



UNIVERSITY OF HELSINKI

<https://helda.helsinki.fi>

I porti del Mediterraneo. Introduzione

Kajava, Mika

Chioffi, Laura; Kajava, Mika; Örmä, Simo

2021

<http://hdl.handle.net/10138/330399>

Kajava, M 2021, I porti del Mediterraneo. Introduzione. in L Chioffi, M Kajava & S Örmä (eds), *Il Mediterraneo e la storia III : Documentando città portuali - Documenting Port Cities*. Atti del Convegno Internazionale Capri, 9-11 maggio 2019. *Acta Instituti Romani Finlandiae*, no. 48, Institutum Romanum Finlandiae, Rome, pp. 9-18. < <http://irfrome.org/wp/wp-content/uploads/2021/05/ActaIRF48.pdf> >

Downloaded from Helda, University of Helsinki institutional repository. <https://helda.helsinki.fi>
This is an electronic reprint of the original article.
This reprint may differ from the original in pagination and typographic detail.
Please cite the original version.

I porti del Mediterraneo. Introduzione

MIKA KAJAVA

Nell'antichità greco-romana, i porti del Mediterraneo erano diversi e vari per natura e per forma. Il tipo più semplice si avvale di una favorevole situazione costiera: una baia riparata, la foce di un fiume o una laguna collegata al mare; in questo modo le città antiche sfruttarono spesso paesaggi avvantaggiati dalla morfologia del proprio litorale per garantire continuità alla navigazione. Poi ci sono i porti più o meno artificiali: in questi casi il bacino viene realizzato dall'uomo o scavando nella terraferma, o conquistando il mare mediante strutture fisse, oltre che costruendo dighe protettive. Mentre i Greci applicarono alle strutture portuali i propri metodi di costruzione dei monumenti, i Romani rielaborarono e utilizzarono tutte le tecniche di costruzione disponibili nello specifico, aggiungendovi però quella più avanzata, il cementizio: cosa che avrebbe dato un notevole impulso alla realizzazione di nuovi impianti in tutto il Mediterraneo. Ma quale che sia l'origine del porto, naturale, artificiale, o frutto di una loro combinazione, il suo aspetto fisico dipende naturalmente dalle stesse attività portuali, diversissime e variabili a seconda della situazione, le quali richiedono specifiche infrastrutture necessarie non solo a favorire la vendita e lo scambio delle merci, ma anche a garantire sia l'approvvigionamento alimentare per gli equipaggi, sia le eventuali riparazioni per le navi. Allo stesso tempo, per chi opera stabilmente in un territorio, i porti rappresentano i luoghi di raccolta e di stoccaggio per le attività produttive locali, oltre che il punto di riferimento per altre rotte commerciali, su percorsi terrestri. Tuttavia, come vediamo, il quartiere portuale antico non era solo uno snodo commerciale e di trasporto marittimo, ma costituiva spesso anche un importante aggregato di vita sociale, religiosa e culturale.

Durante le giornate capresi si è discusso di alcuni dei principali porti marittimi mediterranei di epoca prevalentemente romana. I porti antichi erano tanti e quindi ogni tentativo di predisporre un quadro generale degli stabilimenti portuali del Mediterraneo e delle attività in essi svolte inevitabilmente diventa una scelta più o meno casuale. Questo fatto, nel nostro caso, si manifesta in un certo squilibrio tra l'oriente e l'occidente. Infatti la maggior parte dei porti presi in esame nel colloquio sono quelli della penisola italiana e del bacino mediterraneo occidentale, mentre solo alcuni porti del Mediterraneo orientale sono stati discussi in dettaglio negli interventi, e tra questi: Elaiussa Sebasté della Cilicia, alcuni siti della Cirenaica, certi *emporion* o porti orientali menzionati in particolare da Michel Gras e da Pekka Niemelä e Simo Örmä. Oltre a ciò, per la Grecia abbiamo ascoltato la relazione su Salamina e Killini da parte di Jari Pakkanen, che purtroppo non è stato possibile consegnare alle stampe. La lunga costiera africana è, inoltre, rappresentata da un testo su Leptis Magna, mentre, per quanto riguarda altri singoli porti, qualcuno potrebbe meravigliarsi dell'assenza di relazioni approfondite su Alessandria, Pireo, Tiro e Sidone. D'altra parte, un eventuale squilibrio nella distribuzione geografica degli argomenti trattati viene maggiormente dissipato quando si consideri che i porti del Mediterraneo di epoca ellenistico-romana, ovunque fossero, erano tipicamente caratterizzati da cosmopolitismo, essendo essi non solo centri di commercio internazionale, ma anche luoghi d'incontro e d'interazione tra culture diverse. Il porto, con le sue funzioni di traffico non solo commerciale, era mèta co-

stante di naviganti, pellegrini, immigrati e viaggiatori di ogni genere: in questa ottica ogni scalo costituisce un confine che va inteso anche in senso sociale, come area di scambio aperta alle interrelazioni fra comunità di diverse origini etnico-culturali.

