

# ANNUARIO

DELLA

SCUOLA ARCHEOLOGICA DI ATENE

E DELLE

MISSIONI ITALIANE IN ORIENTE

VOLUME XCII

SERIE III, 14

2014



SAIA  
2016

*Direttore*

Emanuele Greco

*Comitato scientifico*

Vladimiro Achilli (Università degli studi di Padova)

Giorgio Bejor (Università degli studi di Milano)

Renata Cantilena (Università degli studi di Salerno)

Filippo Carinci (Università “Ca’ Foscari” Venezia)

† Gianfranco Fiaccadori (Università degli studi di Milano)

Mario Lombardo (Università degli studi di Lecce)

Emanuele Papi (Università degli studi di Siena)

Edoardo Tortorici (Università degli studi di Catania)

Claudio Varagnoli (Università degli studi di Pescara)

Alessandro Viscogliosi (Università degli studi di Roma “La Sapienza”)

Tutti gli articoli della Rivista sono sottoposti a revisione da parte del comitato di redazione e di *referees* anonimi, di cui si pubblica qui di seguito l’elenco completo:

N. Allegro; C. Ampolo; S. Andreou; S. Angiolillo; R. Auriemma; I. Baldini; M. Benzi; J. Bonetto; K. Bouraselis; F. Camia; J. Camp; A. Cannavò; F. Carinci; A. Cazzella; A. Chaniotis; F. Cordano; Th. Corsten; F. Croissant; N. Cucuzza; F. D’Andria; M. Del Freo; S. De Maria; M. Di Branco; R. Di Cesare; D. Elia; C. Gasparri; E.F. Ghedini; M. Giangiulio; M. Gras; A. Hermary; T. Hölscher; K. Kotsakis; N. Kourou; S.D. Lambert; E. Lanzillotta; E. La Rocca; †V. La Rosa; E. Lippolis; F. Lissarrague; F. Longo; L. Marangou; G. Marginesu; M. Menichetti; D. Mertens; M.E. Micheli; P.M. Militello; M.C. Monaco; C. Morgan; L. Moscati Castelnuovo; A. Moustaka; A. Muller; M. Osanna; W.D. Niemeier; O. Palagia; D.S. Palermo; A. Pontrandolfo; L. Porciani; M. Petropoulos; Y. Pikoulas; S. Privitera; F. Prost; A. Rizakis; J.B. Rutter; A. Sacconi; S. Santoro; A. Schnapp; F. Slavazzi; G. Steinhauer; R. Stroud; T. Tanoulas; M. Tiberios; I. Touratsoglou; P. Valavanis; A. Viscogliosi; E. Voutiràs; P. Warren; E. Zanini; P. Zanker

*Segretaria di redazione*

Elena Gagliano

*Progetto grafico*

Angela Dibenedetto

*Impaginazione*

 Edizioni Lucy Braggiotti

## SOMMARIO

AA.VV. 1914-2014. Per i cento anni dell'Annuario della Scuola Archeologica di Atene e delle Missioni Italiane in Oriente 1

E. Greco Sullo *σχῆμα* di Thuri: venti anni di ricerche con Silvana Luppino 1

### STUDI ATENIESI

V. E. Dimitriou L'Acropoli di Atene durante il Neolitico Finale e il Bronzo Antico. Lo studio *ex novo* dei ritrovamenti dello scavo Levi sul pendio Sud: rapporto preliminare 15

E. Gagliano Hermes *Propylaios* (e le *Charites*) sull'Acropoli di Atene 33

C. Di Nicuolo *Kallias* il *Balaneus*. Una stele funeraria attica del Martin von Wagner Museum di Würzburg (*IG II-III<sup>2</sup> 11804*), con scheda epigrafica di F. Camia 69

A. Ottati Dal Pentelico a Tivoli. Alcune osservazioni su programma decorativo, marmi e officine nell'arredo statuario dell'*Odeion* di Villa Adriana 99

131

### STUDI SPARTANI

M. Lupi I cinque *lochoi* dell'esercito spartano (e quelli argivi)

### STUDI CRETESI

C. Devoto Cnosso: considerazioni sulla cronologia delle prime emissioni monetali 139

P. Militello Un nuovo frammento di tavoletta in lineare A da Festòs (PH 54) 155

### MISCELLANEA

A. Correale Un cratere a calice a figure rosse da Efestia (Lemno) 169

R. Perna Ricerche ad *Hadrianopolis* e nella valle del Drino (Albania): alcune considerazioni sulle trasformazioni dell'insediamento e del territorio dall'età ellenistica a quella bizantina, sulla base delle indagini condotte dal 2011 al 2015 195

### RASSEGNE

A. Bertelli Considerazioni sui luoghi di culto eroico in Grecia. A proposito del recente contributo di B. von Mangoldt 263

A. Salzano I porti militari nel mondo greco. Tra territorio e pensiero politico 271

RECENSIONI

- C. De Gregorio M.B. COSMOPOULOS, *The Sanctuary of Demeter at Eleusis. The Bronze Age I-II*, (THE ARCHAEOLOGICAL SOCIETY AT ATHENS LIBRARY 295-296), Athens 2014, vol. I (I-XIX; 478 pp.) + vol. II (288 pp.; 82 tavv.), ISBN 978-11-070-1099-4 281
- E. Gagliano F. LISSARRAGUE, *La cité des satyres. Une anthropologie ludique (Athènes VIe-Ve siècles avant J.-C.)*, (L'HISTOIRE ET SES REPRÉSENTATIONS), Paris 2013, 315 pp., ISBN 978-27-132-2384-6 285
- A. Ottati C. INGLESE - A. PIZZO, *I tracciati di cantiere di epoca romana. Progetti, esecuzioni e montaggi*, Roma 2014, 223 pp., ISBN 978-88-492-2848-9 290

