universitario mineralogico di Bologna provano che fu cavato in quel tempo il *portoro* (2); e il creduto *Lapis Niger*, scoperto nel 1899 nel Foro Romano, mostra, almeno a me pare, tutti i caratteri del *nero* di Porto-Venere, a venatura rada, bianco-cristallina.

Il marmo lunense fu impiegato in Roma nella decorazione del Pantheon, nella costruzione della piramide di Caio Cestio, sulla via Ostiense, nel portico di Ottavia. Di marmo lunense, per attestazione di Sestio, era il tempio di Apollo Palatino, come risulta dagli avanzi di esso. Lo stesso dicasi del tempio della Concordia in Campidoglio, dell'arco di Claudio, sulla via Flaminia, del sepolcro di Nerone, come s'ha da Svetonio, della parte del Palatino aggiunta da Domiziano, dell'arco di Domiziano da questi costruito sulla via per lui aperta fra Sinuessa e Pozzuoli, del ponte sul Volturmo; e soprattutto del Foro Traiano, specialmente della colonna traiana, dell'arco di Costantino, del tempio di Giove ad Ostia, dei templi di Vespasiano e di Castore e Polluce nel Foro Romano, di molti altri monumenti e di un'infinità di edifizii privati, statue e bassorilievi (3).

VII. A levante della Magra si stende la pianura di Luni, traversata dal torrente Parmignola. Segue la marina di Carrara e dell'Avenza, con i ponti per l'imbarco dei marmi sui navicelli; e fra questo punto e la marina di Massa si gettano in mare il Carrione, che scende dai monti di Carrara, e il torrente Codupino. Procedendo a S-E s'incontra la bocca del Frigido, il fiume di Massa, e poco al di sotto, a breve distanza dalla spiaggia, il lago di Porta, un padule che si scarica in mare per un fosso ingrossato dalle acque del fiume di Seravezza. Quindi è il Forte de' Marmi, porto di Pietrasanta; e nella pianura che succede si trova Viareggio, che ha un portocanale alla foce della Fossa Burlamacca, uno degli scaricatori del lago di Massaciuccoli.

Tutto questo tratto di spiaggia sabbiosa, come quella che segue a S-E giù per le coste toscane, non offre porti naturali; e Strabone, come s'è accennato, spiega che nessuna delle città tirrene fu costrutta sul mare, all'infuori di Populonia, appunto perchè quel tratto di litorale è importuoso: *ἀπτιον δ' ἐστὶ τὸ τῆς χώρας ἀλιμενον* (4). Nel fatto, l'*Itinerario marittimo* fra Pisa e la Magra non segna alcuna *positio*: "A Pisis Lune fluvius Macra". L'*Itinerario terrestre* fra quei due punti segna le *Fosse Papiriane* (*Papiriana*) che la critica ormai è concorde nel ritenere fossero situate nei pressi del padule di Massaciuccoli (5).

La *Tavola Peutingeriana* segna sulla marina: *Lune, x; ad Taberna frigidā, xii; fossis Papirianis xv; Pisis*. Luni vi è posta tra due fiumi senza denominazione; la Magra sbocca presso Pisa, mentre il fiume dell'Avenza

(1) Op. cit. pag. 78.

(2) Cfr. OBERZINER, op. cit. pag. 95, n. 3; e CASELLI, *Il marmo portoro di Portovenere*, in *Rassegna Nazionale*, 1904, vol. 135, pag. 48.

(3) Cfr. PROMIS, op. cit. pag. 76 sgg., e *Corpo Reale delle Miniere, Guida all'Ufficio Geologico con appendice sulle collezioni*

di pietre decorative antiche, Roma, Tip. Nazionale di G. Bertero e comp., 1904, in-8° di pag. 99 con tavole.

(4) *Geogr.*, V., cap. 223.

(5) *Pisae*

Papiriana . . . m.p.m. XI

Lunae m.p.m. XXIII

è tracciato al di là. La *Taberna Frigida*, che, per la sua posizione e per il nome che ricorda subito il fiume Frigido, si colloca concordemente press' a poco dove siede l'odierna Massa, è ricordata anche dal geografo Guido, e dall'Anonimo Ravennate, così: "Pisa, Fossis Papanianis o Papirianis, Taverna o Taverna Frigida, Lune „ Massa, sorta poi nel medio evo, come ne fa prova il suo nome stesso, si distinse appunto sulle prime col nome del Frigido dalle altre tante *Masse* di cui è piena l'Italia. In fatto, nel più antico documento nel quale è per la prima volta ricordata, cioè in una pergamena dell'Archivio arcivescovile di Lucca del 20 di febbraio dell'822, è detta "ubi dicitur Massa *prope Frigido* „ (1).

Nessuno, peraltro, degli autori antichi ci ha lasciato memoria che in questo tratto di litorale esistesse un *Fanum Herculis*, di cui ci fa parola Tolomeo nella sua *Geographia*. Trascriverò tutto il brano in cui è descritta la costa che va da Luni fino a Pisa:

Μακράλλα ποταμοῦ ἐκβολαί [Macrae fluvii Ostia].

ἐκτροπή Βοακίου ποταμοῦ [ubi Boacias in eum influit].

Τούσκων, κατὰ δὲ Ἑλλήνας, Τυρρηνῶν παρὰ τὸ Τυρρηνικὸν πέλαγος [Tuscorum, quia Graecis Thyrrheni dicuntur, praeter Tyrrenum mare].
Λοῦνα [Luna].

Σελήνης ἄκρον [Lunae promontorium].

Ἡρακλέους ἱερὸν [*Herculis Fanum*].

Ἄρνου ποταμοῦ ἐκβολαί [Arni fluvii ostia].

In tutto ciò è parecchia confusione in cambio della molta chiarezza e limpidezza che vi trova il Poggi, forzando le parole a dir quello che nessuno ha mai inteso (2). Proseguendo da ponente a levante, cioè dalla Liguria verso la Toscana, come fa Tolomeo, s'incontra: il Corvo (*Lunae promontorium*), la foce di Magra, la confluenza di questo fiume col Vara, Luni, la foce d'Arno; ma nessuna traccia di un *Fanum Herculis*, di cui tacciono Strabone, Pomponio Mela, Vibio Sequestre, Plinio, Stefano Bizantino, e tutti gli altri; e per identificare il Σελήνης ἄκρον col Castello di Montignoso, come propone il Poggi, sarebbe necessario, a parte ogni altra questione, dimostrare prima l'assoluta esattezza di Tolomeo in ogni altra indicazione; cosa impossibile, e per lui e per tutti gli altri antichi autori, che alla mancanza di locale ispezione di tutte le località che prendevano a descrivere non avean mezzo di sopperire mediante la sicura scorta delle perfette carte dello Stato Maggiore, o dei Portolani degli Istituti Idrografici.

Quanto al *Fanum Herculis*, nota Carlo Muller che "non ponendum erat inter Lunam et Arnum, sed 33° 20'. 42° 30' inter Arnum, et Populonium. Est enim statio *Ad Herculem* in Via Aurelia, 18 m. p. a *Vadis Volaterranis* (hodie *Tor di Vadi*) et 12 m. p. a Pisis „ (3). E per la stazione *Ad Herculem* tra l'Arno e Populonia ormai è generalmente accettato, ammettendo che Tolomeo abbia errato nel situarlo invece tra l'Arno e Luni, e abbandonando l'ipo-

(1) Cfr. *Memorie e documenti per servire alla storia di Lucca*, tom. IV, parte 2°, pag. 61, doc. 46.

(2) Cfr. *Luni ligure-etrusca*, ecc., pag. 17 sgg.

(3) In *PTOL. Geogr.*, vol. I, parte 1ª pagine 323-324.

tesi del Cluvier (1), che volle porlo nel luogo dell'odierna Mazzarosa. Ma recentemente il Poggi (2) nel *Fanum Herculis* ha voluto vedere Viareggio, che non ricorderebbe la *Via Regia* del medioevo, ma sarebbe invece un antichissimo ligure *vi-a-regio*, cioè un "vicus", presso il canale: così, come Pietrasanta (*Pria-san*, supposta forma ligure primitiva) sarebbe, secondo lui, il *Foro Clodii* della Tavola Peutingeriana (3), e nello stesso tempo il *lucus Feroniae* degli interpolatori nelle versioni latine di Tolomeo (4).

Ma finchè non si avranno prove che Viareggio esistesse prima del secolo XII, al quale tempo risale il primo documento che lo ricorda, non sarà prudente discostarsi dalla comune opinione che la sua origine si debba porre nel basso medio evo, come la storia politica ed ecclesiastica ne fanno fede, e la storia delle vicende fisiche di quella pianura litoranea ci prova (5). Ed anzichè il presunto tempio ad Ercole, converrà porre nelle vicinanze di Viareggio le già ricordate *Fosse Papiriane* segnate nella Tavola di Peutinger a dodici miglia a ponente di Pisa; la quale distanza si corrisponde esattamente con quella interposta appunto tra Pisa e le fosse della palustre campagna di Massaciuccoli, fra le quali quella navigabile presso il mare, attualmente chiamata *Fossa Burlamacca*, dal nome della patrizia famiglia lucchese, la quale costituisce l'emissario del lago di Massaciuccoli (6). Quivi era l'albergo o mansione nella via *Emilia* di Scauro, che attraversava le *Fosse*, dette *Papiriane* forse da un Lucio Papirio giuniore augustale in Pisa e in Lucca, del quale ci è conservata memoria in un marmo lucchese.

Queste *Fosse*, oltre che nella *Tavola Peutingeriana*, sono ricordate nell'*Itinerarium* di Antonino, dall'Anonimo Ravennate, dal geografo Guido e da Tolomeo, che le dice appunto Φόσσαι Παπυριόων. Il Cluverio fu dei primi a riconoscere che questa stazione dovesse porsi press'a poco dov'è ora Viareggio; seguito poi dal D'Anville, dal Pinder, dal Parthey, dal Clamer, dal Bordiga, dal Mannert, dallo Spruner, dal Menke, dal Fortia d'Urban, dal Lapie e dal Desjardins. Il Reichard ritiene invece che fosse a Borzano [Bozzano], paese nelle vicinanze di Viareggio.

(1) *Italia antiqua*, I, pag. 641.

(2) *Luni ligure-etrusca*, ecc., pag. 103.

(3) Id. *ibid.* pag. 115.

(4) Id. *ibid.* pag. 106. Cfr. anche BONGI, *Nota sulle Marine lucchesi*, e MARCHIÒ, *Il forestiere istruito nelle cose di Lucca*, ivi, 1821, pag. 31.

(5) Cfr. REPETTI, *Dizion. geogr. fisico-storico della Toscana*, vol. V, pag. 741.

(6) Id., vol. II, pag. 336 e 338.

Credo opportuno di notare che questa

parte della Monografia sui porti della Liguria antica era seguita, secondo le prescrizioni del Ministero della Marina, da una copiosa bibliografia sull'argomento, alla quale era fatto richiamo ad ogni passo del testo. Ma per causa della ristrettezza del tempo fu necessario di sopprimerne la stampa; e però io prego i lettori di non farmi carico se tutte quante le citazioni del testo non trovano nelle note conforto di indicazioni esatte e precise.

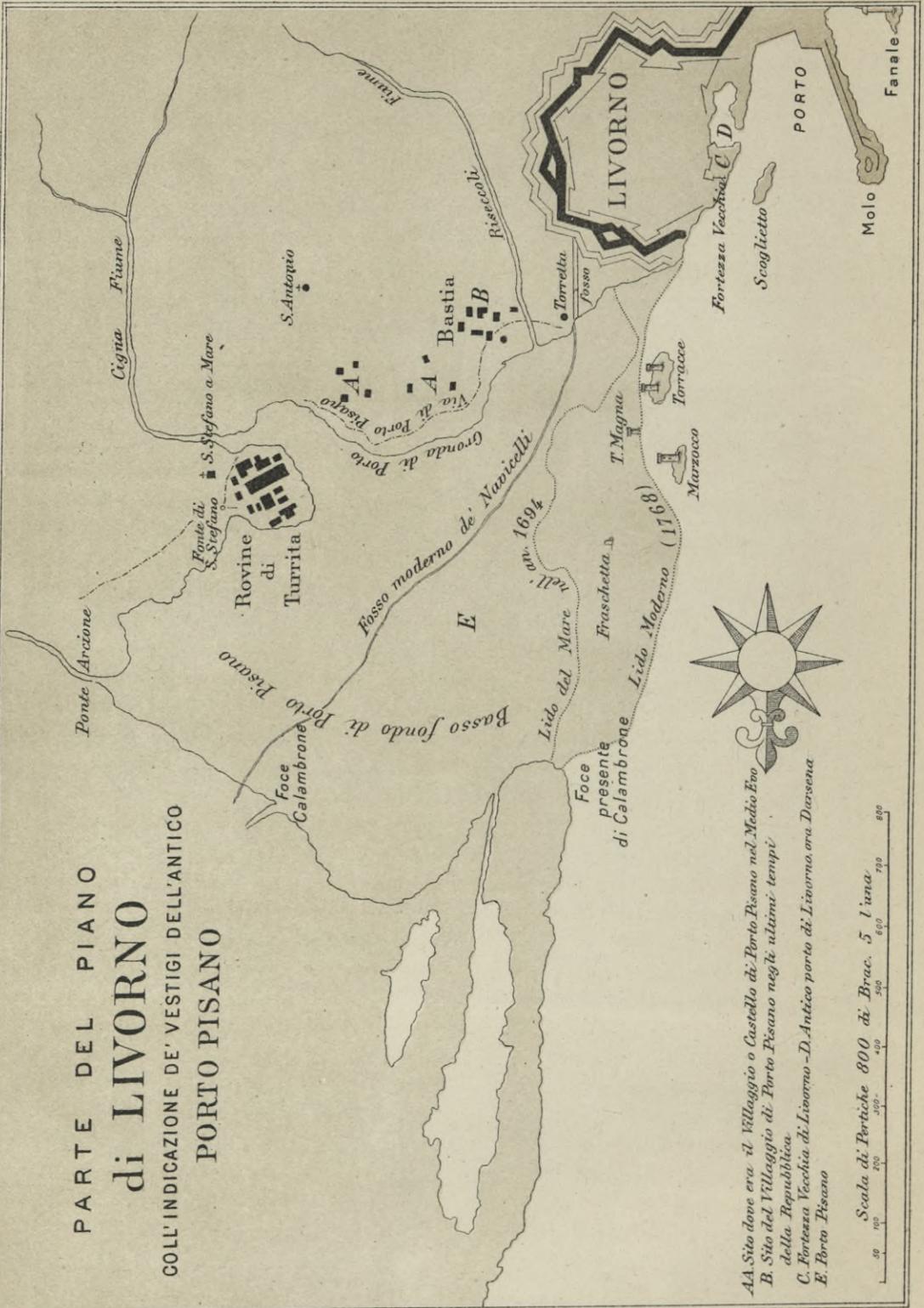
Expositur der
K. K. B. R. E. S. S. I. O. N für den BAU der
WASSERSTRASSEN
in Krakau.

IL PORTO PISANO

~~Expositur der~~
K. K. DIREKTION für den BAU der
WASSERSTRASSEN
in Krakau.

~~T. 15.01.1899~~

PARTE DEL PIANO
di LIVORNO
COLL'INDICAZIONE DE' VESTIGI DELL'ANTICO
PORTO PISANO



AA. Sito dove era il Villaggio o Castello di Porto Pisano nel Medio Evo
 B. Sito del Villaggio di Porto Pisano negli ultimi tempi della Repubblica
 C. Fortezza Vecchia di Livorno - D. Antico porto di Livorno, ora Darsena
 E. Porto Pisano

Scala di Pertiche 800 di Brac. 5 l'una



IL PORTO PISANO NELL'ANTICHITÀ

Fra i porti più insigni nelle memorie storiche italiane, e del quale, tuttavia, è scomparsa, possiamo dire, ogni traccia, deve ricordarsi il Porto Pisano, che per tutto il medio evo ebbe grandissima importanza, onde se ne trova non rara menzione nei documenti, nelle cronache, nei monumenti stessi dell'arte. La sua vita marittima, militare, commerciale ed economica si svolse sì largamente nell'età media da rendere impossibile un cenno fugace delle vicende del porto in quel periodo della storia.

Per quello che riguarda l'evo antico sono molto meno copiose le notizie che se ne hanno; e in questo campo tanto più angusto, qualche cosa ci è concesso di spigliare riguardo al medesimo porto, che non esorbiti dai limiti assai ristretti nei quali la presente Memoria deve contenersi.

E innanzi tutto deve dirsi qualche cosa intorno alla sua vera posizione, al luogo ove se ne dischiuse l'ampia insenatura.

Nulla possiamo attingere con chiarezza dalle fonti storiche dell'età antica che lo ricordano solo come porto notevole, senza, per altro, descriverlo; ma noi possiamo ragionevolmente affermare che, salvo quelle variazioni naturali che dovevano effettuarsi per l'avanzamento continuo della costa dall'antichità al medio evo, e quelle modificazioni e costruzioni che vennero richieste dai tempi mutati e dai vari periodi della storia marittima di Pisa, il bacino idrografico del Porto Pisano nell'evo antico, si repubblicano che imperiale di Roma, sia stato quello stesso del medio evo, sebbene incontestabilmente più ampio. Imperocchè la bassa pianura che si stende da Pisa fino alle radici dei monti livornesi si formò in tempi relativamente recenti e nei luoghi più vicini alla spiaggia odierna e a Livorno non emerse che nel corso dei secoli di mezzo.

Sicchè è lecito affermare con ogni sicurezza, malgrado la lunghissima questione agitatasi per tanto e tanto tempo fra gli eruditi, che il vero sito del Porto Pisano non fu a bocca d'Arno come credette il Muratori (1) o a

(1) V. *De Tabula chorographica Medii Aevi* in *Rer. Ital. Script.*, Tom. X. Il Porto Pisano fu supposto presso la foce dell'Arno, anche

dall'autore della carta della Toscana antica che si vede nell'*Etruria Regalis* del Dempster.

San Piero in Grado (1); nè fu una cosa stessa con Livorno (2), nè si trovò alla vecchia foce dell'Ozeri, chiamata *Porto delle Conche*, come scrisse Raffaello Roncioni nelle sue storie di Pisa; nè, come alcuno stranamente sognò, presso la pieve di Massaciuccoli (3); asserzioni varie che generarono sfiducia in molti, tantochè Lorenzo Pignotti credette affermare non potersene il sito determinare con sicurezza; ma fu sicuramente in quel vasto seno interrato, nel luogo che è oggi occupato dalla così detta *Paludetta* e da *Stagno*, fra la Fonte di Santo Stefano *ai Lupi*, la foce del Calambrone e le vicinanze della Fortezza Vecchia di Livorno (4).

Queste indicazioni, risultato di accuratissimi studi del viaggiatore ed erudito toscano del secolo XVIII, Giovanni Targioni-Tozzetti, e di un altro non meno diligente viaggiatore che indagatore di pergamene e vecchi documenti, Emanuele Repetti da Carrara, (5) ebbero nuova conferma tanto da dare agli eruditi ogni certezza, per tacere di altre testimonianze non dubbie di scrittori medievali che lo spazio e l'indole di questo scritto ci vietano riportare, dall'Atlante che posseduto dal prof. Tammor Luxor fu pubblicato già dagli studiosi genovesi Belgrano e De Simoni (6). Nella tavola III di esso si vede riprodotto il Porto Pisano, in mezzo ad un tratto notevole dell'Italia centrale, e colle isole dell'Arcipelago toscano, di Corsica e di Sardegna (7): una grande insenatura a mezzogiorno della foce dell'Arno; un grande arco, insomma, che ha la convessità rivolta verso greco, in uno spazio che corrisponde proprio al tratto che sta compreso fra le vicinanze della Fortezza Vecchia di Livorno ed i luoghi ove più tardi mise foce il Calambrone.

Così viene a mostrarsi senza fondamento tanto l'opinione di coloro che hanno identificato il Porto Pisano con Livorno, che invece le fu quasi contigua, come scrisse Francesco Petrarca (8), ma distaccata; quanto l'altra di coloro che lo posero a Bocca d'Arno o in altro luogo troppo distante da Livorno anzidetta. I Pisani dell'antichità e del medio evo non commisero il grave errore di costruire il loro porto alle foci dell'Arno dove molte difficoltà d'indole fisica, idrografica ed anche militare avrebbero impedito al porto stesso quello svolgimento notevole, quell'importanza che ebbe nella storia.

E perchè i dubbi fossero sempre più dissipati dalla mente degli studiosi nuova luce riceveva la questione del sito del porto di Pisa da una carta del secolo XV che io esaminai nella Biblioteca Guarnacciana di Vol-

(1) *Olstenio* in CLUVERIO, *Italia Antiqua*, Tom. I, pag. 28 cit., in TARGIONI-TOZZETTI, *Relazione di alcuni viaggi fatti in diverse parti della Toscana*, in Firenze, 1751, vol. II, pag. 125.

(2) Da MORRONA, *Pisa illustrata nelle arti del disegno*, Livorno, 1812, Tom. III.

(3) Cfr. VIVOLI, *Annali di Livorno*, vol. I, pag. 56-57.

(4) Cfr., op. cit., Tomo II, pag. 121 e seguenti.

(5) *Dizionario geografico, fisico, storico della*

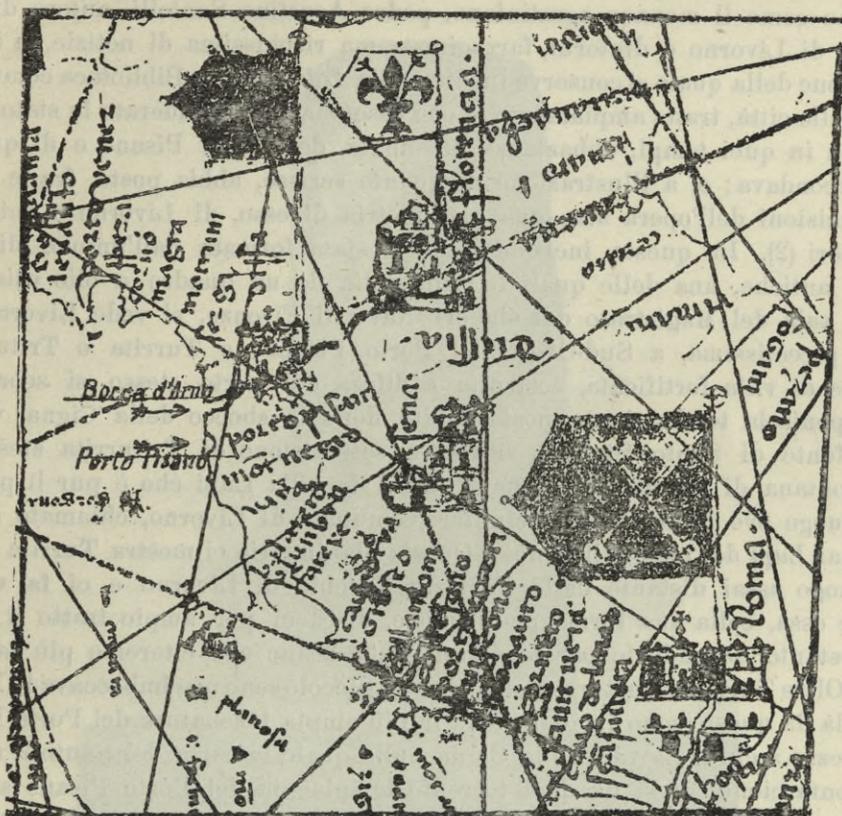
Toscana, Firenze, 1841, Tom. IV - Voci *Porto Pisano e Livorno*.

(6) *Società Ligure di storia patria*, vol. V, Genova, Tipogr. Imp. e reale dei Sordomuti, MDCCCLXVII.

(7) *Ibid.*, pag. 94.

(8) ... *et fere contiguum Liburnum - Itinerar.* Syriac. in Opera, Basilea, Vol. I, pag. 588, v. il mio scritto: *Il Petrarca a Livorno*, Livorno, 1904, e l'altro *Il Fanal grande di Livorno e il suo probabile Autore*. Livorno, 1894.

terra (1) e più ancora dalla carta nautica costruita da Angiolino Dallorto, pubblicata in occasione del Congresso geografico di Firenze del 1898 dalla splendida munificenza del principe don Tommaso Corsini (2). Calcolando sulla carta la distanza del Porto Pisano da Bocca d'Arno e da Montenero,



lo studioso viene ad aver tutta la certezza che nell'antichità e nel medio evo la vita marittima di Pisa si svolse presso il suburbio chiamato Torretta, e ne fu centro il luogo dove adesso stanno sorgendo importantissimi edifizii ad uso industriale. Del rimanente, poteva dar non fallace indizio sulla posizione del porto di Pisa l'itinerario dei porti che trovasi unito all'itinerario delle provincie, chiamato di Antonino Pio, nel quale itinerario viene determinata la distanza di quel porto da Pisa a circa otto miglia romane equivalenti a quasi 11,835 metri, ossia a poco meno di dodici chilometri (3).

(1) Cfr. anche MAGNAGHI, *Rivista Geografica Italiana*, fasc. II e III, Firenze, 1896.

(2) *La Carta Nautica* costruita nel 1325 da Angiolino Dallorto. Notizie di ALBERTO MAGNAGHI, Firenze, Tip. di Mariano Ricci, 1898, in-4°, colla carta in riduzione fotozincografica alla scala di 1:1,027 circa.

Di essa, nella parte che riguarda il Porto Pisano, possiamo riprodurre l'incisione per la cortesia del comm. ing. PAOLO ORLANDO,

che per primo la dette nel suo importante lavoro *Roma Porto di Mare e la Navigazione interna sul Tevere e sulla Nera*, con illustrazioni intercalate. - Pubblicazione del Comitato «Pro Roma Maritima» pag. 20.

(3) *Vetera Romanor. Itinerar., sive Antonini Augusti Itinerarium*, Amstelodami, 1735, cit. in MAIN, *Carta del Tirreno superiore e Porto Pisano*, Livorno, Meucci, 1888, parte I, pag. 46-47.

Ci par che riguardo al sito del porto di Pisa non debba aversi alcun dubbio, e molto hanno contribuito a dar questa sicurezza l'atlante dal Luxoro (1) e la carta del Dallorto.

E qui per dare un'idea sempre più chiara della posizione di questo porto che ebbe tanta importanza nella storia marittima dell'Italia nostra, diremo come il monaco agostiniano, padre Agostino Santelli, autore di una storia di Livorno e dintorni, farragginosa, ma ricchissima di notizie, la continuazione della quale si conserva inedita nella *Labronica* o Biblioteca comunale di quella città, tratta ampiamente, e con osservazioni, considerato lo stato della critica in quei tempi, abbastanza assennate, del Porto Pisano e di quanto lo circondava; e, a illustrazione di quanto scrisse, abbia posto, fra le carte ed incisioni dell'opera sua, una planimetria di esso, di Livorno e dei loro territori (2). In questa incisione, che è stata formata dall'unione di due carte antiche, una delle quali fu riprodotta da un quadro a olio esistente nella sala del Magistrato dei signori Nave di Firenze, si vede Livorno, allora piccolissima, a Sud-Ovest del Porto Pisano; e Turrita o Triturrita, specie di villa fortificata, costruita a difesa del porto stesso, si scorge in una penisola tondeggiante posta subito dopo lo sbocco della Cigna, vicino alla fonte di Santo Stefano, situata a settentrione di Triturrita stessa. A tramontana di questa sta segnata altresì la villa Lupi che è pur lì presso, nel luogo ove fu edificato il cimitero comunale di Livorno, chiamato anche oggi ai *Lupi* dal popolo livornese. Questa planimetria ci mostra Turrita posta in luogo assai distante dalla Fortezza Vecchia di Livorno e ci fa vedere come essa, colla sua forma peninsulare, discacci per ampio tratto il mare circostante, secondo le parole di un poeta latino che citeremo più tardi.

Oltre Turrita o Triturrita si apriva un piccolo seno ove imboccava l'Ugione, e di là da questo seno incominciava la più ampia insenatura del Porto Pisano in mezzo a cui metteva foce la Cigna, sulla quale la carta del Santelli mostra il Pontarcione: di là da quel torrente la spiaggia del Porto Pisano si vede ripiegare alquanto a mezzogiorno, sino alla primitiva foce del Calambrone.

Per causa del continuo avanzarsi del lido, l'insenatura del Porto Pisano fu certamente nei tempi più antichi, ed anche nell'età repubblicana, ed in quella imperiale di Roma, assai più ampia che nel medio evo; ed è noto anche, a questo proposito, quali cambiamenti siano avvenuti dall'antichità, e anche dal medio evo rispetto alle foci dell'Arno, intorno a che non pochi hanno scritto (3). Ma questa Carta è senza dubbio importante, ripetiamo, per dare un'idea della vera posizione del Porto Pisano e distruggere l'opinione che il Porto fosse una cosa stessa con Livorno, e Triturrita fosse situata dove questa si trova, tantochè, come fu scritto, la vetusta torre che ancor vi si vede e che è comunemente chiamata Mastio di Matilde, possa considerarsi come una delle tre che dettero nome al celebre villaggio fortificato.

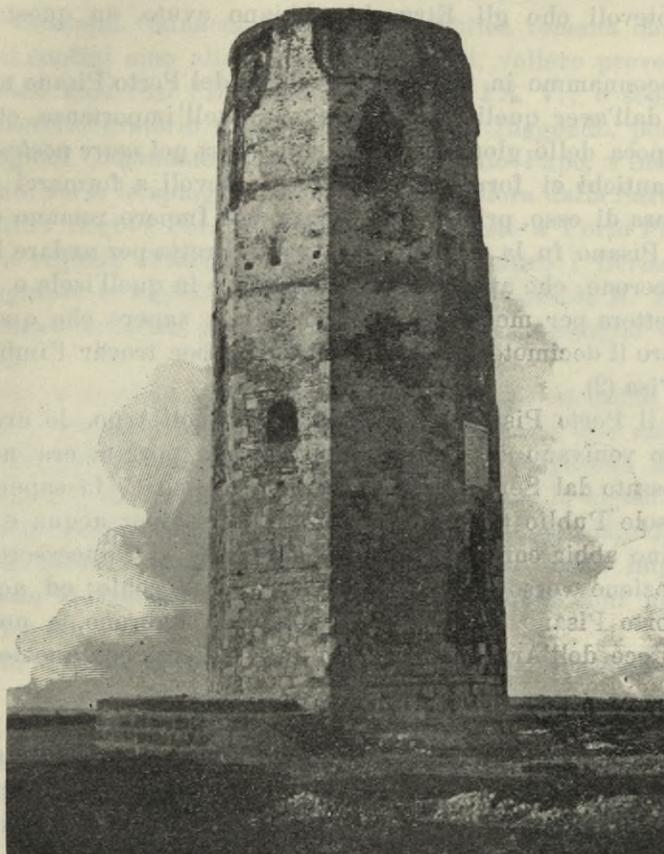
(1) L'insigne erudito tedesco SCHAUBE, nel dotto lavoro *Das Konsulat des Meeres in Pisa, Ein Beitrag zur Geschichte der Seewesen, des Handelsgildern, und des Handelsrechts in Mittelalter*, Leipzig, 1888, pag. 102 ha queste parole: *Die Lage des Porto Pisano ist schon von herausgegeben des Atlante Lu-*

xoro mit ausreichender Sicherheit bestimmt worden.

(2) È la terza fra le carte apposte al volume III della sua opera: *Stato Antico e Moderno di Livorno*, Firenze, 1762.

(3) Cfr. MAIN. *Costa del Tirreno Superiore e Porto Pisano*. Livorno, Meucci, 1888. Parte I.

Del rimanente le torri del Porto Pisano delle quali resta intera la *Magnale* (per mio suggerimento restaurata poco fa e fregiata d'iscrizione storica) (1) e si vede un rudero dell'altra chiamata Maltarchiata, presso i Bagni Arenosi, e dietro il nuovo edificio dell'Oleificio pavese (le altre torri sono scomparse per l'ingiuria del tempo e l'incuria degli uomini) non lasciano luogo ad



TORRE DELLA MAGNALE.

alcun dubbio sul vero sito di questo Porto, posto pure che dall'antichità al medio evo debbano esservi accaduti, com'è verosimile, notevoli cambiamenti.

Determinata in questo modo la posizione del Porto Pisano, in guisa da avere a tal proposito ogni certezza, è da vedere adesso se si abbiano testimonianze dalle quali possa desumersene l'importanza nel periodo della Storia antica.

(1) L'iscrizione è la seguente: *Questa torre detta Magna o Magnale — compiuta nel MCLXIII — segnò il luogo più difeso e importante — del gran Porto Pisano — emporio negli antichi tempi rinomatissimo — che vide tante volte salpar le navi — a viaggi di commercio e spedizioni guerresche — ed accolse — pontefici, re, imperatori e capitani famosi. Per voto del Consiglio Provinciale di Livorno — Presidente il*

Cav. Uff. Avv. V. Mostardi Fioretta — la Deputazione Provinciale — presieduta dal Comm. avv. Amilcare Galeotti — al vetusto e insigne monumento — dopo il lungo abbandono e l'incuria — restituito al decoro — questo ricordo poneva — nel 1903. Chi scrive queste parole si adopra perchè sian salvati dalla totale distruzione i ruderi della Maltarchiata, altra importantissima torre del Porto Pisano, e confida di riuscire nell'intento.

Dirò innanzi tutto come il Porto Pisano abbia incominciato ad avere importanza sino dagli Etruschi, i quali intenti alla navigazione e poi a svolgere ampiamente il loro commercio fin da tempi antichissimi, ebbero necessità di porti. Ora è fuor di dubbio che innanzi che la signoria di Roma si distendesse sulla penisola, la spiaggia italiana da Luni allo stretto fu spiaggia tirrena, onde il Porto di Pisa, fra quelli di Luni e Populonia, fu tra i più notevoli che gli Etruschi abbiano avuto, su questa medesima spiaggia (1).

Come accennammo in principio, la storia del Porto Pisano nell'antichità è ben lungi dall'aver quello svolgimento e quell'importanza che ebbe nel medio evo, epoca delle gloriose tradizioni di Pisa nel *mare nostrum*. Tuttavia gli scrittori antichi ci forniscono notizie bastevoli a formarci un concetto dell'importanza di esso, prima della caduta dell'Impero romano d'Occidente.

Il Porto Pisano fu la stazione navale più diretta per andare in Sardegna. M. Tullio Cicerone, che aveva il fratello Quinto in quell'isola e doveva mandargli una lettera per mezzo di Lucecio, gli fa sapere che questo Lucecio era per andare il decimoterzo giorno di aprile, per trovar l'imbarco o a Labrone od a Pisa (2).

Essendo il Porto Pisano in comunicazione coll'Arno, le armate entrate in quel porto venivano in questo fiume, la cui portata era notevolissima, perchè ingrossato dal Serchio che si gettava in esso. Ci fa sapere Tito Livio come il console Publio Cornelio sia venuto a Pisa per acqua e come Marco Valerio Levino abbia comandato che le navi tutte si riducessero in Pisa (3). Della navigazione verso Pisa parla Plinio il Vecchio; ed accenna certamente al Porto Pisano, ricordato col nome di Labrone, e non molto discosto dalla foce dell'Arno (dunque non una sola cosa con questo) il geografo Tolomeo (4).

Appiano Alessandrino nell'opera sulle guerre dei Romani parla di Pisa come fiorente di somma gloria navale e principal parte dell'impero marittimo dell'Etruria (5), colle quali parole viene a testimoniare implicitamente l'importanza del suo porto. Al quale altresì come a riparo di numerose flotte ed a scalo insigne di costruzione e riparazione di navi accenna chiaramente Dione Cassio (6) che argomenta per ciò aver avuto quel porto grandissima celebrità e svolgimento.

È naturale che un porto come questo non sia rimasto estraneo ai grandi avvenimenti della Storia Romana, e quel poco che per la sicura testimonianza delle fonti sappiamo esservi accaduto ci fa ragionevolmente argomentare che molti debbano esser i fatti ad esso relativi, dei quali si è perduta la memoria.

(1) V. F. CORAZZINI DI BULCIANO. *Storia della Marina Militare e Commerciale del popolo Italiano*, tom. II; *La Marina Preromana e Romana*, con 17 tav. Firenze, 1896, lib. I; *Marina degli Etruschi e degli Italiani*, pag. 9 e 10.

(2) M. T. CICERONE, *Epistol.* Lib. II, 6.

(3) TITO LIVIO, III, V. Deca. Di Pisa parla Livio in XXI, 39; XXIII, 43; XXXV, 3; XXXIX, 2; XL, 17, 43; XLI, 5; XLIII, 9; XLV, 13.

(4) PTOLOMAEI, *Geograph.* edidit Paulus Frider. Aug. Nobbe, Lipsiae, Tauchnitz, Libro III, IV: Τούσκων, κατὰ δὲ Ἑλλήνας Τυρρηνῶν, παρὰ τὸ Τυρρηνικὸν πέλαγος, ... Ἡρακλείους ἕρπον, Ἄρνου ποταμοῦ ἐκβολὰ κ. τ. λ.

(5) Cit. in MAIN, *Carta del Tirreno Superiore*, ecc., parte I, pag. 48.

(6) *Hist. Rom.*, lib. XLVIII.

Quando dopo la battaglia di Mylae, sfidata la potenza navale di Cartagine sino ad allora creduta invincibile per mare, i Romani vollero portare la guerra in Corsica ed in Sardegna, dal Porto Pisano salparono le navi dirette a quelle isole (1). E il Porto stesso era teatro di un avvenimento più importante parecchi anni dopo, verso il principio della seconda guerra cartaginese.

I Galli Cisalpini, minacciati dalla Repubblica romana che desiderava portare i suoi confini sino alla cerchia delle Alpi, vollero prevenire il pericolo, invadendo numerosi l'Etruria nel 225 av. l'E. V.; e sconfitto presso Fiesole un esercito pretorio e fatte anche prede; fuggendo, per salvarle, di fronte alle legioni comandate dal console M. Emilio Papo, s'incamminarono frettolosamente verso la spiaggia tirrena. Tornò allora dalla Sardegna il console Caio Attilio Regolo, che sbarcate le sue milizie a Porto Pisano, mosse di qua per la regione chiamata oggi *Maremma*, contro i fierissimi Celti, i quali, sopraggiunte le legioni comandate dall'altro console M. Emilio Papo, furono pienamente sconfitti e con grande strage nella battaglia di Telamone (225 av. C.) (2).

Cominciata la seconda guerra cartaginese le navi etrusche, destinate a dar man forte a Scipione nella difesa contro Annibale che muoveva dalla Spagna per la Gallia transalpina contro l'Italia, salparono dal porto di Pisa, per recarsi a Marsiglia (3). E nel porto di Pisa, lo stesso Publio Scipione dopo gli avvenimenti di Spagna, importantissimo episodio della seconda guerra punica, tornava preparandosi ad altre e non meno importanti imprese, lasciando al fratello Gneo l'incarico delle operazioni militari nella penisola iberica (4).

E il Porto Pisano dovette esser ampio e capace, veramente il più importante del lido etrusco propriamente detto, se venticinquemila uomini sotto gli ordini del proconsole Caio Bebio vi si erano potuti imbarcare per muovere contro la Sardegna (5) e se con grandissima caterva vi si recò, nell'87 av. C., Caio Maio reduce dall'Africa, e spirante ira e vendetta contro la fazione sillana (6).

La prima menzione che si abbia del Porto Pisano in quel nuovo periodo della Storia romana che tien dietro alla battaglia di Azio, si trova in C. Cornelio Tacito, il quale ci narra che Fabio Valente, ai tempi di Vitellio, da quel porto ove si trovava fu da calma di mare o contrasto di venti gettato sul lido di Monaco (7).

Del rimanente, che il Porto Pisano abbia continuato ad esser grande ed importante nell'età imperiale possiamo ricavare con certezza dai due poeti Claudiano e Rutilio Numaziano.

Claudiano, ultima e non ingloriosa voce della grande letteratura latina,

(1) TITO LIVIO, lib. XXIX, cap. II.

(2) POLIBIO, II, 27: Κατὰ δὲ τοὺς καιροὺς τούτους ἐκ Σαρδόνος μετὰ τὴν στρατοπέδων Γαίος Ἀτίλιος ὕπατος εἰς Πίσας καταπελευκῶς κ.τ.λ.

(3) POLIBIO, III, 61: Πόπλιος δὲ κομισθεὶς παρὰ τὴν Λιγυστικὴν ἦκε πεμπταλὸς ἀπὸ Πισῶν εἰς τοὺς κατὰ Μασσαλίαν τόπους κ.τ.λ.

(4) POLIBIO, Ibid.: Πόπλιος ἀπολειποῦς τὰς δυ-

νάμεις, Γναίῳ τῷ ἀδελφῷ. . . κατέπευσε μετ' ἑλισσῶν αὐτὸς εἰς Πίσας.

(5) VIVOLI, *Annali di Livorno*, tom. I, epoca I.

(6) *Ibidem*.

(7) *Historiae*, III, 42: *Fabris Valens e sinu pisano, segnitia maris aut adversante vento, Portum Herculis Monoeci depellitur.*

nel suo poema sulla guerra gildonica, ricorda come il valoroso Stilicone abbia dimorato per un anno in Pisa per provvedere navi in copia atte a domare il ribelle governatore dell'Africa, Gildone, e ne abbia affidata la cura al fratello di lui Mascenzel. A tal proposito, Claudiano parla del Porto Pisano, il porto etrusco per eccellenza, la cui vastità ed importanza e la copia delle navi che all'impresa contro il ribelle vi stavano preparate, l'ardore degli apprestamenti navali, il tumulto per la moltitudine degli uomini, dei legni, dei lavoranti attorno alle navi appariscono dai suoi versi:

*Haec ubi sederunt genero, notissima Marti
Robora, praecipuos electa pube maniplos
Disponit, portuque rates instaurat Etrusco (1).*

*Ut fluctus tetigere maris, tunc acrior arsit
Impetus, arripiunt naves, ipsique rudentes
Expediunt, et vela ligant et cornua summis
Associant malis. Quatitur Tyrrhena tumultos
Ora nec Alpheae capiunt navalia Pisae.
Sic Agamemnoniam vindex cum Graecia classem
Solveret, innumeris fervebat vocibus Aulis (2).*

Questi versi di Claudiano essendo la prima esplicita menzione del Porto di Pisa, come porto militare (3), e dando notizia sui preparativi fatti in esso per la guerra gildonica, sono un indizio della cresciuta importanza di esso, fin dal cadere dell'età imperiale.

Più importante per noi, perchè più esplicita, è la testimonianza di Numaziano Rutilio fiorito nella prima metà del secolo IV di C. Questo poeta che come Claudiano, è uno degli ultimi vanti della Musa romano-pagana, aveva fatto, non sappiamo con certezza in quale anno, ma forse nel 416, il viaggio da Marsiglia a Roma, donde tornando via volle descrivere i luoghi percorsi e consegnò le sue impressioni ad un elegante poemetto (4). Egli si trattenne buon grado in Toscana le cui spiagge gli erano carissime per soavi ricordi. Suo padre Lucanio aveva risieduto in Pisa come proconsole, e pel suo savio governo i Pisani gli avevano innalzato una statua nel loro Foro, alla vista della quale l'affettuoso figlio non seppe frenare le lacrime (5). Reduce, adunque, Rutilio dall'Eterna Città coll'animo sì commosso che la sua musa, per lo più soavemente malinconica si eleva a nobilissima altezza celebrandone le glorie, narra di esser rimasto attonito alla vista del Porto Pisano che chiama famoso emporio di Pisa e sorgente di grandi ricchezze a questa città. Nè dimentica Triturrita grossa terra situata in un seno del Porto Pisano, e la chiama villa posta in una penisola alquanto in disparte (6). Di

(1) *De bello Gildonio*, Liber, v. 415-18.

(2) *Ibid.*, vv. 479-485.

(3) MANFRONI, *Storia della Marina Italiana dalle invasioni barbariche al trattato di Ninfeo*. Livorno, a cura della R. Accademia Navale, 1899, pag. 3.

(4) *De reditu suo*, liber, recens., L. Müller. Lipsiae, 1860.

(5) *De reditu suo*, v. 577-78.

(6) Il canonico professore dottor FRANCESCO POLESE nel suo studio critico *San Piero in Grado e la sua leggenda* tratta di nuovo, con buon metodo di ragionamento, in un'appendice intitolata: *Numaziano e il sito di Triturrita*, la questione del luogo di questa antica cittadella, ma noi non consentiamo in tutto col dotto e geniale scrittore.

questa Triturrita, nel cui territorio furono scoperte molte antichità, dice Rutilio esser quasi un'isola situata sopra massi posti dalla mano dell'uomo, perchè chi la edificò, dovette prima prepararsi il suolo, come poi avvenne, aggiungiamo noi, di Venezia. Che Triturrita sia stata borgo di grande importanza può argomentarsi dall'essere stata retta da un tribuno, secondo che ricavasi dallo storico Rutilio (1) e da vedersi segnata come luogo notevolissimo nella tavola Peutingeriana (2).

Oltre sembrargli degnissimo di ammirazione il Porto, mirabile parve a Rutilio anche l'aspetto dei luoghi, presso i quali si trovavano intricate foreste, nelle quali il poeta, costretto a ritardare il suo viaggio, per cagione del libeccio e del cielo scuro e tempestoso, si diletto d'andare a caccia e d'inseguire le bestie selvatiche. Ma è tempo di riportare i suoi versi:

*Inde Triturritam petimus, sic villa vocatur,
Quae latet expulsis insula paene fretis.
Namque manu iunctis procedet in aequora saxis,
Quique domum posuit, condidit ante solum.
Contiguum obstupui portum, quem fama frequentat
Pisarum emporio divitiisque maris.
Mira loci facies, pelago pulsantur aperto,
Inque omnes ventus litora nuda patent.
Non ullus tegitur per brachia tuta recessus,
Aeolias possit qui prohibere minas;
Sed procera suo praetexitur alga profundo
Molliter offensae non nocitura rati:
Et tamen insanas cedendo interligat undas
Nec sunt ex alto grande volumen agi (3).*

Ultima, possiamo dire, attestazione del Porto Pisano nell'evo antico, sebbene fuor dei limiti che la cronologia storica assegna a questo, e indizio della grande importanza che doveva acquistare nel medio evo, è una lettera di Gregorio I Papa, detto il *Grande*. Questo santo pontefice scrivendo all'esarca Smaragdo nel 603, durante il regno di Agilulfo, gli annunciava esser riuscite vane tutte le trattative fatte da lui per indurre i Pisani alla pace: chè anzi costoro, volgendo propositi guerreschi, avevano i dromoni o navi da guerra pronti ad uscire dal Porto (4). Dal qual documento ricavasi con sicurezza che i Pisani, sul cominciar del periodo longobardo in Italia avevano navi proprie e tanta potenza e libertà, da poter fare a loro talento, esser padroni, insomma, di trattar la pace e la guerra; ed avevano altresì tanta audacia da lottar contro i Greci, contro l'Imperatore bizantino, mandando i dromoni a devastar le spiagge che questo possedeva ancora in Italia, e specialmente quelle adriatiche. E qui dovendo chiudere il breve cenno

(1) *De reditu suo*, lib. I, v. 561.

(2) *Peutingeriana tabula itineraria in Bibliotheca Palatina Vindobonensi asservata, nunc primum arte photographica expressa*. Vindobonae, 1888, *Segmentum tertium*. Fu riprodotta anche dal comm. Enrico Chillini di Livorno nel suo *Album*, contenente alcune vedute del Porto Pisano, dell'antica Livorno,

degli oggetti scavati a Turruta. È la tavola 7^a.

(3) *De reditu suo*, lib. v. 526-540. Della parte che riguarda Pisa e il Porto Pisano fece una buona traduzione in versi sciolti il dottor prof. ARTURO TRINCH. Livorno, 1895.

(4) S. GREGORII M., *Opera omnia*, Epistolae, lib. XIII, pag. 1240 della ediz. dei Maurini, lett. n. 33.

sulla storia del Porto Pisano nell'èvo antico ci piace concludere colle parole del prof. Manfroni (1): " che l'attività marinaresca di Pisa non fu mai interrotta e che la mancanza di fonti ci nasconde una serie di avvenimenti navali forse importanti e notevoli „.

Quanto alla parte commerciale il Porto Pisano, destinato ad avere anche sotto questo aspetto tanta importanza nel medio evo, richiama alquanto l'attenzione dello studioso anche nell'antichità.

È da dire, innanzi tutto, che vi sostavano le triremi romane cariche dei censi e dei tributi dell'Etruria *annonaria*, che venivano portati a Roma per mare e da Porto Pisano entravano in Arno e con questo mezzo giungevano a Pisa (2). E fu quello il principale porto di esportazione delle derrate, tributo imposto da Roma alle provincie della Gallia Cisalpina (3), e stazione comoda e sicura, commercialmente parlando; anzi la sola veramente tale dal Monte Argentario al porto di Luni.

Abbiamo, inoltre, notizia che in Porto Pisano nell'età antica furono collegi di fabbri navali e di calafati, considerati dalla legge romana come corpo morale; e ciò si attinge da sicure testimonianze. Dione Cassio (4) chiamò quel porto una stazione vetustissima di edificatori di navi e di collegi di *legnarii* o calafati, raccolti in corporazione con propri ordinamenti, o come potrebbe dirsi, sebbene con parola di età posteriore, con propri Statuti. Nè possiamo meravigliarci che vi fosse estesa l'arte navale, favorita dalle stesse condizioni corografiche, le quali secondo osserva Strabone (5) rendevano Pisa, che il geografo dice un tempo già molto florida, dando così un'altra preziosa testimonianza, notevole per la fertilità e per la qualità della pietra, atta ad esser lavorata, e per la materia navale di cui i Pisani si erano serviti per le guerre marittime che avevano sostenute. Fu inoltre il Porto Pisano un importante centro di commercio e non ebbe a tal proposito scambi solamente colla Gallia transalpina e coi porti liguri, colla Sardegna, colla Corsica e colle isole dell'Arcipelago toscano, ma anche coll'Egitto e coi porti dell'Oriente.

Quanto poi ai collegi di costruttori e calafati, oltre la testimonianza di Dione Cassio, sono da ricordarsi le iscrizioni dell'insigne Camposanto di Pisa. Da esse si attinge, che Marco Nevio Restituto, della tribù Galeria Pisana dispose, per testamento, di quattromila sesterzii in danaro, a vantaggio del Collegio dei Fabbri di navi dello antichissimo Porto Pisano, e nel caso che non si fosse ottemperato all'ultima sua volontà, prescrisse che fossero successi i calafati (6).

Pochi e miserabili vestigi restano di questo porto importante nell'antichità, glorioso nei secoli del medio evo. Anzi, del suo letto e della parte più popolosa ed importante dei suoi dintorni possiamo dire che non esista più

(1) Opera cit., pag. 23.

(2) MAIN, Opera cit., parte I, pag. 42.

(3) GILBACH, *Commercio degli Antichi*. In *Biblioteca degli Economisti*, vol. IV, cfr. *ibid.*, pag. 43, nota 1.

(4) *Hist. Rom.*, lib. XLVIII.

(5) STRABONE, *Geographica*, recogn. H. Ma-

melle, Lipsiæ, Teubner, 1852, E. V., pag. 305; δοκεῖ δ' ἡ πόλις εὐτυχεῖσαι ποτε, καὶ νῦν, οὐκ ἀδοξεῖ διὰ τὴν εὐκαρπίαν καὶ τὰ λιθουργεῖα καὶ τὴν ὕλην τὴν ναυπηγήσασιν, ἧ, τὸ μὲν παλαιὸν ἐχρῶντο πρὸς τοὺς κατὰ θάλατταν κινδύνους.

(6) MAIN, op. cit., pag. 47-49.

nulla. Dove le navi si ancoravano e si disponevano alla partenza per viaggi di commercio o imprese guerresche; laddove si fermavano personaggi

che non saranno senza fama
se l'universo in pria non si dissolve;

le alghe, i tomboli, il molle terreno, le gore rendevano ingrato e malagevole sin qui al passeggero percorrere il tratto più presso agli avanzi e che, fu certamente il punto centrale del Porto Pisano il cui letto sarà fra breve ricoperto e nascosto da fabbriche nelle quali si svolgeranno attivamente le industrie. Volgendo lo sguardo attorno a questi ruderi e alla desolata e solinga campagna, l'erudito riflette con senso di gentile mestizia alle passate glorie marittime delle città nostre e affretta coi voti quel tempo in cui si nobili vanti si rinnoveranno, non più a lustro e decoro dell'una o dell'altra città, ma di tutta quanta la nazione e di tutta la gran patria italiana.

I PORTI DELLA MAREMMA TOSCANA

I PORTI DELLA MAREMMA TOSCANA

La potenza marittima degli Etruschi, che Diodoro chiamò signori del mare, fioriva rigogliosamente, il loro commercio si estendeva oltre i mari orientali. Dopo aver appreso dai Fenici le arti della pesca, si dettero gli Etruschi alla vita del mare, dove da intrepidi navigatori raccolsero grandi glorie, fino a rivaleggiare e superare i più temuti popoli marittimi. Le invenzioni dell'ancora bidentata e dei rostri, la conquista dell'alto promontorio di Sorrento, della ripida Capri, la fondazione di ben dodici città nella Campania, la grande esportazione di ferro dall'Elba, di rame da Volterra e dalla Campania, d'argento da Populonia, e d'ambra che veniva dal mar Baltico, la concorrenza che a Sibari il mercante etrusco faceva al mercante milesio, sono tutte glorie che il popolo etrusco raccolse col mare. Quella parte del litorale toscano, di cui noi brevemente parleremo e che da Portiglione va alle foci del Chiarone, è tutta a frastagliamenti, ricca di seni, di golfi e di ripide scogliere. I porti Scapri, Traiano, Lauretano, di Talamone, d'Ercole e il porto Cosano si trovano tutti nel litorale della nostra Maremma, onde bisogna ritenere erronea l'asserzione di Strabone, là dove parlando del litorale dell'Etruria dice: *tractus ejus regionis importuosus est*.

I cambiamenti di livello del mare tirrenico, la mancanza di documenti geografici, le contraddizioni degli storici, gli errati itinerarii, le sbagliate misure, le carte geografiche inesatte, hanno gettato in una quasi completa oscurità lo stato antico del nostro litorale (1).

Nel moderno scalo di Portiglioni o Portiglione, il cui nome è un peggiorativo di *porto*, senza alcun dubbio si deve raffigurare l'antico **Porto Scapri** rammentato da Tito Livio. Di questo scalo, posto fra lo stagno di Scarlino

(1) *Itinerario* di Antonino, *cum notis Petri Wesselingii*. Amstelodami, 1735, apud *Wostenium*. — RUTILII NUMATIANI, *Itineraria*, 1525, apud *Viduam Martini Nutii*. — NARDUCCI, *Lettera sopra il ritiramento del mare dalle spiagge di Toscana*. Nel tomo XXXXII della Raccolta Calogeriana, 1751. — *Tabula*

itiner. Peutingeriana escripta a Chrystoforo de Scheyb, Windobonae, 1751. — CELLARIO, *Notitia orbis*. — PHILIPPI CLAVERII, *Italia antiqua*, edit. Guelferbyti, 1659. — NOËL DE VERGAS, *L'Etrurie et ses fouilles*. — REPETTI EMANUELE, *Dizionario fisico, storico, geografico della Toscana*.

e la foce dell'Alma, si ha menzione in un contratto del 22 settembre 1104, rogato in Portiglione (1) nello Statuto pisano del 1286 ove il potestà e il capitano del popolo di Pisa promettono: *Portilionis Silicem quae est in Stagno Portilionis per homines et Comini Scherlini et homines Castilionis Piscariae circum circa de bonis palis longis signari faciemus infra quatuor menses* (2); in una sentenza data in Pisa il 4 settembre 1311 dove il potestà, conte Federigo da Montefeltro, multa di L. 100 Chellino Picciuoli di Piombino, colpevole di aver scaricato dalla sua barca il grano nel porto di Portiglione, anzichè a Piombino, come era stato stabilito con il comune di Massa (3). Quest'ultimo documento dimostra come lo scalo di Portiglione sia stato usato fino al secolo XIV.

Nell'attuale padule di Castiglioni, avanzo del lago Prile o Prelio, forse esistette ai tempi romani il **Porto Traiano**, ove le continue alluvioni devono a poco a poco aver formato la grande duna di oggi e trasformato in lago quella grande insenatura. Nella difesa *pro Annio Milone*, che aveva ucciso sulla via Appia Publio Clodio Pulcro, proprietario di una villa nel lago Prile, Cicerone asserisce che Clodio, *non avendo ottenuto in vendita da Tito Pacuvio, cavaliere romano, cittadino prode e ragguardevole, una isola nel lago Prelio, vi fece all'improvviso trasportare con delle barche i legnami, la calcina, i sassi e la rena, e sotto gli occhi del padrone che stava al di là della riva, ebbe l'ardire di fabbricare in suolo altrui*. Poichè dunque entro il lago Prile potevano entrare le navi, niente di più probabile che qui sia esistito il porto Traiano, non essendo nel nostro litorale altre insenature a cui si possa convenire questa attribuzione, dovendosi del tutto rigettare l'opinione che il porto Traiano sia esistito ove è adesso il porto Santo Stefano, dove invece bisogna ricercare il *Portus ad Caetarias*, ricordato da Strabone (4).

Alla foce del fiume Ombrone, presso la Torre di Colle lungo, esistette il **Porto Lauretano** o *Loretano* (5), dell'epoca etrusca che Tito Livio dice presso Populonia (6). Questa supposizione vien confortata da storici antichi e più recenti che dichiararono navigabile il fiume Ombrone. Infatti Plinio (7) dice *Umbro navigiorum capax*, e Rutilio Numaziano scrive (8):

*Tangimus Umbronem, non est ignobile flumen
Quod tuto trepidas excipit ore rates:
Tam facilis pronis semper patet alveus undis
In pontum quoties saeva procella ruit;
Hic ego tranquillae volui succedere ripae,
Sed nautas avidos longius ire sequor.*

Il Malavolti (9) nella sua storia dice che alla Repubblica Senese sarà dato di trarre molto profitto dalla Maremma *avendo la comodità del fiume Ombrone, per la foce del quale vengono dalla Marina le barche fin presso a Grosseto*. I ruderi che si vedono vicino a porto Loretano appartengono a

(1) Arch. Dipl. Fior. *Carte di San'Agostino da Siena*.

(2) Rubrica 12, lib. IV.

(3) Arch. Dipl. Fior. *Carte della Comunità di Massa*.

(4) DEL ROSSO R., *Pesche e peschiere antiche*

e moderne nell'Etruria maritt. Firenze, 1905.

(5) WESSELING, op. cit., pag. 497.

(6) Lib. XXX, cap. XXXIX.

(7) Lib. III, cap. IV.

(8) Lib. I, v. 337.

(9) MALAVOLTI, *Storie senesi*.

quelle saline rammentate nel 1051 in un diploma dell'imperatore Arrigo III, che nel 1353 i nemici di Siena disfecero (1), che ripetutamente e specialmente nel 1376 furono danneggiate dai Pisani (2) e che dovettero funzionare per lungo tempo, poichè nel 1702 un decreto di Cosimo IV ordinava che dessero il sale alla colonia dei Mainoti a Sovana. La torre che ancora esiste, detta la Trappola, fu fabbricata nel 1283 per ordine di Siena, che nel 1319 vi pose un vice-potestà nella persona di Bartolommeo Turi da Campagnatico. Al tempo dei Medici in questa torre stavano un castellano con soldati e bombardieri, per dare avviso a Grosseto, qualora si fossero avvicinate barche di corsari.

Ma illustre nel nostro litorale per le sue vicende storiche è il **porto di Talamone**, di fondazione etrusca, come concordemente asseriscono Polibio, Strabone, Diodoro Siculo, Tolomeo, Plutarco, nonchè i latini Plinio e Pomponio Mela. Di questo porto si fa menzione anche in Tito Livio e in Fabio Pittore. Tolomeo è il primo a ricordare il vicino torrente Osa, e dice che il porto si estendeva a nord, poichè l'impadulamento che ne ha nascosto la parte interna e più bella dalla Punta di Pietra Vergine, fino a Talamone paese, è moderno, e formando una duna ha diminuito lo specchio del porto, fino a ridurlo a rada, mentre anticamente, essendo assai riparato dai venti, dovette essere un ricovero molto sicuro, capace di parecchie navi. Sull'origine di questa città, che sorgeva nel luogo detto oggi Talamonaccio, si imbizzarrirono i dotti: Diodoro Siculo asserì avere approdato a questo porto gli Argonauti, e che da un di loro prendesse nome (3); il Volterrano credette aver qui preso dimora Talamone Teucro, dopo la guerra Troiana (4); il Mazzocchi ne fece derivare il nome dal vocabolo ebraico *Telam* che significa far violenza, secondo l'opinione accreditata essere i Tirreni molto dediti alla pirateria (5); il Lanzi infine opinò essergli venuto il nome dalla forma arcuata del porto, somigliante al balteo che cingeva il petto degli antichi guerrieri greci, e che si chiamava *telamon* (6). Tralasciando queste oziose congetture, poichè, e non sarà male avvertirlo, altri due Talamoni esistevano nella Erogonia, si può affermare che Talamone, sorta al tempo degli Etruschi, non fu una città di primaria importanza, ma abbastanza florida e relativamente importante fino a permettersi l'uso di una particolare Zecca (7). Nella

(1) NERI DI DONATO, *Cron. Sen.* in MURATORI, *Annali*, tomo XV, pag. 135.

(2) GHERARDI, *Docum.* 227, vol. VIII, parte I, c. 263, Archivio storico italiano.

(3) CONTE CARLI, *Diss. sull'Impresa degli Argonauti*. Milano, 1745.

(4) *Comment. Urbana*, lib. V, pag. 46.

(5) *Dissert. Tyrrenicae*. Napoli, 1775. *Catalogus Nominum Etr.*, pag. 192.

(6) *Saggio di lingua etrusca*, vol. II. — *Memorie storiche dell'antico e moderno Talamone*, di F. CARCHIDIO. Firenze, 1821.

(7) OLIVIERI DEGLI ABB. ANNIBALE, *Dissertazione sulla fondazione di Pesaro*. Pesaro, 1755, in-4°. In appendice: *Lettera all'abate Barthelémy*. — PASSERI G. B., *Parali-*

pomena in Etruria Regali Thomae Dempsteri. Dissertatio de re nummaria Etruscorum. Luccae, typis Leonardi Venturini, 1767, cap. III. — GUARNACCI MONS. MARIO, *Origini italiche*. Lucca, presso Leonardo Venturini, 1767, vol. III in-fol., tav. XVII e XX. — LANZI ab. LUIGI, *Saggio di lingua etrusca*. Roma, 1789, vol. II, pag. 82 e segg. — CARCHIDIO FERDINANDO, op. cit., parte I, cap. v, XIII, XIV. — SESTINI DOMENICO, *Lettere e dissertazioni numismatiche*, tomo III, parte I. — FABRETTI ARIODANTE, *Corpus inscriptionum italicarum antiquioris aevi*. Aug. Taur., 1867-78, n. 297-302. — NASINI GIUSEPPE, *Della Zecca di Talamone. Nell'Ombro*, 1877, anno VIII, n. 43.

testa rappresentata sulle monete di Talamone si è voluto raffigurare Giano che, come simbolo di patto, si trova negli assi romani dopo l'alleanza fra Romani e Sabini; ma bisognerebbe supporre essere esistito un culto speciale, mentre è assai discutibile se allora gli Etruschi conoscessero Giano: quindi è più probabile che si tratti di Mercurio. La prua, che è comune nelle monete di città marittime, ha un significato ben chiaro, benchè il Lanzi voglia riconnettere la nave di Argo e la venuta di Enea per mare con questo tipo (1), opinione da cui dissentirono l'Inghirami (2) e il Vermiglioli (3). E anche significato marittimo ha il tridente, attributo di Nettuno, il Dio del mare, come pure i delfini se pure non si tratti di un'allusione alla metamorfosi dei Tirreni in delfini, operata da Bacco. Non è vero quanto il Repetti afferma (4), cioè, che quando Cesare assediava Marsiglia, Lucio Domizio Enobarbo spedisse dai porti di Subcosa e di Talamone delle navi in soccorso degli assediati; Cesare invece (5) dice che le navi partirono dai porti di Cosa e del Giglio, dove gli Enobarbi avevano larghe possessioni, magnifiche ville, le celebri cetarie, ed un'officina figulinaria. Rimanevano le rovine di un ponte a quattro archi rovesciate nell'alveo, e la comunicazione del ponte con la via Aurelia.

Il più grandioso monumento che ci rimanga dell'antico Talamone sono le così dette *tombe*, tre grandi stanze comunicanti fra di loro, di architettura romana, con i canali di terracotta sporgenti dalle pareti, e che il Mazzoldi credette piscina. Noi non crediamo che quest'edifizio servisse per dar l'acqua potabile agli abitanti di Talamone, ma che fosse di proprietà privata. La iscrizione *Therme Diocletiani* pubblicata dal Tizio, se pure è esistita, era indubbiamente falsa.

I tempi più antichi di Talamone si perdono nell'oscurità fino a che nel 528 circa il suo nome entra nella storia. I Galli, che si erano stanziati da certo tempo al di qua delle Alpi, sospettando che Roma li cacciasse, dopo la legge del tribuno Caio Flaminio, che divideva fra i soldati romani le terre del Piceno, chiamati in aiuto i Galli transalpini mossero verso Roma. Colto all'improvviso il Senato sbigottì, e ordinò a Caio Attilio Regolo e a Lucio Emilio Papo, che si trovavano questi a Rimini e quello in Sardegna, a venire subito in Etruria. I Galli intanto da Chiusi erano scesi verso la costiera, non immaginando che Regolo, sbarcato a Pisa, li inseguisse, benchè giunto tardi a chiudere il passo dell'Appennino. Nelle vicinanze del porto di Talamone i due eserciti s'incontrarono e dettero un'accanita battaglia, di cui molti scrittori si sono occupati e che Mommsen ci ha descritto sulle tracce di Polibio (6). Non sono da tenersi in nessun conto le asserzioni di Orosio (7) sulle quali si basò anche il Guazzesi (8), secondo cui la battaglia avrebbe avuto luogo presso Arezzo: mentre è evidente che Orosio

(1) Op. cit., Tom. II, pag. 86.

(2) INGHIRAMI, *Monumenti etruschi e di etrusco nome*, serie III, rag. I, pag. 86.

(3) VERMIGLIOLI, *Lezioni di archeologia*, tomo I, pag. 337.

(4) Op. cit.

(5) *De Bello Civ.*, lib. I.

(6) MOMMSEN, *Storia Romana*, lib. III,

cap. III. — FOLARD, *Observations sur la bataille de Telamon*, Tom. III. — MICALI, *L'Italia avanti il dominio dei Romani*, Tom. IV, nelle note.

(7) PAULI OROSII, *Historiarum*, lib. IV, cap. XIII.

(8) *Supplemento alla dissertazione sugli anfiteatri degli antichi romani*, pag. 53.

confuse la battaglia del 528 con la battaglia del 570 fra i Galli e Lucio Cecilio, che effettivamente ebbe luogo presso Arezzo (1). Nè maggior peso si deve dare all'opinione del Vettori (2) che credette essere avvenuto l'incontro presso Populonia e presso la Torre di San Vincenzo, poichè soltanto a Talamone si possono convenire le posizioni dell'accampamento dei Galli, l'inseguimento di Papo, e la discesa di essi dalla Val d'Orcia al litorale. Il nome del porto di Talamone riappare nel 666 di Roma, quando essendosi Cinna fatto elegger console, Mario che trovavasi in Libia con pochi compagni d'esilio e con alcuni cavalieri mauritani salpò alla volta d'Italia e sbarcò a Talamone (3). Appena sbarcato pubblicò un editto che prometteva libertà ai servi purchè l'avessero seguito, e con le sue parole, colla rinvanzamento del suo nome raccolse tanti uomini da riempire 40 navi. Nessun'altra memoria è pervenuta fino a noi degli antichi tempi del porto di Talamone, e soltanto nell'itinerario di Numaziano, dopo Gravisca, Cosa, la Subcosa e Monte Argentario viene rammentato anche Talamone.

Questo oscuro silenzio dura fino al 756, anno in cui il re longobardo Rachis ordina la fondazione di un Priorato o Cella in Talamone, con un ospedale per i viandanti poveri nelle vicinanze dell'Osa, forse nella località anche oggi detta Spedaletto.

Giova avvertire che questo diploma da alcuni storici è stato ritenuto apocrifo, ma è probabile che sia la copia di un documento autentico. Nel 1154, secondo il Malavolti, il conte palatino Ildebrandino Maria, capo della nobile famiglia Aldobrandesca, vendette il Porto di Talamone ai monaci di San Salvatore del Monte Amiata. Nel 1251 il conte Guglielmo Aldobrandeschi, che Dante chiamò il Gran Tosco, col consenso del comune di Orvieto, concedette a Firenze il diritto di passare liberamente con le mercanzie per le terre di lui, e di godere l'uso dei porti di Talamone e d'Ercole (4). Nel 1303 i monaci di San Salvatore affermarono la loro proprietà su Talamone (5), e poichè i conti di Santa Fiora, di parte ghibellina e loro nemici, facevano devastare le loro terre fino a giungere a saccheggiare Talamone, i Monaci deliberarono di venderlo alla repubblica di Siena con altri vari castelli e possessioni (6). Siena inviò ottocento fiorini a i Monaci, che pentiti della vendita li rifiutarono negando perfino di avere avuto l'idea di simile vendita: ma finalmente con regolare contratto i Monaci vendettero per novecento fiorini alla Repubblica il Porto di Talamone, la Valentina e Castiglion di Val d'Orcia (7). Con l'acquisto di un porto di mare i Senesi, illudendosi sulla fortuna di Venezia, Genova e Pisa, credettero di poter togliere grande beneficio per il loro commercio, tanto che Dante fa dire a Sapia:

(1) POLIBIO, lib. II.

(2) *Descrizione del viaggio di Annibale per la Toscana*, pag. 88.

(3) PLUTARCO, Tom. I, pag. 429. — MOMMSEN, *Storia Romana*, lib. IV, cap. IX.

(4) Documento esistente nell'Archivio comunale di Orvieto, edito dal Fumi nel 1876 nell'*Archivio storico italiano*, Tom. XXIII, pag. 218.

(5) CALEFFO DELL'ASSUNTA, pag. 599, nell'Archivio di Stato di Siena. — *I porti della Maremma senese*, narrazione storica con documenti inediti, di LUCIANO BANCHI. Firenze, 1871 (estratto dall'*Archivio storico italiano*).

(6) CALEFFO DELL'ASSUNTA, c. 598.

(7) MALAVOLTI, lib. IV, parte II, f. 60. — TOMMASI, lib. VIII, pag. 171. — CALEFFO DELL'ASSUNTA, c. 600 e sgg.

*E chieggoti per quel che tu più brami,
 Se mai calchi la terra di Toscana,
 Ch'a miei propinqui tu ben mi rinfami.
 Tu gli vedrai tra quella gente vana
 Che spera in Talamone, e perderagli
 Più di speranza, che a trovar la Diana:
 Ma più vi perderanno gli ammiragli. (1)*

I signori Nove crearono una balia di tre cittadini che si occupasse dei bisogni del porto, ed al Consiglio Generale della Campana si discusse sui lavori occorrenti per Talamone. Vanni de' Tolomei, che faceva parte della balia dei tre, chiese restauri alle muraglie del porto, miglioramenti nelle strade che conducevano a Talamone e costruzioni di nuove se ne fosse il caso. Benchè il Piccolomini avesse avvertito che non essendo i Senesi pratici di cose marittime sarebbe stato bene chiedere consigli a Genova e ad Ancona, fu data piena fiducia ai Nove (2), che nel 1305 fecero restaurare le mura del porto, ne fecero costruire delle nuove e fecero rifare il cassero. Nel 1306 fu per la prima volta posta in vendita la gabella delle Saline, e se ne approvarono i patti, e nel 1309 si deliberarono molti miglioramenti, fra cui di porre un faro per maggior sicurezza delle navi e di costruire un ponte di legno per agevolare ai marinai il carico e lo scarico delle merci (3). Nel 1311 fu stipulato un trattato fra i comuni di Siena e di Firenze per l'uso del porto di Talamone (4), ove in breve si ridusse il commercio di quasi tutta la Toscana. Però l'anno dopo, approfittando della discesa di Arrigo VII, alcuni fuorusciti senesi, per vendicarsi, assalirono di notte Talamone, forse con l'aiuto della gelosa Pisa e dei conti di Santa Fiora, e fu soltanto due anni dopo che il nostro porto tornò all'obbedienza di Siena. Nel 1319, col pretesto che Siena avesse mandato gente armata a re Roberto di Napoli, alcuni Genovesi in 12 galere giunsero nel porto di Talamone, s'impadronirono della città e la saccheggiarono (5). Ma la insalubrità dell'aria, i continui attacchi, poichè anche nel 1328 l'armata siciliana era piombata su Talamone, avevano reso triste e squallido questo porto, in modo che i Senesi, disingannati nelle loro visioni di prosperità, credettero meglio esser più conveniente allogarlo insieme coi pascoli. Nel 1338 Messer Tedigi del Fiesco, di nobile casata genovese, chiese l'uso del porto di Talamone che l'anno dopo troviamo sotto la balia di messer Giannotto di messer Manfredi del Fiesco, conte di Lavagna, che per otto anni ne doveva rimanere padrone, e che da questo porto si mosse alla conquista di Monaco e di Sestri contro Genova che l'aveva esiliato insieme con altri guelfi (6). Non avendo adempiuto ai suoi obblighi, il Fieschi fu allontanato e il porto di Talamone passò poi in affitto a Firenze, che vi ridusse il suo commercio che già fioriva nel porto pisano. Siena si obbligava a fortificare il porto, ad aprirvi dogane, a fornirli di galee, di magazzini e di facchini, di un fondaco per le mercanzie,

(1) DANTE, *Purgatorio*, Canto XIII.

(2) Consiglio della Campana, n. 56, c. 190 e sgg.

(3) *Statuti*, n. 21. c. 388.

(4) Consiglio della Campana, numero 79, c. 82.

(5) MALAVOLTI, parte II, pag. 162. — TOM-

MASI, parte II, pag. 210. — PICCOLOMINI F., *Annali*, parte II. — SESTIGIANI, *Notizie delle terre dello Stato Senese*, vol. V, pag. 694 (nel R. Archivio di Stato in Siena).

(6) MICHEL GIUSEPPE CANALE, *Nuova Storia della Repubblica di Genova, epoca III*, lib. II, cap. v.

che provvisoriamente sarebbero state alloggiate nella chiesa: e si facevano tanti altri patti in modo che questo del 1356 si può chiamare vero trattato di alleanza (1). Pisa ingelosita teneva in quel porto alcune navi che, oltrechè molestia, davano timore alla popolazione. Siena chiese allora il necessario aiuto a Firenze e questa cominciò una guerra con Pisa che durò fino al 1364, e che fu sanguinosa senza alcun effetto decisivo. Il commercio pisano si era illanguidito (2), mentre a Talamone fioriva rigogliosamente (3), malgrado gli attacchi di Pisa che una volta ne fece bloccare il porto da otto galee, con l'aiuto di Genova di cui era doge allora Simone Boccanegra. Ma sebbene questi attacchi venissero volta per volta respinti, pure la popolazione, impensierita, emigrava dalla Maremma in modo che nel 1361 a Grosseto stavano cento famiglie soltanto, a Talamone dieci, a Magliano quaranta, e le larghe e generose facilitazioni date da Siena non avevano buon effetto. La guerra con Pisa era terminata e Firenze conchiuse con l'antica nemica un'alleanza; terminato il decennale contratto, essendo le strade di Talamone incommode e malsicure, il commercio tornò in massima parte a porto Pisano. Nel 1375 i Pisani attaccarono e saccheggiarono Talamone per due volte; la seconda volta, sotto frate Jacopo dei Gerosolimitani, il priore di Pisa, presero di notte la rocca e occuparono il castello dell'Alberese. Le soldatesche senesi sotto Pietro Piccolomini corsero in Maremma, distrussero gli invasori, imprigionarono il priore; ma poco tempo dopo, per la terza volta, con l'aiuto delle milizie papali, i Pisani riconquistarono il porto. Siena decise di mandare un secondo esercito, capitanato da Bindo di Tingoci Tolomei, e di vendere le possessioni dei frati Templari. Ma questa decisione fece sdegnare Gregorio XI, il quale non fu persuaso nè dall'eloquenza dell'ambasceria, nè dalle supplichevoli parole di Caterina Benincasa. Ma eletto Urbano VI la pace fu ristabilita e Talamone tornò sotto la potestà di Siena. Già da qualche tempo avevano preso dimora in Talamone alcuni Catalani, e già vi commerciavano, quando per una questione sorta fra Pisa e la numerosa colonia catalana che commerciava a porto Pisano, i Catalani vennero a Talamone per esercitare il loro laborioso e largo traffico, e nel marzo 1379 conchiusero con Siena un trattato per l'uso di questo porto, che poi abbandonarono prima della scadenza del contratto: allora, nel 1385, per cinque anni si stipulò l'affitto ad una società mercantile, affitto che nel 1397 non fu rinnovato, volendo i Priori della Repubblica allogare soltanto la guardia e non i proventi. Durante la Signoria dei Visconti niente di notevole successe per il nostro porto; ma rovesciato il dominio di Gian Galeazzo, poichè Firenze si era impadronita di Livorno, presero i Senesi dei provvedimenti per migliorare Talamone. Ma nel 1410 re Ladislao di Napoli, aiutato dai Genovesi, lo assalì e lo fece capitolare, benchè strenuamente difeso dai Senesi e dagli amici fiorentini. Ma presto Talamone fu ricuperato dalle milizie della Repubblica senese, e non già da Francesco Sforza, che era allora decenne, come ha scritto erroneamente il Repetti. Dopo altri aggiustamenti l'uso del porto tornò nel 1436 ai Catalani dimoranti in Pisa. Un episodio interessante è la visita

(1) BANCHI, op. cit., pag. 50. — SISMONDI, c. 46, pag. 261. — MALAVOLTI, lib. VI, parte II, f. 116.

(2) MATTEO VILLANI, *Cronache*, Tom. II.

(3) LEONARDO ARETINO, *Istorie Fiorentine*, pag. 417, ed. Le Monnier.

che Alfonso d'Aragona fece nel porto di Talamone: il pretendente al Reame vi si provvide di vettovaglie per ottocento fiorini che poi dovettero pagare i Catalani, che avrebbero molto volentieri fatto a meno di questa incomoda visita! Tristi avvenimenti intanto conturbarono Talamone. Nel 1476 infierì una pestilenza che fece una strage, e più che la pestilenza recò danno la milizia napoletana che il Re, fatta la pace con Siena, vi teneva per intimorire i Fiorentini. Nel 1526 il porto fu occupato dalla flotta pontificia, comandata da Andrea Doria (1), ma tornò poco dopo all'obbedienza della Repubblica. Nel 1541 la flotta turca, comandata da Aradieno Barbarossa, che mise a ferro e a fuoco la nostra Maremma, piombò su Talamone e fra le tante crudeltà, dicesi, fece gettare in mare il corpo del valoroso Bartolommeo Peretti, capitano delle galere papali, di quella famiglia Peretti di Talamone a cui appartenne Sisto V. Finalmente nel 1554 il porto di Talamone, il paese, il distretto, cadde insieme con Orbetello e il Monte Argentario sotto la potestà della Spagna: poi di Napoli: e sorse quel minuscolo stato dei Reali Presidii, di cui Orbetello era la capitale e che, dopo la breve occupazione francese, fu nel 1814 incorporato al Granducato di Toscana.