Il porto, quindi, non è un isolato aperto solo verso il mare. Più propriamente, il porto esiste in simbiosi con la città. Questo argomento di stampo più generale, cioè la nascita e il graduale svilupparsi dell'interazione tra città ed *emporion*, o entroterra e approdo, viene affrontato da Michel Gras (pp. 19-26) nel suo intervento introduttivo, dal titolo "L'approccio al litorale. Litorale e potere". Gras riesce a mostrare con efficacia e con l'aiuto di numerosi esempi che, nonostante possibili momenti di marginalizzazione, fin dall'età classica ed ellenistica l'*emporion* comincia ad essere organicamente e strettamente collegato alla città in modo tale che tra di loro viene a stabilirsi un forte legame politico, economico e culturale. Così si arriva al concetto romano e quindi medievale e moderno di porto.

Un altro testo dal contenuto più generale, che fornisce una panoramica su più porti (Portus Romae, Ostia, Neapolis, Puteoli e Pisae), è quello con cui Christophe Morhange et al. (pp. 27-39) passano in rassegna nuove e promettenti tendenze di ricerca, volte ad applicare una metodologia geoarcheologica pluridisciplinare, intenta a studiare i paleoriscchi senza sfumature neocatastrofiche. Tra le altre cose, gli Autori sottolineano l'importanza d'includere negli studi portuali la geomorfologia, la (bio)sedimentologia, la biologia, la geochimica, le datazioni al radiocarbonio, nonché l'analisi delle sostanze paleoinquinanti nei sedimenti con isotopi stabili del piombo. Mediante queste e altre metodologie di un'archeologia totale, diventa possibile non solo evidenziare la presenza delle attività umane sui litorali, ma anche comprendere meglio la mobilità della costa mediterranea e l'evoluzione dei suoi porti attraverso i secoli, al fine di valutare la vulnerabilità e la resilienza delle antiche società costiere.

Il terzo contributo pubblicato nel presente volume, quello di Pekka Niemelä e Simo Örmä (pp. 41-49) sulle teredini, o vermi navali, non è stato presentato a Capri, ma il tema e la ricerca correlata vennero felicemente accennati durante il convegno. Le teredini, molluschi xilofagi, che vivono nelle acque calde salmastre, hanno costituito sin dall'antichità un grave problema non solo per le navi e il traffico marittimo, ma anche per le infrastrutture portuali, in quanto queste creature sono capaci di rosicchiare facilmente le palificate lignee che servono da sostegno ai moli e alle bocche di porto. Considerato, inoltre, che le brume navali sono in grado di distruggere quasi tutti i legni sommersi o galleggianti in acque portuali, esse possono avere, insieme a vari tipi di insetti e funghi noiosi, un effetto devastante su diverse attività portuali. Il problema era ben noto nell'antichità (Teofrasto, Vitruvio, Plinio), e anche ben sentito, visto che diversi dati, non solo geoarcheologici, potrebbero suggerire che sono stati compiuti sforzi nelle progettazioni portuali antiche per prevenire i danni causati dalle brume (Alessandria, Leptis Magna, Portus, Ravenna, per esempio). Il metodo preventivo più comune per combattere il verme era probabilmente l'arenamento della nave; d'altro canto, i comandanti delle flotte potevano usare la tattica d'infestazione, impedendo ai nemici di tirare in secco le loro navi. Ma le teredini possono diventare un serio problema anche per i progetti archeologici odierni, essendo esse famigerate divoratrici non solo di relitti subacquei ma anche di repliche di navi antiche.

Tutti i rimanenti interventi hanno riguardato o singoli porti o delimitate aree costiere portuali del Mediterraneo, in vari modi e da vari punti di vista, con l'aiuto di materiali di origine archeologica, epigrafica e letteraria. Per quanto riguarda l'Italia peninsulare, sono stati discussi i seguenti porti o città portuali: il porto

di Roma, la città portuale di Ostia, Antium, gli approdi sul litorale medio-adriatico della *regio IV* augustea, Ancona, Ravenna, Aquileia, nonché, da una prospettiva leggermente diversa, i porti dell'Italia ostrogota.

Simon Keay (pp. 51-70) fornisce una serie di osservazioni illuminanti su come documentare il *portus Romae*, il porto marittimo della Roma imperiale, fondato da Claudio e ampliato da Traiano, per integrare Roma e il vicino porto di Ostia. Dopo una rassegna di alcuni lavori precedenti sul sito, Keay discute le sfide per documentare questo porto, sottolineando il vantaggio creato dal fatto che il sito oggi si trova nell'entroterra a causa della progradazione costiera; il che significa che diverse tecniche archeologiche e geoarcheologiche possono essere utilizzate per studiare i resti e la topografia del porto. Ovviamente, il lavoro svolto sul campo e le lezioni da esso apprese hanno anche il grande potenziale di servire da base e modello per le future analisi di molte altre città portuali del Mediterraneo. In particolare l'enorme record digitale di dati che si sta creando è un vero tesoro su cui basare ulteriori ricerche. Inoltre Keay mette in evidenza il valore sia della documentazione antiquaria, sia della scelta flessibile, a seconda del contesto, delle strategie di lavoro sul campo. In generale, la relazione dimostra ottimamente che, per ottenere una comprensione olistica del porto di Roma (o di un qualsiasi porto antico), la ricerca va progettata seguendo una strategia e visione pluridisciplinare.