## I PORTI MILITARI NEL MONDO GRECO. TRA TERRITORIO E PENSIERO POLITICO\*

*“There is plenty of evidence in Athenian literature of the fifth and fourth centuries that the dockyard was a matter of great civic pride, and in the fourth century construction of shipsheds was considered to be a model achievement for a great statesman. There was clearly public consciousness of the need for dockyard security, and arson in the dockyard was considered a serious crime.”*

Con queste parole David Blackman, al convegno del 2005 tenutosi a Ravello sui ricoveri militari nel Mediterraneo antico e medievale, ha sottolineato l'importanza storica di queste strutture, non solo per il ruolo che hanno avuto nella storia delle città antiche e per il loro grande peso civile, ma anche per la continuità di funzione che hanno mantenuto sino all'epoca medievale<sup>1</sup>. Tali basi navali hanno restituito gran parte dell'evidenza per ricostruire anche le dimensioni delle navi da guerra, dal momento che non è stato rinvenuto alcun relitto; l'assetto urbanistico antico della maggior parte dei porti del Mediterraneo è stato del tutto cancellato dalle evoluzioni moderne, e gli scavi, iniziati già nell'Ottocento e continuati nel secolo seguente, non hanno portato a pubblicazioni realmente esaustive. Inoltre il Mediterraneo, soprattutto in area egea, è stato fortemente soggetto a variazioni del livello del mare, comportando un mutamento anche delle linee costiere e, quindi, delle installazioni navali.

Non è facile ripercorrere la storia della ricerca delle strutture a carattere militare-navale del mondo greco antico, non solo per il numero consistente di stazioni navali esistenti nel Mediterraneo, ma anche e soprattutto per l'enorme

varietà dei contesti e per le problematiche che ognuno di essi presenta; tali problematiche riguardano la topografia, l'urbanistica, l'ingegneria, l'architettura, sino a coinvolgere la sfera dell'identità politica e della storicizzazione dei contesti.

Qui di seguito si delinearanno le tappe fondamentali degli studi sugli alloggiamenti navali e sui porti militari greci antichi, sottolineando l'importanza di alcuni contributi. Quindi, si porrà l'attenzione su alcuni approfondimenti e su riflessioni di carattere metodologico<sup>2</sup>.

La storia della ricerca sugli alloggiamenti navali e gli studi sulle strutture portuali militari in Grecia sono iniziati già nel corso dell'Ottocento, con i racconti di viaggiatori e cartografi<sup>3</sup> che, anche se in modo non approfondito, si interessarono all'aspetto navale di alcune potenze marittime antiche, a cominciare da Atene: le loro riflessioni riguardarono non solo i resti di ciò che ancora era visibile degli attracchi dell'antico approdo (anche se la modernizzazione e l'uso prolungato del porto come base militare nelle guerre greco-turche ne avevano stravolto completamente l'aspetto), ma anche alcune strutture architettoniche, come gli hangars delle navi e le infrastrutture utilizzate in antico per le operazioni di alaggio.

La ricerca su questa tipologia di apprestamenti è cominciata dal Pireo, all'indomani del rinvenimento di frammenti di liste navali datate al V-IV secolo a.C., in cui erano citati *νεώρια*, *νεώσοικοι* e il numero di navi distribuite nei tre bacini portuali ateniesi<sup>4</sup>. La pubblicazione delle iscrizioni fu affidata al filologo e storico A.

\* Questo contributo si inserisce nell'ambito della ricerca di dottorato in corso presso l'Università degli studi di Salerno, sotto la supervisione del Prof. F. Longo, al quale devo la riuscita di un percorso fatto di crescita e maturazione. Gran parte della ricerca è stata svolta presso la Scuola Archeologica Italiana di Atene: all'intera Istituzione e al Direttore, Prof. E. Greco, va tutta la mia gratitudine per avermi offerto importanti opportunità e l'accesso ad uno stimolante ambiente ricco di confronto e di riflessioni.

<sup>1</sup> BLACKMAN - LENTINI 2010, 13-16.

<sup>2</sup> In questa rassegna il termine 'porto' verrà utilizzato con il significato generico di luogo di ormeggio e riparo delle navi, inclusivo di moli, depositi e strutture destinate al funzionamento generale.

<sup>3</sup> DODWELL 1819; LEAKE 1841; ULRICH 1843.

<sup>4</sup> La terminologia riguardo le installazioni navali militari antiche abbraccia diversi elementi ed ognuno di essi è riferibile a realtà con diverse funzioni e caratteristiche; fu discussa per la prima volta nel dettaglio da BÖCKH 1840, 64-66. Negli studi a venire l'utilizzo dei termini divenne approssimativo, dovuto al fatto che negli stessi testi antichi i vocaboli venivano usati con significato generico e molte informazioni erano generalmente deducibili, fino a non distinguersi più nella letteratura tarda dei lessicografi dal V secolo d.C. in poi (con variazioni nel significato già a partire dal I-II secolo d.C.): un esempio fra tutti è l'uso dei termini *νεώσοικος* e *νεώριον*, che indicano due ben distinte realtà, ma che in un dato momento si sono eguagliati nel significato (v. le glosse di Esichio e il Lessico Suda). A tal proposito, le riflessioni in merito in BLACKMAN - RANKOV 2013, 16-25 e in LOVÉN 2011, 3-4 sono state decisive nel fare chiarezza.