A **Porto Santo Stefano** dobbiamo ricercare il *Portus ad Caetarias*, ricordato da Strabone. Le Cetarie, di proprietà dei Domizi Enobarbi, dovettero essere splendidi vivai per i tonni, tenuti per lusso da quella ricca e potente famiglia. Nel 1283 qui non esistevano che capanne di pescatori; nel 1334 messer Simone Tondi, inviato dalla Repubblica di Siena, scrisse nella sua relazione che nel porto erano delle muraglie ove si poteva camminare e che certamente erano gli avanzi della tonnara Domizia, e aggiunse, con esagerato entusiasmo che Santo Stefano, capace di parecchie navi, era superiore a tutti i porti d'Italia. Sui primi del secolo XVII cominciò il caseggiato di Porto Santo Stefano, per opera del Governatore spagnuolo Gilles Nugnez Oreyon. Questo porto attualmente è in floride condizioni, e per i suoi pregi deve essere stimato come fra i più importanti del litorale tirrenico. È da augurarsi che lo Stato prenda a cuore la questione del Porto di Santo Stefano, ne migliori le condizioni, ed allora la Maremma ne risentirà non piccoli benefici effetti.

Segue adesso **Port'Ercole** che Massimo d'Azeglio disse più pittoresco di Etretat e di Trouville, e che paragonò ai paesaggi inobliviabili di Sorrento, di Amalfi e di Albenga. Ricevuto forse il suo nome dai Fenici, Port'Ercole fu fortificato durante la seconda guerra punica. Un curioso episodio avvenne nel 606 di Roma: il console Ostilio Mancino, giunto a piedi a Port'Ercole da Roma s'imbarcava per l'assedio di Numanzia quando una voce ignota gli gridò di fermarsi; sebbene atterrito salpò verso Genova e qui trovò nel vascello una grossa serpe che subito sparì. Orosio, e non a torto, chiama questo episodio una furberia del Console, per dimostrare che era vano attaccare i numantini, e che quei presagi avrebbero dovuto avvertirlo che il destino non sarebbe stato favorevole alle armi romane. Nel medio evo i più grandi rivolgimenti turbarono Port'Ercole: compreso nella donazione di Carlomagno passò verso la fine del secolo XIII agli Aldobrandeschi, e da questi agli Orsini. Nel 1231 se ne servirono i Fiorentini per introdurre in Toscana

(1) MALAVOLTI, lib. I, parte III.

grande quantità di grano, occorrente per lenire la carestia. In tutte le cronache senesi si parla dello sbarco in questo porto del Gran Mercatante di Soria, avvenuto nel 1338. Si portarono grandi quantità di stoffe di seta, che abbagliavano per la loro magnificenza e che furono comprate per centosessantamila fiorini d'oro dai più grandi commercianti di Siena, cioè i Tolomei e i Salimbeni. La popolazione correva in via dei Renaldini, presso piazza del Campo, a vedere e a comprare la mercanzia meravigliosa, così squisitamente lavorata a Smirne, a Damasco e in altri luoghi di Soria, ed in un solo anno fu tutta venduta. Nel 1415 Port'Ercole era già sotto la potestà di Siena, poichè in quell'anno alcuni cittadini senesi chiesero al Consiglio del Popolo cinquanta fiorini per costruirvi una torre già iniziata da Bertoldo Orsini: ed è probabile che l'occupazione senese abbia avuto luogo nel 1409, alla venuta in Toscana dell'esercito di re Ladislao di Napoli. Fu poi Port'Ercole col Monte Argentario ceduto in enfiteusi dai senesi ad Agnolo Morosino, veneto, ed in seguito ad una società commerciale. Nel 1474 messer Francesco Benedetti da Perpignano vi fabbricò una nave, con legname preso liberamente nei dintorni e che portò l'insegna della gloriosa Repubblica. Si ebbe anche qui come a Talamone, la pestilenza e l'invasione napoletana; ed i Senesi intanto, pensando bene a provvedere per l'importanza del loro commercio marittimo, scrissero al sovrano turco per trattare l'istituzione in Costantinopoli di un console senese, al pari di Venezia, di Firenze e di Ancona.

Per Port'Ercole passò l'armata napoletana condotta da Federico d'Aragona che andava contro Genova, soggetta al duca di Milano. Carlo VIII scese intanto in Italia e chiese a Siena trentamila fiorini e la consegna dei porti: esigenze a cui poi egli stesso, lieto delle gentili accoglienze ricevute rinunziò. Intanto per un decennio Port'Ercole fu dato ad Alessandro Bichi, che contribuì ad accrescerne la tristezza e la povertà. Pandolfo Petrucci aveva comprato il dominio del Monte Argentario, con l'idea di farsene un principato; uomo astuto in politica, dice il Banchi, violento contro i suoi avversari o contro chiunque riputasse ardito di opporsi alle sue voglie e alla sua ambizione, voleva tenersi amici gli imperiali, non inimicarsi i fiorentini e restare nelle grazie del Papa. Nel 1502 Alessandro VI visitò Port'Ercole ed il Borgia poté apprezzarne da vicino la bellezza e l'importanza e nel 1526 Andrea Doria lo assalì e se ne impadronì a nome di Clemente VII. I Senesi reclamavano il porto, ma il Papa e il Doria li dileggiavano, rimandando da uno all'altro la risposta, finchè nel 1530 Cincio Corso se ne impadronì e lo rese a Siena.

Il celebre Baldassare Peruzzi e Antonio Maria Lari ne visitarono le fortificazioni. Floridissimo dovette essere per Port'Ercole il periodo della dominazione di Agostino Chigi, detto il Magnifico, che aveva fatto fabbricare la Farnesina da Baldassare Peruzzi e che a Port'Ercole fece edificare un palazzo più piccolo ma consimile, che poi fu distrutto dai Turchi.

L'autore delle *Pompe senesi* racconta le magnificenze di questo signore, che gettava via i piatti d'argento, che teneva cento bastimenti e cento cavalli, che lasciò una rendita di settantamila scudi d'oro, e parla delle sue possessioni e delle fabbriche impiantate a Orbetello: e qui bisogna intendere Port'Ercole, poichè è là che il Chigi esercitò la sua supremazia e il suo

grande commercio. Inoltre piantò a Port'Ercole le prime vigne, che producevano quell'ottimo vino preferito da Paolo III, come si vede nella curiosa memoria sui vini d'Italia, scritta da Sante Lancerio, bottigliere di papa Paolo III Farnese. Nel 1541 Aradieno Barbarossa saccheggiò Port'Ercole, consegnandolo poi a Leone Strozzi, ammiraglio francese che lo offrì a Paolo III. Ma questo Papa, desiderando soltanto il vino di Port'Ercole ma non curandosi di possederne il territorio ricusò, ed allora il porto tornò a Siena dopo che i Francesi, partendo, ne avevano incendiata la rocca. I Senesi con grande gioia recuperarono Port'Ercole, e si ordinarono grandi lavori, nuove muraglie e si accrebbero le fortificazioni. Nel 1555 il Marignano espugnò Port'Ercole che, caduta la gloriosa repubblica senese, fu incorporato nel 1557 allo Stato dei Presidi spagnuoli. Filippo II ordinò la costruzione del forte di Monte Filippo, della Rocca e della Stella; costruzioni compiute dall'architetto Camerini, toscano, che vi riunì tutti i pregi dell'architettura militare conosciuti nel secolo XVI. Lo stato dei Presidii passò poi alla linea borbonica di Napoli, ed Orbetello ne fu la capitale, con un governatore generale, un auditore generale, un comandante delle truppe di presidio, con proprie leggi e con una particolare monetazione. Nel 1798 passarono per questo porto sei cardinali fuggiaschi da Roma (1). Nel 1808 di Port'Ercole s'impadronì la Francia, finchè col trattato di Vienna del 1814 fu incorporato al Granducato di Toscana.

Rimane adesso a parlare del **Porto Cosano**, che qualche scrittore ha voluto rintracciare a Port'Ercole o a Santo Stefano, ma che bisogna in verità ricercare nella rada di Finiglia (2). Nell'antichità il Porto Cosano è noto per il disastro toccato alle navi romane nell'anno 436 di Roma: alcune navi cariche di vettovaglie, nelle vicinanze di questo porto rimasero prigioniere della flotta cartaginese. E nel 551 una grave burrasca vi si sollevò, tanto che la flotta di cinquanta quinqueremi, capitanata da Claudio Nerone fu in procinto di perdersi. Da qui partirono le navi in aiuto di Marsiglia assediata da Cesare, spedite da Lucio Domizio Enobarbo. Come il nome di Cosa fu cambiato in Ansedonia, così il nome di Porto Cosano potè esser cambiato in Porto di Finiglia. Esso vien nominato nella famosa donazione dell'805, e così nella bolla di Alessandro VI del 1255 che confermava quel diploma e che comprendeva anche Ansedonia, Orbetello, il Tricosto, Stacchilagi, il monte di Cerasolo, Cologno, il monastero di San Benedetto, le chiese di San Marzio, di Sant'Angelo, di San Donato, Giannutri, il lago di Burano e Port'Ercole. Il feudo dell'Ansedonia, dopo di Margherita, figlia unica di Ildobrandino di Sovana e moglie del conte Guido di Montfort, passò alla figlia contessa Anastasia, avendo la quale nel 1293 sposato Guido di Gentile di Bertoldo Orsini, la contea di Sovana e il feudo dell'Ansedonia passarono nel dominio della famiglia Orsini di Roma. Nel 1358 Bernardo abate di Sant'Anastasio rinnovò l'enfiteusi a favore di Ildebrandino, Nicola e Gentile, figli di Guido Orsini, e fra le altre località comprese nel feudo, si rammenta *la città di Ansedonia col suo porto che vien chiamato Fi-*

(1) LENZI FURIO, *Un diplomatico Orbetellano del tempo napoleonico*. Roma, 1905, p. 10.

(2) LENZI FURIO, *Un ripostiglio di mo-*

nete consolari e la località del Porto Cosano.

(Nella *Rassegna Numismatica* diretta da F. Lenzi, anno II, 1935, n. 4-5, Orbetello).

niglia. Per qualche altro tempo ancora vien rammentato il nome di Porto Finiglia finchè, perduta ogni importanza, venne del tutto dimenticato (1).

Ponendo fine a questi brevi cenni storici sui porti della Maremma Toscana, ci facciamo l'augurio che al più presto siano migliorate le condizioni dei nostri porti e che una nuova èra di benessere risorga finalmente per queste grandi e dimenticate maremme, nate dalla febbre e dal sole, ma dove tutto ci ricorda l'antica potenza marittima e le vetustissime glorie!

(1) TOZZETTI, *Viaggi*, vol. IX; SANTI, *Viaggi*; *Dictionary of geography*; NISSEN, *Ital. Landeskunde*, I e II volume, Berlino, 1902.
NOËL DE VERGAS, *L'Etrurie et ses fouilles*;
FORBIGER, *Géographie*, vol. III; SMITH,

COMITATO - PRO ROMA MARITIMA,

INTRODUZIONE

I PORTI DEL LITORALE ROMANO

COMITATO "PRO ROMA MARITIMA,,

INTRODUZIONE.

Circondata per tre lati dal mare, l'Italia è essenzialmente una potenza marittima e nelle sue coste deve ricercare, con le fortificazioni, la sua sicura difesa, col commercio marittimo, la prima ricchezza. L'unico lato che la unisce al continente offre nelle Alpi un potente baluardo, ed a tal punto fu provvida la natura nel fornircelo, che è più difficoltoso lo aprirvi il varco che non l'impedirlo. Dalla parte del mare le coste ricche di golfi e di insenature sembrano appositamente create alla costruzione dei porti.

Quale importanza abbiano questi nella prosperità e nella sicurezza di una Nazione lo dimostra la storia confermando il pensiero, che ci fa naturalmente comprendere come inconciliabile sia senza di essi il progresso economico di una Nazione marittima. La marina romana dell'era antica, e quella delle Repubbliche marinare nel medio evo tennero alto per quindici secoli l'onore delle armi e del commercio italiano in tutto il mondo, e la loro storia offre nell'ultima sintesi la prova più convincente delle nostre asserzioni.

Al sorgere dell'evo moderno avvenne uno sconvolgimento nelle sorti dell'Italia, che, costretta a servire come campo di battaglia delle altrui lotte, cadde in dominio or dell'uno e or dell'altro, sempre egualmente da tutti sfruttata e vilipesa. Ridotta allora in piccoli Stati, eternamente belligeranti, dovè trascurare del tutto il commercio per impoverirsi in guerre interne ed esterne. Quando, poi, avvenne la fusione dei minuscoli domini, la Marina

cominciò a risorgere, giacchè ogni Governo ebbe più sbocchi sul mare e pensò ad utilizzarli per la difesa ed il commercio; ma operando ciascuno quasi in opposizione agli altri, e spesso chiudendo i propri porti alle altrui navi, il movimento marittimo non potè riprendere più l'antico sviluppo.

Nella prima metà del secolo passato l'opera di ricostituzione si fece più potente e l'Italia, dopo lotte sanguinose, rivide l'antica unità e la perduta indipendenza, e dopo l'unione di tante piccole forze, spinte da un unico mezzo verso un unico fine, tornò a giudicar possibile il ritorno a un'epoca di grandezza e di gloria.

Da trentacinque anni solamente le armi giacciono inopere e la Nazione spende le sue forze e rivolge il suo pensiero alla ricchezza economica, giudicandola unico mezzo atto a conservare la propria libertà, e ad aumentare sempre la propria influenza politica verso le altre Nazioni.

Risoluti i più gravi problemi economici che dovevano essere il fondamento di una vita comune, si presentò quello dei porti, che le nuove esigenze commerciali e i progressi dell'arte idraulica dichiararono insufficienti ad un regolare funzionamento. Una provvida amministrazione sta ora curando questa che deve essere tra le prime istituzioni italiane e da cui dipende gran parte della nostra grandezza, raccomandandola anche in modo speciale al Congresso, convocato per studiare le più importanti questioni che riguardano la navigazione. Affinchè, poi, più interessamento si prendesse nelle discussioni volle raccogliere in un'unica pubblicazione la storia dei porti italiani dai tempi più antichi, propugnando così lodevolmente un'opera degna del più alto elogio.

Il Comitato *Pro Roma Maritima*, che studiò lungamente il problema per quel che riguarda la costa romana, porterà in questo Congresso il contributo dei suoi lavori, che, spera, riusciranno di un interesse speciale, giacchè la spiaggia del Lazio si presenta sotto un aspetto ben differente dalle altre, ed esige una soluzione diversa da quella che richiedono le coste delle varie regioni italiane.

Infatti, mentre per gli altri porti si tratta semplicemente di ampliare e di migliorare le costruzioni già esistenti, per il Lazio si deve porre su di una nuova base il movimento commerciale. Lo studio dei suoi porti ci farà concludere che da essi e per molti secoli dipese la grandezza e la prosperità di Roma, e che fin dai tempi più antichi, vista la impossibilità di utilizzare il fiume per la navigazione, fu studiato il progetto di riunire di-

rettamente la città al mare, giacchè anzitutto, concentrando in un unico e grande porto il movimento diviso in tre o quattro di secondaria importanza, si ottiene un risparmio di energia ed una unione di forze, ed in secondo luogo, togliendo ogni distanza per terra dal mare alla capitale, si elimina una spesa e si diminuisce il costo delle merci.

I moderni progressi dell'arte delle costruzioni idrauliche hanno risoluto la questione che ad Anco Marzio non riuscì di rendere pratica, ed il Comitato *Pro Roma Maritima*, che propugna un progetto facilmente attuabile, attende da questo Congresso una parola d'incoraggiamento ai suoi studi ed un aiuto a conseguire i suoi ideali. Ravenna si trovava appunto nelle condizioni di Roma, ed il porto Corsini la mise per mezzo di un canale in comunicazione col mare, arrecandole quei vantaggi, che, proporzionalmente moltiplicati, possono prevedersi per la nostra città.

I propri lavori intanto avendo fornito al Comitato occasione di raccogliere un discreto materiale, specialmente sullo sviluppo commerciale e sull'arte della costruzione degli antichi porti della provincia romana, gli hanno permesso di offrirsi spontaneamente al Ministero della Marina, per la redazione della monografia riguardante la spiaggia romana.

Avutone l'onorifico incarico, affidò la compilazione del lavoro al cav. uff. AUGUSTO ZERI, noto per i suoi studi speciali sulla storia della navigazione italiana, e l'opera fu compiuta dallo ZERI con piena soddisfazione del Comitato, il quale vide la messe raccolta vitalizzata ed ordinata su quell'indirizzo, che animò sempre il suo operato.

Lo studio approfondisce in modo particolare le questioni che riguardano la costruzione del tutto speciale adottata dai Romani e lo sviluppo relativamente enorme raggiunto da quei porti, che dovevano fornire ad una città industrialmente improduttiva il cespite totale della sua esistenza, e, constatato che ancor oggi Roma vive essenzialmente per mezzo dell'importazione, dimostra l'utilità di un canale navigabile, che, non solo continui la tradizione della grandezza romana, ma apporti benanco alla Città eterna, con la vita produttiva, una nuova fonte incalcolabile di benessere e di ricchezza.

Rimane però a considerarsi un altro problema che l'Autore dovè per necessità trascurare, ed è che la maggior parte delle capitali dei più grandi Stati del mondo, sia artificialmente per mezzo di canali, sia naturalmente per mezzo di fiumi navigabili, è in co-

municazione col mare, traendo da esso per via diretta il materiale necessario alla vita economica e politica di una capitale moderna.

Mettendo Roma allo stesso grado delle altre sorelle si risolverà uno dei più importanti problemi economici, si realizzerà quello che fu l'ideale delle più grandi menti italiane, e si farà al tempo stesso opera degna della grandezza romana.

Noi ci auguriamo che l'ammiraglio CARLO MIRABELLO, la cui iniziativa ha tanto rialzato il prestigio della Marina, ci apporti l'appoggio del Governo, coronando i nostri sforzi; e quando la patria avrà ritratto ricchezza e benessere, sarà sufficiente compenso all'opera compiuta la soddisfazione dell'esito favorevole.

Il Presidente del Comitato « Pro Roma Maritima »

Ing. PAOLO ORLANDO.

I PORTI DEL LITORALE ROMANO

PROEMIO.

Per le loro condizioni storiche, geografiche, commerciali e militari, i porti della spiaggia romana si presentano sotto un punto di vista così speciale, che prendendone a tracciare nelle sue linee generali la storia, è necessario chiarire alcuni concetti sui quali è interamente fondato questo lavoro.

Anzitutto essi sorsero in un'epoca molto anteriore a quanti si aprono sulle coste d'Italia, e fiorirono quando gli altri non erano peranco fondati. In secondo luogo, mentre quasi tutti i porti furono edificati presso città importanti, quelli del Lazio, sebbene costituissero punti strategici e centri commerciali di prim'ordine, sorsero presso città piccole e poco potenti. Finalmente, mentre tutti i porti furono costruiti in modo semplice e corrispondente solo alle necessità militari e commerciali, quelli della nostra spiaggia videro ornamenti meravigliosi e lussureggianti, possibili solo all'erario inesauribile dell'Impero romano.

Le conseguenze di questi tre fatti sono molto più notevoli che apparentemente forse non sembrerebbe ed è a loro appunto che si deve quella originalità, che dà un'impronta del tutto speciale alla storia di questi porti.

La prima e la terza osservazione riguardano in modo particolare la parte tecnica della costruzione: il fatto che tali porti sorsero prima di tutti gli altri dovrebbe necessariamente portare alla conseguenza che furono i meno perfetti ed i primi a richiedere riparazioni.

L'arte idraulica infatti, bambina ancora nei primi secoli dell'Impero, aveva nel Medio Evo progredito a passi di gigante ed erano state dettate dalla pratica, se non dalla teoria, molte di quelle regole che sono indispensabili alla stabilità e al buon andamento di una costruzione, che si trovi in lotta continua col mare.

Eppure se noi confrontiamo le costruzioni di questi porti, con quelle di molti altri sorti qualche secolo dopo, dobbiamo con meraviglia osservare che mentre i primi resistettero alle onde tempestose ed ai venti più terribili, evitarono gl'interramenti ed opposero anche una certa difficoltà alla distruzione operata con macchine guerresche, i secondi spesso cederono alla violenza degli

elementi naturali e non di rado furono invalidi a sostenere gli assalti dei nemici.

Gli ornamenti splendidi di marmi rilucenti, le colonne sontuose e gli artistici capitelli, i porticati ricchi di statue, i maestosi edifici possono, è vero, attribuirsi alla ricchezza acquistata con la devastazione nelle terre nemiche, ed all'opera mal compensata e molto proficua di interi eserciti di schiavi; ma non sarà possibile attribuire solamente al loro aiuto materiale la stabilità ed il buon andamento di tali opere.

Quando l'aquila romana volgeva imperterrita le ali sui più lontani lidi, i soldati doveron sempre pugnare in luoghi sconosciuti, sopportando privazioni d'acqua e di viveri, sostenendo l'urto di nemici spesso più numerosi ed accaniti nella difesa delle proprie terre. Il solo coraggio non avrebbe potuto assolutamente portare a quella serie ininterrotta di vittorie, che rese immortali Agricola e Cesare, e indubbiamente lo splendido periodo storico dell'Impero più che alla potenza materiale deve attribuirsi alla straordinaria sagacità delle menti direttrici.

E quello che si verificò nelle arti guerresche, si può riscontrare in tutte le manifestazioni dell'ingegno umano, nelle sublimi costruzioni architettoniche dallo stile maestoso e semplice, nella letteratura lussureggiante di menti divine, nelle scienze maravigliosamente progredite in quei primi albori della loro esistenza.

L'esame, quindi, della costruzione dei porti romani presenta un interesse del tutto speciale, che non inutilmente fu studiato dall'ingegneria moderna, la quale vi trovò una divinazione delle teorie, che essa pose per la prima volta in luce e che il criterio delle menti romane quasi miracolosamente prevenne.

La seconda osservazione riguarda essenzialmente la storia dei porti ed è suscettibile, non meno delle altre, di un ampio svolgimento.

Roma nel fiore dell'Impero riuscì a contenere fino a quattro milioni di abitanti, i quali, sebbene avessero sottomesso il mondo intero con la potenza delle armi, saggiamente guidata da un'insuperabile strategia, non seppero dedicarsi all'agricoltura ed alle industrie in modo da vivere essenzialmente col prodotto dei propri campi e del proprio lavoro.

L'enorme quantità di vettovaglie che la capitale del mondo quotidianamente consumava, il materiale che era impiegato nelle sontuose costruzioni, l'oro che ornava le case signorili, i marmi preziosi che ovunque sorgevano abbondantissimi, erano tutti tributi di guerra che i popoli sottomessi pagavano ai dominatori.

Trasportare tali materiali per terra dalle regioni più lontane attraverso strade mal tenute, col solo aiuto degli animali domestici era cosa d'impossibile attuazione. I Romani, infatti, fin dal primo giorno in cui entrarono in relazione col mondo pensarono al trasporto per mezzo del mare, e forse lo stesso Romolo, fondando la città sulle rive di un gran fiume e non lungi dal Tirreno, pensò che le acque del Tevere avrebbero potuto servire come mezzo di rapida e diretta comunicazione.

Il primo problema pertanto che si propose di risolvere Roma, non appena la sua grandezza le permise di rivolgere il pensiero alle guerre, fu quello della navigazione del Tevere, ed Anco Marzio, per il primo, fondando la colonia romana di Ostia, scese e risalì il fiume con primordiali vascelli.

Quale importanza dovesse avere questo primo porto nel rapido svolgersi della grandezza romana, basta a dimostrarlo il fatto che al principio dell'Impero Ostia contava ben 80,000 abitanti e sorgeva ricca di monumenti, di terme, di porticati e templi lussureggianti.

Ma un porto situato alle foci del Tevere non poteva esser duraturo per l'immensa quantità di arene trasportata annualmente dal fiume, e questo fu l'unico errore che i Romani commisero nella costruzione di esso. Relativamente infelici riuscirono, adunque, quelli di Claudio e Traiano, e coll'andar del tempo decadde le città che essi avevano fatto sorgere.

Quando l'esperienza insegnò ai Romani che altrove dovevano fondare i porti, ai quali era affidata la vita economica della città, essi cercarono i punti più vicini e più adatti a tali costruzioni e sorsero a Civitavecchia il porto di Traiano, ad Anzio quello di Nerone, a Terracina quello di Antonino.

Questi porti maravigliosi per la costruzione in sè stessa, non meno che per l'arte e la ricchezza con cui erano ornati, vissero lunghi secoli di grandezza e di prosperità sotto l'alto patronato di Roma, che amorevolmente li proteggeva, essendo ad essi affidata la sua vita commerciale in tempo di pace, la sua sicurezza in tempo di guerra.

Orbene, mentre quasi tutti gli altri porti delle coste italiane sorsero in vicinanza di una città importante ed ebbero con essa comune la storia, i porti della spiaggia romana dipesero essenzialmente da Roma, e quindi tutti risentirono grandemente la conseguenza dei vari periodi di pace e di guerra, di grandezza e di decadenza, che coll'andar dei secoli si succedevano nella Città eterna.

I piccoli centri, che sorgevano presso il porto, non furono che l'abitazione dei marinai e dei soldati, e non ebbero in nessun periodo una storia propria, come l'ebbero invece le altre città marittime italiane.

Così, quando in Roma successe alla grandezza imperiale la decadenza del medio evo, e a questa il parziale risorgimento del dominio pontificio, i porti della spiaggia romana si trovarono sempre in perfetta armonia con le condizioni della loro fondatrice: sopportarono i suoi dominatori, combatterono i suoi nemici, gioirono delle sue vittorie, intristirono delle sue sconfitte.

Perduta la signoria del mondo, Roma non ricevè più i reverenti tributi delle regioni un dì sottomesse ed ora ribelli, e cominciò a mantenersi col frutto delle proprie industrie. I porti, allora, che avevano già ricevuto tesori senza nulla esportare, si abituarono al commercio, cercarono nella pesca, nelle costruzioni navali e nell'esportazione dei prodotti dell'agricoltura nuove fonti di ricchezza, adattandosi anch'essi alle mutate condizioni di vita.

Presentemente i porti romani, troppo trascurati, hanno perduto l'antica importanza e Roma, congiunta direttamente da celeri linee ferroviarie con i principali centri marittimi, ha affidato a questi la parte essenziale del suo commercio. Indubbiamente, però, per risparmio di tempo e di danari, Roma non si servirebbe di Genova o di Napoli qualora rispondessero alle sue esigenze i suoi antichi centri marittimi.

Inoltre, quello stesso problema che si proposero i Romani prima di ogni altro, e che l'arte dell'architettura troppo poco progredita non permise loro di risolvere, è reso invece attuabile dai moderni perfezionamenti delle scienze idrauliche. Un imperatore romano non indugierebbe dinanzi alle mutate con-

dizioni e non si lascierebbe spaventare dal semplice ostacolo economico, pensando che l'unione diretta di Roma col mare compenserebbe ad usura le spese incontrate per compiere i lavori. Peccato che l'imperiale grandezza sia da tanti secoli tramontata!...

Nella rapida esposizione della storia dei singoli porti, partendo dall'estremo limite nord della spiaggia romana, per giungere a quello sud, noi terremo sempre in particolare considerazione la tecnica delle costruzioni, trattando della storia vera e propria solo per quel tanto in cui essa si riferisce essenzialmente alle varie città marittime e si allontana da quella di Roma.

Per quegli altri piccoli porti, che se pur vogliono chiamar tali, nacquero per opera di signorotti feudali o sono le rovine di costruzioni anteriori all'epoca romana, ci limiteremo a dare un rapidissimo cenno, giacchè essi hanno poca importanza per la storia e quasi nessuna per la tecnica seguita nelle loro costruzioni.

Porto Clementino.

Il porto Clementino sorge presso alla città di Corneto ed ebbe una qualche importanza per il suo commercio e più ancora per la protezione di cui gli furono sempre larghi i pontefici in tutto il tempo in cui maggiormente fiorì il potere temporale della Chiesa. La protezione, anzi, giunse a tal segno che nelle loro partenze per mare i papi moltissime volte s'imbarcarono a Corneto, sebbene questa fosse più lontana da Roma del porto più grande e sicuro di Civitavecchia.

La città di Corneto per sè stessa non è città marittima, giacchè vide i suoi natali tre miglia lungi dal mare, su di una ridente collina e giace fra i due fiumicelli Marta e Mignone, sulla sponda sinistra del primo e non molto distante dalla destra del secondo. Anticamente fu città etrusca, forse abitata dai nuovi Graviscei, e rimangono a permettere una parziale ricostruzione della sua storia i numerosi monumenti, che furono ritrovati nelle vicine grotte. L'importanza della città nei primi secoli della sua fondazione si rileva dalle grandiose mura e dagli avanzi di vaste costruzioni di stile etrusco.

I pontefici, considerando che grande produzione aveva Corneto specialmente di granaglie, di olio e di bestiame e che il clima aveva notevolmente migliorato, dacchè le campagne abbandonate ed incolte erano state ridotte fertili con assidua ed accurata coltivazione, vollero, ad incoraggiare l'opera di quei laboriosi cittadini, renderli indipendenti dalla vicina Civitavecchia. Approfittarono, quindi, di una naturale insenatura della costa, indicata alla costruzione di un piccolo porto, per permettere ai Cornetani di compiere direttamente il traffico con navi mercantili di non molta portata.

La costruzione si ridusse al puro necessario senza sfarzo di colonne e di monumenti e senza che lapidi marmoree tramandassero ai posteri il ricordo dell'opera; ma a questo piccolo porto Corneto dovè la sua ricchezza, giacchè con esso giunsero a lei dal Vaticano franchigie e speciali agevolazioni, le quali aumentarono notevolmente la produzione ed il commercio, al punto che alcune delle più nobili famiglie dello Stato pontificio stimarono onorifico l'ascriversi alla cittadinanza di Corneto.

Il Torrigo, seguendo Anastasio bibliotecario, è d'altra opinione sulle origini di questa città. Noi vedremo appresso, parlando di Civitavecchia, che questa dapprima si chiamò Centocelle e che i suoi abitanti, assaliti dai Saraceni, dopo aver inutilmente tentato di difendere le proprie case, furono costretti a fuggire in collina e quivi costruirsi nuove abitazioni. La città fondata dagli esuli fu nominata Leopoli e fu lasciata deserta quando nell'889 i fuggiaschi tornarono nell'antica patria, che i pirati avevano dovuto abbandonare. Il Torrigo crede che Corneto sia sorta sull'antica Leopoli, usufruendo del materiale che era stato lasciato nel ritorno al lido. Non sarebbe improbabile che una parte della popolazione preferendo le industrie della cam-

pagna a quelle del mare non avesse acconsentito al ritorno comune sulla spiaggia. Ad appoggiare questa ipotesi starebbe il fatto che fino all'anno 1000 manca ogni notizia sicura su Corneto, e si comprende ancora che, se così fossero andate le cose, dovrebbe correggersi un errore, quello, cioè, che fa chiamare Cencelle o Leopoli i ruderi annessi ad un piccolo villaggio situato sopra Civitavecchia, ruderi che vanterebbero origine diversa da quella che la maggioranza degli storici presentemente loro attribuisce.

Sappiamo da fonte sicura che nel secolo decimosecondo Corneto si reggeva con leggi proprie e che solo dipendeva dallo Stato pontificio, per una protezione accettata spontaneamente. Per il suo commercio, intanto, la città era costretta a far trattati di alleanza specialmente con i porti più importanti del Tirreno, dovendo da essi aspettarsi la fonte maggiore di guadagno. Così nel 1174 ne contrasse con Pisa, uno dei più notevoli per la sua storia, trattato che riporta anche il Muratori.

Sarebbe troppo lungo riferire qui tutti i piccoli fasti che ricorda nella sua storia Corneto, tanto più che essi non la riguardano che indirettamente non avendo il suo porto posseduto mai proprie navi e neppure un servizio ben organizzato, che gli permettesse di porsi a confronto con quegli altri che la posizione naturale e la munificenza degli imperatori o dei pontefici volle destinati ad essere centro del movimento marittimo. Il porto Clementino è da paragonarsi piuttosto a quegli altri numerosi che sorgono frequenti sulla spiaggia da Civitavecchia ad Ostia, vicino a castelli, sedi di piccoli feudi. In simili luoghi i signorotti, per proficua utilità e difesa e per fornire un riparo dalle tempeste ai naviganti ed ai pescatori, fecero erigere delle costruzioni che davano a quelle piccole rade l'aspetto e in ispeciali condizioni l'utilità del porto. Queste rade ospitarono tutte, sia pur poche volte, qualche flotta importante, giacchè i signori dei castelli dovevano, per le frequenti lotte di partito, trovarsi spesso in contrasto fra loro e subire nei momenti infausti le vendette dei vincitori. È naturale, però, che per questi porti, come per quello Clementino, le squadre dovessero rimanere abbastanza lontane dalla spiaggia e che ad una ad una le navi potessero avvicinarsi a quel solo punto loro accessibile nel quale era costruita la banchina.

Il nome di Clementino è dato da Clemente XII, non già perchè a questi siano dovute le opere murarie fatte per rendere accessibile la rada naturale, ma perchè questi più degli altri pontefici s'interessò di Corneto e le concesse franchigia. Nel 1805 Pio VII costruì le famose saline che tanto fecero parlare di sè per la discussione sorta circa l'aria cattiva, che si riteneva dovessero produrre. Medaglie e lapidi ricordano il fausto avvenimento, e le saline, che danno ottimo ed abbondante sale, rimangono tuttora nel tratto di spiaggia che separa il porto Clementino da Civitavecchia.

Presentemente non vi approdano che barche da pesca, costrette a ripararsi dalle tempeste. La banchina in parte è ancora conservata, ma il lavoro del mare e del tempo ha sommerso l'estremità della testata: sulla sua sinistra vi è uno scalo d'approdo; Corneto ha ora una stazione ferroviaria, che però non ha portato alcun risveglio al commercio del porto, e si comprende, che questo, posto in vicinanza di uno importante come quello di Civitavecchia, fiorì solo per l'impulso immediato e potente dei pontefici e che era destinato a morire non appena un tale aiuto gli fosse mancato.

Porto di Civitavecchia.

La città ed il porto di Civitavecchia, per la loro vicinanza a Roma, per la posizione e per l'animo intraprendente dei cittadini, vantano una storia fra le più gloriose e le più ricche di fasti. Il loro territorio si estende presentemente fra due ruscelli, che sboccano sulla spiaggia romana: il Ceretano e il Mignone, e presso a poco anche nei tempi più remoti si trovò entro tali limiti.

Su questo tratto di spiaggia, secondo la testimonianza di antichi scrittori, sorgevano numerosi ed importanti castelli, a cui erano annessi dei piccoli porti. Di molti di questi si volle congiungere la storia con quella di Civitavecchia; ma è ormai accertato che soltanto quello di Centocelle ha veramente dei rapporti con essa, anzi corrispose nell'antichità con altro nome al porto moderno.

Intanto mentre la spiaggia era molto frequentata ed in parecchi punti presentava sedi attive di commercio, numerose città sorgevano sulle colline prossime al mare in posizioni veramente strategiche. E la cura speciale con cui tanto le città interne che quelle della costa provvidero alla propria difesa è spiegata dal fatto che mentre le prime erano abitate da popolazioni indigene, le seconde erano state fondate esclusivamente da popoli stranieri.

Provenivano questi dalla Fenicia e dalla Grecia, regioni che avevano nei tempi più remoti esteso su tutto il mondo il dominio assoluto del mare e del commercio marittimo. Nell'interesse, quindi, delle proprie navi e delle ricchezze da esse trasportate avevano sempre procurato di edificarsi su tutte le spiagge di approdo, sicuri rifugi contro le tempeste e potenti baluardi contro il nemico.

Ma quando cadde lo splendore della Grecia e della Fenicia, che avevano massimamente contribuito alla civilizzazione dei popoli italici, sorse gigantesca la potenza di quelli stessi che un dì erano stati servi dell'Oriente, e che seppero saggiamente rivolgere contro di esso le armi, di cui improvvidamente li aveva armati. Finirono a tale epoca le vittorie dei Pelasgi e dei Focesi e non rimasero a ricordo di tanti fasti che i monumenti da loro edificati, ai quali scesero gli abitatori delle città montane.

Avevano questi, per molti secoli, dalle loro fortezze veri nidi di aquila, protetti da burroni e nascosti da boschi, assistito indisturbati alla fondazione ed alla prosperità di quelle colonie forestiere. Non appena li videro liberi, invasero i porti e le città, s'impadronirono delle navi e tentarono le onde, desiosi di trovarvi gloria e ricchezza: Tarquinia scese a Gradisca, Cere a Pirgi, e queste due colonie giunsero al massimo della loro potenza sotto il dominio etrusco; strade fiancheggiate da monumenti, sontuosi edifizii, porticati meravigliosi per arte e per ricchezze, ne sono, con i loro avanzi, una prova evidente.

Cominciarono allora le relazioni di questi porti con Roma e, per trattati di alleanza successi alle guerre etrusche, forse nel 563 di Roma, divennero colonie della Città eterna. Per qualche secolo appoggiate dalla potenza di Roma ed aiutate da questa nel proprio commercio, Pirgi specialmente fiorì e divenne porto frequentato e famoso. Le sue spiagge erano ricche di ville, che volentieri vi costruivano i Romani per cercare riposo ed oblio alle cittadine fatiche. In questo periodo ebbe rivale Alsio ed ambedue per molto tempo si disputarono il primato, giacchè ambedue avevano i propri frequentatori assidui, che spendevano per abbellirle incalcolabili tesori. Ma dopo un comune splendore ebbero una comune e rapida decadenza e Rutilio ce le descrive come villaggi deserti e ci dà pessime informazioni sullo stato dei porti.

Contemporaneamente un altro centro commerciale raggiungeva il massimo della sua prosperità: Centocelle, la cui grandezza cominciò proprio quando morì quella delle altre città, e nacque per non più spegnersi. La storia di questa è strettamente collegata a quella di Civitavecchia, che di lei è figlia e di cui, nel medio evo e nell'evo moderno, ha mantenuto alte le tradizioni e la storia, aggiungendovi il lustro di nuove e splendide vittorie.

Probabilmente Centocelle esisteva anche nei tempi più remoti ed aveva importanza per dar rifugio alle navi durante le tempeste; infatti le costruzioni che ci rimangono rivelano l'arte antichissima su cui sono poggiati Alsio e Pirgi. Ma quando questi due ultimi presero quello sviluppo di cui ci siamo fino ad ora occupati, non si ha di Centocelle più alcuna notizia e ciò vuol dire che d'allora essa rimase sconosciuta ed abbandonata. Il nome è dato dalla costruzione stessa del porto del tutto dissimile dai moderni, formato da tante consecutive insenature, atte a raccogliere una nave o poche barche, e che chiamavansi « Cellae ».

Pochi degli antichi scrittori ne diedero qualche accenno: Plinio il giovane per il primo scrivendo a Corneliano gli narrava che su quella spiaggia Traiano aveva costruito una magnifica villa e pensava di fabbricarvi un porto, che potesse sostituire quello di Ostia, ormai per la massima parte interrato e ridotto, insieme alle costruzioni eseguite da Claudio, in uno stato di quasi assoluta inservibilità. Plinio fu invitato nell'anno seguente dall'Imperatore a trascorrere qualche tempo nella sua villa ed allora cominciò in una lunga serie di lettere a dar sfogo all'ammirazione che l'animo suo di letterato e di poeta gli permetteva di sentire per quei luoghi incantevoli.

Entusiasta anche Traiano, da un alto balcone gli indicava una profonda insenatura, che avrebbe potuto dare ricetto sicuro alle navi, e gli esponeva i suoi progetti sull'indirizzo da darsi alle costruzioni, progetti che aveva compiuto per lui l'illustre e valente Apollodoro. Plinio ascoltava l'Imperatore e ne riferiva nelle sue lettere i discorsi, che in tal modo sono giunti fedelmente riprodotti fino ai giorni nostri. Cominciarono intanto i lavori, a cui l'illustre scrittore assistè fornendoci un diario quasi ininterrotto del loro celere progredire, insieme ad una fedele e particolareggiata descrizione dell'opera maestosamente artistica.

Da qualunque punto lo si guardasse, il porto appariva foggato ad anfiteatro: due moli lunghi 400 metri ciascuno si protendevano innanzi nel mare e gli impedivano di apportarvi le onde procellose. Un'isola era situata fra

L'estremità dei due moli e funzionava da antemurale. Tale isola era stata costruita gettando l'uno sull'altro colossali macigni di pietra, che per il loro peso costituivano una massa unica compatta: su essa sorgeva nel mezzo un faro ed ai lati due torri: una statua di Nettuno, infine, era innalzata al dio del mare per invocare la sua benevolenza. Il porto, tanto in larghezza che in lunghezza misurava 500 metri ed aveva 250 000 metri quadrati di superficie. Le due bocche erano larghe ciascuna 150 metri e tali da permettere l'ingresso e l'uscita ai bastimenti con qualsiasi tempo.

Tutto quel tratto che congiungeva i due moli dalla parte della terra era ricco di porticati e di edificii appositamente costruiti per comodità dei commercianti. Fra tramontana e ponente in diretta comunicazione col porto era un'ampia darsena di forma rettangolare, atta a permettere ai navigli un sicuro asilo nei lavori di carico e di scarico e nelle riparazioni alle avarie subite in viaggio. Alcuni autori basandosi sul fatto che ne mancano notizie in Plinio, negano che tale costruzione sia opera di Traiano. Ma i disegni, la situazione e la mancanza di notizie posteriori concorrono a far credere che la darsena nacque insieme al porto, tanto più che non è difficile che Plinio sia partito prima dell'ultimazione dei lavori.

Una costruzione che non è opera di Traiano, sebbene molti concordemente vorrebbero attribuirle a questo imperatore, è quella delle Terme Taurine. Il nome viene dal fatto, che la leggenda tramandò ai posteri, che le acque calde zampillarono la prima volta sotto il calpestio d'un toro. A Traiano invece sembra doversi attribuire il magnifico acquedotto, che fornisce a Civitavecchia fresche e saluberrime acque, conducendovele dalle vicine montagne. Alcuni vorrebbero dimostrare, con la dubbia interpretazione di alcuni fatti e di alcuni dati, che tale costruzione esisteva prima dell'epoca di Traiano. Tale circostanza dimostrerebbe, contro quello che comunemente si crede, che Centocelle ebbe grande prosperità anche prima della decadenza di Pirgi e di Alsio; ad ogni modo, se l'opera non fu ideata e compiuta per la prima volta da Traiano, certo ne dobbiamo a lui un totale e grandioso restauro.

Il porto di Centocelle cominciò da Traiano a funzionare e ad attirare a sè tutto il commercio del Tirreno, giacchè in quel tempo era l'unico che in questo mare fosse in grado di dare un ricetto sicuro alle navi, come ci assicurano molti storici del tempo, Plinio compreso. Morto Traiano, quasi tutti gli altri imperatori vi fecero soggiorno, perchè insieme alla vicinanza a Roma si aveva la comodità di un centro commerciale importante e di una villeggiatura per nulla inferiore a quelle attraentissime di Salerno e di Pozzuoli. Le epigrafi sopravvissute al tempo ci danno così la prova sicura del soggiorno in Centocelle, di Adriano, Marco Aurelio e di Commodo, e notizie raccolte nelle opere di storici contemporanei ci assicurano che ivi si trattennero lungamente anche molti altri imperatori e generali.

Insieme a tali illustri personaggi corsero, come è naturale, a Centocelle numerosi i nobili, e quanti amavano i divertimenti e la moda, che mai si trovavano disgiunti dal capo supremo dell'Impero. Inoltre, la presenza delle stesse autorità reclamò una numerosa guarnigione di soldati e di tutti quei funzionari cui era affidata la loro sicurezza.

Intanto i lavori commerciali e militari del porto, che in breve accolse numerose ed importanti armate, come quelle di Miseno e di Ravenna, ebbero

come conseguenza un agglomeramento di popolazione che reclamò provvedimenti locali, per la direzione e l'amministrazione della città, che mano a mano andava formandosi. Le autorità militari esercitarono dapprima anche le funzioni civili, che indirettamente dipendevano dal Comune di Roma, ma con l'ingrandirsi rapido della nuova colonia, questa acquistò un municipio proprio ed autonomo.

La grande prosperità a cui salì Centocelle sembrerebbe far contrasto con la decadenza lenta e progressiva dell'Impero romano, che, da Traiano alle invasioni barbariche, procedè continua, senza quasi nessun tentativo di reazione, e nessun momento di apparente ritorno all'antica grandezza. Ma non offrirà più questo fatto un controsenso quando si consideri quale enorme centro era Roma e quanto ricco dovesse essere quel porto, che concorrevva in gran parte a somministrare il materiale occorrente alla sua vita quotidiana.

Intanto andava sempre più diffondendosi la religione cristiana, che anche a Centocelle contò seguaci e martiri; nè questa, che fu una delle più potenti ragioni della decadenza dell'Impero romano, col troncarsi alcune istituzioni che gli erano di base e di vita, fu causa di regresso o almeno di sosta infondata al porto di Centocelle. Infatti, nel secolo V Rutilio Numaziano, che da Roma tornavasene in Gallia, nella descrizione del suo viaggio parla lungamente dello stato di abbandono e di squallore estremo in cui trovò i porti, che già fiorenti si aprivano alle foci del Tevere, e con entusiasmo poi passa a vantare la monumentale e grandiosa opera di Traiano, che ancora funzionava in perfetto ordine e non offriva nessuno di quegli svantaggi che con sè porta di solito, inevitabili, la vecchiaia.

Segue al secolo V, complessa e spesso nefasta, la storia dell'Impero romano d'occidente, qualche volta intrecciata con quella dell'Impero d'oriente, e Centocelle, che così vicina a Roma viveva quasi essenzialmente della sua vita, è legata sempre agli avvenimenti, che turbarono l'antica capitale del mondo. Nella guerra gotica i Goti se ne impadronirono e Belisario, approfittando della fame dei nemici, comprò con l'oro la città che essi possedevano.

Partito Belisario dall'Italia, Totila assoggettò tutte le principali città; ma giunto a Centocelle trovò forte ed inaspettata resistenza, perchè essa per mezzo del porto riceveva vettovaglie e munizioni. Nel 552, però, la resistenza riuscì vana e dopo una lotta lunga e disperata i Goti ebbero Centocelle e non se la lasciarono sfuggire se non quando dovettero abbandonare definitivamente l'Italia. Allora divenne dipendente dal duca residente in Roma ed ebbe una guarnigione bizantina, comandata da un conte. Tale dominio non fu cattivo e non ebbero a lamentarsi i sudditi dei loro diretti capi, fra i quali lasciarono ottima fama il conte Teofanio ed il tribuno Zemarco.

Dopo un secolo circa i pontefici incominciarono a vagheggiare l'idea di far loro il porto, che per la sua situazione doveva in ogni momento riuscire di riparo e di aiuto a Roma. Alla fine del VII secolo cominciarono ad abbellire la città di chiese ed insensibilmente acquistarono col tempo tanta padronanza che nel 740 Gregorio III faceva restaurare le mura della città e nel 749 con un suo presidio difendeva e salvava Centocelle da una incursione barbarica. Nel 778 Adriano I, riunite le navi che possedeva il porto, sconfisse i Bizantini e manifestamente si chiamava dominatore di quella città.

Intanto se era stato possibile respingere i pirati bizantini, che pochi e disorganizzati potevano rassomigliarsi a veri ladroni, ben più difficile era il premunirsi contro i Saraceni, che provenienti dall'Arabia, molestavano già da qualche tempo le coste del Tirreno. Leone III e Carlomagno si unirono contro di loro. Potenti quanto un popolo terribilmente agguerrito, nell'813 i Saraceni assalirono Centocelle. Valorosamente difesero la città i suoi figli, che a prezzo del proprio sangue l'ebbero salva. Ma più numerosi e meglio agguerriti nell'828 i formidabili nemici tornarono all'assalto e vana fu ogni resistenza.

I pochi superstiti fuggirono nella speranza di vendicare i poveri morti e la patria perduta e si annidarono, qual belva che medita l'assalto, nelle vicine montagne. Intanto i Saraceni, fiaccati dalla lotta sostenuta, solo pensavano a rendersi sicuro asilo il porto conquistato e davano agli altri nemici il tempo di provvedere alla propria salvezza.

I superstiti di Centocelle vagarono molti anni per le montagne prima di trovare una stabile e sicura dimora; giacchè ora una ed ora un'altra cagione poneva ostacolo alla loro tranquillità. La leggenda vuole che il cielo indicasse finalmente un luogo quant'altri mai opportuno, protetto dai burroni e nascosto dalla folta vegetazione. Leone IV si recò personalmente a benedire la fondazione della nuova città, che vide i natali il 15 agosto 854 ed in suo onore si chiamò Leopoli. La speranza di recuperare l'antica patria sorreggeva intanto l'animo degli esiliati, che non osavano abbellire la nuova nella sicurezza di recuperare la vecchia dimora.

Dopo lunga ed inutile lotta l'Italia intera pensò ad unirsi contro il terribile nemico comune, ed i Saraceni, che avevano separatamente sconfitto i vari principi, da essi, riuniti in un'unica potenza, furono abbattuti e scacciati d'Italia.

I profughi, dalle momentanee abitazioni videro fuggire gli abborriti nemici e misero a votazione in pubblica assemblea il consiglio da prendersi. La leggenda racconta che uno di coloro che avevano difeso la città cadente, con nobili parole risolvesse i dubbiosi a porre in attuazione quello che per tanti anni era stato l'unico desiderio, l'unica speranza. Ed il 15 agosto 889 la vecchia città risorse a nuova vita per opera dell'antica sua popolazione, ed ebbe per stemma una quercia in campo azzurro, perchè il fecondo oratore aveva parlato sotto l'azzurra volta del cielo, riparato solo dall'ombra di una quercia. L'abbandonata dimora, battezzata Leopoli, era stata invece in realtà chiamata sempre Centocelle e ciò dimostra quale affetto legava i suoi cittadini all'antica patria. Tuttora il castello che rimane della provvisoria dimora è chiamato *Cencelle*. La città nuova risorse, naturalmente, con uno splendore non paragonabile a quello antico. I Saraceni, da veri barbari, fuggendo avevano operato l'ultima rovina di tutto ciò che non fosse trasportabile. Di Centocelle non rimase neppure il nome, giacchè la città, ricostruita sulle ancora fumanti rovine, venne chiamata Civitavecchia.

Con l'anno 889 comincia così il secondo periodo della storia di questa città. I vecchi abitatori ebbero cura prima, come è naturale, di fortificarla, per non ricadere nuovamente sotto la dominazione straniera. Fabbricarono un recinto di mura di forma quadrata merlato e frastagliato da specie di mezze torri, che costituivano luoghi di vedetta ed insieme di difesa. Ai quattro

angoli innalzarono delle torricelle, quali si osservano in tutte le costruzioni fortificate del medio evo. Lo spazio riservato alla città era il minimo che esigessero la popolazione ed i depositi per il commercio e il vettovagliamento. Di queste fortificazioni, di cui i primi disegni furono ricostruiti dal Sangallo nel secolo XVI, non rimangono che poche ed informi traccie. Il porto era stato ridotto dai Saraceni in uno stato veramente miserando: avevano resistito all'opera devastatrice tutte le costruzioni sottomarine, ma il fuoco ed il ferro avevano abbattuto quanto emergeva dalle acque. I porticati e gli splendidi edifici, già sede delle autorità comunali e marittime, insieme ad una delle torri costruite sull'isola, che serviva da antemurale, precipitando nel porto contribuirono a diminuirne i fondali, mentre anche la darsena veniva malconcia ed uno dei suoi lati, quasi distrutto, la faceva comunicare direttamente col mare.

La torre che sopravvisse alla saracenic barbarie è la sinistra, ma se la speciale resistenza non permise a quei vandali di dar intero sfogo ai propri sentimenti di amore alla distruzione, non impedì loro di danneggiarla in modo miserando. Richiese essa, infatti, nei secoli seguenti continue riparazioni: Clemente X, e Clemente XI, più per conservare un monumento che per restaurare un faro, vi spesero, e purtroppo inutilmente, somme molto rilevanti.

Quanto alla darsena, il fango andò man mano riempiendo il varco prodotto dalla mano distruttrice dei Saraceni, tanto che dopo qualche tempo non dava accesso che alle barche. Si pensò allora di ricostruire il lato distrutto e far tornare il mare tranquillo in quel piccolo bacino, a cui ormai le onde tempestose rendevano impossibili le quiete operazioni commerciali. Il fango accumulato rendeva difficile la ricostruzione e l'opera non poté compiersi senza che in Civitavecchia si sviluppasse il colera.

Agli albori del decimo secolo la città non contava ancora mille abitanti e questi vivevano quasi essenzialmente di pesca e solo poco di commercio, giacchè le industrie si limitavano ai bisogni locali. In questo primo periodo si verifica nella città un fenomeno, che prova in modo evidente come i suoi cittadini, tutti pescatori, non avessero potuto accumulare ricchezze e pretendere per queste diritti speciali. Infatti, nessuno di essi aspirò mai al comando, cosa che avvenne sempre in tutte le città, e sovente da paesi lontani giunsero principi e signorotti per impadronirsi di quel dominio, che gli stessi Civitavecchiesi lasciarono in ogni tempo libero. La conseguenza di questo fatto si trova negli Statuti, che per nulla considerano i provvedimenti da prendersi contro i nobili prepotenti usurpatori della comune libertà. E così noi vediamo che vari monasteri, molti dei Comuni confinanti e parecchi signori dei castelli vicini avevano nel territorio di Civitavecchia latifondi, mentre nessuna vasta proprietà era accumulata in mano dei proprietari, che per molti anni videro lavorata e sfruttata nell'altrui interesse la propria terra, senza saper opporre una valida resistenza a tale usurpazione.

Ma quando alla fine del secolo XII i papi ebbero bisogno, per le loro guerre, di un baluardo sicuro alla città di Roma, nel proprio interesse vollero lo sguardo a Civitavecchia e pensarono di difenderla con la potenza delle proprie armi, di arricchirla col sussidio dei propri tesori, di indirizzarvi col consiglio e con l'opera le industrie e l'agricoltura e di pretendere

poi da essa, come debito di gratitudine, l'usufrutto del porto e della resistenza che quella potesse opporre alle flotte nemiche.

Con ogni cura fecero restaurare le mura, edificarono una rocca ad occidente della città, provvidero perchè i terreni, di cui indebitamente si erano appropriati i principi vicini, fossero restituiti al Comune; dotarono la cittadinanza di scuole, per inculcare il sentimento del lavoro e dell'industria e concessero franchigie perchè l'agricoltura fosse libera a tutti ed i terreni incolti fossero gratuitamente distribuiti ai cittadini.

I papi così, sotto l'apparenza di aiutare Civitavecchia, ne avevano fatto strumento della propria sicurezza: la rocca da essi edificata, a picco sulla bocca della darsena, solennemente difesa da enormi massi quadrati, nella sua rude solidità soleva opporre una fiera e valida resistenza a qualunque assalto. Le mura sorgevano imponenti sul mare ed ogni genere di strumenti di offesa e di difesa erano celati sotto i bastioni; catene pesanti erano destinate a chiudere le bocche del porto, quando le navi nemiche tentassero d'impadronirsene, e le opere di fortificazioni giungevano fino alla estremità del molo e sull'antemurale. Le conseguenze di questi provvedimenti guerreschi annullarono quasi interamente l'effetto dei vantaggi agricoli e industriali, che sembrava dovessero apportare rapidamente la ricchezza della città.

Infatti, a causa delle sue fortificazioni e della sua potenza, Civitavecchia per molti secoli fu il teatro di continue e sanguinose lotte, che combattè sempre con animosità mirabile, pur non essendo in favore di sè stessa che teneva le armi. Soggetta ora ai pontefici, ora agli imperatori, ora ai Genovesi e qualche volta anche a principi di potenti feudi, che usurpavano titoli e sovranità, era costretta dalla violenza dei possessori a difenderli contro i loro nemici e così spesso si trovò involontariamente a muovere assalto contro quegli stessi che l'anno, e forse anche il mese precedente, aveva difeso, sebbene contro tali nemici non avesse rancori e li odiasse solo per il male che indirettamente producevano alla città.

Quale fu la gratitudine di coloro che ne usufruirono per sè stessi? È prevedibile, giacchè la storia, maestra dei tempi, insegna che gli usurpatori delle altrui proprietà giudicarono sempre diritto ciò che era prepotenza e la maggior parte di essi pagarono la involontaria contribuzione col devastare e derubare la città. Dopo essersi impadroniti della rocca e delle fortificazioni e dopo aver da queste combattuto come in casa propria, avevano acquistato il sopravvento anche sui cittadini, e chiedevano danari per sloggiare dal porto. Non così operarono i pontefici, che con ogni loro forza procurarono di mantener ligia la città e non mancarono mai di arrecarle quegli aiuti di cui aveva bisogno, incoraggiando le industrie ed i commerci nei momenti di tregua, se non altro dimostrando con proclami e con la parola l'alta gratitudine che Roma sentiva per la sua degna alleata.

Nel 1167 gl'imperiali s'impadronivano della città e nel 1172 i Genovesi li mettevano in fuga invadendo il porto con 50 delle proprie galere. Per scacciare gl'invasori, Civitavecchia prese in prestito danari da Corneto e per pagare il debito dovè vendere la propria libertà ai Viterbesi. Finalmente nel 1224, scontenta dei nuovi dominatori, spontaneamente si diede ad Onorio III, che per mostrarsi degno della fiducia di coloro che avevano cercato l'opera

sua, studiò e condusse a buon termine il problema della costituzione del Comune.

Nel 1241 Gregorio IX venne in lotta coll'impero e Federico II stanziò la sua flotta in Civitavecchia, togliendola in tal modo al dominio pontificio, e la affidò a Pietro di Vico, suo fido, fino al 1263. Carlo d'Angiò liberò i papi dagli eserciti imperiali e n'ebbe come compenso, oltre a molti titoli onorifici, il dominio di Civitavecchia, che mantenne per un quarto di secolo.

Nel 1291 la città tornò sotto il dominio della Chiesa, che mandò un suo governatore, e sui primi del secolo XIV i di Vico la fecero nuovamente loro feudo e la conservarono tale fino alla metà del secolo. Durante lo scisma, Civitavecchia si staccò dai pontefici e dovè sostenere gli assedi dei loro eserciti e l'assalto delle flotte loro amiche, e nel 1435, stanca del lungo lottare, impoverita dalla decadenza di ogni industria, fu costretta a cedere le armi ed a riaprire le porte ai pontefici.

Lo stato delle fortificazioni, dopo tante varie e terribili vicende, era veramente pietoso; le mura più non potevano costituire un sicuro baluardo, perchè in vari punti diroccate; le navi giacevano guaste per il disuso, nel porto; le reti erano inservibili e le campagne, lasciate incolte dai coloni, che avevano dovuto riparare entro le mura per sfuggire gli eserciti nemici, erano devastate dal continuo passaggio di torme vandaliche.

Ristabilita in Civitavecchia la piena autorità della Chiesa, tornò a risplendere un raggio di luce in un cielo sereno. Le fortificazioni furono restaurate, tutti i debiti che la città aveva contratto furono condonati, tolte le imposte per un certo numero di anni, concessa la libera coltivazione dei campi non posseduti da alcuno. Molti altri vantaggi erano promessi alla cittadinanza, se non che l'attenzione di Eugenio IV fu distolta altrove dagli avvenimenti politici, e fortuna volle che Nicolò V, il quale gli succedette nel regno, approfittando del lavoro compiuto, non lo disfacesse e spese invece utilmente il suo danaro per continuarlo su di uno stesso indirizzo.

Ridotta in tal modo la città in uno stato possibile, tanto per la sicurezza che per la comodità e l'eleganza delle abitazioni, il successore, Calisto III, volse ogni sua attenzione al porto, che aveva veramente bisogno di restauri. Questo pontefice incaricò i più illustri artefici del tempo di riattivare la vita quasi morta delle antiche costruzioni, di togliere la terra che aveva alzato il fondo ed asportare gli enormi blocchi di pietra caduti per la rovina delle monumentali costruzioni romane, blocchi che costituivano non solo un pericolo per l'ingresso e l'uscita dalle bocche in gran parte ostruite, ma anche una difficoltà per l'ancoraggio.

Così alla metà del secolo XV il porto era tornato in pieno vigore e Paolo II, desideroso di riprendere una parte almeno delle enormi somme che i suoi predecessori avevano speso, il 20 maggio 1465 concesse in appalto le esazioni delle dogane. Per tali concessioni sono giunti fino ai nostri giorni i documenti, che esattamente ci riferiscono il movimento e la produzione del porto in quel tempo. Tali notizie ci assicurano che Civitavecchia tornò fiorente e ricca in tempo così breve da far meraviglia e che la popolazione già poca e misera, in quattro secoli fu più volte raddoppiata e molto arricchita.

Intanto sembrava che Civitavecchia fosse destinata a servire eternamente come mezzo delle altrui vendette in tempo di guerra e delle altrui industrie e ricchezze in tempo di pace. Infatti, come abbiamo accennato, fino alla fine del secolo XV Civitavecchia non contava alcun prodotto che potesse esportare, quando Giovanni Di Castro, che in Oriente aveva esercitato l'arte del tintore, scoprì sulle vicine colline di Tolfa vasti e ricchi giacimenti di uno fra i minerali più preziosi: l'allume. L'estrazione fu cominciata attivamente e numerosi bastimenti carichi di allume solcarono il porto, mentre moltissimi operai trovarono impiego negli svariati lavori, che erano necessari per la estrazione, la purificazione ed il carico.

Mai città fu grata quanto Civitavecchia e mai nessun'altra con eguale spontaneità si offrì di compensare i ricevuti benefici. Il Comune senza esitazione acconsentì a che la maggior parte dei tesori, ricavati dalla fortunata scoperta, fossero dai pontefici impiegati per sostenere la guerra in Oriente, che in quei tempi scoppiò, e solo chiesero che si provvedesse alla restaurazione dell'acquedotto di Traiano, reso quasi inservibile. Nel 1472 Sisto IV fece por mano ai lavori, rendendo in tal modo più felice la vita della città e meno frequenti le dannose epidemie, che il sudiciume e l'acqua dei pozzi avevano fino ad allora reso inevitabili.

Sisto IV, imitando l'esempio dei suoi predecessori, portò alla rocca nuove modificazioni, suggerite dai miglioramenti dell'arte della guerra, e rese valido il porto contro i nemici, che ne minacciavano continuamente la sicurezza.

Ma riprendendo gli avvenimenti storici dal giorno in cui li abbiamo lasciati, cioè dal 1435, dobbiamo esporre fatti notevoli che si succedettero alternando continuamente periodi di guerra e di pace. Eugenio IV si rifugiò nella rocca per sfuggire le armi nemiche e poi dovè cercare altrove più sicuro asilo, mentre i Vitelleschi ne presero possesso. Il cardinale Scarampo tentò di scacciare gli usurpatori, e riuscì nell'intento, saccheggiò la città che non aveva osato bandirli.

Nel 1451, intanto, videro la luce i celebri Statuti conservati negli archivi comunali, i quali particolareggiatamente fornirono le leggi su cui Civitavecchia per molti e molti anni regolò tutte le sue questioni. Questa fu la prima opera di pace, a cui ne seguirono molte altre, che tutte concorsero alla grandezza economica della città; le guerre cessate, fu possibile ai pontefici di volgere tutta la loro attenzione al restauro delle costruzioni, che nei seguiti saccheggi avevano molto sofferto; ma avendo antecedentemente esaminato parte di tali opere restauratrici, continuiamo ora ad esporre quelle che riguardano il porto.

Sisto IV non vi aveva pensato, perchè l'aver accolto e riparato l'intera flotta, che il re di Portogallo mandava in Oriente, ed il giudizio — da tutti concordemente dato — favorevolissimo alla stabilità delle sue costruzioni, faceva supporre dovesse riuscir superfluo qualsiasi lavoro. Ma i frequentatori del porto, veduto che si trascurava interamente la parte che loro più interessava, ne mossero querela al pontefice, chiedendo fosse più da vicino esaminato il vero stato delle cose.

Sisto IV incaricò una Commissione di periti ingegneri, le cui considerazioni ed i cui calcoli portarono a conclusioni ben differenti da quelle che a prima vista sembrava potersi far derivare dagli avvenimenti, al punto che il

papa, dubbioso ed incerto sul da farsi, si trattenne un giorno intero a visitare le vecchie costruzioni, per esaminare i progetti di restauro. In tale sua particolare ispezione trovò giuste le osservazioni degli ingegneri incaricati dell'opera e non appena tornato a Roma diede l'ordine che i lavori fossero senza risparmio di spesa e con rapidità condotti a termine.

Baccio Pontelli, Lorenzo da Pietrasanta, Giovannino de' Dolci, che erano i tre più noti architetti del tempo, ed avevano dato prova di valentia in numerose e solide costruzioni, furono appositamente inviati sul luogo con somme fortissime a propria disposizione, libertà assoluta nel procedimento dei lavori, diritto di tagliar boschi, prodursi calce, e diroccare le rocce. Il primo era a capo della parte amministrativa, il secondo della parte tecnica ed il terzo aveva l'incarico speciale di fare il disegno di una nuova rocca, da costruirsi sulle rovine della vecchia, per cui era un'ironia spender danari in restauri.

L'arte idraulica certamente dovè fare qualche progresso dal tempo di Traiano al 1500, ma così perfetto riuscì il lavoro di Apollodoro, che poche furono le modificazioni apportate alle opere già esistenti e quasi sempre dirette a facilitare lo scarico ed il carico dei bastimenti e l'ancoraggio di questi. Il porto, in corrispondenza ai nuovi studi sulle correnti marine, perdè l'antica sua regolarità, che suggeriva a Plinio ed a Rutilio l'idea di un perfetto anfiteatro, ma nelle sue linee generali rimase quale era ai tempi di Roma capitale del mondo.

Succeduto Innocenzo VIII a Sisto IV nel 1484; il nuovo pontefice ebbe cura che i lavori principati vedessero presto la luce e nulla guastò nei progetti, per non disperdere danari e lavoro. Volle, inoltre, che, terminata la restaurazione del porto, si tentasse con ogni mezzo possibile di riattivare la darsena, che sembrava un fosso pieno di melma e ne affidò il compito allo stesso Pietrasanta.

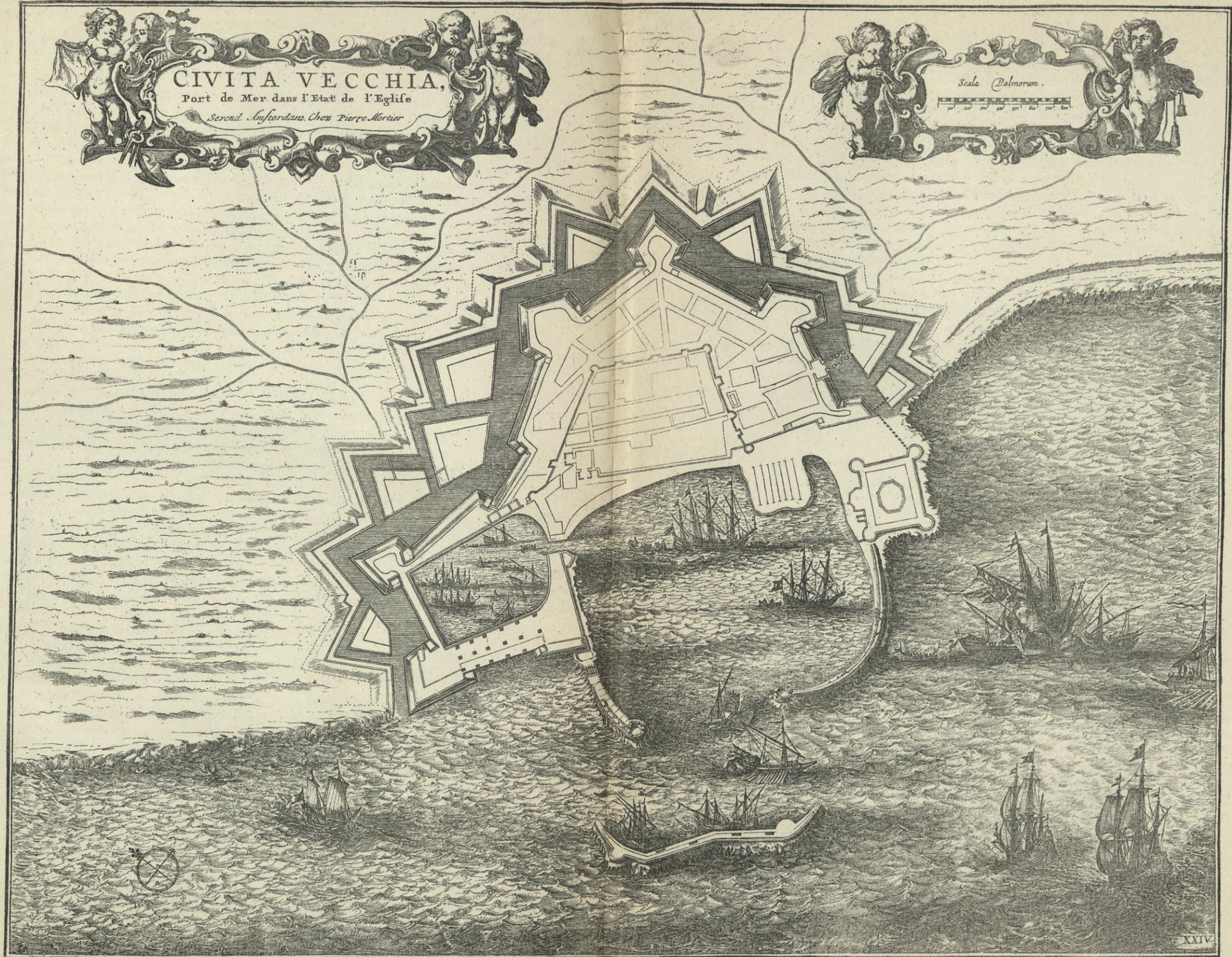
Questo architetto ebbe più tardi l'ordine di impiantare un piccolo arsenale, per la costruzione di 6 galere, destinate alla crociata e, nel 1492, in una lettera della Camera Apostolica, ricevè gli opportuni schiarimenti. Non è questo il primo arsenale costruito in Civitavecchia: fino a quel tempo molti bastimenti avevano veduto la luce nel porto, ma le relazioni che ci rimangono fanno conoscere come i metodi adottati per la costruzione delle navi fossero presso a poco quelli stessi, che erano in uso al tempo dell'Impero, vale a dire la carena poggiava direttamente su di un piancito fabbricato in declivio e lo scafo era sorretto da un'armatura di legno. In tempi posteriori fu costruito dal Bernini un arsenale, che molto si avvicina ai moderni, ma noi ignoriamo perfettamente su quali principi fosse fondato quello del Pietrasanta.

Tante modificazioni non dovevano riuscire infruttuose e non aveva veduto Civitavecchia l'ultimazione dei suoi lavori che il luccichio delle armi risplendeva sulle acque già tranquille e sicure. Il nuovo pontefice Alessandro VI benediceva le flotte partenti per la guerra, le catene serravano le bocche del porto e le nuove fortificazioni davano prova di quella resistenza, che la spesa continua di tesori ed il lavoro di uomini insigni lasciavano prevedere.

Carlo VIII, partito dalla Francia per portare la guerra nel regno di Napoli, aveva già varcato le Alpi e manteneva il suo esercito a spese dei paesi attraversati nel suo cammino. Il pontefice fortificò Civitavecchia, perchè

Expositio der
K. K. DIREKTION für den BAU der
WASSERSTRASSEN
in Krakau.

T. 1810/192





non dovesse subire la sorte delle altre fortezze; ma fu inutile prevenzione. I Francesi venuti a Roma nel 1494 minacciarono di prenderla con la violenza qualora non l'avessero avuta con le buone, e ne ebbero la cessione con trattato nel 1495.

Ma a Napoli le questioni si complicarono; Carlo tornò in Francia e Civitavecchia al papa, il quale ne approfittò per costituirne un patrimonio al suo figlio Giovanni Borgia. Intanto nel 1494 era scaduto l'appalto per l'esazione dei dazi sul commercio del porto, e dovendo rinnovare i contratti, fu aumentato anche il tributo da pagarsi e portato a 290 ducati all'anno. Ciò dimostra che le entrate erano aumentate nell'ultimo lustro. Nel 1499, poi, avvicinandosi l'epoca del giubileo, il pontefice restaurò la squadra affinché potesse far la dovuta guardia ai porti di mare e Civitavecchia fu sempre il centro di tutte le operazioni navali.

I Veneziani intanto spronavano il papa a riprendere le sue ostilità coi Turchi, e mentre si mostravano ardenti difensori della fede, propugnavano quelle leghe, che dovevano distruggere il loro più potente nemico. Il Papa vi trovava, d'altra parte, il suo interesse ed ordinò che Civitavecchia desse il massimo contributo di naviglio col suo arsenale. Ad Alessandro VI era succeduto Pio III e sotto questo pontefice i Borgia, e specialmente Cesare, continuarono ad usufruire dei domini pontifici, come di possessioni proprie ed a muovere guerra con le armi della Chiesa.

Nel 1503 Pio III morì ed a lui successe Giulio II, il quale richiese ai Borgia le terre, che indebitamente tenevano, ed avendone ricevuto un rifiuto, rivolse contro di loro le stesse armi di cui già si eran fatti padroni. Giulio II, sebbene vecchio, si dimostrò di animo forte e risoluto: visitò i suoi domini e dovunque lasciò orma dell'opera sua. Giunto nel 1507 in Civitavecchia, vi si trattenne a lungo, studiò le sue fortificazioni e ritenendole insufficienti a guerre più micidiali di quelle che aveva sostenuto, stabilì di renderla ancor più potente contro il nemico.

Approfittando della tregua e prevedendo guerre future, fece eseguire il piano per la costruzione di una nuova fortezza. Nel 1508 Bramante cominciò i suoi studi e nel 1513 l'opera era compiuta: rapidità sorprendente, speciale dell'epoca di Giulio II. Questa è la fortezza che tuttora si ammira dal porto, maravigliosa per solidità e maestosa eleganza: le sue masse nere s'innalzano imponenti sulle acque del mare, che ne riflettono le linee semplici ed armoniche, prive ancora, per fortuna, di quei fronzoli inutili che già in quel tempo iniziavano lo stile barocco del 1600. Larga 100 metri e lunga 80, aveva mura con sei ed otto metri di spessore: le sue torri massiccie erano scavate solo per quel tanto che serviva al movimento delle artiglierie. Lo zoccolo conta 450 metri di circuito; su di esso s'innalza la scarpata e poi a picco la muraglia, terminata da uno splendido e ricco cornicione, che ricorda quello assai consimile compiuto dallo stesso architetto al palazzo Farnese in Roma. L'altezza è di 16 metri per i torrioni, di 12 per la fortezza e di 23 per il maschio. Il ponte levatoio, le fenditure per i cannoni, le celle per le scolte, il fosso scavatovi intorno, portano tutti l'impronta di una grande mente e di una mano maestra.

Paolo III, a compimento dell'opera, affidò a Michelangelo la parte che riguardava l'ultimazione artistica, e nel 1535 inaugurò con pompa solenne il

potente baluardo. All'ombra della monumentale fortezza altre squadre, intanto, si allestivano per rinnovare le antiche guerre, mentre il Sangallo erigeva una nuova cinta di mura, giacchè Civitavecchia, la cui popolazione era andata progressivamente aumentando, col crescere continuo dell'importanza militare e commerciale del porto, aveva dovuto estendere i suoi antichi confini.

Leone X, che successe a Giulio II, produsse un male alla città impegnando per molti anni il reddito delle cave d'allume, e Clemente VII, non appena assunto al seggio pontificio, tentò con ogni mezzo di riparare i danni, che erano derivati dalla troppo larga generosità del suo predecessore. La prima opera del nuovo papa fu quella di restaurare la Marina pontificia e spese a tal fine enormi tesori, e Civitavecchia, come centro principale del movimento marittimo, ne sentì immediato e notevole giovamento.

In quel mentre era scoppiata la guerra fra il re di Francia e quello di Spagna, e Clemente III si mantenne neutrale; avvenuto l'accordo fra i due monarchi belligeranti, pretese dalla devozione, che avevano per la Chiesa, l'unione delle tre potenze per abbattere i pirati. Ma gli avvenimenti si complicarono: Andrea Doria aveva avuto il comando della squadra e con 8 navi e 6000 uomini aveva posto stanza nel porto di Civitavecchia, mentre i mutati eventi portavano su di Roma le orde barbariche di spagnuoli e tedeschi, per produrre quel terribile *sacco* che tutti conoscono. Clemente VII si riparò in Castel Sant'Angelo ed invano il Doria fece appello ai fedeli per liberarlo. Il mausoleo Adriano dovè aprir le porte agli Spagnuoli, che liberarono il papa al solo patto che Doria sgombrasse da Civitavecchia, ed il porto con le annesse fortificazioni fosse loro ceduto senza ostilità.

Gli Spagnuoli presero così possesso della città e per due anni vi rimasero rinchiusi provvedendo alle costruzioni necessarie a far fronte a qualsiasi assalto. Ma nel 1529 Carlo V pensò che più proficuo era per lui il tenersi amica la Chiesa e tentò di rinnovare la pace promettendo di restituire tutti i possessi che le aveva tolto. Il 7 marzo i patti furono conchiusi, Clemente VII rientrò padrone in Civitavecchia e si recò poi a Bologna per porre la corona sul capo dell'imperatore.

Tutte queste guerre avevano distratto ogni attenzione dal porto, che danneggiato dai continui assalti, era inetto alle esigenze del commercio. Giulio III riuni una Commissione di architetti e affidò loro l'opera, lasciando ampi limiti sulle spese da sostenere ed il metodo da impiegare.

Fin dai tempi di Leone X la darsena era libera degli antichi ingombri e le banchine, notevolmente allargate ed arricchite degli appositi arnesi, fornivano un eccellente e sicuro approdo ai bastimenti carichi di merce. Un nuovo problema, nondimeno, si presentava: il rendere Civitavecchia atta a ricevere, ospitare e rifornire le navi da guerra, ed ora che, dopo l'invenzione della polvere da sparo, così differenti erano divenuti i metodi di offesa e di difesa, si comprende bene che anche il porto dovesse subire notevoli e radicali modificazioni.

I lavori furono lunghi e costosi: si asportò dal fondo tutto il materiale che durante le guerre eravisi accumulato, per la caduta delle opere murarie o per la sommersione delle navi; si rinnovarono le banchine e le fondamenta delle torri, che portavano i segnali; con costruzioni sottomarine si rese sicuro il porto dalle invasioni nemiche. A ricordare il lieto evento dei lavori

compiuti furono coniate due medaglie d'oro, e Civitavecchia, riportata a nuova vita, potè a ragione vantarsi il rifugio delle nazioni.

