

## SOMMARIO

Introduzione .....	5
<b>I. LINAMENTI GENERALI. DELINEAZIONE DI UNA BASE DI PARTENZA .....</b>	<b>7</b>
I.1. QUADRO DELLA FREQUENTAZIONE DEL MEDITERRANEO AL MOMENTO DELLA DIASPORA FENICIA .....	7
I.1.1. Gli antecedenti .....	7
I.1.2. La “precolonizzazione”: miti e terminologie da sfatare .....	10
I.1.3. Il punto di snodo: Cipro, X sec.a.C. ....	13
I.1.4. Contatti in Oriente tra Greci e Fenici all’alba del I millennio .....	15
I.2. IL MEDITERRANEO TRA IX E VII SEC. A. C. LA DISPORA FENICIA .....	18
I.2.1. Sul rapporto consequenziale tra precolonizzazione e colonizzazione .....	19
I.2.2. “Colonizzazione” o “espansione”? Revisione di termini .....	20
I.2.3. Colonizzazione greca e diaspora fenicia: punti di divergenza e di convergenza .....	22
I.2.4. I valori del Mediterraneo arcaico .....	24
I.3. I TEMPI .....	26
II.3.1. Lo scenario .....	26
I.3.2. Le cause .....	27
<b>II. LE ROTTE .....</b>	<b>29</b>
II. 1- I PRECEDENTI: LE ROTTE PREFENICIE .....	29
II.2 - CONDIZIONI DELLA NAVIGAZIONE .....	32
II.2.1. Il periodo di navigazione .....	32
II.2.2. Andamento generale di venti e correnti all’interno del Mediterraneo .....	33
II.2.3. Andamento generale di venti e correnti nella costa atlantica .....	36
II.2.4. Le brezze .....	36
II.3. I PERCORSI .....	38
II.4. SEGMENTAZIONE DELLE ROTTE .....	39
II.4.1 Il Mediterraneo Orientale (Circuito di Levante) (Figg. 13-18-19) .....	41
II.4.2. Il Mediterraneo Centrale(Circuito Ionico) (Figg. 20-21-22) .....	45
II.4.3. I punti di passaggio tra Mediterraneo Centrale e Mediterraneo Occidentale .....	47

II.4.4. IL Mediterraneo Occidentale (Circuito Tirrenico, Circuito Eusperico, Circuito Ausonio) (Figg. 23-24-25).....	49
II.4.5. Lo Stretto di Gibilterra .....	52
II.4.6. Navigare nell'Atlantico.....	53
II.4.7. Rotte secondarie .....	55
II.4.8. Circuiti regionali .....	56
II.5. CRONOLOGIA DELLE ROTTE .....	60
II.5.1. Rotte di IX sec. a.C. (Fig. 32).....	60
II.5.2. Rotte di VIII sec. a.C. ....	64
II.5.3. Rotte di VII sec. a.C. ....	66
<b>III. LE IMBARCAZIONI .....</b>	<b>68</b>
III.1. LE NAVI DELLA TRAVERSATA, I GAULOI E GLI HIPPOI .....	68
III.1.2. I GAULOI .....	68
III.1.3. GLI <i>HIPPOI</i> .....	73
<b>IV. I PORTI E GLI SCALI.....</b>	<b>77</b>
IV. 1. I PORTI.....	78
IV.1.2. I PORTI DELLA FENICIA .....	84
IV.1.3. I PORTI D'ISRAELE .....	89
IV.1.4. PORTI DI CIPRO .....	91
IV.1.5. PORTI MALTESI .....	92
IV.1.6. PORTI SICILIANI .....	93
IV.1.7. PORTI SARDI.....	95
IV.1.8. PORTI DELLE BALEARI .....	101
IV.1.9. PORTI DELLA PENISOLA IBERICA.....	102
Versante atlantico .....	107
IV.1.9. PORTI AFRICANI .....	111
IV.1.10 Analisi dei porti arcaici.....	114
IV.2. GLI SCALI .....	121
<b>V. I RELITTI.....</b>	<b>123</b>
V.1. LE NAVI DI ASHKELON, TANIT (Fig. 96) ED ELISSA (Fig. 97).....	123
V.1.2. Il modello navale.....	124
V.1.3. Il carico.....	124
V.1.4. Oggetti di bordo.....	125

V.1.5. Le condizioni del naufragio. Ricostruzione della rotta .....	126
V.2. LE NAVI DEL MAZZARÓN, M-1 E M-2.....	128
V.2.1. Il modello navale.....	129
V.2.2. Il carico.....	130
V.2.3. Oggetti di bordo.....	131
V.2.4. Le condizioni del naufragio. Ricostruzione della rotta .....	131
V.3. IL RELITTO DI BAJO DE LA CAMPANA.....	133
V.3.1. Il modello navale.....	133
V.3.2. Il carico e gli oggetti di bordo .....	133
V.3.3. Le condizioni del naufragio. Ricostruzione della rotta. ....	136
<i>Conclusioni</i> .....	139

*"Il Mediterraneo è molte cose allo stesso tempo.  
Non un paesaggio, ma molteplici paesaggi.  
Non un mare, ma un susseguirsi di mari.  
Non una civiltà, ma diverse civiltà  
sovrapposte le une alle altre.  
Viaggiare nel Mediterraneo è immergersi  
nella profondità dei secoli.  
[...] Nel suo paesaggio fisico come  
in quello umano, il Mediterraneo si presenta  
come immagine coerente, come sistema dove tutto  
si mescola e si ricompone in unità originale.  
Come spiegare questa unità, questo essere  
profondo del Mediterraneo? Tutti gli elementi sono  
incomprensibili se non vengono presi nel loro insieme."  
(Fernand Braudel)*

*"Il mare è un antico idioma che non riesco a decifrare"  
(Jorge Luis Borges)*

## *Introduzione*

Il Mediterraneo è un crocevia antichissimo. Solcato per millenni da popoli diversi, ne ha raccolto le differenti eredità: attraverso i secoli, tutto è confluito verso di esso e, mescolandosi, ha contribuito ad arricchirne la storia e a creare quell'insieme – vario ma coerente - che oggi lo contraddistingue. Centro del mondo antico, continuò a essere il punto di snodo primario delle vicende dell'umanità almeno sino alla scoperta dell'America, quando l'apertura di nuovi orizzonti gli fece in parte perdere la sua sostanza originaria.

Molte furono le genti che si avvicendarono sulle sue acque e alterni i destini che toccaron loro in sorte, ma certamente alcune influirono più di altre e lasciarono tracce che il tempo ha contribuito a far diventare parte integrante del “paesaggio mediterraneo”: un “paesaggio” inteso non tanto come insieme di componenti fisiche e tangibili, quanto piuttosto di tutte quelle componenti astratte (immateriali, direi) che concorrono a plasmare una determinata realtà.

Se fino al II millennio a.C. nell'andirivieni di genti e culture non si era creato nessun potere talmente forte da unificare le sorti di questo crogiuolo di esperienze differenti, tra il IX ed il VII sec. a.C. i Fenici instaurarono il primo sistema di scambi in grado di coinvolgere l'intera estensione del bacino mediterraneo. L'area interessata era quanto mai vasta: partiva dalla loro terra d'origine (corrispondente grossomodo all'odierno Libano), comprendeva le colonie fondate a Cipro, sulla costa africana, in Sardegna, in Sicilia, nella Spagna Meridionale e si estendeva ancora oltre, sull'Atlantico, al di là delle colonne d'Ercole. Si trattò di un fenomeno di estrema importanza che stravolse le dinamiche commerciali prima vigenti e che ebbe numerose ripercussioni su vari piani: cambiarono i metodi di navigazione, arrivarono forme ceramiche e architettoniche nuove.

Quando si prende in analisi un viaggio, come nel caso di questa tesi, è necessario tenere conto che ogni spostamento implica molte conseguenze: viaggiano

materiali, viaggiano prodotti, ma soprattutto viaggiano uomini e, con gli uomini, si muovono idee, rituali e culture. E' impossibile prescindere da questa considerazione per costruire un quadro della situazione che sia più vicino possibile alla realtà. Inoltre, è utile tener sempre presente che tutti gli spostamenti influenzano, in un modo o nell'altro, un ambito più grande di quello in cui si realizzano e vanno a trasformare l'equilibrio preesistente: ne deriva una specie di effetto domino che sortisce implicazioni anche su quei territori che non vivono in prima persona il fenomeno, ma sui quali l'arrivo di nuove genti e di nuove culture si riverbera necessariamente.

I Fenici percorsero il Mediterraneo in lungo e in largo e raggiunsero praticamente tutte le terre che su quel mare si affacciano, arrivando sino all'oceano Atlantico: là dove non si insediarono direttamente, arrivarono comunque con i commerci e con gli scambi. Seguendo le loro rotte e analizzando le situazioni portuali, si vuol qui delineare lo scenario del bacino mediterraneo e delle coste atlantiche (iberiche e nordafricane) tra il IX ed il VII sec .a.C., ovvero nel momento in cui i grandi spostamenti da Oriente a Occidente si produssero.

*“Non troverai mai la verità se non sei disposto  
ad accettare ciò che non ti aspetti”*

Eraclito

## **I. LINAMENTI GENERALI. DELINEAZIONE DI UNA BASE DI PARTENZA**

Per cominciare ad analizzare la questione di nostro interesse, è necessario anzitutto “resettare” (mi si passi il termine) la mente da tutte quelle idee (derivate da impostazioni accademiche) che inevitabilmente alterano la nostra visione del passato e ci impediscono di considerare la questione nel suo insieme. Bisogna partire da osservazioni basiche, slegate da quel patrimonio di conoscenze acquisite e date per scontate che, proprio in virtù di ciò, sono da noi accettate passivamente, senza esser sottoposte ad analisi critica: fare, insomma, della nostra mente un suolo vergine su cui delineare lentamente, e per osservazioni successive, il quadro d’insieme.

### ***I.1. QUADRO DELLA FREQUENTAZIONE DEL MEDITERRANEO AL MOMENTO DELLA DIASPORA FENICIA***

#### **I.1.1. Gli antecedenti**

Il Mediterraneo, tra il IX ed il VII sec. a.C., non era la “terra di nessuno”, ma nemmeno uno spazio unificato sotto una sola dominazione politica e culturale<sup>1</sup> . Era un mare frequentato, solcato e vissuto, ma in cui ancora ogni circuito era

---

<sup>1</sup> Gras 1997

aperto e non esisteva una forza preponderante. Molte erano le genti che si mettevano in viaggio e le relazioni tra i vari popoli erano intense e frequenti<sup>2</sup>.

Studi recenti<sup>3</sup> dimostrano che, dopo la crisi che investì il mondo miceneo e l'economia palaziale che lo contraddistingueva, il Mediterraneo continuò, nei "secoli bui", ad essere attraversato; la direttiva che conduceva da Est ad Ovest non venne mai del tutto abbandonata. Certamente, la crisi del XIII sec. a.C. che interessò le strutture economiche, politiche e sociali, ebbe ripercussioni sul mondo mediterraneo e ne influenzò gli sviluppi storici successivi; non bisogna, però, guardare a questo secolo come all'inizio di un periodo in cui gli scambi vennero interrotti e le reti di comunicazione congelate. I cosiddetti "Dark Ages" nascondono, dietro di sé, un brulichio di attività commerciali che continuarono a fervere: centinaia di mercanti indipendenti percorrevano ancora le rotte est-ovest e continuavano a tener vivi i collegamenti tra le parti più lontane del Mediterraneo. Le linee commerciali erano, insomma, trafficate e l'organizzazione di tali rapporti doveva essere complessa. Già il ritrovamento del relitto di Capo Gelidonya, attribuito da G. Bass ad ambiente siriano-cananeo e da altri studiosi ad ambiente cipriota o miceneo, aveva fatto sorgere il problema dell'impossibilità di assegnare una nave ad un contesto preciso. L'analisi del relitto di Ulu Burun, datato al TE IIB, confermò (con il suo carico misto comprendente materiali mesopotamici, siro-palestinesi, ciprioti, africani e micenei<sup>4</sup>) questa impressione, restituendo un'immagine concreta di quelli che dovevano essere i traffici mediterranei dell'epoca. L'incapacità di attribuire una specificità alla pluralità di provenienze dei carichi navali, ha fatto pertanto pensare a equipaggi misti. Si trattava di navi che si fermavano in ogni porto, caricando o scaricando ad ogni scalo merci differenti e che si dirigevano là dove gli interessi economici le spingevano. Quindi, se da un lato pare arduo risalire al porto di partenza di un'imbarcazione, il carico – quasi come fosse un diario di bordo - ci consente di tracciarne gli spostamenti e le soste.

---

<sup>2</sup> Ridgway 2000

<sup>3</sup> AA.VV. 2008, Graziadio 1997, Mederos Martín 1996, Vagnetti 2000

<sup>4</sup> Vagnetti 1996

Questa situazione di eterogeneità è , tra l'altro, riscontrabile anche a livello portuale: dagli scavi di Kommos a Creta e di Hala Sultan Tekkè a Cipro, provengono materiali di origine differente, spesso associati all'interno degli stessi strati<sup>5</sup>.

L'insieme di cambiamenti che, per semplicità di cose, è conosciuto come "invasione dei Popoli del Mare" (espressione con la quale, in realtà, le fonti bibliche ed egiziane schematizzano una serie di cambiamenti) favorì la crescita economica delle città costiere sopravvissute alla distruzione e portò ad una modifica parziale delle forze in gioco: così Micenei e Levantini cedettero il posto a nuovi e influenti protagonisti. Il passaggio fu però graduale: pare che i Fenici, contrariamente a quanto affermano le fonti classiche, non si siano inseriti immediatamente in questi circuiti commerciali, ma che, tra XIII e X secolo a.C., siano stati i Ciprioti<sup>6</sup> ad occupare un ruolo determinante nel mantenere aperte le rotte mediterranee. L'isola (lontana dai luoghi interessati dalla devastazione dei "Popoli del Mare") agì da centro propulsore per la ripresa dell'economia e i suoi mercanti continuarono, per iniziativa indipendente, a frequentare i siti del lontano Occidente. Questo non significa, tuttavia, che furono i Ciprioti gli unici ad attraversare le acque mediterranee, dal momento che sono riferibili a questo arco temporale una serie di rinvenimenti (che interessano Sicilia, Sardegna e Penisola Iberica) che farebbero pensare a viaggi di carattere "misto", cui partecipavano elementi micenei, ciprioti, filistei e orientali in generale. In questo periodo "le acque del Mediterraneo occidentale, dall'Iberia alla Sicilia, sono attraversate da equipaggi indecifrabili, sono percorse da economie cifrate; i viaggiatori ed i mercanti che portano sulle loro navi materiali tardomicenei e sub micenei, *oxhide ingots* e bronzi di produzione cipro-levantina, sfuggono a definizioni precise, a connotazioni certe; e meccanismi e le strategie economiche del rapporto attivato con i popoli dell'Occidente permangono in gran parte oscuri"<sup>7</sup>.