Böckh, in aggiunta ad un lungo commentario sui testi e alcuni capitoli dedicati ai luoghi, agli edifici, alle navi e all'amministrazione navale in generale<sup>5</sup>. Già nella pubblicazione di Böckh si affrontò il problema inerente la corrispondenza tra il numero delle navi presenti nella flotta ateniese e il numero degli hangars in cui sarebbero state alloggiate: il problema emergeva dalla lettura di un passo di Strabone (9.1.15), che riportava un numero di 400 navi nella flotta, laddove nelle liste navali sono citati solo 372 alloggiamenti, senza considerare neppure il problema della linea di costa disponibile in antichità ad ospitare queste strutture; a tutt'oggi, questa questione non ha ancora trovato risposta, se non che si fosse trattato probabilmente di un'approssimazione della cifra, o che, semplicemente, non tutte le navi fossero destinate ad essere portate al coperto.

Il porto ateniese divenne da questo momento oggetto di studio e cominciarono le prime sistematiche operazioni di scavo degli alloggiamenti antichi, con Graser, che misurò le rampe di Zea e Mounichia (non lasciando però alcuna pianta a documentazione delle sue indagini), seguito dagli scavi di Dragatsis, Dörpfeld e Anghelopoulos nel 1889/99 nel bacino di Zea. Sul finire del secolo si ebbero anche le prime esplorazioni al Porto Circolare di Cartagine, a Siracusa e ad Oiniadi in Acarnania che, pur non confluendo in esaustive pubblicazioni, generarono, nel contempo, un interesse diffuso per questi grandi complessi nel Mediterraneo.

La prima grande opera sui porti antichi nell'area del Mediterraneo e del Mar Nero fu, nel 1923, il lavoro di Lehmann-Hartleben, anche se la conoscenza dettagliata degli alloggiamenti militari risultava ancora limitata ai soli contesti del Pireo e Oiniadi per l'età classica, e Cartagine per l'età ellenistica; per l'età arcaica fu presa in considerazione Samo, ma solo ed esclusivamente sulla base delle fonti letterarie, perché non esisteva, e tuttora non esiste, alcuna evidenza archeologica. Lo studio di Lehmann-Hartleben fu suggerito dall'assenza di lavori realmente esaustivi sull'argomento e sugli scavi dei complessi allora scoperti, trattandosi per lo più di sintesi sommarie e dissertazioni monografiche, mentre molto poco era scritto nelle

fonti storiche. Ciò che è importante sottolineare è anche l'approccio adottato dallo studioso, che, prima di discutere il materiale archeologico noto, prende in esame la documentazione letteraria, epigrafica e iconografica esistente e, attraverso di essa, ripercorre gli inizi della storia della navigazione. Il capitolo VI dell'opera, in particolare, è dedicato al *νεώριον* e alle strutture degli alloggiamenti, e viene affrontata una questione, già precedentemente trattata da Judeich nella prima edizione della sua *Topographie von Athen*, riguardo l'impossibilità che le linee costiere antiche dei bacini di Zea e Mounichia potessero ospitare tanti alloggiamenti, come attestato dalle liste navali, perché troppo ridotte: Judeich affermava, come possibile soluzione al problema, che alcuni degli alloggiamenti ospitassero due navi, portando come esempio il riferimento in Diodoro Siculo a strutture destinate anche a due navi sotto Dionigi I (XIV 42.5) e gli alloggiamenti "con un tetto comune", citati nell'iscrizione dedicata al bando di costruzione della *Skeuotheke* di Filone a Zea (*IG II<sup>2</sup>* 1668 ll. 5-6), già nota grazie al rinvenimento della stele da parte di Meletopoulos nel 1882<sup>6</sup>, mentre Lehmann-Hartleben contestò la proposta perché alloggiamenti doppi sarebbero stati troppo grandi mentre invece gli scavi di fine Ottocento a Siracusa e Cartagine avevano confermato l'esistenza di alloggiamenti ben più ristretti, larghi tra i 2,5 e i 2,7 m, ritenendo più logico pensare che si trattasse di alloggiamenti adiacenti e che gli alloggiamenti "con un tetto comune" fossero due strutture sotto la stessa copertura<sup>7</sup>; a questa ipotesi Judeich rispose, a sua volta, nella successiva edizione della *Topographie von Athen*, negandone la validità<sup>8</sup>. L'opera di Lehmann-Hartleben, in ogni caso, restituì un catalogo di ben 303 porti, documentati nell'evidenza letteraria, iconografica e materiale<sup>9</sup>.

Negli anni successivi, l'instabilità della situazione europea per via dei conflitti bellici fermò temporaneamente la ricerca sui porti antichi, ma lo sviluppo negli anni Trenta della fotografia aerea per i siti sommersi e dell'archeologia subacquea suscitò l'interesse di molti geologi, soprattutto in merito alle differenze del livello del mare e alla mutazione delle linee costiere dai tempi antichi fino ai tempi di rinvenimento. La

<sup>5</sup> BÖCKH 1840, capp. V-XIII.

