

Giro dei Porti

Porto Badareno

I porti in età medievale e veneziana IX - XV secolo

La tendenza evolutiva dei secoli successivi alla caduta dell'Impero Romano continuò ad essere prevalentemente quella alluvionale con il conseguente avanzamento della linea di costa e il modificarsi del rapporto acque-terra a favore di quest'ultima.

La mutevolezza del paesaggio e la varietà di quadri sincronici che tendevano alla sovrapposizione impegnavano profondamente la tecnologia e le risorse umane disponibili, in relazione al quadro politico ed economico.

La città era servita di porti interni ed esterni.

Sec. V- VI: attestazione dei porti di Classe e Lione;

Sec. VII: nuovi attracchi portuali del Pirotolo, Lione, Lacherno - Blacherno;

Sec. XIII: prime notizie del porto Naviglio;

Sec. XIV - XV: sopravvivenza dei porti Naviglio e Pirotolo, "nascita" del porto Candiano.

Fonte

Base Cartografica: SIT Comune di Ravenna

Rielaborazione da: Storia di Ravenna, 1990

Porto Corsini

Dalla costruzione di Porto Corsini alla prima industrializzazione XVIII - XX secolo

Nel 1739, contemporaneamente al riordino degli assetti idrografici del territorio ravennate con l'allontanamento dei fiumi Ronco e Montone dalla città, si giunge alla costruzione del nuovo porto canale di Ravenna.

Il progetto ad opera di G. Guizzetti, del 1735, voluto dal Cardinale Alberoni prevede lo spostamento del porto canale a nord di Ravenna sfruttando le preesistenze naturali ed artificiali presenti sul territorio: una soluzione economica, che segue la natura senza forzarla, nella convinzione "che gran laguna fa gran porto".

Per tutta la prima metà dell'800 il percorso tortuoso e i bassi fondali del porto canale sono inadatti al transito delle nuove imbarcazioni.

Alle soglie dell'Unità d'Italia verrà affrontato radicalmente il problema con un progetto complessivo di sistemazione degli argini e dell'assetto idraulico dell'intero complesso delle piallasse e del Porto Canale.

Il canale Corsini rettificato, banchinato ed adeguatamente attrezzato si prepara a diventare il polo industriale a supporto dello sviluppo agricolo e commerciale.

Il porto di Ravenna capitale dell'Impero, del Regno, dell'Esarcato V - VIII sec. d.C.

La città sede del centro politico, amministrativo e militare era cinta di mura fin dal V secolo definitivamente consolidata, distinta dai sobborghi e dal territorio circostante:

RAVENNA: sede e centro di rappresentazione del potere politico e religioso, funzione rappresentativa direzionale e residenziale

CESAREA: prolungamento meridionale extramuraneo del quartiere legato alla corte, funzione residenziale e di collegamento con l'altro sobborgo meridionale

CLASSE: stabilimenti produttivi e di immagazzinamento merci e porto, funzione di polo commerciale

Fonte

Base Cartografica: SIT Comune di Ravenna

Rielaborazione da: Storia di Ravenna, 1990

Porto Ronco

Situazione portuale in età pontificia XVI - XVIII secolo

E' evidente il totale abbandono degli antichi porti del XV secolo.

Dopo molti studi progettuali di collegare il mare con la città, nel 1652, sotto l'impulso del legato pontificio Stefano Donghi, si costruisce il Canale Panfilio, che collegava il Porto Candiano a Ravenna.

In questo periodo, però, non si riesce a porre un valido rimedio alla grave situazione idrografica di Ravenna, che cinta dai fiumi Ronco e Montone, subiva la continua minaccia di inondazioni.

Porto Militare Romano

Porto di Ravenna in epoca romana I-V secolo dopo Cristo

I numerosi studi condotti per stabilire l'esatta ubicazione del porto romano non hanno portato a conclusioni certe. Il settore principale del porto poteva essere collocato, secondo le due ipotesi più accreditate, in prossimità della zona sud di Ravenna, dove in epoca tardoromana si sarebbe sviluppata la Civitas Classis, oppure più a nord, vicino a Port'Aurea.

Il sistema portuale era imperniato su di un canale artificiale largo circa 50-80 metri; esso tagliava in senso est-ovest il lungo cordone di dune sabbiose che in epoca antica divideva le lagune interne dal mare.

Il canale aveva un andamento curvo e all'altezza dell'attuale via Romea Vecchia si divideva in due rami formando un'isola, sulla quale probabilmente, data la sua centralità, erano situati edifici di una certa rilevanza.