---

<sup>5</sup> *ibidem*

<sup>6</sup> AA.VV. 2008, Graziadio 1997, Mederos Martín 1996, Vagnetti 2000

<sup>7</sup> Bernardini 2000

Bisogna aspettare, dunque, il X secolo a.C. per assistere al graduale aumento dell'elemento fenicio.

### I.1.2. La “precolonizzazione”: miti e terminologie da sfatare

Le teorie sull'esistenza di una fase “precoloniale” si basano soprattutto sulle fonti classiche che riferiscono di stanziamenti fenici in Occidente già a partire dal XII sec. a.C.

Velleio Patercolo <sup>8</sup>, ad esempio, afferma che *“Circa ottant'anni dopo la guerra di Troia e centoventi dopo l'ascesa di Eracle tra gli dei, [...] la flotta di Tiro, che controllava il mare, fondò Cadice nella regione più lontana della Spagna, ai limiti del nostro mondo, su un'isola unita al continente da un sottile lembo di terra. I Tirii stessi, qualche anno dopo, fondarono Utica in Africa”*. Più avanti<sup>9</sup> si legge: *“Durante questo periodo, sessant'anni prima che la città di Roma fosse fondata, la regina tiria Elissa, conosciuta anche come Didone, fece sorgere Cartagine”*.

Pomponio Mela<sup>10</sup> avalla questa cronologia quando, parlando di Cadice, dice che fu fondata dai Tirii e che *“l'epoca è quella degli anni che seguirono la guerra di Troia”*. Plinio il Vecchio<sup>11</sup> dichiara altresì che Utica fu fondata nel 1101 a.C.

Nonostante archeologicamente non siano attestate tracce di insediamenti in epoca così alta, l'idea di collocare una prima fase di fondazioni fenicie nel XII sec. a.C. è tenuta in vita da alcuni studiosi facendo riferimento a una testimonianza di Erodoto<sup>12</sup>.

<sup>8</sup> VELL. PAT., *Historiae romanae ad M. Vinicium libri duo*, I, 2, 1-3 (trad. a cura dell'autrice)

<sup>9</sup> VELL. PAT., *Historiae romanae ad M. Vinicium libri duo*, I, 6, 4 (trad. a cura dell'autrice)

<sup>10</sup> MELA, *De corographia*, I, 6 [46] (trad. a cura dell'autrice)

<sup>11</sup> PLIN., *Naturalis historia*, XVI, 40 [216] (trad. a cura dell'autrice)

<sup>12</sup> HDT., *Storie*, IV, 196. (trad. di Luigi Annibaletto)

*“I Cartaginesi raccontano anche questo particolare: che c’è una località della Libia e vi sono degli uomini, situati al di là delle Colonne d’Ercole, con i quali commerciano in questo modo: appena arrivati e sbarcate le merci, le dispongono in bell’ordine lungo la spiaggia; poi, imbarcatisi sui loro navigli, fanno salire del fumo; gli indigeni, quando vedono il fumo, scendono al mare e, dopo aver deposto la quantità d’oro che offrono in cambio delle mercanzie, si ritirano lontano dalle merci stesse.*

*I Cartaginesi, allora, sbarcano e osservano: se giudicano che l’oro sia sufficiente a compensare le merci, lo prendono su e se ne vanno; se, invece, non sembra sufficiente ritornano sulle navi e stanno in attesa. Quelli, accostatisi di nuovo, continuano ad aggiungere dell’altro oro, fino a che non li abbiano soddisfatti. Nessun inganno, né da una parte, né dall’altra: né i Cartaginesi toccano l’oro prima che, a loro giudizio, abbia raggiunto il prezzo delle merci, né gli indigeni toccano le merci, prima che quelli si siano presi l’oro corrispondente”.*

Effettivamente, prendendo in considerazione questa ipotesi, si potrebbe immaginare un “commercio silenzioso”, un *silent trade* non percettibile attraverso le testimonianze materiali. Ma c’è almeno un elemento che può farci dubitare della possibilità di riferire questo tipo di commercio a una fase “precoloniale”.

Erodoto parla esplicitamente di “Cartaginesi”, quindi, stando alla notizia (riportata da fonti scritte e confermata dai ritrovamenti archeologici) di una fondazione di Cartagine nell’814-813 a.C., dobbiamo immaginare la realtà da lui descritta come riferibile a un periodo posteriore alla nascita della città. Il passo di Erodoto, pertanto, testimonierebbe una forma di commercio utilizzata dai Cartaginesi ben oltre la fase cui si tende comunemente ad attribuirlo.

I ritrovamenti archeologici sembrano smentire queste datazioni, indicando segni pertinenti a insediamenti stabili solo a partire dall’ultimo quarto del IX sec. a.C.

Nonostante non si conoscano, ad oggi, tracce di stanziamenti , bisogna pur tuttavia riconoscere l'esistenza di contatti "precoloniali"<sup>13</sup>. La fondazione di insediamenti/scali in Occidente fu, dunque, preceduta da un periodo di frequentazioni più sporadiche<sup>14</sup>. In realtà, però, i contatti in questa fase non sono ancora caratterizzati dalla predominanza dell'elemento fenicio, quanto piuttosto da una compresenza di elementi orientali di varia provenienza<sup>15</sup>.

L'uso del termine "precolonizzazione", oggi ampiamente diffuso, è pertanto da mettere in discussione per vari motivi che riassumerò qui di seguito:

- La parola potrebbe far pensare che ci sia un qualche tipo di progettualità o di organizzazione sistematica del fenomeno della diaspora fenicia: elemento che è da ritenersi del tutto assente, almeno in questa fase alta;
- Non siamo ancora di fronte a insediamenti stabili, bensì a semplici contatti interetnici. Le fonti archeologiche danno testimonianza di prodotti singoli, *luxury items*, che sembrerebbero da interpretare come "materiali propedeutici allo scambio piuttosto che come testimonianze delle prime transazioni commerciali tra Fenici e indigeni" (oggetti bronzei provenienti dalla Sardegna e dalla Penisola Iberica)<sup>16</sup>;
- I Fenici non paiono essere gli unici strumenti motori del traffico commerciale che interessa il Mediterraneo tra XIII e IX sec. a.C, ma si inseriscono all'interno di un contesto più ampio, in cui sono congiunti elementi orientali ed egei<sup>17</sup>;
- Perché è retaggio di un ulteriore errore, cioè quello di considerare l'espansione fenicia nel Mediterraneo come una colonizzazione (un errore nell'errore, in altri termini), ma di questo si parlerà più diffusamente nel paragrafo I.2.2<sup>18</sup>.

---

<sup>13</sup> Mazza 1988

<sup>14</sup> Bondi 1985

<sup>15</sup> Bondi 1987

<sup>16</sup> Bondi, materiale in corso di stampa

<sup>17</sup> Vedere, a tal proposito, pp. 7 - 10

<sup>18</sup> Vedere pp. 20-21

### I.1.3. Il punto di snodo: Cipro, X sec.a.C.

Il X sec. a.C. rappresenta per Cipro un periodo fiorente: subito dopo la crisi del sistema palaziale, l'isola si era inserita a pieno titolo nei circuiti commerciali rilevando il ruolo che precedentemente era stato dei Micenei. D'altra parte fu la sua stessa situazione geografica a favorirla: la posizione a cavallo tra l'Egeo e l'Oriente (i due maggiori poli economici del II millennio a.C.) la rese la naturale intermediaria dei commerci internazionali<sup>19</sup>; la disponibilità naturale di buoni porti e la presenza di risorse economicamente e commercialmente appetibili fecero il resto.

Data questa condizione di partenza, molti individui si rifugiarono sull'isola in seguito al crollo del sistema palaziale: qui fondarono nuovi insediamenti, in un contesto che era sicuramente facilitato nelle comunicazioni con l'Oriente<sup>20</sup>.

Elementi archeologici di origine cipriota fanno la loro comparsa almeno dal XIII sec. a.C. affiancati a materiali di origine egea<sup>21</sup>. Il fenomeno, già noto e conosciuto nel Levante, si ripete – su scala ridimensionata- anche in Occidente. Si ricorda, a tal proposito, il *pithos* (Fig. 1) proveniente da Antigori (Sardegna) e decorato con solcature orizzontali e a festone. Datato al XIII sec. a.C., il contenitore è stato attribuito, grazie ad indagini archeometriche, ad ambiente cipriota.

Rinvenimento peculiare è inoltre quello – piuttosto recente - di alcuni lingotti, identificati come ciprioti dalle analisi agli isotopi, in una Sardegna che di metalli era già di per sé ricca.<sup>22</sup>

Tuttavia anche altri contesti italici hanno restituito questa commistione di elementi (si pensi alla ceramica dalle tombe dei contesti funerari della costa orientale della Sicilia<sup>23</sup>), tanto da far pensare che – nel XIII sec. a.C., i Ciprioti abbiano ricoperto un ruolo di primo piano nella diffusione del vasellame (miceneo

<sup>19</sup> Bartoloni 2002; Robertson – Boardman – Kurtz 1994; Ruiz de Arbulo 1996; Tatton Brown 1997

<sup>20</sup> Coldstream 1988

<sup>21</sup> Karageorghis 2002a; Vagnetti 2000

<sup>22</sup> Karageorghis 1998; Lo Schiavo 2002

<sup>23</sup> Karageorghis 2002b

e di produzione propria) in Occidente. Un commercio, dunque, che aveva in Cipro il tramite fondamentale<sup>24</sup>.

L'XI sec. a.C. segnò l'arrivo di una nuova ondata di elementi allogeni: molti Greci emigrarono a Cipro sulla scia della popolazione egea che da tempo si era trasferita sull'isola; a partire da questo momento diventò degna di considerazione anche la componente levantina<sup>25</sup>.

Nel X sec. a.C. la situazione non è dissimile e la circolazione di navi e genti cipriote in Occidente è attestata da rinvenimenti in Sicilia e Sardegna. Si tratta soprattutto di manufatti metallici, ma son note anche testimonianze ceramiche. E' in questo periodo che nuclei fenici instaurano con i Ciprioti strette relazioni che si ripercuotono soprattutto sui rinvenimenti nel Mar Egeo<sup>26</sup>: nota è, ad esempio, l'esistenza di rapporti tra la comunità Lefkandi e l'Oriente. Erano generalmente scambi reciproci: all'arrivo in Grecia di oreficeria, manufatti bronzei e avori ciprioti faceva riscontro l'attestazione, in Oriente, di ceramica greca<sup>27</sup>.

Di queste interazioni risente anche l'Occidente. Ancora a questa fase potrebbero essere riferiti alcuni manufatti cipro-fenici rinvenuti nella necropoli di Torre Galli (Tropea)<sup>28</sup>; nella Penisola Iberica (*Fig. 2*) sono state, inoltre, trovate fibule a gomito datate col C<sup>14</sup> a un periodo compreso tra l'XI e il IX sec. a.C. (rinvenimenti da La Raquejada e dal Cerro de la Mora)<sup>29</sup>. L'intensificazione dei rapporti a lunga è da datarsi al 1050-950 a.C. e pare attribuibile all'acquisita consapevolezza, da parte di Ciprioti e Fenici, della ricchezza delle risorse minerarie iberiche: proprio per averne accesso, navi cipro-fenicie salparono alla volta dell'Occidente Estremo a partire dal 975 a.C., toccando lungo il percorso punti del litorale italiano. E' proprio in questa fase che i Cipro-Fenici presero le redini della rotta e ne divennero gli utenti più assidui.

---

<sup>24</sup> Graziadio 1997

<sup>25</sup> Karageorghis 2002b; Markoe 1985

<sup>26</sup> Botto 2008a

<sup>27</sup> *Ibidem*, Coldstream 1985

<sup>28</sup> Pacciarelli 1999

<sup>29</sup> Mederos Martín 1996

#### I.1.4. Contatti in Oriente tra Greci e Fenici all'alba del I millennio

Il continuo ed inevitabile incrociarsi delle rotte marittime e la vicinanza tra le regioni di provenienza misero in contatto Greci e Fenici già prima dell'inizio delle rispettive "avventure occidentali"<sup>30</sup>.

Il *background* dell'incontro deve essere rintracciato, ancora una volta, nella Cipro dell'XI-X sec. a.C.: qui pervennero numerosi elementi greci, in fuga dalla crisi del mondo miceneo, e fenici, in cerca di fortuna e di nuovi mercati.

Le attestazioni più numerose di questi scambi/contatti provengono dall'isola del rame, dove già dal X sec. a.C. importazioni greche ad Amathus testimoniano l'apertura di una rotta che, dal continente, aveva il suo terminale nella centripeta Tiro<sup>31</sup>. Provengono, infatti, dall'insediamento, due vasi potori (uno *skyphos*, h 14 cm, e una tazza, h 9,9 cm) facenti parte del corredo di una tomba del Cipro-geometrico I<sup>32</sup> (*Fig.3*).

Tale dialogo trova conferma su altri fronti: quello levantino (rinvenimento a Tiro di materiale greco di X sec. a.C.)<sup>33</sup> e quello greco (contesti funerari di Lefkandi). In particolare il caso di Lefkandi riveste un ruolo chiave, dal momento che il materiale proveniente dalla necropoli pare attestare lo stabilimento di contatti con aree geografiche differenti (Cipro, Siria) a partire dall'epoca proto-geometrica (1050 a.C. ca.)<sup>34</sup>.

A lungo si è discusso circa contatti e commerci tra Greci e Fenici in questa prima fase<sup>35</sup>: se da un lato pare impossibile arrivare (con i dati oggi a disposizione) a determinare l'esistenza (o la non esistenza<sup>36</sup>) di stanziamenti egei in Levante e

---

<sup>30</sup> Domínguez Monedero 2002

<sup>31</sup> Coldstream 1988

<sup>32</sup> Karageorghis 2002b

<sup>33</sup> Coldstream – Bikai 1988

<sup>34</sup> Bonnet 1995

<sup>35</sup> Stampolidis 2003

<sup>36</sup> Papadopoulos 1997

viceversa<sup>37</sup>, vi sono alcuni elementi che farebbero pensare – se non altro- a scambi frequenti e regolari, seppur modesti in quanto a proporzioni<sup>38</sup>.

*In primis* il già citato caso di Lefkandi, in cui questi contatti non hanno carattere sporadico e/o eccezionale, ma si inseriscono in un flusso continuativo testimoniato da importazioni che coprono un arco cronologico abbastanza ampio (XI – IX sec. a.C.). Pur tuttavia la situazione di Lefkandi potrebbe essere il risultato di realtà differenti che non implicano forzatamente il rapporto diretto Fenici – Greci: potrebbe, ovvero, essere effettivamente conseguenza di viaggi fenici in Grecia (Fenici che portavano sulle coste eubee oggetti preziosi, dai Greci tesaurizzati e inseriti nelle sepolture?<sup>39</sup>) e viceversa, oppure essere l'esito di contatti indiretti mediati dai Ciprioti.