<sup>6</sup> JUDEICH 1905, 384.

<sup>7</sup> LEHMANN-HARTLEBEN 1923, 113-114.

<sup>8</sup> JUDEICH 1931, 439.

<sup>9</sup> Entrambi gli studiosi furono poi nuovamente discussi, nel 1935, da Miltner (*RE* XVI.2, s.v. *neorion*, 2471-2474).

ricerca sui porti riprese a partire dagli anni Cinquanta, supportato da un lato dallo studio geomorfologico delle aree di indagine, dall'altro dallo studio storico e archeologico di Blackman (di cui si dirà in seguito) e dei suoi collaboratori. Negli anni Sessanta il maggiore interesse per le realtà portuali nell'antichità intensificò le attività di scavo e a questi anni risalgono anche i primi studi sulle navi antiche, in particolare il lavoro di Morrison e Williams, *Greek Oared Ships* (1968), in cui Blackman scrisse un breve contributo sugli *shipsheds*<sup>10</sup>: l'opera ripercorre la storia della nascita e dello sviluppo delle navi a remi nel mondo greco, dall'età omerica al IV secolo a.C., attraverso le fonti letterarie, iconografiche ed epigrafiche, con capitoli focalizzati sulle strutture portuali e sulla navigazione antica, oltre ad un utilissimo glossario complessivo dei termini nautici<sup>11</sup>. L'interesse del libro è dato dal voler offrire linee guida di conoscenza sulle pratiche nautiche, quindi sui problemi della navigazione, del trasporto e dell'organizzazione delle flotte antiche, tutti argomenti sino ad allora ignoti e non studiati nel panorama storico delle più grandi città del Mediterraneo, se non in maniera poco scientifica o non approfondita nel dettaglio<sup>12</sup>. Di poco successivo è lo studio sulle navi da guerra e sulle tecniche di alaggio di Casson, *Ships and Seamanship in the Ancient World* (1971): lo studioso analizza il mondo nautico già prima dell'età omerica, nel 3000-1000 a.C. in Egitto, Mesopotamia e nel Mediterraneo orientale, fino ad arrivare alle flotte del IV secolo d.C. nel mondo bizantino; segue un approfondito studio sulle imbarcazioni, sulla navigazione, sugli equipaggiamenti e sul funzionamento dei porti, oltre che un glossario, anche qui, dei termini nautici più utilizzati. Anche il lavoro di Casson parte dal bisogno di sopperire all'assenza di studi completi sull'argomento della navigazione, pur tenendo in considerazione il recente lavoro di Morrison, rispetto al quale si pone però con un approccio più tecnico. Di entrambi gli studi è opportuno evidenziare anche la forma del glossario, con i termini greci resi in traslitterazione e mai in caratteri greci; lo scopo di Morrison e Casson è quello di voler offrire

un lavoro accessibile e comprensibile a tutti, anche ai 'Greekless readers': la scelta di traslitterare i termini originali è facilmente opinabile dal punto di vista scientifico e storico, ma anche comprensibile in anni in cui l'argomento cominciava appena a prendere forma.

Agli anni Ottanta risalgono gli studi di Coates, architetto navale, che, in collaborazione con Morrison, si dedicò al progetto *The Trireme Trust* sul modello della trireme, fino alla ricostruzione, all'interno di un cantiere del Pireo, di un esemplare di antica trireme noto con il nome di *Olympias*, tutt'ora esistente nella Marina Militare Ellenica<sup>13</sup>: la nave fu sottoposta a diverse prove di viaggio, prendendo in considerazione le misure emerse dai numerosi scavi di alloggiamenti, l'ingegneria navale antica, e valutando il rapporto lavoro-uomo, la disposizione delle file di rematori, la forza propulsiva e la velocità. Il progetto della *Trireme Trust* si basò innanzitutto su una ricostruzione teorica della trireme, stimolata dall'urgente bisogno di inquadrare questo tipo di imbarcazione all'interno del contesto storico e bellico antico, valutandone l'efficienza, la resa, i limiti, gli scopi tattici, i costi richiesti per l'equipaggio e la costruzione, il tipo di materiale impiegato (e quindi ne scaturì anche l'esigenza di ragionare sul luogo di costruzione), soprattutto in assenza di ritrovamenti di navi militari; il passo successivo fu mettere in pratica quanto era emerso dai risultati di archeologia subacquea e dai dati raccolti dalla letteratura e creare un modello che si avvicinasse quanto più possibile alla teoria. Questo approccio di archeologia sperimentale senz'altro stimolò, in seguito, ulteriori studi e ricerche sull'oggetto degli alloggiamenti e della navi da guerra antiche.

La seconda metà del secolo scorso fu segnata da un'intensa attività di *surveys* e di scavo in tutto il Mediterraneo. L'apporto di nuovi strumenti di indagine è stato decisivo per l'acquisizione di nuovi dati materiali e, a questo proposito, si ricorda il grande progetto di archeologia subacquea al Pireo, lo *Zea Harbour Project* (attivo dal 2001), condotto da Lovén: lo studioso danese propone una revisione della ricerca precedente sugli alloggiamenti navali al Pireo,

<sup>10</sup> MORRISON - WILLIAMS 1968, 181-192.