La città portuale di Ostia è il tema di due relazioni. Arja Karivieri (pp. 71-78), leader negli ultimi anni di un ampio progetto su Ostia antica, passa in rassegna alcuni nuovi sviluppi nei metodi tecnico-scientifici utilizzati nella ricerca dell'area. Così vengono descritti vari sistemi non invasivi: la prospezione geofisica, la scansione laser, la fotogrammetria, i modelli 3D, l'analisi dei pigmenti sui dipinti murali, l'osteoarcheologia. Si spera che l'analisi del DNA degli scheletri possa presto essere aggiunta all'elenco dei metodi applicati a Ostia. In particolare, Karivieri si occupa delle condizioni fisiche e delle abitudini alimentari della gente che un tempo viveva a Ostia. È interessante notare che, mentre i risultati delle analisi isotopiche stabili, campionate dagli individui sepolti nella necropoli dell'Isola Sacra, suggeriscono una dieta ricca di pesce e frutti di mare, gli studi zooarcheologici orienterebbero a pensare ad una dieta basata prevalentemente sulla carne (soprattutto maiale) per gli abitanti di Ostia. Tuttavia, questa discrepanza può essere apparente, poiché sono stati omessi dall'analisi ostiense i molluschi e i crostacei. Forse allora, come assume Karivieri, sia gli abitanti di Ostia come quelli del Porto godevano dei frutti di mare sulla tavola. Per confermare questa ipotesi, di per sé logica, sono ovviamente necessari ulteriori studi.

Il contributo di Lena Larsson Lovén (pp. 79-92) ha un'altra prospettiva non meno interessante sia su Ostia che su Portus, cioè la documentazione delle categorie di lavoro maschile e femminile in questi siti in epoca imperiale. Lo scopo generale è quello di utilizzare una selezione di rappresentazioni del lavoro nell'iconografia e nell'epigrafia per indagare il ruolo assunto dagli uomini e dalle donne nell'economia cittadina. Il nucleo del lavoro esaminato è quello svolto dai civili, quali artigiani, commercianti, persone coinvolte nel servizio sanitario e lavoratori portuali, quindi non sono considerate occupazioni legate alla religione e ai culti o all'esercito. I posti di lavoro che più chiaramente rispecchiano il ruolo di Ostia come città portuale sono quelli del commercio a lunga distanza, come pure quelli che riguardano le varie attività portuali. Nelle fonti iconografiche ed epigrafiche questo settore lavorativo risulta interamente maschile. Tuttavia, l'invisibilità delle donne nella documentazione del lavoro marittimo e nell'organizzazione portuale potrebbe non significare automaticamente che esse fossero totalmente assenti da tutte le attività correlate. Potrebbe piuttosto trattarsi di come ci si aspettava che uomini e donne fossero commemorati, cioè, in base ai ruoli di genere

e seguendo gli ideali maschili e femminili. Esistono alcune indicazioni di coinvolgimento muliebre nel commercio marittimo, come donne armatrici o protettrici di costruttori navali a Ostia, ma sono necessarie ulteriori indagini per consentire conclusioni più solide sulla loro partecipazione in questo settore.

La presentazione di Laura Chioffi (pp. 93-110), ricca di osservazioni interessanti e con qualche ipotesi più o meno audace, basandosi su fonti di vario genere, letterarie (greche e latine), epigrafiche, anche iconografiche, prende in esame il porto di Antium, noto soprattutto per i lavori di costruzione dell'imperatore Nerone. Tra le ipotesi, suggestiva quella iniziale, relativa a un passo liviano che ricorda alcuni eventi ad Anzio e dintorni negli anni 460 a.C. (2, 63: *Quam consul oppugnare non ausus, Caenonem, aliud oppidum nequaquam tam opulentum, ab Antiatribus cepit*): *Caenonem* potrebbe essere stato sostituito a una qualche altra parola, quale, per esempio, *cothonem*. Ciò significherebbe che il punto di attracco in questione sarebbe stato un *cotho(n)*, cioè un "manufatto portuale interno" (come lo spiega Servio, il commentatore a Virgilio). Chioffi pone anche la domanda se possano essere esistite altri allestimenti portuali ad Antium nell'epoca preneroniana, e infatti le fonti sembrerebbero suggerirne l'esistenza anche in questo periodo. In tale ottica, potrebbe risultare importante, se davvero proveniente da Antium, l'iscrizione di Phaenippus (oggi nell'androne del Palazzo Comunale del Giardino di Ninfa, LT), forse dell'ultima età repubblicana (se non, piuttosto, a giudizio di chi scrive, della prima età imperiale), per cui Chioffi propone un supplemento relativo a *pilae* (*opus pilarum*), che sarebbe confrontabile, tra l'altro, con quello che sappiamo delle strutture portuali di Puteoli. Se così fosse, si potrebbe proporre per Antium, nel primo impero, "un imbarcadero sospeso ma accessibile da terra, attrezzato con bitte di ormeggio". Il contributo conclude con una descrizione storico-epigrafica delle varie vicende del porto dalla importante fase neroniana fino alla tarda antichità.