Scoppiava allora la guerra tra Spagna e Francia; il papa comprese che grande danno gliene sarebbe venuto, essendo amico dell'una e dell'altra, e rimase neutrale; ma questo atto non bastò ad evitare il pericolo. Il Duca d'Alba, a capo dell'esercito spagnuolo, e il Duca di Guisa al comando del francese, giunsero nella campagna romana, con l'intendimento di farne il campo di battaglia e contemporaneamente volsero le armi contro Civitavecchia, come il punto più strategico del litorale. Così questa città, in prevenzione fortificata e difesa dall'Orsini, dovè sostenere gli urti di due eserciti e di due armate non solo, ma dovè mantenere dentro di sè per la sua difesa, un altro esercito ed un'altra armata.

Più volte fu in procinto di cedere, ma pur avendo fino all'ultimo resistito al nemico, ebbe gravi danni dalla guerra, per le spese eccessive incontrate nelle opere di difesa. Paolo IV pensò di risarcirli diminuendo le tasse e togliendo ogni dogana, per l'ingresso e l'uscita delle merci. Pio IV rinnovò le concessioni non solo, ma stabili che col contributo di tutti i Comuni vicini fossero restaurate le fortificazioni della città, giacchè difendendo la stessa Civitavecchia si difendeva l'intero litorale romano.

Pio V, successo a Pio IV, sistemate tutte le altre controversie, fece un appello alle nazioni da lui pacificate, perchè rivolgessero le armi contro i Turchi e combinò una lega per abbatterne totalmente la potenza. Il 7 ottobre 1571 si combattè la celebre battaglia di Lepanto e Marc'Antonio Colonna, che vi ebbe parte così notevole, salpò con la sua squadra da Civitavecchia e in essa tornò dopo la vittoria, per riparare le navi avariate. Nell'anno 1572 rimase con tutte le sue navi nel porto, mentre i Turchi, lasciati liberi di preparare la rivincita, di nuovo scorrazzavano nel Mediterraneo apportatori di rovina e spavento.

Gregorio XIII, temendo le nuove vittorie barbaresche, rinnovò le fortificazioni di Civitavecchia, per la sicurezza dell'intera spiaggia romana, la quale fino negli ultimi mesi aveva dovuto subire le conseguenze delle frequenti scorrerie turchesche. La campagna intorno a Civitavecchia era pure turbata da un nuovo malanno: i briganti; e Sisto V, dopo aver combattuto questo primo nemico, si preparò a distruggere il più temibile, stabilendo che Civitavecchia accogliesse una flotta regolare, continuamente armata in assetto di guerra, comandata da un Consiglio residente nella fortezza di Bramante, il qual Consiglio dirigesse pure le mosse dell'esercito, alloggiato allo stesso scopo entro le medesime mura.

Inoltre Sisto V rinnovò l'acquedotto e favorì le industrie onde la città, più ricca, meglio difesa e provvista di tutto il necessario, potesse più a lungo sostenere gli assedi nemici. Morto Sisto V, Clemente VIII, che gli succedette al seggio pontificio, continuò alacramente i lavori, sebbene molti della sua Corte lo sconsigliassero, facendogli pensare che era pericoloso dare tanta potenza in mano di una città. Nel 1610 poi Paolo V innalzò i vasti magazzini, allo scopo di farvi depositare il materiale guerresco. Tale costruzione divenne in seguito momentaneo soggiorno per le merci in arrivo od in partenza e finì per essere adibita come alloggio dei delinquenti condannati al bagno penale.

Nello stesso anno sulla bocca di levante fu costruito un faro a forma di torre cilindrica, alta 30 metri e che va decrescendo quasi insensibilmente di diametro dalla base all'apice. La lanterna che porta alla sua sommità è mobile e manda per un grande raggio nel mare le sue proiezioni luminose. Lo stesso Paolo V riparò poi il molo sinistro, come dice la lapide, che tuttora ricorda l'opera sua.

Possiamo notare che dai primi tempi fino a questi ultimi ogni pontefice, quasi che volesse superare quello che l'aveva preceduto, apportò migliorie degne di maggior nota, e la lunga fila ininterrotta, che abbiamo fin qui passato in rivista, è la prova evidentissima di una scala continuamente crescente, di cui il pontefice che seguì Paolo V, Urbano VIII, segna l'ultimo ed il più importante gradino. In tale epoca, Civitavecchia raggiunse il suo massimo splendore, e nei tre secoli che seguirono, in alcuni decadde, in altri conservò l'antica grandezza, che non riuscì mai più a superare.

Urbano VIII chiuse dalla parte di terra il porto con la cortina merlata, che si estende tuttora lungo le case che guardano il mare; gettò le scogliere intorno ai moli per preservarli dall'impeto delle onde, che con la loro potenza li avevano frequentemente guastati; prolungò all'interno le punte dell'antemurale, innalzò un nuovo faro sulla bocca di ponente, fece costruire due potenti catene, che chiudessero il porto durante la notte, e procurò di aumentare il fondo, in tutti quei punti almeno, che più ne avevano bisogno.

Tale miglioramento del porto doveva portare di conseguenza un maggior movimento, e prevedendo questa logica conseguenza, Urbano VIII fece costruire nuove abitazioni ed aumentò la guarnigione; contemporaneamente, da un Consiglio di medici, appositamente convocato, fece stabilire quelle norme, che dovevano regolare il servizio del lazzeretto e, perchè fosse evitato il pericolo dell'importazione di epidemie, diede ordini severi ed assoluti per far rispettare i precetti sanitari d'isolamento. Infine migliorò l'arsenale e fece dai suoi Ministri compiere un nuovo ordinamento della squadra, decretando la distruzione dei vecchi vascelli, che volle sostituiti da bastimenti più solidi e più veloci, secondo che esigevano gli ultimi criteri della scienza navale.

Così stabilito tutto il materiale necessario, Urbano VIII volle anche dar vita all'opera sua e con editto del 4 dicembre 1630 rese franco il porto di Civitavecchia, vale a dire tolse con disposizione non transitoria, ma definitiva, le gabelle di ancoraggio e le tasse di scarico; permise il deposito gratuito nei magazzini; provvide alla sicurezza delle navi in porto e concesse immunità per i delitti compiuti oltre i confini. Roma vide ben presto le conseguenze di queste savie istituzioni, giacchè le sue condizioni economiche migliorarono enormemente ed inni di ringraziamento e di lode s'innalzarono spontanei e meritati al degno pontefice.

Sotto la guida ammaestratrice della storia, per l'emulazione dei predecessori, per la sicurezza propria, i pontefici nulla tralasciarono a fine di conservare i lavori, che erano costati tanto danaro e tante fatiche, e qualcuno aggiunse anche qualche cosa degna di nota alle opere già esistenti. Così Innocenzo X portò nuove modificazioni al lazzeretto, costruendovi il così detto ospedale delle ciurme, destinato ad accogliere i marinai malati, che prudentemente egli volle separare per tema di epidemie.

Opera degna di speciale menzione è l'ultima modificazione dell'arsenale, ridotto così allo stato attuale, compiuta dal Bernini, sotto Alessandro VII, nel 1660. I sei letti per le navi erano accoppiati a due a due e convergevano verso un punto comune, producendo un notevole risparmio di spazio. Lo stesso pontefice stabilì insieme che ogni anno dovesse vararsi un determinato numero di galere, vi adibì un'apposita somma e produsse in tal modo un'auto-nomia ed un miglioramento sensibile della flotta.

In questo periodo Civitavecchia, armata di tutto punto e pronta ad opporre qualsiasi resistenza al nemico, non ebbe a sostenere alcuna guerra ed in una lunga pace si diede totalmente alle industrie e al commercio. Innocenzo XII studiò un progetto, per migliorare radicalmente gli statuti della città e sebbene non riuscisse a lasciarvi una vera impronta originale, pure rese più nobile e più autonomo il governo di Civitavecchia. Il porto tornò a funzionare regolarmente e lieti canti di gioia succedettero al cupo rimbombo dei cannoni, ed i cittadini risentirono presto il benessere, che veniva come conseguenza diretta della pace.

Seguitavano allora le miglioni, più che ad altro, rivolte specialmente alla creazione di scuole, che potessero dare alla squadra buoni marinai e valenti ufficiali. Benedetto XIV, tenendo conto dell'aumentare progressivo e rapido del commercio, istituì anche una Università dei mercanti, oltre diverse società di cooperazione commerciale, e procurò che nuovi edifici fossero costruiti sul porto per il deposito delle merci e per tutte le operazioni marittime.

Altra cura dell'illustre pontefice fu quella di migliorare ed aumentare sempre più la squadra: fece costruire nell'arsenale di Civitavecchia una splendida capitana di enormi dimensioni a cui diede nome *San Benedetto*, ed acquistò due navi non inferiori a questa, costruite nei cantieri inglesi, per aumentare la sua Marina. Spesso avvennero combattimenti coi pirati, che sempre furono disfatti. Civitavecchia vanta nomi illustri di capitani e di marinai che si distinsero in tali battaglie: fra questi non si possono passare sotto silenzio Sigismondo Vidau, Leopoldo Fortini, Luigi Della Torre, Vincenzo Fiori e Domenico Rocchi.

Intanto scoppiava la guerra per la successione al trono di Austria, lasciato vacante dopo la morte di Carlo VI. Benedetto XIV rimase neutrale ed impedì agli Spagnuoli, che dovevano recarsi in Romagna, di sbarcare nel porto di Civitavecchia. Ma avendo questi preso terra nella vicina spiaggia, gli Inglesi stimarono rotta la neutralità e piombarono sul porto, che a malapena poté resistere ai loro assalti. Il Lobkowitz, che comandava le truppe austriache, tentò anch'esso, ma invano, di impadronirsi della fortezza marina e se ne partì dopo avere inutilmente rovinato parte delle fortificazioni. Sebbene i nemici non fossero riusciti nel loro intento, tuttavia queste scaramucce furono dannosissime a Civitavecchia, poichè gli eserciti che l'assediarono, distrussero tutta la fertile campagna vicina, e la città, oltre alle spese enormi subite per la difesa, dovette sostenerne altre non minori per restaurare le mura ed i forti.

Alla fine del secolo XVIII furono fondate altre scuole d'arte nautica, che ebbero illustri e dotti professori, quali Giuseppe Castagnola ed il cavalier Bacon. In tale epoca entra Civitavecchia nell'ultimo periodo della sua

storia, ben triste per lei. Non speciali avvenimenti determinarono la sua caduta, ma un movimento di regresso, che fece progressivamente decadere le belle istituzioni del passato.

Nel 1798 il generale Berthier proclamò la repubblica romana, costringendo Pio VI a ritirarsi in Toscana e l'eco dello sconvolgimento sociale, che aveva rivoltato la Francia intera, non lasciò inerti ed insensibili i cittadini di Civitavecchia. Gli avvenimenti di Parigi trovarono nella città fautori ed avversari, le cui animosità fecero sorgere dei veri partiti, e le istituzioni della repubblica giunsero fino a Civitavecchia. Nel suo porto Bonaparte fece allestire una delle cinque divisioni, destinate alla guerra d'Egitto. Le navi appartenenti ai pontefici erano state catturate e spiegarono anch'esse le vele al vento allorchè Napoleone partì con la sua squadra.

Un distaccamento francese era rimasto a Civitavecchia, quando i Napoletani invasero la campagna romana ed assalirono il porto. I Francesi dovettero ritirarsi ed i nuovi assalitori s'impadronirono facilmente delle fortificazioni sprovviste di munizioni, portate via dai fuggitivi ed indifese dai cittadini, che non si aspettavano il nuovo e repentino assalto. Ma dopo le vittorie riportate dai Francesi in Napoli, questi tornarono su Civitavecchia nella speranza di riceverne spontanea dedizione; ma, delusi, si videro costretti a stringerla d'assedio. Dopo lunga resistenza, la città venne a patti ed il Governo francese s'installò nuovamente nell'antica sua sede.

Si veniva allora costituendo una lega contro la Francia, e mentre gli eserciti repubblicani erano sconfitti in ogni parte d'Italia da quelli austriaci, turchi, inglesi e russi, il porto di Civitavecchia era invaso da un'armata mista di navi delle varie nazioni ed era restaurato in esso il vecchio Governo pontificio. Ed i papi continuarono, da questo periodo in poi, senza essere disturbati, il loro dominio, giacchè i nemici scelsero altrove il campo delle loro lotte e più non molestarono la povera campagna romana.

Ma fino a che tali eventi politici avevano sconvolto l'Italia, essi tolsero ai buoni marinai di Civitavecchia la consueta attività e con essa la raggiunta ricchezza. Allora Pio VII fece demolire la cinta intermedia di mura dando così modo alla città di ingrandirsi notevolmente e, dolente della decadenza del porto, tentò di operare un risveglio, facendo appello a tutti coloro che egli riteneva capaci di riprodurre con la mente o con l'opera un qualsiasi movimento di reazione.

Viveva in quell'epoca uno dei più illustri figli di Civitavecchia, per quel che può riguardare la scienza della costruzione dei porti e l'arte della navigazione. Fu questi Alessandro Cialdi, che ha lasciato una fonte ricchissima di opere su tutti i porti della spiaggia romana e specialmente su quello della sua diletta patria. Con misure chilometriche egli stabilì come, tanto per navi giungenti da Gibilterra che da Suez o dal Bosforo, il porto più comodo per posizione geografica e per costruzioni idrauliche fosse Civitavecchia. Con ogni sforzo egli tentò di propugnare la causa della sua patria e dimostrando ingiusto rovinare il commercio di una città già fiorente, per dar vita ad una inerte quale Anzio o Fiumicino, compì un particolareggiato progetto per l'ingrandimento del porto, da modificarsi secondo le più moderne esigenze dell'arte nautica. Inutili appelli di nobile patriottismo: il porto rimase quello che era e perdè ancora un poco della sua importanza con il raggiungimento

dell'indipendenza italiana, giacchè i golfi di Genova e di Napoli enormemente vasti e sicuri, offrivano un più ampio ricetto a navi di ogni portata.

Numerosi letterati e scienziati ebbero i natali in Civitavecchia, ma usciremmo dal nostro tema se volessimo ricordarli. Solo non possiamo tacere un altro nome, quello del Padre Alberto Guglielmotti, il quale pure si occupò molto dei porti e delle fortificazioni della spiaggia romana, e specialmente di quelle di Civitavecchia, nella sua splendida storia della Marina pontificia. Siamo in tal modo giunti al periodo di storia che va sotto il nome di moderno; inutile ci sembra il ricordare l'importanza che ebbe Civitavecchia negli ultimi avvenimenti che si svolsero intorno al 1870. Rivolgeremo invece le nostre considerazioni allo stato del porto e del commercio in quest'ultimo periodo.

Quando Civitavecchia fu unita a Roma dalla ferrovia si prevede un enorme sviluppo del suo commercio, ma contemporaneamente alla linea che unisce i paesi del litorale tirreno, altre egualmente celeri erano costruite allo scopo di congiungere direttamente la capitale con le città di mare più importanti. Il porto di Civitavecchia, quantunque fondato su di un ottimo piano, e conservato egregiamente con continui ed assennati lavori, mano a mano andò allontanandosi dalle esigenze moderne, perdendo conseguentemente quell'importanza di cui la posizione geografica lo renderebbe suscettibile. I porti di Genova e di Napoli, atti a ricevere comodamente e sicuramente i più grandi bastimenti, ne decretarono l'ultima rovina, tanto più che le rapide comunicazioni ferroviarie rendono presentemente meno sensibili le distanze. Ciò non pertanto, qualora le nuove opere mettessero Civitavecchia in grado di sostenere il confronto dei migliori porti italiani, la sua posizione geografica forse attirerebbe nel suo seno la maggior parte del commercio italiano.

Abbiamo fino ad ora assistito alla completa evoluzione di questo porto, che fu per molto tempo uno dei più frequentati del Tirreno, e non sarà inutile esaminarne un po' dettagliatamente lo stato attuale, giacchè un confronto dimostrerà evidente la sua decadenza, che fa contrasto con gli sforzi di molti, che tentano di riportarlo a nuova prosperità.

Le vecchie case annerite dei pescatori sono andate sostituendosi con bei palazzi e i vicoli stretti, necessari per non ingrandire troppo la cinta delle fortificazioni, hanno ceduto il posto ad ampie ed arieggiate vie, contornate di alberi, e Civitavecchia, che, sebbene costituisca un importante punto strategico di difesa, non ha bisogno di circoscrivere i suoi confini, va continuamente confermandosi in quell'eleganza e quelle regole igieniche, che rendono piacevole la vita nelle città moderne.

L'amenità del luogo, la spiaggia bella e tranquilla, i comodi che la città può offrire e quello stesso movimento, che ne rende più gaio il soggiorno, attirano durante l'estate un grande numero di forestieri, che trovano col fresco l'oblio alle cure cittadine, su quelle stesse spiagge che, nelle sontuose ville imperiali, ispiravano un di nobili versi e grandiosi pensieri nelle menti elette dei più illustri romani.

Gli abitanti di Civitavecchia, come si può rilevare dalle varie statistiche, sono in via di continuo aumento, tanto che mentre il Comune nel censimento del 1882 contava 29,667 abitanti, nel 1901 ne fece palesi 38,000 con un aumento totale di 8,733 ed una percentuale del 15.40.

Il porto, che fu sempre preservato dagli interrimenti dalla prominenzza del capo lineare, ricorda molto quello di Traiano, almeno nelle sue linee generali. I due moli, come sono ora, dopo le ultime modificazioni ed i più moderni restauri, distano di 450 metri dalla rada e di 200 metri all'estremità. L'ingresso è doppio giacchè lo spazio che corre tra i due moli è, come nell' antichità, parzialmente occupato da un antemurale, che difende il porto dalle tempeste e dai venti e dalle correnti marine.

Il molo sud, chiamato comunemente molo del Bicchiere, è dato da parte del vecchio molo, considerevolmente allungato verso maestro. Esso parte dal forte di Bramante e segna una notevole curvatura: fino alla sua estremità giunge una diramazione della linea ferroviaria ed è a questo lato che debbono avvicinarsi i bastimenti per scaricare e caricare le merci. L'altro molo è chiamato del Lazzaretto perchè sulla sua vasta base era situato l'edificio destinato a tale uso. Ora vi si nota una lunga fila di vecchie costruzioni, terminante con la torre circolare che porta il fanale rosso. Esso è attraversato da archi destinati a far comunicare le acque interne con le esterne e difende il porto specialmente dai venti del 4° quadrante.

Ottimamente conservata e senza notevoli modificazioni è la darsena, a cui si accede per mezzo di un canale di 20 metri di larghezza murato alle sponde, con metri $3\frac{1}{2}$ di fondale e che si apre un poco a ponente della torre dell'orologio; i lati di tramontana e ponente sono destinati ad accogliere fino a 30 torpediniere in appositi e numerati posti di ormeggio. La darsena ha poi anche una comunicazione col mare esterno per mezzo di un arco, chiuso da una grata, che supera di poco il livello delle acque ed è situato a N-W del bacino.

Vi sono nel porto 5 o 6 rimorchiatori, 3 palombari, un servizio bene organizzato di piloti pratici, una stazione meteorologica alla capitaneria, un mareografo nella darsena, e numerose Banche e Casse per le operazioni di prestiti commerciali. Nella città si trovano, inoltre, due ospedali: il militare ed il civile, che dispongono di 50 letti il primo e di 71 il secondo, senza tener conto delle camere a pagamento.

Le industrie di Civitavecchia sono svariate ed importanti: la principale e la più proficua è quella dell'allume, che nei secoli passati somministrò i danari sufficienti a sostenere parecchie guerre ed una intera crociata. In media ogni anno arrivano nel porto più di 800 piroscafi e le operazioni di commercio salgono sulle 300,000 tonnellate; questa cifra, molto più bassa dieci anni fa, è stata raggiunta nel 1901 e d'allora in poi sensibilmente superata. La Navigazione Generale Italiana compie coi suoi vapori il servizio della posta, dei passeggeri e delle merci, specialmente con la Sardegna, per la quale le partenze sono quotidiane: partenze regolarmente settimanali si effettuano pure fra Civitavecchia e i porti di Genova, Livorno, Napoli, Porto Santo Stefano e Porto Ferraiolo.

Per salvaguardare i bastimenti che entrano od escono dal porto esiste un faro all'estremità del molo esterno e due fanali situati, uno, verde, sulla punta sporgente dinanzi al Marzocco, l'altro, rosso, al Torrione estremo del molo del Lazzaretto.

Il Comune possiede 22 velieri di 2,691 tonnellate, e 2 piroscafi di 904 tonnellate e conta fra i suoi cittadini moltissimi marinari e addetti agli uffici del porto.

Il porto è dotato di costruzioni così benfatte, che dai tempi più antichi ad oggi si dovè pensare solo al riparo ed al restauro di quei danni, che per le onde del mare e l'infuriare delle tempeste non sono evitabili, ma non fu soggetto mai ad interramenti od a guasti causati da errori di disegno e questa, come per tutti gli altri porti di origine romana, è una prova evidente ed indiscutibile di quella grandezza e di quella perfezione che l'arte moderna non solo non ha mai superato, ma raramente ha potuto raggiungere. Così dopo 1800 anni dalla sua origine il fondo del porto, costituito essenzialmente da rocce, non è coperto che da un sottile strato di fango.

La letteratura che offre Civitavecchia quasi non ha limiti e noi ci siamo riservati di citare quella che riguarda più esplicitamente il nostro argomento; lavori sulla storia delle terme, osservazioni sui fenomeni naturali, geologici, termici, ecc., si sono succeduti copiosi in ogni secolo per l'importanza commerciale e militare che l'argomento presentava. Basterebbe citare tutta intera la bibliografia esistente, pubblicata in Italia ed all'estero, per comprendere quale sia stato il passato di Civitavecchia e quale ne sarebbe il presente e quale il futuro se altre costruzioni la secondassero nella sua evoluzione.

Porto Punico e Porti di Pirgi, di Cere e di Alsio.

Il tratto di spiaggia che si estende da Civitavecchia a Fiumicino è ridotto presentemente in uno stato di estremo abbandono: sorgono lunghesso vari castelli; alcuni, diroccati, non sono che lo scheletro di vetuste costruzioni; altri, invece, ancora abitabili, appartengono ai signorotti possessori degli antichi feudi.

Un tempo questa spiaggia presentava il più grande interesse, giacchè ognuna di quelle misere e nere abitazioni ha una storia memoranda e degna di speciale menzione. Antichissimamente esse furono città grandi, fortificate, potenti, che esercitarono il commercio nel Tirreno; poi, col sorgere dei porti romani, decadde dalla loro ricchezza e perdettero d'importanza fino a ridursi ad un semplice castello.

Le rovine delle abitazioni, dei monumenti, dei templi, che prima facevano parte di tali città, si sono andate man mano dissotterrando ed hanno così rivelato in parte la loro storia, che si credeva sepolta nell'oscurità dei tempi. Peccato che il poco interesse destato dai ruderi dissotterrati ha sempre trattenuto i signorotti ed i Governi dallo spendervi quelle ingenti somme che sarebbero necessarie, per ricostruire tutta intera, dai monumenti superstiti, la storia delle città; altrimenti noi potremmo conoscere di questi antichi centri marittimi molto più che presentemente non se ne sappia.

Dei porti poi non si è trovato mai nulla assolutamente; nel mare non rimangono rovine ad attestare che speciali opere murarie fossero destinate a porgere un riparo sicuro alle navi, sia durante le tempeste che nel tempo occorrente a compiere lo scarico delle merci. Si è sicuri che l'origine di tali porti fosse greca o fenicia, e si suppone da ciò che i metodi tenuti nella costruzione fossero quegli stessi che i Greci ed i Fenici avevano a fondamento dei loro porti.

Quando la potenza orientale decadde, gli abitatori delle città marittime fecero ritorno con le navi ai patri lidi, e gli Etruschi scesero dalle montagne circostanti ed occuparono i luoghi lasciati liberi, e così i porti della costa continuarono sotto altra bandiera i loro traffici. In questo periodo le città raggiunsero la massima grandezza, giacchè quel materiale che fu ritrovato negli scavi finora eseguiti è quasi essenzialmente d'origine etrusca.

Quando sorse poi Centocelle, tutti gli altri quasi perdettero immediatamente ogni importanza e divennero la sede di quei signori, i quali erano i padroni delle città distrutte. Essi continuarono ad esercitare la loro giurisdizione sul territorio circostante e su quel tratto di spiaggia, che si estendeva ai lati del castello.

Il porto più non esisteva, ma per la posizione naturale i luoghi erano adatti a riparare grossi barconi: i signorotti fecero costruire delle dighe e dei moli nei punti più profondi, e dandosi l'importanza di piccoli sovrani,

imposero gabelle per lo sbarco delle merci e compensi speciali per il riparo dalle tempeste.

Ma quei porticciuoli che un tempo avevano ospitato navi cariche di merci preziose, provenienti dagli estremi lidi orientali, ben poche ricchezze raccolsero dall'esazione delle tasse imposte ai naviganti, e l'esistenza loro riuscì molto più dannosa che non utile ai signorotti proprietari dei castelli vicini, in quanto che servirono talvolta per permettere lo sbarco a nemici personali, i quali per vendette private devastarono feudi e castelli. Di tali irruzioni si ricordano per ognuno di quei luoghi, collegate specialmente alla storia di Roma e di Civitavecchia, giacchè le rappresaglie di quei principotti seguivano normalmente, dopo aiuti prestati, ad un partito piuttosto che ad un altro.

PORTO PUNICO.

Il primo castello è quello di Santa Marinella, appartenente ora alla famiglia Odescalchi, e che anticamente si crede sia stato uno scalo di Cartagine sul Tirreno, giacchè furono rinvenuti, specialmente nelle tombe, oggetti d'origine fenicia: i Latini lo chiamarono Punico ed il nome confermerebbe la tradizione. Il paese è composto quasi essenzialmente di villini, frequentati dai Romani durante la stagione balneare. Accanto al castello si notano alcuni ruderi presso i quali l'acqua giunge ad una profondità di 5 o 6 metri: quivi probabilmente nei tempi passati si trovava la banchina. Tuttora è possibile a piccoli bastimenti di avvicinarsi e le barche a vela sorprese dalla tempesta non raramente vi cercano riparo con utilità.

PORTO DI PIRGI.

Il secondo castello è nominato Santa Severa ed intorno ad esso sorgeva anticamente la celebre città di Pirgi, che indubbiamente è fra le città scomparse la più importante di tutto il litorale. L'incertezza del nome, che alcuni vogliono sia Pirgo, altri Pirgi, è data dal fatto che i primi credono che esistesse una sola città, i secondi un certo numero di castelli i quali si estendevano su tutta la spiaggia. Uno di questi, chiamato Castelvechio, secondo la versione riportata dall'Annovazzi nella sua *Storia di Civitavecchia*, avrebbe dato origine a questa città. Si è ormai accertato che tale versione non è degna di fede.

I Pirgensì sono indubbiamente popoli pelasgi e ce lo assicurano, oltre all'etimologia del nome ed al trovarsi una città omonima nell'Arcadia, i ruderi delle mura fabbricate secondo l'uso greco. Del primo periodo della storia di Pirgi s'ignora qualsiasi particolare e se ne cominciano ad avere notizie dal giorno in cui avendo gli abitanti abbandonato il porto, vi scesero i Cerevani.

Cere era una delle dodici città della lega etrusca, ma sembra che nei tempi più remoti anch'essa sia stata fondata dai Pelasgi, sebbene alcuni au-

tori sostengano che sia indigena. Dal giorno in cui i Ceretani s'impadronirono del porto, Pirgi divenne grande e potente e ricca al punto che Dionigi il vecchio, circa quattro secoli avanti Cristo, partì appositamente dalla Sicilia con 60 triremi per saccheggiare il tempio ivi dedicato a Ilitia o Meucotea, ricchissimo d'oro e di marmi preziosi.

Quando i Galli tentarono d'invadere Roma, Pirgi mosse in suo aiuto e la città, miracolosamente salvata dagli infesti nemici, gliene serbò con la sua amicizia lunga gratitudine. Si guastarono poi le relazioni fra le due alleate e nel 563 Pirgi divenne colonia romana. Col sorgere dell'Impero riacquistò la sua indipendenza e con essa raggiunse il suo massimo splendore. Il porto accoglieva navi provenienti da tutti i punti del Mediterraneo ed i signori romani vi fecero costruire le loro ville, per trascorrervi giorni di riposo e di delizie.

Domizio padre di Nerone vi passò interamente gli ultimi anni della sua vita e vi morì. Da Marziale sappiamo che le « epistole » che egli dirigeva ai suoi amici in Spagna passavano per Pirgi e che egual cammino percorrevano quelle che egli spedì a Roma nel suo viaggio di Gallia. Tali assicurazioni dimostrerebbero evidentemente che a questo porto era affidata la maggior parte del movimento marittimo. Nel secolo III Petronio Meliore scrive che la città era in via di decadenza, e Rutilio nel V ci assicura che era del tutto abbandonata. Come già dicemmo, questo fatto è una conseguenza diretta dell'importanza, che contemporaneamente andava acquistando Centocelle a danno degli altri porti.

Presentemente una riviera a scogli protegge dalle onde l'ampio castello dalle torri merlate, che con la sua larga cinta di mura racchiude un gruppo di case. I bastimenti peraltro non possono più avvicinarsi a questo punto perchè solo a mezzo chilometro dal lido si trovano fondali di 5 metri: questo fatto è forse conseguenza delle rovine cadute in mare.

PORTO DI CERE.

Seguitando a percorrere la costa sopra Ladispoli, villaggio del tutto moderno, si notano ad una discreta distanza dal lido, in collina, alcune rovine: sono gli avanzi di Cerveteri, o vecchia Cere, che è la città la quale, come vedemmo, si unì a Pirgi ed acquistò il nome di nuova Cere.

PORTO DI ALSIO.

Continuando s'incontra Palo, ove è un'altra tenuta del principe Odescalchi. Presso al mare si notano ruderi in gran parte sommersi. Il mare in questo punto si è andato man mano avanzando ed ha contribuito con la sua opera di erosione a distruggere le rovine dell'antica Alsio, che quivi sorgeva. Il mare si è talmente avanzato, che ha sommerso i luoghi in cui trovavasi l'antica città, e lungi dalla spiaggia si notano nel fondo delle acque

resti rettilinei di una costruzione in muratura che s'interpretarono come i moli del vecchio porto.

Fu questa rivale temuta e terribile di Pirgi: vantano la medesima origine e press'a poco anche la stessa storia. Padrona anche essa del Mediterraneo, Alsio spinse per parecchi secoli le sue navi nei patri lidi della Grecia, con cui esercitava la maggior parte del suo commercio. Lottò contro Pirgi con esito dubbio e si alleò a Roma quando la sua nemica si attirò l'odio della repubblica; ma quando quella fu assoggettata, anch'essa dovè sottomettersi al protettorato romano.

In quel tempo Alsio vide la sua spiaggia popolata di splendide ville e di grandiosi monumenti, ma per alcuni disastri navali, cagionati da tempeste, ebbe a sopportare gravi perdite e decadde dall'antica grandezza un secolo circa prima di Pirgi. Presentemente anche le navi di discreta mole possono avvicinarsi a Palo e cercarvi riparo dalle tempeste, sulla sinistra dell'antico castello il mare essendo abbastanza profondo.

Nell'epoca presente tanto Santa Marinella che Santa Severa, Ladispoli e Palo congiunte dalla linea ferroviaria Roma-Pisa, sono centri piccolissimi, che vivono essenzialmente di pesca ed ospitano durante la stagione balneare qualche famiglia villeggiante nei villini, che sorgono in ridente posizione sulla spiaggia. Dell'antica importanza commerciale, da molti secoli non si ha più la minima traccia.

BIBLIOGRAFIA.

(PORTO CLEMENTINO, CIVITAVECCHIA, PUNICO, PIRGI, CERE, ALSIO).

- Acquaroni A., *Vedute della città e del porto di Civitavecchia*. — 4 fogli, 1846.
- Annovazzi, *Storia di Civitavecchia dalla sua origine fino all'anno 1848*. — Roma, 1853.
- Appofrisi Osmini, *De Antiqua Centocellarum dignitate*. — Roma, 1751.
- Baschieri, *Rapporto di confronto fra i due progettati bacini in ampliamento del porto di Civitavecchia*. — Roma, tip. Centenari, 1888.
- Betti S., *Civitavecchia e il suo ingrandimento*. — Roma, « Giornale Arcadico », XIV, 218.
- Bianco Lorenzo, *Progetto di un porto fortificato a Santa Marinella ed altro di un porto canale alla foce del Tevere*. Manoscritto del 1713 con 14 tavole. — Biblioteca del Ministero della Marina, n. 88872.
- Bustelli N., *Discorso sull'abolizione del porto franco di Civitavecchia*. — Civitavecchia, 1851.
- Calisse C., *Statuti della città di Civitavecchia*. — Roma, 1885.
- Calisse C., *Leggi commerciali di Civitavecchia*. — Milano, 1889.
- Calisse C., *Discorso pronunciato in Civitavecchia a nome del Municipio nelle feste per il millenario della città, 15 agosto 1889*. — Roma, tip. Forzani e C., 1889.
- Calisse C., *Storia di Civitavecchia*. — Firenze, Barbèra, 1898.
- Canina L., *Pianta e alzata dell'antico porto di Centocelle*. — Roma, 1832. *Architettura romana descritta coi monumenti*, III, 160.
- Canina L., *Pirgi degli Argillei o Ceriti*. — « Annali dell'Istituto di corrispondenza archeologica », XII, 640.
- Cerrotti F., *Civitavecchia porto di Roma e tutta la valle del Tevere*. — Roma, tip. dell'Unione, 1876.
- Cialdi A., *Parallelo geografico ed idrografico fra i porti di Civitavecchia e di Livorno*. — Roma, tip. delle Belle Arti, 1846.
- Cialdi A., *Quale debba essere il porto di Roma e ciò che meglio si convenga a Civitavecchia ed Anzio*. — Roma, tip. delle Belle Arti, 1846.
- Cialdi A., *Disegno per l'ingrandimento e il miglioramento del porto di Civitavecchia*. — Roma, tip. Costa, 1872. — Estratto dal « Giornale Arcadico », nuova serie, XXVII, 1861.
- Cialdi A., *Illustrazione del progetto per l'escavazione di un canale per il miglioramento del porto di Civitavecchia*. — Roma, 1871.
- Cialdi A., *Risposta al capitano Di Macco circa la sistemazione del porto di Civitavecchia*. — Supplemento al n. 16 del giornale « Il porto romano ». — Civitavecchia, tip. Strambi, 1872.
- Civitavecchia*. — Roma 1777-1778, « Antologia Romana » III, 257 e IV, 334.
- Colonna Prospero, *Ragionamento intorno alle bonificazioni del porto di Civitavecchia*. — Civitavecchia, 1838.
- Crescenzo B., *Il porto di Civitavecchia nella nautica mediterranea*. — Roma, 1607.
- De Fazio G., *Intorno al miglior sistema di costruzione dei porti*. — Napoli, Stamperia dell'Amministrazione Provinciale e Comunale, 1826.
- De Rossi, *Lapidi trovate nel sepolcreto dei marinai a Civitavecchia*. — « Bollettino dell'Istituto di corrispondenza archeologica », 1865, n. 42.
- Di Macco, *Escavazione di un canale per il miglioramento del porto di Civitavecchia*. — Roma, tip. Mambilla e Bernabei, 1872.
- Esenzioni accordate da Pio VI a vantaggio del commercio della piazza di Civitavecchia*. — Editto in data del 16 agosto 1786.
- Fontana C., *Pianta del porto e dell'acquedotto di Civitavecchia*. — Pubblicata dalla Calcografia Camerale ed incisa da Batoli Sante.
- Frangipani A., *Storia dell'antichissima città di Civitavecchia*. — Roma, 1761.
- Guglielmotti A., *Storia della Marina pontificia*. — Roma, tip. Vaticana, 1886.
- Manzi F., *Stato antico ed attuale del porto,*

- città e provincia di Civitavecchia.* — Prato, tip. Giacchetti, 1837.
- Molletti, *Antichità e memorie di Civitavecchia.* — Manoscritto conservato nella R. Biblioteca Casanatense di Roma.
- Moroni Gaetano, *Dizionario di erudizione storico-ecclesiastica.* All'art. « Corneto Tarquinia » per le notizie riguardanti il porto Clementino.
- Monumenta historiae patriae.* Chartarum T. II.
- Nibby A., *Viaggio antiquario nei contorni di Roma.* — Roma, tip. Poggioli, 1819.
- Paoletti, *Pianta di Civitavecchia.* — Edita in Roma dall'ufficio del Censo, 1841.
- Portolano delle coste d'Italia,* fascicolo I. — Genova, tip. del R. Istituto dei Sordomuti, 1904.
- Rosati T., *Le coste d'Italia.* — Roma, Casa Editrice Italiana, 1895.
- Statuti del commercio e Consolato del porto francodi Civitavecchia.* — Civitavecchia, 1742.
- Torraca, *Relazione di scoperte epigrafiche rinvenute nel territorio di Civitavecchia,* « Antologia Romana, vol. III e IV. — Roma, 1777-1778.

Porti di Ostia e Fiumicino.

Il Tevere, dopo un lungo e tortuoso tragitto, si biforca presso alle foci in due rami, che portano il nome di Fiumicino e di Fiumara. All'epoca presente solamente il primo offre qualche importanza; è per esso che debbono passare i grossi barconi, i quali risalgono il fiume, non trovando questi nell'altro una profondità sufficiente, quantunque in larghezza superi di quattro volte almeno il ramo di Fiumicino. Nell'antichità invece era per l'altro che si esercitava totalmente il commercio e possiamo dire che i due sbocchi debbono raggrupparsi in un'unica storia, giacchè l'importanza dell'uno corrisponde alla decadenza dell'altro.

Moltissimi storici e geografi disputarono lungamente per stabilire se i due rami fossero entrambi naturali ed in caso contrario quale fosse artificiale, e sostennero numerose e disparate tesi basandosi gli uni sulla testimonianza degli scrittori dell'epoca, i secondi su dati archeologici e geologici. Sólo nell'anno 1450 si fece chiara la luce, dovuta quasi del tutto ad un documento in cui Plinio assicura che la bocca di Fiumicino è artificiale e dovuta all'opera dell'imperatore Traiano. Avuto dopo tale scoperta un più certo indirizzo per gli studi, si notò che nessuno degli scrittori, che precedettero Traiano, diede notizia del ramo in questione, mentre ne parlarono moltissimi di quelli che seguirono l'epoca sua. Ultimamente, poi, con dati idrografici e tecnici furono definitivamente convalidate tali supposizioni. In versi ed in prosa s'innalzarono lodi al fondatore della Città eterna, il quale, presagendo che dal mare un giorno essa avrebbe dovuto ricevere le quotidiane vettovaglie, ne gettava la prima pietra sul Tevere e non lungi dal Tirreno. Non maraviglierà quindi se fu immortalato Anco Marzio per aver fondato un porto ad Ostia, e se esagerati panegirici esaltarono Claudio e Traiano per avere con opere grandiose e veramente romane reso possibile l'approdo e lo scarico ai numerosi bastimenti, cui era affidata la vita di Roma. E non era esagerata l'importanza che si dava fin dai tempi più antichi ai porti di mare più vicini alle città, giacchè le merci ed i viveri giungevano a Roma dalle spiagge più lontane, i marmi, utilizzati nelle sue costruzioni, dall'Egitto, i vini dalla Spagna.

I trasporti per terra, eseguiti per mezzo di carri, erano difficoltosi e lunghi e da ciò la necessità di poter usufruire di porti vicini alla città. Il Tevere, inaccessibile ai grossi bastimenti, impediva l'attuazione di questo progetto e quindi con un porto situato alle sue foci si poteva raggiungere egualmente lo scopo, trasbordando le merci su navi di minore portata. L'importanza grandissima che un tal porto era destinato a raggiungere, oltre che dalle rovine delle splendide opere d'arte esistenti presso Ostia, è dimostrata dal fatto che nel periodo di massimo splendore questa città contò più di 80,000 abitanti.

Ostia fu il primo porto romano e quindi presenta un massimo interesse per la sua costruzione, giacchè quando esso sorse l'arte idraulica non aveva dato ancora alcuna manifestazione degna di nota. Ma se nelle linee generali, in quei primissimi albori dell'architettura marittima, si potè raggiungere quasi la perfezione e se i porti di Civitavecchia e di Anzio e quasi tutti gli altri porti romani sono basati sullo stesso principio, in un sol punto si trovò dannosa la deficienza delle leggi, che regolano la buona conservazione di un tal genere di opere.

L'esperienza dapprima e poi i calcoli matematici stabilirono che la quantità d'arena trasportata annualmente da un grosso fiume è così enorme presso le foci che la spiaggia va continuamente avanzandosi. Un porto quindi che vi si trovi deve inevitabilmente soffrire le conseguenze di un tal fatto naturale e vedersi, dopo pochi anni, riempito di fango e di arene. Basta porre mente alle distanze, indicate da antichi scrittori, delle costruzioni di Ostia dal mare, e seguire negli autori classici le misure fatte nei secoli seguenti e verificare le attuali, per convincersi che il mare si è andato progressivamente allontanando in proporzioni allarmanti e continuerà nel tempo futuro a cedere il posto alla terra invadente.

Le costruzioni sontuose e monumentali, opera di Claudio, Traiano e in parte altresì degli imperatori successivi, non ebbero un lungo periodo di grandezza, che basti a dimostrare quale immensa utilità rappresenterebbe per la capitale il ricevere le merci direttamente dal mare senza ricorrere a mezzi intermediari di trasporto. Il periodo non breve durante il quale i porti situati alle foci del Tevere funzionarono regolarmente infonde giusta meraviglia nei moderni ingegneri e dà una prova chiarissima della perfezione e dell'ingegno romano, che pur lottando con la stessa natura seppe opporre una lunga e forte resistenza.

Su questi due argomenti bisogna soprattutto insistere tracciando la storia dei porti, che sorsero alle foci del Tevere; il primo potrà indurre ad usufruire dei mezzi somministrati dai moderni progressi per raggiungere un fine a cui l'arte antica non potè arrivare; il secondo dimostrerà evidentemente l'assioma, che dev'essere la sintesi, la base di questo lavoro, che cioè i Romani furono grandiosi in tutte le loro manifestazioni; che vinsero nelle opere edilizie il tempo e gli elementi naturali, con una solidità maravigliosa; che raggiunsero nell'arte degli ornamenti la perfezione, con uno stile maestoso e scevro di fronzoli inutili, tuttora ammirato e da molti architetti scelto a modello dei propri disegni.

Romolo fondò la città e si dimostrò in tutte le sue manifestazioni risoluto e bellicoso: non appena organizzato un esercito, egli condusse i suoi uomini alla conquista dei territori vicini; Numa Pompilio, invece, fu legislatore ed ordinò saggiamente la vita interna della città.

Intanto il bisogno delle cose indispensabili alla vita umana si faceva sentire e prima di ogni altro quello del sale, che i Romani avevano per l'addietro rubato ai Veienti e le cui provvisteolgevano a termine. Anco Marzio, per assicurare a Roma la produzione del sale, fondò ad Ostia una colonia, che sorgendo verso il mare, potesse sorvegliare le saline, raccoglierne il materiale e spedirlo per mezzo di barche sul Tevere.

Per rendere più sicuro il funzionamento della colonia conquistò poi tutti i paesi esistenti fra Roma ed il mare e fornì la cittadella di tutte le fortificazioni necessarie a resistere a possibili assalti dei nemici.

Le notizie che ci sono state tramandate di Ostia nell'epoca dei re e della repubblica sono scarsissime: gli scrittori contemporanei non ne fanno accenno che molto di rado e gli scavi eseguiti presentemente non hanno portato l'aspettata luce, per quel che riguarda i primi 500 anni di vita della colonia romana: molti autori hanno sostenuto che durante il periodo dell'Impero, quando Ostia acquistò il suo massimo splendore, i suoi abitanti andarono mano a mano demolendo le vecchie costruzioni, per sostituirle con nuove opere più degne della loro ricchezza.

Si sa tuttavia che nel 567 era ancorata avanti allo scalo una flotta sotto il comando di Marcio Claudio Marcello, e che essa fornì parte dell'esercito che Roma oppose ad Annibale dopo la battaglia di Canne. Publio Cornelio Scipione, dovendo nel 543, a capo di una squadra composta di trenta navi, recarsi in Ispagna, salpò da Ostia e quando questa città raggiunse una popolazione degna di censo, il Senato stabilì che i suoi figli fossero dispensati dal servizio delle armi e ponessero invece unica cura nella salvezza della patria. Nelle lotte poi tra Mario e Silla la città parteggiò per Silla, e Mario, dopo le sue vittorie, la saccheggiò e la distrusse.

È cosa ben difficile poter stabilire la costruzione, che fu opera del quarto re, e quelli che ci si provarono dovettero necessariamente supplire con la propria immaginazione al vuoto lasciato dalla storia, poichè non solo mancano notizie e non furono trovati avanzi, ma neanche si è potuto precisare l'esatta situazione del porto. Se esaminiamo i terreni vicino alla foce del Tevere troviamo che per molti chilometri essi sono essenzialmente composti di arene e di argille trasportati dalle acque del fiume: determinando, proporzionalmente all'accumulo annuo, il punto al quale poteva giungere il mare all'epoca di Anco Marzio, abbiamo che i calcoli farebbero coincidere questo punto con un gomito che fa il fiume producendo naturalmente un luogo adattissimo a funzionare da porto; onde non ci allontaneremo forse dalla verità supponendo che sulla sponda sinistra Ostia fosse fondata e che, con l'allontanarsi della sponda, fossero costruite nuove case ed abbandonate le vecchie, le quali lasciarono qualche rudero nel luogo testè considerato.

Crescendo l'importanza della colonia crebbe il numero degli abitanti e progressivamente anche la grandezza della città, la quale si ampliò solo verso il lato del mare, presentando quivi sempre nuovo terreno libero. Infatti, se si esaminano gli avanzi di Ostia, si trova, con una profonda osservazione dei ruderi, che le antiche case non sono fondate sopra un tipo di costruzione, ma che si succedono a zone presentanti notevoli modificazioni; ogni zona è il ricordo di un'epoca, e per fortuna abbiamo questo fatto che ci dà un certo indirizzo nella ricostituzione di una storia tanto oscura.

Ma oltre all'accumulare terra nelle campagne vicine, un fiume presenta altri notevoli inconvenienti, che impediscono il buon funzionamento d'un porto situato alle sue foci: così, ad esempio, i venti, le maree, le bufere, fanno variare i fondali da un giorno all'altro e, sebbene questi tornino poi dopo qualche tempo nelle condizioni normali, possono presentare pericoli ai naviganti: in secondo luogo, durante l'inverno, a causa delle piene, è reso difficile ai basti-

menti l'imbocco e la navigazione contro corrente; e non ci farà meraviglia se molte volte le navi furono costrette a rimanere intere settimane al largo e se non di rado, per aver forzato l'ingresso, respinte dalla violenza delle acque, urtarono contro gli scogli e si sommersero. Questi fatti intanto producevano conseguenze ben gravi per Roma, la quale, privata inopinatamente delle vettovaglie, andò più volte soggetta a fiere e funeste carestie.

Per queste ragioni Giulio Cesare convocò un Consiglio d'ingegneri, affinché eseguisse il progetto per la costruzione di un nuovo porto; ma quando i lavori preliminari erano compiuti, la sua mente desiosa di grandezza era rivolta altrove e l'idea rimase inattuata.

Augusto vi tornò sopra quando stanziò un fondo speciale per il miglioramento e l'abbellimento di Roma, ridotta in cattivo stato dalle devastazioni subite durante le guerre civili; ma dopo aver esitato per qualche tempo, credè più necessario rivolgere ogni pensiero alla città e l'idea cadde nuovamente. Claudio, poi, una volta, di ritorno per mare alla capitale, avendo dovuto attendere parecchie ore alla foce del Tevere, si diede a studiare il progetto già due volte abbandonato dai suoi predecessori, e più di loro tenace ed insieme meno preoccupato da gravi cure di Stato, per parecchi anni meditò il pensiero nell'animo suo. Ma chiesti al Senato i fondi necessari per la costruzione di un porto sulla spiaggia vicina alla foce del Tevere, ne ebbe risposta che occorreva discutere la cosa giacchè la spesa sarebbe stata enorme. Gli uomini più autorevoli di Roma tentarono distorlo dall'impresa; l'imperatore, però, che aveva già con grande dispendio incondottato una sorgente d'acqua da lui chiamata Claudia, e avea fornito di un emissario il lago Fucino, non titubò un istante, considerando che il solo ostacolo economico non poteva e non doveva trattenere un romano dall'attuazione di un'opera utile.

Fu scelto per l'esecuzione dei lavori un luogo distante tre chilometri circa dalla foce del fiume in direzione Nord, ove una insenatura naturale esigeva moli meno lunghi e scali meno profondi. Il piano dell'opera era nelle sue linee generali molto simile a quello che Traiano adottò per il porto di Civitavecchia, che noi abbiamo già esaminato, e che fu la più antica costruzione idraulica veramente poderosa, che vedesse la luce sotto gli auspici degli imperatori romani. Procopio ci dà una minuta descrizione dell'opera, del procedimento dei lavori, e del metodo adottato dai Romani per risalire il Tevere con le loro navi; e molti disegnatori vissuti nei secoli seguenti tentarono di ricostruire al rilievo ed in prospettiva l'antico porto; il primo di essi che ne diede una pianta fedele ed artistica fu Giulio De Musis nel 1554.

I due moli non sporgevano egualmente in mare, giacchè la bocca era volta a settentrione per evitare che le correnti fluviali vi apportassero le arene, perciò quello destro era notevolmente più breve del sinistro; inoltre era, a differenza di quest'ultimo, attraversato da archi, costruiti per permettere una continua circolazione delle acque nel bacino. Veduto internamente, il porto era perfettamente simmetrico, per il fatto, che le costruzioni risparmiate in mare si prolungavano in terra e i due moli, pur non avendo un egual tratto bagnato dal mare, erano identici nella lunghezza totale.

L'enorme bocca che si apriva a settentrione fu occupata in parte da un antemurale, che lasciò ai suoi lati due ingressi larghi ognuno cento

metri. L'isola, che sorge così dal fondo del mare, fu edificata in modo molto caratteristico. Una grossa nave, che aveva trasportato dall'Egitto a Roma l'obelisco, che fu poi innalzato in piazza San Pietro, fu caricata di calce e di marmi fino a che per il peso eccessivo affondò. Su di essa furono allora accumulati altri sassi e quando l'enorme massa giunse a livello dell'acqua, vi furono sovrapposte stupende opere d'arte fra le quali la statua di Nettuno, che, come il colosso di Rodi, funzionava da faro. Nella parte centrale del porto una scalinata marmorea portava dalle acque ad un superbo edificio, destinato al disbrigo di tutte le pratiche richieste dal commercio. Lateralmente a questo altri due monumentali palazzi servivano d'alloggio alle persone addette al porto e queste due costruzioni, dopo essersi prolungate in porticati ricchi di statue e di colonne, terminavano all'estremità in due monumenti colossali rappresentanti, quello di sinistra l'Annona navale, e quello di destra il Genio dell'Abbondanza.

Tale il disegno generale del porto, che, per le sue dimensioni, è il più grande che sia stato costruito nell'antichità: largo 1960 metri e lungo 1300, presentava una superficie di galleggiamento di 700 mila metri quadrati ed in tutta la sua estensione una profondità di 10 metri.

Nello spazio, che intercedeva fra i tre edifizî, sboccavano due canali, che facevano comunicare direttamente il porto col Tevere. Furono essi chiamati Fosse di Claudio, e, come ci dice la lapide, oltre che a permettere ai bastimenti di risalire il fiume, furono destinate a rendere meno pericolose le inondazioni, che in ogni inverno danneggiavano Roma.

L'opera, grandiosa per la solidità non solo, ma anche per gli ornamenti, cominciò subito a funzionare attivamente e Roma non tardò a risentirne benefiche conseguenze. Per riparare il porto dall'arrenamento gli ingegneri lo avevano diretto verso nord, esponendolo ai venti predominanti di libeccio, in modo che, quantunque i moli e l'antemurale lo riparassero grandemente dalle tempeste, queste giungevano talvolta a scompigliare le acque del bacino interno. Un giorno anzi vi si sollevò una tal burrasca che 200 navi ancorate, cariche di grano, affondarono e molte altre fuggite nelle Fosse di Claudio, per salvarsi, vi bruciarono, avendo rovesciato ogni cosa nel precipizio della fuga.

Allora Traiano, il quale, come già vedemmo, ebbe massima cura nel migliorare le condizioni commerciali di Roma, unì al porto una darsena, le cui rovine si riducono ora ad un laghetto esistente presso la tenuta Torlonia e che, per quel che si sente coi bastoni, è lastricato nel fondo. L'angiporto, come lo chiamarono gli antichi, ha la forma di esaedro perfetto, del diametro di 750 metri e da cui ogni lato ne misura 350. La sua superficie è quindi di 391 mila metri quadrati ed in ogni punto la profondità di 5 metri. Traiano, inoltre, unì le due Fosse di Claudio e le fece sboccare per mezzo di una diramazione in un lato dell'esaedro, permettendo, con l'aumentata mole del canale, a bastimenti di qualsiasi portata il tragitto dal porto al Tevere. Anche la darsena fu tutta intorno ornata di statue, monumenti e ricchi edifici, di cui gli avanzi saranno probabilmente custoditi dalle terre che circondano il laghetto.

Con le ultime modificazioni il porto sontuoso e sicuro avrebbe assunto uno sviluppo tale da tirare a sè tutto il commercio di Roma, se non fossero sorti vicino ad essa quegli altri non meno importanti di cui ci occupiamo

nel nostro lavoro, e la divisione del guadagno portò una menomazione allo splendore passato, ma l'importanza non ne scemò d'un tratto ed il cammino di regresso si compì quasi insensibilmente per molti secoli.

I posteri levarono la voce contro Traiano, il quale ingrandendo molto le Fosse di Claudio, divise le acque del fiume producendo l'inabilità di ambi i lati ad accogliere le navi di qualche portata, e vedremo in seguito come i pontefici ricorsero ora all'uno ora all'altro di essi, sperando sempre di riattivare la navigazione e come, infine, convinti che essa non era possibile che per piccoli velieri, abbandonarono ogni idea di restauri.

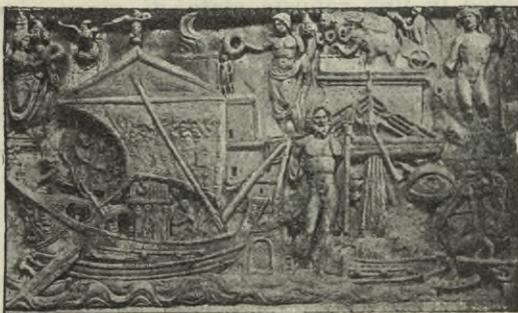
Carlo Fea, dotto idraulico e fiero sostenitore dell'importanza commerciale del Tevere, ne attribuì a Traiano la decadenza e propose al pontefice vivente al tempo suo di far chiudere la bocca del canale promettendosi di riattivare, in tal modo, la navigazione del fiume. Si levò allora contro di lui il Canina, altro valentissimo ingegnere, e dimostrò con prove storiche e matematiche che se era un danno il mancato commercio del Tevere, molto più forte sarebbe stato quello che le continue inondazioni avrebbero prodotto in città. Esistono invero molti documenti, i quali dimostrano che le alluvioni cessarono quasi completamente, od almeno diminuirono assai di violenza, dal giorno in cui Claudio e Traiano scavarono le loro fosse, e che tornarono a ripresentarsi ogni qual volta, per condizioni speciali, tali fosse non si trovarono in grado di ricevere le acque del Tevere.

I nuovi porti distavano dalla vecchia colonia più di tre chilometri; con tutto ciò la città sentì giovamento dalla loro fondazione, giacchè i suoi abitanti presero essenzialmente parte a tutto il suo movimento e volentieri si adattarono a percorrere più volte al giorno la piccola distanza, che separava le loro case dal porto.

Del periodo dell'Impero, al contrario dei due precedenti, abbiamo le notizie più particolareggiate, non solo per gli scritti degli autori contemporanei, ma anche per gli scavi che in questi ultimi tempi si vennero eseguendo. Il museo Torlonia conserva un bassorilievo, che rappresenta la costruzione del porto di Claudio, con i suoi monumenti, le genti affaticate nei lavori commerciali e l'alto faro. Gli altri avanzi sono dati specialmente dalle grandiose opere pubbliche di cui con la consueta generosità gli imperatori vollero ornare la prediletta Ostia.

Tutti gli Dei vi ebbero il loro tempio, degno piuttosto della grandezza di Roma che non di quella della sua figliuola, ed altri maestosi edifici sorsero sacri al *Capitolium*, ad Augusto ed a Roma. Augusto poi edificò il teatro, restaurato in seguito da Settimio Severo e da Caracalla, ed insieme a questo sorsero palazzi destinati a dimora dei personaggi più illustri, incaricati della sorveglianza e direzione del porto.

Antonino Pio costruì le terme, restaurate da Lucino Gamala e finalmente rinnovate fin dalle fondamenta da Costanzo e da Costante: ambedue



PORTO DI CLAUDIO (da bassorilievo antico).

molto benemeriti di Ostia, specialmente per avervi adottato la pavimentazione delle strade. Ma i massimi vantaggi furono arrecati alla città da Adriano, il quale, pensando di unire al bello anche l'utile, oltre alla restaurazione dei templi e dei pubblici monumenti, curò l'edificazione dei grandiosissimi magazzini, che si estendono lungo la riva del fiume e furono destinati al deposito delle merci. Gli abitanti gliene serbarono lunga gratitudine, e considerandolo come un secondo fondatore della loro patria, gli innalzarono lapidi, monumenti e statue.

Aureliano eresse il foro ed il palazzo imperiale, e tutti gli imperatori ed i generali, che lo seguirono, con una affezione speciale ebbero cura della prosperità e della bellezza di Ostia, dedicando ad essa somme ingenti e donandole i bottini più ricchi, riportati dalle lontane regioni dopo le varie guerre.

E non sarà inutile accennare anche alle opere interne, che fruttarono ad Ostia molti secoli di ricchezza. Gli imperatori stabilirono una tassa, che essi stessi dovevano pagare per ogni bastimento, il quale vi si fermasse o vi scaricasse le merci, e non solo dispensarono il municipio dal pagare i contributi, a cui tutti gli altri erano assoggettati, ma, oltre alle speciali beneficenze, ogni anno essi stessi versavano alla tesoreria di Ostia una somma non indegna di considerazione: affidarono, inoltre, alla città tutta la produzione del sale, che pure costituì un cespite non trascurabile di ricchezza.

Vi fu chi considerò come folli questi imperatori, i quali volentieri si assoggettarono a spendere tanto danaro, per una colonia che avrebbero potuto sottomettere con la violenza delle armi; ma noi, che abbiamo assistito allo svolgersi di questo porto e sappiamo come il suo fondamento potesse evitare le carestie, non avremo ragione di maravigliarcene, tanto più che ai capi dell'Impero non poteva sfuggire che Ostia rappresentava in tempo di guerra un baluardo per Roma e che, se potente nelle armi e ben fortificata, avrebbe potuto validamente sostenere il primo impeto dei nemici.

Le fortificazioni più antiche rimontano all'epoca repubblicana e consistono in una robusta cinta di mura rinnovata sotto l'Impero e migliorata con l'aggiunta di torri merlate e di macchine guerresche. Preveduto il caso di assedi, gli imperatori costruirono nel sottosuolo un perfetto sistema di fognature e fecero giungere anche per via sotterranea un'abbondante bocca di acqua potabile.

Il numero delle navi che il porto riceveva ogni anno era enorme: il solo importo dei cereali provenienti dalla Sicilia e dalla Sardegna raggiunse sotto Settimio Severo la cifra di 50 milioni di sesterzi. Inoltre, l'Africa somministrava i suoi olii, l'Italia meridionale e la Spagna mandavano i loro vini, la Grecia, la Frigia, Tebe, Luni, le isole dell'Arcipelago, marmi rari e preziosi.

Con la fondazione delle opere di Claudio e di Traiano sorgeva intanto una nuova città chiamata di Porto e situata accanto alla Darsena: nel primo secolo rimase essa priva di vita a cagione della potenza e della grandezza di Ostia, che le impedì di prendere sviluppo, ma la comodità della vicinanza e la protezione di qualche imperatore vinsero il momentaneo sopore e la città acquistò mano a mano potenza a danno della vecchia colonia romana, che andò progressivamente percorrendo a ritroso il cammino glorioso di cui ci siamo fino ad ora occupati.

Col sorgere delle città di Civitavecchia e di Anzio, ambedue situate alle foci del Tevere, quelle rimasero grandemente danneggiate, avendo perduto le costruzioni di Claudio e di Traiano gran parte della loro importanza. Il regresso continuò al punto che sulla fine del secolo VIII i porti furono del tutto abbandonati, la città loro annessa scomparve addirittura, Ostia tornò allo stato di paese e sopravvisse unicamente per la ricchezza procurata dalla navigazione diretta del Tevere. In questo medesimo tempo, a colmo di sventura, cominciò l'inausto periodo delle invasioni barbariche, a cui nemmeno Ostia poté sfuggire.

Gli Arabi Saraceni, che fino dall'anno 691 avevano preso Cartagine e tra l'828 e l'832, congiuntisi con i Mori d'Africa, invasero i principali porti della Sicilia, nell'845 presero d'assalto Ostia, e occupata la città, risalirono con le loro navi il Tevere, invano tentando di sbarcare a Roma, troppo potentemente fortificata. Nell'anno 849 poi i Mori, abitanti la Sardegna da essi conquistata, invasero di nuovo la spiaggia, che si estende alle foci del Tevere, producendovi gravissimi danni.

In quell'anno appunto Leone IV iniziò la costruzione della città Leonina destinata a difendere il Vaticano dai barbari.

Intanto Gregorio IV, avendo fatto una gita ad Ostia, la trovò talmente devastata che ne ebbe pietà per i poveri abitanti, i quali erano stati costretti a cercar rifugio nei templi e nei fori, sfuggiti alla distruzione del ferro e del fuoco a cagione della loro solidità. Le case erano invece ridotte ad un cumulo di cenere e di macerie, dalle quali era financo impossibile il togliere quelle cose che potessero aver resistito alla rovina. Allora inviò alcuni ingegneri affinché senza risparmio costruissero un castello fortificato ed una cinta di mura, atte a permettere agli abitanti di opporre in altra occasione più fiera resistenza.

Gli ingegneri cominciarono immediatamente l'opera e considerando le macerie solo come un accumulato di materiale, lo raccolsero, utilizzandolo nell'edificazione del castello, che dal suo fondatore ebbe, con la città che racchiudeva nel suo ambito, il nome di Gregoriopoli. I moderni critici e topografi discussero molto per stabilire il luogo ove sorgeva questa fortezza e, sebbene il Nibby sostenesse che essa era destinata a difendere non le rovine dell'antica città, ma gli abitanti della nuova e che solo poteva ragionevolmente trovarsi ove è Ostia moderna, gli altri quasi concordemente conclusero, che i ruderi dei sontuosi palazzi romani furono le fondamenta del castello pontificio. La questione è ancora insoluta; ad ogni modo, faremo notare come negli scavi finora eseguiti sul luogo in cui sorse la città antica non fu rinvenuto alcun avanzo di Gregoriopoli.

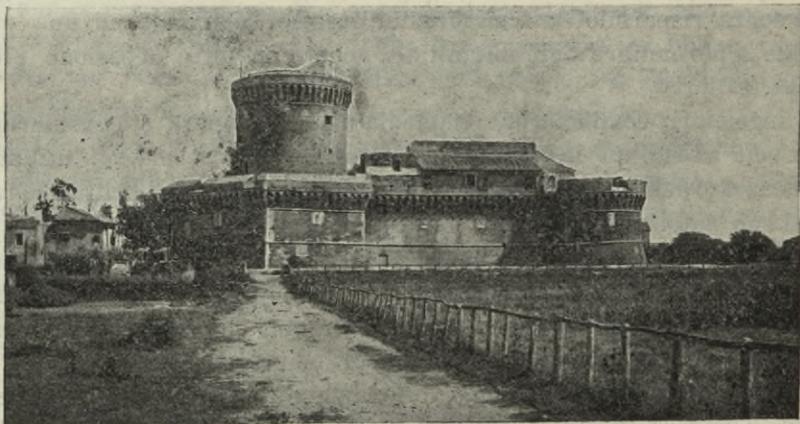
Questa costruzione però non raggiunse che parzialmente il fine al quale era destinata; nuove e terribili invasioni di Saraceni e di Arabi ne atterrarono dopo lunga lotta le mura, demolendole al punto da distruggerne ogni traccia. Le continue scorrerie e l'avversità dei tempi concorrevano indubbiamente a far declinare sempre più i porti romani, che nel 992, secondo la descrizione fattane da Anastasio bibliotecario, erano completamente derelitti.

Nel secolo XII finalmente Eugenio III, stimando che Ostia era destinata inevitabilmente a morire, le tolse la sede episcopale, congiungendola con quella di Velletri.

Il commercio andò in tal modo sempre più degradando ed Ostia fu centro di una nuova produzione, la quale cagionò la perdita di molte notizie e della maggior parte dei suoi monumenti. Non presagendo l'importanza che avrebbero avuto nella storia gli avanzi delle antiche costruzioni, i pontefici ordinarono di togliere le pietre ed i marmi e di usufruire delle mura per la fabbricazione della calce. In tal modo non solo Roma ma anche le altre principali città dello Stato pontificio accolsero enormi carichi di tavole, preziose per le iscrizioni che contenevano e, cancellate quelle lettere, le quali avrebbero potuto arrecare nuova e splendida luce, ne usufruirono per edificare palazzi privati ed opere pubbliche.

Così, a documentare quanto abbiamo fin qui esposto, ricordiamo la distruzione del tempio di Vulcano, compiuta alla presenza di Poggio Bracciolini, il quale racconta che una fornace accoglieva i blocchi di pietra per ridurli in calce. Martino V nel 1420 fece costruire in Ostia una rocca a spese del vecchio materiale, come aveva già fatto Gregorio IV. Nel 1463, e lo testimonia Pio II nei suoi *Commentari*, per la via del Tevere era condotto a Roma tutto il materiale che gli scavi mettevano alla luce, per impiegarlo nella costruzione della basilica di San Pietro. Dal 1547 al 1553 Giulio II continuò l'opera vandalica di distruzione per inalzare alla sua famiglia il palazzo Farnese.

Dopo il 1400 avvenne nell'antica colonia romana un movimento di reazione: tornarono i bastimenti a popolarne le spiagge e numerosi accorsero gli operai dalla capitale a riadattarne le costruzioni ed a compiere gli uffici di carico e di scarico.



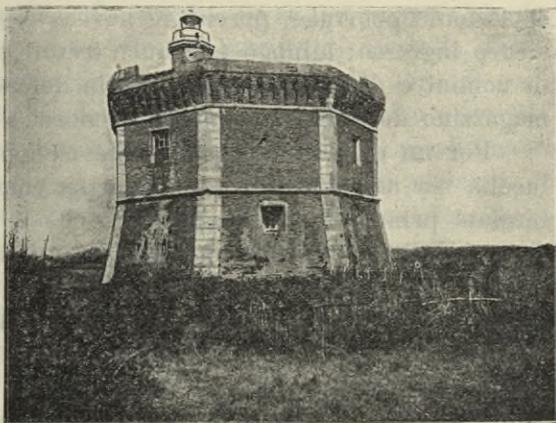
CASTELLO DI OSTIA.

I pontefici si incoraggiarono allora a riprendere le trascurate opere di restauro. Sisto IV e Giulio II rinnovarono la fortezza, la rifornirono di artiglieria, facilitarono il commercio e lo agevolarono con speciali concessioni. La popolazione tornò ad aumentare e quando sotto Sergio II i Saraceni vi fecero una delle loro funeste incursioni, dopo lunga lotta furono totalmente respinti. La principale opera di Giulio II consiste nella superba fortezza, che semplice e solida ha resistito al tempo ed alle guerre, e si conserva come principale monumento di Ostia; essa era situata presso il Tevere, ma quando nel 1557 questo, dopo una terribile inondazione, cambiò alveo, si venne a trovare così

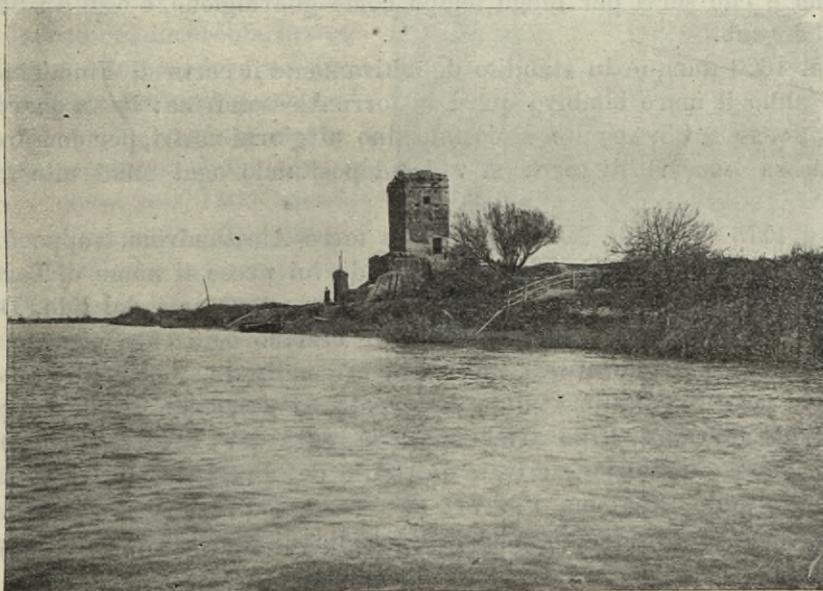
discosta dal fiume che mancò completamente al suo fine: allora Pio V costruì in luogo similmente adatto il maschio di S. Michele, al direttore del quale passarono i diritti di ancoraggio e di dazio, che doveva esigere direttamente dalle navi ed imporre loro col fuoco de' suoi cannoni.

Dai documenti del tempo sappiamo che nel 1458, sotto il pontificato di Pio II, il commercio era praticato essenzialmente nel ramo di Fiumara, essendo la fossa Traiana ostruita in vari punti ed in modo speciale al suo ingresso. Si comprende da ciò come i pontefici avessero tanta cura di fortificare la città di Ostia, giacchè era principalmente su questa che, uniti da un unico mezzo per raggiungere fini diversi, rivolgevano frequentemente le loro scorrerie i pirati, i ladri ed i contrabbandieri.

A difesa del porto quindi Martino V fece costruire una nuova torre di osservazione, che affidò alla guardia di una compagnia dei suoi soldati: essa corrisponde a quella che modernamente chiamasi Boacciana. Ma col passar



MASCHIO DI SAN MICHELE.



TORRE BOACCIANA.

del tempo il ramo di Ostia si era andato rendendo ogni giorno più impraticabile: l'arena aveva costruito naturalmente un isolotto dinanzi alle foci

del fiume ed aveva innalzato a tal punto il fondo che neppure ai piccoli bastimenti era reso attuabile il passaggio.

Allora Paolo V fece con palizzate ripristinare la fossa di Traiano, vi fece scavare la terra, che col tempo si era accumulata, e diede tutte le disposizioni opportune, perchè le navi avessero dalla parte di Fiumicino un sicuro ingresso: allungò per buon tratto le palizzate nel mare, fornì il porto di uomini e di attrezzi necessari, lo dotò di un piccolo faro e di un ampio magazzino destinato a deposito di merci.

Per un quarto di secolo poche navi passarono per Fiumicino, che tornò incolta ma non del tutto abbandonata, come attesta la lapide esistente sulla facciata principale dei magazzini e che li dice costruiti per comodo dei conduttori delle merci, che entravano per l'una o per l'altra foce. Ma quando Urbano VIII salì al seggio pontificio, con una Bolla, emanata nel 1639, diede gli ordini opportuni perchè fosse restaurato il ramo di Fiumicino e la torre Boacciana, e stabilì che tutti i bastimenti si dovessero fermare dinanzi a questo posto di guardia, per le operazioni doganali. Quindi per non dover allungare il cammino, le navi furono costrette ad usufruire della foce sinistra del Tevere e ne venne di conseguenza che Ostia tornò in grado di prosperità e Fiumicino in poco tempo fu di nuovo abbandonata.

Ma ben presto sorsero le querele dei naviganti, i quali non di rado furono soggetti ad arrenare con le loro navi, a causa della troppo poca profondità del fiume. Si mosse un'istanza al papa affinchè volesse restaurare il ramo di Fiumicino, che per i suoi maggiori fondali era senza dubbio il più atto alla navigazione. Nel 1660 la domanda fu accolta e definitivamente: così Alessandro VII fece costruire una torre che da lui fu nominata Alessandrina e che servì per lungo tempo come guarnigione, e oggi è adibita ad uso di dogana.

Nel 1660 dunque fu stabilito definitivamente il porto di Fiumicino ed in questo anno il mare lambiva quasi la torre Alessandrina; basta guardare di quanto se ne sia in seguito discostato fino ai giorni nostri, per comprendere qual massa enorme di terra si vada depositando ogni anno alle foci del Tevere.

Nel 1773 Clemente XIV, essendo la torre Alessandrina troppo distante dal mare, ne fece costruire un'altra, che da lui prese il nome di Torre Clementina; ed anche essa si è ormai abbastanza allontanata dal lido. Dopo la definitiva riattivazione dell'antica fossa di Traiano ogni cura ed ogni studio furono rivolti a migliorarne sempre più le condizioni, e fino all'anno 1819, in cui fu costruita l'ultima punta di levante, le passionate furono sempre più prolungate nel mare. Fino a tal epoca la cura del Tevere era stata una attribuzione e giurisdizione privata e propria del Prelato Chierico di Camera, Presidente delle Ripe; ma Pio VII ne affidò la direzione a Monsignor Tesoriere Generale e ad uno speciale Consiglio di amministrazione appositamente creato.

Termina in tal modo la storia di uno dei due porti, quello di Ostia, che ormai non presenta più che importanza storica ed archeologica per le sue rovine, e comincia il terzo periodo per l'altro porto, quello di Fiumicino.

Fiumicino, che cominciò la sua vita alla fine del primo dei tre periodi, in cui si può dividere la storia della navigazione del Tevere, non ebbe certo

più l'importanza che avevano avuto i porti di Claudio e di Traiano nell'antichità; tuttavia nei 250 anni che sono trascorsi dal giorno in cui Alessandro VII emanò il suo editto, ha aumentato continuamente d'importanza e si è costituita piccolo centro commerciale autonomo. Non ebbe nessuna costruzione che gli permettesse di chiamarsi porto, e fu sempre un vero e proprio canale, che essendo molto lungo e ben riparato offre ai bastimenti un asilo sicuro anche quando in mare aperto infuria la tempesta, e permette loro di compiere tranquillamente, come in una darsena, le operazioni di carico e scarico.

Ma se nel secolo XVII era terminata la vita commerciale e marittima di Ostia, un'altra vita cominciava per essa; numerosi archeologi vi portarono il loro campo nella speranza di poter ritrovare, per mezzo di scavi, un materiale prezioso a ricostituire la storia, pur troppo oscura, di questa antica colonia romana.

Questi cominciarono nel 1780 con lo scozzese Gavino Hamilton e continuarono nel 1796 col Fagau, che ritrovò i busti di moltissimi imperatori. Pio VII vi iniziò un piano regolare di scavi nel 1801 e ripose alla luce i templi e i magazzini. Pio IX nel 1855, continuando l'opera del suo omonimo, interrotta per mezzo secolo, scoprì tutto quello che presentemente si conosce: sarebbe desiderabile che il buon successo fin qui incontrato incoraggiasse a riprendere i lavori non ancora condotti a termine, giacchè questa località, come quelle non meno famose di Pozzuoli e di Pompei, certo compenserebbe ad usura i danari spesi ed il tempo impiegato.

Presentemente Fiumicino è una borgata di pochi abitanti, tutti marinai ed impiegati del porto, e si estende con una lunga fila di case sulla sponda destra del canale. Realmente questo comincerebbe là ove il Tevere si biforca, cioè, a Capo Due Rami, ma per antica consuetudine, la parte soggetta a giurisdizione marittima dalla foce si prolunga circa per 1500 metri, cioè fino ad un ponte galleggiante, che fa comunicare la borgata con l'Isola Sacra. Le due sponde sono protette da palizzate che costeggiano per tutta la sua lunghezza quella di destra e per una buona



CANALE DI FIUMICINO.

parte quella di sinistra. Il canale alla sua imboccatura è protetto da due moli costituiti di palafitte ripiene di tufo, che si avanzano, quello nord di 70 metri e quello sud di 145 metri; alla sua foce è largo 30 metri, alla Torre Clementina raggiunge i 40 e conserva in seguito questa larghezza superandola anche, ma per piccoli tratti. La profondità varia naturalmente a seconda delle condizioni del fiume: nel suo asse non è mai minore di metri $3\frac{1}{2}$ -5. Però quando il Tevere ha una debole corrente o durante le forti mareggiate del terzo quadrante, i banchi dinanzi alla foce aumentano notevolmente e si è giunti a notare il fondo appena a metri $1\frac{1}{2}$. Queste condizioni sono naturalmente passeggerie e coi tempi piovosi torna la consueta profondità.

Un poco a ponente della Torre Clementina fu costruita nel 1902 una girata, che consta di due concavità praticate quasi alla stessa altezza: di questa girata non approfittano che piccola parte di bastimenti, preferendo i più, quando il mare lo permetta, di discendere il canale, trascinati dalla corrente con la poppa. Dall'ufficio di porto al ponte girevole esiste un tratto banchinato, lungo il quale corre una diramazione del tronco Fiumicino-Roma, e serve per il diretto trasbordo delle merci dai barconi al treno.

Poichè l'unica industria del paese è costituita dal canale, non mancano in esso tutti i mezzi necessari allo scarico ed al carico, quali manchine, vericelli, rimorchiatori, barche, carriole, ecc. La ditta Centurini esercita il traffico fra Genova, Livorno e Roma con piroscafi dalle 120 alle 150 tonnellate e con sei ed anche otto partenze al mese. L'Immobiliare esercita il traffico fra la Sicilia, Napoli, Civitavecchia e Roma con due piroscafi di 90 e 100 tonn. Numerosi velieri infine arrivano da tutti i porti della Sicilia carichi di vino, che smerciano a Ripa Grande. Come può rilevarsi dalle Relazioni della Camera di commercio ed arti di Roma, il movimento della navigazione in questo porto segue una continua sebbene lenta via di progresso. Nell'anno ultimo passato accolse circa 1000 bastimenti con bandiera nazionale e fra il carico e lo scarico di merci si ebbe un totale che raggiunse quasi le 100 mila tonnellate.

Dell'antica città di Porto non rimangono che poche ed incolte rovine presso una piccola borgata, costituita quasi essenzialmente dalla villa Torlonia e dalle case rurali della omonima tenuta. Il canale di Ostia, che anticamente chiamavasi Fiumara e che costituisce l'ultima parte del Tevere, giunge mezzo miglio presso Ostia moderna e si getta in mare con delta bassissimo presso le Torri Boacciana e di San Michele. Una via pone in comunicazione Fiumicino con Ostia attraverso l'Isola Sacra e va dal ponte girevole alla Torre Boacciana, ove il passaggio del Tevere è eseguito da una scafa, affidata a cavo metallico aereo. L'Isola Sacra compresa fra i due rami del Tevere è incolta ed abbandonata.