Il quadro dei rinvenimenti euboici deve pertanto essere coadiuvato da altre componenti per poter essere ritenuto valido. Le testimonianze di Erodoto, in questo senso, sembrano arricchire lo scenario sopra esposto di “nuovi” elementi: lo storico torna insistentemente sul tema della presenza fenicia in Grecia a Thasos<sup>40</sup>, Kythera<sup>41</sup> e Tebe<sup>42</sup>. Ancora, Omero parla a più riprese di mercanti fenici regolarmente presenti nei principali porti greci<sup>43</sup>, a Lemnos<sup>44</sup> e a Syrie<sup>45</sup> (probabilmente una delle isole Cicladi<sup>46</sup>). Da quanto si può desumere dai poemi epici, i Fenici appaiono attivi soprattutto come mercanti di manufatti metallici e sembrano perfettamente inseriti all'interno del codice greco dell'ospitalità e dello scambio di doni<sup>47</sup>.

Zenone, nella prima metà del II sec. a.C., raccontando le vicende di Cadmo, gli attribuisce la fondazione di un tempio di Poseidone a Ialyso, come forma di

---

<sup>37</sup> Niemeier (2000) parla di possibili nuclei fenici insediatisi in comunità greche importanti quali Knosso, Creta, Samo (?) e, forse, Atene.

<sup>38</sup> Bonnet 1995

<sup>39</sup> *ibidem*

<sup>40</sup> HDT. II, 44; IV, 147; VI, 47.1

<sup>41</sup> HDT. I, 105.3

<sup>42</sup> HDT. II. 49,3; V. 57-58

<sup>43</sup> OD. IV. 612 ss. ; XI. 113 ss.

<sup>44</sup> IL. XXIII. 741 ss.

<sup>45</sup> OD. XV. 415-483

<sup>46</sup> Mele 1979, p.87

<sup>47</sup> *ibidem*

ringraziamento al dio per averlo fatto scampare ad una tempesta<sup>48</sup>. Un altro storico locale, Ergia, scrive che i Fenici, capeggiati da Falanto, vennero estromessi dai Greci dalla loro città fortificata nel territorio di Ialyso<sup>49</sup>.

Abbiamo notizia, inoltre, di varie località in Grecia chiamate Phoinikous<sup>50</sup>, che potrebbero essere persistenze toponomastiche dell'esistenza di luoghi di scambio fenici, e di un culto a Corinto di Melikertes, il cui nome pare molto vicino a quello del dio fenicio Melqart<sup>51</sup>.

Per concludere questa breve panoramica dei contatti tra Greci e Fenici all'alba dell'avventura occidentale, mi pare opportuno riportare il parere della Bonnet che, a proposito di Thasos, afferma che quantunque non sia possibile, alla luce degli scavi archeologici, confermare la notizia di Erodoto dell'esistenza di una colonia fenicia sull'isola, gli oggetti rinvenuti attestano comunque il passaggio dei Levantini a fini commerciali<sup>52</sup>. Quello che si evince, dunque, (*Fig.4*) è l'esistenza di un elevato numero di luoghi di scambio tra Greci e Fenici. La curiosità nei confronti dell' "altro" e del "diverso" soggiaceva sicuramente ad altri motivi: i Greci erano attratti dai preziosi oggetti importati dall'Est e da quella che Burkert definì *Orientalizing Revolution*<sup>53</sup>; per i Fenici, invece, il richiamo "was probably resources, although it is not clear what"<sup>54</sup>.

---

<sup>48</sup> Coldstream 1969

<sup>49</sup> *ibidem*

<sup>50</sup> Starr 1961

<sup>51</sup> *ibidem*

<sup>52</sup> Bonnet 1995

<sup>53</sup> Burkert 1992

<sup>54</sup> Boardman 2000, p. 36

*“Bisogna cercare (...) sulla terra come sull’ampio  
dorso del mare di allentare i penosi legami del bisogno”*  
Teognide, Elegie, I, 179-180

## ***1.2. IL MEDITERRANEO TRA IX E VII SEC. A. C. LA DISPORA FENICIA***

Se vogliamo ricercare la linea di demarcazione che segna il passaggio dai contatti commerciali misti all’inizio dell’espansione prettamente fenicia, dovremmo individuare il punto in cui, in questi viaggi, l’elemento levantino comincia a divenire preponderante.

Quando è possibile, dunque, avvertire questo cambiamento? Con l’avanzare del IX sec. a.C. si entra progressivamente in una nuova realtà mediterranea: realtà in cui l’elemento fenicio assume un peso e una rilevanza maggiori. Si passa a una nuova fase culturale in cui è possibile rintracciare le basi di un sistema economico nuovo, nell’ambito del quale i Levantini giocarono un ruolo di primo piano. Non fu, però, un salto nel vuoto: come in precedenza sottolineato, elementi fenici avevano già partecipato alle iniziative commerciali in Occidente in epoca precedente. Inoltre, qualora la partecipazione sporadica a imprese commerciali di tipo “misto” non basti da sola a convincere il lettore dell’acquisita conoscenza - da parte dei Fenici - delle risorse occidentali, l’intensificarsi dei rapporti con la vicina Cipro in questa fase potrebbe fornirgli la prova definitiva della trasmissione di informazioni. Se non già avvenuto in precedenza, dunque, la notizia della ricchezza mineraria dell’Occidente e delle nuove opportunità che l’espansione avrebbe loro offerto arrivò alle orecchie dei Fenici proprio su quest’isola<sup>55</sup>.

---

<sup>55</sup> Oggiano, materiale in corso di stampa

La datazione al IX sec. a.C. di questo cambiamento sembrerebbe riscontrabile, tra l'altro, anche in archeologia: le recenti indagini radiometriche condotte a Cartagine hanno reso possibile l'attribuzione all'inizio del VIII sec. a.C. di alcuni materiali fenici. Questa cronologia è molto vicina a quel fatidico 814-3 a.C. indicato dalle fonti come possibile anno della fondazione di Cartagine.

Il *gap* cronologico è pertanto minimo e parrebbe legittimare, per l'appunto, l'ipotesi di insediamenti stabili fenici in Occidente già a partire dall'ultimo quarto del IX sec.a.C.

### **I.2.1. Sul rapporto consequenziale tra precolonizzazione e colonizzazione**

Nonostante esista una continuità temporale tra la fase nota come “precolonizzazione” e quella, posteriore, della “colonizzazione”, tale legame si dissolve nel momento in cui si consideri la questione da altri punti di vista. D'altra parte, come scriveva Finley già nel 1975<sup>56</sup>, non è corretto metodologicamente studiare la storia utilizzando la stessa ottica per periodi cronologici differenti: approcciarsi al fenomeno della “colonizzazione” partendo da quella che si considera la fase precedente, se da un lato a prima vista parrebbe semplificare la questione, dall'altro la vizia inevitabilmente, fornendoci un falso punto di partenza.

Gli uomini che si mettevano in mare nel XIII sec. a.C. non erano più gli stessi che viaggiavano nel X/IX sec. a.C.: almeno 3 secoli di distanza li separano e questi 300 anni erano andati ad influire profondamente sulla situazione mediterranea. In altre parole, nonostante allontanando il punto di osservazione le distanze cronologiche sembrano accorciarsi, bisogna tener pur sempre conto dell'esistenza di un notevole discrimine temporale: allo stesso modo in cui eventi del 1700 d.C. non sono spiegabili a partire da situazioni del 1400 d.C., non dovremo pretendere di far luce sulla fase di espansione fenicia di IX sec.a.C. partendo dai circuiti commerciali di XIII sec. a.C.

---

<sup>56</sup> Finley 2000

I due fenomeni risultano indipendenti e affatto consequenziali: l'unica cosa che li avvicina, come prima ricordato, è l'osservazione di una linea di commerci mai realmente interrotta. Le acque mediterranee furono solcate senza soluzione di continuità per secoli: ma, mentre sul finire del II millennio a.C. si avvicendavano navi con "equipaggi indecifrabili"<sup>57</sup>, nel IX sec. a.C. è ormai possibile riconoscere che all'interno di queste imbarcazioni i marinai parlassero tra loro fenicio.

La navigazione a lunga distanza poté certo fornire informazioni circa i posti più favorevoli per l'insediamento (vuoi per particolari condizioni geografiche o per disponibilità di risorse naturali), ma non sempre precedette installazioni stabili. Il rapporto, quindi, fra contatti commerciali e fondazione dell'ἀποικία "non è così meccanico come potrebbe apparire da certe allusioni antiche e da schematiche teorie moderne. L'ἔμποριον non genera immediatamente ἀποικία".<sup>58</sup>

### **I.2.2. "Colonizzazione" o "espansione"? Revisione di termini**

Il termine "colonizzazione" è entrato nell'uso comune per indicare fenomeni diversi, riferibili a situazioni geografiche e storiche differenti. E' diventato difficile, pertanto, attribuirgli un significato univoco, che si adatti – pur solamente nei tratti generali- ad ogni realtà cui, con questa parola, ci riferiamo<sup>59</sup>.

Nell'ambito dell'antichità classica, poi, è ancora più complicato spiegare perché si sia scelto di adottare questa definizione per due realtà così estrinsecamente dissimili quali la "colonizzazione greca" e, per l'appunto, la "colonizzazione fenicia"<sup>60</sup>. Per ovviare la questione si è proposto di parlare piuttosto di "espansione" a proposito dell'allargamento degli orizzonti fenici. Tuttavia, anche questa scelta non è la più felice dal punto di vista terminologico: innanzitutto perché pare svalutare la presenza fenicia in Occidente e, in secondo luogo, perché sembrerebbe escludere la formazione successiva di insediamenti fissi.

<sup>57</sup> Riprendo qui, ancora una volta, una definizione di Bernardini 2000

<sup>58</sup> Asheri 1996; D'Agostino 2008

<sup>59</sup> Finley 2000

<sup>60</sup> Per un tentativo di spiegarne le differenze essenziali si veda pag. 22

Pertanto, il termine che ritengo più appropriato è quello di “diaspora”, inteso nell’accezione del termine greco διασπορά (dispersione). Si evita a mio avviso, scegliendo quest’opzione, di fare riferimento alcuno alle cause della migrazione fenicia verso Occidente (cause che, tra l’altro, non sono facilmente individuabili e che potrebbero dirsi diverse per ogni insediamento fenicio stabilito in Occidente), laddove – per esempio- parlando di “colonizzazione” la nostra mente elabora immediatamente l’immagine di un rapporto disparitario tra coloro che si spostano (i colonizzatori) e coloro che di quello spostamento subiscono le conseguenze (i colonizzati). L’idea di “colonizzazione”, inoltre, come già detto, incorpora una progettualità di cui la migrazione fenicia fondamentale manca. Parimenti credo sia possibile sostituire i vocaboli che derivano dal verbo “colonizzare” e che sono entrati passivamente nell’uso comune: onde evitare implicazioni erranee potremmo definire ἀποικία gli insediamenti (e non “colonie”) ed ἔμποροι i Fenici (piuttosto che “colonizzatori”). Il termine ἀποικία si è già ampiamente adoperato per riferirsi agli stanziamenti greci in Occidente e da esso è derivata, a partire dal Rinascimento e da Lorenzo Valla, la sua traduzione come sinonimo di “colonia” : in verità in greco la parola è il risultato dell’accostamento di una preposizione (ἀπό) con un sostantivo (οἶκος) e può indicare in senso generale qualsiasi insediamento (stanziamento, insediamento non stabile, città, mercato, fondazione ecc .) “lontano da casa” e, quindi, dalla patria d’origine. Ἐμπορος è, invece, colui che sta in traversata, che viaggia (έν + πόρος): parlare di viaggiatori, pertanto, elude il pericolo di evocare l’immagine (sbagliata) di uomini che si spostavano con il solo scopo di fondare nuovi centri e di sfruttare a loro vantaggio le relazioni con gli indigeni.

### I.2.3. Colonizzazione greca e diaspora fenicia: punti di divergenza e di convergenza

Quando si parla della diaspora fenicia, spesso si dà per scontato che si tratti di un fenomeno in tutto simile a quello, quasi coevo, della colonizzazione greca. Quest'idea deriva sia dal consolidato uso dello stesso termine (la "colonizzazione" di cui sopra) per indicare entrambe le realtà, sia perché le fonti classiche descrivono gli stanziamenti occidentali fenici in modo del tutto simile a quanto fatto per quelli greci<sup>61</sup>. Le stesse fonti sono piuttosto esplicite nel sottolineare come i propositi dell'espansione fenicia fossero, però, divergenti dai motivi principali dell'espansione greca: mentre i Greci si sarebbero spostati principalmente per cause interne, il motore fondamentale dell'avventura fenicia sarebbe stato il desiderio di ricchezza e di guadagni facili<sup>62</sup>. Già dall'antichità, quindi, si percepirono i due fenomeni come realtà parallele, con l'aggravante che le uniche fonti per esaminare la questione erano greche.

Eliminando la sfumatura negativa dei subiti guadagni attribuita ai Fenici, si è concordi nel riconoscere come maggiore movente del loro mettersi per mare la necessità di aprire nuovi mercati e di procurarsi materie prime. Mentre lo scopo dei Greci era dunque quello di fondare città, i Fenici furono mossi dal bisogno di cercare nuove risorse; la creazione di insediamenti fu conseguenza naturale del loro spingersi così lontano e del dovere pertanto trovare dei punti che spezzassero dei viaggi altrimenti troppo lunghi. Quest'idea trova riscontro, tra l'altro, in Diodoro Siculo che, a proposito dei Fenici, non utilizza il verbo κτιζειν (usato generalmente dagli storici greci e che significa "fondare una colonia"), ma ἀποστελειν<sup>63</sup>, ovvero "mandare": sembra indicare, quindi, che i Fenici non avessero mire territoriali, bensì che inviassero gruppi di persone a curare, in Occidente, interessi di tipo commerciale<sup>64</sup>.

---

<sup>61</sup> Zamora López 2006, p. 335

<sup>62</sup> *ibidem*

<sup>63</sup> Diod, *Bibliotheca historica*, V, 35, 5

<sup>64</sup> Tusa, V. 1985

Per cui le premesse sono differenti e portano a sviluppi distinti: i Greci *fondano*, i Fenici si *fermano*.