Nella sua analisi ricognitiva dei porti sulla costiera medio-adriatica della *regio IV* augustea, Marco Buonocore (pp. 111-124) vuole aumentare le nostre conoscenze sul commercio, l'economia e la cultura delle etnie vissute in questa regione. All'inizio, rivisitando i passi letterari di Livio e di Strabone, che definiscono il suddetto litorale in epoca medio-repubblicana "senza porti" (*importuosa litora*; ἄλιμενος), Buonocore fa notare che in realtà non potevano mancarvi numerosi approdi per garantire il commercio di merci. Il contributo è in essenza una rassegna, da sud verso nord, di materiali rilevanti, archeologici ed epigrafici, che ne danno testimonianza, diretta o indiretta. In questo viaggio, Buonocore si ferma in più posti: Termoli (moderno abitato), Histonium, Auxanum, Hortona e *vicus Aternum* (Ostia Aterni). Per tutte queste località vengono citate iscrizioni quali quella, interessante, relativa alla *gens Pacuvia*, o quella frammentaria, con probabile menzione di *aqua* (*CIL IX 2942*), che si può confrontare con una nota epigrafe di Teate. Per Histonium, Buonocore riporta anche una dedica pubblica, forse commemorativa, a un personaggio di rilievo (*CIL IX 2861*), e per Aternum si fa riferimento ai massicci lavori operati da Claudio e testimoniati da miliari. Illuminante per il tema di questo colloquio risulta anche il confronto con due iscrizioni da Pescara città, strettamente connesse tra di loro (*CIL IX 3337-38*): la prima una dedica di una donna salonitana per il marito, un nauclero, la seconda, accompagnata da una rappresentazione di una *navis oneraria*, un testo di difficile interpretazione con la menzione di un *collegium Isidis*. Questi documenti provano come il porto situato alla foce del fiume *Aternus* fosse un punto di riferimento d'importanza strategica connesso con la prospiciente costa dalmata. Si nota, inoltre, che l'esistenza di porti, approdi, moli, magazzini e banchine lungo il litorale o nell'immediato entroterra della *regio IV* viene logicamente confermata anche dall'identificazione in quelle terre sia di una serie di *villae rusticae* o *maritimae*, che d'insediamenti per la produzione anforaria e doliaria. Ovviamente, come osserva Buonocore, erano ugualmente necessari adeguati servizi portuali per il commercio dei marmi al fine di garantirne il transito e l'impiego.

Nel suo intervento sugli scavi effettuati una ventina di anni fa nel porto antico di Ancona, Gianfranco Paci (pp. 125-136) mette in evidenza l'importanza dei dati emersi per la conoscenza della città dall'età medio-repubblicana fino all'alto Medioevo. In particolare, invece di due porti ipotizzati nel passato, cioè uno più antico (greco) all'esterno del bacino attuale e uno (romano) al suo interno, insieme all'attenta rilettura dell'iscrizione sull'Arco di Traiano (che chiarisce le attività di costruzione volute da questo imperatore per migliorare la sicurezza delle navi in arrivo in Italia), i dati forniti dagli scavi sembrerebbero stabilire l'esistenza di un solo approdo, esistente fin da età più antica all'interno del bacino attuale. All'eliminazione del porto "greco" va ormai aggiunta quella del tempio "greco" sull'Acropoli, che greco non è, essendo databile a non prima del II sec. a.C. Del resto, le varie manifestazioni di grecità (o "patina di grecità", a detta di Paci), ricavabili soprattutto dalla documentazione della necropoli (III-I sec. a.C.), piuttosto che la vera natura della città, prevalentemente di popolazione indigena, rivelerebbero qualcosa dei sentimenti e dell'atmosfera del periodo (in particolare del II sec. a.C.), quando il commercio e altri contatti con il Mediterraneo orientale potevano alimentare l'immagine di una Ancona appartenuta alla sfera culturale greca. Alla fine, Paci sottolinea sinteticamente il significato storico-archeologico dell'enorme quantità di materiali mobili venuta fuori dallo scavo sul Lungomare Vanvitelli.

Quello di Alfredo Buonopane (pp. 137-151) è un contributo di carattere demografico dedicato ai dati biometrici emersi dalla documentazione epigrafica di Ravenna, una delle sedi della flotta imperiale, al fine di esaminare non solo l'aspettativa e la durata di vita dei *classarii* ma anche l'età del loro arruolamento in marina e gli anni di permanenza in servizio. L'analisi, che procede in dialogo con due studi recenti (quello di Steven Tuck del 2015 sulla demografia della flotta imperiale romana e quello di Valerie Hope del 2020 dedicato ai marinai della flotta di Miseno), rappresenta un caso ideale, in quanto il materiale ravennate risulta piuttosto consistente e omogeneo sotto il profilo cronologico, topografico e sociale. Per quanto riguarda la durata della vita, l'età raggiunta dai *classarii* ricordati nelle iscrizioni di Ravenna sembra relativamente alta in confronto a quella che comunemente si ritiene essere l'aspettativa normale di vita per un maschio adulto romano, cosa che andrebbe spiegato per la buona qualità della stessa vita all'interno della base ravennate (dieta regolare e equilibrata; cure mediche; servizi igienici, sportivi e termali; ambiente salubre). L'aspettativa di vita dei marinai di Miseno è generalmente simile a quella dei ravennati, ma uno scarto percentuale più rilevante è registrabile nella fascia dai 21 ai 30 e, soprattutto, in quella fra i 41 e i 50, durante la quale i marinai di Ravenna sembrano avere una maggiore speranza di vita rispetto a quelli delle altre flotte. Il picco di mortalità in corrispondenza dei 50 anni, cioè immediatamente dopo il congedo, sembrerebbe collegato con il repentino cambio di abitudini e ritmi che spesso, anche oggi, conseguono al ritiro dal lavoro attivo. Riguardo all'arruolamento, dalle indicazioni epigrafiche sia degli anni di vita che della permanenza in servizio è possibile ricavare che oltre la metà dei *classarii* di Ravenna si era arruolata nell'arco di età compreso fra i 18 e 22 anni, un dato che corrisponde bene a quello calcolato per le altre flotte. I relativamente pochi casi di arruolamento o in età (anche notevolmente) più matura, o addirittura sotto i 17 anni, potrebbero trovare spiegazione nella temporanea mancanza di reclute per la marina.