La navigazione del Tevere per il ramo di Fiumara è pericolosa perchè non salvaguardata da speciali provvedimenti, in modo che quasi insensibilmente si esercita il traffico per questa bocca e vi approdano solo quei piccoli velieri, che debbono scaricar la propria merce alla colonia Ravennate, la quale costituisce la parte principale di Ostia moderna. La piccola città comunica direttamente con Roma per mezzo della via Ostiense, che riesce alla porta San Paolo.

Da Ostia ad Anzio la spiaggia non presenta nulla di notevole, le 5 torri Pratica, Vaianica, San Lorenzo, Sant'Anastasio e Caldara, che si susseguono in quest'ordine sulla costa, non avendo quell'importanza che avevano i castelli situati prima di Fiumicino. Dinanzi all'ultima, che sorge presso il Capo d'Anzio, si scorgono i ruderi della villa di Nerone.

PIANTA DEI PORTI OSTIENSIS DI CLAUDIO E DI TRAIANO

Scala in Piedi cubiti
Scala in metri di 1:12500

FIUME TEVERE



VIA FORTUENSE

MURA DELLA CITTÀ
CITTÀ DI PORTO

PORTO TRAIANO

PORTO CLAUDIO

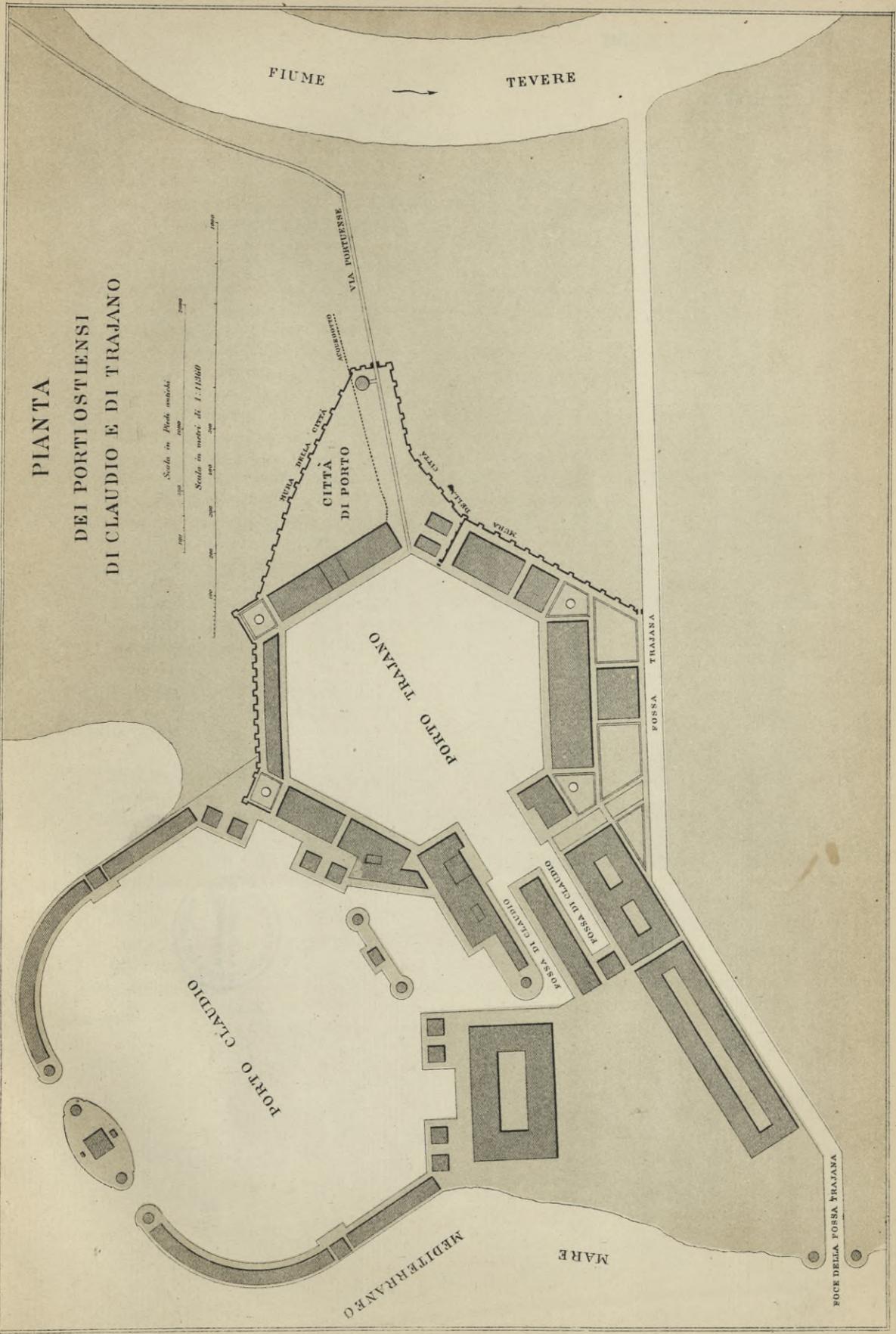
FOSSE DI CLAUDIO

FOSSE TRAIANA

MEDITERRANEO

MARE

FUOCO DELLA FOSSE TRAIANA

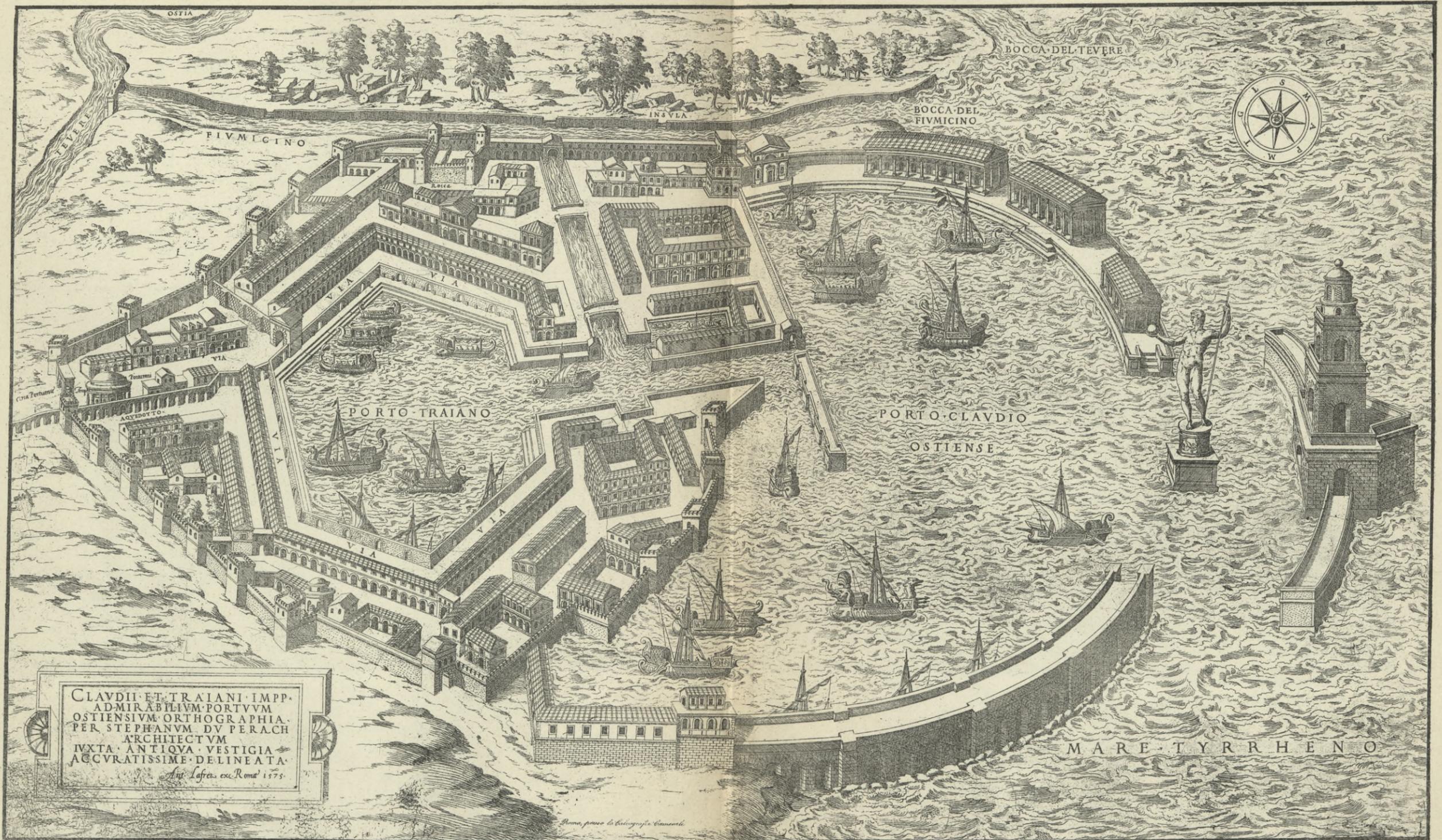


~~Erposit~~ der
K.K. DIREKTION DER U der
WASSERSTRASSEN
in Krakau.
T. 1861 292



Expositar der
K.K. DIREKTION für den BAU der
WASSERSTRASSEN
in Krakau.

~~T. 1361 N 292~~



CLAVDII ET TRAIANI IMPP.
ADMIRABILIVM PORTVVM
OSTIENSIVM ORTHOGRAPHIA.
PER STEPHANVM DV PERACH
ARCHITECTVM
IVXTA ANTIQVA VESTIGIA
ACCVRATISSIME DELINEATA.
An. Lafrea. exc. Roma 1575.

Roma presso la Bibliografia Casanovi



BIBLIOGRAFIA.

(OSTIA E FIUMICINO).

- Borsari Luigi, *Ostia e il porto di Roma antica*. — Pubblicazione del Comitato « Pro Roma Maritima ». — Roma, tip. Sottani, 1904.
- Breton, *Canal maritime de la Méditerranée à Rome*. — Manoscritto conservato nella Biblioteca del Ministero dei LL. PP.
- Canevari, *Su di un canale fra Roma e il mare*.
- Canina Luigi, *Sulla sistemazione delle navi di Ostia sul porto di Claudio e sul porto interno di Traiano*. — Dissertazioni della Pontificia Accademia romana di archeologia, tomo VII. — Roma, 1838.
- Cialdi Alessandro, *Delle barche a vapore e di alcune proposizioni per rendere più sicura e più agevole la navigazione del Tevere e della sua foce in Fiumicino*. — Roma, tip. delle Belle Arti, 1845.
- Cialdi Alessandro, *Sopra le ultime disposizioni date ai lavori nel porto-canale di Fiumicino*. — Roma, tip. delle Belle Arti, 1848.
- Costa Filippo, *Difesa contro gli attacchi diretti e indiretti che si oppongono alla ripristinazione del già tanto classico porto di Fiume nel canale di Ostia*. — Roma, tip. Fratelli Monaldi, 1868.
- Crescenzo Bartolomeo, *Portulano*.
- De Fazio Giuliano, *Intorno al miglior sistema per la sistemazione del porto*. — Napoli, stamperia dell'Ammin. Comunale e Provinciale, 1828.
- De Magistris Prudenzo, *Acta MM. ad Ostia tiberina*. — P. Stefanoni, Himn. XI.
- Duperrach, *Restauro di porto dato in luce nel 1575, inciso da Antonio Lafrez ed esistente nella galleria delle Carte geografiche in Vaticano*.
- Eschinardi, *Descrizione di Roma e dell'Agro Romano*, Cap. II, *Cave di pozzolana che servirono alla costruzione della città di Porto*. — Roma, tip. Puccinelli, 1822.
- Fea Carlo, *La Fossa Traiana confermata al cav. Ludovico Linotte*. — Roma, tip. Contedini, 1824.
- Fea Carlo, *Storia delle saline di Ostia, introdotte da Anco Marzio*. — Roma, stamperia della R. C. A., 1831.
- Fea Carlo, *Relazione di un viaggio ad Ostia ed alla villa di Plinio*. — Roma, presso Antonio Fulgoni, 1802.
- Fea Carlo, *Novelle del Tevere*. — Roma, tip. Burlié, 1819.
- Fea Carlo, *L'esistenza delle due foci del Tevere prima della costruzione del porto di Claudio*. — Roma, tip. Contedini, 1824.
- Fea Carlo, *Il Tevere navigabile oggi come nei suoi più antichi secoli e la città di Ostia ivi edificata da Anco Marzio, emporio di Roma da risorgere a nuova vita*. — Roma, stamperia della R. C. A., 1835.
- Gamberini A. B. e Chiesa A., *Delle cagioni e dei rimedi delle inondazioni del Tevere, della somma difficoltà di introdurre una felice e stabile navigazione*. — Roma, tip. De Rossi, 1746.
- Guglielmotti Alberto, *Storia della Marina Pontificia*. — Roma, tip. Vaticana, 1886.
- Locatelli Giovanni, *Del Porto di Ostia e della maniera usata dai Romani nel fabbricare i porti del Mediterraneo*. — Roma, 1750.
- Manzini, *Modo di restituire a Roma il suo antico porto*. — Roma, tip. Aureli, 1857.
- Meyer Cornelio Olandese, *L'arte di restituire a Roma la sua tralasciata navigazione*. — Roma, tip. Lazzari-Varese, 1685.
- Moro Giovanni, *Ostia e le nuove opere al mare*. — Roma, tip. Menicanti, 1868.
- Nibby Antonio, *Viaggio antiquario nei contorni di Roma*. — Roma, tip. Poggioli, 1819.
- Nibby Antonio, *Della via Portuense e dell'antica città di Porto*. — Roma, per i tipi di Angelo Aiani, 1827.
- Nibby Antonio, *Viaggio ad Ostia*. — Roma, Società Tip., 1829.
- Oberholtzer Francesco, *Roma porto di mare*. — Roma, tip. Pallotta, 1888.

Orlando Paolo, *Roma porto di mare*. — Pubblicazione del Comitato « Pro-Roma marittima ». — Roma, tip. Sottani, 1904.

Pascolo Leone, *Il Tevere navigato e navigabile*. — Roma, per Antonio De Rossi, 1740.

Ponzi, *Il delta del Tevere*. — « Rivista Marittima », anno 1876, vol. II e III.

Portolano delle coste d'Italia, fasc. I. — Genova, tip. del R. Istituto Sordomuti, 1904.

Rasi Gian Battista, *Sul porto romano di Ostia e di Fiumicino*. Osservazioni storiche. — Roma, tip. Contadini, 1826.

Rasi Gian Battista, *Sul Tevere e sua navigazione da Fiumicino a Roma*. — Roma, tip. Perego-Salvioni, 1827.

Regis, *Il porto di Roma*.

Relazioni della Camera di commercio ed arti di Roma per l'ultimo triennio.

Relazione sul bonificamento degli stagni di Ostia e di Maccarese nell'agro del litorale romano, per la Commissione nominata con D. ministeriale 2 dicembre 1885, n. 7241, Div. VI. — Roma, tip. del Genio Civile, 1885.

Rosati Teodorico, *Le coste d'Italia*. — Roma, Casa Editrice Italiana, 1895.

Tagliacozzo, *Roma, porto di mare*.

Volpi, *Dissertazione nel tomo XVI degli Atti dell'Accademia di Cortona*. — Ostia ed il suo porto.

Zucchelli G. *Relazione che accompagna il progetto di una nuova inalveazione del Tevere dell'ing. capo del Genio Civile*. — Roma, tip. del Senato, di Forzani e C., 1879.

Porto d'Anzio.

A 41° 26' 4" di latitudine nord e a 10° 17' 12" di longitudine est sorge pronunciatamente nel Tirreno un promontorio, che domina tutta intera la costa romana e divide le acque in due correnti contrarie, messe in continuo movimento dai venti, che non riparati da montagne, producono frequenti e temibili burrasche. Fin dai tempi antichissimi, quando cominciarono i primi scambi commerciali fra le città poste sulle rive del Tirreno, le navi che compirono tali tragitti, ebbero a soffrire frequenti avarie e molte di esse furono inghiottite da quelle acque, e si comprese fin da tali tempi essere indispensabile l'edificazione di un rifugio sicuro, ove le navi colpite da tempesta potessero salvarsi.

E così sorse verso il promontorio Circeo un porto in tempi così remoti che manca qualsiasi notizia storica del suo primo periodo. Questo porto acquistò indi un'importanza grandissima a causa dello sviluppo sempre crescente esercitato sulle spiagge del Tirreno e della vicinanza a Roma, la quale sebbene avesse in Ostia e Civitavecchia porti che le fornivano i viveri quotidiani, pure per la sua immensa grandezza e per speciali condizioni causate da guerre, da rivoluzioni o da burrasche, doveva poter far calcolo su varie fonti per non incorrere in funeste carestie.

Noi che abbiamo fin qui passato in rapida rivista i principali porti della provincia romana, abbiamo notato quale studio continuo si avesse fin dai tempi più antichi per il funzionamento dei porti. Per fabbricarli gli imperatori vi profondevano tesori e per conservarli non badavano a spese. Il problema a cui i Romani tendevano era soprattutto quello di far giungere direttamente le vettovaglie alle porte della città, per mezzo del Tevere, essendo il trasporto per terra lungo e difficoltoso: ma tale progetto era andato più volte fallito, e gli stessi ingegneri, per pratica, se non per teoria, dovevano convincersi che era inattuabile regolare il procedimento di un porto alle foci di un fiume a causa delle arene quotidianamente da esso accumulate. Nel proprio interesse allora aiutarono a divenir potenti le città marittime vicine a Roma, non dimenticando che in tempo di guerra esse potevano cambiarsi in punti strategici importantissimi di imbarco e di sbarco.

Anzio, più piccola di Civitavecchia, di lei meno industriosa e meno ricca, prosperò unicamente per l'impulso che le diede la capitale del mondo, sì che più ancora di Centocelle ha la sua storia legata a quella di Roma. Le sue origini, come dicemmo, sono leggendarie ed i fantastici poeti dell'antichità cantarono il promontorio Circeo come prediletto soggiorno di divinità. Naturalmente, ogni poeta raccolse e cantò una leggenda diversa ornandola talmente con la propria immaginazione, che seppure nei primi racconti vi era qualche cosa di vero, esso rimase nascosto dalle più svariate fantasticherie, e noi possiamo ripetere per Anzio quanto abbiamo detto per Civitavecchia, cioè, che se ne ignora un intero periodo di storia.

Ma le difficoltà incontrate nel risolvere la questione non spaventarono gli scrittori più autorevoli, che incominciarono con l'indagare per lo meno se i fondatori furono indigeni oppure popoli emigrati per ragioni commerciali, etnografiche, storiche, ecc. Alcuni sostennero la prima opinione, altri vollero Anzio fondata da una colonia etrusca, o da una greca proveniente dall'Epiro. Non mancò altresì chi tentò di interpretare Omero e Virgilio e prese in considerazione le soste fatte sul luogo da Enea oppure da Anteo o Antia, figlio di Ulisse, trattenuto dalla bella ammaliatrice *Circe*. Ma non crediamo opportuno soffermarci più oltre su tali leggende, che ognuno dei fautori sostiene con l'interpretazione a modo proprio delle numerose lapidi e degli svariati avanzi architettonici rinvenuti negli scavi, nè tenteremo di decidere se sia o no conveniente accettare l'anno 2860 del mondo come anno della fondazione, giacchè troppo a lungo ed anche troppo inutilmente ne fu da molti discusso.

In questi periodi remoti non potè la giovane Anzio vivere di pastorizia perchè mancavano nei suoi dintorni prati atti al pascolo; non di agricoltura perchè le paludi, che Strabonio ci assicura esistessero molto prima del tempo suo, dovevano impedire la coltivazione dei campi; non di pesca perchè le onde tempestose impedivano alle piccole barche di soffermarsi in alto mare. Non rimane ad ammettere che, in conformità di quanto prima dicemmo, Anzio nacque per il suo porto, e visse coi guadagni ricavati dalle tasse di ancoraggio, a cui erano assoggettate le navi, che chiedevano rifugio, e con le gabelle che pagavano le merci dirette a Roma.

Sebbene la storia vera e sicura di Anzio non cominci che con l'Impero e sebbene solo di tale periodo si abbiano notizie documentate e conformi alla realtà, pure non sarà inutile sorvolare su quella trama in parte leggendaria, in parte reale che intesse la storia dei re e della repubblica e che ha importanza massima nella storia di Anzio.

Il primo trattato di alleanza concluso con Roma risale al tempo di Tarquinio il Superbo. Dopo la caduta di questo re, la città, che combatteva le prime armi, chiese ad Anzio la sua coadiuvazione nella guerra contro Cartagine, e questa accettò di buon grado l'invito che costituiva per lei un onore ed un beneficio. Intanto Tarquinio il Superbo tentava di ottenere il perduto dominio e riuniva un forte esercito di latini al lago Regillo. Anzio concorse alla costituzione della lega anti-romana, forse nella speranza di esserne largamente remunerata in caso di vittoria. La battaglia riuscì invece sanguinosa e sfavorevole per i Latini, che pertanto l'anno seguente tentarono la rivincita e con risultati non migliori. Nell'anno 260, finalmente, una più completa disfatta incolse i Volsci presso Velletri, e le enormi perdite riportate tolse ai ribelli ogni speranza di anche lontana vittoria.

Quando la plebe romana non potendo più tollerare le angherie del Senato si ritirò sul monte Sacro, Anzio si profferse di fornirle, con mano armata, difesa contro i tiranni, ed assalito l'esercito romano, che assediava Corioli, riportò le palmè della giornata. Ma nel 262 Roma trovava modo di vendicarsi: avendo inferito una carestia sulla città, il console Caio Marzio fu incaricato di provvedere al vettovagliamento, e questi, precipitatosi inaspettato su Anzio tolse al suo territorio grano, animali, attrezzi, armi, facendo schiavi tutti gli uomini inermi, che incontrò nel suo cammino; la rapina non rimase peraltro inulta, giacchè quando l'invidia romana fece esulare Caio Marzio dalla patria,

la ribelle lo accolse e gli fornì armi e denari, onde muovesse guerra alla superba Roma.

Alle porte della città Caio fu impietosito dal pianto delle donne e tornò in Anzio e quivi Tullo, di lui invidioso, dinanzi al popolo, tacciandolo di traditore, miseramente lo uccise. Tullo riportò poi le armi volsche contro la repubblica, ma i consoli distrussero i suoi eserciti e lo costrinsero a riparare con i fuggiaschi in Anzio. Dopo una tale sconfitta successe una calma apparente, mentre gli animi meditavano la vendetta.

Nel 270 Anzio organizzò un forte esercito di giovani poderosi e lo spedì contro Roma. Il Senato mandò il console Lucio Emilio ad incontrare i nemici: questi da principio stavano per ritirarsi, ma approfittando del contrattempo in cui i Romani spogliavano i morti, loro piombarono alle spalle e quasi interamente li annientarono.

Seguirono quindici anni di tregua, nei quali Anzio pensò a rafforzare la propria potenza, scossa da tante guerre, restaurò le mura della città, migliorò il porto e l'arsenale, che vi era annesso, ed aumentò notevolmente il naviglio fabbricando circa quaranta legni di dimensioni straordinarie per quei tempi. Intanto raccolse il tributo a cui aveva assoggettato i Volsci, per l'aiuto prestato loro nelle guerre passate, e riunì un'abbondante quantità di cereali nella fortezza, che aveva in riva al mare, e che, come fra poco vedremo, sovrastando al porto, lo difendeva da possibili attacchi nemici.

Nel 285 Anzio, ritenendosi completamente rimessa dalle perdite subite, riprese le ostilità movendo contro Roma ed incendiando le ville adiacenti alla città. Numicio corse ad arrestarne la irruzione e con la potenza delle armi e l'abilità del comando la costrinse ad indietreggiare. Attacò allora le stesse città nemiche; ma dopo avere inutilmente assediato Anzio, troppo fortemente difesa, volse le armi contro il Cenone e forzato l'ingresso caricò su ventidue navi quanto di meglio poté rapire al nemico e con l'abbondante bottino se ne tornò per mare a Roma.

Non si scoraggiò Anzio, ma la invincibile repubblica, noziata delle continue scorrerie, armò un potente esercito e lo spedì con l'ingiunzione di non tornare se non dopo essere entrato nelle mura nemiche. Ed infatti il console, dopo circa un mese di assedio, penetrò in Anzio, fece strage dei combattenti, condusse prigionieri le donne ed i fanciulli e caricato quanto di meglio gli fu possibile di trasportare, si presentò coi trofei di vittoria dinanzi al Senato, per annunciarli che i suoi ordini erano stati puntualmente eseguiti.

Nell'anno 287 il Senato ascriveva Anzio fra le colonie romane, ma questa segretamente tentò la ribellione ed aiutata dai Volsci tornò contro Roma, riportandone nuove e terribili sconfitte.

Fino al 350 le armi giacquero inoperose, per risonare indi a poco minacciose d'ambo le parti, e nel 370 Furio Camillo distrusse l'esercito anziato, ma non riuscì a prendere la città, di nuovo fortificata. La guerra contro gli Etruschi diede audacia ai Volsci, che invasero le campagne romane apportandovi morte e devastazione. Il Senato riprese subitamente le ostilità e sulla fine del secolo IV Anzio era nuovamente assoggettata al dominio romano. Questa volta però lo era definitivamente. Stanca di lottare inutilmente, aveva veduto in poco tempo sparire le grandi ricchezze accumulate con la floridità del porto, che giaceva in uno stato veramente miserevole.

Gli Anziati accolsero quindi a malincuore, ma con rassegnazione, il governatore romano, si assoggettarono ad essere governati con le stesse leggi, che regolavano le sentenze del Senato, e rivolti completamente a riportare l'erario nelle antiche condizioni di ricchezza, lasciarono ogni pensiero di riscossa. Totalmente allora si diedero al miglioramento del porto, il quale annualmente accoglieva un grandissimo numero di bastimenti. Il Senato romano, che non inacerbì mai contro i vinti, soddisfatto del nuovo contegno che gli Anziati tenevano, allungò man mano le redini e concesse di giorno in giorno franchigie e libertà alla colonia romana.

Avendo bisogno intanto di un porto per scaricare le merci, che arrivavano annualmente alla Repubblica come tributo delle battaglie vinte, essa non pensò mai di costruirsene uno per uso proprio e volentieri approfittò della fedele alleata, non rifiutandosi di pagarle il tributo dovuto per le operazioni commerciali. Più volte i Volsci tentarono di rianimare l'antico odio, comprendendo bene che senza l'aiuto di Anzio era loro impossibile rivolgere le proprie armi contro Roma, ma saggiamente dal Cenone sopraggiunsero rifiuti netti ed assoluti. Roma fu contenta e grata di questa fedeltà ed Anzio vantaggiosamente, giacchè, alleata alla Repubblica, essa era una potenza; armata contro di lei, un nulla.

Dopo aver rapidamente riassunto le vicende storiche di questo periodo, sarà bene volgere uno sguardo alla costruzione di quel porto, che sostenne per molti secoli il commercio di tutto il Lazio e fornì un sicuro rifugio alle navi, che transitavano per il Tirreno.

Anzio ebbe tre porti: il Cenone, costruito insieme alla città, il quale funzionò fino al secolo VIII di Roma; il Neroniano, che sorto in quel secolo stesso sostenne le vicende di Anzio fino all'anno 1700 dell'era cristiana; l'Innocenziano, che corrisponde al porto moderno. Esamineremo ora la costruzione del primo di questi tre porti e man mano che avanza nella storia della città parleremo degli altri.

Il primo porto di Anzio ebbe il nome di Cenone ed era situato un poco lontano dalla città, la quale sorgeva in collina. La città aveva il nome di Satrico ed è quella di cui fino ad ora abbiamo seguito le vicende. Quando Silla la distrusse, i cittadini l'abbandonarono per abitare una regione più vicina al mare, ove sorge la vera Anzio. Sul luogo dell'antica Satrico fu edificata poi la moderna Conca. Noi abbiamo fino ad ora sempre adottato il nome di Anzio, per non generare confusioni e chiediamo venia di questa volontaria inesattezza. Sarebbe importantissimo determinare il punto preciso di tale porto e su quali costruzioni si fondava, ma non furono ritrovati che dei grossi quadrati di pietra arenaria locale, i quali dalla intonacazione di astraco rivelano essere di origine etrusca.

Mancando tracce materiali, si tentò di supplire ad esse con ragionamenti e, quando su di un certo numero di ipotesi, corrispondenti agli accenni trovati sugli scritti storici, si volle ricostruire l'antico porto, la riedificazione fu basata pur troppo sulla logica e sull'immaginazione e troppo poco sulla realtà.

Vollero alcuni che il porto sorgesse là ove è situato presentemente Nettuno, ma perchè, giustamente osserva il Nibby, costruirlo allo scoperto dai venti marini, in un luogo privo d'insenature e disadatto quindi quant'altro mai

ad accogliere un arsenale? Invece, osserva lo stesso autorevole archeologo, alla sinistra del promontorio anziate la terra presenta una naturale insenatura, meno distante dalle mura della città, che non sia Nettuno. In questo luogo pensò il Nibby dovesse sorgere il porto, tanto più che in esso furono ritrovate quelle rovine di cui abbiamo fatto menzione.

L'altra ipotesi è sostenuta dal Cluwer ed anche da Holstenio, che annotò l'opera di questo scrittore, e si dimostrò del suo parere. I disegni che si sono voluti fare di questo porto, del faro e dell'arsenale sono fondati, si comprende bene, essenzialmente sull'immaginazione degli autori, giacchè nulla di positivo ci è rimasto in proposito. Dobbiamo però supporre che il porto dovesse essere abbastanza primitivo, giacchè non solo vide la luce in un tempo in cui l'arte idraulica era più che bambina, ma andò completamente distrutto il materiale impiegato, mentre rimangono avanzi di alcune opere molto anteriori. Ciò vuol dire che forse non esisteva una vera costruzione e che si cercò di approfittare, per quanto possibile, della naturale conformazione dei luoghi.

Questa ipotesi sarebbe poi appoggiata dal fatto che, sebbene molte volte i Romani, come abbiamo visto, assalissero il porto e lo distruggessero, esso tornava presto a funzionare attivamente. Se importanti opere murarie fossero state quindi impiegate ad assicurare il soggiorno delle navi, non sarebbe stato così facile il restaurarlo.

Fino a che Roma fu retta dal Senato, Anzio rimase ligia al suo potere e non ebbe altro pensiero che la propria ricchezza, ma quando sorsero le terribili guerre civili non era facile il rimanere neutrale ad ogni partito. La stessa violenza delle fazioni avrebbe rovesciato un paese ben fortificato, se questo non avesse avuto nell'aiuto di una di esse un appoggio a sostenere l'urto della contraria. Così quando Mario e Silla levarono l'un contro l'altro le armi fratricide, Anzio parteggiò per il secondo. Per sua sventura Silla fu vinto ed allora Mario piombò col suo esercito sul povero porto, distrusse tutto quello che gli fu possibile di annientare, trucidò tutti i cittadini e, sazio di sangue e di vendetta, tornò a Roma.

L'amenità dei luoghi invitava i Romani a costruire in Anzio ville deliziose, per trascorrervi le ore destinate al riposo. Nei luoghi più pittoreschi della spiaggia e della campagna sorsero numerose queste costruzioni e riuscirono di utilità considerevole, giacchè gli imperatori ed i nobili non risparmiarono danari per circondarsi di tutte le delizie che la vità può offrire. E così, insieme a sontuose ville, Anzio vide sorgere terme, teatri, splendide vie, fiancheggiate da monumenti, sontuosi porticati e grandiosi edificii destinati ad accogliere il numeroso seguito di dignitari, che mai andava disgiunto dal capo supremo dell'impero.

La frequenza periodica del soggiorno di illustri personaggi portava inoltre un nuovo movimento commerciale alla città, che vide in tal modo rifiorire il porto barbaramente distrutto dal vandalico Mario. La prima villa fu costruita nel 583 dal pretore Caio Lucrezio; seconda fu quella del grande Cicerone, che vi passava la maggior parte del suo tempo e vi aveva perfino raccolto la sua biblioteca, preferendo la solitudine del mare alle sedute tumultuose del rovinante Senato. Una splendida villa intanto edificava Mecenate, per aprirla agli artisti ed ai poeti, affinchè potessero trovare su quei lidi incantevoli l'ispirazione e la tranquillità.

Vennero poi gl'imperatori, cominciando da Augusto, che era in Anzio quando il Senato lo chiamò col titolo di « Padre della Patria ». Caligola nacque in Anzio, ed affezionato alla sua diletta patria, vagheggiò l'idea di trasferirvi la sede dell'Impero, pensando che era conveniente alla signoria del mondo sorgere in riva al mare.

Il 15 dicembre dell'anno 37 Nerone nasceva in Anzio, nove mesi dopo la morte di Tiberio, ed amò talmente quei luoghi, che vi costruì sontuosi edifizii, bagni, terme. Dotò la città di un municipio autonomo, che aveva perfino il diritto di batter moneta e di tenere a sua disposizione legioni armate.

Intanto, passando la maggior parte dell'anno in Anzio, Nerone ebbe agio di notare che il Cenone mal rispondeva alla grandezza, che egli aveva fatto raggiungere all'amata patria. Il commercio, notevolmente aumentato, richiedeva solide costruzioni, ed i variati criteri dell'arte idraulica consigliavano di abbandonare interamente il vecchio porto per costruirne uno nuovo di sana pianta.

Chiamò ingegneri da Roma a disegnare un progetto degno della sua grandezza e fece appello al giudizio di tutti gli artisti dell'epoca perchè la nuova costruzione unisse l'eleganza alla solidità. Stabiliti i metodi più opportuni per compiere il disegno, fece venire dalla capitale un esercito di schiavi a lavorare: ordinò che tutte le cave di pietra per molti anni fornissero ad Anzio interamente il loro materiale, ed alla costruzione del porto volle che assistessero tutti i suoi amici e consiglieri.

In tal modo per qualche anno la sontuosa costruzione assorbì gran parte della vita dell'impero. L'opera degna della grandezza romana era, oltre che bella, anche utile, giacchè in quel tempo, in cui Roma aveva raggiunto la massima popolazione, non era sufficiente Civitavecchia a fornirle tutto il materiale occorrente alla vita. Inoltre, se un punto strategico sul mare la salvaguardava al nord, era necessario che un punto corrispondente ad esso per posizione ed importanza sorgesse al sud.

Solo nell'anno 1852 furono ristabiliti con gli ultimi scavi i disegni del porto Neroniano, che, monumento insigne della grandezza romana, si calcola sia stato edificato nell'anno 60 dell'era volgare, secondo Plinio, sui disegni di Severo o di Celere.

I moderni critici, maravigliati dal progresso raggiunto fin da quei tempi dall'arte della costruzione dei porti, non hanno che parole di lode per colui, che ne fece il disegno e ne eseguì i lavori, giacchè seppe saggiamente approfittare della punta del promontorio, per fargli sostenere l'impeto delle onde e l'invasione delle arene. Su tale punta comincia il molo destro, che dirigendosi verso levante scirocco, sorpassa in lunghezza il sinistro e si protende in mare per ben 850 metri. Portava esso il vantaggio dell'ampliamento del seno naturale, lo sviamento delle correnti, che scendono lungo il promontorio Circeo, e delle arene che trasportano ed il riparo dalle tempeste e dai venti, tutti temibili, ed in special modo da quello di libeccio.

Il molo sinistro era lungo poco meno del precedente e diretto prima a greco, poi ad ostro e finalmente ad ostro libeccio. Secondo l'assicurazione di un marinaio, che ne osservò le rovine prima che la costruzione del porto Innocenziano le travisasse, era esso forato da quattro bocchette, due delle quali,

con le nuove edificazioni pontificie, furono chiuse, per far passare i carretti e le altre due lasciate aperte, per permettere il transito delle acque.

La larghezza massima di questi moli superava i dieci metri. Il porto internamente misurava 740 metri in lunghezza e 530 in larghezza ed aveva quindi la forma di un ovale tagliato alla base. Presentemente il molo destro giace quasi sempre sommerso dalle acque ed è solo visibile durante le basse maree. Lungo il suo contorno si notano, nella parte più esterna, le rovine dell'antico faro: il molo sinistro è invece ancora in buono stato e serve di fondamento ad una linea di case moderne.

Le notizie che abbiamo dagli storici sulle regole, che servirono di base alla costruzione di questo importante e grandioso porto, sono pochissime. L'incertezza comincia fino dal materiale che fu impiegato, quantunque i resti dovrebbero togliere ogni dubbio. Il Volpi sostiene che l'opera fu compiuta in muratura, mentre molti autori sono concordi nell'ammettere che fu adoperato un genere speciale di roccia, la cui cava esiste fra Anzio ed Astura, che all'aria è granulosa e nell'acqua acquista, per effetti chimici, in breve tempo una speciale consistenza. I massi gettati in mare avrebbero in tal modo resistito per molti secoli al lavoro delle acque.

Un'altra questione è sorta per stabilire se i moli fossero fabbricati massicci oppure ad arcate e piloni. Il Lucatelli sostiene la prima ipotesi basandosi più che altro sul fatto che quasi tutti gli altri porti sono eseguiti su tale sistema. Ma nelle precedenti osservazioni noi abbiamo invece potuto constatare che, per evitare l'interramento, furono così foggiate quelli che non sono esposti ai venti. L'ipotesi sembrò dimostrata quando si rinvenne sul molo destro un vero canale, ma sembra ormai che questo avesse il solo scopo di farvi passare le barche da passeggio degli imperatori, che avevano la propria villa sul porto e che, attenti a procurarsi ogni comodità, avevano pensato di evitare la noia di girare il molo per uscire al largo.

L'analogia con gli altri porti porterebbe dunque a concludere che il molo era massiccio e che le aperture che si rinvennero furono opera del tempo e delle onde e fors'anche dei barbari.

Alla base del molo destro una grandiosa costruzione doveva sorgere imponente e ricca di ornamenti, per quel che lasciano supporre i resti sopravvissuti al tempo. Forse erano edifici destinati alle operazioni di commercio, tanto più che alcune mura, che ad essi seguono e che salgono fin sulle colline adiacenti, sembra siano gli avanzi di un'antica fortezza.

Attraverso le acque si scorgono le tracce di tutte queste costruzioni e si nota ancora una linea di muro, che dal molo destro si avvanza verso il centro del porto. Vogliono alcuni che rimonti alla costruzione del porto Innocenziano ed altri a quello del Cenone. Un altro muro sorge nelle stesse condizioni fino verso il fondo del porto e su questo pare si debba ammettere che, costruito dallo stesso architetto neroniano, era destinato a formare una specie di darsena, in cui più tranquillamente le navi potessero compiere le loro operazioni di carico e di scarico.

Quando il porto cominciò a funzionare aumentò notevolmente la prosperità di Anzio, il commercio raddoppiò e gli imperatori continuarono volentieri a trascorrervi grandissima parte del loro tempo. Intanto si andava diffondendo il Cristianesimo ed anche questa città ebbe proseliti nascosti,

vide martiri e persecuzioni tanto più accanite in quanto la nuova religione portava un danno notevole e diretto ad Anzio, che col suo tempio della Fortuna attirava un numero grandissimo di devoti, donatori di preziosi regali. Il paganesimo in Anzio era del resto così radicato che fu molto difficile distruggerlo e solo quando Costanzo nel 353 e Valentino II nel 391 obbligarono per legge la chiusura del tempio, sacerdoti e penitenti furono dispersi.

Cominciarono in quel tempo le terribili invasioni barbariche, che lasciarono indelebili le tracce del più inconcepibile vandalismo. Nel 409 Alarico piombò su Anzio e fu fortuna che già avesse sfogato su Roma la sua sete d'oro e di sangue. Nel 456 Genserico volse più specialmente sul litorale i suoi attacchi ed il porto dovè quindi risentirne gravi danni, ma il più terribile colpo venne con Vitige nel 537, giacchè questi trovando deluse le sue speranze nelle scorrerie precedenti, oltre che la sete di rapina volle sfogare su Anzio la sua rabbia.

Fortunatamente tali incursioni cessarono e la città, con rassegnazione e coraggio, raddoppiò il lavoro per riparare ai danni sofferti. In meno d'un secolo tornò nell'antico stato di grandezza, quand'ecco che un nuovo e più terribile nemico venne a minacciare il porto: i Saraceni. Abbiamo già veduto come questi ladroni del mare rivolgessero vittoriosi le loro armi su Centocelle e ne scacciassero i suoi abitanti e come per opera loro le città marittime del Lazio videro giunta l'ultima ora di vita.

Vane furono le difese; la flotta nemica giunse forte di innumerevoli vascelli e pose piede sul lido vicino, minacciando Anzio dal mare e dalla terra. La resistenza necessariamente fu breve non avendo questo porto costruzioni speciali allo scopo di difesa.

I poveri abitanti presero la via dell'esilio; i loro vascelli caddero in mano dei conquistatori insieme alle case ed alle ricchezze, che in esse stavano accumulate. Fu in quel tempo che sorsero i castelli, che ancora conservati si ammirano nella campagna romana, come ad esempio quello di Nemi. I profughi vissero indisturbati in quei luoghi di rifugio, giacchè i Saraceni non si curarono d'inseguirli, avendo posto ogni attenzione nel depredare i bastimenti mercantili e spogliare le città marittime.

A proposito di Civitavecchia abbiamo parlato lungamente dei tentativi fatti dalle leghe cristiane, capitanate dai pontefici, per scacciare questi ladroni, che infestavano le coste d'Italia. Per tutto il periodo in cui le città alleate prepararono la riscossa, gli Anziati rimasero nel loro esilio, non potendo neanche far parte della lega, per liberare la propria patria, trovandosi del tutto inermi e sprovvisti di navi.

Quando il porto fu nuovamente sgombro, scesero in frotta i fuggiaschi, per tornare ad impadronirsi delle loro case, ma ne ebbero quella stessa sorpresa che attendeva i Centocellesi nel loro ritorno da Leopoli al mare. Tutto quello che era trasportabile era stato rubato e tutte le costruzioni bruciate ed abbattute violentemente. Il fondo del porto era ingombro di enormi macigni, precipitati in mare dagli edifici soprastanti, i moli più che per metà distrutti, le abitazioni ridotte ad un cumulo di ceneri, le terre appositamente devastate in modo che la mano dell'uomo non potesse per parecchi lustri riportarle all'antica fertilità.

Gli Anziati poveri e sviati dal commercio non ebbero neanche la possibilità di sostenere le spese necessarie alle restaurazioni; le altre città, esauste dalla guerra sostenuta, negarono qualsiasi aiuto pecunario. Allora rimossero le ingombranti rovine, e diminuiti notevolmente di numero, non solo perchè molti erano morti, ma anche perchè, come accadde per Leopoli, parte dei fuggiaschi, preferendo la coltivazione dei campi al commercio del mare, rimasero nei luoghi scelti a rifugio, gli Anziati si adattarono alla meglio nelle case rovinata e ricostruirono col legno dei boschi la flotta, fiduciosi nel futuro.

Un avvenire più felice doveva essere purtroppo molto lontano; ce lo dimostra il fatto che per parecchi secoli mancano notizie di Anzio, o ce ne giungono delle ben tristi. Nel 1378 infatti in vista del porto si combattè una celebre battaglia fra quattordici galere veneziane, comandate da Vittor Pisani e dieci genovesi sotto la direzione di Luigi Fieschi. Sopraggiunta una tempesta, le navi già avariate dalla lunga lotta invano cercarono riparo nel porto di Anzio, che ingombro quasi totalmente dai ruderi, più pericoloso dello stesso mare aperto in momento di tempesta, fece naufragare la prima galera che sperò di trovarvi salvezza.

Nel 1594 Clemente VIII comprò per 400.000 scudi Nettuno ed il suo territorio, e per riuscire più accetto ai suoi sudditi promise che avrebbe fatto, a spese della Santa Sede, restaurare il porto Neroniano. Cominciò infatti le pratiche necessarie per la esecuzione dei lavori, ma gli eventi ne lo distolsero e da allora per un secolo non se ne parlò più.

Quando Innocenzo XII salì al seggio pontificio riprese in considerazione i progetti, che giacevano nell'archivio, ed i lavori videro finalmente la luce. Esamineremo in seguito su quale piano fu costruito di sana pianta il nuovo porto, sembrandoci opportuno esaminare ora un altro problema.

Era più conveniente restaurare il porto Neroniano oppure edificarne un altro vicino ad esso? I progetti che furono presentati al pontefice vollero dimostrare che minore spesa e maggiore utilità si sarebbero riscontrate seguendo il secondo parere.

Il porto Neroniano, per quel che consta a noi, funzionò solo per pochi secoli, ma in tutto questo tempo diede prova di solidità ammirevole e resistè all'opera deleteria del mare, senza accusare nessuno degli inconvenienti che provengono da difettosa costruzione.

Nel 1846 invece il porto Innocenziano era già ridotto nell'impossibilità di compiere gli uffici a cui era destinato. Infatti quando Pio IX inaugurò la ferrovia Anzio-Roma, sorse la questione di stabilire quale dei due porti convenisse restaurare.

Civitavecchia temè una rovina per il suo commercio e con terribile voce sorse il figlio di lei, Alessandro Cialdi, che addusse mille ragioni per dimostrare quanto avverso al movimento navale fosse il porto Neroniano e quanto ancora più infelice l'Innocenziano. Il Cialdi, ottimo in tutto il resto, peccava di troppo amor patrio e la parzialità apparve evidente dalle ragioni che egli portò a dimostrare il suo asserto.

Anche Anzio ebbe validi difensori, i quali dimostrarono, pur troppo senza essere ascoltati, con prove evidenti, che la restaurazione del porto Neroniano avrebbe portato un generale vantaggio al commercio. Fra tali difensori vanno

ricordati il Soffredini, l'avv. Sarzana, il marchese Potenziani e l'ing. Pontani. Ma il porto Neroniano, distrutto dalla mano vandalica dei barbari Saraceni, non rivide più la sua antica grandezza.

Veniamo finalmente ad esaminare da vicino la costruzione pontificia. Innocenzo XII, ottimo di cuore, amante quant'altri mai de' suoi sudditi, desiderosissimo d'acquistarsi l'affetto loro, aveva 83 anni quando il 21 aprile 1698 si recò in Anzio, per verificare personalmente che cosa potesse farsi in vantaggio dei marinai, i quali continuamente si lamentavano dell'abbandono in cui era lasciato il porto. Si recò sul luogo con dodici cardinali e con gli ingegneri Fontana e Zinaghi: alla sua presenza si fecero commenti, discussioni, proposte e quando, dopo quattro giorni di studi, egli tornò in Roma, diede ai due architetti l'incarico di far ciascuno un piano completo dell'opera, stabilendo che il concilio dei cardinali avrebbe giudicato quali dei due fosse degno di essere attuato.

Il Fontana propose - ed indubbiamente il migliore progetto era il suo - di sterrare il porto Neroniano, rinforzare i moli ed aprire il varco là ove esso rimane sotterrato. La spesa sarebbe ammontata a scudi 25,000.

Innocenzo XII aveva moltissima stima per il Fontana, tanto che da lui erasi fatto istruire prima della gita ad Anzio sulle norme generali che debbono tenersi per la costruzione dei porti, ma rimase colpito dalla grandiosità ed economia del progetto dello Zinaghi e l'accettò senz'altro. Proponeva questi la costruzione di un nuovo e grandiosissimo porto atto ad accogliere navi di qualsiasi grandezza, da innestarsi alla sinistra di quello Neroniano: il preventivo era di 15,000 scudi. Invano il Fontana a difesa della sua tesi tentò di dimostrare che l'opera non sarebbe stata duratura e la spesa avrebbe superato i 100,000 scudi.

Lo Zinaghi fu preposto ai lavori ed il Fontana gli fu assegnato come coadiutore e consigliere. Il progetto sottoposto all'osservazione del secondo ingegnere fu modificato in modo che il molo piegato a foggia di mezza luna evitasse le correnti marine ed i venti contrari, ma Zinaghi, superbo forse più che non esperto, praticamente non tenne conto delle modificazioni importanti del Fontana e commise uno sbaglio fondamentale ed irrimediabile.

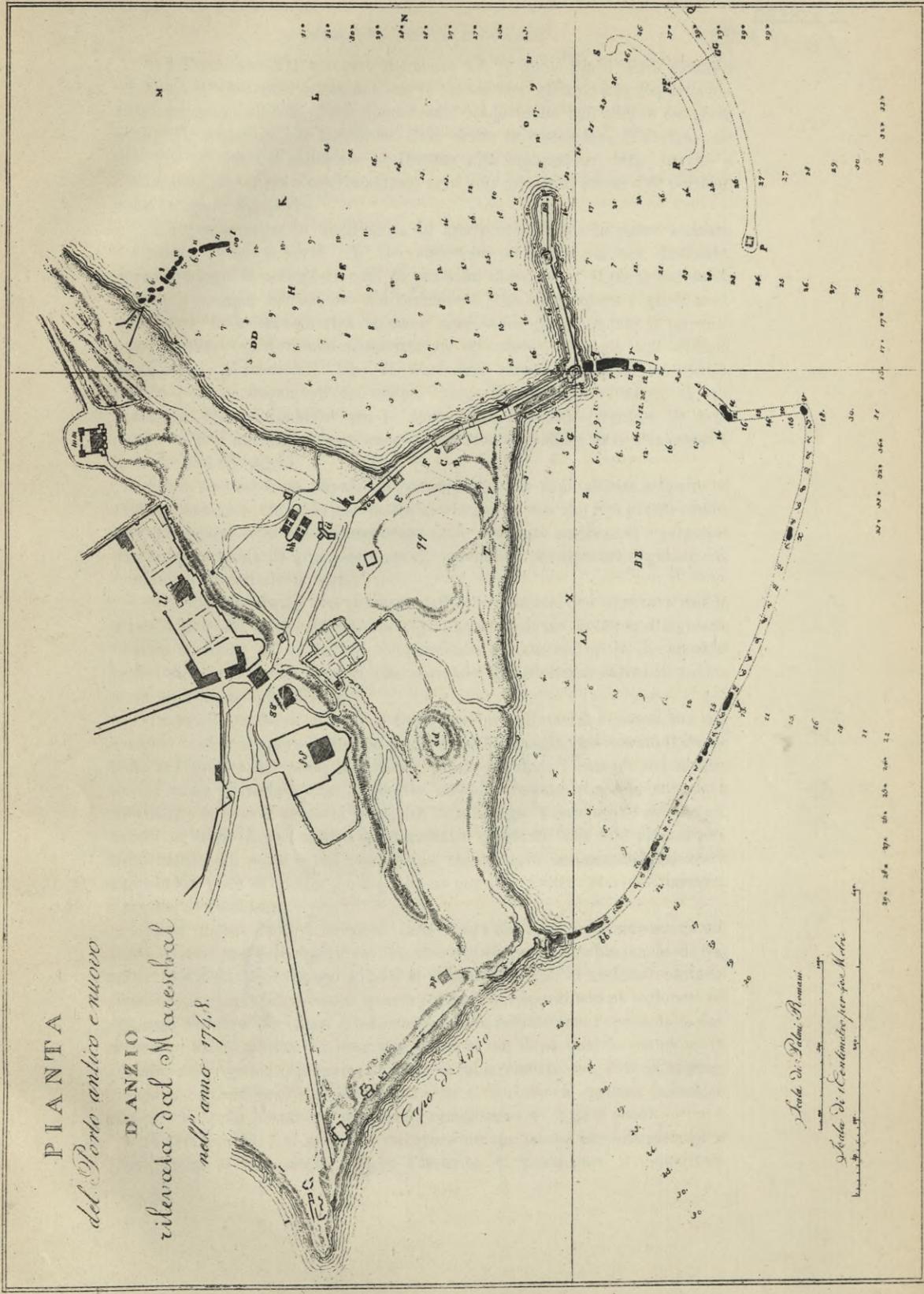
Dopo un anno e mezzo i lavori non erano ancora compiuti ed Innocenzo XII dovè affidarne la direzione al cardinale Pamfili, perchè fossero recati a termine. L'ebbero infatti nel maggio 1700, solo dopo che le spese superarono i 200,000 scudi.

Fu creata un'apposita congregazione composta di vari prelati per stabilire le norme, che dovevano regolare il commercio del porto, ed i lavori accessori continuarono ancora qualche tempo per migliorare sempre più le condizioni della città a vantaggio della quale il porto era stato edificato. Furono chiuse due bocchette del molo sinistro e di cui una parte ancora utilizzabile fu restaurata. Tale parte, costituita dai primi 356 metri, si nota tuttora, per la differenza del colore, e là ove termina fu costruito un piccolo forte destinato a dare alloggio agli artiglieri e portante sulla sommità il faro. Vicino al fortino sorse una cappella consacrata a S. Antonio, essendo questo il nome di battesimo del pontefice e vicino alla chiesa fu fatto giungere un condotto sotterraneo, che portava acqua potabile fresca e saluberrima.

PIANTA
del Porto antico e nuovo
D'ANZIO
rilevata dal Marescial
nell'anno 1748.

Capo di Anzio

Scala di Palmi Romani
Scala di Centimetri per ogni Metro



Expositar C
K. K. DIREKTION für die L. u. U. der
WASSERSTRASSEN
in Krakau.

J. Will N 292



Ad Innocenzo XII successe Clemente XI, il quale portò altri vantaggi ad Anzio e continuò l'opera del suo predecessore. Accanto alla cappella innalzò un ampio edificio, il cui pianterreno era destinato agli addetti del porto ed i piani superiori alla Direzione. Curò molto la costruzione di un arsenale provvisto di tutto il materiale occorrente alla riparazione delle barche e dei bastimenti, ed ebbe massimamente cura nell'ornare di statue e di porticati tutte le opere del porto.

L'acqua arrivava in quell'epoca ad una profondità di 28 palmi e mezzo e rendeva perciò il porto più che sufficiente al fine a cui era destinato, permettendogli di accogliere navi di qualsiasi dimensione. Il pontefice stabilì inoltre, a maggior incremento del commercio, che tutti coloro i quali avessero voluto fabbricare in riva al mare ricevessero gratuitamente il terreno: questo ordine era destinato massimamente ad arrecar vantaggio agli abitanti di Nettuno, permettendo loro di trasferirsi senza rimessione ad Anzio. Risulta però da documenti del tempo che pochissimi approfittarono di tale vantaggio. Furono stabilite poi le norme che dovevano regolare il commercio e per iniziarlo furono momentaneamente aboliti i dazi d'ingresso e le tasse di ancoraggio.

Sotto un così forte impulso il commercio tornò rapidamente a fiorire ed avrebbe superato anche la sua antica ricchezza, se non che ben presto cominciarono a farsi sentire le conseguenze delle sbagliate costruzioni e principiò una lunga sequela di gravissime spese, incontrate per riparare i guasti, che rendevano inservibile il porto.

Il principale danno era prodotto dall'interramento, che avanzava rapido alzando il fondo, cagionato dai due venti che investivano la bocca d'ingresso, l'austro di fronte ed il libeccio obliquamente, aiutati nell'opera di annullamento da una corrente marina, che partendo da Gibilterra carica di sabbia batte sulle coste del Tirreno.

Tutte queste cause di rovina erano state prevedute dal Fontana, ma non avevano destato neppure il minimo pensiero nello Zinaghi, che innestò il nuovo molo sul sinistro del porto Neroniano, senza ascoltare i consigli del coadiutore e senza prevedere che lo sbaglio sarebbe costato parecchi milioni, a coloro che avevano avuto la benignità di affidargli l'esecuzione dei lavori. Infatti le arene dopo qualche anno avevano raggiunto una tale altezza alla imboccatura del porto e nel suo interno che si dovette seriamente pensare a togliere un poco di quella melma, che un giorno o l'altro avrebbe impedito l'entrata ai bastimenti.

Il 18 ottobre 1710 il cavaliere Leti ebbe l'incarico di estrarre arena dal nuovo porto, per depositarla nel vecchio, e di costruire una passonata di frasche. Coll'andar del tempo il Leti si avvide però che si andava continuamente depositando più arena di quanta egli coi suoi operai non ne togliesse, ed aggiunse un'altra macchina. Giudicando ancora insufficiente l'opera delle due macchine unite, sostituì ad esse una botte, a cui dopo qualche mese ne fu aggiunta una seconda. L'opera continuava alacramente, ma l'arena sopraggiungeva in condizioni così allarmanti che si ricorse a quattro macchine insieme, le quali portavano una spesa complessiva di 10,000 scudi.

Il 7 marzo 1711 si pensò di ricorrere ad un mezzo più energico ed il Leti insieme al Sambucetti ebbero l'incarico di prolungare il molo. Tale

partito era stato suggerito dall'idea che in tal modo si aumentava la profondità del porto. Il molo fu allungato di 60 metri e raggiunse così le dimensioni che conserva tuttora. Il fanale naturalmente fu spostato dal luogo in cui si trovava alla nuova estremità. Aumentata la superficie del porto, aumentò in perfetta corrispondenza la quantità d'arena, che annualmente si depositava, e quindi l'opera rimase totalmente infruttuosa.

Fu allora presentato il progetto di costruire un nuovo molo dalla parte di levante; molo che, si disse, non avrebbe permesso l'entrata alle arene, arrestando l'impeto della corrente che le trasportava. La nuova costruzione ebbe il nome di moletto Panfilì, ma essa non era stata ancora condotta a termine che gl'ingegneri dovettero convincersi che questa volta le condizioni non solo non miglioravano, maolgevano a sensibile peggioramento, e dopo un congresso tenuto d'urgenza, il moletto fu gettato in mare.

Ricominciarono allora le antiche scavazioni; l'arena veniva gettata ora in alto mare, ora nel porto Neroniano. Dopo tanti svariati tentativi, Benedetto XIV, veduto che invano si richiedeva il parere degli ingegneri italiani, che in lotta fra di loro ed in contraddizione con se stessi non erano riusciti ancora a recare il minimo vantaggio al porto, domandò alla Francia il più valente ingegnere che ella vantasse.

Il Mareschal venne e studiò, misurò, pensò per fare poi, come unica risposta, la sconcertante dichiarazione che il porto, vizioso per la sua costruzione, non era in nessun modo riparabile. A solo titolo di prova propose di staccare da terra il molo antico. In tal modo egli pensava che forse sarebbesi stabilita una corrente, che entrando per il porto vecchio ed uscendo dal nuovo, avrebbe potuto impedire un nuovo accumulo di arena e forse anche contribuire a portar via quella che in tanti anni si era ammassata. Contemporaneamente propose di costruire un nuovo molo destinato a separare il porto dal canale, che si sarebbe così formato, e di allungare il molo Innocenziano, per render più comoda la stazione ai bastimenti.

Tale progetto era veramente gigantesco, se non altro per la somma molto elevata che richiedeva, superiore a quella che sarebbe stata sufficiente per restaurare il porto Neroniano. I cuori si riempirono di nuova speranza ed attesero con fiducia il compimento dell'opera. Ma un giorno, sul più bello dei lavori, una terribile mareggiata colmò d'arena il canale, peggiorando le condizioni del vecchio porto e lasciando invariate quelle del nuovo.

Si tornò quindi ancora una volta all'antico sistema di sterramento e per molti anni ogni progetto fu messo in disparte, essendo troppo viva l'impressione dei numerosi insuccessi. Ma nel 1754, risorta nuova speranza, fu chiamato sul luogo il Padre Ruggiero Boscovich, che aveva fama di valentissimo architetto.

Dopo lunghi studi, il Boscovich compilò un nuovo progetto, che ricordava in gran parte quello di Mareschal. Propose di aprire due bocchette nel porto nuovo, le quali lo facessero comunicare direttamente col mare, e contemporaneamente di aprire altre due bocche di comunicazione col porto vecchio e di chiudere l'ingresso di quest'ultimo con un riparo, che potesse a volontà spostarsi, in modo da regolare a seconda del vento la quantità d'acqua da far entrare.

Poichè il progetto era molto costoso, si tenne un Consiglio con altri due valenti ingegneri, il Marchionni ed il Vanvitelli, i quali ritennero doversi tentare ogni cosa a costo di qualsiasi sacrificio. Le spese furono sostenute, la mareggiata tornò anche questa volta e così potente che le condizioni vennero ad essere notevolmente peggiorate.

Lo scoraggiamento era giunto a tal segno che i progetti che seguirono, non pochi e tutti disparati fra loro, furono messi in disparte e, fortunatamente per le casse dello Stato, rimasero perennemente allo stato di progetti.

Il Rasi intanto, che aveva già predicato essere più conveniente restaurare il porto di Nerone che continuare a sciupar danaro inutilmente su quello Innocenziano, eseguì un progetto per il raggiungimento della sua idea. Il papa, convinto dell'esattezza delle sue asserzioni, era quasi disposto ad accettarlo, quando il Linotte volle dimostrare che la spesa avrebbe superato i 600,000 scudi ed assicurò contemporaneamente che un effetto ottimo si sarebbe ricavato qualora il pontefice avesse permesso di chiudere la prima delle tre bocche che erano scavate nel molo di sinistra. Il Rasi si oppose; ma siccome il progetto non portava che poca spesa, fu approvato: immaginarsi la rabbia del povero Linotte quando dopo due mesi lo stato del porto peggiorò così rapidamente che bisognò ripristinare l'apertura.

Voler perseverare nei tentativi sarebbe stata una pazzia ed il Boscovich concluse logicamente che solo allora sarebbe stato possibile usufruire del porto quando la quantità di arena tolta ogni anno fosse stata per lo meno eguale a quella portata dai venti contrari. In quel tempo era stato applicato il vapore alla macchina da spurgo, ed il Cialdi, che aveva levato altamente la voce contro le spese fatte per la sussistenza di un porto eternamente moribondo, e che aveva fino ad allora consigliato di rivolgere le stesse somme in vantaggio del porto di Civitavecchia, partì dalla sua patria con la nuova macchina e portatosi in Anzio dimostrò sperimentalmente che il costo dell'opera per togliere tutta l'immensa quantità di arena accumulata avrebbe assorbito interamente, e forse anche avrebbe reso passivo, il reddito del porto.

E questa fu per fortuna l'ultima prova tentata; così almeno se il porto di Anzio dovè rinunciare ad accogliere grossi bastimenti, cessarono anche quelle pazze spese, che impedivano di portare a compimento lavori più utili e più fruttiferi. Anzio s'adattò al suo destino, rinunciò ai traffici coi porti dell'Oriente e della costa africana e si limitò alla navigazione di cabotaggio, come quella che esplicandosi fra i porti vicini poteva compiersi con piccoli bastimenti. Fu scavata una specie di fossa lungo la banchina per un tratto di cento metri circa, affinchè per le piccole proporzioni non riuscisse difficile il mantenere una discreta profondità.

Fino al 1700 Anzio non era stata che una borgata di poche centinaia di abitanti, costituita essenzialmente da marinai, soldati e detenuti, ma, fenomeno degno di nota, dopo la costruzione del nuovo porto, man mano andò aumentando la popolazione. Alla città di Anzio lo stesso popolo cambiò il nome in quello di Porto d'Anzio. Tal nome, che sarebbe stato giusto fino al giorno in cui il porto non aveva città, nota il Lombardi, non aveva ragione di essere conservato quando la città andò acquistando un progressivo e notevole sviluppo. Ma inutilmente egli tentò di correggere l'errore, chè non è facile vincere le abitudini invalse nel popolo.

Cambiata la natura del porto, doveron cambiare naturalmente anche le abitudini degli abitanti, e solo una tale ipotesi ci può spiegare come Anzio abbia potuto triplicare dal 1700 la sua popolazione, fino a raggiungere la cifra di 3500 abitanti.

Le campagne già incolte furono imboschite e col legname ricavato si fabbricarono barche; la pesca, che le burrasche avevano fatto trascurare quando altre ricchezze arridevano al paese, cominciò ad attrarre i marinai e nel porto si videro lunghe file di barche peschereccie a vela ed a remi. I più coraggiosi tentarono anche la pesca del corallo e delle spugne, e sebbene non si trovino ivi banchi abbondanti come sui lidi africani, pure venne da tale industria una sufficiente ricchezza al paese.

Il clima dolce d'inverno e mite d'estate e l'amenità dei luoghi hanno fatto ricordare ai moderni Romani, che un tempo gl'imperatori vi costruivano ville per trovarvi qualche ora di riposo e di beatitudine ed ormai la città, costruita in gran parte a villini, è una delle più frequentate stazioni balneari.

Dopo aver ininterrottamente seguito tutta la storia delle modificazioni e dei lavori che invano tentarono di rendere utile la costruzione fatta da Innocenzo XII, riassumiamo gli eventi a cui il porto andò soggetto dal 1700 ai tempi nostri, eventi costituiti essenzialmente da sbarchi memorabili, non avendo avuto mai Anzio una flotta con cui combattere o dei nemici diretti da debellare.

Il Granduca Cosimo III, partito appositamente dai suoi domini, per esaminare le nuove opere, recatosi poi a Roma, ebbe parole di congratulazione e di lode per Innocenzo XII.

Nel 1734 Anzio assistè ad una piccola battaglia navale, che fu combattuta nelle sue acque fra un vascello algerino e due galere pontificie: l'ira contro i Saraceni fece stare in ansia l'intera popolazione, che con acclamazione accolse nel porto i vincitori conducenti legati e vinti gli aborriti nemici.

L'anno seguente la popolazione ebbe un aumento repentino che migliorò le condizioni commerciali; giacchè, sorta una guerra tra Filippo V e Carlo VI, i più ricchi cittadini di Gaeta esularono dalla patria, per sfuggire qualsiasi pericolo, e trovarono così ospitale Anzio che vi acquistarono volontariamente nuova cittadinanza.

Nel 1746 Benedetto XIV si recò personalmente nel porto, per verificare sul luogo se erano giuste le querele continue dei naviganti, e convinto che non erano da attribuirsi ad esagerazione le loro proteste, chiese alla Francia il Mareschal. Da questo periodo in poi Anzio continuò lentamente ad ingrandirsi fino al 1814, quando la città fu incolta da una grave sventura.

Nel 1813 una nave inglese, per prender acqua, si era avvicinata ad Anzio: in quel tempo lo Stato pontificio era alleato con la Francia, che quindi aveva uomini in tutte le sue fortificazioni. I Francesi non permisero alla nave di avvicinarsi e la cannoneggiarono. A vendicare l'offesa l'anno seguente una flotta inglese assalì Anzio. Dapprima la rovinò col fuoco dei suoi cannoni, quindi, vinta ogni possibile difesa, sbarcò i suoi uomini e saccheggiò la città devastando anche il territorio vicino.

In meno di un lustro però il pontefice restaurò le fortificazioni ed il porto, riedificò il fortino, che esiste tuttora sul molo Innocenziano e sostituì alla torre costruita nel secolo XVII da Innocenzo X una batteria di can-

noni. Ricominciò in tal modo il movimento di progresso e nel 1821 Anzio aveva aumentato a tal punto la sua popolazione che Pio VII volle separarla dalla parrocchia di Nettuno, dandogli perciò maggiore autonomia.

Nel 1849 sbarcarono ad Anzio circa 1000 soldati lombardi, venuti con cinque piroscafi da Genova in aiuto della Repubblica romana. Il fortino vide innalzare la bandiera rossa, che scese dall'asta solo quando cadde la Repubblica, di cui era il simbolo.

Fra tutti i pontefici uno di quelli che maggiormente si resero benemeriti del porto fu Pio IX, il quale spese molti danari per restaurazioni e per fondare istituti, scuole, casse di sovvenzioni, ecc., ed Anzio, grata delle paterne cure, lo accolse con entusiasmo quando fu onorata di una sua visita.

Il porto di cui abbiamo fin qui seguito le evoluzioni attraverso i secoli, non ha subito da cento anni in qua notevoli modificazioni. I bastimenti di piccola portata, a cui la poca profondità permette l'ingresso, sono anche minacciati a mezzogiorno della città dalle rovine dell'antico molo neroniano, caduto parzialmente in mare.

La parte che ancora rimane in piedi forma, come dicemmo, il lato più interno del molo attuale. Questa parte è larga, massiccia, diretta a S.S.E. ed ha avuto il nome di molo S. Antonio, dalla chiesa che fu edificata alla estremità di esso da Innocenzo XII: segue il vero molo Innocenziano diretto verso E.N.E. per una lunghezza di 180 metri e verso S.E. per il resto. Sul primo tratto e su parte del secondo sorgono costruzioni private, a cui pone termine l'ufficio di porto.

Il porto, come già dicemmo, è quasi totalmente invaso da un'ampia zona di secco, che ne impedisce il regolare funzionamento e diminuisce quell'importanza, che apparentemente sembrerebbe dover avere. Infatti, quantunque si presenti vasto e tranquillo, appena per una zona di 100 metri lungo il molo la profondità si può mantenere costante di 5 metri, per mezzo di continue e costose escavazioni, che si praticano nella buona stagione. Nell'inverno però dopo le forti mareggiate neanche questa zona si presenta sicura, giacchè di giorno in giorno e spesso anche d'ora in ora, le arene ne alzano notevolmente il fondo.

Porto d'Anzio esporta principalmente carbone di legna, ed i prodotti della pesca, a volte molto abbondante, sono trasportati direttamente a Roma, per mezzo del treno ferroviario che parte da Nettuno. Le navi sorprese da libeccio lungo la costa romana debbono sovente cercarvi protezione; in tal caso l'ingresso al porto riesce difficile, e può compirsi solo per mezzo delle macchine; nel suo interno però la stazione è sicura e tranquilla: quando spira invece il cosiddetto Garigliano avviene il contrario.

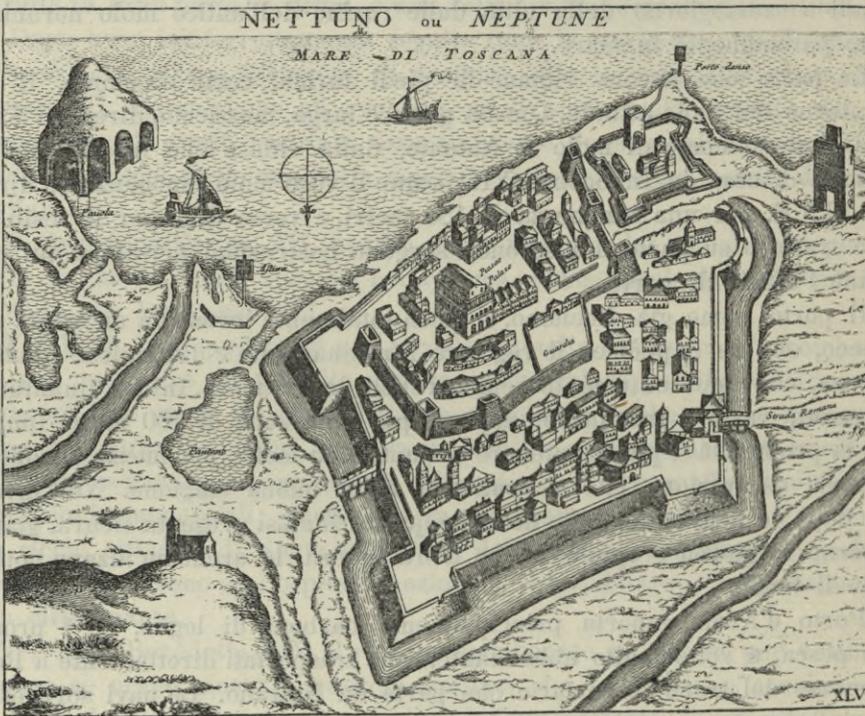
Il commercio da parecchi anni è in via di aumento, come può rilevarsi dalle Relazioni annue della Camera di commercio ed arti di Roma. Nel 1901 infatti approdarono 420 navi di cui 168 per rifugio, ed il movimento della merce fu di tonnellate 30.000 circa. Nel 1902 i bastimenti ospitati furono più di 700 e nel 1903 infine 830 con 35.000 tonnellate di merce imbarcata e sbarcata. Per la sicurezza delle navi un faro è posto sul Capo d'Anzio ad ovest del porto; inoltre, a 15 metri dall'estremo della scarpa del molo, un fanale rosso è affidato ad una grue di ferro.

NETTUNO.

Terminata la storia di Anzio è necessario aggiungere poche parole intorno a Nettuno, che sebbene ora sia un paese del tutto distinto e si scosti da Anzio ben due miglia, pure per molto tempo formò con questo un solo Comune, usufruì dello stesso porto ed una delle ipotesi più divulgate sulla sua origine lo farebbe credere una frazione di questa città e per meglio dire una sua figlia.

Il nome di Nettuno si crede derivi da un tempio che sorgeva a placare il dio del mare là ove presentemente è situato il villaggio.

In quanto all'epoca della sua origine, discordi sono i pareri, ma per fortuna le differenze non sono tali da sgomentare. Gli Anziati, costretti ad ab-



bandonare la patria da una occupazione nemica, in parte fuggirono sui monti ed in parte si fortificarono poco distante da Anzio, presso la spiaggia. Alcuni però sostengono che ciò avvenne nel 740, per l'invasione saracena, altri nell'857 a causa dell'usurpazione normanna, pochi infine nell'899, per l'inaspettato attacco dei formidabili Ungari.

Lascia però un dubbio il fatto che mal sicuro era un rifugio scelto così vicino al luogo abbandonato, per salvare la vita, e sembrerebbe logico che i fuggiaschi avrebbero dovuto cercare molto più lontano la sede dell'esilio volontario. D'altra parte la fortezza di Nettuno offriva una così valida difesa che anche con gli assedi più prolungati e con gli assalti più terribili i nemici non riuscirono ad espugnarla. Che gli Anziati per sfuggire la morte abbiano fabbricato una tale fortezza non è cosa verosimile; è invece possibile

che l'avessero di già costruita come baluardo negli eventuali momenti di pericolo, e rimase il ricordo del giorno in cui incominciarono a servirsene. Liberatisi dai nemici, gli Anziati tornarono al loro posto mentre Nettuno ed il suo territorio, che andavano man mano acquistando importanza, per la coltivazione dei campi, che circondavano la città e per la prosperità delle industrie, venne ceduta da un feudatario all'altro, tanto che quasi in ogni secolo troviamo un passaggio di possesso. Nel 1126 Nettuno dipendeva dai conti Tuscolani, nel 1163 era un feudo dei monaci di Grottaferrata e nei due secoli seguenti passò ai Frangipani prima e poi agli Orsini. Nel 1426 poi Giovanna II di Napoli tolse Nettuno ad Alberto Orsini, per darlo ad Antonio della Colonna. Rimase quindi a tale famiglia fino al giorno in cui, come abbiamo veduto, Clemente VIII lo comprò per 400 mila scudi.

Sotto il dominio dei Colonna Nettuno fu disturbata nelle sue arti pacifiche da frequenti e sanguinose lotte, giacchè i suoi signori erano avversi al papa e questi più volte portò guerra ai loro dominî, per vendicare l'appoggio dato ai Ghibellini contro di lui. I Colonna, dice un documento, tenevano sempre navi pronte per fuggire col loro seguito e questa frase dimostra che Nettuno era atta ad accogliere qualche nave.

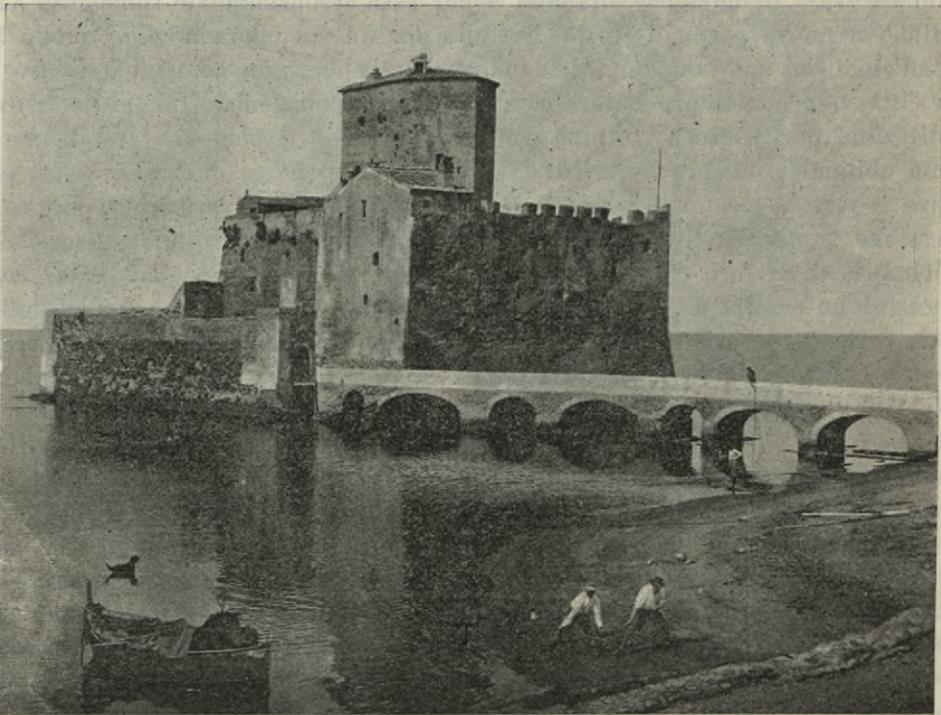
Dopo che Clemente VIII acquistò il feudo per la Santa Sede, questa non fu avara di migliorie alla città e per essa essenzialmente Innocenzo XII edificò il nuovo porto di Anzio. Nettuno per questa opera migliorò molto le condizioni del suo commercio: le industrie ne ebbero un notevole impulso e la città vide aumentare notevolmente la sua popolazione. Affinchè le nuove istituzioni portassero a Nettuno maggiori vantaggi, il pontefice stabilì che i suoi abitanti potessero fabbricare liberamente sul porto di Anzio, senza pagare il terreno occupato e senza esser soggetti a tassa veruna. Di tale concessione non approfittarono che pochissimi abitanti di Nettuno, giacchè la vicinanza delle loro case al porto d'Anzio e la possibilità, data dalla configurazione dei luoghi, ai bastimenti di fermarsi sotto le mura del castello, per caricare e scaricare le merci, permise loro di esercitare il commercio senza muoversi dalla loro città, pure essendo questa sprovvista di porto. Nel 1831 finalmente, sotto il pontificato di Gregorio XVI, la Chiesa vendè il suo feudo al principe Borghese, per lo stesso prezzo da essa pagato e Nettuno rimase possidenza allodiale di questa famiglia fino al giorno in cui riacquistò definitivamente la sua libertà, per non più perderla. Nella sua continua soggezione ai principi romani la città fu fortunata, giacchè nessuno di essi approfittò mai del suo potere, per sfruttare i suoi sudditi, chè anzi tutti gareggiarono nel migliorarne le condizioni, lasciando nella popolazione di Nettuno il grato ricordo dei benefici ricevuti. Specialmente i Colonna non risparmiarono spese per migliorare l'agricoltura e l'industria, prosciugando i terreni paludosi, approfondendo tesori per dissodare le campagne indurite dal lungo abbandono, incoraggiando la fondazione di fabbriche con sussidi e con agevolazioni per il trasporto e lo smercio dei prodotti.

I pontefici resero possibile lo sbarco diretto dinanzi al castello e costruirono sotto il torrione a dritta una scaletta alla quale i piccoli bastimenti potessero avvicinarsi senza correre pericolo. Presentemente la città ha superato i 5000 abitanti, è una spiaggia balneare molto frequentata e può dirsi in via di continuo sviluppo.

Porto d'Astura.

La costa che va da Nettuno a Terracina non comprende di notevole che i resti del celebre castello d'Astura e del suo antichissimo porto che ricorda eventi memorabili ed una storia lunga ed antica. Fortunatamente sono conservati abbastanza bene, oltre alla storia, il disegno del porto e del castello, ed essendo esso un'opera romana, l'osserveremo un po' minutamente, sebbene per la sua piccola mole non sia stato mai suscettibile di grande importanza.