<sup>11</sup> Se il range cronologico limitato affrontato nel libro poté essere contestato, ogni critica fu poi rivista con la pubblicazione nel 1996 di *Greek and Roman Oared Warships*, in cui Morrison, con contributi di Coates, affrontò l'evoluzione nautica dal 399 a.C. fino agli anni delle guerre civili romane nel I secolo a.C.

<sup>12</sup> TORR 1894; KOESTER 1923; CASSON 1959.

<sup>13</sup> COATES 1989; COATES-MORRISON 1986; Iid.1989.

oltre che essere attivo in continue attività di indagine e di studi sulle strutture sommerse nei porti di Zea e Mounichia, lavoro riassunto poi nel suo volume in due tomi del 2011<sup>14</sup>.

È opportuno però segnalare che le nuove tecnologie e i nuovi strumenti di indagine stanno sì restituendo abbondanti risultati, ma il lavoro complessivo appare eccessivamente tecnico e mirato a ricreare scenari suggestivi, ma talvolta lacunosi e forzati.

Ripercorrere la storia della ricerca sulla materia dei porti antichi costituisce, come già detto, il tentativo di sintetizzare l'immenso lavoro fatto e ancora in corso, ma, in tale sintesi, è doveroso ricordare l'attività del professor Blackman, che dagli anni Sessanta ad oggi, è stato impegnato in numerose campagne di scavo dall'Egeo alla Magna Grecia, come numerosi sono stati i suoi studi sui porti e sugli alloggiamenti navali militari<sup>15</sup>, sulla geomorfologia delle linee costiere e i cambiamenti nel livello del mare<sup>16</sup>, sulle operazioni portuali<sup>17</sup> e sulla tipologia e il funzionamento delle navi militari<sup>18</sup>: la sua ricerca è imprescindibile per chi si approccia a questa materia di studio, non solo per la profonda conoscenza archeologica dell'argomento, ma anche per le continue riflessioni e dibattiti sul valore delle strutture militari in ambito navale, tra storia e fonti antiche.

Dopo anni di monografie e pubblicazioni sparse sui singoli siti indagati, nel 2013 è stato pubblicato da Blackman il volume dal titolo *Shipheds of the Ancient Mediterranean*, scritto con i suoi collaboratori (Rankov, Baika<sup>19</sup>, Gerdning, Pakkanen): qui vi è riassunta l'intera ricerca sulle strutture militari del Mediterraneo, sul

piano architettonico, topografico ed economico, con un catalogo completo e aggiornato di tutti i contesti confermati con certezza nel mondo greco e romano, dall'età arcaica all'età ellenistica. Si tratta di un volume fondamentale in quanto è il primo dettagliato studio sui complessi di alloggiamenti antichi e rappresenta una guida indispensabile e centrale per tutti gli studi che seguiranno su questi grandi progetti navali dell'antichità. Lo studio punta ad una risistemazione delle strutture degli alloggiamenti all'interno del contesto storico e ad un accostamento del dato letterario ed epigrafico a quello archeologico. Nell'enorme lavoro di sintesi e di raccolta dati, l'autore non manca comunque di lasciare degli 'avvertimenti' e dei suggerimenti per il futuro: le ricostruzioni grafiche dei complessi noti sono senz'altro allettanti, ma non hanno sempre una base archeologica e possono risultare fuorvianti; inoltre, molti scavi su terra e subacquei sono ancora in corso di studio, quindi il quadro è tuttora aperto a nuovi spunti di ricerca<sup>20</sup>.

Un discorso a parte, nel dibattito degli ultimi vent'anni, merita la problematica della dicotomia città-porto e del ruolo politico giocato dalle più grandi *poleis* in mare. Nonostante la grande importanza dell'accesso al mare, sono tuttavia ancora troppo pochi gli studi centrati sulle talassocrazie antiche in rapporto alle loro flotte e strutture militari<sup>21</sup> e sulle relazioni e le interazioni urbanistiche tra porto e città-territorio, alcuni letti solo nella prospettiva di un'analisi dell'aspetto commerciale e delle rotte di navigazione, altri concentrati su specifiche aree o range cronologici definiti<sup>22</sup>; questo aspetto, tra

<sup>14</sup> Nel paragrafo 3.2 si dedica spazio anche agli altri alloggiamenti antichi noti nel Mediterraneo e vengono riportati quelli per la cui identificazione sono invece da discutere (LOVÉN 2011, 24-30).

<sup>15</sup> BLACKMAN 1982; ID. 1999; ID. 2003; ID. 2014; MORRISON - WILLIAMS 1968, 181-192; BLACKMAN - LENTINI 2010; BLACKMAN - RANKOV 2013.

<sup>16</sup> BLACKMAN 1973; 2005.

<sup>17</sup> BLACKMAN 1995.

<sup>18</sup> BLACKMAN 1990; ID. 1993; ID. 1996.

<sup>19</sup> K. Baika nel 2003 ha discusso una tesi di dottorato dal titolo *NEΩΣΟΙΚΟΙ. Installations navales en Méditerranée. Les neoria de Corcyre*, con la supervisione accademica di A. Schnapp. Il suo studio è sviluppato in due sezioni: una più generale e schematica che segue l'evoluzione delle infrastrutture portuali militari e lo sviluppo della navigazione antica, attraverso lo studio dei *neosoikoi*, dei sistemi di alaggio e delle più grandi flotte dell'Egeo, su base letteraria e archeologica; un'altra sezione, monografica, dedicata agli arsenali navali di Corcira; chiude un catalogo dei *neosoikoi* noti dagli scavi.