La città di Aquileia e il suo sistema portuale è il tema di Fulvia Mainardis (pp. 153-175) che lo studia attraverso la documentazione archeologica ed epigrafica. La ricca analisi dedicata alle persone e alle merci coinvolte nelle attività portuali aquileiesi consente di approfondire l'importanza della città adriatica come fulcro delle rotte commerciali verso molte regioni, tra cui spiccano quelle balcaniche, danubiane e transalpine. Non solo la realtà infrastrutturale del porto di Aquileia è complessa e articolata, ma altrettanto elaborato

era il sistema di rapporti sociali e commerciali che esistevano fra la città adriatica e i centri situati lungo i principali percorsi viari verso il *limes*. Come fa notare Mainardis, un ruolo significativo in questa rete è assunto dai *negotiatores* aquileiesi, ovviamente collegati all'esistenza di attività mercantili anche sulla lunga distanza. Particolare attenzione viene data alle diverse testimonianze ricavate dall'*instrumentum* che, da parte loro, fanno percepire l'Aquileia imperiale non solo come un luogo di consumo e di mercato per il transito di merci, ma anche come centro produttivo di derrate alimentari. Mainardis affronta, inoltre, altre due questioni: quella del prelievo fiscale sul volume degli scambi della città, e quella dell'attenzione specifica dell'amministrazione centrale nei confronti della rete commerciale aquileiese, che si spiega soprattutto per il flusso di merci "levantine" in un'epoca di grande fioritura della città nel corso del IV secolo, quando Aquileia diventa una vera metropoli dell'impero.

Fabrizio Oppedisano (pp. 177-195) si concentra sull'amministrazione dei porti dell'Italia ostrogota, di cui definizione e comprensione si complicano non solo per le difficoltà interpretative delle lettere di Cassiodoro, ma anche per la natura stessa del sistema amministrativo del regno ostrogoto, nel quale il tessuto delle cariche e delle funzioni si manifesta alquanto irregolare, spesso asimmetrico, nonché caratterizzato da elementi di continuità conservatrice a fianco di novità amministrative. L'espressione *qui portibus praesunt* in una lettera emessa dalla cancelleria del re Teoderico negli anni della questura di Cassiodoro (Cass. var. 2, 19) sembra sintomatica dell'intenzione del re di rivolgersi a una pluralità di figure evidentemente non accomunate da un'unica titolatura. Comunque sia, dall'analisi dei funzionari e degli addetti a varie attività marittime e portuali, su cui l'opera di Cassiodoro offre un quadro relativamente ampio, emerge una diversità di modalità di controllo dei litorali del regno ostrogoto. In particolare, i porti di Roma (Portus) e Ravenna, e le coste della Campania e della Sicilia, erano amministrate da *comites*; le ultime due, rispettivamente, dal *comes* di Napoli e da quello di Siracusa. Mentre nel caso del *comes* portuense è possibile riconoscere la continuità con il V e probabilmente il IV secolo, in quello delle altre *comitivae* si tratterebbe di cariche più recenti, probabilmente riservate a Goti. Tra gli altri funzionari noti dalle formule cassiodoriane, Oppedisano ricorda anche gli agenti preposti alla *cura litorum (et portuum)*, selezionati dal *comes sacrarum largitionum* e operanti sotto l'autorità di questi.

Ora ci spostiamo verso ovest attraverso la Sardegna fino a Gades, dopodiché ci dirigeremo verso i porti africani, per poi proseguire attraverso la Cirenaica fino all'Anatolia meridionale.

