



HAL
open science

Les navires du musée de Fiumicino

Giulia Boetto, Renato Sebastiani

► **To cite this version:**

Giulia Boetto, Renato Sebastiani. Les navires du musée de Fiumicino. Frédéric Marty. D'un port à l'autre = Da un porto all'altro: Voyage en Méditerranée romaine entre Arles et Rome = Viaggio nel Mediterraneo romano tra Arles e Roma: [Musée départemental Arles antique (Arles, France), 2 avril-29 mai 2022 et Museo delle Navi (Fiumicino, Italie)], Métropole Aix Marseille Provence, Territoire Istres Ouest Provence, pp.113-118, 2022, 978-2-9522229-5-2. halshs-03909450

HAL Id: halshs-03909450

<https://shs.hal.science/halshs-03909450v1>

Submitted on 16 Jan 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

D'UN PORT À L'AUTRE

Voyage en Méditerranée romaine entre Arles et Rome

DA UN PORTO ALL'ALTRO

Viaggio nel Mediterraneo romano tra Arles e Roma

Ce catalogue accompagne l'exposition « D'un port à l'autre. Voyage en Méditerranée romaine » réalisée dans le cadre du programme de recherche Fosphora (*Fos-Ostie-Portus : Harbours of Roman Antiquity*) soutenu par l'Initiative d'Excellence d'Aix-Marseille Université. Les équipes scientifiques internationales impliquées confrontent leurs méthodes d'approche et les résultats obtenus sur les deux plus importants complexes portuaires romains de Méditerranée occidentale : Rome/Ostie/Portus et Arles/Fos. Le premier, partiellement recouvert par les limons du Tibre, présente des vestiges monumentaux bien conservés et constitue un laboratoire privilégié pour l'étude des ports antiques. À Fos, l'essentiel des constructions portuaires, autrefois reliées au Rhône par un canal de navigation, gît sous quelques mètres d'eau. Grâce aux nouvelles techniques d'investigation et aux recherches en archives, la reconstitution des paysages et l'articulation entre les différents aménagements prend forme tandis que l'étude des inscriptions et la richesse des collections mises au jour par l'archéologie permettent de faire revivre l'intense activité partagée par une population portuaire cosmopolite.

Questo catalogo accompagna la mostra "Da un porto all'altro. Viaggio nel Mediterraneo romano", realizzato nell'ambito del programma di ricerca Fosphora (*Fos-Ostie-Portus: Harbours of Roman Antiquity*) sostenuto dall'Initiative d'Excellence d'Aix-Marseille Université. I gruppi di ricerca internazionali coinvolti confrontano i loro approcci metodologici e i risultati ottenuti sui due più importanti complessi portuali romani del Mediterraneo occidentale: Roma/Ostie/Portus e Arles/Fos. Il primo, parzialmente coperto dalle esondazioni limose del Tevere, presenta resti monumentali ben conservati e costituisce un laboratorio privilegiato per lo studio dei porti antichi. A Fos, la maggior parte delle strutture portuali, un tempo collegate al Rodano da un canale di navigazione, giace ora sotto alcuni metri d'acqua. Grazie alle nuove tecniche d'indagine e alle ricerche d'archivio, la ricostruzione dei paesaggi e l'articolazione tra i vari impianti portuali stanno prendendo forma, mentre lo studio delle iscrizioni e la ricchezza delle collezioni portate alla luce dall'archeologia permettono di far rivivere l'intensa attività condivisa da una popolazione portuale cosmopolita.



D'UN PORT À L'AUTRE / DA UN PORTO ALL'ALTRO

D'UN PORT À L'AUTRE

Voyage en Méditerranée romaine
entre Arles et Rome

DA UN PORTO ALL'ALTRO

Viaggio nel Mediterraneo romano
tra Arles e Roma



Questi relitti e questi reperti devono essere contestualizzati nell'abito delle scoperte fatte in mare davanti a Saintes-Maries-de-la-Mer e nel Rodano, ad Arles. Lo studio dell'insieme (una cinquantina di relitti e circa trecento pezzi riferiti al loro equipaggiamento) permette di capire meglio i tipi di navi che circolavano nello spazio navigabile del delta del Rodano in età romana.