<sup>20</sup> BLACKMAN - RANKOV 2013, 258-259.

<sup>21</sup> DE SOUZA 1998: in questo saggio vengono rivisti gli sviluppi navali nel mondo greco e un *excursus* sull'inizio della talassocrazia nell'Egeo, attraverso una lettura critica delle fonti; sulla scia di Tuciddide (II, 19) ed Erodoto (III 45-59, 122; VI 8), si segue la nascita delle prime flotte con la necessità di apprestare ripari per le navi, quando alla metà del VI secolo a.C. molte *poleis* diventano entità politiche forti e per questo potenziano il loro potere in mare.

<sup>22</sup> Tale approccio si segnala nei seguenti contributi:

VON REDEN 1995: sull'ambiguo rapporto tra il demo del Pireo e Atene, per ciò che riguarda il loro ruolo politico (in opposizione e contrasto durante alcuni grandi eventi), l'amministrazione dei culti, la gestione delle transazioni commerciali e l'integrazione di nuove componenti etniche nella popolazione del Pireo nei primi anni del IV secolo a.C.



l'altro, è ben sottolineato nelle fonti, anche se non sempre si riesce ad avere un'idea che non sia influenzata da un 'immaginario' collettivo, legato a precise ideologie politiche. È il caso di Aristotele, fortemente condizionato dalla visione di uno stato ideale perfetto: nel suo modo di vedere la città, essa deve essere ben posizionata rispetto al mare e alla *χώρα* circostante, in comunicazione con tutte le parti del territorio per scopi difensivi e facilità di scambi di beni; il mare è percepito come un'attrattiva economica e militare, ma allo stesso tempo come calamita di cattive influenze da paesi stranieri che vengono ad interagire con la città, perciò, se non regolamentato da adeguate leggi che tutelino gli interessi della popolazione e limitino l'attività degli stranieri, il porto potrebbe costituire un'entità negativa (*Pol.* 7.1327a.11-18). Lo stesso tipo di riflessione, in una dimensione più anti-democratica, si trova in Platone, il quale immagina una città che sia autosufficiente e dotata di eccellenti porti, idealmente collocati a 80 stadi di distanza dalla città, che potrebbero, però, attirare malcostumi e cattive usanze dall'esterno, se non regolamentati in modo adeguato (*Lg.* 4.704d-705b).

Per grandi linee, quello che più ha interessato la ricerca fino ad oggi, e che ha penalizzato, in parte, lo studio delle realtà militari, è stato il ruolo dei porti con funzione specificamente commerciale, con tutto quello che ne consegue a livello di scambi culturali e materiali, all'interno di *network* che possano definire

la linea delle rotte marittime e i rapporti tra le città del Mediterraneo. È mancata quindi una vera e propria definizione di 'porto militare' all'interno del mondo greco: essendo stata concentrata l'attenzione maggiormente sulla storia militare delle singole città, la lettura del dato archeologico ha subito talvolta il rischio di una storia evenemenziale, senz'altro suggestiva per la ricostruzione dei complessi operanti durante i più famosi eventi bellici della storia greca, ma, appunto, rischiosa dal punto di vista interpretativo del dato indagato.

Inoltre, è stato poco approfondito il quadro urbanistico del porto in sé, in relazione alla città e ad altre città esterne, al territorio e alle realtà immediatamente fuori dal contesto portuale (come, ad esempio, l'*agora*<sup>23</sup>); allo stesso tempo bisognerebbe, però, non definire un modello uguale per tutti i contesti territoriali interessati, perché ogni territorio ha sue specifiche problematiche.

L'approccio scientifico e tecnico dato dalla ricerca sugli alloggiamenti navali antichi è stato sicuramente utile a valorizzare ulteriormente l'importanza di alcune città antiche in mare, note dalla storia per il loro ruolo militare, per cui oggi è possibile ragionare su una solida base data dalla descrizione del dato archeologico e geomorfologico, ma, allo stesso tempo, è stato un interesse mirato alle 'grandi evidenze', ovvero alla monumentalità di alcuni contesti, come il Pireo (senza dubbio uno dei porti più famosi nel Mediterraneo) e i grandi lavori ingegneristici dei porti romani, o basato su archi

TCHERNIA-VIVIERS 2000: sulla connessione tra Atene e il suo porto e le loro relazioni politiche ed economiche, a confronto con Roma.

BONNIER 2008: il ricercatore svedese, attraverso l'analisi delle fonti letterarie, ben distingue le funzioni di *epineia* e *limenes*, ponendo molta attenzione agli autori antichi e al sistema ideologico di pensiero in cui scrivevano; inoltre lo studio getta le basi per riflessioni approfondite sul discorso della territorialità di un porto, sulla separazione fisica e geografica tra città e porto e sul controllo politico ed economico che entrambe assicurano l'una all'altra. Lo studioso ha anche discusso una tesi di dottorato nel 2010, presso l'Università di Stoccolma, dal titolo *Harbours and Hinterlands. Landscape, Site Patterns and Coast-Hinterland Interconnections by the Corinthian Gulf, c. 600-300 B.C.*, in cui sono esaminate le interconnessioni tra le zone costiere del Golfo di Corinto e le regioni dell'entroterra, allo scopo di delineare lo sviluppo degli insediamenti e delle reti economiche, politiche e sociali nelle regioni connesse al Golfo. Un approccio, quello di Bonnier, molto interessante, avendo il ricercatore interesse per il dato materiale, ma prima ancora per le fonti storiche e per il pensiero politico greco.