La mitica ritrosia dei Sardi verso il mare, suggerita in apparenza dalla lettura di alcune fonti geografiche antiche, viene rimessa in discussione da Antonio Ibba (pp. 197-228) nella sua ricca rassegna dei dati in grado di fornirci nuovi elementi utili alla reinterpretazione del paesaggio economico e sociale collegato agli impianti portuali sardi. Invece degli innumerevoli approdi naturali e dei *liménes* parzialmente dotati da infrastrutture, noti da alcuni scrittori, Ibba prende in esame i porti strutturati e connessi ad abitati urbani. Tali porti, accomunati da una concezione progettuale più vicina a quella fenicio-punica che non a quella romana, tipicamente si presentano come una striscia di terra piuttosto lunga, con approdi diversi, nei quali si esercitavano attività complementari a quelle dell'attracco principale. Spesso il porto era in stretta interazione con il foro. Tra i porti discussi da Ibba figurano quelli che hanno fornito informazioni sufficienti a illustrare la vita sociale intorno a queste installazioni e a delineare le scelte politiche ed economiche che ne hanno determinato la forma: Karales, Turrus Libisonis, Bosa, Tarrhi, Neapolis, Sulci, Nora e Olbia. Dall'analisi delle fonti archeologiche ed epigrafiche emerge un panorama generale certo frammentario, ma ricco di una

rappresentatività, che permette di rilevare numerosi aspetti delle attività e della vita vissuta nelle città portuali della Sardegna.

Riguardo al litorale della Hispania Citerior, i porti di questa regione, come sottolinea Marc Mayer (pp. 229-248), hanno sempre avuto un ruolo fondamentale negli scambi commerciali e culturali della penisola iberica con tutto il Mediterraneo. Da queste parti già arrivarono i Micenei, ma sono più sicuramente documentabili le rotte di navigazione greca, fenicia, punica e romana. Naturalmente la stabile presenza dei Romani nel territorio iberico era stata preceduta da un frequente e regolare scambio con la penisola italiana e con il Mediterraneo orientale, e questa interazione continuò utilizzando gli stessi percorsi prima e dopo la conquista di quella che sarebbe diventata la Hispania. Una certa continuità stabile è, inoltre, indicata dal fatto che i luoghi di accesso marittimo alla penisola siano rimasti sostanzialmente gli stessi per tutto il periodo romano. Diversamente da un passo di Plinio (*nat.* 3, 3, 19-22), che descrive il territorio litorale da sud verso nord, Mayer procede ad analizzare i principali porti, i quali spesso presentano anche una componente fluviale e non solo marittima, seguendo l'apparente ordine della conquista romana: partendo dal porto di Emporion (la romana Emporiae), prima base romana nella penisola iberica, continua verso sud, senza dimenticare le Baleari, fino ad arrivare al porto di Carthago Nova (Cartagena), il cui sito, sotto la città attuale, è ormai confermato archeologicamente. Ogni porto viene descritto in dettaglio in modo da specificarne l'origine e funzionamento in epoca romana. I dati archeologici ed epigrafici, anche recentissimi, relativi a singoli porti consentono di valutare l'importanza economica degli stessi. Tra i prodotti principali, che viaggiavano attraverso gli impianti portuali, figuravano anche diversi materiali lapidei.

L'altro porto della penisola iberica studiato e presentato durante il colloquio è quello di Gades, di origini risalenti alla colonizzazione fenicia, ma funzionante fino al periodo bizantino. Come fanno notare Lázaro Lagóstena Barrios e José Antonio Ruiz Gil (pp. 249-264), nonostante l'attenzione già prestata al problema dell'antico sistema portuale di Cadice, rimangono diverse lacune nella sua conoscenza, in particolare per la geomorfologia della baia, che ha reso ogni tentativo di individuazione delle infrastrutture portuali più o meno ipotetico. Tuttavia, grazie a nuovi ritrovamenti di grande rilevanza all'interno dell'insenatura, tra cui soprattutto la scoperta nel 2016 dell'insediamento di La Martela, situato in un punto strategico di controllo sia marittimo che fluviale, gli Autori, affrontando il tema con competenza, riescono a rileggere le fonti arcaiche ed ellenistiche in modo da poter considerare l'esistenza di un sistema demografico e portuale più complesso di quanto ipotizzato precedentemente. Particolarmente significativo sembrerebbe il suddetto stabilimento portuale punico di La Martela – un complesso fortificato e turrato – in quanto individuabile come un chiaro antecedente spaziale e funzionale per la successiva installazione, da parte del notevole gaditano Cornelio Balbo, del nuovo *portus Gaditanus*, la cui creazione è ricordata da Strabone. Ovviamente, di indispensabile aiuto per le analisi geofisiche sono risultate le nuove tecniche non invasive, quale il georadar multicanale.

Per tutta la sua storia, sin dalle origini fenicie fino alla tarda antichità, Leptis Magna si caratterizza come una città dipendente dal successo garantito dal suo porto marittimo. Tuttavia, come sottolinea Emilio Rosamilia (pp. 265-289), le iscrizioni di Leptis non ricordano quasi mai esplicitamente il porto, né le attività commerciali che vi si svolgevano. A fronte di tale silenzio esistono, però, alcuni pochi documenti epigrafici che, messi in relazione con le strutture portuali di Leptis, possono gettare luce sulla lunga storia dell'approdo, chiarendo anche il rapporto fra esso e la città. Oltre a un testo neopunico, probabilmente della prima età