Le navi del Museo di Fiumicino

Giulia Boetto, Renato Sebastiani

I relitti conservati nel Museo delle Navi furono scoperti tra il 1958 e il 1965 in occasione della costruzione dell'aeroporto Leonardo Da Vinci di Fiumicino. I resti giacevano a ridosso del molo settentrionale del porto di Claudio in un vero e proprio cimitero utilizzato tra il II e il V secolo d.C. Nella maggior parte dei casi, si erano perfettamente conservate le strutture lignee del fondo che, impregnate d'acqua di falda, erano rimaste sigillate dai depositi portuali. In un primo momento, i relitti furono lasciati a contatto con l'aria e subirono un consistente degrado cui si cercò di rimediare proteggendoli con stuoie, sabbia e teloni. In seguito, si decise di recuperare gli scafi nella loro interezza. L'Istituto Centrale del Restauro consolidò i legni con una miscela di resine e, dopo la definitiva sistemazione degli scafi su telai d'acciaio, il 10 novembre del 1979 il museo fu aperto al pubblico.

La collezione del Museo delle Navi comprende tre imbarcazioni del tipo della *caudicaria* (*Fiumicino 1, 2 e 3*), un piccolo veliero (*Fiumicino 4*) e una barca da pesca (*Fiumicino 5*) più due frammenti di fiancate (*Fiumicino 6 e 7*). Tutti i natanti presentano una chiglia e le tavole del fasciame collegate da numerose linguette bloccate da piccole caviglie con la tecnica detta a "tenoni e mortase". Se teniamo conto della funzione delle diverse imbarcazioni e dei tipi di legno utilizzati (pino, quercia, olivo...) tutti disponibili localmente, possiamo ipotizzare che i cantieri in cui furono costruite dovevano situarsi non lontano da Portus.

Le *caudicariae* servivano per l'alleggio delle grandi navi marittime che arrivavano alla foce del Tevere e a Portus. Erano anche adibite al trasporto delle merci, in particolare del grano, verso i magazzini situati nel porto fluviale di Roma. In posizione avanzata verso la prua, si trovava un albero munito di pedarole su cui era fissato il cavo per l'alaggio. L'albero poteva anche essere armato con una vela aurica per compiere delle brevi navigazioni costiere. La più grande *caudicaria* del museo (*Fiumicino 2*) poteva caricare fino

Ces épaves et ce mobilier sont à mettre en perspective avec les découvertes réalisées en mer devant les Saintes-Maries-de-la-Mer et dans le Rhône, à Arles. L'étude de l'ensemble (une cinquantaine d'épaves et environ trois cents objets d'accastillage) permet en effet de mieux appréhender les types de navires qui circulaient dans l'espace de navigation du delta du Rhône à l'époque romaine.

Les navires du musée de Fiumicino

Giulia Boetto, Renato Sebastiani

Les épaves conservées au *Museo delle Navi* furent découvertes entre 1958 et 1965 lors de la construction de l'aéroport Leonardo Da Vinci de Fiumicino. Les vestiges reposaient près de la jetée nord du port de Claude, dans un véritable cimetière utilisé entre le II^e et le V^e siècles. La plupart des fonds de navires en bois, imprégnés par l'eau de la nappe phréatique et scellés par les dépôts portuaires, étaient parfaitement conservés.

Dans un premier temps, les épaves furent laissées au contact de l'air et subirent une détérioration sérieuse à laquelle on remédia en les protégeant avec des nattes, du sable et des bâches. Par la suite, il fut décidé de récupérer l'intégralité des fonds de carène. L'Institut Central de Restauration consolida les bois avec un mélange de résines puis, après la disposition définitive des coques sur des structures en acier, le musée fut ouvert au public le 10 novembre 1979.