MAURO 2014: il contributo suggerisce alcuni elementi di riflessione sullo studio dei porti greci tra VIII e VI secolo a.C., momento cruciale per il passaggio dai porti naturali (scelti in base a fortunate condizioni territoriali) ad opere artificiali più monumentali.

<sup>23</sup> Ci si riferisce all'inserimento o all'esclusione dell'area portuale militare all'interno di uno schema urbanistico e alla sua vicinanza all'*agora*, come è possibile verificare in alcuni contesti di *poleis*. Su questo problema si è dibattuto molto poco, in ultimo si ricorda il capitolo dedicato alla topografia dei complessi navali e degli alloggiamenti militari, scritto da Baika in BLACKMAN - RANKOV 2013, 185-209, che traccia un breve quadro dell'evoluzione degli arsenali navali, portando come esempio solo alcune città, e dello sviluppo di aree navali militari ben definite all'interno della pianificazione urbana, alla luce dell'emergenza bellica all'inizio del V secolo a.C.: un quadro che risulta troppo generalizzante, dal momento che ogni città ha proprie problematiche legate all'urbanistica (come il Pireo, Rodi, Mileto, Naxos di Sicilia), e quindi non è possibile scrivere una storia 'generale' degli arsenali navali e del loro possibile rapporto con l'*agora*, poiché in molti casi, comunque, l'*agora* non è stata ben identificata e, in altri casi, identificata alla luce di cronologie e dati materiali incerti.

cronologici limitati. A tal proposito, rimangono ancora lacune sul quadro storico-navale prima dell'avvento di Temistocle, al quale si fa solitamente risalire l'inizio concreto della storia degli alloggiamenti navali e quindi delle prime grandi operazioni navali, ma, in assenza di evidenze archeologiche, assume ancora tratti incerti il passaggio dalla nave privata di singoli individui a quella di proprietà dello Stato, in un momento di grande cambiamento degli assetti politici e bellici tra le *poleis* greche durante tutto il VI secolo a.C. . Dalle fonti letterarie abbiamo notizie, per l'inizio dell'età arcaica, di campagne militari, estensione degli obiettivi di colonizzazione, azioni difensive contro il fenomeno della pirateria: eventi, questi, legati a contesti competitivi in cui comincia a farsi strada l'idea di una più solida supremazia politica basata sulla forza in mare rappresentata dalle flotte militari, ma di cui, ad oggi, non abbiamo alcun dato archeologico<sup>24</sup>.

In conclusione, è difficile poter scrivere una

storia dei porti militari senza un dialogo continuo e serrato tra i diversi ambiti di studio. Costruire alloggiamenti e rampe navali in antichità faceva parte del progetto di creazione di un porto dalle caratteristiche militari e questo progetto costituiva un messaggio politico forte; queste strutture, insieme ad altri edifici, dovevano dare riparo alla flotta militare della *polis*, ma allo stesso tempo simboleggiarne la forza. La scelta di una *polis* di posizionare stazioni e basi navali in altre città e territori rientrava in un programma tattico di espansione e controllo del mare e, quindi, di superiorità sulle altre *poleis*.

Far parlare gli autori antichi, leggendoli nella prospettiva culturale e politica dei loro tempi, e intrecciare la loro parola con il dato archeologico, finalmente oggi disponibile e tuttora in fase di ricerca, senza forzature e sovrapposizioni, rappresenta un approccio utile al fine di ricostruire l'immagine del porto militare greco e di indagarne le relazioni territoriali e urbanistiche.

*Anna Salzano*

## BIBLIOGRAFIA

- BAIKA K. 2003, *NEΩΣΟΙΚΟΙ. Installations navales en Méditerranée. Les neoria de Corcyre, Tesi di Dottorato* (Université de Paris I Panthéon-Sorbonne), Paris.
- BLACKMAN D.J. 1973, 'Evidence of Sea Level Change in Ancient Harbours and Coastal Installations', D.J. Blackman (ed.), *Marine Archaeology*, (COLSTON PAPERS 23), London, 115-139.
- BLACKMAN D.J. 1982, 'Ancient Harbours in the Mediterranean', *IJNA* 11.2, 79-104, 11.3, 185-211.
- BLACKMAN D.J. 1990, 'Triremes and Shipheds', *Tropis II. Proceedings of the 2nd International Symposium on ship construction in antiquity* (Delphi 1987), Athens, 35-52.
- BLACKMAN D.J. 1993, 'Les cales a bateaux. Caractéristique des anciens ports militaires', *DossArch* 183, 32-41.
- BLACKMAN D.J. 1995, 'Some Problems of Ship Operations in Harbour', *Tropis III. Proceedings of the 3rd International Symposium on ship construction in antiquity* (Athens 1989), Athens, 73-81.
- BLACKMAN D.J. 1996, 'New Evidence for Ancient Ship Dimensions', *Tropis IV. Proceedings of the 4th International Symposium on ship construction in antiquity* (Athens 1991), Athens, 113-125.
- BLACKMAN D.J. 1999, 'Double Shipheds?', *Tropis V. Proceedings of the 5th International Symposium on ship construction in antiquity* (Nauplia 1993), Athens, 65-78.
- BLACKMAN D.J. 2003, 'Progress in the study of ancient shipheds: a review', C. Beltrame (ed.), *Boats, Ships and Shipyards. Proceedings of the 9th International Symposium on Boat and Ship Archaeology* (Venice December 2000), Oxford, 81-90.
- BLACKMAN D.J. 2005, 'Archaeological evidence for sea level change', *Sea Level Changes in Eastern Mediterranean during Holocene*, (ZEITSCHRIFT FÜR GEOMORPHOLOGIE SUPPL. 137), 61-70.