imperiale, Rosamilia prende in esame un notevole documento della tarda età giulio-claudia, che offre un *terminus post quem non* per l'intervento riguardante la realizzazione di una nuova banchina lungo il lato ovest del porto, che comportava la costruzione di uno o più portici dotati di un architrave iscritto. Si tratta della dedica *IRT 341*, dell'anno 62 d.C., redatta in almeno due copie, che, secondo la nuova ricostruzione riportata dall'Autore, sembra presentare una serie di novità importanti: il senatore Cornelio Orfito avrebbe ricoperto un'ulteriore magistratura o sacerdozio di rango minore in aggiunta a quelle finora attestate; avremmo a che fare con l'attestazione più antica dell'adozione del titolo di *municipium* nei documenti ufficiali di Leptis (e quindi il testo porterebbe a datare la concessione dello status municipale a Leptis in età giulio-claudia [Claudio/Nerone], piuttosto che alla fase flavia della città); il riesame dell'iscrizione renderebbe possibile comprendere l'esatta dinamica di finanziamento dei porticati lungo il molo. A ragione, Rosamilia non esclude che l'iniziatore del progetto di un nuovo approdo nella città sia Claudio piuttosto che Nerone. Per il tardo I sec. d.C., viene ricordata la costruzione nella zona portuale del cd. Tempio Flavio, dalla cui dedica iscritta, sebbene lacunosa, è possibile dedurre che l'ignoto curatore testamentario della finanziatrice dell'edificio fosse uno dei due suferi in carica. Riguardo al santuario, forse domiziano, di Giove Dolicheno lungo la banchina sud del porto, esso diventerà cospicuo in età severiana per la presenza di un altare antistante, dedicato da un centurione, forse per commemorare l'*adventus* via mare di Settimio Severo e dei suoi figli nel 202/203 d.C. Dopo la dinastia dei Severi, l'epigrafia locale rimarrà fiorente per molto tempo, con la sola eccezione dell'area portuale, da cui non è emerso alcun testo epigrafico posteriore all'età severiana. A contestualizzare tale silenzio potrebbero aiutare i nuovi dati geoarcheologici relativi a fenomeni alluvionali del IV secolo. Poiché le prime inondazioni legate allo straripamento del bacino, di portata minore, non avrebbero compromesso l'operatività del porto, nessun intervento sostanziale sarebbe stato necessario prima della generale crisi della produzione epigrafica leptitana all'inizio del V secolo.

Sin dall'inizio della colonizzazione greca in Cirenaica, i porti rivestirono un'importanza determinante per l'economia della regione. La conoscenza delle attività in essi svolte è ormai ampliata dagli scavi archeologici, insieme alle informazioni fornite da fonti antiche. Kristian Göransson (pp. 291-298) offre una concisa panoramica di questi porti nella loro fase ellenistica e romana, considerando in particolare il rapporto tra i porti e le città che essi servivano. In Cirenaica, specificatamente, l'ubicazione degli insediamenti e dei loro approdi era condizionata dalle realtà geografiche: non mancavano porti idonei lungo la costiera, piuttosto le eventuali difficoltà stavano nella comunicazione tra il litorale e le città o i paesi sugli altipiani dell'entroterra. Illuminante a proposito è il caso sia di Apollonia che di Ptolemais, nate rispettivamente come porti delle città di Cirene e Barce, entrambe situate nell'entroterra. Gradualmente questi due porti oscurarono le città, per il servizio delle quali erano stati costruiti, e divennero essi stessi città portuali a pieno titolo, per poi rimanere importanti fino alla tarda antichità. Affrontiamo una situazione diversa nel caso di Euesperides / Berenice, due città fin dall'inizio sulla costa, ognuna con proprio porto. La prima, di fondazione greca, era protetta dalla laguna collegata al mare; ma, con la fondazione, intorno a metà del III sec. a.C., del poco distante insediamento costiero di Berenice, essa fu abbandonata e sostituita da quest'ultima. Purtroppo, sotto la moderna Bengasi, nulla è visibile dei resti dell'antico porto di Berenice.

Elaiussa Sebaste, situata a limite della Cilicia Tracheia, più o meno a metà strada tra Seleukeia e Tarso, cioè in una felice posizione geografica e strategica, fu una delle principali città portuali dell'Anatolia sud-orientale, che continuò a funzionare come scalo commerciale fino al tardo Impero e oltre. I principali risultati delle indagini italiane sul sito, iniziate nel 1995 e ancora in corso, sono qui presentati da Eugenia