Dopo la torre d'Astura la costa presenta altre costruzioni consimili, quali la Foce Verde, la Torre di Fogliano e la Torre Paola, ma nessuna delle tre ha interesse speciale, non ricordando alcun avvenimento notevole e non presentando opere idrauliche degne di menzione.



CASTELLO DI ASTURA.

Il castello di Astura sorge su di un isolotto alla foce del fiume omonimo e sembra che ne' suoi primi tempi fosse colonia degli Anziati. Plutarco la chiama Astyria, Strabone Stura e ricorda una ritirata che fecero i pirati nel golfo prossimo alla foce del fiume. Ebbe un piccolo porto, ma rimane ancora incerto se accanto ad esso sorse o no una vera città, giacchè non si

distinse mai per il suo commercio, e solo fu notevole per gli avvenimenti guerreschi a cui prese parte. Il più antico, di cui ci sia serbata memoria, è la battaglia combattuta nel 416 di Roma fra il console Caio Menio e gli Anziati uniti in lega coi Lanuvini, coi Veliterni e con gli Aricini.

Il porto d'Astura fu in piccolo una copia fedele del porto costruito da Traiano in Civitavecchia. Due moli erano destinati a riparare dai venti e dalle tempeste il bacino interno: di essi quello di ponente era tutto pieno e quello di levante forato da tre aperture coperte da archi. La bocca, che sarebbe rimasta molto larga per la grande distanza che correva tra le testate dei due moli, era riparata da un antemurale, che offriva quindi il doppio vantaggio di fornire due aperture al porto e di ripararlo dai venti, che colpendolo di fronte avrebbero messo in pericolo le navi ancorate. Come si vede, questa costruzione è indubbiamente romana, quantunque alcuni autori abbiano mostrato di dubitarne.

Soltanto i Romani ebbero sempre cura grandissima di fornire ogni porto di due bocche, situate in modo da permettere la circolazione continua delle acque. Tale disposizione, oltre che produrre come vantaggio mediato la pulizia del porto, concorreva notevolmente ad impedire gli arrenamenti ed a permettere l'ingresso e l'uscita dei bastimenti con qualsiasi tempo. Anche questo piccolo porto funzionò regolarmente fino a che la mano dell'uomo armata di vandalici strumenti guerreschi lo distrusse: fino a tal giorno però il fondo rimase sempre costante e le navi ebbero nell'interno del bacino asilo sicuro anche quando infuriavano all'aperto bufere terribili.

In Astura sorsero alcune ville d'illustri romani, che apportarono col loro splendore l'allegria e la ricchezza alla piccola colonia anziata. Fra le altre è notevole quella di Cicerone, anche perchè il grande oratore romano vi trascorse gli ultimi momenti della sua nobile vita. Era infatti nascosto in essa quando i soldati di Antonio scalarono le mura di recinto per ucciderlo. Avvisato dai servi, potè fuggire, ma raggiunto nel vicino bosco, dai malvagi nemici fu barbaramente pugnato.

Per gli imperatori romani le ville d'Astura furono di cattivo augurio ed anzi una osservazione nasce spontanea, suggerita anche dagli eventi, che in seguito avremo occasione di esaminare, che cioè il castello col suo borgo, sebbene costruiti come luogo di delizie, furono per molti dei suoi ospiti simbolo di morte o almeno di gravi sventure. Così Augusto e Tiberio contrassero in Astura le malattie che dovevano trarli alla tomba.

Per un millennio mancano notizie del porto e della borgata, che forse trascorsero questo periodo di tempo senza avvenimenti degni di nota, solamente occupati nella pesca e nel commercio, che fornivano ai suoi abitanti la quotidiana sussistenza.

Nel secolo XI i monaci possedevano un monastero nel territorio di Astura: Tolomeo dei conti Tuscolani volle occupare la città e l'abate di Sant'Alessio nel 1141 se ne lamentò con Innocenzo II. I monaci allora cedevano Astura in enfiteusi a Giosia dei conti Tuscolani. Notizie del porto le possiamo ricavare da un contratto stipulato nel 1166 fra Romani e Genovesi, per la libertà del commercio. Nel 1193 gli stessi monaci di Sant'Alessio, togliendo Astura ai conti Tuscolani, la ponevano sotto il dominio dei Frangipani.

Nel 1268, mentre questi esercitavano sul territorio ampia potestà di sovrani, Corradino, figlio di Corrado duca di Svevia, sconfitto nella pianura di Tagliacozzo da Carlo d'Angiò, riuscito miracolosamente a sfuggire alla prigionia, riparò in Astura, accompagnato da Federico duca d'Austria e dai conti Galvano e Gherardo di Pisa. I Frangipani accolsero prima i fuggiaschi nel loro castello e quindi con vile tradimento li consegnarono a Carlo, che li fece tutti decapitare.

Il tradimento fu vendicato. Il 4 settembre 1286 Federico re di Sicilia assalì Astura con 12 galere, e presa con la violenza delle armi, distrusse tutte le costruzioni del porto e dello enorme fabbricato, lasciando intatta appena una torre, che sola rimane a ricordo dell'antico castello. Nella mischia Giacomo Frangipani perdè la vita trafitto da una lancia.

Bonifacio VIII con una bolla del 1303 cedeva la rovinata Astura a Pietro Caietani e questi la passò poi a Francesco Malabranca. Nel 1328 Pietro, figlio di Federico, assalì la borgata con una flotta siciliana e volendo egli pure vendicare l'antico tradimento, vi appiccò il fuoco.

Partita la squadra nemica, Malabranca rientrò ne' suoi possessi, cercò di restaurarli, per quanto lo consentivano i guasti apportati dalle armi e dal fuoco, e fortificata la rocca, vi si chiuse dentro, per far fronte agli eserciti di Innocenzo dei Conti e di Giovanni degli Annibaldi, i quali ne reclamavano il possesso. Giovanni XXII volle sedare ogni lotta e divise a mezzo il possesso fra i due pretendenti. Margherita dei Conti nel 1355 cedeva la parte sua all'ospedale di Santo Spirito in Sassia, il quale a sua volta lo cedeva agli Orsini. Questi nel 1426 passavano Astura e Nettuno a Martino V, il quale alla morte li lasciava al nepote Antonio Colonna. Nel 1594 il Colonna vendè i suoi possessi al Governo pontificio, che li conservò fino al giorno in cui anche per le rovine del castello e del porto suonò l'ora della indipendenza e della libertà.

Ancor oggi Astura è incantevole per la sua posizione e se è legata al nefasto ricordo delle lotte e delle disgrazie di cui fu involontaria spettatrice, dobbiamo però convenire che a ragione i Romani vi fabbricarono le loro ville. Il promontorio sul quale sorgeva il castello è situato a 7 miglia da Nettuno. Il castello, come già dicemmo, era costruito su di un isolotto, il quale è congiunto al continente a mezzo di un ponte. Nell'acqua si vedono le rovine delle antiche opere murarie e poco lungi si trovano anche i ruderi degli altri edifici che costituivano l'antica colonia.

Le colonne che ornano il palazzo Braschi, sede oggi del Ministero dell'Interno, un di facevano parte del porto romano, che, come tutti gli altri provenienti dalla stessa origine, sebbene piccolo, fu splendidamente ornato di porticati e di statue.

BIBLIOGRAFIA.

(ANZIO, NETTUNO, PORTO D'ASTURA).

- Ademollo A., *Anzio e Nettuno nel secolo XVI e XVIII*. Narrazioni sincrone inedite e rare. — Roma, libreria A. Manzoni, 1886.
- Armellini Mariano, *Le iscrizioni di Nettuno*. Cronachetta mensile, fascicolo XII, dicembre 1887 e fascicolo III, marzo 1878.
- Blasi, *Della strada ferrata Pia-Cassia. Da città della Pieve a Civitavecchia. Del restauro del porto Neroniano in Anzio*. — Roma, tip. Contedini, 1846.
- Bocci David, *Porto di Anzio*. — Milano, tipolit. degli Ingegneri, 1887.
- Burri Romolo, *Viaggio scientifico al porto Neroniano ed Innocenziano*. — Roma, tip. delle Belle Arti, 1847.
- Canina Luigi, *Sul porto Neroniano di Anzio*. — Dissertazione letta nella Pontificia Accademia romana di Archeologia, il 3 gennaio 1837. — Roma, tip. della R. C. A., 1837.
- Cialdi Alessandro, *Quale debba essere il porto di Roma e ciò che meglio si convenga a Civitavecchia ed Anzio*. — Roma, tip. delle Belle Arti, 1846.
- Cialdi Alessandro, *Osservazioni idraulico-nautiche sui porti Neroniano ed Innocenziano in Anzio*. — Roma, tip. delle Belle Arti, 1848.
- Costa Filippo, *Sul ripristinamento dell'antico porto Neroniano nell'antica città di Anzio*. Parere. — Roma, tip. Sciomer, 1870.
- De Fazio Giuliano, *Intorno al miglior sistema di costruzione dei porti*. — Napoli, stamperia dell'Ammin. Prov. e Comunale, 1828.
- Fea Carlo, *Cenni di storia sul porto Neroniano di Anzio*. — Roma, tip. Contedini, 1832.
- Fontana Carlo, *Anzio e le sue antichità*. — Roma, Tip. Buagni, 1710.
- G. e G. L., *Anzio e il suo porto*. — Roma, tip. degli Artigianelli di S. Giuseppe, 1889.
- Guglielmotti Alberto, *Storia della Marina pontificia*. — Roma, tip. Vaticana, 1886.
- Kircherius Atanasius, *Latium. Id. est nova et parallela Latii tum veteris tum novi descriptio, qua quaecumque vel natura, vel veterum Romanorum ingenium admiranda efficit, Geografico-Historico-Phisico-Ratiocinio, justa rerum gestarum, temporumque seriem exponitur et enucleatur*. — Amstelodami, J. Janssonius, CIO-IO-LXXI (1671).
- Linotte Ludovico, *Sul porto di Anzio antico, e moderno Innocenziano*. — Estratto dal « Giornale Arcadico ». — Roma, tip. Boulzarer, 1824.
- Lombardi Francesco, *Anzio antico e moderno*. — Roma, tip. Fratelli Pallotta, 1895.
- Matteucci, *Cenni storici di Anzio antico e di Nettuno e di Porto d'Anzio*. — Collezione dei porti d'Italia, litorale romano, Ministero dei Lavori Pubblici.
- Municipio di Nettuno e di Anzio, *Osservazioni sulla necessità e utilità del restauro del celebre porto Neroniano, ecc.* — Roma, tip. dei Classici Sacri, 1846.
- Nibby Antonio, *Viaggio antiquario nei contorni di Roma*. — Roma, tip. Poggioli, 1819, t. III.
- Portolano delle coste d'Italia*. Fascicolo I. — Genova, tip. del R. Istituto Sordomuti, 1904.
- Rasi Gian Battista, *Osservazioni sul porto di Anzio*. — Roma, tip. De Romanis, 1822.
- Rasi Gian Battista, *Verificazione della necessità ed utilità e facilità di ripristinare l'antico porto Neroniano di Anzio e dimostrazione del metodo e delle spese occorrenti per eseguirlo*. Roma, tip. Contedini, 1825.
- Rasi Gian Battista, *Dimostrazione degli inconvenienti e dell'inutilità del moderno porto Innocenziano di Anzio*. — Roma, tip. Contedini, 1825.
- Rasi Gian Battista, *Appendici ai due opuscoli intitolati l'uno « Dimostrazione » e l'altro « Verificazione » della necessità ed utilità e facilità di ripristinare l'antico porto Neroniano di Anzio*. Roma, tip. Contedini, 1826.
- Rasi Gian Battista, *Conferma all'appendice precedente*, Roma, tip. Contedini, 1826.
- Rasi Gian Battista, *Discorso istorico sul porto*

e territorio di Anzio. — Roma, tip. Nobili, 1832.

Rasi Gian Battista, *Documenti in sommario aggiunti al discorso storico sul porto e territorio di Anzio.* — Pesaro, tip. Nobili, 1833.

Relazioni della Camera di commercio ed arti di Roma sul movimento economico del proprio distretto, per l'ultimo triennio. — Roma, tip. I. Artero, 1902-3-4.

Soffredini, *Della eccellente utilità e necessità del porto Neroniano in Anzio.* — Roma, tip. della Società Editrice Romana, 1847.

Soffredini, *Storia di Anzio, Satrica, Astura e Nettuno.* — Roma, tip. della Pace, 1879.

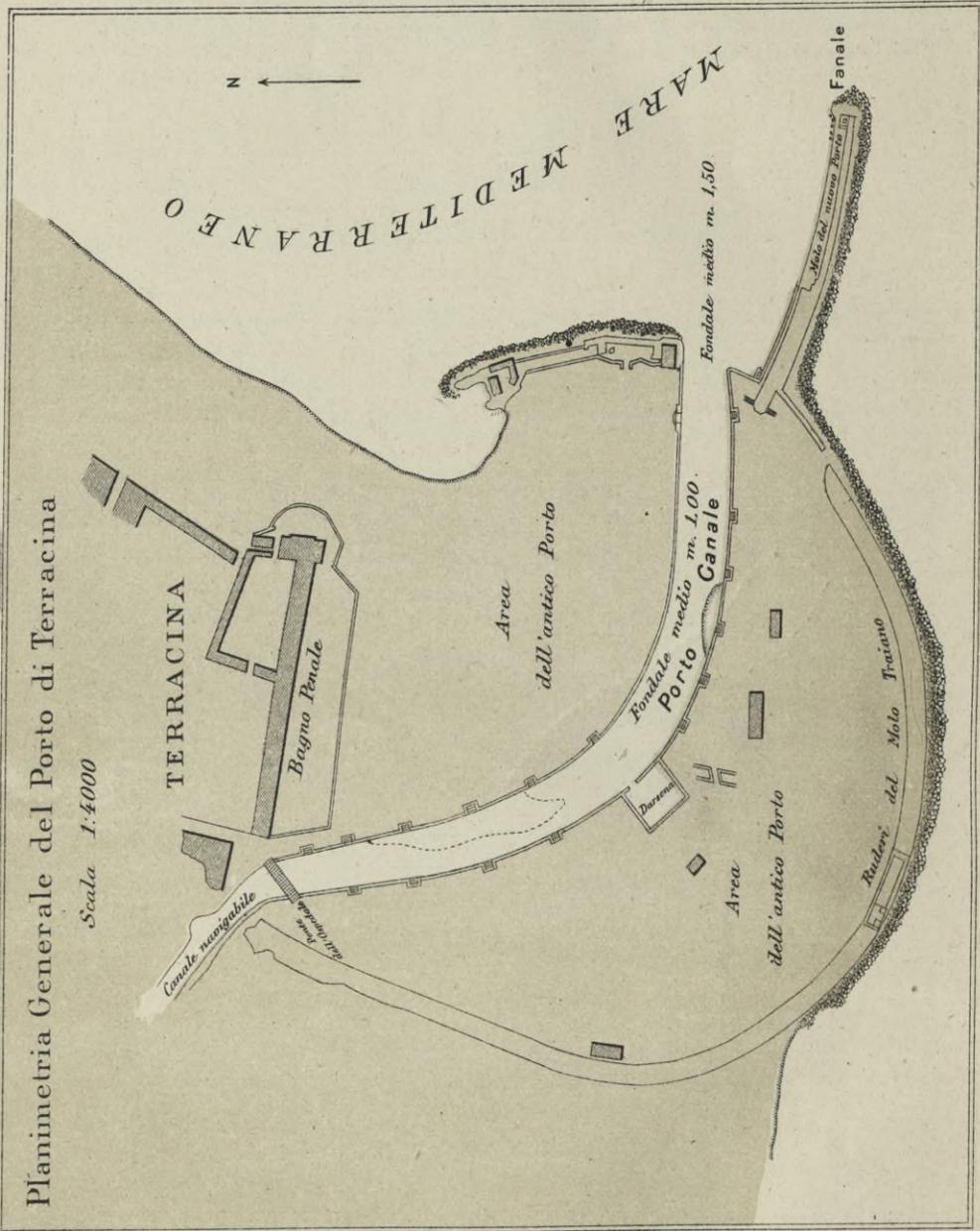
Venturoli Giuseppe, *Dell'antico e del presente stato del porto di Anzio.* — Modena, tip. della R. D. C., 1844.

Vocabulaire Géographique, La Martinière, all'art. *Port de Neptune.* — Venezia, 1737.

Expositur der
K.K. DIREKTION für den BAU der
WASSERSTRASSEN
in Krakau.
F. 1368 N 292

Planimetria Generale del Porto di Terracina

Scala 1:4000



Porto di Terracina.

Quasi a metà strada fra Roma e Napoli, in luogo per se stesso ridente ed in posizione strategica e favorevole al commercio, sorge Terracina, che fu in epoca remota un'importante colonia marittima.

Se noi seguiamo attraverso la storia le condizioni or ricche, ora avverse a cui andò soggetta questa città, troveremo una ragione plausibile delle controversie, che si agitarono continuamente fra gli storici, i quali tentarono di costruirne le vicende, e comprenderemo come sia veramente difficile fra le tante versioni sceglierne una a cui possa a buon diritto darsi il nome di realtà. Ed è così che, per spiegare periodi discordanti fra loro al punto da giudicarsi quasi inconciliabili, si è dovuto andare a ricercarne la causa nella trasformazione geologica del paese, da terra fertile a malsana palude.

Presentemente il territorio che circonda la città è sufficientemente ricco per quell'industria, che costituisce una delle caratteristiche dell'agro romano: l'allevamento ovino. Mandre numerose di pecore vi cercano infatti riparo contro il rigore dell'inverno per salire durante l'estate sugli altipiani abruzzesi e vi portano una vita che raddoppia in alcune stagioni quella del paese.

È tutt'altro che noto il primo periodo della storia della città: chi vuole attribuirne agli Osci, chi ai Siculi, chi infine ai Pelasgi l'onore della fondazione; ma solo vaghe leggende danno fondamento a tali asserzioni, su cui è quindi inutile l'intrattenerci troppo a lungo. Sembra però più d'ogni altra verosimile una fondazione d'origine ellenica, giacchè è quasi certo che agli Spartani si deve il tempio di Feronia, ed il nome stesso di Anxur è quello di una divinità greca, e precisamente del figlio di *Jupiter Belus*.

Ad ogni modo, la dominazione greca non dovè essere di lunga durata, giacchè presto gli Spartani emigrarono sul Soracte per costruirvi un nuovo tempio a Feronia, il più celebre eretto a tale divinità. Allora la giovane colonia, passata sotto il dominio dei Romani, cambiò il suo nome in quello di Terracina, che sembra derivi anch'esso da un vocabolo greco, che suona *scosceso*.

È certo però che in quei primissimi tempi Anxur aveva un aspetto ben diverso da quello che ha presentemente, giacchè il mare occupava tutta la zona ove sorge la moderna città bassa, e le abitazioni allora erano situate nella parte più elevata, ove tuttora esistono. Ma l'agglomerazione di case non fu mai eccessiva, giacchè solo un piccolissimo nucleo della popolazione era riunito nel punto strategico e difeso da una cinta di mura, che costituiva l'*oppidum*, mentre l'altra era sparsa nelle campagne, possedendo ogni colono nel proprio terreno la sua casetta, che lo faceva vivere autonomo ed indipendente dal comune consorzio. Il territorio maggiormente coltivato, come il più fertile, era quello che si estendeva dal bosco della Dea Feronia alla città, e che aveva il nome di Valle: era un continuo succedersi di terreni mirabilmente ricchi ed utilizzati fin negli ultimi spazi e fertili sempre

quantunque in ogni assalto rivolto alla città, fosse, come luogo indifeso, facilmente devastato. Questo fatto della divisione degli abitanti di Terracina portò come conseguenza che nelle guerre, a cui andò soggetta la città, solo una parte piccolissima dei suoi figli entrarono in campo, giacchè gli altri fuggivano sui monti vicini al primo apparire dei nemici per tornare ai propri campi al loro ritirarsi.

Un'altra osservazione data da un attento studio eseguito sulla Valle ci fornì una prova evidente della meravigliosa regolarità con cui i Romani distribuivano ai coloni i propri territori, regolarità che lascia tuttora chiara impronta di una esatissima scacchiera tracciata sul terreno dalla mano dell'uomo. Questo studio, che a prima vista potrebbe sembrare inutile, porta ad un computo certo degli abitanti di Terracina, essendo la terra coltivabile distribuita in proporzione alle esigenze delle varie famiglie.

In quel tempo il territorio presentemente inabitabile delle paludi pontine era tutto fertile e ricco di centri commerciali ed agricoli, che Plinio annovera nelle sue lettere in numero di ventiquattro, di cui la sola Terracina aveva sbocco sul mare. Così favorita dalla sua posizione, essa acquistò in ricchezza ed in potenza, sottomise al suo dominio le città vicine, dettò loro leggi e le obbligò a servirsi di essa per gli scambi di merci. Quando poi la produzione aumentò al punto da richiedere l'esportazione dei prodotti esuberanti, Terracina divenne potenza marittima, e questo fatto deve risalire a tempi remotissimi, giacchè la storia ci presenta la città fin dalle sue origini fornita di un porto. Gli abitanti di questo centro commerciale cominciarono quindi a costruirsi barche o piuttosto zattere, e mancando qualsiasi costruzione adatta allo scopo, si contentarono, all'uso greco, di tirar sulla spiaggia le piccole imbarcazioni per mezzo di funi quando non dovevano solcare le onde marine. La costa era adatta a tale incomoda manovra, giacchè presentava un numero grandissimo di piccole insenature, di cui ognuna serviva di ricetto ad un proprietario esportatore: si aveva in tal modo un porto naturale, simile molto a quello di Centocelle, ma differente da esso perchè del tutto privo di costruzioni.

Con l'aumentare delle esigenze commerciali cominciò a farsi sentire il bisogno di fabbricare barche molto più grandi e di conseguenza un luogo adatto a raccoglierle nei momenti d'ozio ed a ripararle dall'infuriare delle tempeste. E fu allora che furono gettate le fondamenta di due moli primordiali, distanti appena 250 metri, di cui uno rettilineo e l'altro, seguendo l'andamento della costa, curvo fino a formare quasi i due terzi di una circonferenza, o per meglio dire d'un'ellisse che misurava quasi 1200 metri di perimetro.

La bocca era rivolta ad ovest e situata in modo che i venti impetuosi del sud battessero interamente contro i moli e non comunicassero al bacino interno l'impeto delle tempeste, e sebbene l'arte dell'ingegneria idraulica non avesse dato ancora a quel tempo alcun frutto, pure la costruzione riuscì a rispondere interamente alle esigenze non solo, ma sopravvisse parecchi anni senza che seri inconvenienti richiedessero notevoli riparazioni. Ma questo stesso porto, che segnò per qualche secolo la grandezza di Terracina, fu forse quello che ne determinò la decadenza, giacchè perfettissimo, se si tenga conto del tempo in cui sorse, fu molto ammirato dai posteri, i quali crederono

doveroso rispetto il lasciarlo invariato. Or quando l'arte idraulica raggiunse sotto Traiano l'auge massima e quando sorsero i porti splendidi, che noi abbiamo di già studiato, Terracina non si trovò più in rapporto allo sviluppo dei tempi ed il suo porto, che vanta una origine fra le più antiche nel genere, rimase ad avere importanza solo dal lato storico. D'altra parte, se giovevole era per lei essere egualmente distante da Napoli e da Roma, le era però dannoso non presentarsi più vicina alla capitale, e questa ragione anche non indusse mai alcun imperatore a profondervi tesori.

I moli erano costruiti di enormi massi tolti alle vicine montagne e sommersi con lo stesso sistema adottato poi a Civitavecchia, per la costruzione del porto di Traiano, ed alla loro estremità erano innalzate due torri destinate a funzionare da fari: l'interno dei moli presentava una banchina per lo scalo delle merci.

Il porto così costruito non aveva che 120.000 metri quadrati di superficie, ma era più che adatto a far divenire in quei tempi una città centro attivissimo di commercio, ed infatti ben presto Terracina arricchì in modo che fu abbellita di nuovi edifici; le campagne coltivate raddoppiarono di estensione, scomparendo ovunque la terra incolta; le colline prossime furono coperte di ricchi uliveti e di quelle viti che diedero uno fra i più pregiati vini, il *Cecubo*.

Fino a questo periodo la città potè dirsi indipendente, giacchè i fondatori rimasero interamente padroni del campo e seppero tener soggette le città vicine, costringendole ad accettare le proprie leggi, ma ben presto col sorgere di nuove potenze nacquero le guerre e Terracina perdè la sua libertà. Al principio del secondo secolo dalla fondazione di Roma i Volsci avevano esteso il loro dominio al punto di esser padroni quasi dell'intera Italia centrale, si reggevano con leggi proprie e portavano vittoriosamente le armi contro i popoli finitimi, fra i quali potentissimi gli Equi.

Intanto la giovine Roma cominciava a dare le prime prove del suo indomito valore e prendeva le armi solo per respingere l'invadente nemico, riuscendo ben presto a ricacciarlo nei suoi confini, ma superbi di una incontestata grandezza ed inconsci della potenza del nuovo giovane nemico, i Volsci tornarono subito alla lotta, nuovamente perdendo uomini e terreno. Stesero allora la mano a quelli che fin pochi anni prima erano stati il bersaglio dei loro strali, dimostrarono loro la necessità dell'unione, e sicuri di debellare con una potente e numerosa lega il superbo popolo di rapinatori, costituirono un esercito comune; ma nulla valse a frenare l'urto terribile delle armi romane, che, come abbiamo visto parlando di Anzio, sterminarono il nemico fino all'estrema distruzione.

Terracina, od Anxur che dir si voglia, era l'unica che aveva assistito neutrale alla gigantesca lotta, non per amore ai Romani, ma per odio ai Volsci: non tenne però il Senato considerazione di questo fatto e solo pensando alla massima utilità di un porto di mare, lontano ancor più di Anzio, nel 406 armò un esercito e lo inviò a prendere la fiorente città commerciale. Temendo però che i Volsci approfittassero dell'occasione per difendere la pericolante Anxur, mandò innanzi Valerio e Cornelio con due piccoli eserciti a temporeggiare presso Anzio ed Ectra, mentre ne diresse uno maggiore sotto il comando di Fabio contro la designata preda.

Potente nel commercio, ma impreparata alla lotta, la città non oppose che piccola resistenza; nondimeno furono uccisi tutti coloro i quali tentarono opporsi; spogliato il porto, catturate le navi e stanziata una guarnigione romana a conservare la conquista. Non maravigli che così debole resistenza opponesse la città al nemico, dopo aver assistito alle lotte immani di Anzio; giova ricordare la costituzione interna di Terracina, per cui, sebbene fossero ben 25.000 i suoi abitanti, almeno 15.000 erano dispersi nelle campagne, e di quelli riuniti nell'*oppidum*, almeno 4000 erano schiavi, 4000 fra donne, vecchi e fanciulli e quindi appena 2000 atti a portare le armi.

Quattro anni dopo i Terracinesi tentarono di ribellarsi, ed in un giorno di festa, colta l'occasione che i soldati della guarnigione libavano e ballavano allegramente, li assalirono e ne fecero strage. Un altro esercito partì però da Roma l'anno seguente a punire i ribelli, che tornarono sotto il dominio romano, a cui più volte invano, nel proprio interesse, tentarono di toglierli i Volsci alleati agli Equi, agli Anziati ed a tutti gli altri piccoli nemici della città eterna.

L'interesse che spingeva Roma a tenersi soggetta Terracina era troppo grande perchè fosse possibile il toglierla al suo dominio: era questa infatti situata all'estremo limite delle sue terre, molto vicina a quei nemici, che tante volte avevano tentato di scuotere il giogo loro imposto; potente nella sua situazione sia dalla parte di terra che da quella di mare, giacchè la costa intorno era inaccessibile ed inaccessibile la campagna, per la configurazione del suolo, in modo da non essere attuabile uno sbarco od un passaggio di nemici che in un raggio ben ristretto e facilmente sorvegliabile. Inoltre, un nuovo nemico sorgeva a minacciare la potenza romana: i Sanniti, molto più vicini alla colonia che non alla sua padrona, in modo che al Senato tornava convenientissimo formarsi in Terracina una stazione di milizie ed un deposito di provvigioni.

Ma fin dai primi tempi in cui Roma pensò d'impadronirsi di Anxur non fu il solo pensiero di fondarvi una stazione militare che spinse i Romani alla conquista, ma si aggiunse anche quello di sfruttare la ricchezza. Chi compisse presentemente un viaggio attraverso il territorio che prende il nome di Paludi Pontine, malsano per le pestilenziali esalazioni dell'acqua morta, forzatamente incolto, funestato dalla febbre, forse dubiterebbe delle cifre relative alla enorme, meravigliosa produzione agricola, che rese necessaria la costruzione di un porto in Terracina e la fece un dì signora di ben venticinque città vicine.

E questi piccoli centri coloniali sono anch'essi scomparsi col tempo; le tracce della loro esistenza sono sepolte nei giacimenti torbosi ed ora le campagne più non sentono che il belar delle greggi, ed il canto giulivo dell'agricoltore da molti secoli non le rallegra. Ma dove mai erano le terre che davano una così grande ricchezza, se invano ora le cerca l'occhio in tutta quella regione che prese il nome dai Pompotini, suoi primi abitanti?

Un tempo l'acqua del mare l'occupava tutta e formava un enorme golfo terminante alle vicine montagne; col succedersi dei secoli i terreni andarono soggetti a notevoli mutazioni, si alzarono scacciando il poderoso Nettuno e passarono a godere direttamente la luce del sole. Ma per molte miglia, elevate appena di un metro o due sul livello del mare, non potè mai stabi-

lirsi un limite netto fra le acque e la terra, e le alluvioni e le inondazioni frequentissime si succedessero dannose ai poveri coloni.

Un tale terreno poteva ben essere abitato, ma occorrevano cure assidue e popolazioni numerosissime a mantenerlo fertile. Gli industriosi agricoltori incanalarono le acque declinanti dalle colline e le spinsero al mare; coll'arte evitarono che le piogge e le maree allagassero le campagne ed ottennero frutti maravigliosi dalle loro fatiche. Ma quando le lotte e le guerre li scacciarono dalle proprie casette, li esiliarono dai campi, su cui avevano speso tanti anni di operosità, per costringerli a cercare la salvezza sui monti circostanti, mancarono le cure assidue ed industrie e nel volgere di pochi secoli l'intero paese fu ridotto nel misero stato in cui presentemente si trova. Le città scomparvero, giacchè non furono sufficienti ad alimentare la vita ai pochi coloni, che Roma inviava, e si perdettero milioni di sesterzi per trasformare una regione mirabilmente produttiva in un campo funestato dalla morte e dallo squallore, troppo spesso testimone di lotte sanguinose.

Non nati alle armi e non abituati a difendersi e ad offendere, i Terracinesi non opposero mai una valida resistenza al dominio romano e sgomenti soccombettero lentamente alla prepotenza del più forte. Anxur così divenne una città del tutto romana e non conservò la minima traccia del suo passato, giacchè quel popolo vissuto nel commercio e con l'agricoltura non aveva avuto mai il pensiero nè lo scopo d'erigere monumenti, non avendo alcun fasto, alcuna data memorabile da tramandare ai posteri. E le questioni che furono sollevate contro Roma vanno sicuramente attribuite agli stessi Romani, che ivi trasferiti, dimentichi della propria missione, pur godendo dei diritti che il Senato concedeva, non tralasciarono occasione per sottrarsi ai doveri dalle leggi imposti.

Così quando i Cartaginesi dalle Alpi scendevano vittoriosi su Roma e quando dopo le sconfitte del Ticino e di Canne nessuno avrebbe giudicato ch'essa potesse sopravvivere all'immane disfatta, le colonie marittime, compresa Anxur, tentarono di ribellarsi all'editto, che imponeva una leva forzata, fondandosi sul fatto che ad esse era esclusivamente affidata la difesa delle coste. Roma, sempre grande, neppure in quei momenti di sbigottimento e di terrore si lasciò sopraffare, e Terracina offrì notevole numero di quei soldati, che sui campi di Zama vendicarono i morti di Canne e del Ticino.

Ma torniamo al punto in cui abbiamo lasciato i rapporti fra Anxur e Roma, al giorno in cui questa cominciava le sue ostilità contro i Sanniti. Le guerre durarono ben due secoli e mezzo e Terracina vide passare continuamente eserciti poderosi e fu la prima a salutarli vincitori al ritorno dalle battaglie, e se, come abbiamo visto, dal lato del commercio e della produzione agricola andò perdendo totalmente l'antica grandezza, ne acquistò una nuova, dovuta alla potenza militare. Il porto, che un tempo era destinato soltanto ad accogliere navi mercantili, fu reso atto a sostenere l'urto di flotte nemiche; le mura furono del tutto rinnovate e costruite in modo che potessero resistere a qualsiasi assedio: anche nell'interno della città stessa l'aspetto delle costruzioni cambiò interamente sicchè Terracina parve trasformata in un enorme accampamento permanente.

Nel 343 i Romani estendendo ancora le loro conquiste, s'impadronirono di Capua: la nuova colonia esigea, ad esser conservata, una diretta via di

comunicazione con la capitale e nel 312 Appio Claudio Grasso, avendo per il primo dimostrato l'indispensabilità di una tale costruzione, dallo stesso Senato ricevè l'incarico di condurla a termine. Naturalmente si presentò subito l'idea di far passare la via per Terracina, che acquistò così una nuova fonte di potenza militare. La via Appia, che tuttora esiste e fa comunicare Roma con Napoli, determinò un maggiore sviluppo dell'antica Anxur, che, negli ultimi tempi della repubblica, acquistò la massima estensione di territorio, un sufficiente splendore nei suoi edifici ed il lustro di nomi memorabili intimamente legati alla sua storia.

I confini della colonia segnati in quel tempo e riportati da alcuni scrittori latini non furono più aumentati e rimasero tali quali li ritroviamo fino a un millennio dopo, quando salirono al potere i pontefici. Essi giungevano da una parte al lago di Fondi ed al fiume S. Anastasia suo emissario, dall'altra si estendevano fino al monte Dafati e al Monte Nero.

L'ordinamento della colonia era in piccolo quello di Roma e non deve maravigliare se i suoi figli, partiti dalla loro patria, amassero conservare le istituzioni alle quali fin da fanciulli erano stati educati. Così ritroviamo un Senato, i questori, gli edili, i duumviri. E quindi naturalmente si ebbe anche in Terracina una nobiltà, dovuta, non meno che quella della capitale, a distinzione nel disbrigo degli uffici più importanti del Comune, e così noi troviamo la *gens Sulpicia*, la *Geminia*, la *Vibia*, la *Caeparia* e la *Gegania*, le quali ritroviamo nella storia romana forse perchè, resi nobili e ricche, trasferirono nella madre terra le loro famiglie, aspirando ad uffici più alti, quali erano quelli che poteva fornire il Senato romano.

Oltre a questi personaggi a cui Anxur diede i natali, ve ne sono molti altri ad essa legati da vincoli di minore importanza; così ad esempio, Marco Emilio Lepido vi si trattenne lungamente e vi acquistò poderi e ville bellissime, e molti fra gli scrittori e gl'imperatori romani vi cercarono ore di riposo e di benessere.

Ai piedi del monte Circeo esistono alcuni resti nominati Palazzo Vecchio e che si vogliono un dì abitati da Lucullo. Lucilio ed Orazio ne vantarono le bellezze in due loro odi nelle quali descrissero il viaggio da Roma a Brindisi, e Cicerone, dopo la morte di Tullia, andò a cercarvi nella solitudine e nella bellezza naturale dei luoghi un po' di conforto, ed in una sua commoventissima lettera ad Attico dice di essersi inteso rinascere dal gran dolore, che gli sembrava stesse per ucciderlo.

Nelle ultime fasi storiche che determinarono la caduta della repubblica e fecero sorgere l'Impero romano, Terracina diede ancor prova di essere un punto strategico ricercatissimo; infatti, durante la guerra civile scoppiata fra Cesare e Pompeo, il secondo occupò la città con tre coorti, e quando, vinto, od almeno fuggitivo, dovè lasciar Brindisi, i soldati si diedero a devastare il paese producendovi gravissimi danni.

Anche sotto gl'imperatori accadde qualche cosa di simile nella guerra civile insorta fra Vitellio e Vespasiano; questi infatti s'impadronì della fortezza, ma dovè cederla alle armi di Lucio Vitellio. La vicinanza a Roma e lo splendore del panorama che essa presentava unito alla bontà ed alla freschezza delle acque, fecero anche di Terracina un luogo di villeggiatura, e noi possiamo accertare che vi passarono parecchio tempo della loro vita

Tiberio, Galba, Vitellio, Domiziano ed altri imperatori. Naturalmente, come già abbiamo veduto per altre città marittime, l'aver accolto i principali personaggi dell'Impero fruttò non solo un miglioramento artistico della città, ma anche il benessere economico con la restaurazione del porto.

La prima opera sarebbe, secondo alcuni, quella di Augusto, compiuta per disseccare le paludi pontine, opera che Cesare stesso aveva in animo di compiere, ma a cui non potè giungere per la sua morte immatura. Sebbene uno scrittore del quinto secolo l'assicuri, pure le moderne ricerche tendono a far ammettere che Augusto non costruì che un canale destinato a servire di emissario alle paludi stesse e lo Spedalieri afferma che non aveva neanche il pensiero di compiere un prosciugamento, tanto che gli scrittori del tempo, quali Virgilio e Lucano, parlando delle paludi e degli inconvenienti da esse presentati, lamentano che nessuno abbia neppur tentato di toglierle.

Ma la rinascenza completa di Terracina nei due primi secoli dell'Impero, che la videro sotto un nuovo e differentissimo aspetto, ornata di monumenti, abbellita di porticati e di templi, è dovuta in gran parte alla restaurazione del porto e delle vie di comunicazione, che per duecento anni circa ne riattivarono interamente il commercio e la posero in grado di contrastare il primato ad Anzio ed agli altri porti della spiaggia romana.

La via Appia fu completamente rinnovata ed affinchè potesse attraversare direttamente Terracina, fu gettata una parte del Pesco Montano, per un'altezza di 125 piedi ed una larghezza di 135, opera degna della grandezza romana, e dinanzi alla quale rimasero estatici ed entusiasti, non meno che dinanzi al Pantheon ed al Colosseo, i più valenti architetti, tra i quali il Sangallo ed il Peruzzi.

Ristabilite le sue comunicazioni con Roma da una parte e con Napoli dall'altra, era necessario e naturale volgere il pensiero al porto, ed i lavori compiuti in quei tempi sono attribuiti da alcuni pochi ad Antonino, dalla maggior parte a Traiano. Ma il porto di Terracina non raggiunse mai lo splendore di quelli che finora abbiamo esaminato: sebbene luogo importante dal punto di vista strategico, esso lo era molto di più quando Roma fu circondata da ogni parte da nemici; ma ora che l'Italia intera sopportava, senza mai ribellarsi, il giogo romano, erano indubbiamente da preferirsi per il commercio Civitavecchia, Ostia ed Anzio a causa della loro vicinanza e non rimaneva ad Anxur che una piccola importanza militare, come avamposto molto avanzato. Lo stesso commercio poi languiva a causa della formazione delle Paludi Pontine, in modo che, come già dicemmo, Terracina non ebbe mai a sostenere guerre direttamente, non fu soggetta ad invasioni e ad assedi ed anche nei periodi di massimo splendore non fu per gli altri porti romani rivale temibile.

Traiano fece sterrare l'antico porto, rinforzare i moli, che ornò di statue e di porticati, costruì un grandioso edificio destinandolo ad uso dei commercianti e terminò una delle due testate con un faro, l'altra con un tempio. La grandezza però rimase inalterata, ed invariata anche la posizione, talchè il porto non tardò molto ad interrarsi nuovamente, nè sarebbe stato possibile per esso un buon funzionamento senza un lavoro assiduo e costoso, che ne conservasse sempre uguale la profondità.

Ma i grati Terracinesi, che rividero per l'opera degli imperatori un raggio dell'antica luce, vollero mostrarsi riconoscenti ed eressero monumenti e lapidi, di cui alcune furono ritrovate negli ultimi scavi. Traiano ed Augusto ebbero anche un tempio, ed un altro edificio sacro fu innalzato in onore di Roma. Sarebbe inutile qui riportare, sia pure in riassunto, un resoconto degli studi archeologici, che permisero di ricostruire idealmente l'antica Terracina, sebbene anche dal lato della ricchezza economica del paese e della storia ciò potrebbe presentare un qualche interesse. Crediamo però che sia piuttosto nostro compito, trascurando con il resto anche il Foro, che tanto fece parlare di sé negli ultimi scavi, di rivolgere un poco più particolarmente l'attenzione al porto.

Il De La Blanchère, che ha fatto uno studio molto minuzioso su Terracina, così ricostruisce il suo porto:

« Sul vecchio molo degli Anxurati si alzano 76 archi larghi da 19 a 20 piedi, alti 23, separati da muri a 2 a 2 od a 3 a 3, chiusi alternativamente l'uno da una grata ed un altro da una porta e riceventi aria da un'apertura fatta da tre mattoni posti a triangolo nel muro di fondo. Questi sono i magazzini generali. A destra ed a sinistra dell'ingresso sono due lunghe stanze a volta corrispondenti a nove arcate e quindi lunghe circa 200 piedi. Le travate della seconda dovevano essere aperte alla spiaggia e la piazza davanti al porto. L'ingresso dà appunto su questa piazza, situata sull'asse della via, che conduce alla marina. Sulla parte rettilinea nord-est erano delle arcate analoghe a quelle dei magazzini generali destinate ai differenti servizi di dogana, sorveglianza, contabilità, alloggi degli impiegati. A ciascuna estremità di ogni fabbricato era un ingresso con corpo di guardia; un piccolo quartiere per i soldati si trovava poi presso la porta principale. Il resto dei moli, privi di costruzioni, s'inclinavano dolcemente verso il mare. Le teste dei moli erano state provviste di aperture per lasciar entrare ed uscire le acque. Un taglio destinato allo stesso fine si trovava presso il molo di faccia, con due scalinate dalla parte esterna. L'ingresso al porto non era largo più di 100 metri. L'uno dei moli portava alla sua estremità il tempio di Venere, l'altro il faro, oltre il quale doveva essere la Capitaneria. Dinanzi a tutti i fabbricati si disponeva un colonnato, sormontato da un cornicione in legno e da una copertura. Sulle volte dei magazzini esisteva una terrazza cementata, alla quale si saliva per mezzo di scale. Il porticato formato di colonne aveva m. 2.70 di larghezza e si lasciava dinanzi una banchina larga m. 4.15. Nella parete interna del molo erano una sessantina di anelli per fissare i bastimenti. Questi anelli sono lunghi 5 piedi, alti 2 1/2 con circa 20 cm. di diametro. Due scalinate larghe quanto la banchina convergono sulla parte discendente della banchina stessa e servivano per coloro i quali dovevano imbarcare. La distanza fra una rampa ed un anello vicino è di m. 9 e 9 1/2 e quindi un anello con due rampe occupa circa uno spazio di m. 16. Sul molo erano inoltre una serie di colonnette destinate all'arrembaggio. Tutte le costruzioni erano di modello corinzio, piuttosto complicate. Le colonne o mancavano di base o l'avevano a forma di blocco. Il fabbricato era di materiali un poco diversi, ma la maggior parte era tolta dal tufo napoletano, venuto dai Campi Flegrei, quello stesso che gli antichi Anxuriani avevano già impiegato nella costruzione dei moli.

Questa roccia è molto porosa, quindi assorbe molta acqua; essa è perciò coperta da una muratura. Nel molo, come in tutte le altre costruzioni, le pareti verticali sono a reticolato, le orizzontali sono sbazzate ».

Da quanto abbiamo veduto, nè sarà superflua la particolareggiata descrizione, il porto era semplice e molto comodo, ma pur troppo non aveva il pregio di essere altrettanto solido, giacchè le costruzioni fatte sul molo vecchio lasciarono molti punti deboli, a cagione non solo della mano d'opera, ma anche del materiale impiegato, cause ambedue forse derivanti dalla quantità enorme di costruzioni eseguite in uno spazio brevissimo di tempo. Ed abbiamo prova della instabilità di tale opera non soltanto dalla rovina a cui andò presto soggetta, ma anche dal non ritrovarsi presentemente neppure un sol muro in piedi, mentre altre costruzioni, come abbiamo osservato, resistettero intatte secoli e secoli.

Quanto all'abbellimento artistico, per quanto Terracina nei primi due secoli dell'Impero vedesse sorgere monumenti, colonnati ed archi trionfali, pure essa non raggiunse mai lo splendore di ornamenti, che abbiamo avuto agio di riscontrare negli altri porti; le mancò quell'enorme sfarzo di bronzi e di marmi, che permise ad Ostia di fornire il materiale di costruzione per molti palazzi; mancarono quelle opere preziose di scultura, che tuttora si ammirano nei musei, come ad esempio il bassorilievo del porto di Claudio.

Ma Terracina, la quale per due secoli circa tornò fiorente e ricca, cominciò poi una lenta via di decadenza, a percorrere la quale impiegò un tempo lunghissimo, senza però potersi mai arrestare. La causa è da cercarsi, oltre che nel declinare dell'Italia e dell'Impero, anche nella cattiva costruzione del porto, che non poteva sussistere senza un lavoro continuo di steramento. Ed appunto perchè l'accumulo di arena richiese secoli e secoli, il porto andò man mano perdendo importanza, senza essere abbandonato d'un tratto, talchè documenti del tempo di Teodosio ci dimostrano che esso era ancora in grado di ospitar navi di piccola portata.

Inoltre due cause si aggiunsero ad aggravare le condizioni di Terracina: le paludi Pontine, le quali di giorno in giorno rendevano più inabitabile tutta la regione circostante, e la rovina quasi completa della via Appia, che, resa impraticabile da numerosi guasti, fu del tutto abbandonata. Così Anxur rimase isolata, non più in comunicazione con Napoli e con Roma; non più frequentata dai viaggiatori, non rallegrata dai villeggianti, non arricchita dal commercio marittimo, sì da esser costretta a vivere col frutto delle terre vicinissime alla città.

Intanto i barbari cominciarono a minacciare l'Impero e Severo tentò un'ultima difesa nel rinforzare le coste: fece comunicare con una via le città marittime, che fornì di legioni, ma inutile speranza era quella di fermare le orde barbariche, che la guasta organizzazione dell'Impero aveva fatalmente su di sè attratte. Anche Terracina ebbe i suoi assalitori, che finirono col rovinare quel poco di buono che ancora vi era rimasto.

E così finisce quella parte della storia che a noi era di compito il trattare, giacchè col principio del medio evo Terracina passò nel numero delle città marittime importuose, e quel canale navigabile che presentemente l'attraversa e le permette di ospitare le barche peschereccie non può esser considerato a punto tale da farne parola in questa monografia.

BIBLIOGRAFIA.

(TERRACINA).

- Amante Bruto e Bianchi Romolo, *Memorie storiche e statutarie del Ducato, della Contea e dell'Episcopato di Fondi in Campania, dalle origini fino ai tempi più recenti.* — Roma, E. Loescher, 1903.
- Amari, *Storia dei Musulmani*, vol. I.
- Balan, *Il pontificato di Giovanni VIII.* — Roma, tip. della Pace, 1880.
- Baudrand, *Lexicon geographicum.* — Padova, 1570.
- Borgia, *Breve istoria del dominio temporale della Sede Apostolica nelle Due Sicilie.* — 1788.
- Contatore Antonio, *De Historia Terracinensi.* — Apud tip. Camerales. Roma, 1706.
- Conte-Colino Giovanni, *Storia di Fondi. - Cenni dei paesi formanti il suo ex stato e delle città limitrofe Elena, Gaeta, Formia e Terracina.* — Napoli, tip. Giannini e figli, 1902.
- De La Blanchère M. R., *Terracine.* — Paris, Ernest Thorin, 1884.
- De La Blanchère M. R., *La via Appia et les Terres Pontines.* — Paris, Ernest Thorin, 1884.
- Lettera storica (su Terracina e Fondi) del signor D. Pasquale Cayro. — Napoli, stamperia di Paolo Severino, MDCCXCVII.
- Matranga Pietro, *La città di Lamo stabilita in Terracina, secondo la descrizione di Omero.* — Roma, tip. della Rev. Camera Apostolica, 1852.
- Nicolai M., *Bonificamenti delle Terre Pontine.* — Roma, 1800.
- Notarianni, *Viaggio per l'Ausonia*, Giornale Enciclopedico di Napoli. — 1813.
- Pertz, *Monumenta Germaniae historica*, XVIII, 356.
- Prony, *Description des Marais Pontiny.* — 1823.
- Spedalieri, *Lettere Pontine.* — Roma, 1794.
- Testa Domenico, *Lettere Pontine.* — Roma, 1794.
- Vinditti Salvatore, *Terracina, paesaggio e leggende.* — Foligno, stab. Campitelli, 1901.

AVVERTENZA

Il Ministro della Marina con lettera del 23 dicembre 1901, invitò la Società napoletana di Storia patria, perchè desse opera a scrivere una monografia sui porti dell'Italia meridionale.

I PORTI ANTICHI

DELL'ITALIA MERIDIONALE

La Società, incaricata di questo lavoro, con l'assenso del Ministero, con l'assistenza di alcuni ufficiali (in primo luogo il capitano Giulio De Petra, professore ordinario di archeologia nella Regia Università di Napoli) il quale nell'aprile di detto anno, promise di presentarci nel breve assegnato, una monografia se non di tutti, almeno dei principali porti dell'Italia meridionale. Ma in seguito, per diverse ragioni sopravvenute, fu costretto a declinare l'incarico e lo affidò all'altro nostro socio, cioè all'ing. Luigi Carrara, professore viaggiatore di storia patria nella R. Università di Napoli e R. ingegnere del Ministero del commercio di Napoli. E questi, giungendo anche nel momento del profeta De Petra, scrisse la monografia richiesta.

Il sottoscritto, riconoscendo a nome della Società, che ha l'onore di presentarci, all'onore di S. R. N. Nialdy, e solo che intese per lui, e per il suo contributo alla gloriosa storia della città napoletana, e della sua patria, che lo viroletto del tempo e delle cose della città, non abbiano permesso, all'autore della monografia, di dare quello sviluppo che l'importanza dell'argomento richiedeva.

Il Presidente
Giovanni De Blasio

SOCIETÀ NAPOLETANA DI STORIA PATRIA

AVVERTENZA

S. E. il Ministro della Marina, con lettera del 13 dicembre 1904, invitava la Società napoletana di Storia patria, perchè desse opera a scrivere una monografia storica, intorno ai porti dell'Italia meridionale.

La Società, grata al cortese invito, si affrettò a rispondere, con lettera del 22 dicembre dell'anno istesso, e partecipò al Ministero di aver affidato l'incarico al socio comm. Giulio De Petra, professore ordinario di archeologia nella Regia Università di Napoli, il quale, nell'accettare il detto incarico, promise di presentare, nel tempo assegnato, una monografia, se non di tutti, almeno dei principa'li porti dell'Italia meridionale. Ma in seguito, per diverse ragioni sopravvenute, fu costretto a declinare l'incarico e lo affidò all'altro nostro socio cav. uff. Luigi Correrà, professore pareggiato di storia antica nella R. Università di Napoli e R. ispettore dei Monumenti pel circondario di Napoli. E questi, giovandosi anche dei consigli del professor De Petra, scrisse la monografia richiesta.

Il sottoscritto, plaudendo a nome della Società, che ha l'onore di presiedere, all'opera di S. E. il Ministro, è lieto che anche essa abbia portato il suo contributo alla gloriosa storia della vita marittima italiana, dolente soltanto che la ristrettezza del tempo e forse anche dello spazio, non abbiano permesso, all'autore della monografia, di darle quello sviluppo che l'importanza dell'argomento richiedeva.

Il Presidente
GIUSEPPE DE BLASIIIS.

LUIGI CORRERA

I PORTI DELL'ITALIA MERIDIONALE

DA GAETA A BRINDISI.

Le spiagge del Mezzogiorno d'Italia, che la natura ha favorito, predisponevole al commercio marittimo, furono, anzichè dai nativi, ricercate e frequentate, più per tempo, da una popolazione marinara, che nel secondo millennio av. C. percorreva l'Egeo ed il Mediterraneo. I prodotti di una civiltà più progredita, che quei navigatori lasciarono sulle coste d'Italia, ed il rame, che essi venivano a cercare nei monti della Sila, precedono qualunque attività marinaresca si voglia attribuire agl'indigeni.

Ma di questi commerci antichissimi, le scoperte archeologiche non ci hanno dato, finora, una notizia così piena, che si possa descriverli con una certa compiutezza: saremo perciò contenti di averli solo accennati, e riserveremo la nostra esposizione ai tempi, più prossimi alle fonti storiche e letterarie.

I.

Gaeta. — Il primo porto che s'incontra da chi, venendo dalle coste del Lazio, si dirige verso quelle della Campania, è il porto di *Gaeta*, da Cicerone chiamato "*portus celeberrimus atque plenissimus navium* „ (1) e che trovavasi non nel sito attuale, ma verso "Mola di Gaeta „, l'odierna "Elena „. Malgrado l'appellativo di *celeberrimus*, datogli da Cicerone, ben poco possiamo cavare dalle fonti posteriori, tranne il ricordo di un restauro, fatto eseguire, in quel porto, da Antonino Pio (2). E la ragione di questo silenzio delle fonti sta in ciò, che non mai, pare, Caieta abbia avuto un'organizzazione di città, ma la sua fu piuttosto una spiaggia preferita, come soggiorno estivo: è nota la villa di Cicerone, in que' posti, da lui più volte ricordata nei suoi scritti (3). Una iscrizione di un *procurator Formis, Fundis, Caietae*

(1) *De imp. Cn. Pomp.*, 33 — Intorno alla origine del nome « Caieta », v. Roscher *Lexicon der Mythologie*, 1^a col., 845.

(2) *Hist. Aug. Pius*, 8.

(3) *De orat.*, II, 22, cfr. VAL. MAX. VIII, 8, *de otio laudato*. Cic. ad. Att. I, 3, 4.

[C. I. L. VI. 8583] ci fa supporre che anche gl'imperatori vi abbiano avuto delle ville, od altri siti di delizie, in ispecie Domiziano, come cavasi da due epigrammi di Marziale [V. 1, 5 - X. 308]; e nella vita di M. Antonino, il filosofo (1) leggiamo che Faustina preferì quei luoghi, per darsi in preda a bagordi e stravizi.

Del resto, Caieta dovè essere l'emporio delle vicine Fundi e Sinuessa, famosa quest'ultima pel commercio dei vini del Massico e del Falerno e per la fertilità del suo suolo (2), non meno che per le sorgenti termali, ricordate dai classici (3), e che la resero una stazione assai frequentata nell'antichità. Marziale, che ne loda la bontà delle acque (4), e la chiama " *mollis Sinuessa* „ (5) parla pure di conviti ai bagni di Sinuessa (6), il che fa supporre essere stato quel luogo un ritrovo elegante.

Maggiore fu l'importanza di Caieta ne' tempi di mezzo, ma tutto ciò non entra ne' limiti della presente ricerca.

Capua. — *Capua*, il cui territorio fu detto *orbis terrae pulcherrimus* (7), quantunque non abbia avuto un porto di mare, tuttavia, avvalendosi del vicino Volturno, indirizzò, per questa via, i prodotti del suo commercio e Velecha, il cui nome ci è ricordato dalle monete (8), dovè essere il porto commerciale dei Capuani. Vergilio chiamò Capua " *divēs Capuā* „ (9), ed i prodotti del suo suolo, quali il grano, l'olio ed i vini, che per la loro bontà furono ritenuti quasi identici a quelli di Falerno, sono ricordati da quasi tutti gli scrittori romani (10). Nè meno celebri furono le sue industrie, tra le quali eccelleverano le fabbriche di unguenti estratti dalle rose a cento foglie, ricordate da Plinio, che le chiama *celeberrimae* (11) e che erano assai precoci (12): *praecox Campana*, *sera Milesia*, come dice l'istesso Plinio. Le varie epigrafi, che fan menzione degli *ungentarii*, ci provano quale sviluppo dovè avere questa industria. Ed assai pregiati, puranche, erano i lavori di metallo, che, su gli altri di simil genere, riportavano la palma: *in reliquis generibus palma campano* (13), ed i prodotti delle officine ceramiche, che costituivano quella *campana suppellex*, ricordata da Orazio (14). Famosi eran pure i tappeti e le stoffe che si fabbricavano in Capua, e che ben reggevano al paragone, con quelli venuti da Alessandria d'Egitto. La fama poi, divenuta leggendaria, del lusso di Capua ci mostra la vita fiorente e prospera, di cui godette la capitale della *Campania felix*.

Una prova, a parer mio, dello sviluppo del commercio capuano può desumersi dal famoso passo di Livio [XXXII, 7], nel quale dice che i censori locarono *portoria venalicium Capuae Puteolisque*, etc. E sebbene la interpre-

(1) *Hist. Aug. M. Ant. Philosophus*, 19.
« *Faustinam satis constet apud Caietam condiciones sibi et nauticas et gladiatorias elegisse* ».

(2) *PLIN. Natur. Hist.*, III, 5, XIV, 68.

(3) *TACIT. Ann.* XII, 66. *Histor.* I, 72.

(4) XI, 7, 12.

(5) VI, 42.

(6) XI, 82.

(7) *CIC., leg. agr.* II, 28, 76. - *PLUT. FAB.* 17.

(8) *Beschreibung der antiken Münzen Berlin*, III, pag. 25 e 167.

(9) *Georg.*, II, 217.

(10) *BELOCH. Campanien*, etc. Breslau, 1890. pag. 336 ed ivi le note.

(11) *Nat. Hist.*, XXI, 29.

(12) *Ibi*, XXI, 17.

(13) *Ibi*, VIII, 34.

(14) *Sat.*, I, 6, 117.

tazione delle parole dello storico romano abbia dato luogo a non poche controversie (1), parmi che si possa da esse affermare, essersi stabilita una dogana alle bocche del Volturno, giacchè non mi sembra seria l'obbiezione del Marquardt, il quale dice che non sa spiegarsi in che cosa possa consistere un *portorium* a Capua, che non era un porto di mare (2). Nè credo che debba ricorrersi alla ipotesi, proposta dal von Duhn (3), essere stato Pozzuoli anche il porto di Capua, giacchè le belle ricerche del Cagnat (4) han dimostrato che *le stationes portorii* non si trovavano soltanto nei porti di mare, ma puranche alla entrata di certe città, e distinguesi il *portorium maritimum* dal *terrestre*.

Cuma. — *Cuma* è la più antica colonia greca di Occidente: i coloni greci vi si trasferirono, dopo aver prima occupata Pithecusae, l'odierna Ischia, e presero stanza su quella roccia vulcanica, già abitata da popoli indigeni, come han dimostrato gli studii recenti ed il materiale ivi rinvenuto. Su quel masso imponente ed isolato, che più tardi fu l'acropoli della città, i nuovi abitatori erano al sicuro, perchè difesi dal mare, che in quel sito è di difficile approdo. Non è qui il luogo di discutere la dibattuta quistione della data di fondazione di questa colonia, ma ben possiamo affermare, senza tema di errare, che essa rimonta ad un'epoca anteriore al tempo, in cui sorsero le altre colonie d'Italia e di Sicilia.

Durante i primi secoli della sua esistenza, la nuova città godette di una relativa tranquillità, giacchè poca e debole opposizione si ebbe dagli Ausonii, nè tampoco gli Etruschi avevano consolidata una supremazia marittima nel Tirreno, sicchè essa, facilmente, potè estendere la sua potenza lungo le coste. E quantunque non avesse vicino un buon porto, Cuma introdusse i prodotti dell'industria e della cultura greca nella Campania, nel Lazio e, probabilmente, anche in Etruria (5); e più tardi quelli della sua industria ceramica, che fra le fabbriche campane fu una delle più importanti. A Cuma serviva come porto il seno puteolano (Dicaearchia), e quello più piccolo di Miseno; e benchè alla creazione di Dicaearchia avessero contribuito i Samii, essa fu alla dipendenza di Cuma e Strabone [V, p. 245] la chiama ἐπίγειον Κομυζίων. Ma questo porto non raggiunse la sua importanza, se non a tempo della dominazione romana.

Pozzuoli. — Il nome *Puteoli*, intorno alla cui etimologia ben poco sappiamo, apparisce, per la prima volta, all'epoca della seconda guerra punica; (6) e, durante tutto il periodo repubblicano, nessun porto romano ebbe importanza pari alla sua, giacchè il porto di Napoli, non grande, non poteva fargli concorrenza. Le navi, che da tutte le parti dell'orbe antico, si dirigevano verso l'Italia preferivano il porto di Puteoli, in cui era facilis-

(1) MADVIG. *Emendationes livianae Copenhagenae*, 1887, pag. 476.

(2) *L'organisat. fin. chez les Romains*, trad. fr. *Manuel des Antiq.*, tom. x, pag. 340, n. 3.

(3) *Bull. Inst.*, 1878, pag. 164.

(4) *Étude histor. sur les Impôts indir.*, Paris, etc. 1882, pag. 1 e 5 ed ivi le note.

(5) HELBIG. *L'Épop. homérique (traduz. Travinschi)* Paris, Didot, 1894, pag. 458-460.

— VON DUHN. *Delineazione di una storia della Campania preromana* (in *Rivista di stor. ant.*, I, fasc. 3, Messina) pag. 33.

(6) LIV. XXIV, 7, 10.

simo l'approdo, a cagione della sua posizione naturale. Sito sulla estremità Nord-Ovest del *sinus Cumanus*, come chiamavasi la baia di Napoli, aperto a Sud, il golfo di Pozzuoli era ben riparato, in guisa che le navi le quali dall'Egitto, dall'Asia, dalla Sicilia venivano, cariche delle loro derrate, lo preferivano al litorale del Lazio. E la città campana, diventata un vero emporio commerciale del mondo antico, a buon diritto fu detta: *pusilla Roma, parva Delos* (1).

A Pozzuoli, che era il primo porto commerciale d'Italia, non bastando più il seno riparato naturalmente, il suo lato esterno venne prolungato con una serie di piloni ed archi, ossia con un molo traforato. I piloni erano quindici e messi a distanze disuguali (da metri 8,50 a 13,2), cominciavano ad una profondità di metri 5,82, finivano a metri 15,87.

Avevano tutti, sia nel lato interno, verso il porto, sia nell'esterno, verso il mare, un grosso blocco di pietra, traversato all'estremo da un foro, pel quale potevano passare le più grosse gomene; e servivano, evidentemente, per ormeggiare i legni stazionanti nel porto. L'ultimo pilone aveva in tre facce, meno che in quella rivolta verso il pilone precedente, sei pietre così forate, cioè due in ciascun lato (2).

Quando sia stata costruita quest'opera, che nell'antichità era considerata come una delle più grandiose fatte da Roma (*opus pilarum*), non è certo. Ma il restauro, fatto da Antonino Pio al porto di Pozzuoli, come dirò appresso, va sicuramente riferito ai piloni del molo, perchè in uno di essi era fissato il marmo, che poi venne portato altrove.

Ogni anno, al venire della bella stagione, una quantità di navi alessandrine, cariche di merci dell'India e dell'Egitto, arrivavano a Pozzuoli. Seneca [ep. 77] descrive l'accorrere della popolazione festante sul molo, appena le navi erano in vista, l'agitarsi per iscorgere tra le numerose vele, quali appartenevano alle alessandrine, giacchè a queste soltanto era concesso di tenere spiegata, al sommo dell'alberatura, la piccola vela, che le altre, passate le bocche di Capri, dovevano ammainare: *ceterae velo iubentur esse contentae: siparium Alexandrinarum insigne est*.

Dall'Egitto le navi apportavano gli oggetti di lusso, quali i magnifici tappeti, il papiro e l'azzurro famoso, che formò una delle più fiorenti industrie di Pozzuoli (3).

E cresceva importanza a Pozzuoli la rete stradale, che la metteva in contatto diretto con Roma. La *via Appia*, la *regina viarum*, come fu detta, che passava a Nord-Est, lontana da Pozzuoli, era a questa collegata da altre due vie, dalla *via Campana, quae a Puteolis et quae a Cumis Capuam ducit*, come dice Plinio [XVIII, 111] e dall'altra *via Domitiana*, costruita, o piuttosto restaurata da Domiziano, la quale partendo da Sinuessa (dove la via

(1) FESTUS, *de verb. sign.* pag. 123 M. — LUCILIŪ, fr. III, 11 « Inde Dicarchitum populos Delunque minores » CIC., *ad Att.*, v, 2.

(2) Moli fatti allo stesso modo, con archi e pilastri, ma di minore lunghezza, e piantati a minore profondità, si trovano a Nisida, a Miseno, ed alle bocche del canale del porto Giulio.

(3) VITR. ed. Rose VII, XII: « Caerulei temperationes Alexandriae primum sunt inventae, postea item, Vestorius Puteolis instituit faciendum ». — Pei tappeti e le altre stoffe orientali v. PLAUTUS, *Pseudulus*, I, 2, 15 « ut ne peristromata quidem aequae picta sint Campanica / Neque Alexandrina beluata conchyliata tapetia ».

Appia lasciata la linea littoranea, s'immetteva dentro terra) giungeva prima a Pozzuoli, e, dall'altro lato poi, fino a Napoli (1).

Mercanti dalla Spagna, dalla Sardegna, dall'Africa, dall'Asia accorrevano numerosi nel suo porto, affollato sempre di navigli (2) e l'epigrafia ci ha serbato ricordo di queste colonie di stranieri, che ivi dimoravano pe' loro commerci, e che vi avevano puranche importati i loro culti. Sappiamo, quindi, degli Eliopolitani (3), dei Beritesi (4), del Tirii (5), degli abitanti del Cattaro, indicati dal Minervini, con una dotta memoria, in cui interpetra chi fossero i *Decatrenses* (6), ed anche degli Efesii, dei Nicomediensi e forse pure dei Giudei (7): sconosciuto, invece, ci resta il nome dei *Ceremeliensium*. La storia poi dei culti stranieri, importati, come diceva, da queste colonie di mercanti, quali quello di Dusare, di Giove Eliopolitano, di Giove Damasceno, di Serapide, come osserva il Dubois (8), presta un largo contributo alla storia del commercio d'importazione e di esportazione dell'antica Puteoli. E un documento epigrafico di somma importanza, la celebre lettera dei Tirii a Trajano (9), ci ha serbato preziose notizie intorno a queste corporazioni commerciali di Puteoli. I Tirii, come caviamo da esso, avevano in Puteoli una *statio*, sul cui significato i dotti antichi e moderni non sono stati di accordo, sebbene non sia mancato tra essi chi vi abbia scorto un significato commerciale, come pensarono l'Ignarra (10) ed il Mommsen (11). È merito del mio dotto amico e collega, il prof. Luigi Cantarelli, docente nella R. Università di Roma, l'averne dichiarato il vero significato, notando, in un suo studio (12) che se le fonti antiche poco ci dicono intorno alle *stationes*, tuttavia le fonti medievali possono apportarci non poca luce al proposito. Da queste, infatti, sappiamo che le nazioni occidentali, le quali commerciavano con l'Oriente, avevano colà dei grandi edificii, destinati ad alloggiare i mercanti, a custodire le loro merci, a facilitarne lo spaccio. Siffatti edificii si chiamavano *fondachi* ed è celebre quello dei tedeschi a Venezia, bellamente illustrato dal Simonsfeld, il cui scritto è stato il filo di Arianna, che ha guidato il Cantarelli. Ora come il fondaco dei Tedeschi a Venezia era di proprietà della Repubblica Veneta, che, a seconda dei bisogni, l'aggiustava e lo ingrandiva, così anche le *stationes municipiorum* erano i fondachi dei popoli, che commerciavano in Roma, od in altre città come Pozzuoli. Lo Stato percepiva una parte delle rendite, e gli utenti pagavano un fitto annuo al pubblico erario (13).

L'epigrafe puteolana ci rivela chiaro il suo carattere commerciale parlando di *ἐμποροὶ* di *ναύκληροὶ*, padroni di navi, che venivano a Pozzuoli con le loro merci. E Cicerone ci ha serbato il ricordo dell'*emporium*, in una

(1) DION. LXVII, 14, ἐν τούτῳ τῷ χρόνῳ ἡ ὁδὸς ἢ ἀπὸ Σινιόσσης ἐν Πουτεύλου ἀγροῦσα λίμνῳ ἐσταρέσθη, v. p. STAT. *Silv.* IV, 3.

(2) CIC. *pro Rabir.*, 14, 40.

(3) I. N. 2476. C. I. L. X¹ 1579.

(4) Ivi 2488. C. I. L. X¹ 1634.

(5) C. I. Gr. 5853. KAIBEL. *I. Gr. Sic. It.* 830.

(6) *Memoria Accad. Ercol.*, IV, par. I, pagina 349.

(7) V. I. N. 2502, 2504. C. I. L. X, e *Bull. arch. nap.* n. s. IV, pag. 105.

(8) *Mélanges Éc. fr. de Rome*, 1902, p. 65 sgg.

(9) C. I. Gr. 5853. KAIBEL, op. cit. 830.

(10) IGNARRA. *De Buthysiae agone puteolano*, in op. *De Palestra-Neapoli*, 1770.

(11) In *Behrich d. sächs. Ges.*, 1850, p. 57.

(12) *Bull. comun. di Roma*, a. 1900, pag. 126

e sgg.

(13) SUET, *Nero*, 2.

delle sue lettere (1): quivi erano i magazzini e le fattorie degli orientali, quivi anche i templi con le loro divinità patrie.

E all'incremento della vita commerciale di Pozzuoli dovette, certamente, contribuire la colonia di cittadini romani, che ne accrebbe la popolazione; colonia che fu espressione della politica di Roma in quell'epoca, tendente a costituire una opposizione contro le cittadinanze greche (2).

Nè fu soltanto il commercio puteolano d'importazione, ma anche di esportazione e questa fu sì larga, che si mandò a Puteoli un questore, per impedire la soverchia uscita dell'oro e dell'argento (3). E nella lontana Africa un'epigrafe, portante la dedica: *Gen (io) Col (oniae) Put (eolanorum) Sac (rum)* (4) ci ha serbato il ricordo, che gli abitanti della fertile terra campana, colà stabiliti pe' loro commerci, dedicarono al nume tutelare della loro patria. Il *portorium*, poi, che di buon'ora stabilirono a Puteoli *P. Cornelius Scipio Africanus* e *P. Aelius Poetus* (5), ci prova quale fonte di lucro fu il porto di Pozzuoli per l'erario romano.

Nè tampoco Pozzuoli decadde, a tempo dell'Impero, quando nuove vie erano state aperte al commercio marittimo, giacchè il poeta napoletano Stazio (6), nei suoi versi, celebra:

*Dicearchei portus et littora mundi
Hospita*

e Suetonio ci narra che, navigando Augusto nel golfo di Pozzuoli, s'imbattè in una nave alessandrina, la quale vi giungeva carica di merci: l'equipaggio della nave, vestite candide vesti, e coronato, inneggiò all'imperatore, gli offrì dell'incenso esclamando: *per illum se vivere, per illum navigare, libertate atque fortunis per illum frui*. Del che Augusto vivamente si compiacque e distribuì loro doni, e fece puranche acquisti delle merci da essi portate (7). Abbiamo poi notizia di un *procurator portus utriusque* (8), ossia, come interpretò il Mommsen, non del duplice porto di Ostia, ma di quello di Pozzuoli ed Ostia, ed infine sappiamo pure da un'epigrafe di restauri fatti eseguire al porto da Antonino Pio (9), il che ci prova come la sua importanza durò lunga pezza e non decadde, se non in epoca relativamente tarda.

Con un commercio così fiorente, anche la vita industriale dovè avere grande sviluppo nella bella città campana. Diodoro ci attesta esservi stata una larga lavorazione del ferro, cosa che ci è confermata pure dalla epigrafia (10). Famose le tintorie di porpora (11) e celebrata la industria del *purpurissum*, il *rosso di Pozzuoli*, il quale, al dir di Plinio, *potius laudatur quam Tyrium*, del *caeruleum*, che ben reggeva al paragone dello scitico e dell'egizio, a parere dell'istesso Plinio (12), ricordato anche da Vitruvio, che loda altresì, per le costruzioni *pulvis a regionibus quae sunt a Cumis ad*

(1) *Ad Att.* V, 2, 2, v. pure BELOCH, op. cit. pag. 134.

(2) *Hermes*, vol. XIII, pag. 109.

(3) *Cic.*, in *Vatic.* V., 12.

(4) *Corp. Inscr. lat.* VIII, 7959.

(5) *Liv.* XXXII, 7.

(6) *Silv.*, III, 5, 74.

(7) *Div. Aug.*, 98.

(8) *C. I. L.*, VI, 1624 e *C. I. L.* X¹ pagina 182 e sgg.

(9) *C. I. L.* X¹ n. 1923.

(10) *V.*, 13.

(11) *Nat. Hist.*, XXXV, 45. — *Hor. Sat.*, II, 4, 32.

(12) *Nat. Hist.*, XXXIII, 161.

promontorium Minervae (1), anche oggi assai ricercata e conosciuta, sotto il nome di *pozzolana di fuoco*. Ed un singolare trovamento, avvenuto, anni sono, a nord dell'anfiteatro, ci rivelò una vasta fabbrica di vasi di un tal *Numerius Naevius Hilarus* e ci fece conoscere i nomi di undici schiavi figli, adibiti nell'officina; fu noto puranche, per intero, il nome di un altro figulo puteolano, per lo innanzi conosciuto soltanto a metà: *Q. Pompeius Serenus*. Il Bruzza, di chiara memoria, che illustrò l'importante scoperta (2), fece notare che di questi vasi se ne doveva fare larga esportazione, essendosi trovati anche in Ispagna, a Tarragona, dei fittili portanti il nome del figulo Sereno. E, nell'istesso trovamento, vennero fuori pure dei vasi arretini, il che dimostra un commercio d'importazione di quelle famose ceramiche, le quali, probabilmente, da Pozzuoli venivano caricate, per altri scali dell'orbe romano.

I famosi vini del Gauro, anche oggi rinomati (3), dovevano formare oggetto di commercio ed un'epigrafe ricorda un P. Caudio Cerano negoziante di vini (4).

Nè mancano ricordi di una vita intellettuale, nella bella ed industrie città, che attirava per la bontà del clima e l'amenità del luogo gente da ogni parte. Cicerone, scrivendo al suo amico Attico, gli parla della grande biblioteca di Fausto, il figliuolo di Sulla, ivi raccolta; e da Gellio sappiamo di un retore, Antonio Giuliano, che nelle ferie estive esercitava i giovani nelle lettere (5) che accorrevano ad ascoltarlo, anche dai luoghi vicini (6), e di un tale, *non indoctus homo*, il quale leggeva al popolo, nel teatro, gli annali di Ennio. E la fama di questo teatro, durata lunga pezza, ci viene attestata pure da una ben nota epigrafe napoletana, nella quale è detto avere Publio Elio Antigenide, di Nicomedia, vinto, come pantomimo, il certame in Pozzuoli, nei primi ludi ordinati dall'Imperatore Antonino (7).

È risaputo poi che il grammatigo Herodianus, che venne a Roma, a tempo di M. Aurelio, scrisse in Pozzuoli il suo *Συμνησιον* (8).

Miseno. — Il porto di *Miseno* (9) non ebbe una vera importanza, se non quando divenne un porto militare, avendovi Augusto destinata una flotta: " *classem Miseni et alteram Ravennae ad tutelam superi et Inferi maris collocavit* „ dice Suetonio (10): la flotta vi restò fino al secolo v, sebbene non ne avanzino iscrizioni, dopo Diocleziano (11). Le costruzioni, di cui tuttora si veggono gli avanzi, e simili ai piloni del porto di Pozzuoli, debbono attribuirsi all'epoca della sua trasformazione in porto militare. E quivi puranche fuvvi la colonia, fondata da M. Agrippa, composta di marinai ed operai, addetti ai lavori dell'arsenale, che si stanziò in quel luogo, già occupato da ville sontuose. Una moneta ci ricorda la fondazione del porto militare: **AGRIPPA** (testa con corona navale) — ☉ Poseidon col tridente e il delfino (12).

(1) VII. XI ed. *Rose*.

(2) *Bull. Inst.*, 1875, pag. 242-56.

(3) *PLIN. Nat. Hist.*, XIX, 65.

(4) *Bull. arch. nap.* n. s. III, 53. *C. I. L. X*¹.

(5) *Ad. Att.*, IV, 10. — A. GELLII, *Noct. Att.*, XVIII, 5.

(6) *PLIN. Nat. Hist.*, IX, 25, ivi narra pure la storiella del delfino, che conduceva sulla schiena un fanciullo.

(7) KAIBEL, *op. cit.*, n. 737.

(8) STEPH. BYZANT, pag. 230.

(9) Sulla origine del nome v. STOLL, in ROSCHER *Lex. d. Myth.* II² col. 3026.

(10) *Div. Aug.*, 49.

(11) *C. I. L. X*¹, pag. 182.

(12) COHEN, *Monn.* I² pag. 175. — GARDT-HAUSEN, *Augustus und seine Zeit.* Leipzig. Teubner, II¹, pag. 106, II², pag. 340.

Porto Giulio. — E col porto di Miseno va puranche ricordato il famoso porto Giulio, celebrato nell'antichità come porto militare, in ispecie per le navi rostrate, che ivi stanziavano (1). Le parole di Strabone, relative al *porto Giulio* sono state una vera *crux* per gli studiosi delle antichità campane, perchè, a prima vista, contraddicono a Suetonio, Dione Cassio, Floro, Casiodoro. Lo Scherillo (2) poi, osserva come Giovenale e Marziale magnificarono i laghi di Averno e Lucrino, per la copia e squisitezza della pescagione, in ispecie delle ostriche, cosa inconciliabile con un porto. Il Pellegrino, alla sua volta, nel suo *Apparato alle antichità di Capua* [tom. I, disc. 2, cap. 16] disse essere intrigata la storia di questo porto e non si arrischiò a proporre nessuna congettura; ed altri, dopo di lui, arrivò perfino ad affermare che l'esistenza del *porto Giulio* non era, se non una immaginosa creazione degli archeologi! Ma lo Scherillo istesso, dotto e sagace investigatore della storia dell'antica Campania, notò non esservi vera contraddizione nelle antiche fonti, sibbene "lacune che li separano, le quali bisogna colmare, per trovarli in buona corrispondenza". È universalmente ritenuto, egli dice, che i laghi Lucrino ed Averno servirono alla flotta romana nella guerra che Ottaviano ebbe contro Sesto Pompeo, giusta le testimonianze di Velleio [II, 79] e di Dione [XLVIII, 49], il quale ultimo aggiunge che le navi di quella flotta furono fabbricate su tutte le spiagge marittime d'Italia, sicchè non dissente da Velleio, se non in un particolare di lieve importanza.

Ciò posto, si domanda lo Scherillo, i due laghi, per le opere di Agrippa, riuscirono un porto?

Per rispondere bisogna ricordare la natura dei luoghi a quel tempo, e poscia le opere ivi fatte da Agrippa. Il lago Lucrino, tra Baja e Pozzuoli, fino al 1538, quando fu colmato per la eruzione di *Monte Nuovo*, si estendeva dalle *Stufe di Nerone* o di *Tritoli* sino alle falde del monte Gauro, correndo con la sua riva australe per otto stadii. Il lago di Averno, poi, veniva dopo il Lucrino, ma ben dentro terra, circondato di selve secolari, ed anche oggi è chiuso da un alto recinto di colline, come un cerchio, slabbrato solamente dalla parte di mezzogiorno.