Da queste “soste” si sviluppano dinamiche che faranno di ogni insediamento un caso a sé stante. Diodoro<sup>65</sup> racconta di come i Fenici si appropriassero dell’argento degli indigeni della Penisola Iberica fornendo in cambio oggetti di scarso valore. Secondo lo storico<sup>66</sup> fu proprio grazie a questi guadagni che riuscirono in un secondo momento a fondare le loro colonie. Stando alle parole di Diodoro, parrebbe potersi dividere la diaspora fenicia in due fasi: un primo momento di semplici contatti commerciali ed un secondo di fondazioni. Soggiace a questa testimonianza uno schema che, come prima esplicitato, è proprio della colonizzazione greca, ma che non si riscontra in ambito fenicio: quello dello spostamento come un processo finalizzato alla fondazione di una πόλις. Lungi da queste contingenze, i viaggi fenici furono sostanzialmente spostamenti di un popolo che si muoveva per necessità; in virtù di particolari vicende storiche e/o della posizione geografica, alcuni insediamenti si ingrandirono e prosperarono, mentre altri continuarono a fungere semplicemente da punti di passaggio. Manca, insomma, alla diaspora fenicia il carattere di progettualità che contraddistingue la colonizzazione greca e che da essa la rende totalmente differente.

Divergenze, quindi, ma anche convergenze: convergono, infatti, le rotte utilizzate dai Greci e dai Fenici. In molti punti esse si toccano, si intrecciano e rendono quasi impossibile operare una distinzione netta, dal momento che spesso questi due popoli navigano assieme, fianco a fianco, in vesti di *partners* commerciali. Chiaro esempio della situazione è l’emporio di Al Mina<sup>67</sup>, sulla costa settentrionale siriana, oppure ancora, per rimanere in ambito occidentale, l’isola di Pithekoussai, stanziamento di carattere aperto nel quale coabitavano Greci ed Orientali<sup>68</sup>.

---

<sup>65</sup> Diod., *Bibliotheca historica*, V, 20, 1

<sup>66</sup> Diod., *Bibliotheca historica*, V 35,1-5

<sup>67</sup> Bondì 1987

<sup>68</sup> Gras 1997

#### I.2.4. I valori del Mediterraneo arcaico<sup>69</sup>

Il mondo etico mediterraneo in età arcaica è essenzialmente distante dall'immagine che potrebbe venirci alla mente di un mare ricco di guerre e affrontamenti: esistevano sì scontri, ma in quantità ridotta. Non era ancora radicato il concetto di divisione delle frontiere e non c'era diffidenza nei confronti dell'"altro", cui si guardava semplicemente come possibile *partner* commerciale piuttosto che come nemico.

Nel IX sec. a.C. il Mediterraneo era un mare sostanzialmente fenicio: con ciò non si esclude, come già detto, la presenza di altri popoli in viaggio nello stesso periodo, bensì che bisognerà aspettare gli Ioni e i coloni di Thera per trovare, all'interno del bacino da noi considerato, installazioni stabili diverse da quelle fenicie. E' solo nell'VIII sec. a.C., infine, che gli Eubei si misero anch'essi in mare e lo percorsero in lungo ed in largo, lasciando traccia di sé a Cartagine, Gibilterra e in Tunisia.

Il quadro del Mediterraneo arcaico era allora ben lontano da quello che diventerà appena qualche secolo dopo, con l'inizio delle guerre puniche: le separazioni etniche non avevano le stesse caratteristiche e non erano ritenute fondamentali. Di contro, possiamo dire invece che esisteva una certa attrazione culturale, che spingeva popoli diversi a confrontarsi e rapportarsi, piuttosto che ad affrontarsi. E' stato già citato, a fini di esempio, il caso di Pithekoussai, isola che conobbe un insediamento greco e in cui, pur tuttavia, ci fu una saldatura culturale tra Eubei ed Orientali<sup>70</sup>.

Simbolo tangibile di questa apertura culturale nei confronti dell'"altro" fu anche la diffusione dell'alfabeto, sebbene questo fenomeno risalga, come sembra, a periodi

---

<sup>69</sup> Definizione e spunti sono stati ripresi da Gras 1987

<sup>70</sup> Ridgway – Buchner 1993

di poco precedenti (si ritiene che la sua trasmissione in Grecia sia avvenuta tra il X ed il IX sec. a.C.)<sup>71</sup>.

La nascita ed il consolidamento del sistema alfabetico, quantunque sia un tema esteso e complicato di cui non è mia intenzione parlare in questa sede, fu un processo gigantesco e impressionante ed è doveroso menzionarlo quantomeno per l'importanza che riveste nell'ambito della semplificazione dei rapporti interculturali. Anch'esso, a mio avviso, rientra in quella più ampia realtà di scambi e avvicinamento tra popoli che costituisce il tratto più saliente del Mediterraneo arcaico. Direi, anzi, che ne è insieme caratteristica e presupposto: "caratteristica" perché l'irradiazione dell'alfabeto non è spiegabile se non nell'ambito di un ambiente aperto al flusso di idee; "presupposto" perché fu proprio grazie alla circolazione di gente nel Mediterraneo che l'adozione dell'alfabeto si espanse ovunque e che si posero le basi, quindi, per il rafforzamento dei rapporti interetnici.

In quest'ottica (ovvero quella di un'accettazione del diverso) è anche da intendersi lo scambio di doni. Nel Mediterraneo abbiamo testimonianze relative a questa pratica su larga scala solo a partire dall'VIII sec. a.C.<sup>72</sup>, ovvero in corrispondenza di un periodo in cui si va consolidando una vita sociale strutturata. Non è ben chiaro se i Fenici avessero appreso dai Greci l'importanza del "dono", ma certo compresero subito quanto fosse fondamentale intessere rapporti con individui che occupavano un'elevata posizione sociale all'interno delle comunità indigene.

Lo scambio risponde a un sistema di reciprocità su cui si basava il sistema di pensiero arcaico<sup>73</sup>: si donava non già perché ci si aspettasse un ritorno immediato, ma perché si sapeva che, così facendo, ci si inseriva all'interno di un codice di comportamento valido e che, pertanto, questo gesto avrebbe generato una sorta di "riconoscenza" nei confronti del donatore<sup>74</sup>.

---

<sup>71</sup> Guarducci 1967

<sup>72</sup> I riferimenti omerici, però, fanno pensare a un utilizzo del sistema del "dono" già in epoca precedente

<sup>73</sup> Gras 1997

<sup>74</sup> Maus 1923

*“... i Frigi inventarono il carro a quattro ruote,  
i Fenici il commercio ...”*  
Plinio il Vecchio, Storia Naturale, VII, 199

### ***I.3. I TEMPI***

#### **II.3.1. Lo scenario**

La datata teoria che pone alla base del movimento verso Occidente dei Fenici la pressione dell'Assiria è oggi da scartare, quantomeno per incongruenze cronologiche. Il flusso verso Ovest, mai realmente interrotto dopo il crollo dei palazzi, vide il costante aumento dell'elemento fenicio almeno fino al IX sec. a.C., momento in cui le attività levantine (tirie in special modo) sono perfettamente riconoscibili e distinte dalla componente cipriota.

E' pertanto riduttivo addurre come causa meccanicistica dell'avventura occidentale le mire dell'Impero assiro sulle città fenicie, poiché i movimenti transmediterranei erano in atto già da tempo: se invece fossero stati riconducibili alla pressione assira, probabilmente ci saremmo trovati di fronte all'avvio di un consistente flusso nel momento in cui questa pressione si produsse.

In realtà questa tendenza – come ho cercato di sottolineare nel capitolo introduttivo- non è ravvisabile; se si guarda alle dinamiche dei movimenti compiuti, si riscontra - al contrario una sostanziale continuità che ha le sue radici nell'età del Bronzo e si eclissa solamente attorno al VI sec. a.C., con un picco che interessa la fase centro-conclusiva (IX-VI a.C.).

La circolazione dei Fenici, pertanto, si avvia cronologicamente prima dell'avanzamento della potenza assira, che busserà alle porte solo in seguito.

C'è dunque da chiedersi quali furono le cause che generarono la diaspora fenicia e in che momento si verificarono.

Innanzitutto è essenziale tenere a mente che, se è vero che sono i momenti di crisi a mettere in moto la popolazione e a far sì che si vada alla ricerca di nuovi orizzonti, è pur sempre necessario che alla base di un movimento di tali proporzioni ci sia una realtà evoluta e in grado di farsi carico dell'equipaggiamento delle imbarcazioni<sup>75</sup>.

Perciò, per collocare cronologicamente l'inizio degli spostamenti a lunga distanza, si dovrà cercare all'interno della storia fenicia un periodo in cui si produssero cambiamenti importanti che non determinarono, però, una stasi economica.

Lo scenario perfetto per contestualizzare i primi grandi contatti commerciali a vasto raggio (in cui sia già riconoscibile l'elemento fenicio) sembra essere il regno di Hiram I (969 – 936 a.C.). In questo periodo notiamo già una circolazione di manufatti fenici. Non è facile conciliare queste presenze con l'assenza di qualsivoglia tipo di traccia insediativa. Ad ogni modo possiamo pensare al X sec. a.C. come ad una fase che ancora non produce centri stanziali in Occidente, ma in cui si ritraciano i presupposti di contatti duraturi e sistematici.

### **I.3.2. Le cause**

Sui reali motivi propulsori della diaspora non è stata detta ancora la parola definitiva, anche se la recente indagine della Aubet<sup>76</sup> pare spingersi verso una conclusione ragionevole (e ragionata) della questione, riconoscendo l'effettiva impossibilità di individuare un unico fattore determinante.

Possono essere molte le variabili entrate in gioco ed è difficile stabilire quale, di volta in volta, abbia influito maggiormente.

---

<sup>75</sup> Aubet 1994

<sup>76</sup> ibidem

Se si considerano i soli fattori di natura interna, si può tener conto di un buon numero di motivi che poterono risultare determinanti. Innanzitutto il fattore climatico: nonostante non siano documentati cambi che riguardino specificatamente il territorio fenicio, sappiamo che alcune modifiche si produssero in ambito mediterraneo attorno al 1200 a. C.<sup>77</sup>. Una variazione – seppur minima – all'interno di una situazione geografica quale quella del Libano poteva destabilizzare l'intero sistema agricolo. Il territorio basava, infatti, la sua produzione quasi interamente sulla fascia costiera, la cui limitata estensione rendeva il raccolto appena sufficiente a sfamare le città. Pertanto, nel momento in cui i cambiamenti climatici spinsero molte genti a concentrarsi sul litorale, si originò da un lato una sovrappopolazione<sup>78</sup>, dall'altro una carenza di cibo.

Le città fenicie erano inoltre specializzate nella lavorazione di *luxury goods*: la diaspora verso Occidente poteva servire sia per procacciarsi metalli preziosi da immettere (una volta lavorati) sul mercato orientale, sia per stabilire contatti con nuovi acquirenti.

In Occidente, le principali riserve metallurgiche si trovano a Cipro, in Sardegna, in Etruria e nella Penisola Iberica: aree che coincidono, non a caso, con quelle d'irradiazione fenicia. I metalli erano per di più necessari poiché venivano usati come misura degli scambi e delle transazioni.

Se, dunque, i primi contatti sono da farsi risalire alla fine del II millennio a.C., l'avvio del movimento fenicio generatore di stanziamenti in Occidente va invece collocato alla fine del IX – inizio VIII sec. a.C.

In questo periodo le basi per le relazioni interculturali erano già state fissate dalle frequentazioni di epoca precedente.

---

<sup>77</sup> Aubet 2009

<sup>78</sup> CURZ. RUF. VI. 4,20; IUSTIN. *Epit.* XVIII. 3, 50; SALLUST, *Iugurth.* XIX. 1-2; TERT., *De anima*, 30

## II. LE ROTTE

### ***II. 1- I PRECEDENTI: LE ROTTE PREFENICIE***

#### **II. 1.1. Cipro – Sicilia – Sardegna**

Abbiamo visto nel capitolo introduttivo come, già prima dell'inserimento dei Fenici nelle rotte a vasto raggio, le imbarcazioni della fine del II millennio solcassero i mari in senso E-O, effettuando lunghi e perigliosi viaggi. Fu proprio grazie all'immissione all'interno di questi già avviati traffici che i Levantini conobbero le vie che portavano verso Ovest.

Micenei e Ciprioti ebbero contatti regolari con le coste italiane e sarde, con cui intesero rapporti di tipo commerciale a partire dal XIV-XIII sec. a.C. In particolare, i percorsi adottati dai Fenici all'inizio della diaspora occidentale ricalcano le rotte seguite dalle imbarcazioni cipriote tra il XIII ed il X sec. a. C.

L'itinerario avente origine a Cipro prevedeva il raggiungimento, seguendo la direzione dei venti, della costa orientale della Sicilia ed arrivava sino alla Sardegna. Resti di ceramica cipriota sono stati rinvenuti a Cannatello<sup>79</sup>, mentre Thapsos ha restituito materiali eterogenei<sup>80</sup> (riconducibili al periodo compreso tra il XIII e il XII sec. a.C.).

In Sardegna i segni di contatti sono ancora più evidenti (*Fig. 6*): oltre al già menzionato *pithos* da Antigori (che grazie alle indagini archeometriche è stato datato con sufficiente certezza al XIII sec. a.C. ed attribuito a fabbrica cipriota), esiste una serie di lingotti identificati anch'essi come ciprioti in seguito a recenti analisi isotopiche<sup>81</sup>. Da aggiungere alla già rilevante lista sono – a partire dal XII

---

<sup>79</sup> Vagnetti 2000; Lo Schiavo 2009

<sup>80</sup> Bernabò Brea 1964; Lo Schiavo 2009; Vianello, EAA, s.v. Thapso

<sup>81</sup> Karageorghis 1998; Lo Schiavo 2002

sec. a.C. - alcuni oggetti di pregio, nonché tripodi bronzei di chiara fattura orientale<sup>82</sup>.

Osservando la distribuzione di questi materiali sul suolo sardo si nota una parziale corrispondenza tra i luoghi interessati dai commerci ciprioti del Bronzo Finale/Ferro iniziale e la prima irradiazione fenicia. Prendiamo come riferimento, ad esempio, la dislocazione sull'isola degli *ox-hide ingots* (Fig. 7): si rileva che appaiono attestati soprattutto nella zona SO<sup>83</sup>, con significative testimonianze provenienti dalla zona di Alghero<sup>84</sup> (loc. Porticciolo).

## II. 1.2. Sicilia - Sardegna – Penisola Iberica

Contemporaneamente, nel bacino occidentale del Mediterraneo erano in gioco altre dinamiche. I Nuragici, esperti navigatori, avevano a loro volta stabilito, alla fine dell'età del Bronzo, una serie di contatti commerciali che li legava a doppio filo con la Sicilia ed il mondo iberico<sup>85</sup>. Ceramica nuragica di XI sec. a.C. è stata ritrovata nei siti di Lipari e Cannatello<sup>86</sup>.