Equini Schneider (pp. 299-306) e Annalisa Polosa (pp. 307-312). Come emerge dai loro testi, la tradizionale ricerca storico-archeologica e topografica è stata affiancata da nuovi metodi, quali la prospezione geofisica e subacquea, realizzati con le nuove tecnologie, al fine di ricostruire il paleoambiente del sito. Il paesaggio di Elaiussa è caratterizzato dalla sua ubicazione in posizione dominante su due ampie insenature naturali, sulle quali furono ricavati quelli che sarebbero diventati i porti settentrionale e meridionale della città. Gli scavi hanno permesso di individuare diversi progetti di costruzione nelle varie fasi di vita dell'insediamento, molti dei quali strettamente collegati con uno dei due porti. Per esempio, un piccolo impianto termale, databile alla prima metà del I sec. d.C., in diretto collegamento con il porto settentrionale, probabilmente serviva gli addetti alle attività di questo porto. Allo stesso periodo risale il tempio, forse destinato al culto imperiale, sorto su una terrazza naturale affacciata sul porto meridionale. La posizione decentrata di questi edifici, strettamente collegata ai due porti e agli assi viari lungo la costa e verso l'interno, potrebbe suggerire una loro funzione legata al traffico sia terrestre che marittimo. Significativamente, a partire dalla riorganizzazione della provincia di Cilicia nel 72 d.C., ma soprattutto nel corso del II secolo, comincia a manifestarsi una divisione funzionale della città in due settori focalizzati rispettivamente intorno ai due suddetti porti. Mentre varie funzioni di carattere artigianale, commerciale e industriale, con diversi impianti destinati sia alla produzione di anfore e di olio che all'estrazione della porpora, si concentrarono prevalentemente nell'area del bacino meridionale, il porto settentrionale assunse progressivamente più funzioni di rappresentanza, testimoniate, tra l'altro, dalla costruzione di edifici pubblici quali il teatro, l'agorà romana e un grande impianto termale. Il quartiere con tali strutture sarà stato destinato non solo alla popolazione urbana stabile, ma anche a quella temporanea, cioè legata alla frequentazione del porto e all'incremento delle attività portuali.

Tutto sommato, dai contributi presentati si evince che i porti antichi costituivano importanti punti d'incontro e di riferimento per le popolazioni di diversissime origini, attraverso i quali svariate influenze sbarcavano o partivano verso nuove destinazioni. La navigazione ha sempre avuto necessità di approdi, i quali però non erano solo punti di transito delle merci; anche varie lingue, religioni e le più diverse forme di cultura sono passate attraverso di loro. Tutto ciò è testimoniato non solo dalle fonti letterarie e dalle epigrafi relative ai porti, o in essi ritrovate, ma anche dalle strutture tuttora visibili, oppure da quelle scoperte sotto suolo o esplorate sott'acqua. Come vediamo in più casi, ormai anche i vari metodi non invasivi, applicati con delle tecnologie più avanzate, si pongono tra quelli di primaria importanza per meglio comprendere e valutare le realtà paleoambientali dei sistemi portuali antichi.

Per concludere, vorrei richiamare l'attenzione su alcuni aspetti relativi al porto antico, che sono rimasti più o meno nell'ombra durante il colloquio. Come sappiamo, i porti potevano rivestire anche un'importanza religiosa, in quanto spesso costituivano luoghi d'arrivo per nuovi culti, e molti rituali venivano eseguiti appunto sul mare, anche nel porto o nelle vicinanze. Di pari importanza sociale e religiosa poteva essere lo status extraterritoriale di un santuario portuale, godente per questo del diritto d'asilo; sono ben noti, per esempio, i casi dei santuari di Pyrgi e Gravisca, connessi, rispettivamente, alle città etrusche di Caere e Tarquinia, e legati alle funzioni commerciali; o quello del tempio della dea Marica alla foce del Garigliano nel minturnese, poco distante dal mare, che si colloca ambientalmente nel locale sistema portuale integrato mare-fiume. D'altro canto, il porto a volte viene percepito come una minaccia per la stabilità cittadina. Ad Atene, per alcune cerchie oligarchiche come pure per l'elitista Platone (cfr. *Leg.* 4, 705a), a cui è inoltre spesso imputata una certa avversione nei confronti del mare, il porto del Pireo, pieno di stranieri, trafficanti

e spie, e con culti di provenienza estranea, costituiva un problema religioso e sociale, un potenziale elemento di instabilità politica e di *stasis*.

Un'altra cosa degna di nota è il ruolo del porto come rifugio ai naviganti, tema questo piuttosto caro ai poeti dai tempi di Omero. Una ventina di anni fa, io stesso pubblicai un epigramma in greco, proveniente da Signia (Segni) nel Lazio, con una storiella che racconta di alcuni marinai in viaggio nelle pericolose acque liguri. Ad un certo punto, la loro nave si imbatté in una tempesta che le impedì di continuare il viaggio. Fortunatamente, i passeggeri trovarono rifugio nel porto di Eracle Monoikos, cioè nell'odierno principato di Monaco. Dopodichè, salvati appunto da Eracle, dedicarono un monumento di ringraziamento al loro dio salvatore (*SEG XLVII 1517*).

Al di là di tutte le funzioni di cui si è discusso durante il colloquio, conviene ricordare, alla fine, che, secondo le fonti antiche, il porto antico con il suo lungomare era anche un importante luogo di intrattenimento, tanto per godersi la vita in modi diversi, quanto per fare una semplice passeggiata. Inoltre, non è sorprendente notare che spesso esiste un collegamento di carattere funzionale tra l'agorà, o il foro cittadino, e il porto, tutti e due luoghi per eccellenza della vita sociale e commerciale nella città portuale antica. Infatti, come viene suggerito da alcune fonti greche, epigrafiche e letterarie, se il porto (*limén*) e l'agorà erano praticamente cresciuti insieme, o comunque si trovavano vicini l'uno all'altro, allora la gente locale avrebbe potuto chiamarli con termini intercambiabili, i quali avrebbero inoltre indicato le attività che normalmente vi si svolgevano.¹

¹ Cfr. quanto da me osservato in *Arctos* 35, 2001, 79-83.