Il Lucrino, in tempi antichissimi, aveva libera comunicazione col mare, ma poichè, a tempo di Cesare, l'argine, sdrucito in diverse parti, non bastava a rattenere i flutti marini, in tempo di procella, ed i fittaioli di quel pescoso stagno, di proprietà della Repubblica, ne mossero lamenti al Senato, Cesare, lasciata un'angusta foce, tra l'Averno ed il Lucrino ed un'altra simile tra il Lucrino ed il mare, dai due lati opposti della foce, sul mare, fe' costruire due braccia di mura, a difesa dell'argine e questa opera fu detta *opus Julium*.

Agrippa, alla sua volta, recise le selve che circondavano l'Averno, per rendere praticabili le sue rive; e costruì degli edificii, lungo le sponde del lago, forse ad uso dei classarii e anche per deposito di attrezzi navali. E poichè l'Averno, per la sua posizione naturale, aveva un accesso lungo e disagiata, sia dalla parte di Cuma, che da quella di Baja e Pozzuoli, egli fece forare la collina di *Monterillo*, in direzione da settentrione a mezzogiorno e

(1) TACIT., *Ann.* 4, 5. — SUET. *Divus Aug.*, della *R. Accad. di Arch. lett. e B. A. di Napoli*. Napoli, 1863, pag. 46 e sgg.

(2) *Nota sul porto Giulio in rendiconto*

forò puranche un'altra collina da oriente ad occidente, il quale secondo speco, più alto e spazioso del precedente metteva a Cuma ed alla prossima spiaggia del mare. Ed affinchè le navi avessero più comodo passaggio allargò le comunicazioni tra l'Averno ed il Lucrino e tra questo ed il mare. Lungo poi tutta la lunghezza tra il Lucrino ed il mare costruì un argine di pietra rifacendo e completando l'opera di Giulio Cesare. L'ingresso del mare al Lucrino restò angusto in guisa da potervi passare soltanto le barche leggiere, e ciò, con ogni probabilità, fu fatto a ragion veduta, perchè quell'ingresso essendo posto a mezzogiorno, i venti del sud facilmente sollevano tempesta nel seno puteolano. Questo porto fu detto *Giulio*, forse, perchè Augusto volle conservare il ricordo delle opere del suo padre adottivo, donde il nome *portus Julius*, ricordato da Suetonio, e la *Julia unda* cantata da Virgilio nel secondo delle *Georgiche*, che lo annovera tra le meraviglie d'Italia. Lo Scherillo aggiunge pure un'altra ipotesi, per ispiegare l'origine del nome del porto: egli lo crede così detto dall'uso invalso di dire *opus iulium* le due braccia di argine fatte innanzi al Lucrino da Giulio Cesare.

Ma l'opera di Agrippa non ebbe l'effetto desiderato, quantunque fosse stata vasta nel concepimento, e sontuosa pe' grandiosi lavori eseguiti, e fosse riuscita, pe' Romani, una meraviglia ed un incanto. E la ragione si è che il Lucrino restò come era, cioè di poco fondo per le grosse navi, ed esposto ai venti procellosi di mezzogiorno, quindi non vi si potevano ancorare, se non navi leggere e, neppure facilmente, in tempo di procella. Ed eccoci spiegate così le parole di Strabone, le quali, a parere di tanti, son sembrate contraddittorie a quanto hanno affermato gli scrittori coevi e posteriori. Al che devesi aggiungere che il Lucrino, dopo di Augusto, fu ridotto a tutti gli uffici di un buon porto, la qualcosa fa sparire ogni altra contraddizione tra quanto dice Strabone e gli scrittori posteriori. Dei lavori di trasformazione del Lucrino ci ha serbato ricordo Plinio [*N. H.*, XXXVI, 15], che li celebra come una delle più maravigliose opere dell'antichità. E di queste opere eseguite da Claudio ne avanzano tuttora le maestose rovine, perocchè dal *Monte Nuovo*, detto *Caruso*, il quale abbraccia quasi tutta l'aja dell'antico Lucrino, si avvanza in mare una serie di otto pile, grandi quasi quanto quelle del porto di Pozzuoli, ricordate di sopra, l'ultima delle quali è detta dai naturali del luogo *lanterna del porto Giulio*, alla quale ultima pila o lanterna, se ne connette una serie di altre quattro, che formano con la prima un angolo quasi di 45 gradi, in direzione di scirocco a maestro, per guisa che apparisce chiaro essere stato lo scopo di esso, quello di opporre un valido ostacolo ai venti di levante e scirocco. Un'altra serie di pile più grandi delle descritte, simili a quelle del porto di Pozzuoli veggonsi alla punta sporgente di *Tritoli* o *Stufa di Nerone*, proprio là, dove il lido si ricurva per formare il seno o porto di Baja, ma a qualche distanza dalla punta istessa. Queste pile dette nel medio evo *saxa fumosa*, o semplicemente *fumose* od anche *famose* vanno in direzione di mezzogiorno a settentrione, ad angolo retto, sicchè è a ritenersi che si volle difendere il porto anche dai venti di libeccio. In fondo ai due moli rimase l'argine, che separa il Lucrino dal mare e nel centro di esso il Nicolini scovò l'ingresso del porto, munito egualmente di due pile (1),

(1) SCHERILLO, *op. cit.*, pag. 58, n. 1.

messe nella istessa linea dell'argine, le quali unite ad archi tra loro ed i capi opposti dell'argine lasciavano tre interstizii od ingressi, capaci di ammettere qualsiasi grossa nave della marina di que' tempi.

E lo Scherillo suppone pure che dagl'istessi archi fossero riunite fra loro le pile di ciascuno dei due moli, sui quali ancora si elevavano altre muraglie o caseggiati, e ciò per fare argine ai venti, come a Pozzuoli, Anzio, Civitavecchia, ecc.

E che l'opera di Claudio non si sia fermata qui, ma invece fosse continuata, lo lasciano supporre le parole di Benedetto Di Falco, il quale nella *Descriptione dei luoghi antichi di Napoli e del suo amenissimo Distretto* addita gli avanzi del porto Giulio sino al castello di *Tripergola*. Sicchè la parte occidentale del Lucrino fu ritenuta come porto e l'altra maggiore (l'orientale) fu conservata per la pesca. E coi moli edificati innanzi al Lucrino si riparò al più grande ostacolo che Strabone riconosceva nel Lucrino, quello di essere troppo lungo e di opporre alla tempesta una fronte non meno larga di un miglio. Ed è perciò che Dione Cassio lo chiama adattissimo alla stazione delle navi: [XLIX, 30] λιμένας νηολοχωτάτους.

Da quel tempo il porto Giulio fu sempre ritenuto come un'ottima stazione militare dei Romani e fino ai tempi di Cassiodoro era sommamente ammirato: ecco le sue parole [lib. IX, ep. 16]: " Illic miraculis alta cogitatione perpensis, cum arcanis mundi mens umana colloquitur, nec admirari desinit quae ibi agi posse cognoscit.... Immissum Averno stagneum mare, ubi ad voluptatem hominum vita legitur ostreorum, industriaque mortalium fieri, ut res alibi fortuita, ibi semper appareat copiosa. Quantis ibi molibus marini termini invasi sunt? Quantis in visceribus aequoris terra permota est „.

E, molto probabilmente, il *porto Giulio* era ancora aperto, al finire del secolo xv, perocchè il Mazzella, che ha descritto Pozzuoli e le sue vicinanze, narra che Alfonso II di Aragona si volse a fortificarlo, per difendersi contro Carlo VIII, che moveva alla conquista del regno di Napoli.

L'eruzione famosa del 1538 mutò essenzialmente l'aspetto dei luoghi: il *Montenuovo*, sorto per un perimetro di tre miglia, colmò tutto il Lucrino e lasciò l'Averno senza comunicazione col mare.

Nisida. — Del porto di Nisida nessun ricordo abbiamo, tranne gli avanzi dei piloni, che sono in tutto simili a quelli del porto di Pozzuoli, ed il cammino scavato, a traverso il promontorio di Coroglio, detto *Grotta di Sejano*, che menava a Nisida; ed anche l'acquedotto che vi conduceva un grosso volume di acqua (1).

Napoli (2). — " Vi è un quartiere nella moderna Napoli, che ad onta " sia divenuto mediterraneo chiamasi anche oggi *Porto*. L'importanza gran-

(1) AFAN DE RIVERA. *Discorso su i porti degli antichi*, ecc.

(2) Le note intorno al porto di Napoli, chiuse tra virgolette, sono del mio carissimo amico e maestro, prof. Giulio De Petra, il quale, con l'usata cortesia, mi ha permesso

di trarle dalle sue carte. Le conclusioni alle quali egli giunge furono, in parte, già esposte nel suo scritto « *Le origini di Napoli*, Napoli 1902 » e formeranno argomento di un altro suo prossimo lavoro.

“ dissima che il Pontano dava alla persistenza di un tal nome (1) sarebbe stata ammessa generalmente, se alcuni eruditi non avessero portato il mare sino alla piazza della Selleria, oggi *Nicola Amore* ed alle scale di San Giovanni Maggiore. Tali esagerazioni screditarono l'argomento, contenuto in quella parola. Ma esse, alla lor volta, essendo state sfatate dagli scavi, l'anzidetta prova ritorna in onore, tanto più che la denominazione *portum de illum arcina*, derivata nel medio evo dall'arsenale (*arcina*), che stava a San Pietro Martire, dimostra che, a nord del Molo Piccolo, stava il porto greco, il quale non era stato ancora tutto quanto occluso dagl'interramenti „.

“ Questo porto determinò la fondazione di uno stabilimento, che prese nome dalla Sirena Partenope. In quanto che dalla regione circostante alla foce dell'Acheloo, in tempo assai antico, si era partito uno stuolo di Taffii o Teleboi, i quali, presa stanza nell'isola di Capri, localizzarono sull'opposta spiaggia del promontorio Sorrentino il mito delle Sirene; e, per annodare, con vincolo religioso, la nuova loro sede all'antica, dissero che le Sirene erano figlie del fiume patrio, l'Acheloo. Più tardi giunsero qui alcuni dell'isola di Rodi, che attratti dalla fertilità del suolo, dalla bellezza del cielo e dal buon ricovero che alle navi offriva l'insenatura, divenuta poi il porto di Napoli, pensarono di stanziarvisi, raccogliendo intorno a sé i nativi. La tradizione, riferita dal geografo greco (2) è illustrata e riceve una maggior precisione di contorni da una scoperta archeologica. Rafforzandosi le fondamenta del vecchio palazzo universitario, fu trovato a grande profondità un vasellino di bucchero, che non è etrusco, nè campano, ma sicuramente preellenico e rientra nella civiltà egea. Esso pertanto dimostra che i Rodii, fondatori di Partenope, non siano stati Dori, che colonizzarono l'isola di Rodi, ma gli Egei che vi erano stabiliti prima dei Dori „.

“ Essi vollero in prima porre sotto la guardia divina il porto e si persuasero che Partenope fosse andata a morire in fondo ad esso (3). Poi estesero alla città la medesima protezione divina ed affermarono che le fanciulle del luogo avevano raccolto il corpo della Sirena e le avevano composto un sepolcro (4). Stazio (5) indica la tomba sul monte, cioè sul colle soprastante al porto, giacchè per coloro che, venuti dal mare, volevano continuare a vivere al mare, nessun luogo offriva una dimora tanto opportuna, quanto il ciglio dell'altipiano che coronava il porto. Contribuirono a questa fondazione anche i Cumani, essendo essi ritenuti come autori di Partenope in una tradizione, diversa da quella che ne dava il vanto ai Rodii „.

“ Accanto a Partenope sorse, nella prima metà del secolo v, la città nuova, Neapolis, per opera dei Calcidesi chiamati, senza dubbio, dagli stessi Cumani. Le due città, pur formandone una sola, avevano ciascuna la propria cinta murale; ma questa barriera fu abbattuta, probabilmente verso la fine del IV secolo, e allora la completa fusione materiale cementò anche

(1) *Qui locus hodie QUOQUE portus dicitur.*
PONTANI. *Op. Venetiis*, 1519, VI, pag. 313 sgg.

(2) *Strabo*, XIV, 2, § 10.

(3) *STAT., Silv.*, IV, 4, vs. 52, 53. *Ausonio se condidit hospita portu Parthenope.*

(4) *LICOFRON, Alexandra*, vs. 719-21.

(5) *STAT., Silv.*, v, 3 vs. 104-106. *PONTANO* (l. cit. pag. 315 sg.) *Colli... qui subiectae iminebat stationi.*

“ meglio l'unione morale e politica già esistente; e Napoli raccolse nel suo nome le tradizioni e la religione legate al nome di Partenope ».

Dal suo porto veleggiarono le navi per la conquista delle isole di Capri ed Ischia, le navi che, nella prima guerra punica, i Napoletani diedero come aiuto ai Romani, ignari delle arti marinaresche, pegno della loro “ *eximia semper... fides* ” (1). Ed il porto di Napoli, che fu il punto di partenza della flotta romana, può ritenersi essere stato, sino a tanto che non fu inviata una colonia romana in Pozzuoli, il vero arsenale di guerra di Roma. Annibale tentò d'impadronirsene, attratto, non tanto dalle ricchezze della città, quanto dalla bontà dell'approdo, e dalla sicurezza che il porto offriva alle sue navi, come dice Silio Italico *Punicor.* [XII, 27, 30] (2):

« Sed portum traxere ducem secura volentem
Aequora, quae peteret veniens Carthagine puppis ».

In grazia della fede serbata a Roma, durante la guerra annibalica, e per la deferenza che i Romani mostrarono verso l'elemento greco, a Napoli furono fatte, con ogni probabilità, condizioni speciali, giacchè se la *lex Julia*, che le concesse la cittadinanza romana, la privò della sua indipendenza, pure essa serbò le sue triremi da guerra, ancora per alcuni anni e continuò pure a coniare le sue monete di bronzo.

Le vicende dell'è lotte civili sullane diedero l'ultimo tracollo al porto napoletano, giacchè il feroce generale, impadronitosi della città, volle punirla per aver parteggiato pe' suoi avversarii, e ne distrusse il naviglio, che aveva fatto occupare dai suoi militi. Il vicino porto di Pozzuoli, assai fiorente, come si è visto, contribuì pure alla decadenza di quello di Napoli, la quale, del resto, fu, per dirla con l'istesso Silio [XII, 25]:

« non dives opum, non spreta vigoris ».

Ma a Napoli non dovè mancare una vita commerciale, nelle varie epoche della sua esistenza, come non le mancarono industrie; i dati raccolti dal Beloch (3) lo provano, ai quali vogliansi aggiungere pure quelli, serbatici dalle monete. La foglia ed il grappolo di uva, il grano, ci parlano dei prodotti della sua terra, come il delfino ed il tridente sono indizi del suo commercio marittimo (4). Ed i rapporti con Siracusa, durante il regno di Agatocle, rivelatici dalla moneta napoletana, sono anche la prova della sua attività commerciale, come pure le relazioni con Taranto, che dettero luogo alla coniazione campano-tarentina, ci mostrano che, in quell'epoca, l'Etruria, Roma, il Lazio, il Sannio e parte dell'Apulia facevano capo a Napoli (5).

Le raccolte di antichità sarde, in ispecie gli scavi fatti nella città di Nora, ci provano come una certa vita commerciale, non mai venne meno a Napoli, anche quando il suo porto, per le ragioni già ricordate, era in de-

(1) VELL. 1, 4, 2.

(2) POLIB., III, 91, 94.

(3) Op. cit., pag. 54-55.

(4) SAMBON A. *Monnaies d'Italie*. Fasc. 3, Paris 1904, n. 579, 650.

(5) EVANS A. *Horsmen of Tarentum*. London 1889, pag. 147, 176.

cadenza. Il vasellame fabbricato nella Campania era così abbondante, tra i Fenici della Sardegna, che i cocci campani vi gareggiano, per quantità con la stessa ceramica rustica di uso comune. I Fenici occidentali non avevano accolta bene la ceramica di Atene e della Magna Grecia, dipinta a figure; invece si compiacquero molto di un altro genere di vasi verniciati di nero, senza figure, e talora con piccoli ornati bianchi; e siffatta decorazione era specialmente applicata ai piatti, alle scodelle, ad ogni genere di coppe. Alla loro fabbricazione si dedicarono specialmente i Napoletani, e ne fecero una esportazione larghissima nel mezzogiorno d'Italia, a Cartagine, nella Sardegna (1).

Una singolare epigrafe, del IV secolo d. C., ci ha rivelata la esistenza a Napoli di un magazzino di deposito di merci. Su di un tegolo, rinvenuto in Roma, nella catacomba di San Sebastiano, leggesi incisa, sulla creta ancora molle, la seguente iscrizione:

BENEVENTO
TEGVLAS INDIXIT
LULIO N̄ CCCCĪ VT DEFE
RANTUR AT POR NEAPO (2).

Nel periodo bizantino poi, sembra che venisse frequentato un altro porto, ad occidente di quello antico, e che rispondeva all'attuale piazza del Municipio (3).

Pompei. — Seneca [*Quaest. nat.*, VI], così ci descrive la spiaggia di Pompei e Stabia: "Pompeios celebrem Campaniae urbem in quam ab altera parte Surrentinum Stabianumque littus, ab altera Hereulanense conveniunt... mareque ex aperto conductum ameno sinu cingit".

La foce del Sarno era in questo seno, sicchè prima il mare e poi il fiume cingevano il lato sud di Pompei. Ed il fiume, che in quei tempi era navigabile e seguiva una via ben diversa dall'attuale, serviva di traghetto alle merci che da Nola, Nocera, Acerra venivano in Pompei, o che da Pompei si esportavano. Quivi gli antichi si fornivano degli oggetti necessari ai lavori campestri, ed in ispecie alla cultura dell'olio (4). Gli ultimi scavi, nel fondo *Matrone*, hanno aggiunto un nuovo dato di fatto alla designazione dell'antica banchina e ci hanno fatto conoscere il sito dove si raccoglievano battellieri e pescatori sulle rive del Sarno. In quel sito, infatti, furono trovati degli ami da pesca, delle àncore e su di un pilastro dell'edifizio ivi scoperto si lesse, graffita, la parola *nautae* (5).

(1) PATRONI. *Nora in Monum. ined.*, Linc., vol. XIV. Roma, 1904, pag. 105, 106.

(2) Sul significato della parola *portus*, magazzino di deposito, v. ULPIANUS, *de verbor. significat.*, fr. 59 (*Dig. L. 16*) e MARINI *Iscrizioni doliari*, ed. De Rossi, pag. 51, Roma, 1884. L'iscrizione su riferita fu edita dal MARUCCHI, in *bull., Inst. (Röm. Mitt.)* vol. II, 1888.

(3) PROCOP, *Bell. Goth.*, III, pag. 6. CAPASSO, *Napoli greco-romana*, pag. 1, nota 1. Napoli, 1905.

(4) CAT., *de agric.* 135 « *trapeti Pompeis... hamae urnae oleariae... alia vasa aenea Capuae, Nolae, etc.* ».

(5) *Not. scavi*, 1901. COSENZA G., *Intorno alla pretesa scoperta dello scheletro di Plinio il Naturalista*. Napoli, 1902.

Anche a Pompei, come a Pozzuoli, dovevano esservi colonie di orientali, che vi esercitavano i loro commerci e vi avevano importati i loro culti, come lo provano le immagini di divinità egiziane, dipinte sulle pareti di alcune case ed il famoso tempio di Iside (1).

Stabia. — Quasi niente sappiamo dell'antico porto di Stabia, e solo qualche congettura possiamo fare intorno ad esso, da quanto dice Appiano (2), che cioè, a tempo della seconda guerra punica, Stabia era una città assai popolosa ed i suoi abitanti erano dediti alle cose di marina. E questo ci vien confermato dalla notizia dataci da Silio Italico (3): durante l'assedio di Siracusa, una delle navi, formanti la flotta comandata da Marcello, era fornita di marinai stabiesi. La città osca, distrutta da L. Cornelio Sulla, e che trovavasi a nord della odierna Castellammare, sulla via di Nocera (ponte San Marco) (4) non più dovette risorgere e fu assorbita dalla vicina Pompei.

In epoca posteriore, Stabia non è ricordata, se non come un aggregato di ville, che rendevano assai amena quella spiaggia, come dice Plinio minore: *erat frequens amoenitas orae* [ep. VI, 16] (5). E queste ville, surte sulle rovine della vecchia e distrutta città, fecero conservare l'antico nome di Stabia, ricordato dagli scrittori dell'età imperiale (6). Le famose acque minerali, che han reso l'odierna Castellammare una stazione balneare assai importante, procacciarono fama a quella contrada, anche ne' secoli andati, accorrendovi gente da ogni parte, per le cure balneari (7). E vuolsi puranche aggiungere che la bontà del latte dei *montes lactarii* circonvicini, lodata pure dal famoso medico di Pergamo, Galeno (8), la fece dimora prediletta di coloro che ivi traevano a curarsi.

Il Capasso (9) opina che, dopo la distruzione di Stabia, per opera di Sulla, un'altra città sia sorta, probabilmente, poco lungi dal sito dell'antica e che, alla sua volta, abbia subito la sorte delle città circumvesuviane nella tremenda eruzione del 79 dell'Era volgare. Ma questa discussione topografica, ha poca importanza per la presente ricerca, sicchè ci basta avervi accennato.

II.*

Il golfo di Salerno dovè essere di buon'ora visitato da mercanti fenicii (relativamente cartaginesi), ai quali erano interdette le coste della Campania, a cagione di Cuma; ed i trovamenti fatti in quelle regioni han rivelata la loro presenza colà. E, forse, può ben anche supporre che genti calcidesi e

(1) MAU. *Pompei in Leben und Kunst.* Leipzig, Engelmann, passim.

(2) *B. civ.*, I, 1, 42.

(3) XIV, 408.

(4) BELOCH, op. cit., pag. 249.

(5) CIC., *ad fam.* VII, 1, 1; *ad Q. Fratrem*, II, 9.

(6) OVID., *metamor.*, XV, v., 711. — COLU-MELLA, *De re rust.*, X, 133.

(7) PLIN., *Nat. Hist.*, XXXI, 9.

(8) *Θεραπ. Μεθ.*, V, 12.

(9) *Memorie storico-archeologiche della penisola sorrentina.* Napoli, 1846, pag. 10 e sgg.

* Per la strettezza del tempo, e per deficienza di spazio, questa seconda parte è stata di molto abbreviata, e non è se non un sunto.

focee, assai esperte nella navigazione e nel commercio marittimo, abbiano visitato le coste dell'Italia meridionale, durante i loro viaggi, e siano entrate in relazioni con gli abitanti del continente, donde, più tardi, si ebbero le fondazioni di Posidonia e di Hyele.

Pesto. — Di Posidonia ci dice Strabone che fu fondata sulla riva del mare e che, poscia, i suoi abitanti si ritirarono poco lungi dentro terra, dove restò la città durante tutto il tempo della sua esistenza. La bella serie di monete ed i famosi avanzi de' templi, che richiamano l'attenzione dell'artista e dello studioso, destandone anche l'ammirazione, sono là a mostrarci quale stato di grandezza abbia raggiunta questa colonia achea, fondazione di Sibari. In lotta continua con i Lucani ed i Bruttii fu da quelli sopraffatta, finchè non ne fu liberata da Alessandro il Molosso, e Paestum tornò Posidonia. Ma i benefici effetti ben poco durarono, giacchè i Lucani la guadagnarono di nuovo, finchè i Romani, estendendo il loro protettorato sull'Italia meridionale, vi fondarono una colonia di diritto latino. Pesto serbò sempre ottimi rapporti con Roma, ed a tempo delle guerre puniche, troviamo ricordo di un dono di patere auree da essa inviate al Senato romano [Liv. XXII, 26] e più tardi sappiamo che nella flotta comandata da Decio Quinzio, che cercò di attaccare Annibale nelle acque tarantine, vi erano pure delle navi fornite da *Paestum* [Liv. XXVI, 39] sicchè possiamo affermare che essa era pure una potenza marittima al pari di Velia e Reggio. E la sua speciale posizione politica ci è attestata dalla monetazione di bronzo, durata anche nel tempo in cui alle altre città d'Italia era vietato coniar moneta: il privilegio si protrasse fino al primo secolo dell'Impero, e questo fa supporre, al Lénormant (1), che Pesto abbia ricevuto il titolo di colonia; ma il perdurare della monetazione si può spiegare solo come un privilegio, non come una conseguenza normale della colonia.

Pesto, fiorente pe' suoi commerci marittimi, il cui emblema apparisce sulle sue monete, domina con i suoi navigli il golfo, il quale da questa città prese il nome di *sinus paestanus*.

Velia. — Da Pesto andando verso oriente s'incontra l'Alento, che sbocca nel mare in una insenatura che forma il promontorio di Palinuro. A sinistra dell'Alento, sul mare, sorse Hyele o Velia, famosa tra le città della Magna Grecia, in ispecie per la celebre scuola di filosofi, e per la bontà del suo clima che la rese cara ai poeti ed agli uomini di Stato del mondo antico. Paolo Emilio, per consiglio dei medici, vi si recò a curarsi; Orazio domanda se offre più comodi di Baja, e finanche il grande oratore romano vi si recò nella villa del suo amico Trebazio.

Il grande sviluppo della sua ricchezza, durante il v e iv secolo è attestato dalle sue belle monete, le quali ben reggono al paragone delle sicule; ed il fatto di trovarle in grande quantità in tutte le parti dell'Italia meridionale è una prova della estensione del suo commercio. E Strabone ricorda i suoi commerci marittimi, le sue pesche e l'industria del pesce salato, che ci rivelano come quella razza marinara preferisse il mare sopra ogni altra

(1) *Apulie et Lucanie*, I, pag. 196. — HEAD, *Hist. Numor.*, pag. 69.

cosa, e ciò forse, anche a cagione della ristrettezza del suo territorio [*Diog. Laert.*, IX, 5, 28]. E pare anche che, nel commercio con la Campania, Velia sia stata emula fortunata di Cuma.

Un po' più in dentro dell'attuale banchina, trovavasi l'antica spiaggia, e tuttora son visibili, misti a ruderi romani, gli avanzi di un *proasteion*, che era il borgo marinaro della cittadina, con i magazzini di deposito delle merci importate sulle navi, che venivano a questa plaga sicura, difesa dalla punta di Ascea; e le navi, dopo sbarcata la mercanzia, si tiravano in secco, giusta il costume greco. Un altro porto aveva Hyele-Velia, indicatoci da Cicerone nelle sue lettere, e dove stazionarono le navi di Bruto (1), sito presso la foce del fiume Hales, di forma rotonda, e che oggi, a stento, si distingue, perchè seppellito dalle sabbie.

Cicerone [*pro Balbo*, 24, 55] cita Velia come esempio tipico di città che abbia avuto le condizioni le più favorevoli nel trattato di alleanza con Roma, e che *fornì di vascelli gli alleati*, in ispecie durante la seconda guerra punica.

Pixos. — Nell'odierno golfo di Policastro, nel punto dove il fiume Bussento si scarica nel mare, fu Pixos o Pixoe, detta poi Bussento dai Romani: incerto ne è il sito, ma i più inclinano a porla presso Policastro. Fondata, secondo la tradizione serbataci da Diodoro [XI, 59], da un Micito tiranno di Reggio e di Zancle, ma di origine più remota, secondo può congetturarsi dalle sue monete, pare piuttosto che la colonizzazione di Micito sia stata di gente che si aggiunse ai primitivi coloni.

Lao. — Nel golfo omonimo, tra le colonie greche, fondate sul mare Tirreno da Sibari, fu Lao una delle più importanti e che ben presto assurse a floridezza di commerci e di navigli, da dare il suo nome al golfo, sul quale trovavasi, come Poseidonia lo aveva dato al golfo di Salerno. Le sue antiche monete la mostrano in rapporti commerciali con Poseidonia e con Sibari, e forse non è improbabile quanto suppone il Lénormant essere stata Lao un magazzino di deposito ai commerci di transito che, pe' valichi appennini, faceva Sibari, tra i Milesi e i Tirreni. Ed è forse a cagione di questi rapporti amichevoli tra le due città, che gli abitanti di Sibari, scampati alla strage, cercarono, come narra Erodoto [VI, 20] un asilo in Lao.

Scidro. — E nell'istesso golfo era sita Scidro, altra colonia di Sibari, che si vuol riconoscere nell'odierna Sapri, nel golfo di Policastro, dove tuttora esistono dei ruderi antichi, che credesi appartenessero all'antica Scidro.

Terina. — Uno speciale ricordo merita puranche Terina, che die' nome al golfo omonimo, il *sinus terinaeus* di Plinio [III, 5] ovvero ὁ τεριναιος κόλπος, di Tucidide [VI, 104]. E sebbene il suo nome apparisca ben di rado nell'istoria della Magna Grecia, tuttavia la bella e varia serie delle sue monete ci mostra che dovè avere vita assai prospera e rigogliosa, in ispecie nei commerci marittimi.

(1) VIRG., *Aeneid*, VI: *portusque require velinos*.

E quivi stesso fu Temesa o Tempsa, ricordata dai poemi omerici [Od. I, 182] (1) sulla cui costa gli antichi sarebbero venuti a cercare il bronzo e vi avrebbero importato il ferro.

Locri-Crotone. — Locri e Crotone vengon dopo nella serie delle città marittime della Magna Grecia. Locri, restata celebre pel predominio che esercitò lungo tutto il territorio tra l'istmo di Catanzaro e lo stretto di Messina, e pel grado di potenza a cui l'assunse durante il suo impero il primo Dionisio. Meno potente delle città vicine aveva chiesto e trovato appoggio in Siracusa: Jerone la difese dagli attacchi del tiranno di Reggio, Anassilao, e più tardi Dionisio, seguendo la politica tradizionale del suo Stato, ne fece il centro delle sue imprese in Italia. E quando poi strinse rapporti di parentela con una delle più cospicue famiglie dell'aristocrazia locrese, i legami politici tra la città italiota e la siceliota capitale dell'impero di Dionisio, si strinsero maggiormente, e le conquiste da questi fatte sul continente italiano servirono per premiare la sua fida alleata. E quando al primo Dionisio successe il secondo, l'importanza di Locri crebbe maggiormente: mutatasi da questi la costituzione interna, che da aristocratica divenne democratica, Locri fu quasi la capitale dell'impero di Dionisio II.

E quando poi entrò in rapporti con Roma, Locri fece parte dei *socii navales* [Polyb. XII, 5, 2; Liv. XXXVI, 42, 2] e fu larga di aiuti ai suoi alleati: dal suo porto veleggiarono navi in aiuto dei Romani, verso dei quali serbò costante fedeltà, ricordata anche da una moneta, sul cui rovescio vedesi la *Fides* (πίστις) che corona la testa di Πόριξ (2).

Crotona, la famosa rivale di Sibari, è restata puranche celebre nella storia delle città italiote, non meno per la bontà del suo clima che pel suo porto. E sebbene Polibio [X, 1] lo dica imperfetto e frequentabile soltanto in estate, tuttavia esso era uno dei migliori tra quanti se ne contavano lungo il litorale che va da Messina a Taranto. Questo porto ben tosto fece assorgere la città al grado di potenza marittima: numerosi navigli lo frequentavano importandovi mercanzie e caricando i prodotti di quella terra ubertosa. Al che vuolsi aggiungere anche che Crotona trasse profitto dalle miniere argentifere, che trovavansi nelle montagne circostanti. Il predominio crotoniata non si limitò soltanto al versante del mare Jonio, ma si estese puranche nel Tirreno, il cui bacino cercò di asservire al suo commercio, assicurandosi così il possesso di due mari al tempo istesso. E Terina, ricordata precedentemente, servì a questo scopo, perocchè ivi fu stabilita una colonia per mezzo della quale i Crotoniati dominarono nel golfo terinense. Ed anche Temesa dovè subire l'egemonia di Crotona, come provano le monete che portano la leggenda di Crotona e quella di Temesa.

Sibari. — Presso il mare, tra due fiumi, il Cratis e il Sybaris, sorse la città omonima, divenuta leggendaria per l'opulenza e il lusso. La riva, presso il Sybaris, allo sbocco dei due fiumi, formava una piccola baia, oggi interrata, ma le cui tracce tuttora visibili, mostrano che era una rada, difesa dai

(1) WILAMOWITZ, *Phil. Untersuch.* VII, pag. 24.

(2) MOMMSEN, *Münzwesen*, pag. 326 — *Head H. N.* pag. 88.

venti del Nord e del Sud, che rendeva facile l'approdo alle navi che venivano dalla Grecia, come sull'altro mare, lo sbocco del fiume Lao offriva un ancoraggio ai legni provenienti dal Tirreno in genere, ed in specie dalla Campania.

In grazia di questi approdi, Sibari, sebbene sprovvista di un buon porto, si rese padrona del commercio tra l'Oriente e l'Occidente, come notarono prima il Grote (1) e dopo di lui il Lénormant (2). Antiche relazioni correverano tra i Milesii e i Sibariti, e quelli ne profittarono per introdurre, per mezzo della città amica, le loro merci in Etruria, sfuggendo ai rischi dello stretto di Messina e con una immensa economia di tempo. Greci e Tirreni s'incontravano su di un terreno neutro, intermediario del loro traffico, che sarebbe diventato anche un *grande punto franco* di tutto il movimento commerciale di quelle contrade, se è esatta la notizia della esenzione accordata da Sibari alle merci che si importavano nella sua rada. I ricchi prodotti milesii sbarcavano a Sibari e di là, caricati sopra animali da soma, pel Campo Tenese, un colle di facile accesso, dalla riva del Jonio erano trasportati su quella del Tirreno, donde gli Etruschi li portavano nelle loro regioni.

Questa egemonia commerciale di Sibari fu uno dei fattori principali della grande floridezza a cui pervenne la città italiota, e del largo espandersi del suo dominio territoriale. E il lusso leggendario e la vita molle spogliati di tutte le esagerazioni, sarebbero una prova dello stato di grande civiltà raggiunto dal popolo Sibarita.

Ma la lotta fatale con Crotona, l'emula invidiosa, distrusse la fiorente colonia ellenica, preparando così, come dice il Lénormant (3) una rivoluzione etnica, che ebbe come conseguenza la rovina delle colonie greche dell'Italia meridionale.

Metaponto. — L'antica Metaponto, quantunque sorgesse alquanto lungi dal mare, non mancava di una rada assai esposta e malsicura per i legni che ivi approdavano, per caricare le derrate di quella terra fertile soprattutto di messi, la cui abbondanza è chiaramente rivelata dalla spiga che ricorre assai spesso sulle sue monete. Ma poscia si costruì un porto militare per le sue triremi da guerra, con magazzini che servivano per il ricovero delle navi quando venivano tirate a secco, secondo il costume degli antichi, ed ebbe anche un arsenale fortificato. E quel che rende speciale questo porto artificiale di Metaponto, si è un canale che lo metteva in comunicazione con la città, protetto, da ogni parte, da grossi muri.

Questo bacino artificiale, a metà ostruito dalla sabbia, oggi forma un piccolo lago chiamato *Lagone di Santa Pelagina*, e il Lénormant afferma essere le sue tracce tuttora visibili (4).

Taranto. — L'estremo lembo d'Italia e le belle spiagge del seno tarantino, divise appena da un breve tratto di mare dall'Epiro, dalle isole Jonie, da Itaca, dovettero essere, fin dai tempi preistorici o protostorici frequentati dagli abita-

(1) *History of Greece*, 2^a ed., London, 1869, vol. III, pag. 393.

(2) *Grande Grèce*, I, pag. 274 e sgg.

(3) Op. cit., pag. 301.

(4) Op. cit., pag. 158.

tori dell'Egeo, i quali traevano ivi ad apportarvi i prodotti delle loro industrie, che barattavano co' prodotti che gl'indigeni ritraevano dalle loro terre. Gli scavi recenti dello *scoglio del Tonno*, in Taranto, hanno colà rivelato la esistenza di materiale miceneo, come i vasi a vernice del terzo periodo della pittura vascolare micenea, eguali a quelli che il ch.^{mo} Orsi ha trovati nel secondo periodo siculo, ed uno dei ben noti idoletti femminili fittili, con decorazione gialletta, tanto comuni negli strati micenei della Grecia. Questi dati di fatto ci provano chiaramente come i piccoli e audaci navigli degli abitanti dell'Egeo dovevano frequentare il tratto di mare che separa il N-O della Grecia dal S-E dell'Italia, fermandosi con ogni probabilità a Corcira, che serviva loro come luogo di deposito e anche di tappa.

Da questi contatti con popoli venuti d'oltre mare la civiltà locale veniva man mano trasformandosi e la conoscenza delle vie del mare doveva, più tardi, aprire l'adito ai coloni greci, che vi fondarono una delle più potenti e delle più fiorenti loro colonie, la quale era in continue relazioni con tutto il mondo greco.

Largamente si è discusso dagli storici intorno alla fondazione di questa celebre colonia ed alla sua storia, ma non è qui il luogo di ripetere e discutere siffatte questioni (1), volendo piuttosto ricercare le condizioni economiche di quello Stato, il cui porto fu uno dei più importanti della Magna Grecia.

Oltremodo fertile era il suolo tarentino, celebrato dagli antichi ed in ispecie da Virgilio nel IV libro delle Georgiche [vs. 125, 148], ma nessun dato preciso possiamo trarre dagli antichi scrittori intorno alla produzione del grano, giacchè Plinio [N. H., XVIII. 12] e Varrone [De re rust. I, 2] non ricordano, se non il *frumentum triticum* dell'Apulia, intorno alla cui coltura in Taranto non possiamo fare, se non delle congetture per la spiga, che talvolta vedesi effigiata sulle monete tarentine. Ma ben può suppersi che sotto il governo di Archita un largo impulso fu dato alla coltura dei campi.

Abbondano, invece, i particolari per la coltura della vite. Orazio [Carm. II, 6, 18] ricorda il vino tarentino:

..... Aulon
Fertili Bacco minimum Falernis
Invidet uvis...

Marziale [XIII, 125] dice:

..... felix vitibus Aulon

e Plinio, ripetute volte, ricorda i vini di Taranto, i quali, a parer suo, *non carent gloria* [N. H. XIV, 16; XXIII, 20] Ateneo li dice [I, 27^e] ἀπό τοῦ κλίματος τούτου πάντες ἀπαλοί οὐ πλῆθειν οὐτόνον ἔχοντες, ἡδεῖς εὐσεῖς εὐστόμαχοι; e da Teopompo è ricordata la magnificenza delle cantine di Taranto (2). Nè

(1) V. BUSOLT. *Griech. Gesch.* I^o, pag. 405; STUDNICZKA, *Kyrene*, etc. Leipzig, 1890, pagine 176 e sgg.

(2) *Istor.*, lib. 52. Cfr. AQUINO, note a CARDUCCI *delic. tar.*, pag. 79, n. 1.

meno celebrata era la cultura dell'ulivo, che formava allora, come oggi, uno dei principali prodotti di quella terra: famosa infatti era l'oliva salentina od *oleastella*, ricordata dagli scrittori antichi, dai quali sappiamo pure che spesso gli ulivi erano danneggiati dalle nebbie o da altre intemperie. Erano questi i principali prodotti, ai quali vanno aggiunti i fichi, ed in ispecie il caprifico, le noci, le castagne, le pere, queste ultime, forse, adoperate pure come farmaco. E rigogliosa puranche era la vegetazione, e al dir di Strabone [VI. 281], è famosa la pineta sul Galeso; celebrati i cipressi e i mirti.

Largo sviluppo ebbe la pastorizia, presso gli antichi Tarentini, e se non possiamo determinare, neppure in modo approssimativo, la quantità di bestiame prodotto, ben puossi affermare che essa ebbe grande estensione. I pascoli rigogliosi, che fiorivano attorno al Galeso, favorivano grandemente l'allevamento del bestiame, e resero quasi proverbiale il gregge tarentino, famoso per la bianchezza della lana. Nè da meno era l'allevamento dei cavalli, dei quali, come ricorda Livio [XXIV, 20] Annibale fece largo bottino a Taranto, e come può desumesi dalla fama di cui godette la *ἰππεύς* tarentina, largamente ricordata sulle monete, fin dai primi tempi della coniazione.

Varie puranche erano le industrie di Taranto, a cominciar dalla pesca. Aristotile [*Polit.* IV, 4, 1; *Fr. H. Gr.* II, p. 174] dice esservi stato gran numero di pescatori in Taranto, naturalmente a cagione della grande abbondanza di pesci del mare tarentino, dove, anche oggi nel *mare piccolo* è assai abbondante, e famose sono le ostriche, le *cozze nere*, i mitili ed altri molluschi, la cui produzione oggi si calcola sei milioni l'anno, dei primi, e l'esportazione dei secondi è di quindici a sedicimila e fino a ventiquattromila quintali. Celebratissimi erano poi i murici, da una varietà dei quali i Tarentini ricavano la porpora, che adoperavano per tingere le famose vesti tarentine. Abbondante del pari era la pesca dei tonni.

La pastorizia, largamente esercitata, dette luogo alla industria delle vesti di lana, colorate in viola [HORAT, *Epist.* II, 1, 107] e la pesca dei murici, alle celebrate vesti di porpora, assai famose nell'antichità e la cui industria fiorì fino ai tempi imperiali in cui vi fu pure una tintoria di porpora imperiale.

Stoffe di lana in grande quantità, e di molte specie, si tessevano a Taranto, donde poi erano spedite da per ogni dove. Il vestiario degli uomini era di un tessuto più solido, ed ai tempi di Marziale era molto elegante e ricercato. Assai note erano poi nel II e III secolo d. Cr. le stoffe tenui e trasparenti, con le quali si confezionavano quegli abiti muliebri detti *τραχηλίαι*, che erano puranche guarnite di frange. Queste vesti, quando il lusso e la mania dei piaceri invase Taranto, furono adoperate anche dagli uomini, ma poscia le usarono soltanto le donne, ed ai tempi di Luciano, che le ricorda spesso, le donne oneste non ne facevano uso, ed erano quasi esclusivamente proprie delle etere e delle ballerine, e tra gli uomini, degl'istrioni e dei giocolieri. Luciano istesso motteggiando un oratore, assai in voga al suo tempo, gli consiglia di adottare un tale vestiario, bianco, quasi trasparente, insieme ai calzari sicionii, per lasciare meglio vedere le forme del corpo.

Da Plinio sappiamo della esistenza di officine per la lavorazione dei metalli [XXXIV, 6] e ad attestarci il fiorire di queste officine vale il racconto

di Livio [XXVII, 16] essersi, cioè, impossessati i Romani a Taranto di numeroso vasellame di oro ed argento. Le belle monete tarentine, alla lor volta, ci provano che ivi doveva essere in fiore l'arte dell'ἀρσενροκόπος, che spesso lavorava nell'istessa officina col χρυσοκόπος (1). E, infine, deve notarsi che anche l'industria dei coroplasti, come quella della ceramica, dovè avere largo sviluppo.

Questa regione in cui fiorivano l'agricoltura e la pastorizia, ed in cui le industrie avevano un largo sviluppo, dovè naturalmente esercitare un commercio su vasta scala, in guisa che nessuna città della Magna Grecia potè competere con Taranto. Il commercio tarantino dovè essere di esportazione dei propri prodotti: vino, olio, lana, porpora, ecc., ovvero d'importazione dei prodotti stranieri, i quali poi dal suo porto, per via di terra, venivano immessi nelle altre regioni della penisola salentina. Ed i trovamenti di monete, fatti nelle odierne provincie di Bari e Lecce ci provano l'importanza del commercio tarentino, giacchè senza tema di esagerare, ben può affermarsi che, in quei trovamenti, la metà incirca è di monete tarentine (2). La causa principale di questa larga espansione commerciale deve ricercarsi nella bontà del suo porto, sicchè può ripetersi di Taranto quello che Strabone [VI, 250] dice di Siracusa, avere, cioè, questa città raggiunto un sommo grado di potenza non soltanto per la bontà del suolo, ma anche per quella del porto: διὰ τὴν τῶν λιμένων εὐρίαν. Polibio, infatti [X, 1], descrivendo quel tratto che dallo stretto di Messina va fino a Taranto, per circa duemila stadii lo dice quasi tutto importuoso, se si eccettui il *sinus tarentinus*, in guisa che chiunque veniva dalla Sicilia o dalla Grecia, l'unico vero porto lo trovava a Taranto, sia per sbarcare le merci destinate a quella città, sia pure per poterle inoltrare presso i popoli barbari, come egli li chiama, ovvero presso quelli di stirpe greca che dimoravano lungo la regione da lui descritta. Il porto di Taranto, quindi, era un grandioso emporio commerciale, dove si fermavano tanto coloro che venivano dalla Sicilia, quanto quelli che dalla Grecia si recavano a visitare il sud dell'Italia. E perfino il traffico della costa meridionale del Mare Adriatico era dominato da Taranto; ed il commercio che dall'Epiro e dall'Ilirico s'indirizzava verso la Puglia passava per Taranto, dove i naviganti facevano rotta per utilizzare la città come mercato, per lo scambio e la vendita delle loro merci.

Fin dai tempi antichi le coste dell'Adriatico furono frequentate da navi orientali, e da Tucidide [VII, 33] sappiamo che gli Ateniesi, durante la guerra del Peloponneso rinnovarono un antico trattato di amicizia con Arta, re dei Messapi, παλαίαν φιλίαν, come dice lo storico greco. Larghe relazioni commerciali mantennero i Tarantini co' popoli dell'Oriente, come ci attestano gli scrittori e ci hanno confermato puranche le numerose anse, venute fuori negli scavi fatti nel 1881. Da un verso dell'Antigone di Sofocle si son volute dedurre relazioni commerciali con i Corintii, esperti navigatori e mercanti, e delle relazioni con que' di Gnido ci parla Erodoto [III, 138] ed anche un'ansa rinvenuta nella contrada *Montedoro*, che ricorda Gnido, che esportava in Taranto vino speciale od altre derrate alimentari. E parimenti da Erodoto [IV, 164] puossi congetturare essere stati i Tarentini in relazioni

(1) EVANS, *Horsemen of Tarentum*.

(2) HELBIG. *Bull. Inst.*, 1881, pag. 179.

commerciali co' Cirenei, che avrebbero esportato in Taranto il loro famoso σίλφιον.

Anche con Siracusa Taranto dovè avere larghe relazioni commerciali, in ispecie durante il governo dei due Dionisii; stretti legami di amicizia correavano tra le due città doriche, e gli uomini di Stato tarentini serbarono sempre intimi rapporti con la corte siracusana. Fra le due città dovevano esservi quegli istessi rapporti che, più tardi, parecchi regni di Oriente ebbero con Roma.

Sottoposta a Roma, Taranto perdette, a poco per volta, la sua importanza, anche per la concorrenza del porto di Brindisi; tuttavia il suo, che aveva avuta una grande importanza militare pel passato, la ebbe pure durante le fazioni civili di Sesto Pompeo e nelle lotte tra Ottaviano ed Antonio; e forse puranche ne' primi secoli dell'impero.

Brindisi. — Anche la storia primitiva di Brindisi, il cui porto ebbe grande importanza commerciale, ha numerose leggende (1) dalle quali possiamo dedurre che, a principio, l'elemento greco era in minoranza. Ma, ciò malgrado, tra Brindisi e Taranto furonvi numerose relazioni e di buon'ora il suo porto servì al commercio degli indigeni, diventando ἐπίνειον τῶν Μεσσαπίων [*Seymn.*, 363]. Fertili e vasti erano i dintorni della città, dai quali si cavava il miele e la lana, come pure abbondante era la pesca nel mare brindisino: famoso, tra gli altri pesci, il *sargus*, ricordato da Plinio [*N. H.*, IX, 169; XXXII, 61], il quale fa pure menzione dell'industria degli specchi, che si fabbricavano a Brindisi [XXXIII, 130].

Dopo la soggiogazione dei Salentini, una colonia di diritto latino fu dedotta a Brindisi [*Vell.*, 1, 14], e lo scopo dei Romani era quello di diventare padroni del porto, per essi di grande importanza per le imprese militari in Oriente. Nelle guerre illiriche, durante la seconda guerra macedonica, e per tutto il II secolo av. C., Brindisi fu il punto di partenza delle flotte romane. Le monete istesse coloniali, di bronzo, accennano al significato marittimo della città, perchè presentano o il tipo tarentino dell'eroe cavalcante il delfino, ovvero Nettuno coronato dalla vittoria.

Dopo la guerra sociale, Brindisi divenne municipio romano e fu ascritto alla tribù Maecia; e quando nell'anno 83 Silla ritornò dalla guerra mitridatica per combattere la fazione di Mario, gli abitanti gli aprirono la città e il porto, pel quale fatto ottennero la esenzione dalle imposte. Spessissimo poi è ricordato il porto brindisino durante la guerra tra Cesare e Pompeo, come lo è del pari nelle fazioni guerresche tra Ottaviano e Antonio.

A tempo dell'impero, Brindisi mantenne la sua fama come porto commerciale della costa est dell'Italia meridionale, anche pel commercio diretto con la Grecia. E, forse, per breve tempo, sotto di Augusto, vi fu una stazione della flotta imperiale. Aulo Gellio ci ha data una bella descrizione del porto brindisino, dove, tra turbe di marinai, di varie nazioni, scorgevasi pure il venditore di libri usati, intorno al cui banchetto si affollavano bibliofili o coloro che cercavano libri di svago, da leggere lungo il viaggio,

(1) V. PAULY-WISSOWA, *Real. encyclop.*, vol. III, col. 902. — V. pure STUDNICZKA, *Op. cit.*, pag. 182.

come anche oggi veggonsi, ne' pressi del porto, i volumi della collezione Tauchnitz esposti dai muricciolai per gli inglesi, che partono od arrivano co' superbi legni della *Peninsulare*.

L'importanza di Brindisi nell'antichità era costituita pure dalla rete stradale, perchè ivi terminava la Via Appia e per le altre vie aperte da Trajano, cioè quella che menava a Benevento *Brundisium* [C. I. L., IX, 6003, 6004, 6008, 6013, 6015] e l'altra che per Canosa e Gnathia conduceva fino a Brindisi, onde Decurioni e municipio elevarono a Trajano una statua.

Le numerose epigrafi poi rinvenute nella necropoli brindisina, ci han rivelato che tutta una popolazione di operai, schiavi o liberti, era addetta al lavoro in questo porto celebrato.

I PORTI ANTICHI DELL'ADRIATICO

I PORTI ANTICHI DELL'ADRIATICO

I PORTI ANTICHI DELL'ADRIATICO

I PORTI ANTICHI DELL'ADRIATICO

Proemio. — 1. Problemi generici dell'Italia antica navale. — 2. L'Italia preromana. — 3. La conquista romana. — 4. Da Cesare a Diocleziano. — 5. Da Diocleziano a Carlo Magno. — 6. Da Carlo Magno alla prima caduta di Bisanzio 1202. — 7. Dalla caduta di Bisanzio alla pace di Torino 1381 e dalla pace di Torino alla seconda caduta di Costantinopoli 1453.

Proemio.

La storia degli antichi porti italiani è racchiusa in quel periodo che va dalla decadenza del grande impero asiatico medo-persiano all'apparire vittorioso di altre stirpi asiatiche dominatrici del Mediterraneo; cioè da Alessandro il Grande a Maometto II: dal 333 avanti Cristo circa, colla battaglia di Arbela, al 1453 col sacco di Costantinopoli, periodo di quasi diciotto secoli.

Quantunque remotamente abitata fosse l'Italia, quantunque vogliasi che conseguenza dell'incivilimento, almeno di una nobile parte di essa, sia stata la caduta di Troja e lo stanziamento dei profughi alle foci del Tevere, fatti accertati non abbiamo se non quelli che si rinvennero dai cimelii dissotterrati, o sfuggiti alle depredazioni barbariche, e sebbene da alcuni autori latini sappiamo che, ai tempi delle maggiori conquiste di Roma, negli ultimi anni, cioè, della Repubblica, gli arricchiti nei grossi affari delle spedizioni oltremare fabbricavansi alberi genealogici allo scopo di farsi credere discendenti dei Lucumoni etruschi, gli Etruschi per rabbia di vinti, o i Romani per altri fini, cercarono di cancellare quante più memorie fu loro possibile delle civiltà alla loro anteriori, e quindi è poco a sperare di trovare nuove fonti che ci illuminino al di là delle notizie racimolate da pochi scrittori, rimaneggiate e tramandateci sempre più artificiosamente.

D'altronde vuolsi che l'Italia sia di recente formazione geologica, e che terribili sconvolgimenti abbiano seguita la sua adolescenza e forse, anche, la sua virilità.

Realmente parrebbe che la sponda tirrena di essa sia stata la prima ad essere incivilita, ma da quali popoli è ancora un mistero. È molto probabile, però, che essi provenissero dall'ignoto occidente europeo ed attraverso la Sardegna e la Corsica, valicassero il mare ed approdassero all'Esperia, che la trovarono forse così bella da nomarla I — tal — ja: paese della rugiada

di Dio. Si animarono a soggiornarvi sugli Apennini, dove si fortificarono ed ingrandirono e, come avevano fatto nelle isole sunnominate, ridiscesero sull'altro versante, seguendo sempre il corso dei fiumi. Essi, dunque, secondo il nostro concetto, risiedettero in alture e non si servirono che di porti canali ponendo assai più cura nella difesa delle sorgenti che non per le foci.

La parte nota della storia dei porti adriatici comincia, all'incirca, dall'epoca Mariana, e cioè da quando la Repubblica con leghe o conquiste, ignoratasi della penisola, trovò indispensabile fortificarne i confini e Mario, dopo averla resa sicura al mezzogiorno, per la conquista numidica, dovette a gran fretta sbaragliare i Cimbri e i Teutoni al di là delle Alpi marittime, e più ancora quando Silla iniziò la conquista del mondo antico per parte di Roma.

Il litorale Adriatico, salvo i punti delle colonie etrusche (*Dec. I, Livio 5*), era d'altre genti greco-galliche; dal VI secolo già Spina era stata rovinata dai Senoni, ancoratisi nel seno Gallico (*DIONIGI I, 3*): i due grandi rami pelasgici ellenico e dorico erano stati sempre padroni del mare: d'altronde non si può punto parlare di marina etrusca, mancandone qualsiasi monumento, sebbene si reputi che il rostro fosse loro invenzione. È notorio, ad ogni modo, il fatto che la maggior parte dei popoli emporocratici pur possedendo navi proprie, adibivano ad esse ciurme straniere. La pelasgica Spina non doveva essere un vero porto, ma situata entro terra comunicava con un canale al Po ed aveva, probabilmente, come Cesena ha un porto-Cesenatico, un porto-Spinetico, che andò distrutto dai Senoni fondatori di Sinigaglia. Salvo Adria, quindi, la sponda adriatica era sempre indifesa: gl'invassori, trovato un ancoraggio alla foce di un fiume, vi si fortificavano: molte volte così piccoli e modesti erano quei primitivi nuclei umani rimasti indietro a vigilare una possibile fuga di coloro che erano penetrati più innanzi, che duravano secoli: così soltanto si può spiegare come rimasero a poca distanza nuclei etnici, tanto eterogenei. E molto bene Polibio (testo lib. 2) aveva avvertito che la grande ricchezza degli Etruschi stava nelle pianure circumpadane; erano dessi uomini del monte e del piano anzitutto, e non divennero i prestantissimi su tutti che dopo essersi impadroniti di quante località venivano bagnate dal Po. Fiere e lunghe devono essere state le guerre tra i popoli etruschi e gallici, i quali pervenuti a ricacciarneli oltre il massimo fiume, restarono a dare il nome all'Italia superiore o Gallia cisalpina, che però era un tutto colla Venezia.

Ottimamente dimostra il Filiasi nei *Veneti primi e secondi*, capo V, che le comunicazioni più facili e sicure per via di terra dell'Italia Settentrionale non potevano trovarsi che per la Venezia, la quale estendevasi dall'Istria all'Adda (1). Ma nessuna grande città era sul mare Adriatico, signoreggiato sempre dai pirati, ed infatti Padova, secondo Strabone, ne era distante 200 stadi comunicandovi col Meodaco maggiore o Brenta, Vicenza col minore, Ateste coll'Adige, Concordia col Romatino, Opitergio per la Livenza e il Piave, Mantova per il Mincio ed il Tartaro ed infine Aquileja per il Natisone.

Dunque tutte queste cospicue città comunicavano col mare per mezzo dei fiumi, mentre abbiamo memoria che soltanto Altino comunicasse per le

(1) Non fu Dante, quindi, ad inventare l'italianità della sponda orientale dell'Adriatico.

lagune e che da questo si potesse giungere a Ravenna; però assai più probabilmente essa trovavasi alla foce del Sile. Se Altino sia più antica di Ravenna è discutibile, ma il Pasolini nelle *Antiche relazioni tra Venezia e Ravenna*, pag. 5, tende a dimostrare con induzioni geologiche, che le lagune di Ravenna, dovevano essere abitate prima delle veneziane, e ricorda che è da credere che il Po ed i fiumi poco discosti ricolmassero le dune e le isolette, dove fu poi Ravenna, assai prima di quello che le acque dei monti di Belluno potessero concorrere a formare l'arcipelago veneto.

Se Ravenna sorgesse pure 17 secoli avanti Cristo, o sette generazioni prima della guerra di Troja è a discutersi, ma incertissima invece permane l'origine di Altino che è bensì preromana, e preromani erano anche gli Equilani, nei ruderi dell'abside della cui cattedrale troviamo figurazioni di cavalli a solo contorno cinabrico, e quali si vedono nei più vetusti monumenti degli egizii e degli etruschi. Ancona era colonia dorica, Senigaglia gallica, Ravenna, anch'essa, più probabilmente etrusca che tessalica, come la voleva Strabone. È quindi a reputarsi che la stragrande affinità tra i Ravennati ed i Veneziani fosse anche basata sopra una consanguineità, mentre anzi il fatto di Cleonimo, raccontato da Livio, ben lumeggiato dal Trevisano, dimostra che gli Spartani-Greci illusi forse di trovare al disopra di Ancona, colonia Dorica, e cioè cognata, qualche appoggio, caddero in grave errore e furono costretti a ritirarsi. Si era, allora, sotto i consoli C. Emilio e L. Livio 3 secoli av. C.

Ora così conclude il Trevisano dagli autorevoli passi di più autori: " che il riparo dei lidi fosse una zona di terreno lungo ed assai stretto com'è appunto al presente; che siccome i porti erano capaci ad assicurare i legni e i bastimenti assai grossi, così all'incontro che la laguna neppur in quei tempi avesse un fondo sufficiente e capace per reggerli; per terzo che questo fondo fosse disuguale e interrotto da varî obliqui canali; che il continente di terraferma non fosse molto distante; che la prima imboccatura del Medoaco, o vogliamo dire della Brenta, fosse la più vicina a quel porto nel quale Cleonimo era entrato, e che finalmente questa stessa imboccatura anche allora fosse molto abitata, poichè i luoghi dipendenti dai Padovani poterono da sè soli impedire ai Greci l'avanzamento, e parimenti fosse abitato quel continente tutto che gira d'intorno agli estuari mentre da essi ne discesero tanti Veneti che bastarono a rompere un'armata non meno forte che numerosa „ (1).

Altino, che è pur chiamata Antenorea, non era il porto dei Padovani, bensì dei Trevisani, il quale porto, con tutta probabilità, doveva essere alla bocca di uno dei due Medoaci, poichè fra essi è compreso il *Pagus Patavium*, e cioè tra Santa Maria in Lame e Leuca Officina, l'odierna Fusina, come risulta dalla carta a tutto il VII secolo del medesimo Trevisano.

I Greco-Spartani, forse, non entrarono dal mare ma ridiscesero il Po per Cavanella di Po, Brondolo e Chioggia, donde pervennero in quel punto che, più prossimo, stimarono conveniente per entrare in Padova.

I Greci venuti probabilmente da Apollonia per Tragurium o Jadera (uno dei principali porti antichi dell'Adriatico), dovettero veleggiar facilmente

(1) Il brano è riportato *ad literam* dal raro esemplare già di Apostolo Zeno, ora alla Biblioteca Marciana.

per Brondolo e di lì, tentando invadere l'agro patavino, ne furono respinti e si perdettero nella loro fuga presso le foci del Po. Ciò dimostra, o che gli Spartani fossero in esiguo numero mentre Ravenna fosse già fiorente a quell'epoca così da doverla lasciare da parte, oppure che questa, sebbene più antica, avesse minore importanza di Padova e di Altino. A noi preme stabilire una cosa: che tre erano le vie per cui Ravenna comunicava col mare, nei riguardi del porto o dei porti di Classe: per il Lamone a Bellocchio, per Caprasia (*Magnavacca*), ed infine per quello che è ora porto Corsini. Gli stagni, ora bonificati, tra il Lamone e Sant'Alberto, si percorrevano facilmente in guisa che si andava da Ravenna a Climacum e Caprasia, ma giunti a Po di Primaro poteasi così scegliere: o salire per la Padusa sino a Trigaboli (Ferrara), oppure per il porto Sagis. È più probabile che fosse appunto per questo porto che i Greci entrarono nelle lagune di Chioggia mentre speravano che i Rodigini li aiutassero alle spalle dei Patavini.

Il Fiebiger nel suo "*De Classium Italicarum Historiae et Institutionis* „ non ha inteso di parlare dell'Italia preromana e nella sua carta non nomina i porti che si contrassegnano nei monumenti: così pure all'epoca Romana non dà come certi che quelli di Ariminum, Aquileja, Altinum, Ravenna, Brundisium, ponendo incerti quelli di Parentium, Tergeste e di Concordia. Invece il Micali, nella carta, che serve di illustrazione alla storia degli antichi popoli italici, ci dà tutti i nomi da Capo Santa Maria di Leuca, l'antico porto Japigium o Salentinum serie A. (1)

Dopo Santa Maria di Leuca la carta ricorda Basta, forse l'attuale Tricase, il Portum Veneris (*torre di Venere*), e il Castrum Minervae, l'attuale Castro, sino a giungere a Hydruntum, l'odierno Otranto, che il navigatore "riconosce dalle due torri che si avanzano sul suo capo e che nei secoli di mezzo ebbe molta importanza nelle guerre tra Greci, Saraceni, Normanni, Veneti, Angioini „.

Nessun porto troviamo rammentato sino a Brundisium, famoso nella guerra civile tra Cesare e Pompeo. Dopo Brundisium vanno ricordate le località ad Decimum, nome che forse va ricercato in quello di Decimo Bruto, e la torre Egnazia, ove finiva la via Egnazia per ricominciare in Epiro; si trovano prima di essa gli ancoraggi della torre di Testa e Capo Gallo, di Guaceto o Paoto, Pozzelli e Santa Sabina, la Cala di San Bernardo o Porto di Villanova e l'ancoraggio della torre di Canne, la Cala di Cinto e San Giorgio (forse Cinto è l'antica Spelonca) a poca distanza dalla quale Egnazia sorgeva la città di tal nome, dove sorge ora la città di Monopoli.

Tra questa e Baryum, l'antica città greca, ora sta Mola di Bari, dal porto piccolo e mal sicuro, ma città ricca e trafficante, con fabbriche e depositi di merci e legnami, e cantieri. È probabile che essa sorgesse al posto dell'antica Arnestum e che le torri Pelosa e Cobosa non sieno che le antiche torri Aureliana e di Cesare.

Ed è proprio da Cesare che comincia nella storia l'importanza politico-economica del mare Adriatico, e non ci siamo soffermati a dare questi cenni che per giungere a parlare di lui. Non devesi credere che egli avesse organicamente completo il concetto della dominazione mondiale: Roma, sì, lo

(1) Vedi tavola.

aveva e lo avevano tutti coloro che n'erano alla sommità: arrivare a dominare il mondo era il grande desiderio romano: arrivarvi in pochi, quello dei personaggi emergenti da Crasso a Cicerone, da Catone a Cesare; salvo poi a seguire l'esempio di Silla, come intendeva veramente Pompeo.

Assicurarsi così le spalle dominando Spagna e Gallia, mediante eserciti bene accampati, ed aver poi nel Tirreno e nell'Adriatico due ali di navi ed in specie da trasporto, perchè la nave da guerra non esisteva e non cominciò veramente ad esistere se non quand'ebbe a bordo le artiglierie. Era pure nave da trasporto quella donde lanciavansi il corvo e la catapulta, dove stava l'arpagone ed artigliava il rostro.

Altro concetto era quello di occupare le rive opposte del Tirreno e dell'Adriatico, sì le une che le altre così in preda ai pirati che anche sotto Augusto, cioè nel sesto anno dopo Cristo, secondo Durie, citato dal Fiebiger, non era stato possibile per tre anni inviar in Sardegna verun personaggio senatorio, per timore di cattura. Già Cicerone aveva ammaestrato valer più in guerra la celerità che la forza od il valore, secondo il senso che diamo alla parola *virtus*: ammaestramento che Cesare aveva saputo mettere in pratica.

Perchè sieno state scelte Ravenna e Miseno come stazioni navali, converrà studiare e non tratteremo che del primo lato di tal problema; intanto da Vegezio sappiamo che la classe Misenate doveva tutelare Gallia, Spagna, Mauritania, Africa, Egitto, Sardegna e Sicilia, mentrè la Ravennate: Epiro, Macedonia, Acaja, Propontide, Ponto, Oriente, Creta, Cipro.

Non abbiamo nessuna prova storica che Augusto abbia ricevuto parziali insegnamenti o concetti specifici militari da Cesare, ma è più supponibile che egli li abbia ricevuti a mezzo dello stesso Marc'Antonio, oppure da Salvidiano ed Agrippa, e che forse Sallustio si fosse incaricato di trasmetterglieli. Augusto sì, e lo dicono Svetonio e Tacito, aveva diligentemente raccolto tutte le memorie necessarie allo stabilimento dell'Impero, ne aveva scritto il fabbisogno e l'aveva lasciato a Tiberio. Non è possibile altrimenti spiegare la questione dei porti dell'Adriatico che trattenendoci un poco su questo notevole periodo storico.

Per quale ragione sia stata prescelta Ravenna in luogo di qualsiasi altro punto dello Adriatico come stazione navale, e perchè la vera creazione di Rimini, come porto e non come castello, sia venuta dopo, è facile dimostrare. Ravenna era ancora nelle Gallie, e tra Ravenna e Rimini c'era il Rubicone; ma non è questo il fattore principale della fortuna di Ravenna. Essa è e fu quella di trovarsi alle bocche del Po e di aver la pineta dappresso, cioè un vivaio di rifacimento di navi sempre pronto, e poter dominare la spiaggia più boscosa dell'Adriatico da questa parte, che non dalla parte opposta, (Italia meridionale), deserta e inerte tanto che anche Dante la chiamò umile.

Ravenna sta rimpetto a Pola;

Rimini " " a Zara-Jadera;

Ancona " " a Salona-Spalatro;

Barium " " a Antivari (*Antibaryum*);

Brindisi " " a Vallona, Durazzo, Apollonia, Dirrachium-Epi-

damo.

Questi sono i cinque grandi passaggi dell'Adriatico.

I Pelasgo-Greci, il cammino dei quali ha lasciato, nei nomi dati a molte isole e selve, una traccia indelebile, avevano avuti posti sul Timavo: Aquileja, Tergeste, sul Po (Portus Spineticus) e sull'Esi Ancona. Realmente la Marecchia, l'antico Ariminum, fiume o meglio torrente tumultuoso e petroso, danneggiava piuttosto che giovare ai possibili ancoraggi della spiaggia.

Più che un passato, Rimini ha un avvenire sol che se ne protendano o difendano i moli e vi si spenda parecchio. Tuttavia Augusto comprese i vantaggi di aumentarne la città più che il porto. Rimini è in bella situazione avendo dietro a sè un agro ubertoso e coltivato, e quindi fu preferita sempre ad Ancona il cui rifiorimento in questo secolo dovette solo al fatto di essere il porto bellico degli Stati Pontifici. D'altronde i Romani avevano il piccolo e bel porto del Fano della Fortuna presso il Metauro, celebre fiume nei fasti della storia, dove sorgeva un santuario celebre e nei cui pressi furono sconfitti Annibale e il seguito di Catilina. E così mentre Ortona, Ancona, Pesaro, d'origine ellenica, costituivano i punti massimi antichi, cura di Cesare e dei suoi discendenti fu di assicurarsi i tragitti adriatici di Brindisi e di Ravenna.

Augusto ben comprese dopo la battaglia d'Azio la necessità di difender tutta l'Italia da quella parte di terra. Egli aveva dimorato in Aquileja, la quale era stata fondata nel 182 av. C.; è noto che, essendosi i barbari nel 172 impadroniti del campo romano, due cittadini corsero da Aquileja ad Altino (Lucio e Gneo) donde partiva l'Emilia Altinate, e la nuova ne venne data in due o tre giorni a Roma. Altino quindi era il vero e più antico ed il più importante porto dell'Adriatico poichè, senza dubbio, il mare giungeva sin là. Che da Aquileja ad Altino si andasse per mare non era improbabile, ma la tradizione parlando di fuga precipitosa a cavallo, ci fa dubitare che Lucio e Gneo toccassero quelle località che oggi si chiamano Monfalcone, Cervignano, Portogruaro, Musile San Donà, donde in breve si riesce ad Altino. Da Altino la via proseguiva per Noale, Padova, Ateste e Bononia e da Bononia, poi, per Arezzo a Roma.

Ora, premesso che Altino fosse il porto più importante dell'Adriatico superiore, innanzi all'epoca di Augusto e di Cesare, ci sarà facile penetrare il pensiero, che predominò alla fondazione del Veneto Stato in una città che stesse tra Aquileja ed Altino, ma del quale dopo diremo. D'altronde il *Portus Ravennates* se era pur antico, perchè lo si vuol fondato dagli stessi Pelasgi sul finire di Spina, era benissimo scelto per ben guardare l'Italia centrale.

Da Aquileja in ogni modo, per la via che discendeva dalla Germania, si giungeva a Concordia Sagittaria dove s'incontrava l'Emilia Altinate; per via di mare conveniva passare dalle acque Gradate alle acque Caprulane, come dalle acque Caprulane si passava alle lagune Altinate. Ma da Altino si va in linea retta a Castell' Olivolo (dove è ora l'arsenale) forse il più antico fortilizio di Venezia, presidiato avanti la denominazione romana; da Castell' Olivolo si passava a Metamaucus, (1) indi a Fossa Clodia donde si aveva la scelta di entrare o per via di mare, o per gli stagni dei Settemari

(1) Sul nome di Metamaucus evvi nel museo di Murano una corrispondenza inedita del senatore Ascoli a B. Cecchetti.

a Caprasia o per via fluviale, sempre però per la laguna di Comacchio. Concludendo, secondo anche l'Itinerario Antonino, si perveniva poco distante da Rimini sulla via Flaminia, si toccava Bologna, e, da Bologna, per Mutina, Vico Sernino, Vico Variano, Annejano (forse *Montagnana*), Ateste, Patavium, Altino, e Concordia si giungeva ad Aquileja. Ma da Rimini la via correva (e corre tuttora) a Ravenna e da Ravenna lungo il Po ad Ostiglia e da Ostiglia ad Este. Quindi se una via terrestre c'era da Ravenna ad Altino non cominciava che ad Ostiglia, mentre conveniva, sebbene con più lungo cammino, andare per Rimini. Del resto non v'era migliore giacitura e migliore ubicazione per un porto come quello di Ravenna, tanto più che essa circo- scriveva la Venezia: “ *Sub Venetia nomine comprehenditur omnis regio ab Hystria secundum maritimam oram usque ad Ravennam* „.

1. — Problemi generici dell'Italia antica navale.

Dell'Italia preromana la parte favolosa o mitica ricorda gli Argonauti con Medea fondatrice di Pola, Glauco caduto nel Timavo, Giasone nel Seno Tergestino, Diomede venuto dall'Epiro e aggiratosi per tutto l'Adriatico superiore e rimbarcatosi presso alle Tremiti; Fetonte caduto nell'Eridano al limitare di una selva, che stendevasi sino ad Altino e si chiamava Selva Fetontea; Altino si vuole fondata dagli Sciti Cimmerii, altre città da Antenore e dai Trojani, tra le quali quel Castell'Olivolo, che si disse anche Castello di Troja. Certo è che gli Etruschi e la loro tribù degli Assagi furono edificatori di Adria, dopo la decadenza di Spina, fondata dai Pelasgi. Popolonia sul Tirreno e Adria sull'Adriatico furono i loro baluardi e forse le loro sole città del mare. Congetture fantastiche additerebbero Spina come il più antico porto italiano, cioè vecchio di trentacinque secoli e mezzo, mentre Ancona in suo confronto sarebbe più giovane di 1300 anni; però è indubbio che gli Etruschi fossero i primi ad ingentilire queste sponde, sia col regolarne il corso di alcuni fiumi, sia con lo stabilirvi alcune primitive città: tanto che i Veneti non avendo avuto nei tempi antichi che federazioni di villaggi e borgate, furono perciò chiamati una gente dalle altre dissimile. La natura vulcanica del territorio e il ritrovarsi nei monti veneti metalli hanno lasciato supporre che gli Etruschi mirassero ad insignorirsi delle Alpi, ma la esiguità del numero e l'aver essi negli Apennini enormi riserve metalliche ne fecero stornare il pensiero. I Veneti non lasciarono traccia di arti a loro proprie, al di fuori delle agricole ed acquicole.

Altino dovette esser fondata dagli Etruschi Euganei sia perchè col circuito da Altino ad Adria chiudevano bene il loro vigilante raggio nel mare, sia perchè Altino negli scavi che vi furono praticati, nelle pietre cotte che servirono ai fabbricati di Torcello e di Venezia, ci rivela affinità toscane preziose. Altino rinomata pei suoi tesori, di cui nulla più resta, deve avere attirata l'avidità dei barbari.

L'Italia preromana, comunque, possedeva nella Magna Grecia punti cospicui, ma nell'Adriatico inferiore, soltanto dopo la rovina di Salento e di Siponto, Brindisi cominciò a prosperare, mentre nell'Adriatico medio, se-

condo il Micali e il Romanello, i Frentani erano possessori d'una felicissima regione posta sul mare e provvisti di comodi porti in Aterno, Ortona, Buca ed alle foci del Trigno e del Fortore, facendo coll' Illiria e l' Epiro un regolare traffico, che apriva alle regioni Sannite sorgenti di ricchezza.

In realtà, però, l' Adriatico fu in balia dei Greci e degli Illirici sino al secolo III av. C.: liberata l' Italia dai Galli 241, av. C., Roma s' apparecchiò alla conquista dell' Italia medesima, ed abbiamo: nel 228 la guerra illirica, nel 216 Servilio che munisce Rimini, ed infine la celebre battaglia del Metauro tra Fano e Sinigaglia, che libera, mediante Claudio Nerone, la parte Adriatica superiore: vittoria che le perpetuò dalla famiglia Claudia benevolenza e protezione speciale.

Cesare e Ottavio, che avevano molto viaggiato e che avevano vinto in Illirio, si erano convinti dell' imprescindibilità di munire l' Adriatico nel punto in cui più rapide fossero le comunicazioni con Roma. Le immense conquiste operate da Roma, dopo l' annientamento delle potenze puniche e macedoniche da Silla a Pompeo, avevano quasi sbigottito i conquistatori stessi. Il diritto di cittadinanza, dato da Cesare agl' Italiani, aveva ingigantito il piccolo popolo di Roma, ma il bisogno di tenere guarnigioni ed accampamenti per ogni dove, avevano fatto sì che l' Italia trovavasi pressochè indifesa e indebolita per tali lontane guarnigioni, tanto che le grandi misure prese da Augusto e da Tiberio per regolare l' erario, gli ordini civili e il censo non erano già capricci tirannici, ma profonde necessità di Stato. Le conquiste di Roma repubblicana erano state fatte allo scopo della suprema necessità della lotta per l' esistenza: l' alimentazione; di qui il bisogno di aver la Sardegna come il Sannio e l' Apulia, di qui le guerre con Cartagine e con gli Illirici; l' Egitto era stato virtualmente vinto a Pidna, chè vinti i successori di Alessandro in Grecia si dovevano vincere in Egitto, dove Alessandro aveva distrutto il mondo antico, perocchè l' Egitto era stato una colonia pendgiabica o indiana. E come l' Egiziano era il popolo più agricoltore dell' antichità, così il suo feracissimo suolo era il più produttore di grano. Ma l' Egitto solo non poteva bastare a sè stesso e a tutto l' orbe romano: da ciò la necessità di conquistare e colonizzare le vaste pianure danubiane: la unificazione del mondo sotto l' impero di Roma fu uno sforzo immane, un miracolo casuale e purtroppo anche la rovina d' Italia, poichè due secoli dopo Augusto, l' impero barcollava. Nel IV secolo dopo Augusto, Alarico s' impossessava di Roma.

Giammai più effimero edificio ha ricordato la storia e quell' artificiosa attrazione di ogni cosa nell' abisso ingoiatore di Roma è uno dei fenomeni più singolari che la storia stessa rammemori.

Altro fenomeno importante è quello della comunicazione di Roma con tutte le parti dell' impero: dei traslochi di personaggi importanti anche per l' alternarsi delle cariche: dei convogli d' armi, masserizie, denaro; indispensabile quindi la libertà o il dominio dei mari, il quale non si ebbe pieno ed intero che sotto gli imperatori di Casa Giulia. Da Cesare a Diocleziano il passo è più breve che non sembri. Cesare istruito dell' importanza di Rimini, ordina la ricostruzione del porto di Ravenna, che destina a capitale marittima del Mediterraneo orientale. La famiglia Claudia, in cui si era innestata la Giulia, divenne la grande guardiana e la grande vincitrice di questa sponda. Au-

gusto, che passa più volte ad Aquileja e ne comprende l'immensa importanza, per la guerra colle popolazioni nordiche e ne fa un vero campo trincerato, considera, però, che Aquileja non è sul mare, che Grado è piccola e priva di boschi e di comunicazioni rapide con Roma e perciò sceglie Ravenna. Druso, padre di Tiberio, Tiberio, Druso e Germanico l'ampliarono; Claudio vi trasporta e vi innalza la *Porta Aurea*, ad imitazione di quella del palazzo imperiale di Aquileja, sicchè Verona difende le Alpi e Ravenna il mare.

L'assorbimento del mondo nel baratro romano ha del fatale per chi lo osserva dai fastigi della storia, di cui non si può tórre un anello senza scioglierne la catena. Dai Fabii agli Emilii, dagli Scipioni a Mario, Silla, Pompeo e a Cicerone stesso, tutto si sussegue e si eredita.

È dalla distruzione di Cartagine e dell'impero punico che i mari pululano di corsali, che gl'Illirici si conseguitano ad infestar l'Italia: è la necessità di vendicarsi degli Illirici, che spinge i Romani in Macedonia: ed è colà, su quei campi, che si comprende esser l'agone di chi si disputa Asia ed Europa. La Macedonia, ossia la penisola Balcanica, è l'antemurale d'Europa; ma v'è un altro antemurale in Asia Minore: colà dove lottarono per secoli e secoli i Romani ed i Parti e donde gli Arabi rivinsero i cristiani. Colà, forse, si potrà riprodurre la stessa fase storica avvenuta nel mondo quando la razza mongolica fu sconfitta dai Turchi ad Angora. Ma troverà l'Europa un altro Baiazette? Silla preparò la strada a Pompeo: Pompeo a Cesare e Antonio ad Augusto.