Più consistenti, per numero, le tracce che congiungono l'isola sarda alla fascia meridionale della Spagna, nonché al versante atlantico<sup>87</sup>. Bronzi nuragici fanno la loro comparsa nella Penisola Iberica (spade del tipo "Monte Sa Idda"<sup>88</sup>) almeno a partire dalla fine del II millennio e, ugualmente, sul territorio sardo molte sono le testimonianze di manufatti iberici (soprattutto spade e pugnali)<sup>89</sup> giunte tra il X ed il IX sec. a.C. Ancora, ad un'epoca anteriore all'infiltrazione fenicia nei

---

<sup>82</sup> Lo Schiavo 1997

<sup>83</sup> Hauptman 2009

<sup>84</sup> Lo Schiavo 2009

<sup>85</sup> Cultraro 2005

<sup>86</sup> Gonzalez de Canales Cerisola 2004; Lo Schiavo 2009

<sup>87</sup> Taramelli 1921

<sup>88</sup> Lo Schiavo & D'Oriano 1990; Torres Ortiz 2004

<sup>89</sup> Fundoni 2009

traffici occidentali, sembrerebbe doversi far risalire un frammento di brocca askoide da El Carambolo<sup>90</sup> (IX sec. a.C.).

Queste frequentazioni precoci si raccordano suggestivamente con la testimonianza di Pausania che, parlando del centro sardo di Nora, riferisce che fu fondato dagli Iberici<sup>91</sup>; il dato potrebbe essere nient'altro che un riflesso mitico dei viaggi precoloniali tra Sardegna e Penisola Iberica<sup>92</sup>.

Le attestazioni fino a qui enumerate dimostrano come, alla fine del II millennio a.C., fosse già esistente un canale nuragico che portava da un lato al dialogo con gli agenti iberici, dall'altro verso Sud, in direzione della Sicilia.

### **II. 1.3. I Fenici, cerniera tra le preesistenti rotte**

Nel momento in cui si introdussero all'interno dei traffici commerciali, il principale merito dei Fenici fu quello di aver funzionato da cerniera, unendo le rotte preesistenti: dopo essersi spinti fino in Sardegna a fianco dei Ciprioti, strinsero una forte alleanza con i Nuragici, acquisendo anche quelli che erano i percorsi praticati da questi ultimi.

Sono precisamente queste rotte occidentali che “saranno integrate dai Fenici all'interno dei propri sistemi coloniali, dopo esser state assorbite e drenate a proprio beneficio; la loro esistenza costituisce la preconditione dell'espansione coloniale di questo popolo del Mediterraneo Orientale”<sup>93</sup>.

Non, dunque, inventori o iniziatori di nuovi cammini, ma abili fruitori di vie già frequentate, ai Fenici si deve attribuire l'apertura di orizzonti sempre più vasti non ch  la capacit  di gestire una rete commerciale che – prima del loro avvento – non era mai stata cos  ampia.

---

<sup>90</sup> Torres Ortiz 2004

<sup>91</sup> Pausania , X, v. 4: "*Dopo Aristeo passarono in Sardegna gli Iberici, avendo come condottiero Norace, e fu da questi edificata la citt  di Nora: questa   la prima citt  che si rammenta ci sia stata nell'isola: dicono inoltre che Norace fosse figlio di Erithia nata da Gerione e Mercurio*"

<sup>92</sup> Torres Ortiz 2004

<sup>93</sup> ibidem

## **II.2 - CONDIZIONI DELLA NAVIGAZIONE**

### **II.2.1. Il periodo di navigazione**

I Fenici erano abili marinai, ma la difficoltà di attraversare il Mediterraneo da un capo all'altro, in un'epoca in cui l'andare per mare era piegato alle esigenze stagionali, erano molteplici.

La prima limitazione era costituita dal periodo di navigazione, circoscritto ai mesi che andavano da Marzo ad Ottobre (il *mare apertum* dei Romani). Mentre per il tempo restante le traversate erano precluse (*mare clausum*) dal momento che i rischi erano alti.

Si deve, infatti, tenere in conto che nell'antichità i costi per equipaggiare le imbarcazioni erano notevoli, per cui era nell'interesse comune che il viaggio si realizzasse nelle migliori condizioni meteorologiche possibili.

L'indicazione del periodo consono alla navigazione appare già in Esiodo (*Le opere e i giorni*, 663-684), ma viene confermato anche in epoca più tarda da Platone (*Lett.*, VII, 345D, ove si legge “L'estate è la stagione dei viaggi per mare”) e da Plinio (*Storia Naturale*, 122, “La primavera apre le acque ai naviganti”).

Gran parte dei movimenti, dunque, si svolgeva all'interno di un arco temporale piuttosto ristretto (6 mesi): ciò non significa che negli altri periodi dell'anno nessuna imbarcazione solcasse il Mediterraneo, ma di certo tra Ottobre ed Marzo i traffici si riducevano notevolmente, limitandosi alla navigazione di piccolo cabotaggio ed ai trasporti indispensabili<sup>94</sup>. E' di Luciano (*Taxaris*, 4) la testimonianza che i Fenici, soli tra tutti, concludessero il proprio periodo di navigazione nell'autunno inoltrato, a riprova delle loro grandi abilità marine<sup>95</sup>.

---

<sup>94</sup> Casson 1971; Medas 2004

<sup>95</sup> Medas 2004

La preferenza della stagione primaverile - estiva è facilmente comprensibile: in questo periodo dell'anno soffiano sul Mediterraneo dei venti regolari e prevedibili, *eukrinees*, che si dimostrano ideali ai fini della navigazione e l'intero bacino è governato da un sistema di correnti anticicloniche<sup>96</sup>; nel periodo invernale, invece, l'instabilità meteorologica rende l'andamento dei venti difficile da prevedere. Inoltre, in condizioni meteorologiche favorevoli, l'assenza di formazioni nuvolose consente una buona osservazione della volta celeste e, dunque, delle stelle<sup>97</sup>.

Naturalmente, si poteva scegliere per la partenza un giorno in cui il clima fosse favorevole, ma era improbabile riuscire a determinare le situazioni che si sarebbero trovate nel corso del viaggio. Per cui la scelta di navigare solo nelle stagioni in cui il tempo si rivelava più stabile, riduceva già da principio il pericolo di incontrare lungo il percorso circostanze avverse.

## **II.2.2. Andamento generale di venti e correnti all'interno del Mediterraneo**

Semplificando la situazione di correnti (*Fig. 8*) e venti in atto nel Mediterraneo, si può affermare che in generale nella parte settentrionale predominano le forze dirette verso Ovest, mentre la fascia meridionale è caratterizzata da una costante spinta verso Est. Si ha, pertanto, un andamento che va sostanzialmente in senso antiorario.

Al contrario di quanto sembrerebbe risultare da tale affermazione, ciò non significa che i rischi siano assenti: il Mediterraneo è, anzi, un mare difficile da attraversare a causa delle sue coste ricche di improvvisi promontori e penisole. Pur essendo un mare quasi interno, l'ingerenza di queste sporgenze determina la formazione di bacini governati da correnti e venti differenti (*Fig. 9*).

---

<sup>96</sup> Medas 2004; Morton 2001

<sup>97</sup> Bracchi 1990

Le correnti sono masse d'acqua in movimento che si generano a causa della diversa salinità, temperatura, pressione e/o densità. Essendo il Mediterraneo un mare semichiuso, le correnti che lo attraversano sono di intensità debole o comunque non tale da influenzare drasticamente la navigazione<sup>98</sup>, che rimane per lo più in balia dei venti<sup>99</sup>. Gli unici punti in cui le correnti assumono una forza consistente sono gli stretti (stretto di Messina, stretto di Gibilterra, bocche di Bonifacio) e le prossimità della costa<sup>100</sup>.

I venti sono masse d'aria in spostamento. La loro origine si deve alla differenza di pressione che si determina fra zone continue differenzialmente riscaldate. I venti erano fondamentali nella navigazione arcaica, dal momento che gran parte delle imbarcazioni sfruttava la propulsione velica. Una buona conoscenza dei venti riduceva i rischi durante la traversata e consentiva di individuare il momento giusto per uscire o rientrare in porto. La condizione propizia era sicuramente quella di avere il vento a favore, ma era parimenti possibile adottare degli accorgimenti che consentissero il proseguo della navigazione in presenza di venti contrari, anche se di certo aumentavano le difficoltà e la velocità diminuiva notevolmente<sup>101</sup>.

La velocità del vento, data dal numero di metri che la massa d'aria percorre in un secondo (o dal numero di chilometri orari), viene misurata in gradi Beaufort.

- *Scala Beaufort*

<i>Grado</i>	<i>Velocità m/sec.</i>	<i>Velocità km/h</i>	<i>Nome del vento</i>
0	0 – 0,5	0 – 1	Calma
1	0,6 – 1,7	2 – 6	Bava di vento
2	1,8 – 3,3	7 – 12	Brezza leggera
3	3,4 – 5,2	13- 18	Brezza tesa
4	5,3 – 7,4	19 – 26	Vento moderato

<sup>98</sup> La velocità delle correnti mediterranee supera di poco un nodo

<sup>99</sup> Medas 2004; Morton 2001

<sup>100</sup> Medas 2000

<sup>101</sup> Medas 2004

5	5,5 – 9,8	27 – 35	Vento teso
6	9,9 – 12,4	36 – 44	Vento fresco
7	12,5 – 15,2	45 – 54	Vento forte
8	15,3 – 18,2	55 – 65	Burrasca moderata
9	18,3 – 21,5	66- 77	Burrasca forte
10	21,6 – 25,1	78 – 90	Burrasca fortissima
11	25,2 – 29,0	91 – 104	Fortunale
12	> 29	> 104	Uragano

I venti mediterranei (*Fig. 10*) non hanno grande forza e, mediamente, non superano il grado 6 della scala Beaufort, generando un'ondosità che di rado supera i 4 m.

Tra quelli che maggiormente influiscono sulla circolazione, i più importanti sono:

- Kanshim, vento S/SE caratteristico delle coste egizie. Soffia soprattutto nel periodo iniziale di *mare apertum* (febbraio-giugno);
- Scirocco, vento afoso di S/SE che spira dalle coste africane. Tipico soprattutto della stagione primaverile e autunnale (soprattutto a marzo ed a novembre) , soffia talvolta anche in estate e in inverno. Può raggiungere i 100km/h;
- Meltemi/Etesio, forte vento di NO che soffia tra giugno e fine agosto e che influenza la navigazione nel bacino orientale del Mediterraneo. Proviene dall'area del Mar Nero; l'intensità media è abbastanza bassa, ma può accadere che raggiunga il grado 8 o 9 della scala Beaufort, generando pericolose burrasche in mare;
- Libeccio, vento proveniente da SO che soffia quasi sempre a raffiche e influenza la circolazione nel Mar Tirreno. Può presentarsi con estrema violenza: caratteristiche sono le cosiddette *libecciate*, che arrecano danni lungo le coste tirreniche e provocano mare grosso;
- Grecale, vento del NE che domina nell'Adriatico e sulla costa orientale greca. Soffia prevalentemente nel periodo di *mare clausum*, tra l'autunno e l'inverno;

- Maestrale, vento di NO che interessa soprattutto l'area del Golfo del Leone; il suo impeto arriva fino alla Corsica ed alla Sardegna e favoriva la rotta che legava la Sardegna all'Africa. Soffia in tutti i periodi dell'anno, con prevalenza invernale;
- Tramontana, vento settentrionale che interessa l'area del Mediterraneo occidentale (soprattutto il tratto tra la Sardegna e le Baleari). Soffia a partire da Giugno;
- Ponente, vento occidentale;
- Levante, vento orientale.

### II.2.3. Andamento generale di venti e correnti nella costa atlantica

L'entrata nell'Atlantico determinava il confronto con una situazione differente: le coste iberiche ed africane affacciate sull'Oceano sono interessate da un costante vento N/NO<sup>102</sup>. Questo vento, chiamato *nortada* proprio per la direzione da cui proviene, si avverte praticamente durante tutto l'anno, ma si fa sentire con più forza nei mesi estivi (giugno – agosto) lungo le coste dell'attuale Portogallo. Mediamente soffia con un'intensità catalogabile tra il 2° ed il 4° grado della scala Beaufort (dunque tra i 7 ed i 26 km/h), ma raggiunge picchi di 90 km/h.

Il quadro è leggermente differente nel caso delle coste atlantiche africane: qui continuano a prevalere i venti N/NO, ma con velocità non significative (1°/ 2° grado Beaufort) che non influenzano l'andamento della navigazione.

### II.2.4. Le brezze

Ulteriori fattori che bisognava tenere in conto erano le brezze: le brezze sono dei venti leggeri che si formano generalmente tra l'inizio della stagione estiva e la

---

<sup>102</sup> Arruda 2002

fine della stagione autunnale. Sono determinate dalla differenza di pressione tra la costa e la superficie marina: purché questa differenza sia consistente, però, è necessario che il cielo sia limpido e che il sole scaldi con i suoi raggi la terra. Questo è il motivo per cui in inverno/in autunno è poco probabile che si producano.

Le brezze di mare (*Fig. 11*) sono quelle in cui l'aria si muove dal mare in direzione della terra: la terra, che accoglie durante il giorno il calore del sole, ha una temperatura maggiore rispetto a quella del mare, il che genera un abbassamento di pressione che fa sì che si produca un movimento in direzione della superficie marina, avente una pressione più alta. Tale dinamica si verifica durante il giorno: a partire dalla tarda mattinata fino a quando il sole non comincia a calare.

Le brezze di terra (*Fig. 12*), al contrario, spirano dal momento del tramonto fino all'alba: sono determinate dal fatto che l'acqua trattiene più a lungo il calore immagazzinato durante il giorno e si trova, quindi, durante la notte ad una pressione minore rispetto a quella della costa. Questa differenza genera un venticello leggero che soffia dalla terra verso il mare.

Le brezze solitamente interessano la circolazione atmosferica per una distanza, tra la costa ed il mare, di circa 20 – 40 km.

I navigatori dell'antichità, consapevoli del verificarsi di queste spinte, preferivano uscire con le navi dal porto al tramonto, sfruttando la brezza di terra; si avvicinavano alla costa, invece, durante il giorno, quando la brezza di mare facilitava l'approssimarsi alla terraferma.

I Fenici, abili uomini di mare, seppero mettere a frutto le conoscenze marinare acquisite nei precedenti secoli di navigazione a fianco dei Ciprioti e, sfruttando le forze motrici naturali, determinarono e disegnarono i loro percorsi, solcando il Mediterraneo da un capo all'altro.

Partendo dal presupposto che l'andamento delle correnti e dei venti non si sia modificato negli ultimi 2000 anni<sup>103</sup>, possiamo determinare con sufficiente sicurezza quali fossero le rotte privilegiate nell'antichità.

### **II.3. I PERCORSI**

La rotta di andata presentava più alternative: c'era, infatti, la possibilità di seguire un percorso settentrionale (detto anche "*rotta delle isole*"), oppure di optare per quello meridionale che prevedeva di passar oltre il Mar Egeo.