La collection du *Museo delle Navi* comprend trois embarcations de type *caudicaria* (*Fiumicino 1, 2 et 3*), un petit voilier (*Fiumicino 4*) et un bateau de pêche (*Fiumicino 5*) plus deux fragments de flancs (*Fiumicino 6 et 7*). Tous les navires ont une quille et un bordage reliés par de nombreuses languettes bloquées par de petites chevilles selon la technique dite à « tenons et mortaises ». Si l'on tient compte de la fonction des différents bateaux et des types de bois utilisés (pin, chêne, olivier...), tous disponibles localement, on peut supposer que les chantiers navals dans lesquels ils furent construits devaient être situés non loin de Portus.

Les *caudicariae* étaient utilisées pour l'allège des grands navires maritimes qui arrivaient à l'embouchure du Tibre et à Portus. Elles étaient également employées pour transporter des marchandises, notamment du blé, vers les entrepôts situés dans le port fluvial de Rome. En position avancée vers la proue, était placé un mât pourvu de marche-pieds, sur lequel était fixé le câble de halage. Le mât pouvait également être doté d'une voile quadrangulaire non symétrique pour de courtes navigations côtières. La plus grande



L'épave *Fiumicino 2* /
Il relitto *Fiumicino 2*
(Archivio fotografico
PAOAnt).

L'épave *Fiumicino 4* / Il relitto *Fiumicino 4* (Archivio
fotografico PAOAnt).