Alcuni scrittori francesi hanno dimostrato, però, cosa potessero ed hanno potuto le clientele nel determinare certe imprese belliche; e, in Italia, il Manfrin per quello che riguarda le clientele religiose. Il Ferrero per quelle d'ordine economico ne esagerò la portata. Generalmente si crede che i capitani romani facessero tutto quello che volevano, nulla di più falso; oltrechè erano raramente soli al potere, avevano in realtà un piccolo consiglio coi capi della legione, e non sempre andavano d'accordo. Anche il potere a Roma era meno unitario di quel che si creda: già oltre i consoli v'erano i tribuni della plebe, i comandanti in guerra: i capi del senato, gli auguri, i pontefici, ecc., ecc. Sotto una forma od un'altra v'era una consulta con un capo direttore dello Stato. È noto il dissidio tra Mario e Silla, ma il primo triumvirato in effetto era stato una concentrazione di poteri divisi, e che pur nulla aveva di nuovo. Sì Pompeo che Cesare furono grandi capitani navali, e prima di essi Servilio Isaurico e poi quel Lucio Giulio, da cui più probabilmente presero nome le Alpi, anzichè da Cesare.

Cesare ed Antonio avevano grandi seguaci ed abili collaboratori e precisamente come consiglieri o ministri, e Marco Antonio, padre del triumviro, si ebbe la prima dittatura sui mari, come leggesi nelle Verrine di Cicerone, sebbene Livio osservasse che tanto quegli quanto Servilio Isaurico ben poco avessero compiuto sia nell'Egeo che sulle sponde dell'Asia Minore. Antonio avevasi rango di prodittatore marittimo. La storia ricorda che nonostante fosse disfatto dai Cretesi, che si erano alleati ai pirati, il Senato gli ritornasse e navi e denaro.

Quinto Metello più felicemente nel 68 av. C. pugnò contro questa schiumaglia; ma tutto essendo stato inutile, nel 67 venne data a Pompeo la mas-

sima potestà per terra e per mare ed in pochi giorni (se non è iperbole dello stesso Cicerone) le scorrerie piratesche furono sopite: pare, però, che soltanto nel 61 fu possibile ricostruire il naviglio. Sempre secondo Cicerone, da Pompeo si sarebbero presidiate la Spagna e la Gallia e si sarebbero agguerriti, con un forte numero di navi, due porti nell' Illirico e nell' Acaja, probabilmente Dirrachium e Corcira.

La potenza del genio navale di Pompeo, o più, il fascino del suo nome fu tale che suo figlio, Sesto, potè raccogliere amici e aderenti d' ogni parte e costituirsi un impero marittimo, che pose in pericolo il secondo triumvirato. Pompeo Magno era stato peritissimo capitano navale e non fu in mare vinto da Cesare, che pur lo aveva così mirabilmente assediato a Brindisi. Marco Antonio, invece, non ricordandosi delle antiche sfortune marittime paterne fu ben vinto ad Azio. È certo che Ottavio avea combattuto sul mare sotto Cesare, giovanissimo e tanto, anzi, gliene piacque che se ne vantava. La guerra Gallica diè indubbiamente a Cesare l' idea e l' inizio delle sue imprese civili e, senza la conquista di Marsiglia, non si sarebbe avuta l' idea della fondazione di Frejus-Forum Julii. Nel 49 incomincia il piano di Cesare, che nel mare toscano invia Quinzio Ortensio Ortalo e nell' Adriatico Publio Cornelio Dolabella.

Dei suoi trionfi n' ebbe colpa il Senato, il quale meticolosamente volle negare sempre la cittadinanza romana agl' Insubri ed ai Veneti, che la pretendevano come salvatori di Roma. Gl' Insubri ed i Veneti ben videro donde potea venire la loro vittoria e col loro denaro aiutarono Cesare ad ottenere il secondo consolato. Quando Cesare passò il Rubicone era fortissimo perchè possedeva la sicura difesa alle Alpi ed aveva in Aquileja, Giulia Concordia da un lato e Foro Giulio dall' altro, rifugio d' amici. È quasi certo che Altino ebbe a dare il tracollo e l' esempio alle altre città coi suoi tesori, e in benevolenza fu ascritta alla Scapzia, tribù a cui era ascritto anche Cesare, e non si capisce il sommo errore di Pompeo cui vanità spinse a rifugiarsi in Illiria, proprio dove Cesare aveva tratte legioni innanzi di discendere sulla Gallia.

2. — L' Italia preromana.

Non un popolo tutto occupò o nacque in Italia (comechè questa terra venisse chiamata ai tempi preistorici); ma se ne rammentano tra le più antiche stirpi le sicule, le umbre e le liguri. Dionisio voleva che i liguri avessero le stesse origini degli Aborigeni.

Sono incerti i limiti dei loro possedimenti; probabilmente però possono cercarsi nella regione situata tra le Alpi, il mare e l' Arno, sui confini del quale, altre incontrarono gli Umbri, di cui forse erano consanguinei e che con essi si confederarono, poichè come popolazioni bellicose, affinarono il valore dell' Italia (Micali). Forse le più remote (Dionisio, Strabone, Plinio, Floro), le quali ebbero il territorio di Rieti a primo loro propugnacolo, sostennero contro i Siculi costretti, ramingando, a varcare lo stretto di Messina, memorabili lotte in quegli stessi campi, dove poscia tutti gl' Itali al seguito di Roma combatterono i Cartaginesi del sud e i Galli del nord.

Quelle stesse stirpi che nel proemio indicaronsi, cioè le *tirasene* od *etrusche*, nella loro pervadente fortuna fecero in modo di obbligare le liguri-umbre a collegarsi contro di loro: le vinsero: risospinsero le une alle Alpi, le altre al litorale mediano adriatico, si unirono poi a loro e colle colonie euganee, che signoreggiavano i corsi dei Medoaci, dell'Adige e dell'Eridano, schermagliaronsi e, per ultimo, unitisi anche coi Veneti coi quali avevano qualche affinità, decimarono i piccoli ultimi presidi pelasgici e si esaurirono nel rendersi arbitri dell'Italia superiore e mediana. Ma erano anzitutto popolazioni jeratiche, con probabili divisioni di caste, certo di ordini che rimasero completamente in Italia in una triplice sfera di *majores*, *mediores*, *minores*, donde gli aristocratici, i banchieri-borghesi-industriali, i servi della gleba, militari e naviganti.

Le più antiche tradizioni ci fan vedere la regione degli Euganei distesa fra l'Adige, l'Alpi ed il mare (Livio) ed insino ai confini dell'Istria (Lucano e Scymno).

E gli Euganei si confusero coi Veneti (Maffei); sia che li vincessero o che ne fossero vinti, che questi ultimi venissero dalla Gallia Armorica, oppure dalla Paflagonia e sia che si ritenessero di entrambe le origini, come potrebbe sembrare dall'intenzione di Roma nel voler mettere la Venezia al di là del confine italico-gallo; sia da certe circostanze ibride e bifronti. Polibio asserisce, però, che fossero dissimili dai galli per lingua e per stirpe e non ne seppero dippiù, al postutto, tutti gli storici fuorchè chiamarli enigmatici e di un aspetto a lor proprio. Certamente gli omaggi e lor ricchezze al tempio di Delfo, e le loro relazioni coi Siracusani dimostrano che non eran genti rozze e barbare, e più ancora dimostrano che seppero trar partito di quegli antichi etnici rapporti senza esserne, però, mai dominati totalmente.

Un destino misterioso sembra collegare la sorte di Venezia a quella di Roma; sia che Enea nel Lazio ed Antenore nella Venezia fondassero colonie risorgitrici e fecondanti l'Italia; sia che i Veneti salvassero Roma dai Galli e che Roma colle guerre illiriche spingesse le genti Orientali al di là del mare; sia che si cominciò a respingere gli stranieri mediante Mario nei Campi Gauri; sia che Cesare per opera del denaro dei Veneti aspiri al consolato e conceda il *jus Italicum*. Sia pure che i Flavi principino le guerre contro i popoli barbari; sia che gli imperatori successori degli Antonini sieno costretti a porvi le lor sedi; sia che gli Unni, i Goti, gli Eruli, calino per quei gioghi a disfar l'impero romano; sia che i Veneti fondino quindi uno stato loro, che perduri tra i Greci, la Chiesa, i Longobardi ed i Franchi, e serva alla costituzione del primo Regno d'Italia; sia che colla liberazione della Venezia (1866) il bisogno di Roma Capitale si affacci (1870); sia infine che il desiderio dei Veneti di conseguire il loro antico confine sino al Quarnero si taccia o si manifesti, par quasi che i destini di Venezia e di Roma sieno inseparabili.

I Pelasgi, come ben osservava il Micali, ebbero scorriere qua e là, fondarono più rifugi che porti, ebbero aspetto proprio delle popolazioni Elleniche, le quali perpetuarono i loro caratteri per migliaia d'anni e sino alla caduta dell'impero d'Oriente. E così vedremo sempre ricordati i tiranni e i signorotti del mare, dagli Eraclidi ad Alcibiade signor di Bizante, dominare

porti, nuclei, fondali, ma non mai estendersi, prototipi di quei signorotti feudatari delle isole e delle spiagge, su cui vantaggiosamente i Veneziani dal secolo XII al XVIII signoreggiarono con gli Ottomani insieme, e l'epilogo della cui storia si avrà forse nella catastrofe, che dovrà accadere per il definitivo assetto delle stirpi europee nella penisola balcanica. Questa enorme digressione era indispensabile per ben far conoscere il carattere dell'Italia preromana, la quale, a nostro credere, aveva anche le seguenti origini per spiegare la fondazione di una tanta civiltà.

Certo non è a paragonarsi la nobile origine degli Etruschi con quella dei randagi pirati ellenici, i quali quando toccavano qualche posto, anche dopo averne avuto favori, mal rispondevano nel compenso. Trovarono essi in Egitto, nelle isole Jonie, dovunque, costumi probi, arti belle: i Fenici erano al loro apogeo, come gli Egiziani; ed è dagli Egiziani e dai Fenici che gli Etruschi ripetono parte della loro origine. È notorio che essi conoscevano l'Atlantide; ch'essi scrivevano da destra a sinistra anzichè da sinistra a destra e che conoscevano la matematica, l'elettricità e vari fenomeni fisici e chimici. (V. SAINT YVES D'ALVEYDRE, *Les Missions*).

Il regime aristocratico etrusco diviso in 12 Lucumonie imita il regime dell'impero egizio diviso in 12 Stati. L'Arconte era un *quissimile* del Suffeta cartaginese. Ci vollero tre secoli, dopo la fondazione di Roma, per arrivare al declinare degli Etruschi. Gli Eneadi entrano nel Tevere per un porto canale e non hanno porto i Romani se non a partire dalla fondazione di Ostia. Occorsero più di due secoli dalla fondazione di Roma perchè questa avesse un regime monetario e circa tre secoli e mezzo perchè la storia registrasse l'invio di una nave romana oltre i mari italici.

Le piccole dissensioni della piccola urbe fecero nel v secolo chiamare Porsenna da Chieti, che, secondo Plinio, arrivò a tanto da proibire ai Romani l'uso del ferro se non per l'agricoltura, e Roma con senno e prudenza si destreggiò sino a poter primeggiare coi Latini, ed a concludere un trattato con Cartagine per la salvezza dei suoi alleati di Ardea, Anzio, Laurento, e Terracina. Ma l'orgoglio dei Romani o l'invidia degli altri popoli italici arrivò a tanto che Arunte di Chieti, vendicatore più forse di Porsenna che dell'oltraggio maritale (380 av. C.), trattò coi Galli che presero realmente Roma. Ma per ben seguire il concetto storico di questa promemoria conviene rammentare che tra il 436 od il 405 infieri (VECCHI, *St. della Marina Militare*) la guerra fra le due stirpi elleniche: la dorica e la jonica a seguito della quale vi fu l'egemonia asiatica e poscia la conquista macedone; l'invasione macedone, cartaginese e illirica in Italia, che furono tutte cagioni per cui i popoli della penisola, attirati dalla personalità stataria di Roma, ne accorressero più o meno in aiuto, dai Veneti agli Japigi; mentre alla conquista di Roma l'Etruria non esisteva forse più che come Stato crollante. Che gli Etruschi, i quali ebbero nel Tirreno, Luni, Pisa, Populonia, Talamone, Cosa, Scilla, Anzio, Salerno, Pesto, Reggio; nell'Adriatico Adria, Spina, Cupra Marittima, oltre i porti del Tiferno e del Tronto, di Buca, ecc., fossero così indeboliti da chiamare aiuto straniero, non si spiega altro che colla loro soverchia opulenza, che ne aveva infiacchite le membra.

Il loro declinare che aveva cominciato dalla primavera del sesto secolo avanti Cristo, in Corsica contro i Siculi, si accelerò con la sconfitta di

Imera (480), nella quale furono alleati ai Cartaginesi, e fu totale nel 474 con quella di Cuma, in cui Gerone tiranno di Siracusa ebbe realmente il sopravvento marittimo. Caduta tale potenza marinara degli Etruschi e diminuita e ristretta quella di Cartagine, i Tarantini signoreggiarono nell'Adriatico e nel Mar Jonio e i Siracusani in questi mari e nel Tirreno coi Massalioi.

Il Corazzini divide la storia marittima di questo gran popolo, che è il vero preromano in tre distinti periodi: il primo nel quale esso tenne il predominio nel bacino occidentale Mediterraneo e allora i suoi due mari presero nome da lui e da una delle sue città, e cioè circa l'anno avanti Cristo 1050; il secondo nel quale è obbligato a dividere codesto imperio coi gelosi Fenici di Cartagine, per far fronte agl'invasenti greci, anno av. C. 536; il terzo, infine, nel quale la sua marina è muta e sopraffatta da quella delle colonie greche nell'Italia Meridionale, 288. È osservabile, però, che la decadenza degli Etruschi va di pari passo col crescere di Roma, che ne eredita perfino le alleanze coi Cartaginesi, l'avanzarsi dei Galli, il predominio dei Veneti nell'Adriatico superiore. Il Corazzini, che deduce ciò dal Ferrero, vuole che la potenza marittima di Roma abbia cominciato prima del 415, da quando, cioè, essa tolse ad Anzio, che era il primo emporio del Lazio, altre navi e vi fondò una nuova colonia; pure essa era dopo poche generazioni in decadimento, perchè Roma fu mai sempre costretta nelle grandi guerre terrestri; tuttavia nel 340 fortificò Piro e Anzio, nel 331 Terracina, e Ponza nel 315, mentre nel 306 aveva dovuto subire umilianti trattati dai Cartaginesi; però forse relativamente già vantaggiosi perchè dovuti alla creazione dei decemviri *navali* (310) e alla prima azione navale di Publio Cornelio presso il Sarno (310).

Ma nonostante le fortificazioni di Senigallia che si costrussero nel 285 e di un presidio sul Crati nel 282, di Cosa e Pesto nel 275, di Rimini nel 270, crediamo col Corazzini ed il Mommsen che l'emergere dello Stato Romano non cominciasse se non dall'istituzione dei quattro questori alla flotta, 269, col piano del Senato per ricuperare l'indipendenza marittima, per tagliare le alleanze marittime di Taranto, per chiudere alle classi che venivano d'Epiro il Mare Adriatico, per emanciparsi, infine, dalla supremazia cartaginese. Le marine degli Etruschi e degli Italo-italoti finirono coll'epoca preromana per Agatocle, 304, e quella latino-italiana dell'epoca romana comincia dal trionfo di Cajo Duilio a Mile nel 260.

3. — La conquista Romana.

La conquista Romana che si compie in circa due secoli, realmente ha due punti salienti, la distruzione di Cartagine per opera di Scipione Africano e la distruzione delle marine asiatiche, racimolate o raccolte da Antonio alla battaglia d'Azio (31 av. C.).

La guerra tarentina che finì col metter di fronte i Romani ed i Cartaginesi originò dal Caso, che decide talvolta della sorte di intere nazioni: e come sempre furono italiani a chiamar lo straniero, i tarentini chiamarono Pirro re di Epiro (nel 281), il quale vinse e rivinse i Romani, ma, inutilmente,

poichè fu da essi stancato; commettendo l'errore di accorrere in Sicilia fece sì che i Cartaginesi dovettero allearsi coi Romani, i quali rinfrancatisi lo sconfissero finalmente a Benevento e poterono in pochi anni impadronirsi dei migliori porti del mezzogiorno d'Italia: Taranto, Brindisi, Messina (266). Quale fosse la marina romana, che fisionomia avesse sino a quest'epoca, potrà congetturarsi più che sapersi, ma non ne aveva di proprie se era rifornita dagli alleati (Corazzini) di Napoli, Velia, Locri e Taranto. Solo nella primavera del 262 av. C., Roma potè dispiegare al largo una potente flotta la quale era stata, forse, costruita nei cantieri delle stesse città alleate. I Romani che avevano subito una grave perdita colle 17 navi di Gneo Scipione, avevano potuto catturare una piccola squadra cartaginese lungo il litorale del Bruzio, avvenimento, questo, che costituiva un primo successo per l'Adriatico.

L'armata nazionale, prima italiana che conti la storia, fu comandata da *Caiò Duilio* che riportò, innanzi tutti, il trionfo navale a Mile o Milazzo.

Ma un'altra conseguenza più importante ebbe tale vittoria, quella, cioè, che nel tenere in soggezione i Cartaginesi per un'altra trentina d'anni, permise ai Romani di trionfare nell'Adriatico e cioè nella guerra contro gli Illirici.

Il bacino orientale del Mediterraneo (V. VECCHI, *Storia Militare della Marina*) possedeva stati marinareschi, che dovevano divenire preda poco a poco dei Romani, e questo compito appunto doveva venir ultimato da Cesare. Il primo e più capitale era il neo-egiziano o egizio-macedone, fondato da Tolomeo Lagide, che protesse i commerci tausmarini coll'India e di cui si ha l'iscrizione di Adulis; il secondo era Rodi, che aveva costruito il suo famoso colosso, una delle sette meraviglie del mondo; il terzo Bisanzio; il quarto lo Stato piratico dell'Illiria, oltre ad altre piccole armate di state-relli minori. Lo Stato piratico dell'Illiria che aveva la sua sede a Scutari (*Scodra*) ed in cui a re Agone sottentrò la vedova Teuda, baldanzosamente prese Corcira e vinse gli Eproti e gli Achei, che chiamarono in loro soccorso i Romani. Questi salparono da Brindisi nel 231; imposero tributo a Scutari, dettarono alleanza ai municipi di Apollonia (*Vallona*), Dyrrachium (*Durazzo*), ecc., e concessero a Demetrio, che loro aveva tradito Corcira, l'isola di Lesina. Ma il traditore, tradendo a sua volta i Romani, univasi all'altro re degli Illirici, Pineo, che fu vinto, e, secondo Eutropio, Roma mise piede sui lidi orientali dell'Adriatico, in modo da minacciare la Macedonia, salvaguardando l'Italia.

Il trionfatore, ricordato nei Fasti Navali, ma che ancora attende che del suo nome, a guisa di augurio, s'intitoli una nuova corazzata, chiamavasi *Fulvio Centumalio*.

Siccome questa monografia non dev'esser che una memoria rapida, sui porti dell'Adriatico, non ci attarderemo a descrivere le gesta di Roma a tutti ben note; ricorderemo soltanto che in questi ottant'anni, cioè da Fulvio Centumalio a Scipione Africano, i Romani avevano vinto e debellato quasi tutti i successori di Alessandro: tranne i Lagidi; che essi avevano fondata Aquileja e che quindi nell'Adriatico rispondevano loro oltre a Brindisi: Adria, Ravenna, Rimini, Pesaro, Senigallia, Ancona, Potenza, Castro Novo, Fermo, Sofonto ed Aufido od Ofanto.

V'ha di più! Flaminiò aveva cominciato a tracciare la via Flaminia, che passando per Narni, Spoleto e Fano, trovava Pesaro sul litorale e giungeva presso Rimini, donde poscia il consolè Emilio, secondo Strabone, condusse la via Emilia che, giunta a Bologna, biforcavasi e per Este e per Padova, istradavasi al Timavo (dove la fondazione di Aquileja) e nel passare appunto per Altino, chiamavasi Emilia Altinate.

Ciò ha un'importanza massima, perchè ci dà la ragione che Altino sia stata la placenta di Aquileja; e ci spiega come alla caduta di questa e del l'Impero di Occidente, gli Altinati in unione ai fuggiaschi del Veneto e del l'Istria avessero a fondare un nuovo gruppo sociale nelle lagune, intitolandolo: " Realtinum o Prealtinum „, ossia nuovo Altino o scolta di Altino, e ciò, forse, nel medesimo tempo che si ricostruiva Grado (452) o la nuova Aquileja.

Bene il Duruy aveva osservato che tra la prima e la seconda guerra punica " il Senato aveva voluto far d'Italia tutta una fortezza „ e che fu pel solo senno di Tolomeo Evergete a non farlo cadere nella comune sventura dei successori di Alessandro.

Sebbene Corfù o Corcira sia ascritta al mar Jonio, essa è la chiave dell'Adriatico ed è appunto in quell'epoca che questa colonia di Corinto assume una parte primaria. Non è trascurabile osservare che dall'occupazione di essa, dipesero tutte le grandi battaglie navali dell'Adriatico. Più, essa è il cuneo della Grecia contro l'Italia o dell'Italia verso la Grecia. La distinzione tra il genere di legami che differenziarono le colonie greche dalle colonie romane, ci vien riferita dal brano di Platone (nelle *Leggi*) in cui le compara alle figlie, che lasciano la madre per maritarsi, e pur divenendo la sorgente di nuova famiglia, hanno venerazione verso l'antica; mentre le colonie romane, all'opposto, si imponevano con la forza. Ma il Duruy non ha osservato, però, il grande interesse che ebbero moltissime colonie greche a darsi ai Romani, quello economico cioè. Roma fu onninamente uno Stato militare ed improduttivo, senza industrie proprie: prima di Duilio e del suo corvo, le navi si facevano ad uso preistorico, o col rostro, appreso dagli Etruschi; ma Glauco fu quello che trovò l'arte di saldare il ferro presso i Greci ed i Romani, colla frase dispettosa dei retori catonici, dissero che la vinta Grecia vinse Roma coll'Arte. L'Jonia, di cui Corcira era la chiave di casa, aveva prodotto i talenti più sublimi: Erodoto ad Alicarnasso, Ippocrate a Coò, Talete a Mileto, Pitagora a Samo, Parrasio ad Efeso, Senofane a Colofonio, Anacreonte a Teio, Anassagora a Clazomene, Omero dovunque. Tra le spoglie della Macedonia va ricordato Polibio, lo storico il più esatto ed il più chiaro di cose navali, che doveva magnificare le gesta di Scipione Africano e per esso viaggiare l'occidente d'Europa: fu fortuna che esso fuggisse alle bieche mene di Catone che nulla considerava tutto ciò che era arte, e non comprendeva se non l'Oratoria e che i figli di Paolo Emilio rispondessero per lui, altrimenti egli sarebbe morto in qualche cella oscura di qualche più oscura città.

Metello aveva ridotto in provincia tutto il paese dalla Tracia all'Adriatico, cosicchè le due città di Apollonia e Durazzo erano già famose a questo punto; rimembrandone la grandezza si ha una lieve immagine di ciò che sarebbero se cadessero di nuovo in mani italiane; cioè sarebbero desse

le braccia di una delle due tenaglie di Costantinopoli; chè l'altra si trova in Alessandria d'Egitto.

Nella storia dei porti adriatici abbiamo visto Brindisi ereditare da Taranto, Cotrone e Sibari, insomma dalle colonie greche e vediamo ora, dal 146 alla battaglia d'Azio, Durazzo e Vallona ereditare dalla stessa Grecia, e costituire il campo dove si decideranno le sorti non solo dello Stato romano ma del mondo intero, giacchè è chiaro che l'arte di Cleopatra nell'affascinare Antonio mirava appunto a ristabilire il primato dell'Oriente sull'Occidente. La presa di Corinto, la sottomissione degli Istriani e Giapodi (129) e del Regno di Pergamo ridotto a provincia romana (129), la caduta di Numanzia (123), la presa delle Baleari (123) mediante lo stesso Metello, avevano fatto del Mediterraneo superiore come un lago romano.

Quel medesimo tempo, però, dell'ultimo secolo della Repubblica Romana ne fu il più sanguinoso colle guerre servili, cimbriche, mitridatiche, galliche; esso fu poi il secolo in cui morivano le antiche fedi, si fomentavano le nuove, e tra i due spiriti la Terra provava i dolori terribili di una gestante, a cui confusamente siasi vaticinato lo sgravio d'un mostro e d'un Dio, e furono tali Nerone e Gesù; Cristo e l'Anticristo. La guerra servile fu il primo atto di cui il sommo attore fu Spartaco, l'eroe della libertà del mondo antico, che fonda là il diritto dell'individuo come nel medio evo la battaglia di Legnano libera le città dall'Impero e fonda il diritto della città, e nell'ora contemporanea la lotta del proletariato fonda il diritto del lavoro anonimo, indipendente dallo stesso individuo. Queste tre forme evolutive della libertà hanno nella storia navale dell'Adriatico un'importanza che spiegheremo altrove.

I tribunali di Tiberio Gracco (133), di Carbone (127), di Caio Gracco (123) suscitano la reazione aristocratica, ma danno l'ascesa di Mario (119); tanto che Mirabeau disse: "dalla polvere che il figlio di Cornelia gettò al cielo, nasceva il grande Arpinate".

Però come sovente i principii delle grandi fazioni sono incerti e per così dire meandrici, vediamo che di lì a poco una certa tregua si stabilisce mediante il matrimonio di Mario con Giulia, zia di Cesare: sistema questo dei matrimoni imitatissimo dagli imperatori. Ma tale tregua doveva cessare quando nel 108 Mario, luogotenente di Metello, nella guerra numidica volle brigare il consolato contro la volontà di costui. Fatto console egli operò la prima rivoluzione sociale, che doveva poi scuotere le assise del futuro impero di Roma, aprì le legioni ai proletarii; era il tempo in cui Sallustio stesso dicea: "Omnia Roma Venalia esse", e Mario vi interpose il valore del Vigore Corporeo. Dal 107 al 105 si esperì il comando di Mario nella guerra numidica ed è all'assedio di un castello poco distante dalla frontiera tra i Numidi e i Mauri che si distinse il Questore di Mario ed il futuro suo competitore Cornelio Silla (106) con cui trionfò due anni dopo nel 104. Ma poichè i Cimbri cominciarono a minacciare, si sentì necessaria la fondazione d'un oppido a Eporèdia (*Ivrea*).

E, invero, un grande movimento di avido popolazioni facevasi intorno alle conquiste di Roma per contrastare alle quali vi furono le spedizioni di Marcio Re nelle Alpi marittime contro gli Steni (118), di Emilio Scauro contro i Carni nella Venezia (115), di Marcio Catone contro i Scordisci o

probabilmente Scodrisci, nelle Alpi Illiriche, da essi vinto a Norcia (113), di Papirio e poscia di Silano (nel 109) al passaggio del Rodano dove le orde barbare si divisero: i Tigurini verso Ginevra e contr'essi Cassio Longino, e i Cimbri ed i Teutoni che vinsero Aurelio Scauro, come vinti furono e Cepione e Sertorio nel 105 ad Orange donde i Cimbri invasero la Spagna; avvenimento questo che permise a Roma di richiamar Mario dall'Africa, di prender posizione al nord di Arles (104) vicino al villaggio di Foz e di farvi scavare le *Fossae Marianae*, per permettere alle navi massiliensi la penetrazione sino a lui, esempio che fu poi seguito da Druso in Germania colle famose Fosse Drusine.

Ma finalmente i Cimbri furono vinti alle acque Sestre, dove ora è il villaggio di Pourrières tra Aix e Saint Maximin (102), donde il trionfo di Mario, la battaglia di Vercelli (101) e quella dei Campi Gallici (100 circa) presso Verona. Cinque anni dopo la guerra Cimbrica, e cioè nel 96, Licinio Crasso veniva con un esercito nell'Insubria e nella Venezia a sedare i primi moti delle guerre sociale e italica che divamparono ben presto e sul cui finire dal 91 al 90 Mitridate V, raccattando amicizie e soffiando inimicizie, si fa vindice dei popoli soggetti contro Roma, imprigiona in un giorno solo (imitato da Manuele Comneno nel 1200 contro i Veneziani), tutti i Romani ed Italiani che erano in Asia e rende critica la situazione degl'imperanti di prima.

Contro questo terribile flagello, Silla, nominato dittatore nella primavera dell'87, sbarca con 30,000 uomini in Epiro, prende Atene, e mentre trovasi in difficoltà e gli si nomina a successore Marco Valerio Flacco, vinse a Cheronea, l'anno dopo, Mitridate e poscia ad Orcomeno, mentre Lucio Lucullo, suo luogotenente, si stabilisce nella penisola di Gnido e coll'aiuto dei Rodii, Ciprioti, Panfili, Fenici, vince il re del Ponto al promontorio di Lettro e a Tenedo, rimanendo poi padrone dell'Ellesponto. Dopo esser passato in Asia e riordinatala, Silla ritorna nell'83 da Efeso pel Pireo a Brindisi. In quel frattempo cominciava ad emergere Pompeo ed era già giovane Giulio Cesare, che nato nel 102, designato flamine nell'87, sotto l'influenza di Mario, sposava nell'83 Cornelia, figlia di Cuina, rifiutando poi di ripudiarla per compiacere al dittatore.

Pompeo aveva vinto i democratici rifugiatisi in Africa, finito Lepido, già vinto da Catullo, tolte le spoglie di Sertorio; ma i proscritti d'ogni nazione, i militi e gli ufficiali di tutti gli associati combattuti s'erano riuniti in guerra corsalica sotto il nome di Pirati di Cilicia, contro i quali a suggestion di Silla fu raccolta una classe, che salpò nel 79 sotto il comando di Publio Servilio, riuscendo in tre anni ad occupare Faselo, Olimpio ed Isauro loro propugnacolo, cognominandosene. Marco Antonio, padre del primo triumviro, che pure aveva avuto nello stesso anno 76 la dittatura del mare, ebbe svantaggi sia per le tempeste che per altre cause, così vedendosi la sua armata sconfitta a Cidonia morivasene a Creta.

Fu vendicato da Metello, ma benchè Porcio Catone risommettesse Cipro, i pirati sbarcarono a Brindisi (notare la perpetua indifesa di questo porto), a Gaeta e insino al porto d'Ostia, distruggendo la classe romana inviata a combatterveli.

Ciò concesse l'infinito imperio dei mari a Pompeo che, in breve spazzò i pirati al promontorio Coracesio. Pompeo ebbe quindici legati e due que-

stori, diede a Tiberio Nerone l'Atlantico, mar gadiano, a Manlio Torquato il balearico, a Marco Pomponio il golfo gallico, ecc., ecc., a Terenzio Varrone l'Adriatico fino alle isole dell'Acarnania: in effetto, però, il comando stava dall'una parte, cioè nel Mediterraneo, in mano a Pompeo, dall'altra a Metello, il quale per aver vinti i pirati a Creta, se ne denominava Cretico.

Pompeo, insofferente, cercò disfarsene, come seppe a tempo privar Lucullo delle sue vittorie, e più, facendo bottino morale e materiale dei tradimenti altrui e delle civili discordie. Impadronitosi dei regni d'Asia poteva in una iscrizione dire di aver dilatato l'Impero Romano fino ai confini della Terra. Ma l'apogeo di Pompeo toccò il limite nel 65 quando Cesare, che nell'81 aveva servito sotto Minucio Termo all'assedio di Mitilene, meritato nell'80 una corona civica, riservito in Cilicia sotto Publio Sulpizio, ritornatosene nel 78 a Roma alla morte di Silla, accusato Dolabella (77) Antonio (76) appreso dal retore Mione a Rodi nel 75, riumiliato Flaminio nel 74, questore nel 68, seguito Antistio nella Spagna citeriore, sposata Pompeja nel 67, fu nominato edile curale nel 65, ed avuta l'audacia di risollevarle alle porte del Campidoglio le statue di Mario, favorì sotto mano la congiura di Catilina (62) e risospinse Pompeo a sempre più salire in fama ed onori, sino ad indispettare il popolo, che dopo il suo trionfo (28 e 29 Sett. del 61), nel quale apparve con le vesti di Alessandro e prese il nome di Magno, cominciò ad abbandonarlo.

Pompeo, forse, se ne avvide; ma irritato dalla lentezza del Senato ad approvare ciò che egli aveva stabilito in Asia, s'indispettì sommamente dei grandi, ed accettò la conciliazione con Crasso, che gli era proposta da Cesare: la gloria del primo, la ricchezza del secondo e la popolarità del terzo costituiscono il primo triumvirato: il tripicinio (60) che condusse al primo consolato di Cesare (59) e quello di Pisone suocero di lui (58) all'esilio di Cicerone, richiamato invano nel 57 per costringere a suo malgrado i triumviri, alla conferenza di Lucca, al prolungamento dei poteri di Cesare (55), alla spedizione di Crasso contro i Parti (54); imbarcatosi a Brindisi, sbarcato a Durazzo (54) doveva morire l'8 giugno (53). La morte di Crasso lasciò solo console Pompeo, il 27 febbraio 52.

4. — Da Cesare a Diocleziano.

Fu il console C. Marcello che il 1° marzo 50 pose ai voti il richiamo di Cesare pel 13 novembre dell'anno stesso e fu Curione che domandò una egual stregua per Pompeo; nella state Cesare dalla Gallia, dove aveva operato cose insigni, fatte armate navali, vinti i Veneti armoricci a mezzo di Decimo Bruto, fondato uno dei Fori Giulii, dalla Gallia venne nella Cisalpina, dove fu accolto come un nume, mentre Pompeo cadeva malato a Napoli; guarito, ebbe anch'esso manifestazioni superbe che lo accecarono; credette d'aver in pugno l'Italia ed accettò la spada e il potere che gli porse Marcello. Il 1° gennaio 49 Curione portò lettere di Cesare in Senato, e il Senato il 7 gennaio 49 gli intimava di abbandonare le armi, o di essere dichiarato nemico della patria.

Cesare da Ravenna, dov'era colla tredicesima legione, 5000 pedoni e 3000 cavalli, forse nella notte dal 15 al 16 gennaio 49, passò il Rubicone e giunse a Rimini, donde s'impadronì di Pesaro, Ancona, Gubbio, Ascoli ed Arezzo, comprendendo che Pompeo si sarebbe giovato dell'immensa armata, che aveva preparata in tanti anni; arrestato una settimana da Domizio a Corfinio, corse a gran passi per cercar di tagliare la via ai consoli, che erano passati da Brindisi a Durazzo con cinque legioni e il fiore del Senato.

Nonostante un assedio che rimase famoso, Pompeo o col fuoco, o come vuole nei suoi scritti Cesare stesso, sforzando la diga costruttagli, con abile mossa sfuggì ad esso di mano, e sul ritornato stuolo consolare andossene a Durazzo. Cesare, con più abile mossa politica, tornò a Roma, adunò il Senato, si fece dare una dittatura, presi i tesori dell'Erario, lasciò il governo dell'Urbe a Lepido, le truppe d'Italia a Marc'Antonio, al di lui fratello Cajo Antonio il governo dell'Illiria e il compito di non lasciar entrare in Italia Pompeo, e se ne andò in Gallia a prendere Marsiglia, dopo aver commesso a Ortensio Ortalo d'istruire un'armata a difesa del Mediterraneo, e a Dolabella a difesa dell'Adriatico, che fu però presa dai Pompeiani.

Ma Cesare, ritornato a Brindisi nell'autunno, imbarcò il 5 novembre 49 sette legioni, scese appiedi degli Acrocerauni: a Paleassa, prendendo Eriko e Apollonia si spese molto tempo in inutili proposte di pace, tutto l'inverno in piccole scaramucce, sino a che Marc'Antonio, passato il mare, potè in aprile 48 congiungere la propria armata a quella di Cesare; però, dopo, sopraffatti insieme da Pompeo, a Cesare non restò che per Gonfi andare in Tessaglia. Se Pompeo avesse avuto un lampo di genio avrebbe dovuto ritornare in Italia a riprendersi Roma; ma invece la sua presunzione gli fece dar ascolto a coloro che volevano perseguire Cesare, che seppe vincere nei *Campi farsalici* il 6 giugno 48, impadronendosi del campo di Pompeo, il quale andava a morire miseramente alle bocche di Canopo il 24 luglio 48. Cesare mise sul trono egizio Cleopatra, facendone la sua alleata, e sbarcava a Taranto in settembre 47, e poi in gennaio 46 ripassava in Africa contro Giuba e i Pompeiani che sconfisse a Tapso. Ritornato a Roma, e preparato un piano completo di riforme, si accingeva all'impresa dei Parti, e a questo scopo attendevalo ad Apollonia Ottavio con sedici legioni; ma in marzo 44, dinanzi alla statua di Pompeo, cadeva pugnalato da Cassio Bruto, se non proprio figlio suo, figlio della sua donna.

Ottavio era rimasto erede di Cesare, ma fu Antonio che gli diede l'Impero, e come che ciò fosse un fatto indiscutibile, ebbero i cesariani tutto l'interesse di collegare le due famiglie: cosicchè Antonio sposò Ottavia, e di poi Ottavio ebbe cura che Antonia, figlia del primo, sposasse Druso, padre di Germanico. La grandezza di Antonio non devesi misurare all'epoca della sua sconfitta, 34, ma all'epoca della morte di Cesare, alla lettura del di lui testamento, alla sua deificazione che fu l'atto mistico più saliente del momento e che preparò la nuova forma di vincolo di Stato tra Roma ed il mondo, e la sostituzione dell'ascesa di Gesù a quella di Cesare nel culto di Roma e del mondo, ciò che fu il lavoro di Paolo nei due anni che là rimase, aprendo la dominazione della Chiesa universale, e come molto bene spiegò il Salvador, era imprescindibile che cadesse Gerusalemme, onde Roma ne ereditasse l'Impero teocratico; avvenimento questo che fu compiuto da

Vespasiano, il quale, sebbene deridesse la cosa sino a pronunciare al punto di morte, ironicamente: " sento che divento un dio „, ne intuì l'importanza, come la comprese benissimo Domiziano, che se fu crudele e pessimo in Roma, fu ottimo nelle provincie.

La lotta tra il popolo e l'Impero, che arrivò ad obbligare gli imperatori a trasportare la loro sede a Bisanzio, sotto Costantino, alla donazione della Pentapoli, occupa il periodo che va da Cesare a Carlo Magno e si biforca al finire del III secolo.

Niuno storico ha forse osservato che Cesare, presago della sua morte, evitò di ricadere nell'errore di lasciare l'Adriatico a Pompeo, inviando Ottavio a Durazzo e a Vallona.

In realtà, quindi, Diocleziano e gli imperatori illirici furono seguaci di un lungo piano di Stato, antiveduto da Cesare, il quale conosceva l'ostilità del Senato alla vigilia della sua catastrofe, ed infatti il Senato dava a Sesto Pompeo, nel 43, il comando dell'armata così detta repubblicana.

Sesto Pompeo signoreggiò i mari per sette anni con varia fortuna, finchè venne vinto da Agrippa a Nauloco nel 36 av. Cristo. Egli fu il vero imperatore dei mari, e venne chiamato *Neptunio*.

Egli possedeva la Corsica, la Sardegna, la Sicilia, le coste d'Africa e di Gallia; era un grande capitano; dalla Corsica e dalla Sardegna si ha l'Italia e la Francia: è così che il Corso Napoleone non poteva comprendere scindibili gl'imperi di Francia e d'Italia, ed è così che la difesa d'Italia nel Tirreno deve stare infatti ove sta ora, a Spezia e alla Maddalena.

Gli apparecchi di Augusto erano stati mossi già dal 38, e se è vero che egli aveva collocate a Fréjus molte navi, come nella visita che egli fece con Livia ad Aquileja, ve ne aveva collocate di più; ma quelle due stazioni non potevano servire che ad impedire le scorrerie improvvise di coloro che avessero voluto impadronirsi dei propugnacoli delle Alpi Marittime e delle Alpi Giulie; erano ottime stazioni di rifornimento, ed è perciò che Tolone e Pola, ad esse ora successe, comandano l'una il Tirreno, l'altra l'Adriatico, e ad esse, come stazioni di rifornimento, vanno opposte Spezia e Venezia.

Il tempo che occupò Giulio Cesare a Ravenna nell'altra delle indecisioni del Senato prima di passare il Rubicone, fu il tempo in cui meditò certamente d'ivi collocare il porto massimo dell'Adriatico, che tale si mantenne indubbiamente fino a Carlo Magno e forse sino a Ottone (2 secoli dopo).

Nel 39 Augusto aveva divise le armate, nel 38 aveva dato ordine di ricostruirle a Roma (Ostia) e a Ravenna, affidando il comando della prima a Cajo Calvisio Sabinio e della seconda a Lucio Cornificio; ma egli si teneva accanto Salvidieno ed Agrippa, i due che gli avevano date le legioni di Apollonia e l'ultimo che doveva disfarlo sì di Sesto Pompeo, che di Antonio.

Ma altro è ordinare di fare ed altro il fare; ciò vide benissimo Agrippa che spese due anni a creare il porto Giulio, riunendo i laghi Lucrino ed Averno, e a preparare un'armata navale, nella cui costruzione apportò dei criteri speciali onde a lui s'imputa la trasformazione dei modelli, che si seguivano invariati dal tempo di Apollonio Rodio.

Ma il porto Giulio non durò che mezzo secolo, ciò che prova evidentemente che i porti non si fabbricano ex templo, ma che possono soltanto adattarsi dopo secoli e dopo esperienze infinite; tuttavia bastarono quei due

anni (Agrippa prese il consolato il 1° gennaio 37) a formare un potente stuolo con cui fu possibile vincere Sesto Pompeo. Agrippa fu un vero stratego marittimo, l'attacco della Sicilia dai tre lati da lui immaginato lo dimostra; Ottavio poco felice in mare, aveva però guadagnate le battaglie di Filippi che gli avevano assicurato l'Adriatico.

Simultaneamente alla morte di Sesto Pompeo, avvenne la deposizione di Lepido, cosicchè restarono Antonio ed Ottavio a reggere il mondo. Antonio fu però aiutato da Agrippa, il quale venne in certo modo a sostituire Lepido e a far pesare la bilancia in favore di Ottavio.

Mentre Antonio padrone dell'Oriente aveva in Cleopatra una Taide più ambiziosa di quella di Alessandro, e rinviava Ottavia (34), Ottavio assistito da Livia, Agrippa e Mecenate riorganizzava l'Occidente. Quest'ultimo gli aveva apportato le ricchezze avite dei re d'Etruria ed il senso artistico grandioso; quella, la pace domestica, la sicurezza della tranquillità dell'asilo in cui il pensatore può ritirarsi a librare i criterii direttivi dello Stato e della coscienza; Agrippa il proprio genio di costruttore, ed infatti è dalla edilizia di lui (33) che comincia il rifacimento di Roma, ed è forse in quest'epoca che si restaurano i porti dell'Adriatico, dopo che vinti i Dalmati ed i Giapodi, e portatene le spoglie in Campidoglio e col loro bottino fabbricato il Portico e la Biblioteca di Ottavia, avevansi ordinate le munizioni di Ravenna. Qui è necessario ben comprendere la differenza del tempo delle costruzioni di questa, e cioè che il nuovo porto che fu chiamato di Caio Cesare sia stato fondato in questo mentre, cioè nel 33, sotto l'edilità di Agrippa, continuato molto tempo dopo quando Ottavio non si chiamava più altro che Augusto e cioè dopo il 30 colla fossa Augusta di cui parleremo più innanzi: presso a quei navali (specie di Cavane) che usarono sempre gli Adriatici, cantieri di legni donde già erano state costruite ed usati ancora costruire quelle navi che all'epoca della guerra contro Sesto Pompeo (forse nel 37, secondo Appiano citato dallo Zirardini) erano uscite rapidamente in soccorso di Brindisi e Dicearchia. Deve essere stato appunto nel 33 perchè sappiamo che nel 32 ed in gennaio cominciò la rottura tra i duumviri, rottura che ebbe inizio dai rimproveri che fece di Ottavio il console Sesio per conto di Antonio al Senato.

Antonio di lì a poco tempo, d'Efeso dove mise in assetto un'armata asiatica di 500 a 600 navi, se ne andò a Samo ove raggiunto da Cleopatra probabilmente coll'armata egiziana, pomposamente proseguì ad Atene, dove coll'atto di divorzio di Ottavia, firmò la dichiarazione di guerra ad Ottavio, mentre colla lettura del suo testamento che questi aveva carpito alle Vestali, testamento nel quale Antonio dichiaravalo usurpatore e prendeva la tutela di Cesarione o Cesarino, figlio di Cleopatra e di Giulio Cesare, e con oltre la deposizione di Cursio che Antonio se vincitore avrebbe fatto di Alessandria la sede del mondo, trascinò il Senato dalla sua; spogliò Antonio del consolato per l'anno 31 ed il 10 gennaio ne prese possesso con Valerio Messala; il 31 dicembre 32 era spirato il triumvirato, così che non fu triumviro ma console ed in nome ed in vendetta di Roma muovea egli contro Antonio che era arrivato a Patrasso ed approdava a Corcira mentre Agrippa prendeva Metone, la Modone dei Veneziani. Le due armate si ordinarono e per così dire accamparonsi, quella di Antonio ad Azio sulla costa dell'Acarnania all'entrata del golfo d'Ambracia, l'altra di fronte alla costa dell'Epiro dove

fu poi fondata Nicopoli: insomma questa alla Prevesa l'altra alla Vonizza e precisamente il 2 settembre 31, mentre ai 15 agosto del 30, poco dopo aver tradito Antonio stesso Cleopatra moriva colla divinizzazione orientale da lei sognata di Antonio, subentrando invece quella di Roma e di Augusto sul mondo intero.

È importante il considerare la parte dell'Illirio nella costituzione di questo nuovo assetto di cose del mondo; il suo collegamento tra l'Italia e la Grecia e l'Oriente e i porti naturali della Propontide fra Asia ed Europa, la lunga catalessi della China, Tartaria e Mongolia svegliatesi da poco volgere di lune, e che sembrava indefinita dopo la morte di Tamerlano, l'abbiosciamento del mondo osmanico ridestante le stesse apprensioni di circa due millennii, e la triplice alleanza Italo-Austro-Germanica, che in certo modo riproduce l'antico impero romano in uno dei suoi aspetti storici, impongono ogni meditazione: come ognuno vede che ove avvenisse nell'Asia Minore un'intesa tra la Germania (la più libera militarmente delle nazioni europee), l'inglese la più decisa e la più ricca, si verrebbe ad avere una difesa sicura degli interessi europei.

Checchè dunque si studi, sia nel cubicolo aureo di Livia, sia nelle umili celle delle biblioteche moderne, la provincia d'Asia, come nomavasi anticamente, e l'Illirio sono di massimo esame: il golfo persico ed il golfo adriatico sono due delle basi del trapezio che ne ha un altro nell'africano canale di Suez e la sua base nei mari dell'Indocina.

Questo, se si voglia ammettere, dato un rapido sguardo al trionfo britannico di Claudio per il Vatreno sul Po, alla sua creazione di Centum Cellae (*Civitavecchia*) sul Tirreno egli, nipote dei Tiberii, dei Germanici, dei Drusi, che avevano munito l'Adriatico con fortificazioni di porti, inalzamenti di fiumi, archi di città da Brindisi ad Aquileja, vagamente accennato alle pugne dei Vitelliani ed Ottoniani sulle rive del Po, è mestieri ricordare che fornivasi Ancona dove sbarcò la vedova di Germanico, e che Pola, ad istigazione di Cenida, favorita o moglie (Vespasiano era vedovo) del primo Flavio, fu rifondata ed ampliata, la quale Cenida imitar volle forse Livia nel suo passaggio ad Aquileja.

È certo che al tempo di Vespasiano *Aquileja* non bastava più a proteggere l'Italia, che Ravenna dopo le guerre ottoniane era scaduta e che la necessità di invigilarla e di aver un'antemurale contro le popolazioni daciche la fece munire e presidiare.

Ripetiamo non esser nostro compito far la storia civile o navale della Europa e dell'Adriatico, sibbene darne una pallida idea. L'Epiro e l'Illirio formavano baluardi contro l'Oriente ed in certa guisa contro il Nord.

Nell'epoca che va da Cesare a Diocleziano è a ricordare un fenomeno accaduto sotto il consolato di Tiberio e Gallio, degno di nota: la predicazione dell'Evangelo per San Marco in Alessandria, e la distruzione di Gerusalemme sotto Vespasiano e Tito nell'anno 72.

Questi due avvenimenti hanno per l'Adriatico una notevole considerazione: perocchè fanno gravitare verso di lui l'interesse del mondo intero: quanto è di giovanile, di vigoroso, di spirituale, va ormai in quel golfo incanalandovisi insieme alla istessa difesa dell'Impero che accade all'epoca degli Antonini successori dei Flavi, negl'imperatori Sirii che da essi pretendono denominarsi insino a Diocleziano (305).

L'ingrandimento di Pola, continuato sotto Domiziano ed il consolato di Sergio Cornelio Dolabella (autore dell'arco dei Sergi), è il fatto principale della fine del primo secolo nell'Adriatico. Strabone ci aveva ricordato che Pola aveva 30 p. m. abitanti, Aquileja 100 p. m. e Padova 500 cavalieri. Nel 96 Nerva saliva al soglio dei Cesari e per un secolo quasi il reggimento degli Antonini adottivi o spurii sino ad Alessandro Severo faceva della Venezia, dell'Istria e della Dalmazia il necessario piedistallo dell'impero romano. In questo frattempo vediamo primeggiare nei porti dell'Adriatico: Brindisi e Ravenna, Altino e Aquileja, Pola e Salona, la quale ultima città arriva sotto Diocleziano al massimo apogeo.

Quando Domiziano ritorna dalla presunta guerra dacica, che però aperse i trionfi a Traiano, passa per Aquileja ed Altino che sembra in quel torno culminante; Lucio Vero vi muore e per essa si trasporta il cadavere di Marco Aurelio, l'ultima maestà di Roma.

O com'è che piuttosto non tragittarono il primo e il secondo per mare a Ravenna e preferirono l'andata per terra? Ciò proveniva dal fatto che da Aquileja a Ravenna o non si andava più con le armate, o il viaggio era mal sicuro. La classe ravennate invero (Ferrero) dal 71 al 127 aveva preso il titolo di Pretoria e poi di Pretoria Antoniana da Caracalla a Eliogabalo e da Traiano Decio, Deciana Pia Vidice.

Ecco la serie dei prefetti di quest'annata:

1° P. Palpello Clodio Quirinalis (la cui lapide fu da noi scoperta nel 1883).

2° Osco Liberto.

3° Sesto Lucilio Basso (a. 71).

4° Cornelio Fusco che pose l'assedio a Rimini e sotto Domiziano nella guerra dacica fu ucciso.

5° Cornelio Cicatricula.

6° Numerio Albano (sotto Adriano).

7° Calpurnio Furpio.

8° Comunio Rimente (verso il tempo di Marco Aurelio).

9° Tullio Crispino (sotto Didio Giuliano).

10° Gneo Marcio Rufino (sotto Settimio Severo), ecc., ecc.

Ma tutti questi prefetti, tutti quegli imperatori che li nominarono alterarono di ben poco sia con vittorie che con sconfitte il modo, o la funzione come si direbbe ora dei porti Adriatici, ad eccettuarne due, Adriano e Claudio II detto il Gotico: il primo perchè nel suo famoso viaggio passando per Aquileja e per Altino abbellisce e fortifica la prima; Claudio II perchè fonda Fossa Clodia, l'anello di triplice congiunzione fra Aquileja, Altino e Ravenna.

Di Aquileja è facile a dirsi che da Augusto ad Onorio ebbe palagio imperiale, pubblico tesoro con un *praepositus Erarii*, una Zecca col *procurator Monetae* e Aquilejensi, e il Carli nelle "Antichità italiane", ricorda che vi si faceano tessuti di lino e le vele; v'erano collegi di fabri, argentieri, naviculari; publicani (Bertoli *ant. Aquil.*) in fine da San Gerolamo in Rufino sappiamo che v'erano anche gli scambi dell'Egitto donde si importavano i papiri; v'erano terme, bagni, biblioteche; gli Aquilejensi somministravano ai

barbari il vino del Danubio di cui si conoscevano 38 qualità. Da Aquileja una via andava al porto e alla Colonia Tergestina, entrava nell'Istria nostra, come ben diceva il Filiasi, toccava Parentum, Pola, dove finiva per ricominciare al di là del seno del Quarnero a Zara in Dalmazia, colla quale comunicava mediante apposito tragitto di barche, d'onde poi per l'Albania e la Tessaglia s'incamminava alla Propontide.

Al regno di Adriano forse toccò il culminare di Aquileja, egli vi costruì un tempio a sè medesimo; l'Adrianeo, vi restaurò le vie militari e forse vi ebbe ambascerie fin dalla Cina; la decuria dei Pubblicani, felice di tanta pace, dedicò un'area a Mercurio *Dio del Commercio*.

Traiano, che fu dagli storici cristiani magnificato forse perchè sterminò per sempre gli ultimi avanzi del tempio di Solima, Traiano, geloso di Alessandro, aveva portato la guerra nel centro dell'Asia fra gl'indomabili Parti che stancheggiavano Roma in una guerra di 3 secoli: Traiano sollevò dietro a sè una ribellione di popoli che mal tennero a dovere Elio Vero e Marco Aurelio, i cui sublimi ricordi, forse, ispiraronsi nei pochi interludii di Aquileja: la quale vide passare i prigionieri dell'Asia fatti da Alessandro Severo che andava a morire sotto Treveri ucciso dai sicarii di Massimino Ercole, e da lui cui male sulle erculee spalle andava a gravitare il peso dell'orbe.

I venuti dietro le orme di Marco Evangelista, i sacerdoti sbandati del culto di Eliogabalo, le reliquie degli imperatori Siriaci, diedero alle città del Veneto un carattere indelebile più caldo e più curvilineo di quello del ruvido gotico ellenico che forma il tipo poco simpatico del bizantino.

A tanta prosperità di Aquileja, a tanto predominio dell'Adriatico congiurarono i fati che i loro dadi gettarono a contesa fra Massimino che scendeva dalla Germania, e Massimo Pupieno e Balbino delegati del Senato (238).

L'assedio di Aquileja ci dimostra cosa può una città, una fortezza: arrestare un esercito per alcun tempo, ma non sbrigare una situazione la quale va sempre intesa sciolta in battaglia campale, e dimostra nell'un tempo che tutti i provvedimenti riescono tardivi e improvvisi.

Crispino e Menofilo, delegati a sostenere l'assedio, dovettero rifare le torri che da 70 anni erano state trascurate! Il Senato aveva inviato Pupieno Massimo a Ravenna, la quale doveva essere nel pieno delle sue risorse, ma la quale pure non seppe inviar nulla agli assediati in Aquileja, perchè non vi era così larga e opportuna la via interna che da Ravenna per Altino andava ad Aquileja, e tanto è vero ciò, che Massimo Pupieno, che non si fidava andar per mare ad Aquileja, sbarcò ad Altino e di là per terra mosse al Friuli.

Quest'epoca vide i più stretti rapporti tra Aquileja ed il Veneto, che si pronunciò per Decio, alla cui morte vide Gallieno insediarsi a Verona; ma costui che sarebbe stato forse un buon principe al tempo dei Cesari (secondo la bella dissertazione di Châteaubriand) era troppo imbecille e il Senato nominò Claudio II imperatore; questi lasciato Quintilio con ingenti truppe ad Aquileja finì di sbaragliare i barbari nei Balcani, assecondato dall'armata imperiale che aveva vinto alle foci del Dnjester, mentre la peste uccideva Claudio II a Sirmio nel 270.

Gli successi Aureliano che portò le armi vittoriose a Palmira, rifuse Roma e l'Impero, e cadde vittima in una sommossa; una moneta di lui col

genio illirico ci dimostra che le sorti del mondo dipendevano ancora dall'Adriatico: gli susseguono a Calcedonia vari altri imperatori sino al 17 settembre 284, giorno in cui sulle rive dell'Asia, prende il potere Cajo Valerio Cesare Diocleziano, nato a Dioclea in Dalmazia presso Scutari a piedi del Montenegro. Egli è il fondatore dell'impero Bizantino che si prolunga sulle rovine del mondo Romano fino all'Era moderna. Diocleziano fece di Spalatro (Salona) il centro del suo impero, e questo basta a dimostrare che l'asse ne era spostato, che ivi era il massimo bisogno di irradiazione di potere, e come tale prese il nome di Giovio. Diocleziano, che fece sanguinosa repressione dei cristiani, venne malconco dagli storici per quella divisione dell'impero che era ormai necessaria e che nel 291 ordinò. Diocleziano s'insediò a Nicomedia e prese sotto a sè dal Danubio a Cirene, e Galerio Cesare ebbe la Pannonia, l'Illirico, la Grecia e Creta; Massiminiano, l'Italia, la Spagna, la Rezia, la Mauritania; Costanzo Cloro, la Gallia e la Britannia. Non è supponibile che Diocleziano abbia pensato a diminuire l'importanza dei porti adriatici, ma infatti con lo stabilire la nuova capitale dell'impero a Nicomedia, egli ne scemava, e per sempre, il raggio d'azione; ecco perchè questo capitolo doveva finire con Diocleziano; già il centro d'Italia non era più a Roma ma a Milano: Ravenna, Aquileja, declinavano, l'istessa Salona non era un porto ma sibbene un immenso palazzo di piacere: tuttavia Ravenna nel 307 comandava all'armata adriatica.

Se Severo, che vi venne a rifugiarsi, non avesse seguito le lusinghe di Galerio, vi si sarebbe rifatto un principato: la stella di Costantino (337) cominciava a risplendere e dopo aver vinto tutti i suoi competitori da Licinio a Massenzio, l'11 maggio 330 andava ad inaugurare la nuova Roma del Bosforo, che da lui si doveva chiamar Costantinopoli ed essere il primo grande imperatore cristiano: da quella data cominciò una nuova era. Roma doveva sopravvivere ancora un secolo e mezzo, ma non era più che un vano nome: Costantino l'aveva donata al Vescovo di Roma (se ciò non è leggenda), poichè l'aveva assolto dalle sue tragedie domestiche.

Il Pontefice Romano da Costantino a Vittorio Emanuele II, per circa 15 secoli è — tranne la breve sosta di Avignone e la persecuzione di Bonaparte — il vero padrone d'Italia: è lui che chiama a quando a quando lo straniero che più gli piace: è lui che dispone dei principati e delle città, ma è pur lui che con la sua immanenza di dominio vi protegge le arti, le industrie e il viver civile.

Costantino gli lasciava nondimeno Ravenna, Vittorio Emanuele gli toglieva Ancona, e: cos'era Ravenna in quell'epoca?

5. — Da Diocleziano a Carlo Magno.

Ravenna — calcolata fra le metropoli — era per la sua situazione alle bocche del Po e pel comando delle vie consolari che mediante Rimini la congiungevano a Roma, il più grande emporio d'Italia; era un cantiere navale, un arsenale, un granaio e come l'abbondanza ingenera la ricchezza, questa ingenerò le arti; fu la città più cospicua dell'Adriatico e si mantenne tale sino a Carlo Magno; il quale la menomò in confronto di Roma che

aiutò a risorgere, e di Pavia che fece capitale, togliendole anche molti altri vantaggi che concedette ai Veneziani, premendogli adescare per poi forse domare. Tanto più che i Veneziani ne avevano ambito la ruina, prima, e poi il possesso, perchè, sapevano che senza dominar rispettivamente Ravenna e Zara non si poteva esser padroni dell'Adriatico Superiore, come dell'Inferiore senza aver Durazzo ad Oriente, e Bari ad Occidente. Questo spiega come dalla caduta d'Aquileja sino allo stabilimento della sede ducale in Rialto sotto i Partecipazii furono mutate le capitali del nascente Stato Veneto e quale sia stato il movente che fece accettare il ribelle Candiano IV a doge, allorché questi, coll'ajuto dei Comadesi, s'impadronì del territorio ravennate.

Il reggimento dello Stato Veneto formatosi dopo la fuga degli Aquilejesi, tra Grado la nuova Aquileja ed Altino nel territorio caprolano (da esso dipendente) Eraclea-Cittaneva, ora Ceggia, saltò direttamente a Matemauc, *Malamocco*, coll'obbiettivo d'impossessarsi delle bocche del Po e per esse di Ravenna, alle spalle, non potendolo sul fronte. La scelta di Ravenna come porto supremo dell'Adriatico era stato il frutto delle meditazioni di Giulio Cesare, il quale nell'esperienza fatta della guerra della Gallia e della Britannia aveva intuito che un porto non può essere potente e rigoglioso se non gode di pianure al suo tergo e se non può avere quei canali naturali che sono le foci dei fiumi. Rimini dalla natura ebbe la disgrazia del fiume-torrente Marecchia apportatore di sassi e più nemico che amico delle navi: Ancona colla bellissima rada già prescelta dai dori-pelasgi mancava di boschi e l'Esì era un pigmeo in confronto del Po, nè il Timavo, nè l'Isonzo, nè la Livenza dove pure i Romani ebbero una stazioncella navale (e forse dove ora è la Motta a pochi chilometri da Oderzo), possono al Po paragonarsi. Vanamente gl'imperatori illirici tentarono portar via il primato di Ravenna nell'Adriatico; ci vollero secoli e secoli perchè ciò succedesse: ci volle la rovina d'uno Stato millenario come Venezia e la costituzione del Regno d'Italia perchè gli Austriaci facessero di Pola il più temibile porto dell'Adriatico. Pola benchè fondata o rifondata da Vespasiano sebbene se ne attribuisca l'origine nientemeno che a Medea è di ieri e non ha fiumi ed infatti anche a Diocleziano non riuscì di fare di Spalatro-Salona che una stazione di piacere forse meno pratica di quella che aveva Tiberio a Capri. Pur Salona che possedeva nel Kerka un corso d'acqua, stava a Ravenna come Capri a Miseno o a Pozzuoli, segno che Ravenna ancora all'epoca di Diocleziano era opulentissima tanto più che nonostante l'affetto per la nuova sua capitale Nicomedia, egli vi ebbe a passare gli ultimi anni.

Ravenna, quindi, città antichissima, costruita su diverse isole, fu come ben ricorda lo Spreti, da principio attorniata di grosse mura e di superbi edificii. Le mura rifatte da Tiberio avevano porte ornamentali tra cui l'Aurea (per volere di Claudio Germanico) che era di lavoro meraviglioso e di marmo pario, ma secondo alcuni storici, presa da Aquileja. Gneo Pompeo padre del Magno dal governo municipale di essa trasse alcuni magistrati a Roma e, forse Giulio Cesare ne comprese da ciò la sua importanza avvenire. Ottavio iniziatore della flotta di Ravenna, vi condusse un braccio dell'Eridano entro una larghissima fossa " che incominciando al settimo ramo di esso fiume „ bagnava per lo mezzo Ravenna e di là procedendo a scirocco formava colla sua imbocatura un grandissimo porto capace di dugentocinquanta o du-

gentoquaranta navi (Giornandes citato dallo Zirardini nella bella monografia tradotta dallo Zoli); ma veramente al tempo di Augusto non ve n'erano che 155. Lungo tale fossa stavano i principali fabbricati poichè Sidonio (Lett. 5, lib. 1^o) dice di non saper egli se la via di Cesare — posta nel mezzo — congiunga l'antica città o la divida da Porto Nuovo che vi si congiungeva mediante il sobborgo di Cesarea.

Che il Porto Nuovo fosse il Porto di Classe non parmi dovesse porre in dubbio se quel Porto Nuovo era così grandioso da ospitare la Classe, d'onde dovette prendere il nome per antonomasia.

Lo Spreti così scrive, sugli antichi porti di Ravenna: " la città anticamente cinta dal mare può darsi che tanti porti ebbe quante furono le vie e si restrinsero ai seguenti:

1^o Porto Leone nell'isola di Palazzolo lontano sei miglia da Ravenna (forse quello dell'Orsaione) e per esso venne Teodorico dove stabilì fondare un palazzo vicino al monastero di Santa Maria e quindi probabilmente l'isola di Palazzolo cominciava al punto della torre di Brancaleone restaurata dai veneziani e di cui si è occupato recentemente il Parlamento Nazionale.

2^o Il porto di Lacherno (forse corruzione di Blacherno) vicino alla Rotonda ed è quello dal quale si estendevano le truppe Faentine, sopra questa spiaggia nell'anno 711, sino al Po, per guardare da quella parte il Ravennate contro la flotta dei Greci.

3^o Il porto Besedo dalla parte di oriente formato dal Viti ossia Ronco e dal Montone che uniti scorrono in mare e al tempo di Teodosio chiamavasi Panfilio.

4^o Il sopra detto porto di Classe (accennando alla torre del Faro forse il primo d'Italia, uno dei due maggiori ricordati da Plinio che Augusto fece costruire dopo la conquista dell'Egitto) era dovuto al Savio che vi sfociava. Ora significa ciò, che il porto di Classe doveva esser tutt'uno col porto di Savio, che diede ricetto all'armata veneta nel 1439.

5^o Il porto di Pirotolo formato dalle acque della valle Padusa a sei miglia (secondo il Rubeis) dalla città.

6^o Il porto di Primaro o Vatreno per cui entrò Claudio; quindi porti sei: il porto Candiano o Candidiano dal nome di un celebre generale non essendo altro che uno dei derivati, da quello di Classe „.

Erano, ripetiamolo pure, sei i porti di Ravenna ai quali si è aggiunto poscia il porto-canale caratteristico che ordinato sotto il pontificato di Clemente XII venne da lui denominato Corsini sebbene fosse realmente opera del celebre cardinale Giulio Alberoni; ma ci volle bensì un secolo e cioè sino alla cacciata dei mercenari della teocrazia, che si intendesse spendervi quella somma cospicua per la quale oggi ha una profondità di metri 5 1/2.

Ravenna aveva quindi un'estensione cospicua e poteva essere più che non i porti della Liguria un ben notevole propugnacolo sia del mare che delle terre tanto che ancor oggi è la chiave dell'Italia centrale.

Ravenna ebbe, poi, un'alta funzione storica quella, cioè, di rendere cristiano l'impero pagano di Roma.

Già abbiamo veduto il duplice ausilio che diedero i Veneti e gli Ebrei ai Cesari, i quali hanno avuto il grande merito di trasportare in Europa, l'imperio civile del mondo.

Ravenna per la sua meravigliosa giacitura, era quello che oggi si direbbe un sito di smistamento tra l'occidente e l'oriente di Europa.

Già dall'anno 12, come ricorda il Muratori negli Annali, Tiberio trionfatore dei sollevati della Pannonia e della Dalmazia confinava il loro re Batone in Ravenna, e nel 19 vi stanziava Meroboduo. È naturale, quindi, che a lei mirasse Paolo l'apostolo dei Gentili, il quale dice che tendeva all'Adriatico: se quella Melita a cui approdò sia stata Malta od altra isola dell'Adriatico che n'ebbe comune il nome, è da studiarla, ma indubbiamente egli vi tendeva, perchè in verun altro posto come a Ravenna avrebbe potuto incontrare tanta e tale promiscuità di genti.

Il primo vescovo di Ravenna, ciò che suppone già un nucleo giudeo cristiano importante, fu Sant'Apollinare consacrato il 19 giugno 46 discepolo di San Pietro, cioè sotto Claudio, ed egli durò sino al 23 luglio 74, ovverosia fin sotto il pontificato di Clemente I e Vespasiano imperatore.

Erano stati prefetti o meglio propretori:

Saturnino nel 54 sotto Nerone.

Nel 59 Paolino Svetonio sotto cui patirono il martirio Sant'Orso e Vitale.

Rufo perì nel 60.

Messalino nel 65

Fabio nel 69.

Demostene nel 73 che gli diede il martirio.

A Sant'Apollinare successe Sant'Adherito che visse sino al 21 settembre dell'anno 100, fino quindi al consolato III, tanto di Traiano che di Frontone. La cronaca dei reggitori civili e militari di Ravenna sino al 250 circa è andata perduta.

Abbiamo, invece, quella dei vescovi coi quali si giunge sino all'anno 175, cioè sino al 15° anno dell'impero di Marco Aurelio, al consolato di Calpurnio Pisone e di Marco Silvio Giuliano.

Invero quest'epoca, tranne il poco che ne sappiamo da Dione, è molto confusa; egli è però sicuro che Ravenna dovette fornire non poche delle armate fluviali che si indirizzarono per il Danubio, e delle marittime che s'inviarono nella Tracia; però una certa decadenza od un ristagno si ebbe in Ravenna fino a Traiano; sia perchè dopo la lotta tra gli Ottoniani e i Vitelliani essa od i suoi classari vi si fossero dissanguati, sia perchè Vespasiano, indotto dalla sua Cenide, nativa di Pola, avesse a questa mirato in detrimento di Ravenna.

Rammentando rapidamente dopo l'impero di Costantino, 307; le stragi dei secondi Flavii, il regno assoluto di Costante, 353; l'avvenimento di Giuliano 361-363, di Gioviano 363-364, di Valentiniano 367-375, di Valente 378, di Graziano 383, di Valentiniano 392, di Teodosio 395, arriviamo al primo punto di quest'epoca, cioè al regno d'Onorio, che è il culminare di Ravenna come capitale dell'impero di Occidente; il secondo punto andrà da Onorio a Narsete, 552; il terzo andrà sino alla caduta dell'Esarcato, 752, ed a Carlo Magno colla sconfitta dei Longobardi o meglio a Pipino II, nell'805. Quantunque si abbia interrotta la serie dei governatori civili o militari pure, seguendo il Fiebigger ed il Ferrero, potremo ricordare i seguenti prefetti

navali o *Ducis Classarum* che giungono benissimo a colmare la serie sino a Quinziano mandato da Decio imperatore. Essi sono:

I. Publio Palpello Clodio Quirinale, del quale ebbi la ventura di scoprire la pietra tombale (*Atti dell' Ist. Ven.*) ad Equilio, che resse nel 56, e cioè tra Saturnino e Paolino Svetonio.

II. Sullecteno.

III. Marco Aurelio Regolo prima di Vespasiano.

IV. Sesto Licinio Basso, legato di esso in Giudea, morto nel 71 prima di Demostene.

V. Cornelio Fusco forse a questo succeduto ed assai lodato.

Si ricordano poscia:

VI. P. Cornelio Cicatricula, che avrebbe sotto Trajano condotta un'armata nell'Umbria, da Pesaro.

VII. Numerio Albano nel 113, Calpurnio Seneca, Fabio Turpio Sentinatiano nel 134; Tutuciano Capite nel 151, Publio Cominio Clemente sotto Marco e Vero, nell'inizio della guerra germanica 167-169.

VIII. Giulio Vetulio Grato Giuliano che gesse le guerre marine di quei tempi sino al 189 e poi abbiamo alla fine del secondo secolo Aquilio Felice nel 193, Marco Rustio Rufino (anno incerto) e Genzio Nestoriano nel 214 e per ultimo un Lucianus o Mucianus nel 250.

Dopo di esso non abbiamo ricordo fuorchè del sopradetto Quinziano marmorizzatore di Santa Fosca, di un Sebaste o Sabaziano, per poi giungere sino ad Eusebio Clinio che cedette il governo ad Onorio.

Egli è certo che Ravenna, sotto gli Antonini e gli imperatori illirici, ed insino all'esarcato, godette secoli d'oro in ispecie dopo il 175, anno nel quale M. Aurelio respinse per sempre i Marcomanni che ne avevano tentata l'espugnazione. Gli Antonini vi portarono e riportarono le arti e i commerci dei Cesari; Caracalla ne prese l'esempio e ne diede, pei mosaici delle sue celebri terme.

Sappiamo (193) che Severo, padre di lui, competitore dell'impero contro Giuliano passato con fortuna in Italia, trovò le città di essa facili a darglisi fra le quali Ravenna che senza contrasto l'accolse e diegli in mano la flotta solita ad ancorarsi in quel porto (Muratori).

Dallo stesso Muratori (238) abbiamo la riconferma di quanto dicemmo su Massimo Pipino Augusto. Ma tra Severo e Pupieno troviamo memorie di Altino che fra Ravenna ed Aquileja per la sua posizione più soddisfaceva agl'imperanti.

Nel 293 Costanzo, vincitore a Gessoriaco, si sarà servito della sua armata. Nel 304 abbiamo rammentato il passaggio di Diocleziano, nel 307 la deposizione di Severo, nel 327 il concorso dato molto probabilmente alla flotta di Crispo luogotenente di Costantino il Grande contro Licinio rappresentato da Amando o Abanto all'entrata dell'Ellesponto, nel 340 l'aiuto dato a Costante che trovavasi nella Dacia contro Costantino II che era in Aquileja e che fu trucidato nelle paludi del Timavo. Questo piccolissimo fatto dimostra la decadenza progressiva di Aquileja, che già s'incamminava a rovina; giovò a Ravenna un seguito di terremoti che quasi distrusse Durazzo ed altre città

di quella costa; e ad Aquileja danneggiò assai più, all'opposto, l'assedio nel 360 circa, impostole da Giuliano.

Valentiniano passò per Aquileja e Ravenna e ne trasse a Costantinopoli. Succedevano, intanto, oltre vari commovimenti tellurici del mondo, grandi commovimenti etnici e si affacciavano di nuovo i barbari fra cui i Goti guidati dal loro vescovo Ulfila, ed altre popolazioni che dovevano distruggere l'èvo antico e creare il medio èvo assimilando i resti delle colonie romane e dividendo l'Europa in cinque grandi parti: goti-iberici-spagnuoli; goti-celtici-franço-sassoni; goti-scandinavi o russo nordici; goti italici e goti greci o bizantini. E lo spagnole Teodosio andava al trono nel 379 morendo nel 395 e lasciando l'impero diviso tra Onorio ed Arcadio. Datava le sue prime leggi Onorio da Altino, ma poscia passato nel 400 sotto l'influenza di Stilicone, che nel 407 preparava un'armata per andare nell'Illirico, nel 402 stabilì la sede dell'impero a Ravenna e vi morì il 10 agosto 423. Gli succedero: Giovanni sino al 425 e poi Galla Placidia. Questo è il periodo più fastoso di Ravenna.

Valentiniano III morto nel 455, Valerio Maggioriano nel 459, Libio Severo dal 461 al 464, Glicerio dal 473 al 474, Giulio nepote 475, infine Romolo Augustolo depresso nel 476; e fu il 4 settembre 476 che nella Pineta di Ravenna, disfatto Paolo, zio di Romolo, entrò Odoacre a Ravenna, regnandovi sino al marzo del 493; a lui subentrò Teodorico re dei Goti insino all'anno 526, poi Atalarico sino al 534, Amalasantha a Teodato 536, Vitige vinto nel 543 da Belisario che fu il primo degli esarchi.

Cacciati gli esarchi dai Longobardi, regnò in Ravenna Astolfo morto nel 756 e poi vi dominò il vescovo Leone che durò dal 771 al 777, insino alla venuta di Pipino nell'805. Sotto i Franchi, sia propriamente vera o meno la donazione della Pentapoli, non possiamo discutere, è cosa certa, però, che nel pensiero e nel patto Carlomagno succedeva a Costantino, e che Dante, vissuto a Ravenna, avrà conosciute buone fonti per prorompere nel noto verso:

O Costantin di quanto mal fu matre.

Si ha poi notizia che Martino degli Onesti, come Duca dal 921 al 924, abbia governata Ravenna la quale accolse Berengario nel 924, discacciato a sua volta da Ottone I.

Le memorie storiche ed inedite sui domini e governi di Ravenna raccolte da Carrara, abate di San Vitale sino all'anno 1797, ricordano: Arnoldo vice legato imperiale nel 1017, Enrico vice legato imperiale nel 1063, Margario Duca vice legato imperiale nel 1195, Pietro Traversari dal 1214 al 1221, e il figlio di Paolo sino al 1240, poi Federico II imperatore, Ugo-lino Rossi, primo conte di Romagna per la Santa Sede 1248, Bertoldo Orsini morto nel 1278, Giovanni d'Assia 1280, Guglielmo Duranti 1287, Pietro Colonna 1287, Gennaro Monaldeschi 1288, Stefano Colonna 1289, Ildebrando Guidi 1291, Roberto Re 1294, Pietro di Monreale 1294, Massimo di Piperno 1296, Carlo d'Angiò 1300, Rinaldo Cercoveggi 1302, Teobaldo Busati 1304, Napoleone Orsini 1306, Raimondo d'Ameri 1309, Roberto di Napoli 1310 e Raniero da Orvieto, ultimo conte per la Santa Sede, nel 1318. I Polentani autonomi sino al 1441, i Provveditori veneti e Podestà sino al 1509 e poscia i cardinali legati sino al 1727.

Questo lungo seguito di nomi non può dare certamente una idea nè della trasformazione di Ravenna, nè di quella dei porti dell'Adriatico; ma lascia agevolmente campo per affermarne le vicissitudini. Sino a quando l'impero Romano ebbe la propria base in Italia, Ravenna era il porto di esso; quando si affacciarono i barbari, e cioè dal I secolo di Cristo sino alla metà del III, tenne lo scettro con Aquileja, da Diocleziano colla trasposizione del potere nella Propontide cominciò a scadere; col preponderare dei Gallo-Franchi durò ancora sino a tutto il V secolo, dopodichè, rimasta ultimo baluardo contro stirpi selvagge d'ogni sorta, dovette cadere per lasciar sorgere Venezia che se ne libera, dall'VIII sino all'XI secolo, restando indipendente.

La battaglia di Legnano, che termina in realtà la prima parte del medio evo, la rende a sè medesima; un povero corpo senz'anima che invano per poco galvanizzato da Venezia va ad agonizzare nelle mani dei cardinali della Santa Sede, sino al giorno in cui torna a risorgere sotto un'altra Croce: quella di Savoia.

6. — Da Carlomagno alla conquista di Bisanzio (1202).

La Venezia marittima, nella divisione dell'impero Romano, toccò all'impero d'Oriente; nè avrebbe potuto essere altrimenti: Aquileja se doveva difendere i confini di quell'impero doveva bensì mantenere all'impero di Oriente la viabilità, esterna non solo, ma interna, che da Aquileja a Ravenna esercitavasi. È probabile che la squadra di Altino avesse delle divisionali piccole squadre presso le isole principali della Venezia marittima che tuttora conservano ottimo piccolo porto: Torcello, Burano, Murano. Ma il porto dei Padovani era altrove, come si dirà in appresso; quello dei nuovi Aquileiesi era a Grado, quelli degli Opitergini stavano a Caprue da una parte e a Jesolo od Equilio dall'altra.

Allo scompiglio e al timore dei Barbari si cercò nelle isole Realtine un primo rifugio e si fondò la chiesa di San Giacomo (421), sebbene nella mia recente opera "Le collezioni d'arte in Venezia", abbia potuto trovare che Venezia fu fondata nel 395, e cioè nello stesso giorno in cui Erzerum fu fondata da Teodosio.

Ma niun proposito di fondare una grande città e un grande porto vi era, e a ciò non si pensò che verso la metà del secolo VII, quando la popolazione fu di molto cresciuta, quando Eraclio fondò o lasciò fondare Eraclea, città nova, dove era Ceggia, e quando questa si vide impossibilitata al suo compito. Infatti, allorchè il Patriarca di Grado chiamò quegli uomini contro il re longobardo Liutprando, che lo sconfissero, quando essi compresero che ne erano troppo distanti e che per vincere Ravenna bisognava altrove insediarsi s'insediarono a Malamocco (l'antico) del quale è forse rimasta superstita la lingua di terra odierna — Lido Malamocco — col suo magnifico porto, il vero porto di Venezia.