Nella **rotta delle isole** Cipro era la prima sosta: da qui si entrava nell'Egeo, attraverso la porta costituita da Rodi. A questo punto si poteva entrare nell'arcipelago greco oppure toccare Creta e proseguire per la Sicilia. Da qui il passo successivo era costituito dalla costa sarda. Le Baleari erano, infine, un ottimo scalo per sostare prima di approdare in Spagna, ma non erano una tappa obbligatoria.

Il **percorso meridionale** virava dal Libano subito a Sud, in direzione Egitto. Si navigava poi verso la meridionale di Creta e via attraverso Malta per raggiungere la Sicilia. A partire da questo punto la rotta si ricongiungeva con quella settentrionale.

Nella **rotta di ritorno** si privilegiava sempre l'andamento del flusso delle correnti: si seguiva, quindi, il litorale africano fino a Capo Bon. Di qui si poteva procedere verso Malta – Creta – Rodi, orbene dirigersi in Egitto prima di tornare in patria. Anche nel viaggio di ritorno, dunque, le imbarcazioni fenicie potevano sostare a Cartagine.

---

<sup>103</sup> Aubet 2009

Quello che salta all'occhio ad una prima disamina è il fatto che tutte le rotte prevedessero il passaggio dallo canale di Sicilia, sul quale si protrae – imperioso – il capo di Cartagine. In quanto punto obbligato nel viaggio verso Occidente, la città diventò presto il fulcro del Mediterraneo. D'altra parte la sua stessa posizione la agevolò rendendola il centro economico, oltre che geografico, del mondo arcaico.

#### **II.4. SEGMENTAZIONE DELLE ROTTE**

Al fine di intendere meglio le dinamiche che governavano i singoli bacini (*Fig. 9*) del Mediterraneo, ho ritenuto opportuno dividerli arealmente in modo da poter analizzare le differenti situazioni cui le imbarcazioni arcaiche dovevano far fronte.

##### **ALCUNI CHIARIMENTI SUL CALCOLO DEI TEMPI DI NAVIGAZIONE**

La stima dei tempi di viaggio nei tratti è stata effettuata sulla base della testimonianza di Erodoto<sup>104</sup>, laddove si legge che un'imbarcazione poteva coprire quotidianamente la distanza di 68 - 82 miglia. E' stata pertanto calcolata una media giornaliera di 74 miglia e si sono considerate 24h di navigazione al dì, cercando di tenere in conto parimenti (e per quanto possibile) le soste che le imbarcazioni dovevano effettuare almeno ogni 6 -7 giorni. La velocità che risulta da questi calcoli si aggira attorno ai 3 nodi orari.

La scelta di suddette condizioni è stata effettuata nella speranza di avvicinarsi il più possibile al vero, nella convinzione – tuttavia – che calcoli precisi non possano essere fatti, visto che nella navigazione sussistono così tante variabili (venti, correnti, condizioni atmosferiche, carico, dimensioni della nave) che sarebbe impensabile tenere tutte in conto.

---

<sup>104</sup> HDT. IV, 86, 1

Inoltre, indagini e studi piuttosto recenti dimostrano come fossero molteplici le opzioni di navigazione: se fino agli anni '70 si credeva i Fenici capaci solamente di una navigazione di cabotaggio, oggi si sa che la copertura di alcuni percorsi implicava una navigazione d'altura. Naturalmente ogni tipo di scelta determinava l'entrata in gioco di ulteriori dinamiche.

Nel calcolo ho deciso di semplificare al massimo, per amor di chiarezza, questi processi, scegliendo la velocità media di 74 miglia e immaginando che si navigasse per circa 24 ore al giorno: parametri che sono facilmente realizzabili all'interno del bacino Mediterraneo ove la stagione primaverile-estiva è caratterizzata da una sostanziale mitezza del clima, accompagnata da molte ore di luce.

Dal momento che si è diviso il lavoro per aree geografiche, si è ritenuto opportuno indicare una stima che includesse il tempo d'arrivo all'area più prossima alla Fenicia e, parimenti, a quella più lontana. Per cui, ad esempio, la

**Stima della durata della navigazione: 5 – 15 giorni**

effettuata per il mondo greco, vuole tenere in considerazione sia i 5 giorni di tempo che potevano essere impiegati per arrivare da Tiro alla vicina Rodi, sia i 15 necessari per raggiungere Thasos, a Nord dell'Egeo giusto dirimpetto alla costa Tracia.

Laddove sia stato necessario pensare all'adozione di una navigazione di cabotaggio, i parametri adottati sono stati diversi: si son calcolati viaggi diurni di ca. 20 - 40 miglia (a seconda del territorio che si costeggiava), con regolari soste notturne.

Il punti di riferimento per il calcolo della durata del viaggio sono di volta in volta indicati.

### II.4.1 Il Mediterraneo Orientale (Circuito di Levante) (Figg. 13-18-19)

All'interno del Circuito di Levante rientra la zona più orientale del Mediterraneo, ovvero quella comprendente la Fenicia, Cipro, l'Asia Minore, la Grecia con le sue isole, Creta e la fascia nordafricana che si trova più ad Est. Caratteristica principale di questo bacino è l'abbondanza di isole (più o meno grandi) che formano una sorta di ponte, cui le imbarcazioni si possono appoggiare durante il viaggio: pertanto, all'interno del Circuito di Levante, la forma di navigazione più usata fu il cabotaggio.

Il Mediterraneo Orientale rappresenta un punto fondamentale, in quanto è proprio da quest'area che avevano inizio i grandi viaggi verso Occidente e da qui cominciavano anche i primi problemi per le imbarcazioni.

Si è già detto come per le partenze delle navi si prediligessero le ore serali in cui si poteva sfruttare la spinta delle brezze di terra per raggiungere il largo ed iniziare, in questo modo, l'avventura per mare (Fig.14). Una volta effettuata quest'operazione, però, sorgevano le prime complicazioni: il tramo orientale è infatti governato nel periodo primaverile-estivo da venti che spirano da N-NO (Fig. 15) e che rendono difficoltosa la navigazione in senso contrario<sup>105</sup>. Tali venti, chiamati ἐτησία o meltemi, sono particolarmente intensi all'interno del Mar Egeo, dove soffiano all'incirca dall'inizio di Luglio sino alla fine di Agosto (Fig. 16).

Ciononostante vi è un discreto numero di giorni in cui si producono dei venti da S e da E di intensità sufficiente da permettere la navigazione dal Levante verso Cipro: sono più frequenti nel periodo iniziale di *mare apertum*, cioè tra Marzo e Maggio<sup>106</sup> (Fig. 17), mentre a partire da Luglio, con l'azione degli etesii, era preferibile evitare il viaggio verso Ovest.

Pertanto, il momento migliore per mettere le navi in mare era quello primaverile e dobbiamo pensare che gran parte dei viaggi verso Ovest si avviassero proprio in questo periodo in cui le condizioni naturali rendevano agevoli gli spostamenti.

---

<sup>105</sup> Medas 2004; Murray 1995

<sup>106</sup> Murray 1995

Il ritorno in senso inverso era, al contrario, più semplice da Luglio in poi, ovvero quando gli etesii favorivano la rotta verso Est.

### **Rotte per e da Cipro**

Stima della durata della navigazione dalla Fenicia: 2 – 3 giorni

L'isola di Cipro, a ca. 100 km dalle coste libanesi, rappresenta il primo – naturale - punto d'attracco per i naviganti che intraprendano il viaggio verso Ovest. Essendo i porti di partenza fenici collocati a Sud di Cipro, bisogna credere che la rotta di andata toccasse prevalentemente la costa meridionale dell'isola, dove – di fatto- sono collocati i migliori porti (Kition, Amathus).

Il periodo ottimale per navigare verso Cipro era tra Marzo e Giugno, quando, cioè, non spiravano ancora i venti etesii e i prodromi (venti che preannunciano gli etesii) non ostacolavano il percorso in senso Ovest. Per raggiungere la costa cipriota si sfruttava il Khansim.

Attestata anche, seppur in misura di molto minore, la rotta che passava a Nord dell'isola, come testimoniano ritrovamenti da Laphetos e Ayia Irini<sup>107</sup>.

Il ritorno era facilitato – tra Luglio e Settembre – dai venti N / NO che favorivano il raggiungimento della costa fenicia.

### **Rotte per e dal Mar Egeo**

Stima della durata della navigazione dalla Fenicia: 5 – 15 giorni

Così come per Cipro, le partenze verso il Mar Egeo erano consigliabili all'inizio del periodo di *mare apertum*. Per entrare nel mar Egeo era preferibile seguire la linea centrale, penetrandovi attraverso lo spazio esistente tra Rodi e Creta

---

<sup>107</sup> Karageorghis 2005; Spagnoli 2010

(sostando in questo caso nel centro di Itanos<sup>108</sup>); superando le Cicladi (attestazioni da Thera, Melos<sup>109</sup>, Oliaros<sup>110</sup>) si poteva arrivare a Thasos<sup>111</sup> incontrando pochi impedimenti. In assenza di venti, era possibile optare per un'altra rotta che si adeguava al flusso delle correnti (*Fig. 14*), entrando nell'Egeo attraverso la porta che si veniva a creare tra Rodi e la costa dell'Asia Minore (insediamento di Ialysos)<sup>112</sup>.

Per tornare verso la Fenicia, si poteva aspettare Giugno (quando i prodromi cominciano a soffiare da N) o Luglio (etesii), che favorivano la navigazione verso Est. E' attestata sia la rotta che passa tra Rodi e Creta, sia quella tra Rodi e la Turchia: l'isola di Rodi<sup>113</sup> si dimostrava – in ogni caso- un approdo ideale, dato che le sue baie dolci e larghe ben si prestavano ad accogliere le imbarcazioni.

Le navi che volevano, invece, proseguire il viaggio verso Ovest, potevano sfruttare la spinta degli etesii per andare verso SO, fermandosi a Lefkandi<sup>114</sup>, Atene<sup>115</sup> (?), Kythera<sup>116</sup> e proseguire, quindi, in direzione del Circuito Ionico.

## Rotte per e da Creta

Stima della durata della navigazione dalla Fenicia: 5 giorni

Creta risulta frequentata dai Fenici sia nella sua parte settentrionale, quanto nella sua parte meridionale, ove si trovava l'importante centro di Kommos.

---

<sup>108</sup> STEF. BIZ. s.v. Itanos

<sup>109</sup> Festo, s.v. Melos

<sup>110</sup> Steph. Byz., s.v. Oliaros; Oliaros potrebbe essere stato un insediamento sidonio.

<sup>111</sup> Hdt. II, 44, 4 ; VI, 47, 1.

<sup>112</sup> Coldstream 1969

<sup>113</sup> DIOD. SIC., *Bibl. Storica*, V, 58, 2-3; Ateneo di Naucrati, VIII, 360e – 361c

<sup>114</sup> Antonaccio 2002; Kourou 2008; Lemos 2002

<sup>115</sup> Kourou 2008

<sup>116</sup> fondazione dei Fenici di Ascalona che qui costruirono un tempio in onore di Afrodite Urania. Hdt. I, 105; Pausania I, 14, 7; Xenoph, Hell., IV.

In particolare, la costa settentrionale è già stata citata precedentemente<sup>117</sup>, in quanto le imbarcazioni fenicie vi sostavano<sup>118</sup> probabilmente prima di avventurarsi nel mar Egeo e di dirigersi verso le Cicladi e Thasos.

La costa meridionale vanta un solo, ma importantissimo, insediamento caratterizzato dalla presenza fenicia: Kommos, frequentato a partire dal IX sec. a.C.<sup>119</sup>

Il percorso che lambiva il Sud di Creta veniva intrapreso allorché le imbarcazioni volevano raggiungere l'Occidente senza passare per il Mar Egeo. Tale rotta poteva essere praticata anche quando spiravano i venti N-NO, poiché le montagne di Creta proteggevano le navi dai temporali provocati dagli etesii<sup>120</sup>.

Dal 10 di Luglio al 25 di Agosto, il percorso da Creta verso Est/ Sud-Est era favorito dai venti etesii, che rendevano facile il ritorno in patria o , in alternativa, il raggiungimento dell'Egitto<sup>121</sup>.

### **Rotte per e dall'Egitto**

Stima della durata della navigazione dalla Fenicia: 4-6 giorni

L'Egitto poteva essere raggiunto o subito dopo la partenza, virando verso Sud per seguire il percorso meridionale (anziché la cd. "rotta delle isole"), oppure prima di tornare in patria, avvalendosi dei venti diurni N-NO che favorivano la navigazione da Creta verso la valle del Nilo<sup>122</sup>. Nel caso della prima ipotesi, per raggiungerlo era preferibile aspettare lo spirare del Meltemi, che agevolava la navigazione verso Sud.

---

<sup>117</sup> Ved. Rotte per il Mar Egeo e dal Mar Egeo

<sup>118</sup> Ved. Nota 28

<sup>119</sup> Shaw 1989, 1997

<sup>120</sup> Ruiz de Arbulo 1996

<sup>121</sup> ibidem

<sup>122</sup> ibidem

## II.4.2. Il Mediterraneo Centrale (Circuito Ionico) (Figg. 20-21-22)

Il Mediterraneo Centrale corrispose sostanzialmente, per i Fenici, col circuito Ionico e con l'area a Sud di esso, poiché non è attestata una frequentazione adriatica.

Dal punto di vista della navigazione questa zona è quella che presenta meno difficoltà tecniche, in quanto è caratterizzata da un regime di venti leggeri che mediamente si aggirano attorno al grado di forza 3 della scala Beaufort<sup>123</sup>. L'unico inconveniente è costituito, a Sud, dalle Sirti, zona notoriamente di difficile navigazione: per evitare di incombere nel pericolo, le imbarcazioni preferivano tenersi piuttosto a Nord dell'Africa, sia nel percorso d'andata quanto nel percorso di ritorno. Le Sirti si distinguono per i fondali bassi, in cui facile era che le navi si arenassero<sup>124</sup>, e per i venti che soffiavano in direzione Sud, spingendo le imbarcazioni verso l'insidia.

Evitando il percorso meridionale, si poteva con facilità oltrepassare le Sirti senza che esse costituissero un problema particolare.

Per quanto riguarda i venti (che, come già detto, sono generalmente moderati in quest'area), si registra una prevalenza di quelli generati da N/NO che favoriscono, quindi, la traversata in senso Ovest-Est o Nord-Sud (*Fig. 21*): ciononostante non interdicono percorsi ad essi contrari purché si faccia sapiente uso dei flussi stagionali. Ad esempio, risulta più semplice navigare verso Ovest a partire da Giugno/Luglio, avendo premura di andare in direzione SO piuttosto che apertamente verso Ovest o Sud<sup>125</sup> (*Fig. 22*).