<sup>24</sup> La portata di questo cambiamento è ben illustrata nel saggio di de Souza sui primi sviluppi della talassocrazia nell'Egeo (DE SOUZA 1998)

- BLACKMAN D.J. 2014, 'Ancient Shiphsheds', *Byzas* 19.2, 523-541.
- BLACKMAN D.J. - LENTINI M.C. 2010, *Ricoveri per navi militari nei porti del Mediterraneo antico e medievale*, vol. 5 (Ravello 4-5 novembre 2005), Ravello.
- BLACKMAN D.J. - RANKOV B. 2013, *Shiphsheds of the Ancient Mediterranean*, Cambridge.
- BÖCKH A. 1840, *Urkunden über das Seewesen des Attischen Staates*, Berlin.
- BONNIER A. 2008, 'Epineia kai Limenes: The Relationship between Harbours and Cities in Ancient Greek Text', *Opuscola* 1, 47-61.
- BONNIER A. 2010, *Harbours and Hinterlands. Landscape, Site Patterns and Coast-Hinterland Interconnections by the Corinthian Gulf, c. 600-300 B.C.*, (PhD Thesis, Stockholms Universitet), Stockholms.
- CASSON L. 1959, *The Ancient Mariners*, London.
- CASSON L. 1971, *Ships and seamanship in the ancient world*, New Jersey.
- COATES J.F. 1989, 'The trieres, its Design and Construction', *Tropis I. Proceedings of the 1st International Simposium on ship construction in antiquity* (Piraeus 1985), Athens, 83-89.
- COATES J.F. - MORRISON J.S. 1986, *The Athenian Trireme. The History and Reconstruction of an Ancient Greek Warship*, Cambridge.
- COATES J.F. - MORRISON J.S. 1989, 'An Athenian Trireme reconstructed: the British sea trials of *Olympias*, 1987', (BAR INTERNATIONAL SERIES 486), Oxford.
- CURTIUS E. - KAUPERT J.A. 1881, *Karten von Attika*, Berlin.
- DE SOUZA P. 1998, 'Towards Thalassocracy? Archaic Greek Naval Developments', N. Fisher - H. van Wees (eds.), *Archaic Greece: New Approaches and New Evidence*, London, 271-293.
- DODWELL E. 1819, *A Classical and Topographical Tour through Greece during the Years 1801-1805 and 1806*, London.
- JUDEICH W. 1905, *Topographie von Athen*, München.
- JUDEICH W. 1931, *Topographie von Athen*, 2. Vollständig neubearbeitete Auflage, München.
- KOESTER A. 1923, *Das Antike Seewesen*, Berlin.
- LEAKE W.M. 1841, *The Topography of Athens: with Some Remarks on its Antiquities*, London.
- LEHMANN-HARTLEBEN K. 1923, *Die antiken Hafenanlagen des Mittelmeeres. Beiträge zur Geschichte des Städtebaues im Altertum*, (KLIO BEIHEFT 14), Leipzig.
- LOVÉN B. 2011, *The Ancient Harbours of the Piraeus: The Zea Shiphsheds and Slipways I.1-2*, Athens.
- MAURO C.M. 2014, 'Λιμένες griegos: estrategias para el estudio de los puertos. Desde los puertos naturales hacia las grandes obras portuarias (siglo VIII a.C. - 479 a.C.)', *Antesteria* 3, 9-21.
- MORRISON J.S. - WILLIAMS R.T. 1968, *Greek Oared Ships 900-322 B.C.*, Cambridge.
- MORRISON J.S. - COATES J.F. 1996, *Greek and Roman Oared Warships 399-30 B.C.*, (OXBOW MONOGRAPH 62), Oxford.
- RE = A. Pauly – G. Wissowa – W. Kroll et alii (Hrsg.), *Paulys Realencyclopädie der classischen Altertumswissenschaft: neue Bearbeitung*, J. B. Metzler, Stuttgart 1893-1978.
- VON REDEN S. 1995, 'The Piraeus: a World Apart', *Greece & Rome* 42.1, 24-37.
- TCHERNIA A. - VIVIERS D. 2000, 'Athènes, Rome et leurs avant-ports: «mégapoles» antiques et trafics méditerranéens', C. Nicolet - R. Ilbert - J.C. Depaule (éd.), *Mégapoles méditerranéennes*, Roma, 761-801.
- TORR C. 1894, *Ancient Ships*, Cambridge.
- ULRICH H.N. 1843, 'Topographie der Häfen von Athen', *Abhandlungen der Königlich Bayerischen Akademie der Wissenschaften vol. 3*, München, 647-676.
- WALLINGA H.T. 1993, *Ships and Sea-Power before the Great Persian War. The Ancestry of the Ancient Trireme*, Leiden.