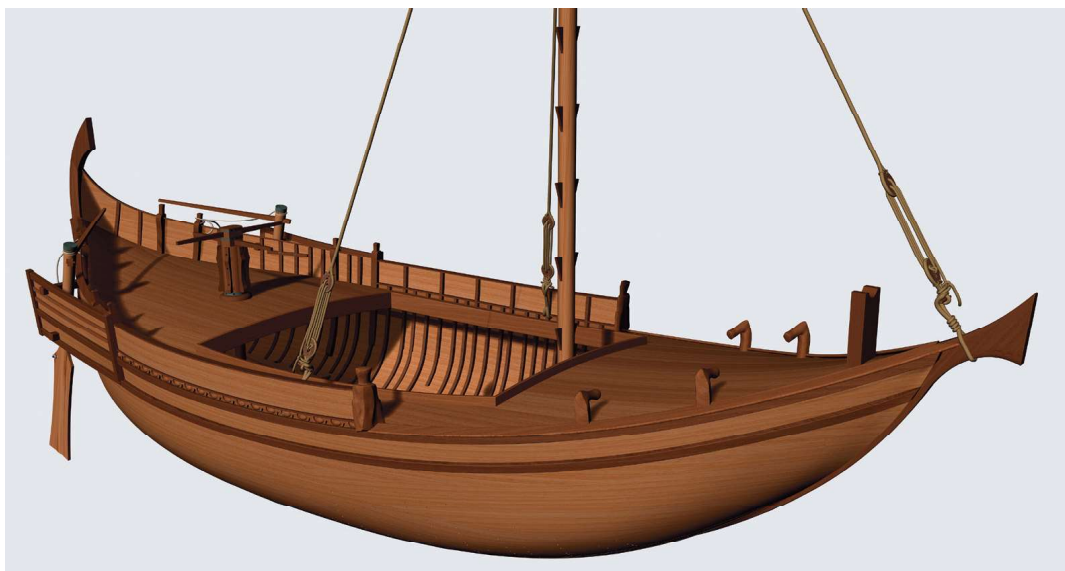




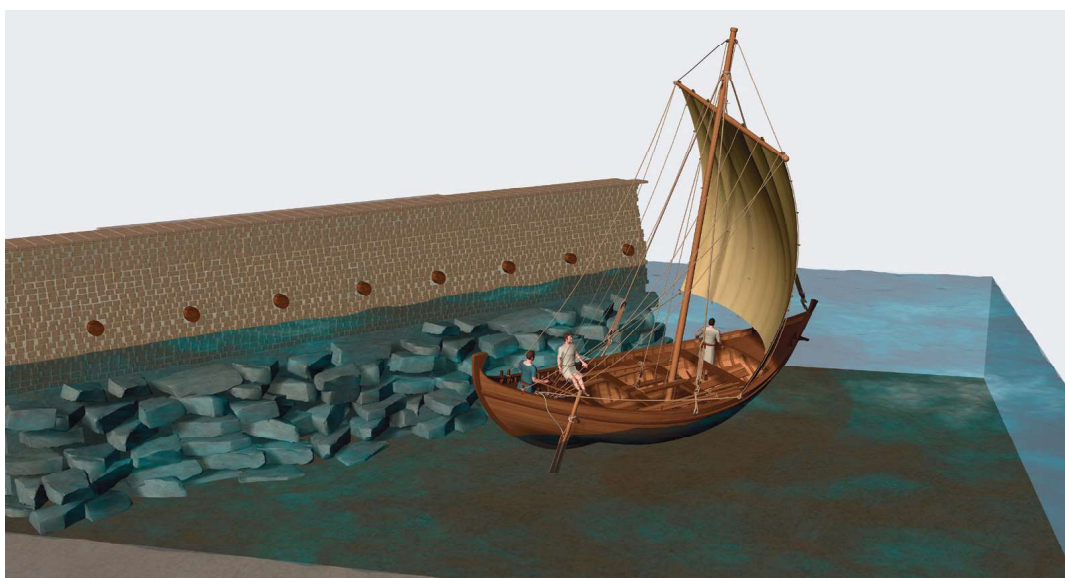
L'épave *Fiumicino 5* / Il relitto *Fiumicino 5* (Archivio fotografico PAOAnt).

Mosaïque de la station 25 de la Place des Corporations à Ostie représentant une scène de transbordement d'un voilier vers une *caudicaria* / Mosaico della *Statio 25* del Piazzale delle Corporazioni a Ostia con scena di trasbordo da un veliero a una *caudicaria* (G. Sanguinetti, Archivio fotografico PA-OANT).





Détail de la *caudicaria Fiumicino I* / Dettaglio della *caudicaria Fiumicino I* (modello 3D P. Poveda / AMU - CCJ - CNRS e D. Peloso / Ipso Facto).



Le velier *Fiumicino 4* / Il veliero *Fiumicino 4* (modello 3D P. Poveda / AMU - CCJ - CNRS e D. Peloso / Ipso Facto).



La navis vivaria Fiumicino 5 / La navis vivaria Fiumicino 5 (modello 3D P. Poveda / AMU - CCJ - CNRS e D. Peloso / Ipso Facto).

a 70 tonnellate di merci e doveva misurare all'incirca 20 m di lunghezza.

Il piccolo veliero *Fiumicino 4* misurava una decina di metri e portava al massimo 3,8 tonnellate. Era armato con una vela quadra ed era utilizzato per trasporti costieri di vario genere e per delle attività commerciali.

Fiumicino 5 era una barca da pesca lunga all'incirca 6 metri. Questa *navis vivaria* unica nel suo genere si distingueva per la presenza di un compartimento centrale di una capacità massima di 300 litri che serviva per mantenere vivo il pescato. Infatti, l'acqua poteva affluire attraverso i 14 fori praticati sul fondo dello scafo. I pescatori potevano regolare facilmente il livello dell'acqua all'interno del vivaio inserendo dei tappi lignei nei fori.

caudicaria du musée (*Fiumicino 2*) pouvait transporter jusqu'à 70 tonnes de marchandises et mesurait environ 20 m de long.

Le petit voilier *Fiumicino 4* mesurait environ 10 m et transportait un maximum de 3,8 tonnes. Il était doté d'une voile carrée et était utilisé pour des transports côtiers divers et pour des activités commerciales.

Fiumicino 5 était un bateau de pêche d'environ 6 m de long. Cette *vivaria navis* unique en son genre se distinguait par la présence d'un compartiment central, d'une capacité maximale de 300 litres, qui servait à maintenir les poissons vivants. En effet, l'eau pénétrait par 14 trous percés dans le fond de la coque. Les pêcheurs pouvaient facilement réguler son niveau à l'intérieur du vivier en insérant des bouchons en bois dans les trous.