### Rotte da e per Malta/Pantelleria

Stima della durata della navigazione dalla Fenicia: 13 – 14 giorni

---

<sup>123</sup> Arnaud 2005

<sup>124</sup> Pomey 1997

<sup>125</sup> Arnaud 2005

Il tratto di mare che intercorre tra Creta e Malta è uno dei più insidiosi dal punto di vista dell'orientamento, in quanto necessitava una navigazione d'altura. Tale navigazione poteva essere fatta in direzione di alcuni punti di riferimento (Malta: 280 m., Etna : 3.340m, monte Lauro: 986 m.)<sup>126</sup>. Qualora non si avvistasse nessuno di questi punti, si poteva perdere l'orientamento e arrivare a Sud, sulla costa africana. Pantelleria era facilmente raggiungibile sfruttando il vento Ghibli che soffiava da SE-S.

### **Rotta per e dalla Calabria**

Stima della durata della navigazione dalla Fenicia: 17 – 30 giorni

La rotta che prevedeva uno scalo sulla costa ionica della Calabria è da riferirsi, come vedremo, alla fase di VIII sec. a.C.

Le imbarcazioni fenicie potevano rimontare le coste calabresi verso Nord anche in presenza di venti contrari che, essendo leggeri, non ostacolavano la navigazione, oppure tenersi vicine alla costa dell'odierna Albania, nei cui pressi le correnti risalgono per poi piegarsi nuovamente verso sud in corrispondenza della Puglia (*Fig. 8*).

Una volta effettuati i loro scambi/commerci con le popolazioni locali<sup>127</sup>, i Fenici erano in condizione di tornare ad Est, verso la loro area di provenienza, oppure di scendere verso Sud (tenendosi, questa volta, prossimi alla costa calabrese) e attraversare lo stretto di Messina (o circumnavigare parzialmente la Sicilia passando per il Canale di Sicilia) per entrare nel Mediterraneo Occidentale.

---

<sup>126</sup> Díes Cusí 2004

<sup>127</sup> Zancani Montuoro 1970 – 1971, 1974 – 1976, 1980 – 1982, 1983 -1984; Pace, R. 2007

Da qui potevano andare verso le coste basso tirreniche, raggiungendo Torre Galli, la cui frequentazione precoce pare motivata dalla presenza di un bacino metallifero mediamente appetibile<sup>128</sup>.

### **Rotte da e per la Sicilia**

Stima della durata della navigazione dalla Fenicia : 15 – 18 giorni

Raggiungere la Sicilia da Malta era abbastanza semplice, dal momento che si approfittava dei venti provenienti da S/SE (Ghibli e Scirocco) che erano in grado far guadagnare ad un'imbarcazione le coste siciliane in meno di 24 ore. Si navigava poi costeggiando la Sicilia meridionale fino ad arrivare a Mozia. La Sicilia poteva essere anche raggiunta con minore difficoltà dall'Africa<sup>129</sup> (il percorso Cartagine – Mozia durava all'incirca un giorno e mezzo).

Da Mozia si poteva poi ripiegare verso Nord, dirigendosi verso gli insediamenti settentrionali di Palermo e Solunto, oppure prendere il largo verso la Sardegna.

### **II.4.3. I punti di passaggio tra Mediterraneo Centrale e Mediterraneo Occidentale**

#### **Lo Stretto di Messina**

L'attraversamento dello Stretto di Messina si rivela particolarmente pericoloso, ancor oggi, a causa delle correnti che lo attraversano in direzione ora del Mar Ionio, ora del Mar Tirreno. Tali correnti sono provocate dal dislivello tra le acque

---

<sup>128</sup> Sciacca 2008a

<sup>129</sup> Si veda il paragrafo relativo al Canale di Sicilia

dei due bacini e seguono l'andamento delle maree. Ad intervalli regolari, dunque, le acque di un bacino si riversano in quelle del bacino adiacente: quando lo Ionio è interessato da alta marea, le sue acque filtrano nel Tirreno, ad Ovest (corrente montante<sup>130</sup>); in caso contrario, il flusso si genera dal Tirreno verso Est<sup>131</sup> (corrente scendente<sup>132</sup>). Pertanto, per oltrepassare lo Stretto in una o nell'altra direzione, bisognava aspettare la corrente favorevole: i tempi d'attesa erano suscettibili di variazioni.

Superato lo Stretto, si poteva andare verso Nord, seguendo le correnti, ed arrivare fino a Torre Galli (VV) o al Golfo di Napoli, ove si trovava il centro greco di Pithekoussai<sup>133</sup>, oppure piegare verso gli scali fenici della parte orientale della Sicilia<sup>134</sup>.

### **Rotte per e dal Canale di Sicilia**

Le imbarcazioni che desiderassero proseguire il viaggio verso Ovest (con o senza passaggio per la Calabria) si avviavano in direzione del Canale di Sicilia, punto nevralgico di transito che per tutto il periodo arcaico (ed anche oltre) fu controllato ambo lati dai Fenici. Lungo questo percorso si trovava Malta, frequentata stabilmente, come sembra, solo dal VII sec. a.C.<sup>135</sup>.

Si poteva optare per un percorso meridionale, passante per Cartagine, o per uno settentrionale, che si appoggiava allo scalo di Mozia. Essendo cronologicamente anteriore l'insediamento cartaginese, potremmo credere che, almeno nel IX sec. a.C., si preferisse attraversare il Canale di Sicilia tenendosi a Sud. Uguale discorso vale per il percorso inverso, ovvero per le imbarcazioni in entrata nel Mediterraneo Centrale.

---

<sup>130</sup> Giacobbe 2005

<sup>131</sup> Defant 1940

<sup>132</sup> Giacobbe 2005

<sup>133</sup> Ridgway – Buchner 1993; Ridgway 1984

<sup>134</sup> TUC. VI, 2-6

<sup>135</sup> Vidal González 1996; Sagona 2008b

In questa fascia geografica si segnala anche, tra Maggio e Settembre, un vento SE, lo Scirocco<sup>136</sup>, che incentivava i percorsi orientati ad Ovest.

#### **II.4.4. IL Mediterraneo Occidentale (Circuito Tirrenico, Circuito Eusperico, Circuito Ausonio) (Figg. 23-24-25)**

Il Mediterraneo Occidentale si configura come una specie di triangolo i cui lati sono disegnati dalle coste italiane, franco-spagnole ed africane; a delimitarlo vi sono lo stretto di Messina ed il Canale di Sicilia ad Est, lo stretto di Gibilterra ad Ovest.

Si caratterizza per brezze di terra abbastanza marcate e per l'abilità tecnica necessaria per entrarvi ed uscirvi, essendo cinto, come si è visto, da stretti e canali. Un altro punto particolarmente insidioso era rappresentato dalle Bocche di Bonifacio, nella Sardegna del Nord<sup>137</sup>. Inoltre, nel Golfo del Leone si hanno venti particolarmente violenti.

In generale, il bacino meridionale del Mediterraneo Occidentale è dominato da venti regolari da Ovest, mentre più a settentrione prevalgono i venti orientali. Le imbarcazioni seguivano, quindi, un percorso fondamentalmente antiorario, dirigendosi verso lo stretto di Gibilterra da Nord (*Fig. 24*) e allontanandovisi da Sud (*Fig. 25*).

---

<sup>136</sup> Arnaud 2005

<sup>137</sup> Come per lo Stretto di Messina, anche l'attraversamento delle Bocche di Bonifacio necessitava l'attesa di venti e correnti favorevoli. I tempi di attesa per l'attraversamento in direzione Ovest, però, sono molto più dilatati, in quanto le Bocche di Bonifacio sono interessate da un prevalente flusso in senso O-E. Arnaud 2005

## Rotte per la Sardegna

Stima della durata della navigazione dalla Fenicia: 19 – 23 giorni

La Sardegna è ubicata al centro del Mediterraneo Occidentale e la sua frequentazione, da parte di genti orientali, è da farsi risalire al II millennio a.C.

Dalla Sicilia o da Cartagine, le imbarcazioni che navigavano verso lo Stretto di Gibilterra si dirigevano verso le coste sud-occidentali, ove si concentrano i primi centri con presenza fenicia<sup>138</sup>. Da qui si risaliva la costa occidentale sino ad arrivare all'importante scalo di Sant'Imbenia<sup>139</sup>.

Da Cartagine si poteva partire all'alba, approfittando delle brezze terrestri per guadagnare il mare aperto e poi lasciandosi trascinare dai venti meridionali. Del tutto identico il percorso per arrivare in Sardegna dalla Sicilia.

La costa orientale della Sardegna presenta un solo scalo attivo già nell'VIII sec. a.C., quello di Olbia. Ulteriori frequentazioni, localizzate più a Sud, sono attestate unicamente a partire dal VII sec. a.C., quando i Fenici si erano ormai inseriti a pieno titolo nei commerci con l'Etruria ed il *Latium Vetus*<sup>140</sup>.

## Rotta per le Baleari e la Spagna

Stima della durata della navigazione dalla Fenicia: 24 – 31 giorni

Il successivo passo, nella traversata verso Occidente, era lo scalo di Ibiza (testimonianze di VII sec. a.C.<sup>141</sup>), da dove poi approdare alle coste iberiche. La presenza tardiva sulle coste delle Baleari potrebbe essere giustificata

---

<sup>138</sup> Pausania, *Periegesi della Grecia*, X, 17, 5

<sup>139</sup> Oggiano 2000

<sup>140</sup> Botto 1989, 1990, 1993 e 2008a ; per il circuito regionale Sardegna – *Latium Vetus*/Etruria si veda più avanti

<sup>141</sup> Gómez Bellard 2002

dall'adozione, nel IX/VIII sec. a.C. di percorsi più meridionali, che si dirigevano direttamente verso l'Andalusia.

La rotta che congiungeva la Sardegna a Ibiza si percorreva in ca. 5-8 giorni.

Sul litorale spagnolo gli insediamenti di Morro de Mezquitilla, di Toscanos e di La Rebanadilla appaiono attivi già negli ultimi anni del IX sec. a.C.<sup>142</sup>. In questa fascia costiera si praticava soprattutto una navigazione di cabotaggio, influenzata dai venti locali. Il proliferare di scali in questa fascia, tra Capo di Palo e lo Stretto di Gibilterra, pare attribuibile alla necessità di aspettare, sulle coste spagnole, le condizioni meteorologiche favorevoli che rendessero possibile l'attraversamento dello Stretto e il raggiungimento dell'Atlantico<sup>143</sup>.

### **Rotta di ritorno dall'Africa**

Stima della durata della navigazione costiera lungo le coste africane: 25- 35 giorni

La rotta che costeggiava il litorale africano veniva adoperata per il percorso di ritorno: attraversando lo Stretto di Gibilterra in direzione Ovest – Est bastava seguire il flusso dei venti e delle correnti per arrivare, senza problemi, a Capo Bon e, valicandolo, entrare nel Mediterraneo Centrale<sup>144</sup>. Questa rotta, pur con venti e correnti a favore, prevedeva tempi molto lunghi, in quanto era necessario praticare una navigazione di piccolo cabotaggio con soste frequenti. Si calcola che per navigare costeggiando il litorale africano, un'imbarcazione fenicia poteva impiegare tra i 25 ed i 35 giorni.

---

<sup>142</sup> Aubet 2009; Arancibia Romàn et alii 2011 per La Rebanadilla

<sup>143</sup> Ibidem; si veda, inoltre, il paragrafo successivo

<sup>144</sup> AA. VV. 2008; Aubet 2009

## II.4.5. Lo Stretto di Gibilterra

*“Ma oltre Cadice, ad Occidente non è lecito procedere;  
allora volgi di nuovo le vele verso il continente d’Europa”*  
Pindaro, Nemea, IV, 69-70

### I venti e le correnti

La fase più pericolosa dell’intero percorso era certamente l’attraversamento dello Stretto di Gibilterra, punto di congiunzione tra Mediterraneo ed Atlantico.

Il tratto di costa che conduce da Malaga fino allo stretto era ricco di insidie; quando spiravano i venti da Ponente era praticamente impossibile raggiungere l’Atlantico. In quel caso bisognava aspettare che tornasse a soffiare un vento di Levante il cui arrivo poteva tardare anche uno o due mesi<sup>145</sup>. Generalmente, i venti di Levante spiravano nei mesi di Marzo, Luglio, Agosto, Settembre e Dicembre, mentre per il tempo restante erano i venti occidentali a prevalere.

L’operazione più difficile era il passaggio dalla zona di Tarifa; in quest’area i venti orientali soffiano con tanta più forza quanto più si è vicini allo stretto: ed è proprio in concomitanza con la strozzatura che essi assumono la loro maggiore potenza.

Per quanto riguarda le correnti, invece, nello stretto di Gibilterra vi è una corrente costante (detta *generale*) con direzione O-E: essa è prodotta dalla differenza di temperatura tra l’Atlantico ed il Mediterraneo, le cui pressioni diverse generano un dislivello fisso.

---

<sup>145</sup> Aubet 2009; Gasull 1986

## **L'attraversamento**

Naturalmente le condizioni più efficaci per attraversare lo stretto si verificavano al momento dello spirare dei venti di Levante tramite la cui spinta era possibile penetrare nell'Atlantico. Tale situazione, però, occorre soprattutto nei primi mesi dell'anno<sup>146</sup>.

Quando soffiavano i venti di Ponente le piccole imbarcazioni che volevano entrare nell'Atlantico, erano favorite dall'esistenza, lungo le linee costiere, di una corrente superficiale (ovvero di una debole forza derivata dalla corrente principale e ad essa contraria) che si muoveva in senso E-O. Queste correnti hanno generalmente scarsa potenza, ma si intensificano nei giorni di novilunio e plenilunio<sup>147</sup>.

Questo passaggio non era attuabile per le imbarcazioni più grandi, che dovevano per l'appunto aspettare che soffiasse il vento giusto e sperare che il suo impeto non fosse troppo forte. Pertanto, l'unica soluzione che si prospettava dinnanzi a loro era l'attesa lungo il litorale spagnolo.

### **II.4.6. Navigare nell'Atlantico**

Una volta arrivati nell'Atlantico, la situazione diventava – se possibile- più difficile. La navigazione oceanica implica, infatti, conoscenze diverse rispetto a quella mediterranea, nonché si svolge in balia di correnti e venti di maggiore intensità.

Il tratto atlantico della penisola iberica presenta, inoltre, ulteriori difficoltà, in quanto è irto di barriere e di fondali arenosi tra Cadice ed Huelva.

---

<sup>146</sup> Fernández Jurado 2005

<sup>147</sup> Gasull 1986

La soluzione migliore nel periodo primaverile – estivo (ovvero in quello in cui si svolgeva la navigazione antica) era quella che prevedeva di allontanarsi verso Sud sfruttando la brezza di mare particolarmente propizia che ha luogo nei pressi di Trafalgar. Si scendeva dunque lungo le coste africane ricercando un vento di SO che consentisse la risalita verso il litorale atlantico della penisola iberica. Era dunque necessario prima dirigersi verso sud e poi disegnare una specie di semicerchio in mare aperto prima di raggiungere le coste spagnole/portoghesi.