Questa fu la mossa più abile dei Veneziani, ma anche quella che doveva suscitare contro le ire più tremende, in ispecie dei Franchi, che ne vedevano a malincuore il crescere o dilatarsi. Carlo Magno non aveva osato stendere su loro l'artiglio, lo tentò Pipino nell'809 circa: esso venne da Padova per Brondolo, Chioggia, Pellestrina, Albiola e Portosecco; è probabile che i Ve-

neti da Equilio e da Altino gli venissero incontro seguendo il litorale di Sant'Erasmo e Liopiccolo.

Ad Albiola era necessario per i Veneziani vincere o morire. Vinsero, e trasportarono la loro sede a Rialto.

Venezia attuale non è sorta che sui principî del secolo IX e cioè quando fu chiamata da Michele Balbo ad associarsi alle di lui imprese contro i Saraceni in Sicilia, riportandone onori e ricchezze d'ogni specie; è sorta destreggiandosi fra Longobardi e Franchi; è sorta col favore dei Pontefici romani, come vorrebbero alcuni scrittori ecclesiastici adducendo essere stato Adeodato I a permettere che i Veneziani nel 697 si eleggessero un duca; è sorta in grazia della scissura di Fozio che vi spingeva il favore fin allora goduto da Ravenna come metropoli marittima del Cristianesimo; è sorta infine per la sicurezza, la pace, l'opportunità del suo reggimento che vi sembrava paradisiaco ai sempre nuovi accorrenti in confronto di quello che pativano gli altri Italiani, desolati, altrove, o dal fisco imperiale o dalle schiavitù delle dominazioni straniere.

Il commercio di trasporto era nelle mani dei Veneziani e lo aumentarono con ogni travaglio e vi s'impinguarono tra l'Oriente e l'Occidente: essi sfruttavano sagacemente e copiosamente la navigazione fluviale ed obbligarono tanto Pavia che Ravenna a servirsi di loro, cosicchè ottimi patti ebbero da Carlo il Grosso, come l'ebbero da Basilio II: nell'881 s'impadronirono di Comacchio e nel 932 cominciarono a rendere tributaria l'Istria, come si vede dal Patto di Giustinopoli; se ne resero signori con le spedizioni degli Orseoli intorno al 1000, e precisamente con il doge Pietro Orseolo II colle sue spedizioni nell'Istria, coll'ottenere il vessillo di Sant'Ermagora, protettore di quella parte d'Italia, divenendo il maggior fondatore della potenza veneziana, coronandola con la presa di Bari nel 1004.

Ma è indispensabile, anzitutto, seguendo il Federigo, nella sua Storia dell'Estuario Veneto, dare un rapido cenno sulla topografia della Venezia marittima antica e moderna prima di descrivere il periodo eccezionale della potenza veneta, che ci sarà facilissimo: il "Ducatus Venetiarum", o Veneto Dominio abbracciava complessivamente gli Estuarii di Grado, Caorle ed Altinae (lagune di Venezia) e, come dicemmo, era invigilato da piccole squadre distaccate più da Aquileja che da Ravenna, oppure, dagli abitanti comandati da ufficiali imperiali romani.

Confinavano questi estuari da una parte col margine interno del Continente, dall'altra con una lunga zona di litorale interrotto da larghe aperture inesattamente chiamate porti, e per le quali le acque del mare s'introducevano in lagune, dominando parecchie isolette frastagliate da velme e barene.

L'*Estuario di Grado*, situato fra il Tagliamento e l'Isonzo, aveva per punto capitale la città di Grado munita di grosse torri, decorata di magnifiche chiese e abbellita di ricchi palazzi. Stremata da lunghe guerre contro i patriarchi di Aquileja, gli Slavi croati e i pirati saraceni, abbandonata dalle più doviziose famiglie, si ridusse al misero odierno stato e colle sue spoglie si arricchirono Venezia, Udine e Trieste.

L'*Estuario Caprulano o di Caorle* confinava al sud colla provincia del Friuli ed estendevasi per nove miglia dall'Est all'Ovest e per quattro dal Nord al Sud. I lidi che coronano le sue lagune formavano la rada dell'an

tica Concordia, fiorente all'epoca Romana, ma poi distrutta; veggonsi le sue rovine presso Portogruaro, donde oggi parte la ferrovia che per Cervignano e San Giorgio di Nogaro conduce a Trieste. Caorle fu la prima città vescovile della Venezia, e ne rimangono un bel duomo e un campanile monumentale, rotondo come quello di Santa Maria in Porta di Ravenna. In quei tempi i campanili servivano anche da fari.

Fra l'Estuario di Caorle e l'Altinate, in mezzo agli stagni formati dal Piave e dalla Livenza, trovasi il villaggio di Ceggia nel territorio di Oderzo, presso la strada Emilia e vi sorgevano le città di Equilio (ora Cavazuccherina) ed Eraclea, prima sede della Repubblica Veneta.

L'Estuario Altinate cominciava appunto da là ed estendevasi in lunghezza per oltre 32 miglia, e, a seconda dei siti, ne misurano 4, 6 e 7 in larghezza. La laguna riceveva anticamente parecchi fiumi: Po, Adige, Tartaro, Bacchiglione, Brenta, Muson, Dese, Zero, Sile, Grassaga, Pedoja, Piavon, Livenza, Dobba e Timavo.

Il Brenta in origine si chiamava Medoaco Maggiore, il Bacchiglione Medoaco Minore, il primo proveniente da Bassano, arrivato sull'agro patavino a Fiesso, bipartiva la sua corrente: un ramo volgeva al sud verso Piove di Sacco e giunto in faccia a Chioggia espandevasi nell'Estuario e colla bassa marea usciva pel porto Edrone o Retrone insieme alle acque della fossa Clodia; l'altro, per Vicenza e Padova, verso Bovolenta, univasi al primo, sfociandovi insieme.

Un terzo ramo del Medoaco Maggiore, distaccato da Fiesso, per Mira ed Oriago, nelle vicinanze di Moranzano e Fusina sboccava in laguna ed è quello forse che formava colà il porto dei Patavini, e pel quale tentarono entrare gli Spartani di Cleonimo.

Livio dice che si chiamava *Prealto*, e si vuole che, lambendo appunto il piede all'isola di Rialto, le abbia impartito tal nome.

La previdente Repubblica volle escludere le acque dolci dal suo comprensorio, riducendola a poco a poco allo stato presente, ed eccone i confini attuali:

Dal lato del mare, quella catena di lunghe isole parte naturali, parte artificiali che costituiscono il litorale; dal lato di terra ferma l'alveo vecchio della Piave che si svolge prima al Nord-Est poi al Sud-Ovest, l'influente taglio del Sile al Nord: il taglio o canale dell'Osellino al Nord-Ovest, i tagli o canali del Sopra-Bondante e Sotto-Bondante al Sud-Ovest, il canale Novissimo all'Ovest-Sud-Ovest o Sud. La superficie della laguna che è valutata a 160 miglia quadrate geografiche, delle quali venti occupate da canali e grandi specchi d'acqua, giunge così sino ai lidi che contornano il Veneto Estuario.

1. Il lido di Piave che cominciava da Equilio e da Eraclea, ed ora principia dal piccolo porto di Jesolo (*Cavazuccherina*), antica foce del Piave, e si estende in lunghezza più di sei miglia presentando al mare una spiaggia sabbiosa sino a Pordelio dove il canale di questo nome si unisce con quello dell'Arco o Cavallino, il quale anticamente era diviso da un porto ed ora è completamente interrato.

La metà verso Jesolo mantiene il nome di litorale del Cavallino, l'altra quello di Pordelio.

2. Il lido di Sant'Erasmus lungo oltre due miglia e largo mezzo, giace fra i porti di Sant'Erasmus, e quello di Treporti. Passato il porto di Sant'Erasmus, sporge per largo tratto un notevole scanno arenoso in capo al quale sta un gruppo di fertilissime isole, il litorale delle Vignole, mediante l'argine della Garzina congiunto al castello di Sant'Andrea, opera del Sammicheli, ed una delle principali difese da parte del mare.

3. Il litorale di Malamocco o del Lido, perchè estendesi per circa 6 miglia fra i due porti di quei nomi. In cima al Lido evvi il forte di San Nicolò donde partirono le grandi armate navali per le crociate; vi è stata fatta la scogliera omonima recentemente ed alla sua estremità meridionale questo litorale viene tagliato dalla gran diga marmorea dei Murazzi.

4. Il lido di Pellestrina, litorale assai stretto che corre per sette miglia nella linea di Chioggia, era una volta divisa dal porto di Pastene che vuolsi interrato nel 1440 e di cui una sezione chiamasi porto Secco, l'altra sarebbe quella che si chiamava Albiola, ed ora nomasi San Pietro in Volta.

I Murazzi sono una muraglia dello spessore alla base di 13 o 14 metri, e dell'altezza di 4.50 sull'alta marea, che si estende sino in prossimità del porto di Chioggia e che fu cominciata il 24 aprile 1746 " *aere venete ad usu romano* ".

5. Il lido di Sotto marina o Clodia minore, lungo 6 miglia, largo 1 circa, così chiamato al nord mentre al sud assume il nome di lido di Brondolo.

L'imboccatura della conca dello stesso nome forma un porto e così, in succinto, abbiamo realmente 6 porti:

a) il porto della Piave Vecchia e dell'antica Jesolo, oggi la bocca donde sfocia il Sile;

b) il porto dei Treporti, detto così da tre canali di cui uno conduce all'isola di San Francesco del deserto, il secondo a Pordelio, il terzo a San Felice, Torcello e Burano;

c) il porto di Lido;

d) il porto di Malamocco;

e) quello di Chioggia;

f) quello di Brondolo.

Vi sono poi altri due porti in laguna: 1° il bacino di San Marco in cui posa Venezia e che si protende nel canale della Giudecca; 2° quello formato dalla stazione ferroviaria marittima; il quale s'inoltrerà ai Bottenighi, ed estendendosi fino a Lizza Fusina, *l'antica Leuca Officina*, tornerà a formare l'antico porto dei Padovani.

La storia ha dimostrato a sufficienza che Venezia ebbe bisogno e si valse di *tutti i suoi porti*, vuoi che fronteggiasse la terraferma, vuoi che volgesse alla sponda italiana od alla dalmata dell'Adriatico, la di cui importanza credette così necessaria alla vitalità propria da chiederne l'investitura legale nel 998 all'imperatore greco, per farne una delle basi del contratto coi crociati, e da esaurirsi fino all'ultimo giorno della sua autonomia per conservarsela. Ma ripigliando appunto il filo della storia, le imprese degli Orseoli ebbero d'uopo di molti anni pel consolidamento, e l'ebbero nel 1018 col tributo delle isole del Quarnero; nel 1043, sotto il doge Flabalnico che fu dall'imperatore Costantino riconfermato duca di Dalmazia, e Proto-

Spadario, iniziando così la seconda epoca della Repubblica colla costituzione del collegio dei Pregadi, dal quale si eleggevano i Savi, che erano i veri ministri.

Tutti i tredici Dogi che gli succedettero sino a Pietro Ziani, 1205, sono uomini ragguardevoli: Pietro Contarini sotto cui Venezia comincia a costruire nuove navi per la spedizione contro i Normanni di cui risultarono vincitori nelle Puglie, Domenico Silvio, cognato di Niceforo II, che con 34 navi nel 1082 fuggò i Normanni da Durazzo e Vitale Falier o Didoni che debellò Roberto a Bitonto ed ottenne un crisobolo dal Comneno con cui i Veneti divennero liberi da ogni supremazia greca. Sotto di lui si rinvenne nel 1094 il corpo di San Marco ed egli riceveva la visita dell'imperatore Enrico IV. Gli successe Vitale Michiel, sotto il quale fu stabilito di concorrere, con gli altri cristiani, alla conquista della Siria.

È notevole come dalla guerra coi Normanni i Veneziani avessero avuto libero approdo in tutti i porti del greco impero da Laodicea ad Atene, da Tessalonica (Salonico) ad Adrianopoli, da Cipro a Candia, ecc., ecc., ed in Durazzo avere fondachi, chiese e case. Ma più di tutto ereditarvi in certa guisa quanto avevano gli Amalfitani. Tale, più di tutto, fu la causa delle contese, che ebbe poi in Venezia, in Terrasanta, e per le conquiste di Terrasanta con Pisa e Genova, contese che la stremarono nel secolo XIV e la posero sull'orlo della rovina.

Questi patti importantissimi che furono rotti da Emanuele Comneno vennero poi rinnovati da Andronico, sotto il ducato di Orio Malipiero che era successo nel 1072 al gloriosissimo Sebastiano Ziani successo a sua volta a Vitale Michiel.

Vitale Michiel che aveva conquistata Gerusalemme fu il primo a cedere assegnati, dando pezzi di cuoio marcati con la sua arma in cambio di oro. Sebastiano Ziani, uomo di grande ricchezza, fu il fondatore del tesoro di Stato della Repubblica Veneta, perchè non bastano il valore e le navi, quando per muover guerra difettino i denari.

Il metodo più semplice usato dai Veneziani fu di chiedere prestiti interni ai rappresentanti delle grandi famiglie che ne costituivano il governo.

Dalle *Fontes rerum austriacarum*, f. 204 o 206, vediamo che il Doge già dal 1188 aveva chiamato i Veneti a prepararsi per la Pasqua del 1189. Vi fu, certo, una guerra in Siria in quell'anno all'inizio del dogado di Enrico Dandolo che veniva nel 1192, marzo 26, per un breve di Celestino III sempre più spintovi; in quel torno egli ebbe cura di rinnovare il patto del 1123 fra i Veneti e i Preti ed i Baroni del Regno di Gerusalemme ed il marchese di Monferrato; dal 1195 si ha secondo il Dandolo (cronaca) la presa di Pola fatta dai Veneziani e nel 1200 una vittoria sugli Anconitani e Brindisini: prima di accingersi alla grande impresa ben si capisce che il Doge volle rendersi sicura la strada del ritorno, e vince i Parentini ed obbliga a un patto di fedeltà (5 ottobre 1202) i Triestini ed i Muggiani e dopo aver sagacemente giurato coi baroni Franchi in chiesa di San Marco i patti per la spedizione (aprile 1201) li trascina all'impresa dell'indomabile Zara, mentre a Corfù sosta solo per rinnovare il patto con Alessio IV, figlio di Isacco. Innocenzo III volendo castigare i Veneziani degli eccessi di Zara, ma non volendo inimicarseli, scrisse al Doge nonagenario ingiungendogli di

far penitenza (!); ma la spedizione proseguì ed il Doge si accontentò l'anno appresso di scrivere al Papa dopo l'espugnazione di Costantinopoli, il quale, a sua volta, non mancò poi con importantissimo breve del 29 gennaio 1205 (che si trova a pagine 529, 531 della *Fontes Rerum austriacarum*) di approvare pienamente i patti occorsi tra i Franchi ed i Veneti. Colla conquista di Costantinopoli, di Gallipoli, ecc., colla divisione dell'impero di cui tre ottavi spettano ai Veneziani, colla compera di Candia (nel 1205) Venezia che diviene padrona di tutti gli scali sino al Bosforo, diventa da potenza adriatica (suo primo errore) potenza mediterranea.

La storia dei porti antichi dell'Adriatico sarebbe qui finita, perchè la missione storica di Venezia, quella cioè di vendicare i latini sui greci, per il loro trasporto dell'impero, fatto da Costantino e Diocleziano, era ormai compiuta. Le spoglie dell'Egeo furono una veste di Nesso su di lei: ella avrebbe dovuto seguire il consiglio di Enrico Dandolo, trasportar la sede ducale da Venezia a Costantinopoli: Pietro Ziani non lo volle; coi tesori del sacco di Costantinopoli s'ebbe l'invidia delle consorelle italiane, coi provvedimenti di Candia infinite ribellioni e poi guerre continue coi musulmani: non le restava che commettere un altro errore, che appunto commise con lo spingere la sete dei possedimenti in terra ferma, e quando conia la moneta "*Venetia Magna* „ desta le ire di tutta Europa tanto che sul principio del secolo XVI è all'orlo della catastrofe; perde quasi sè stessa, si salva ma le è tolta per sempre Ravenna e con la presa delle rive del Po perde la sua sicurezza in Italia terrestre.

In ogni modo vi sono ancora due secoli e mezzo di gloriosa storia marina italiana, che ci permettiamo di riassumere brevemente.

7. — Dalla caduta di Bisanzio alla pace di Torino, 1381, e da questa al sacco di Costantinopoli, 1453.

Pompeo, vareando la soglia del tempio di Solima, si era inimicato non solo i Giudei, ma tutti i popoli siriaci; Giulio Cesare, invadendo la Gallia, la Germania, la Britannia, aveva trascinato al carro della Fortuna le due grandi forze dell'Oriente disdegnato, e dell'Occidente. Costantino era nato e vissuto nelle Gallie e nella Britannia e fu seguace in Diocleziano, nel comprendere la necessità di restaurare il potere civile sul militare, alleandosi alla Chiesa.

Nel giorno di quell'alleanza Roma più non esisteva. Costantino in certo qual modo compì l'opera di Nerone, di cui fu erede ed imitatore in molte cose.

Roma era morta all'assassinio di Vitellio nel Campidoglio da secoli avanti. Il Campidoglio aveva perduto il suo fascino. E si fu il Pretorio la potenza militare, che da Pertinace a Costantino dispose del mondo.

Roma non era mai stata, salvo nei primordi, una colonia agricola; e le di lei colonie filiali furono sempre militari.

Il giorno che Roma prese l'imperio del mondo condusse seco lo spopolamento e la fame in Italia.

Tutte le città dell'Etruria, del Sannio, della Sicilia, della Magna Grecia erano perite una per una.

Riempire di carne umana la devastatissima Italia fu un grande problema sino a Costantino; riempirla dopo, uno maggiore; Cesare, sia pur da conquistatore, aprì i cancelli delle Alpi alle popolazioni nordiche; già ai tempi di Claudio il Senato era mezzo gallico e Caracalla, concedendo l'*jus* romano a tutto l'Impero cercò di attingere nuovo sangue e nuovo oro per l'anemica Roma.

Caduta la Repubblica romana, rimasero due padroni: la milizia e il fisco. La milizia creava l'imperatore; il fisco lo manteneva. Roma, che vendeva ogni cosa, che vendette sè medesima sempre, trovò nella Santa Sede e nella Gallia le sole forze che le permisero di traversare, o *servile* o *schiaiva*, la storia.

I grandi eserciti romani nel III secolo erano scomparsi; fa meraviglia il vedere come sia piccolo il numero dell'esercito onninamente romano. Ormai questo non è altro che un'accozzaglia di turbe di barbari combattenti fra di loro. Gli imperatori bizantini attirano a sè le popolazioni barbare, sole ormai capaci di coltivare il suolo, e nella grande alluvione gotica si trovò il comune concime fecondatore d'Europa. L'Italia e la Spagna si ebbero un rinascimento. Teodorico, da Verona a Ravenna, restaurò la penisola superiore; ma non potè impedire che altre popolazioni, le vandaliche, prendessero la Sicilia e gli estremi lembi d'Italia che rimasero spogli di genti e di coltura. Narsete, chiamando i Longobardi in Italia, fece opera di sommo politico: i Longobardi più tardi trascinarono, come i cani trascinano gli sciacalli, i Franchi alle loro spalle. Ma che monta? La Chiesa e la Gallia, all'incoronazione di Carlo Magno, avevano rifatta l'Italia e quel che poteva esservi di civiltà europea.

Non un capriccio e non un prodigio fecero da Costantino concludere l'alleanza colla Chiesa cristiana.

Egli aveva percorso le immense solitudini di Europa; egli aveva visto che i popoli, più che nelle armi, ambivano addestrarsi cogli aratri, e la Croce, alla cui ombra l'aratro operava, rappresentò un simbolo di pace, di silenzio e di lavoro. Paolo, colla predicazione contro il gentilesimo; Pietro, colla istituzione dei vescovi, benemeritarono dell'Europa. I vescovi che si eleggevano da quelle turbe di schiavi e di ploranti erano invero una specie di *Camera rappresentativa*.

Ed il Concilio di Nicea, presieduto da Costantino, è la riunione o l'agone di due poteri: la Costituente ineffabile del medio evo.

Per la storia dei porti adriatici importa molto seguire l'accrescimento e la caduta di Amalfi sul Tirreno (1), il fiorire e disfiore di Pisa, il duello tra Genova e Venezia e le loro contese sino al predominio di Casa d'Austria in Italia (152, *Trattato di Cambray*). Tutto ciò è abbastanza bene e a grandi linee tracciato anche dal Sismondi, il quale dimostra come la dominazione di Carlo Magno non si stabilì se non dopo che Augusto, duca di Benevento, nell'800 ne ebbe riconosciuta la supremazia.

Ma nel IX secolo un altro grande avvenimento era accaduto: l'invasione degli Arabi in Sicilia, e il loro impadronimento di Messina (827), e un altro più grande ancora, quale l'unione dei cittadini di Napoli, Gaeta e Amalfi

(1) V. anche il bello studio di U. Moretti, *Repubblica marinara d'Italia e il commento comandante il porto di Ravenna, sulla prima* di C. A. Levi nell'*Adriatico* del 24 agosto 1905.

al levar l'assedio (846) di Gaeta. Gli imperatori greci restarono, realmente, anche dopo Carlo Magno i padroni o gli alleati delle marine d'Italia.

Ciò spiega come all'epoca delle crociate i Franchi dovessero ricorrere ai Pisani ed ai Genovesi. Durante più di un secolo e mezzo, sino allo stabilimento effettivo dei Normanni, il principato di Salerno dominò sulle contrade meridionali d'Italia, ed Amalfi fu il grande porto del Mezzogiorno ove si fusero e si confusero le civiltà greco-arabe sino a che i Normanni, sotto Roberto Guiscardo, s'impadronirono completamente delle due Sicilie.

Ma Roberto non saziò, aspirando a impossessarsi dell'Impero d'Oriente, commise l'errore di attraversare l'Adriatico, impadronirsi di Corfù e Butrinto ed assediare Durazzo, e dopo varie alternative morì in Cefalonia nell'anno 1085. Sotto Ruggero di lui figlio gli Amalfitani furono costretti ad unirsi alla costui squadra di Sicilia ed a sguernire il loro porto che fu predato dai Pisani, i quali ne asportarono le Pandette dono di Giustiniano: gli Amalfitani furono tosto vendicati dal re Normanno sui loro nemici; ma Amalfi aveva subito un colpo micidiale dal quale non doveva più rimettersi. Venezia generosa di aiuti ai Greci ne ereditava quasi tutte le prerogative ed i beni nell'impero bizantino, e l'occasione della prima crociata nel 1096-1097 collegò le marine dell'Adriatico di Venezia con quelle di Pisa e Genova. Tardi si avvidero Pisa e Genova che Venezia avrebbe preso il sopravvento, ma non potevasi in quel secolo guerriero e mercatante avere i concetti della fine politica di Macchiavelli: v'era tutto da guadagnare e tutto si guadagnò.

Se Pisa si riconciliò con Venezia all'assedio di Costantinopoli, non fu così per Genova, che cominciò ad attaccarne le conquiste ed i beni sia in Asia che nell'Egeo; ma non è punto provato che tale rivalità abbia diminuiti o rovinati i porti dell'Adriatico. Venezia col decretare che concedeva in feudo ogni punto dell'Adriatico e dell'Egeo a chi in di lei nome occupasse isole o porti cedute col trattato di partizione dell'Impero, aveva seminato i mari di nuova vita e coll'istituzione dei baili e dei consoli aveva fondato un nuovo diritto delle genti. La costa Adriatica italiana da Ravenna ad Otranto, tranne il castello di Ancona, come ben disse il Pasolini, era un deserto, poichè fin dal 1030 circa, Venezia, ebbe cura di rovinare per sempre Adria, sua vicina rivale.

La dedizione dell'Istria, l'occupazione di Zara, e l'impadronimento di Durazzo la fecero signora dell'Adriatico, ma sin dalla fine del secolo XVI la vediamo servirsi di quei signorotti feudatari nell'Adriatico orientale e nell'Egeo sino alla caduta di Candia, che acquistava nel 1205. Candia fu il suo grande baluardo, alla di cui caduta Venezia non fu per un secolo, e cioè sino alla sua totale catastrofe che un cadavere o una mummia.

Prima ancora di narrare quanto successe sino alla pace di Torino (1381) conviene o converrebbe dare in succinto la storia dei tre potentati adriatici italiani su cui ella si innalzò, e cioè Ravenna, Ferrara, Ancona; ma di Ravenna abbiamo parlato, di Ferrara dobbiamo dire che essa fu fondata col concorso dei Veneziani e che ne costituiva l'antimurale perpetuo della terra ferma come può rilevarsi da una considerazione del Frizzi nel suo Diario (sino al 1800).

Di Ancona prenderemo rapidamente dalle sue cronache un cenno, non perchè essa abbia mai preteso a dominare l'Adriatico, ma piuttosto perchè

nell'impossibilità di Rimini, e nella trascuranza in cui trovasi, ancor oggi, Ravenna, Ancona è destinata ad essere tra Brindisi e Venezia il porto mediano dell'Adriatico a difesa di Roma.

I Normanni per aver vinto i Saraceni che avevano occupata gran parte dell'Arcipelago, presero Corfù e Durazzo; le occuparono, ma poi ne furono scacciati, coll'aiuto dei Veneziani ed Emanuele Comneno potè far erigere in Corcira una sua statua coll'iscrizione: "Emmanuele Comneno imperatore felicissimo, qui siculos Tirannus devicit victoriae premium Corcira (tulit?)." Ma il Comneno con fede greca, alleatosi a Stefano re d'Ungheria tolse ai Veneziani Spalatro, Ragusa ed altri luoghi della Schiavonia, che poi perdette in seguito alla sconfitta impostagli dal doge Vitale Michiel che occupò Scio ed attaccò Negroponte. Ciò nondimeno si ripacificò con essi allo scopo di tagliare un principato ad un suo bastardo di nome Alessio, che creò Duca, dandogli Corcira, l'Etolia e l'Epiro, *presidiati però dai Veneziani*.

Adescati sì gli Ungheri che i Siciliani cadde Corcira dopo lunghe vicende nelle mani degli Angioini, finchè nel 1386, essa si diede liberamente ai Veneziani con atto pubblico e rimase fedele alla Repubblica, restandone una delle ultime e più pure glorie la difesa fattane nel 1687 dal conte di Königs-mark, di cui ancora esiste colà il monumento trionfale, con figurazione marmorea nell'Arsenale di Venezia. Ambita, strappata e ripresa dai Turchi dopo le guerre napoleoniche, cadde in mano agli Inglesi e fu da loro abbandonata alla Grecia dopo che s'impossessarono di Malta, la loro ròcca nell'Egeo. Oggi non è più Corfù la padrona delle bocche Adriatiche sibbene Durazzo, l'antica Epidamno.

Di Ferrara diremo anche che il giorno in cui si penserà seriamente alla navigazione a vapore sul Po, essa diventerà alleata di Ravenna di cui sarà l'emporio entro terra, senza che ciò punto possa nuocere a Venezia, per la quale è sufficiente l'essere il bacino equoreo naturale delle alpi Retiche e Carniche.

Brevi i ricordi di Ancona che venne meglio tenuta in conto sotto gli Antonini, ed ostenta ancora il celebre arco di Trajano. Quando la discendenza di Teodosio si portò a Ravenna, Galla Placidia vi eresse una chiesa e il palazzo della Farina facendone il mercato delle Marche (403).

Attila vi pose assedio e la rovinò: Belisario e Narsete si accamparono nella Marca e più probabilmente a Fermo; si sa che prima era stata liberata dai Goti per Giovanni e Valeriano che da Salona l'uno e l'altro da Ravenna vi erano accorsi in difesa (note del Ciavarini alla cronaca del Bernabei). Istituita da Longino la pentapoli marittima, Ancona dipendente o collegata all'imperatore di Costantinopoli obbedì agli esarchi fino al 752 in cui fu presa da Astolfo, contro la promessa fatta a Pipino di renderla o cederla alla Chiesa, ritenuta da Astolfo e Desiderio. Nell'839 assediata dai Saraceni e vinta fu quasi distrutta e verso l'850 gli Anconetani che erano a Costantinopoli mossi a pietà la riedificarono ponendola sotto l'alto dominio dei papi.

Posseduta dal Guarnieri la ritolse nel 1137 Lotario secondo, per terra e per mare, e poscia a questi Emanuele II che aveva bisogno di un tale baluardo per contrastare e la potenza imperiale germanica e la commerciale dei Veneti contro cui erano unite varie città del litorale compresa la stessa Ancona, la quale, in quel torno, appiccò un certo Branca Fiamma.

Nel 1167 fu dominata e poi abbandonata da Enrico Barbarossa, così pure nel 1172 dal vescovo Magontino e dai Veneziani, ma difesa dalla contessa Matilde.

Nel 1177 i Veneziani vi accompagnarono Alessandro III e Barbarossa ed in quell'occasione seppero ottenere la legalizzazione del dominio del mare Adriatico, in memoria di cui si faceva ogni anno " lo spozalizio del mare „. Un secolo dopo circa, furono gli Anconetani di nuovo assediati dai Veneziani, nel 1308 dagli Jesini e nel 1348 dai Malatesta, i quali poi ne tentarono l'impresa circa nel 1414, reggendosi, quindi, a podestà e rimanendo illesa con Camerino dall'occupazione di Francesco Sforza che si era insignorito della Marca. Interessantissimo è il brano di cronaca del Bernabei circa l'anno 1483, nel quale si ricava che tanto la lega contro Venezia quanto i Veneziani vi entrarono ed uscirono colle loro armate senza che nè gli uni nè gli altri se ne impadronissero.

Se ne impadronì più o meno con frode la Chiesa, la quale, tranne il periodo dal 1518-1520 in cui fu occupata dai Turchi, la taglieggiò e l'angariò fino a che la vendette, per poi in altri tempi riprenderla.

Ancona fu nel medio evo impedita di crescere a potenza, per essere chiusa dentro, da chi possedeva Faenza e l'Appennino: ai lati, da chi aveva Ravenna e Rimini dei cui signori fu ambitissima mèta, ma pur possedendo Pesaro non vi toccarono: in faccia l'Ungheria sempre più crescente e la Dalmazia e le isole del Quarnero sempre occupate dai Veneziani ne impedivano il respiro: le fu adunque ancor fortuna capitare sotto le Somme Chiavi che vi intrattennero una buona marina specialmente nell'ultimo secolo; ma alla Marina Pontificia mancò sempre il più importante elemento: capitani suoi propri, cioè, ed ebbe poi quel supremo vizio che hanno tutti gli Stati, senza propria ragione di esistere, il bisogno, invero, di truppe mercenarie che lor tolgono ogni carattere e ogni forza morale.

Ma troppo lunga essendo già questa monografia e persuaso di aver a sufficienza svolte tutte le considerazioni necessarie alla *Storia degli antichi porti italiani nell'Adriatico* chiuderò tale Memoria pregando il Lettore di tenermi per iscusato se in queste pagine ho cercato di tributare sopra le altre città una maggior venerazione per la grande Venezia, che tanto peso sopportò dalle sue origini fino a Colui che venne chiamato il Secondo Attila — Napoleone.

DOCUMENTO N. 1.

CLASSIS RAVENNAS

Su la marina dove il Po discende
Per aver pace co' seguaci sui.

L'ampio porto di Ravenna, munito di forti opere e di un faro, costruito come quello di Pozzuoli, ad imitazione del celebre di Alessandria, accoglieva le molte navi dell'armata istituita da Augusto per la difesa del mare superiore. La città di *Classis*, la quale si deve considerare siccome un sobborgo di Ravenna, e che dall'armata ebbe il nome, sorgeva presso il porto, esistente ancora nel secolo VI. Ivi approdarono le navi di Belisario, quando Ravenna col re goto Vitige a lui si arrese (540). Il porto principiava già allora ad impaludare: il sobborgo di *Classis*, preso da Faroaldo I e da Faroaldo II, duchi di Spoleto, veniva poi nel 719 devastato da Liutprando; e i successivi interrimenti a poco a poco colmarono il porto, sicchè ora la Basilica di Sant'Apollinare in Classe, la quale sorge sul luogo della scomparsa *Classis*, a cinque chilometri da Ravenna, si trova pressochè ad uguale distanza dal mare.

Nelle vicinanze della chiesa di Sant'Apollinare in Classe esisteva un cimitero cristiano; essendosi ivi disseppelliti pure titoli sepolcrali di classiarri, o da potersi assegnare a persone delle famiglie de' classiarri, è probabilissimo che non lontano vi fosse stato il sepolcreto di questi militi, dal quale i fedeli poi trassero marmi e se ne valsero per il loro. È da suppersi che negli altri porti dell'Adriatico si trovassero navi di quest'armata; ma nelle poche epigrafi non riusciamo a determinarli. Quindi non trarremo alcuna induzione da quattro iscrizioni di militi dell'armata ravennate, di cui l'una fu rinvenuta a Miseno, e le altre provengono dall'agro napoletano. A Brindisi, stanza di navi da guerra al tempo della Repubblica, non venne trovato finora, per quel che io mi sappia, se non un solo epitaffio di classiarro d'incerta armata. Però, in confronto di quelle altre antiche e meno importanti città, l'epigrafia brindisina non si può dire punto ricca: siccome scarsi sono per lo più i marmi scritti e i monumenti in generale in città marittime fiorenti nell'antichità; penuria archeologica, la quale si ha, per esempio, da lamentare per Genova, Taranto, Marsiglia e per la splendida e popolosa metropoli dell'Egitto greco e romano. A *Centumcellae* (Civitavecchia), poi, nel porto Traiano, stavano, siccome vedemmo, legni di amendue le armate pretorie.

A Roma si trovavano militi dell'armata di Ravenna, come ve n'erano di quella di Miseno. La *Notitia urbis* ed il *Curiosum urbis* ricordano nei loro *breviaria* i *castra Ravennatium* (*Ravennatium, Cur.*), senza però indicare la regione, in cui essi trovavansi. Ma noi sappiamo che questa era la decimaquarta o transtiberina, nella quale eranvi pure le naumachie; poichè nell'età di mezzo, dagli antichi *castra Ravennatium*, rimase ad una parte di Trastevere il nome di *urbs Ravennatium*, come parte della medesima regione trovasi in quel tempo eziandio designata col nome di *regio naumachiae*. È quindi probabile che i Ravennati si adoperassero particolarmente negli spettacoli delle naumachie, e che i Misenati, per la vicinanza dei loro *castra* al Colosseo, in esso prestassero specialmente i loro servigi.

La *Classis Ravennas*, la quale, siccome fu detto, ricevette tra il 71 e il 127 il titolo di *praetoria*, ebbe altresì comune con la misenense la denominazione di *pia vindex*; da Caracalla o da Elagabalo fu appellata *Antoniniana*, e da Traiano Decio *Deciana*.

Classis Ravennas.

Classis praetoria Ravennas.

Classis praetoria Antoniniana Ravennas.

Classis praetoria Deciana Pia vindex Ravennas.

Classis Ravennatium.

Ecco ora la serie dei prefetti di quest'armata:

1. *P. Palpellius Maecius Clodius Quirinalis.*
2. *Oscus* (al *Moscus*).
3. *Sex. Duilius Bassus.*
4. *Cornelius Fuscus.*
5. *P. Cornelius Cicatricula.*
6. *Numerius Albanus.*
7. *M. Calpurnius M. F. Seneca Fabius Turpio Sentinatianus.*
8. *P. Cominius P. f. Claemens.*
9. *Tullius Crispinus.*
10. *Cn. Marcius Cn. f. Rustius Rufinus.*
11. *M. Aquilius M. f. Felix.*
12. *J. cianus.*
13. *M. Aurelius Regulus.*
14. *L. Aemilius Sullectinus.*

Dei tre sottoprefetti dell'armata di Ravenna conosciamo i nomi e cioè:

1. *T. Abudius Verus.*
2. *T. Cornasidius T. f. Sabinus.*
3. *T. Appaeus T. f. Alfinus secundus* (1).

CLASSIS VENETUM (Aquileiae).

Il *praefectus classis Venetum, Aquileiae*, dalla *Notitia dignitatum* è posto fra le *propositurae magistri militum praesentalis a parte peditum*. Questa è l'unica menzione, che abbiamo per Aquileia di un'armata speciale, derivata probabilmente da qualche divisione della Ravennate (2).

(1) Dall'opera di E. FERRERO: *L'ordinamento delle armate romane*. Fratelli Bocca, Torino, 1878, pagine 133-137.

(2) Proengono da Aquileia, o dalle vicinanze, un'iscrizione di un trierario, una di un *gubernator* e due di veterani, le quali, benchè appartengano all'armata di Ravenna, nondimeno preferii lasciare tra quelle d'incerta armata. (V. FERRERO, op. cit., pag. 159).

DOCUMENTO N. 2.

R. Archivio di Stato in Modena: Biblioteca Mss. *Storia ferrarese*, di PELLEGRINO PRISCIANI. Sec. XV-XVI. Libro I, a carte 25.

De Padi hostijs C.^m XIII.^m

Tribus hostijs tantum: prioribus annis: padum mare inisse polybij, supradescipto textu: nobis teste: firmare possumus: Olana: quod postea Volana: Padusa et Spinetico: seu eridano: aut Vatreno: magnitudinem neri portus habente: Romanorum etiam tempore: ut inquit plinius. Sed portus nulli alteri inferior eorum: qui in mare Adriatico reperiebantur: ut polybius ipse: et si cum non nominet Postea deducto Messanico: Et Assagis Tuscie populis: egesto omnis impetu in Adrianorum paludes: quae septem maria appellabantur: et flumina: fossasque deducentibus: et philistina superabundante: Accedentibusque athesi ex tridentinis Alpihus: et Togisono ex patauinorum agris: Ora nonem padi aquis: plinius

ascribit: hoc ordine: 1 Messanicum: rauenam prope. 2 Vtrenum: eridanumue: aut spineticum a nobis nunc primarium nuncupatum et quod Vetustissimae historiae: portum melandriano: vocauerunt: ut capitulo xxj^o libri huius nostri: aperietur ubi Rauene Ciuitatis fundamenta describemus. 3 Capresiam: quod nunc magnauacam dicimus. 4 Sagim: 5 Volanam: 6 Aplenam: 7 Carbonariam: 8 Fossiones: 9 et Philistinam: quod alii tartarum vocant. Et post haec: portum alterum Tosigoni: athesisque aquas: brundulum scilicet: sicut et mediaciduam: ac fossam Clodiam: Edronem efficere. Temporibus autem nostris: et si horum aliqua omnino deperdita uideantur: et nona sibi Padum hostia arripuisse iam demonstramus: laborabimus tamen primo: aliquorum ipsorum uestigia hac etiam aetate demonstrare: Joannis boccatij errores in his maximos deprehendentes: et deinde in stagna: et portus ipsos omnino ingredients. In plinij descriptionem iam dictam: aliqua adducentes: conabimur tandem: pro iudicio nostro: rem medulitis aperire. Messanicus portus: licet et angustus: et alluionibus satis sit adauctus: consistit tamen: et nauigantium plurimum in eum se se recipiunt. Primarius autem sine Spineticus nobilitatis suae antiquae uestigia satis clara sibi retinet: licet Spinam ciuitatem suam penitus amiserit ut supradiximus. = Capresia nec non xv millibus passuum ab primario distans: et si priscum dereliquit nomen: magnauaca et enim dicitur a nostris retinuit se tamen: et in stagni formam saltem: Ad quod stagnum supra xii millia in circuitu patens Comaclensis sita est vetusta ciuitas Ditioni Excell.^{ae} tunc subdita: quam per gotthorum: longobardorumque tempora Ingentes armare solitam fuisse classes: in historiis legit Excellentia tua: et numerosas armatorum militum acies: = Si agis autem omnino nunc perijt: licet ab incolis audiuerimus per passus mille et quingentes eius alueum adhuc patere: magis Volanam penes: quam capresiam: quod facillime et credimus: et scribere ausi sumus: cum in thalassographia nostra quoddam: anno salutis nostrae 1324^o per Jacobum de Ziroldis uenetum: signata portum ipsum sub Canalionis nomine: Inuenimus: (1) = Volana et Vetustissimi: praesentisque nominis hostia: omnibus adhuc satis sunt manifesta: et nauibus etiam quantum uis onustis secunda. = Aplene autem et Carbonarie: nomina et si certissime amisimus: non ita certo: portus ipsos deperditos fatebimur: Nam supra gauri hostia: antiqui alterius portus uestigia: et quidem manifesta: apparent: quem non nulli portum ueterem: aliqui uulgo Donzellarum appellant: et hunc aplene fuisse uniusquisque satis sibi persuadere posset. = Carbonarie autem hostium fuisse credimus: quod postea angulariam: deinde laureti portum: maiores nostri dixere: presentes autem portum neri: licet exinanitum. Bernardus tamen Justinianus: 1^o. 6^o. historiae suae Venete: Carbonaria diem fuisse que nunc fornaces appellamus = Fossonum partus nunc solius noui athesis aquas nouo hoc fluminis ipsius decursu in mare defert. Fossis tamen in Cosmographia iam dicta..... ab primario milibus passuum distat. De philistina autem plurimum dubitauimus: Nam quem ueneti portum philistine dicunt: nouimus et nos: ultra athesim non tantum: sed et clodiam: in clugiam uenetias uersus esse: et in historiis etiam henricus: teste blondo l. 7^o. primae decadis: sic dicente: profectus est ergo narses: per philistinam clodianamque fossas: per padicem capresie que nunc magnauaca dicitur hostia. Philistina autem fouea in qua tartarum..... decessit ut in sequentibus demonstrabimus: citra athesim certissime et fuit et est: et illius etiam manifesta adhuc uestigia apparent, plinius deinde citra brundulum et ultra fossiones philistinam ponit: Ex quibus Re ipsa plenius examinata: et circum circa Reuoluta concludimus: et athesim et philistinam: padumque ipsum: et coeteros fluuios: non eo usque plinij temporibus peruenisse: quo postea se se extenderrunt: uico capitis arzi inter alios nobis tunc nomen ab effectu ipso sumentur:..... affirmandum non..... tamus: et dubium de hoc portu philistine omnibus tollitur: athesim: alio prioribus dictis annis decedente solitum ut in..... dicimus. Et loca ipsa omnia circumstantia: stagna tunc fuisse: ut pulcherrime in sequentibus probabimus: Alluionibusque deinde tantorum fluminum: stagnis ipsis paulatim excrescentibus: alueos fluuiorum se mutasse: hostijs: nominibus remanentibus. = D. = Brunduli portus licet satis sit exiguus: Durat tamen: et nauigantibus plerumque succurrit. = De Edrone autem: cum fossa Clodia et mediacidua: quam bachilionem diximus: illum efficiant: et portus ipse et alij consistant: et de ipsis sermonem mox simus facturi: aliud impresentiarum non scribimus. Et edronis situm uerum hies in Cosmographia iam dicta.

(Omissis).

(1) Cosmographia item et vetustissima qua supra..... mus portum ipsum..... et xxviii millibus passuum ab primario portu.

DOCUMENTO N. 3.

R. Archivio di Stato in Modena: Biblioteca Mss. Estratto dalla *Cronaca Estense* di Fra PAOLO DA LIGNAGO de' frati Carmelitani di San Polo di Ferrara, ecc., ecc.

Et è Incerto a molti In qual Prouincia sia posta la città di ferrara E non è dubbio che la sia Estimata nella prouincia di Venesia La quale per Testimonianza di più attori è posta dentro da questi confini. Da ponente l'Istria, da l'occidente lo fiume di Pada, Da tramontana le Alppe conzonte con la Magna: Da mezzodi Il fiume del po: il quale discore in mare per lo porto di Volana Et la parte del suo Terreno di sopra che è dalla parte Destra dello anticho po, verso lo mezo Di E della prouincia di Emilia nella qual è la cita de Rauena, Imola, Et molte altre. E così l'Isolla del polesene de S. Georgio in sino al mare è posta fori della Prouincia di Venesia: et è posta in la prouincia di Romagna.	Ferrara in qual prouincia è posta
Il Po, ovvero Eridano Re de' Fiumi d'Italia - Dal ponente uolto a Leuante core nel Mare Adriatico in specialità per tre porti. Il primo è più anticho: fa lo porto di Volana, Dalla mano destra è lo Porto di Primaro, nella Signoria di Rauena, longi dal porto di Volana miglia xvij. Nel meggio di la qual distancia è il Porto di Magna Vacha delle Aque Marine. Dalla sinistra dil porto di Volana è il Porto de Gorro longi dal porto di Volana miglia xvij. Et per longo corso il po da ogni parte per lo distretto di Mantoa ariua al Castello di hostiglia dei Veronesi . . .	Confine della Prouintia di Venetia
	Polesene de S. Zorzo nella Romagna
	Del Po
	Volana — Primaro
	Magnauacha
	Gorro
	Hostia concessa a Veronesi da Ferraresi
	Gotaraxa
	Po da Francolino
	Rota de Figarolo
	Po anticho
	Po dalla Torre della Fossa
	Capo d'orzzo
	Marcaboy castello ma roinato
Molti fiumi intrano in Po di sotto di Mantoua, ecc. ecc.	Il minzo
	Decorso del Po de Ficarolo

DOCUMENTO N. 4.

RIASSUNTO DI FATTI NAVALI E POLITICI VENETI

DAL 1205 AL 1454.

1205. — Si elegge Marino Zeno a podestà di Costantinopoli dopo la morte di Enrico Dandolo (*Fontes Rerum Austr.*, pag. 566).
1205. — Marino Zeno cede al comune di Venezia, i luoghi di Corfù, Durazzo ed altri dell' Impero; patto fra il detto podestà Zeno ed Enrico fratello di Baldovino, (*ibidem*, pagg. 569, 571).
1206. — Inviansi galere a Corfù con dieci nobili feudatari e si ha guerra in Candia, (DANDOLO, *Cronaca*, pagg. 74 e 75).
1207. — I Veneziani prendono Creta dopo aver fatto trattative coi Pisani, per reciproca sicurezza contro ai Genovesi.
1208. — Spedizione per sedare i tumulti dei Greci in Candia ed occupazione di Motone, Corone, Atene, Negroponte: cattura di tre navi genovesi (DANDOLO, c. 75).
1209. — Patti con Goffredo di Villharduin.
- 1211 e 1213 — Colonie dei Veneziani spedite a Candia.
1213. — I Genovesi prendono una nave ai Veneziani e ne segue aspra battaglia (DANDOLO, c. 76).
1215. — Guerre in Siria con la crociata.
1216. — Somministrazione di galee al re d' Ungheria, per il passaggio in Terrasanta.
- 1216-1217. — Vittoria sui pirati dalmatici (DANDOLO, c. 78).
1217. — Pace firmata tra Veneziani e Genovesi, (*ibidem*).
1218. — Tregua firmata con l'imperatore greco e col Soldano.
1219. — L'Imperatore greco promette franchigie ai Veneziani in tutto l'impero e i Veneziani somministrano navi ai Lombardi, per le Crociate.
1222. — Armata veneta contro Giovanni Vatacio e i Genovesi; altre colonie di Veneziani in Candia. (Da una rara cronaca anonima, stampata in Venezia, esistente nella Bibl. Querini).
- 1227-1229. — Ribellioni in Candia (DANDOLO, c. 80).
1231. — Convenzioni tra il Re di Gerusalemme e la Repubblica, per il passaggio della Crociata.
- 1232 — Terza colonia spedita in Candia.
1235. — Vittoria dei Veneziani sui Greci (D. c. 82); Leonardo Querini e Marco Gussoni con 25 galere ne prendono 32 dei Mori e andati in Bisanzio rompono l'armata e la umiliano (L. CONTARINI, *Nella Selva*).
1236. — Armata in favore di Gregorio IX papa, contro Federico III.
1236. — Balduino II, soccorso dai Veneti, dà loro in pegno delle spese la lancia, la spugna e un pezzo di Croce di Nostro Signore. (*Relazione del prezioso Sangue nella Chiesa di S. Marco*).
1238. — L'armata veneta, di faccia a Trani, assiste umiliata alla decapitazione di Pietro Tiepolo, rettore di Milano, ordinata da Federigo II, onde ne segue la lega coi Genovesi ed il Papa. (DANDOLO, c. 84).
1241. — Vittorie dei Veneziani sui Greci (*ibidem*, c. 84).
1242. — Defezione di Pola e di Zara (*ibidem*; c. 84).
1244. — Spedizione di Marco Giustiniano con 64 navi da trasporto e 25 galere cariche di grano in Puglia, Sicilia ed Abruzzo, per liberar Venezia dalla penuria; nel ritorno il capitano valoroso conquista Zara, togliendola a Ludovico re d' Ungheria (CONTARINI, *ibidem*).
- 1247-1248. — Ribellione di Alessio Calergi in Candia; i Veneziani prendono alcune galere pisane (D., c. 86).
1251. — Fondazione della Canea, ove nel 1252 viene spedita una quarta colonia (doc. 87).
1253. — Curzola si sottomette ai Veneziani (*ibidem*)
1254. — Presa di Negroponte.

1256. — Battaglia coi Genovesi fra Tiro ed Acri sotto il comando di Lorenzo Tiepolo, che con 34 navi ne affonda 23 dei nemici (CONTARINI, lib. 7).
1259. — Durante il dogado di Giovanni Dandolo spedizione contro gli Anconitani e il patriarca di Aquileja, e coniazione del celebre zecchino d'oro (CARESINI, *Continuazione alla Cronaca del Dandolo*, pagg. 399-400).
1260. — Vana difesa del Paleologo, aiutato dai Veneziani contro i Genovesi (DANDOLO, 89).
1261. — Vittoria di Gilberto Dandolo a Malvasia, su Pietro Grimaldi (CONTARINI, lib. 7).
1264. — Guerra coi Genovesi.
1265. — Trionfo di Giacomo Dandolo e Marco Gradenigo sull'armata ligure (CONTARINI).
1266. — Dedizione di Parenzo (D., pag. 95).
1274. — Cervia assoggettata (*ibidem*, 100).
1275. — Difesa di Ragusa e perdita di una nave in uno scontro coi Genovesi.
1276. — Acquisto di Capo d'Istria.
1277. — Spedizione contro gli Anconitani.
1280. — Soggezione di molte terre dell'Istria.
1284. — Barbarigo Giovanni con 24 navi assoggetta la Dalmazia, libera Maria Regina d'Ungheria e la restituisce a Sigismondo (CONTARINI).
1289. — Guerra contro il patriarca di Aquileja (D., 106).
1294. — Guerra contro i Genovesi a Pera (*ibidem*, 107 e 110).
1296. — Sconfitte di Laiazzo e della Sapienza; presa di Caffa, varie vicende di questa guerra. Fatto ardito di Domenico Schiavo (Ducato di Lorenzo Tiepolo).
1299. — Domenico Schiavo respinge i Genovesi, che volevano prendere Malamocco, entra in Genova e vi batte moneta, rivendicando in qualche modo la terribile sconfitta di Curzola.
1300. — Pace coi Genovesi e con Alessio Calergi. (116).
1302. — Vittoria di Beletto Giustiniano e Marco And. Minotto, che con 20 galere battono nelle acque greche Andronico Paleologo e gli impongono taglia (CONTARINI).
1312. — Zara ribellata si riduce a fedeltà e così Traù, Spalato, Sebenico. (D. 118).
1324. — Guerra coi Genovesi e nascita di Vettor Pisani.
1328. — Lega contro il Turco sotto il doge Francesco Dandolo, dedizione di Pola e pace col Patriarca di Aquileja. — Battaglia contro i Genovesi. (CARESINI, *Cronaca*, 413).
1330. — Guerra in Candia suscitata dai Calergi.
1345. — Defezione di Zara datasi al re d'Ungheria.
1346. — Ricupero di Zara.
1349. — Guerra coi Genovesi ed alti fatti di Marco Ruzzino (DOGLIONI NICOLÒ, lib. 5).
1351. — Rotta di Nicolò Pisani allo stretto di Costantinopoli.
- 1352-53. — Vittoria di Nicolò Pisani in Sardegna contro i Genovesi (SABELLICO, lib. 3, Dec. 3).
1354. — Battaglia di Portolongo perduta da Nicolò Pisani. — Morte di Marino Faliero.
1355. — Ricupero di Scardona in Dalmazia. — Pace tra Veneziani e Genovesi.
1356. — Pace col re d'Ungheria al quale viene ceduta la Dalmazia.
1363. — Malcontento dei Candiotti e loro congiura; si allestisce una flotta contro di loro che finalmente, dopo varie battaglie, vengono domati.
- 1368-69. — Assedio dei Veneziani a Trieste e suo ricupero.
1377. — Nuova guerra contro i Genovesi.
1379. — Perdita di Chioggia e rotta di Vittor Pisani a Pola.
1380. — Vittoria di Carlo Zeno. — Ricupero di Chioggia, capitano il doge Contarini. — Morte di Vettor Pisani, 24 agosto.
1381. — (MURATORI, *Annali*). Indiz. IV di Urbano, VI di Venceslao re dei Romani, 4. — In quest'anno ancora seguì la guerra tra i Veneziani e Genovesi per mare, e Carlo Zeno, valente generale dei primi, conservò l'onore della patria colle sue navi in corso. Ma per terra non fu già propizia la sorte ai Veneziani, perchè il Carrara pose il blocco alla città di Trevigi, e non volendo ad esso lasciarla, invitarono Leopoldo Duca d'Austria a prenderne possesso. Ma intanto si trattava la pace e tra i Veneziani e la lega erasi interposto Amedeo Conte di Savoia, Duca di Chablais, *principe allora di sommo credito per quietar tanti turbini e per la fede che si aveva in lui fu accettato come mediatore di tutti e si proferì*

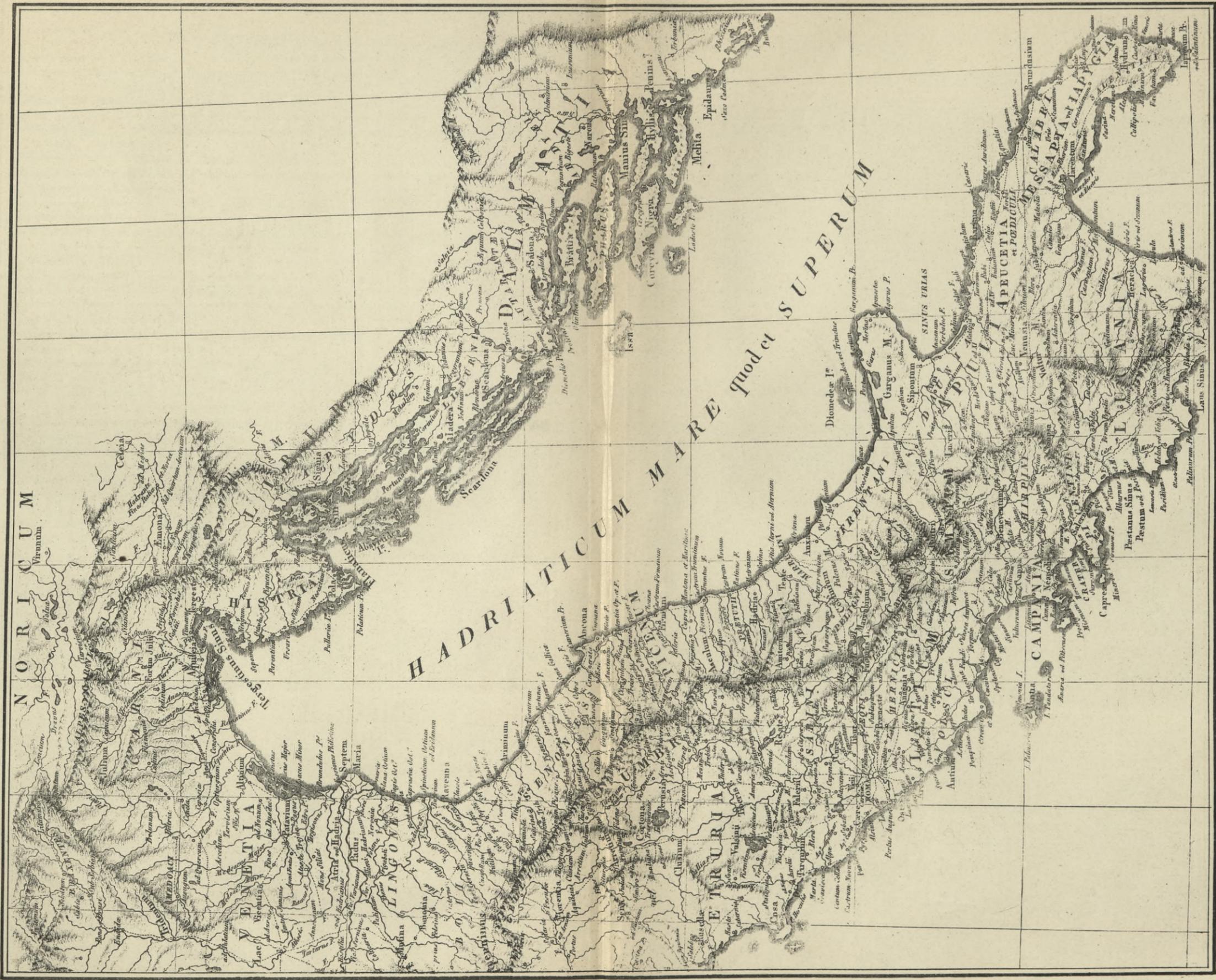
- il suo laudo il dì 8 agosto 1381 in Torino. *Non si può abbastanza esprimere l'universale allegria, che questa pace produsse, massimamente pei popoli che erano mischiati alla guerra.*
1382. — Spedizione di Carlo Zeno e Fantino Zorzi per togliere l'isola di Tenedo a Narduzzo e darla ai Genovesi, onde compiere il patto del trattato anzidetto.
1384. — Morte di Jacopo Cavalli, generalissimo di terra nella guerra contro i Genovesi.
- 1385-86. — Dedizione di Corfù.
- 1387-88. — Acquisto d'Argo e Napoli di Rumania (Nauplia).
1403. — Battaglia navale tra i Veneziani, condotti da Carlo Zeno, e i Genovesi guidati dal Maresciallo di Boucicault.
1410. — Combattimento vittorioso di Stefano Contarini sul Lago di Garda contro il Visconti (DOGLIONI).
1416. — Acquisto di Sebenico ed altre castella Dalmate; al 29 di maggio vittoria dei Veneziani a Gallipoli contro i Turchi e feste a Venezia.
1418. — Morte di Carlo Zeno.
1420. — Acquisto o riacquisto di Traù, Spalato, Sebenico e diversi luoghi in Dalmazia. — Scorrerie di corsari genovesi e catalani a danno di Venezia.
1421. — Giacomo Trevisano con 23 galere e 4 navi rompe a Gaeta lo Spinola e conquista la città. (L. CONTARINI-SELVA).
1424. — Aiuto prestato all'imperatore di Costantinopoli contro i Turchi.
1427. — Vittoria sul Po contro i Visconti.
1429. — Nuovo combattimento contro i Turchi a Gallipoli.
1430. — Perdita di Salonicco. — Fatti di Pietro Loredano.
1431. — Vittoria di Rapallo contro i Liguri.
1439. — Nicolò Piccinino rompe i Veneziani sul Lago di Garda.
1440. — I Veneziani fanno costruire galee a Torbole, le calano nel Lago di Garda e si impadroniscono della Rocca di Riva.
1442. — Antivari è presa dai Veneziani.
1443. — I Rodiani catturano una nave veneta. — Francesco Foscari se ne lagna. (Archivio del Duca di Candia).
1444. — Si concedono galere ad Eugenio IV papa, per armarle contro i Turchi.
1449. — Protettorato di Zacinto.
1453. — Presa di Costantinopoli dagli Ottomani.
1454. — Pace con essi, sagacissima quantunque onerosa.



Expositur der
K.K.DIREKTION für den BAU der
WASSERSTRASSEN
in Krakau.

7. Btbl N 292

Monografia storica dei porti dell'antichità nella penisola Italiana





DALL'ATLANTE DEL BERLINGHIERI
CONSERVATO NELLA CLASSESE DI RAVENNA

Expositur der
K. K. DIREKTION für den BAU der
WASSERSTRASSEN

in Krakau.

T. Nr. 192



INDICE DEGLI AUTORI
E DELLE PARTI DEL LITORALE DELLA PENISOLA ITALIANA
DA ESSI ILLUSTRATE

MIRABELLO Comm. Carlo, Contr'Ammiraglio, Senatore del Regno, Ministro della Marina:		
<i>Dedica</i>	Pag.	VII
IMPERIALE Marchese Cesare, dei Principi di Sant'Angelo, Presidente della Società Ligure di Storia Patria:		
<i>I porti della Liguria antica. Avvertenza</i>	»	3
BARRILI Prof. Comm. Anton Giulio, Vice Presidente della Società Ligure di Storia Patria:		
<i>I porti della Liguria antica. Introduzione sintetica</i>	»	5
ROSSI Prof. Comm. Gerolamo, Regio Ispettore degli scavi e monumenti:		
<i>Da Nizza a Sanremo</i>	»	15
MATTIAUDA Avv. Bernardo, Membro della Società Ligure di Storia Patria:		
<i>Da Sanremo ad Albenga</i>	»	35
POGGI Prof. Comm. Vittorio, Bibliotecario della Comunale di Savona:		
<i>Da Albenga a Voltri</i>	»	51
CERVETTO Cav. Luigi Augusto, Vice Bibliotecario della Civico Beriana di Genova:		
<i>Da Voltri a Camogli. Il porto di Genova</i>	»	81
FERRETTO Arturo, Membro della Regia Deputazione di Storia Patria per le antiche provincie e la Lombardia:		
<i>Da Portofino a Chiavari</i>	»	141
PESAGNO Marchese Avv. Giuseppe, del Regio Archivio di Stato in Genova:		
<i>Chiavari e Lavagna</i>	»	169
MAZZINI Dott. Ubaldo, Bibliotecario della Comunale della Spezia:		
<i>Da Riva Trigoso a Viareggio</i>	»	175
VIGO Prof. Cav. Pietro, Docente di lettere nella regia Accademia Navale di Livorno, in disponibilità:		
<i>Il Porto Pisano nell'antichità</i>	»	201
LENZI Furio, Direttore della Rivista numismatica di Orbetello:		
<i>I porti della Maremma toscana</i>	»	213
ORLANDO Ing. Paolo, Presidente del Comitato « Pro Roma Maritima »:		
<i>I porti del litorale romano. Introduzione</i>	»	229
ZERI Cav. Uff. Augusto, Bibliotecario della Centrale nel Ministero della Marina:		
<i>Da Porto Clementino a Terracina</i>	»	233
DE BLASIS Prof. Cav. Uff. Giuseppe, Presidente della Società Napoletana di Storia Patria:		
<i>I porti dell'Italia Meridionale. Avvertenza</i>	»	313
CORRERA Prof. Cav. Uff. Luigi, Docente di Storia antica nella regia Università di Napoli:		
<i>Da Gaeta a Brindisi</i>	»	315
LEVI Prof. Comm. Cesare Augusto, Direttore dei Musei di Torcello e Murano:		
<i>I porti antichi dell'Adriatico</i>	»	341

INDICE DELLE TAVOLE

1. Segmento ligure della tavola peutingeriana	Pag.	4
2. Parte del piano di Livorno con l'indicazione de' vestigi dell'antico Porto Pisano »		201
3. Civitavecchia (<i>da una stampa antica del 1600</i>) »		248
4. Pianta dei porti ostiensi di Claudio e di Traiano »		276
5. Claudii et Traiani Imp. admirabilium portuum ostiensium orthographia per Stephanum Du Perach Architectum juxta antiqua vestigia accuratissime delineata. — Roma, 1575 »		276
6. Pianta del porto antico e nuovo d'Anzio, rilevata dal Mareschal nell'anno 1748 »		288
7. Planimetria generale del porto di Terracina »		301
8. Hadriaticum mare quod et superum »		388
9. Novella Italia (<i>dall'Atlante del Berlinghieri, conservato nella Classense di Ravenna</i>) »		388

Le tavole dal n. 1 al n. 8 furono riprodotte dalla litografia dell'Istituto Idrografico della regia Marina in Genova; quella al n. 9 è stata eseguita in fototipia dallo Stabilimento M. Danesi di Roma.



INDICE DELLE FIGURE INTERCALATE NEL TESTO

1. Carta nautica costruita nel 1325 da Angiolino Dall'Orto	Pag. 202
2. Torre della Magnale	» 205
3. Porto di Claudio (<i>da bassorilievo antico</i>)	» 269
4. Castello di Ostia	» 272
5. Maschio di San Michele	» 273
6. Torre Boacciana.	» 273
7. Canale di Fiumicino	» 275
8. Nettuno (<i>da una stampa del 1630</i>)	» 294
9. Castello di Astura	» 296

INDICE ALFABETICO

DELLE LOCALITÀ ILLUSTRATE

Adria	Pag.	352	Bogliasco	Pag.	133
Adriatico, porti antichi	»	341	Bordigotto, Bordighetto, Bordighe- ro, Bordighera	»	122
Aensèn (Arenzano)	»	77	Borghetto Santo Spirito	»	58
Alba Docilia (Albissola)	»	75	Borgio (Borzi)	»	59
Albaro	»	129	Borzi (Borgio)	»	59
Albenga a Voltri	»	51	Bourdignes, Capo	»	32
Albenga (Arbènga)	»	51	Brindisi (Brundusium)	»	336
Albingana civitas	»	52	Brondolo, porto	»	374
Albingauno portus	»	53	Brundusium (Brindisi)	»	337
Albissola (Arbisena, Alba Docilia)	»	75	Buca	»	348
Albium Intemelium (Ventimiglia)	»	30	Burano, porto	»	371
Alsio	»	240	Bussento (Pixos o Pixœ)	»	330
Alsio, porto di	»	260	Cella (Sampierdarena)	»	103
Altino	»	343	Celle (Céle)	»	76
Anaone (porto)	»	24	Cencelle	238, 243	
Antium (Anzo)	»	177	Cenone, porto	»	282
Anxur (Terracina)	»	301	Centocelle, porto di	»	241
Anzio	»	279	Cere	»	239
Anzo (Antium)	»	176	Çere, porto di	»	260
Apollonia (Vallona)	»	354	Ceriä (Ceriale)	»	58
Aquileia	»	346	Ceriale (Çeriä)	»	58
Arbiseua (Albissola)	»	75	Chiavari	»	171
Arenzano (Aensèn)	»	77	Chiavari da Portofino	»	143
Astura, porto di	»	296	Chiavari e Lavagna	»	169
Astyria, Stura (Astura)	»	296	Chioggia	»	373
Aterno	»	348	Circeo, promontorio	»	279
Avisione (porto Eza)	»	25	Civitavecchia, porto di	»	239
Azio	»	350	Civitavecchia	»	237
Bagnara, spiaggia di (Balnearia)	»	133	Classe (Savio), porto	»	367
Baia di Napoli (Senus Cumanus)	»	318	Cogoleto (Cuguèuu)	»	77
Balnearia (Spiaggia di Bagnara)	»	133	Concordia Sagittaria	»	346
Bari (Baryum)	»	344	Corcira	»	350
Baryum (Bari)	»	344	Cornelia (Cornigliano)	»	102
Bellanda (Nizza)	»	17	Corneto	»	237
Bellene, Balenae (costa)	»	42	Cornigliano	»	101
Bergeggi, isola di	»	64	Corsini, porto	»	367
Bergeggi (Berzezi)	»	66	Cosano, porto	»	224
Berzezi (Bergeggi)	»	66	Costa Balene (Costa Bellene, Costa Balenae, Capo San Siro)	»	41
Besedo, porto	»	367	Costa Bellene, Costa Balenae	»	42
Blacherno (Lacherno), porto	»	367	Crotone	»	331
Boccadasse (Bocca d'Asino) inse- natura	»	130			

Cuguènu (Cogoletto)	Pag. 77	Golfo di Policastro	Pag. 330
Cuma	» 317	Golfo di Salerno	» 328
Cupra Marittima	» 352	Golfo Tigulio (Rapallo).	144, 170
Caieta (Gaeta)	» 215	Gradisca	» 239
Caldara	» 276	Grado, estuario.	» 372
Camogli (Camulio o Camulo)	» 140	Herculis Monæci portus (Monaco).	» 26
Camogli da Voltri	» 81	Hydruntum (Otranto)	» 344
Camulio o Camulo (Camogli)	» 140	Hyele (Velia)	» 329
Candiano (Candidiano), porto	» 367	Ischia, isola	» 326
Cao de Meje (Capo delle Mele)	» 47	Isola di Bergeggi	» 64
Caorle (Caprulano), estuario.	» 372	Isola Gallinaria	» 47
Capo Bourdigues	» 32	Isola sacra	» 275
Capo Danzo (Caput Danciae, Capo di Santo Spirito)	» 59	Jesolo (Cavazuccherina), porto	» 373
Capo delle Mele (Promontorium Merulae, Cao de Meje)	» 46	Labrone (Porto Pisano)	203, 206, 209
Capo di Monte (Simiarum promontorium)	» 147	Lacherno (Blacherno), porto	» 367
Capo di Noli	» 62	Lagone di Santa Pelagina	» 332
Caponero da Nizza a	» 15	Lao, golfo di.	» 330
Capo San Siro (Costa Balene, Costa Bellene, Costa Balenae)	» 41	Lauretano o Loretano, porto.	» 216
Capo di Santo Spirito (Capo Danzo, Caput Danciae)	» 59	Lavagna	» 171
Capo di Vado	» 66	Lavagna e Chiavari.	» 171
Capo di Varigotti	» 62	Leopoli.	237, 243
Capri, isola	» 326	Leua (Loano)	» 58
Caprulano (Caorle), estuario.	» 372	Lido, porto	» 374
Capua	» 316	Liguria antica, porti.	» 5
Caput Danciae (Capo Danzo, Capo di Santo Spirito)	» 59	Lione, porto	» 367
Carignano.	» 113	Livorno	» 203
Castellammare di Stabia	» 328	Loano (Leua)	» 58
Castrum Minervae (Castro)	» 344	Loeri.	» 331
Cavazuccherina (Jesolo), porto	» 373	Loretano o Lauretano, porto.	» 216
Diano Marina	» 44	Lucus Bormani	» 44
Dyrrachium (Durazzo)	» 350	Lumone	» 28
Durazzo (Dyrrachium)	» 350	Lunae portus (Golfo della Spezia)	» 178
Edrone (Retrone), porto	» 373	Luni.	» 178
Elena (Mola di Gaeta)	» 315	Manara, punta (Manèa).	» 177
Eza (Avisione), porto	» 25	Mandraccio (Mandracium, Portus interior)	112, 122
Finä (Finale)	» 59	Mandracium (Mandraccio)	» 112
Finalborgo	» 60	Malamocco (Matemauco)	» 366
Finale (Finä)	» 59	Manèa (Punta Manara).	» 177
Finalmarina	» 59	Maremma toscana, porti	» 215
Finalpia	» 59	Matemauco (Malamocco)	» 366
Finiglia, porto di	» 224	Matutiana villa (Sanremo)	» 40
Fiumicino	» 274	Mentone	» 29
Fossa Clodia	» 363	Merulae promontorium	» 46
Gaeta a Brindisi	» 315	Metaponto.	» 332
Gaeta, porto di	» 315	Milazzo (Mile)	» 353
Gallinaria, isola	» 47	Mile (Milazzo)	» 353
Gallinaria, isola, da Villa Matutiana	» 35	Miseno	» 321
Genova (Genua)	» 108	Mola di Gaeta (Elena)	» 315
Genova, porto di	» 81	Monaco (Portus Herculis Monæci)	» 26
Genua (Genova)	» 108	Monæci portus Herculis (Monaco)	» 26
Giano, insenatura	» 113	Murano, porto	» 371
		Napoli (Neapolis)	» 324
		Neapolis (Napoli)	» 325
		Nervi (Nervis)	» 134
		Nettuno.	» 294
		Niasca (Paragi).	» 170

Nicea, <i>Nizza</i> (Vittoria)	Pag. 17	Porto di Terracina	Pag. 301
Nisida	» 324	Porto Venere (Portus Veneris).	» 190
Nizza (Bellanda)	» 17	Portus ad Caetarias (Porto Santo Stefano).	» 222
Nizza a Caponero	» 15	Portus delphini (Portofino)	148, 162
Noii (Noli)	» 63	Portus interior (Mandraccio).	» 122
Noli (Noii)	» 63	Portus Lunae (Golfo della Spezia)	» 178
Olivula portus (Villafranca)	» 21	Portus Ravennates	» 346
Ortona	» 348	Portus Vadum Sabatium (Porto di Vado)	» 66
Ostia, porto di	» 265	Portus Veneris (torre di Venere).	» 344
Otranto (Hydruntum)	» 344	Posidonia, Poseidonia	» 329
Padovani, porto dei	» 374	Pozzuoli (Puteoli).	» 317
Paludi Pontine	» 304	Prà (Prata Veituriurum)	» 89
Paragi (Niasca)	» 170	Prata Veituriurum (Prà)	» 89
Parento (Parentum)	» 364	Prattica	» 276
Parentum (Parento)	» 364	Pre (Bocca di Bò).	» 115
Partenope	» 325	Prevesa	» 362
Pastene, porto	» 374	Pria (Pietra Ligure).	» 59
Pegli	» 93	Primaro (Vatreno), porto	» 367
Pesto (Paestum)	» 329	Promontorio di Coroglio (Grotta di Sejano)	» 324
Piave Vecchia, porto	» 374	Promontorium Merulae (Capo delle Mele).	» 46
Pietra Ligure (Pria)	» 59	Promontorium Minervae	» 321
Pieve di Sori	» 133	Punico, porto	» 259
Pirgi	» 239	Punta Manara (Manèa).	» 177
Pirgi, porto	» 259	Puteoli (Pozzuoli).	» 317
Pirotolo, porto	» 367	Quarto	» 131
Pixos o Pixœ (Bussento)	» 330	Quinto (Quintus)	» 132
Pola	» 362	Rapallo (Rapallum)	145, 149, 156
Policastro, golfo di	» 330	Ravenna	» 343
Pompei (Pompeios)	» 326	Recco (Ricina)	» 138
Port'Ercole	» 222	Retrone (Edrone), porto	» 373
Porti antichi dell'Adriatico	» 341	Ricina (Recco)	» 138
Porticiuolo (Spiaggia della Strega)	» 113	Riva Trigoso a Viareggio.	» 177
Porti dell'Italia meridionale	» 315	Salento	» 387
Porti della Liguria antica	» 3	Salerno, golfo di	» 328
Porti del litorale romano	» 229	Salona (Spalatro)	» 365
Porti della Maremma toscana	» 213	Sampierdarena (Cella)	» 103
Porti di Ostia e Fiumicino	» 264	Sant'Anastasio	» 276
Porto	» 270	Sant'Erasmus, porto	» 374
Porto Clementino	» 237	San Lorenzo	» 276
Porto Cosano	» 224	San Lorenzo al Mare	» 43
Porto d'Anzio	279, 291	San Marco, bacino	» 374
Porto delle Conche	» 202	Sanremo (Villa Matutiana)	» 40
Porto di Genova	» 81	Sant'Ospizio (S. Soupìr)	» 23
Porto di Vado (Portus Vadum Sabatium)	» 66	S. Soupìr (Sant'Ospizio)	» 23
Porto Fino (Portus delphini)	147, 167	Santa Maria di Leuca	» 344
Portofino a Chiavari	» 141	Santo Stefano	» 43
Porto Giulio (Portus Julius).	» 322	Sapri (Scidro)	» 330
Porto Innocenziano	» 287	Sarzano	» 113
Porto Maurizio	» 43	Savun-a (Savona).	» 69
Porto Neroniano	» 284	Savio (Classe), porto.	» 367
Porto Pisano	» 201	Savo, oppidum alpinum (Savona).	» 70
Porto Pisano (Labrone)	203, 206, 209	Savona (Savun-a, Savo, oppidum alpinum)	» 69
Porto Punico e porti di Pirgi, di Cere e di Alsio	» 259		
Porto Santo Stefano (Portus ad Caetarias)	» 222		

Sealo de' Fransoni	Pag. 130	Vaase (Varazze)	Pag. 76
Scapri, porto	» 215	Vada Sabatia o Sabata (Vado)	» 66
Scidro (Sapri)	» 330	Vado (Vuè, Vada Sabatia o Sabatia)	» 66
Scutari	» 365	Vado, Capo di	» 66
Secco, porto	» 374	Vado, porto di	» 66
Selene	» 183	Vadus Sabatium portus	» 66
Sepe (Seve)	» 32	Vaianica	» 276
Sestri Ponente (Sexto)	» 97	Vallona (Apollonia)	» 354
Seve (Sepe)	» 32	Varago-inis (Varazze)	» 76
Sibari	» 331	Varazze, (Vaase, Vicus Virginis, Varago-inis, Vicus Viraginis)	» 76
Simiarum promontorium (Capo di Monte)	» 147	Varicottim (Varigotti)	» 62
Sinus Cumanus (Baia di Napoli)	» 318	Varigotti (Variigotti)	» 61
Sinus tarentinus	» 335	Varigotti, Capo di	» 62
Sinus terinaeus (Golfo di Terena)	» 330	Variigotti (Varigotti)	» 61
Siponto	» 347	Vatreno (Primaro) porto	» 367
Sori	» 135	Velia (Hyèle)	» 329
Spalatro (Salona)	» 365	Venere, porto (Portus Veneris)	» 190
Spezia golfo (Portus Lunae)	» 178	Venezia	» 371
Spiaggia di San Lorenzo	» 114	Ventimiglia (Albium Intemelium)	» 30
Spina	» 347	Viareggio (Vi-a-regio)	» 198
Spotorno	» 64	Viareggio da Riva Trigoso	» 177
Stabia, porto di	» 328	Vicus Viraginis (Varazze)	» 76
Strega, spiaggia della (Porticiuolo)	» 113	Vicus Virginis (Varazze)	» 76
Stura, Astyria (Astura)	» 296	Villafranca (Olivula portus)	» 21
Talamone, porto di	» 217	Villa Matutiana (Sanremo)	» 40
Taranto	» 332	Villa Matutiana (San Remo) alla Isola Gallinaria	» 35
Tarquiniia	» 239	Vittoria (Nicæa, Νικη)	» 17
Temesa o Tempsa	» 331	Voltri	» 81
Tempsa o Temesa	» 331	Voltri a Camogli	» 81
Terina, golfo di (Sinus terinaeus)	» 330	Voltri da Albenga	» 51
Terracina (Anxur)	» 301	Vonizza	» 362
Tigulio, golfo (Rapallo)	144, 170	Vuè (Vado)	» 66
Torcello, porto	» 371	Zara	» 364
Traiano, porto	» 216	Zoagli (Zoalium)	145, 169
Treporti, porto	» 374	Zoalium (Zoagli)	» 145
Triturrita o Turruta	204, 208		
Turrita o Triturrita	» 204		

INCOMINCIATO A STAMPARE NELL'OFFICINA POLIGRAFICA ITALIANA IL 16 LUGLIO
E FINITO DI STAMPARE IL 2 SETTEMBRE 1905.

POLITECHNIKA KRAKOWSKA
BIBLIOTEKA GŁÓWNA

III 38432
L. inw.

Kdn 452/57

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000301213