La rotta di ritorno era, di contro, più semplice: dal Portogallo le imbarcazioni potevano lasciarsi trasportare dalla Corrente di Lisbona che corre parallela alla costa fino al capo di San Vincente, da dove si può ricercare la spinta di un vento di Ponente e, mantenendosi nel mezzo del canale, attraversare lo stretto per rientrare nel Mediterraneo.

Era possibile anche ricercare subito le coste iberiche, senza dirigersi previamente verso l’Africa: questa scelta comportava, però, l’incontro di venti avversi (la *nortada* che interessa il litorale portoghese); per andare da S a N si doveva prendere il vento di traverso a 12° gradi, mettendo in conto un allungamento considerevole dei tempi di navigazione. Il percorso in direzione S-N seguendo la linea di costa poteva circa il doppio dei giorni rispetto allo stesso percorso praticato in senso N-S<sup>148</sup>.

Stima della durata della navigazione delle coste iberiche in senso N-S fino a Santa

Olaia: 8-10 giorni

Stima della durata della navigazione delle coste iberiche in senso S-N da Santa

Olaia allo Stretto: 16-20 giorni

Stima della durata della navigazione delle coste africane sino a Mogador: 6 – 8

giorni

---

<sup>148</sup> Arruda 2002

### II.4.7. Rotte secondarie

Ritengo che le rotte fin qui presentate siano state quelle maggiormente sfruttate all'interno delle traversate di lunga distanza, perché si basano sullo sfruttamento delle forze naturali e si servono di esse come principale vettore propulsivo.

Tuttavia, non è da escludere la frequentazione di percorsi secondari sui quali, in determinate circostanze<sup>149</sup>, poteva ricadere la scelta. Qui di seguito si riportano i percorsi secondari, non favoriti dai venti o dalle correnti, ma ugualmente praticabili.

#### **Cartagine - Leptis Magna – Creta (Fig. 26)**

Stima della durata della navigazione : 17 – 25 giorni

Partendo da Cartagine, anziché proseguire dritti verso Kythera o Creta, si poteva costeggiare l'Africa sino a Leptis Magna. Questa rotta prevedeva l'utilizzo della navigazione di cabotaggio, onde evitare la corrente e i venti contrari che possono assieme raggiungere la velocità di 2.5 nodi<sup>150</sup>. Per raggiungere Leptis Magna erano necessari ca. 10-15 giorni.

Da Leptis Magna si poteva tentare di raggiungere Creta, nonostante i venti di componente Est ed arrivarci in ca. 7 – 10 giorni. La scelta di questa rotta implicava un notevole aumento dei tempi di navigazione, nonché il rischio di avvicinarsi pericolosamente alle Sirti.

---

<sup>149</sup> Per rimediare a possibili errori di navigazione o per far fronte a determinate condizioni atmosferiche improvvise

<sup>150</sup> Díes Cusí 2004

### **Cartagine - Leptis Magna - Tiro (Fig. 27)**

Stima della durata della navigazione: 35 – 41 giorni

Questa rotta prevedeva una navigazione di cabotaggio che, partendo da Cartagine, arrivasse a Tiro seguendo il litorale africano. Si trattava di un percorso che poteva essere effettuato rimanendo abbastanza vicini alle coste (tranne nel tratto delle Sirti) e che prevedeva ca. 35 – 41 gg. di navigazione.

### **Cartagine – Algeri – Ibiza (Fig. 28)**

Stima della durata della navigazione: 16 – 19 giorni.

Nel Mediterraneo Occidentale, anziché raggiungere subito il tratto settentrionale attraverso la sosta in Sardegna, si poteva costeggiare l’Africa da Cartagine fino ad Algeri (percorrendo 20 o 30 miglia al giorno). Da qui risultava impossibile proseguire rimanendo a Sud, vista la forte corrente contraria in entrata dall’Atlantico. Era pertanto opportuno ricercare Ibiza, sulle cui coste era possibile arrivare in ca. 2 – 3 giorni.

## **II.4.8. Circuiti regionali**

I percorsi sopra menzionati potevano essere utilizzati sia nelle grandi traversate E-O per raggiungere i metalli atlantici, sia in maniera segmentata per coprire distanze più corte (ad esempio da Cartagine si poteva arrivare, come abbiamo visto, in Sardegna oppure in Sicilia; il percorso che legava la Sardegna alla Spagna era frequentato regolarmente dai mercanti fenici<sup>151</sup> ).

---

<sup>151</sup> A questo proposito Botto 2004-2005, 2011b e Cristofani 1987

Esistevano, inoltre, altri circuiti regionali di minore distanza che venivano percorsi regolarmente e che servivano per i commerci tra gli insediamenti fenici nel Mediterraneo. Tali rotte andavano a completare la fitta rete che collegava assieme tutti i maggiori centri dell'epoca arcaica.

Qui di seguito si riportano, al fine di avere una panoramica il più possibile completa, i circuiti regionali che, esulando dal percorso che dalla Fenicia portava all'Atlantico, non sono stati riportati in precedenza.

### **Il triangolo tirrenico (Cartagine – Sicilia – Golfo di Napoli – Costa Tirrenica – Sardegna, fig. 29)**

*Andata*

Stima totale del percorso: 9 – 12 giorni

Da Cartagine si poteva partire in direzione della Sicilia approfittando dei venti meridionali che permettevano di raggiungere Mozia, all'estremità occidentale dell'isola, in circa 1 giorno e mezzo. Di qui era possibile continuare a sfruttare il Ghibli per costeggiare la Sicilia settentrionale fino a Palermo (1 giorno), per poi finalmente arrivare nella zona del Golfo di Napoli senza troppe difficoltà (in ca. 5 giorni).

Questa rotta era agevolata, oltre che dai venti, anche dalle correnti: il flusso in entrata dall'Atlantico dopo aver seguito le coste africane, si piega ad U, tenendosi pressoché parallelo alla curva disegnata a livello della Sicilia/Italia Meridionale.

Le imbarcazioni potevano quindi fermarsi a Pithekoussai o a Cuma<sup>152</sup>, oppure proseguire il viaggio, arrivando sulle coste laziali/etrusche<sup>153</sup> dopo 1-3 giorno/i (beneficiando della medesima corrente in salita).

---

<sup>152</sup> Botto 2008b, 2011a

<sup>153</sup> Per i contatti tra il mondo fenicio e le coste dell'Italia tirrenica si vedano Bedini 1977, Botto 1989, 1990, Sciacca 2000, 2005, 2008b

*Ritorno*

Stima della durata del viaggio di ritorno: 7 – 10 giorni

Per il ritorno doveva prediligersi una rotta differente, per evitare le correnti che risalivano il Tirreno sfruttate nel viaggio d'andata. Bisognava dunque avvicinarsi alla Sardegna e da qui dirigersi nuovamente verso Cartagine. La corrente ridiscende verso Sud a livello delle coste laziali o più a Nord, all'incirca in corrispondenza dell'arcipelago toscano (si veda *Fig. 9*). Dirigendosi verso Ovest (e, quindi, avvicinandosi alla Sardegna) in uno di questi due punti, si poteva poi arrivare al Golfo di Cagliari e, da qui, cercare di andare in direzione di Cartagine, avvalendosi dello spirare dei venti di Maestrale.

**Stretto di Gibilterra – Costa Spagnola – Francia del Sud (Fig. 30)***Andata*

Stima della durata del viaggio: 16 – 18 giorni

La rotta consuetudinaria per il ritorno in Fenicia prevedeva, dopo l'attraversamento in senso O-E dello Stretto di Gibilterra, il costeggiamento del litorale africano. Tuttavia, le imbarcazioni interessate al commercio o alla redistribuzione dei prodotti atlantici negli scali spagnoli dovevano cercare un percorso che li portasse verso Nord.

La navigazione doveva esser fatta seguendo la costa e sfruttando il regime delle brezze per arrivare prima a capo di Palo<sup>154</sup> e poi, eventualmente, a Ibiza (tempo stimato: 7- 8 giorni). Da Ibiza si doveva proseguire a Nord tramite una navigazione di cabotaggio che prevedesse viaggi diurni (di ca. 20-40 miglia al dì) e soste notturne (arrivo a Marsiglia previsto ca. 8 giorni dopo aver lasciato Ibiza).

---

<sup>154</sup> Díes Cusi 2004

### *Ritorno*

Per il ritorno poteva essere sfruttato la rotta descritta in precedenza<sup>155</sup>, con l'aggiunta del tratto che va dalla costa francese sino alle Baleari. Il tempo di percorrenza di questa rotta doveva essere leggermente minore rispetto a quello pronosticato per l'andata, in quanto la navigazione in senso E-O era agevolata dalle correnti a favore.

### **Sardegna – *Latium Vetus*/Etruria**

Stima della durata del viaggio: 2-3 giorni

Questo circuito, già utilizzato dai Nuragici per intessere relazioni con le coste italiane peninsulari<sup>156</sup>, venne utilizzato dai Fenici soprattutto a partire dall'VIII sec. a.C., quando l'elemento orientale venne coinvolto all'interno di questi scambi di breve distanza. Nel VII sec. a.C. l'accresciuta importanza della rotta si traduce, archeologicamente, nella creazione di nuovi scali fenici sulle coste orientali della Sardegna.

Si potevano seguire due itinerari: uno settentrionale, attraverso la costa orientale della Corsica, l'isola d'Elba e la penisola di Piombino e l'altro più a Sud, in direzione dell'arcipelago toscano e delle coste laziali.

La traversata dalla Sardegna verso la penisola italiana è agevolata da Giugno a Settembre da alcune correnti a carattere stagionale, che permettono il raggiungimento del *Latium Vetus* o dell'Etruria in appena 2 o 3 giorni. Da Marzo ad Ottobre tali correnti rendono più facile effettuare il percorso inverso.

---

<sup>155</sup> Per i dettagli pag. 50

<sup>156</sup> Acquaro in AA.VV.

### **Russadir – Alboran – Malaga (Fig. 31)**

Stima della durata del viaggio: 3- 4 giorni

I collegamenti tra l’Africa e la Penisola Iberica potevano essere effettuati percorrendo questo tratto di mare che trova nell’isola di Alboran un ponte naturale per i contatti tra i due continenti.

Dal momento che le distanze da percorrere erano brevi (ca. 25 miglia dall’Africa a Alboran, 90 da Alboran a Malaga), si sfruttavano il regime delle brezze per avvicinarsi ed allontanarsi dalle coste.

## ***II.5. CRONOLOGIA DELLE ROTTE***

Passiamo adesso ad analizzare la cronologia dei vari percorsi, in modo da cercare di capire se e come si modificarono nel periodo tra il IX e il VII sec. a.C.; inoltre si forniranno delle ipotesi volte a comprendere a che tipo di scelte siano riferibili queste variazioni di percorso.

### **II.5.1. Rotte di IX sec. a.C. (Fig. 32)**

Al IX sec. a.C. è da ascrivere, come sembra, l’inizio dell’irradiazione fenicia in Occidente. La mappa indica i luoghi in cui è attestata (attraverso rinvenimenti archeologici, fonti letterarie o entrambi) una presenza fenicia. Ho lasciato volontariamente fuori Cadice, Utica e Lixus (per cui le fonti propongono una fondazione di XII sec. a.C., non confermata, però, dai ritrovamenti archeologici, che non risalgono più in alto dell’VIII sec. a.C.). Ho incluso, al contrario, Nora: anche se gli scavi non hanno, ad oggi, restituito materiali che antecedono l’VIII

sec. a.C., il ritrovamento della stele, datata tra il IX e l'VIII sec. a.C.<sup>157</sup>, lascia aperta la possibilità che il centro fosse attivo, almeno a livello di scalo commerciale, già nel IX sec. a.C.

Ad una prima osservazione della mappa saltano all'occhio quantomeno due elementi: innanzitutto la limitatezza dei luoghi delle attestazioni (meno di una ventina in tutto, anche volendo aggiungere a quelli indicati le isole di Lemnos e Syrie, nei cui porti – secondo Omero<sup>158</sup> – i Levantini svolgevano attività commerciali), in secondo luogo il fatto che già in questa fase i Fenici fossero attivi a Huelva<sup>159</sup>, sul versante atlantico. Il raggiungimento dell'estremo Occidente, quindi, non fu una conseguenza dello spingersi sempre più lontano, ma deve considerarsi – anzi- forse proprio come un suo presupposto<sup>160</sup>. Già all'inizio dei loro movimenti, quindi, i Fenici delimitarono gli estremi dell'area cui erano interessati, andando poi – nei secoli successivi- a stabilire scali e punti di coronamento che fungessero da appoggio nel percorso verso la loro meta ultima.

A Cipro, luogo più vicino alla madrepatria, si nota che, già in questa fase, erano due i centri contrassegnati dalla presenza fenicia: Kition<sup>161</sup> e, forse, Amathus<sup>162</sup>. Siano da considerarsi i contatti fenici con Amathus di IX o VIII sec. a.C., ad ogni modo il quadro non muta poi di molto: entrambi gli scali si trovano, infatti, sulla costa meridionale di Cipro e ciò farebbe dedurre che, in questo periodo, la rotta che passava al Sud dell'isola era l'unica ad essere battuta. D'altronde il regime di venti e correnti favoriva, come abbiamo già visto, il passaggio lungo questa costa, piuttosto che lungo quella settentrionale, il cui raggiungimento comportava – tra l'altro- un allungamento del percorso.

Nel IX sec. a.C., inoltre, appare attiva la rotta che portava ad addentrarsi nel Mar Egeo (testimonianze letterarie relative allo sfruttamento dei metalli di Thasos ed ai

<sup>157</sup> Amadasi Guzzo – Guzzo 1986; Amadasi Guzzo 1987

<sup>158</sup> IL. XXIII. 741 ss.; OD. XV. 415-483

<sup>159</sup> Gonzalez de Canales Cerisola 2004

<sup>160</sup> López Pardo – Arruda – Escribano Cobos – Guerrero – Medas – Mederos Martín – Ruiz Cabrero – Wagner 2010

<sup>161</sup> A Kition i Fenici agiscono, in questa fase, sul preesistente Tempio I dell'Area II – Kathari. Karageorghis 1982, 2002b, 2005

<sup>162</sup> Le tombe di Amathus cominciano a restituire elementi alloctoni di ispirazione fenicia nel IX sec. a.C., ma è solo all'VIII sec. a.C. che si può ricondurre una vasta gamma di ceramica, gioielli e scarabei provenienti con sicurezza da contatti commerciali con i Fenici. Karageorghis 2005

commerci con Melos, Oliaros, Thera e Kythera; rinvenimenti archeologici da Lefkandi<sup>163</sup> e dal Ceramico di Atene<sup>164</sup>; notizia di Diodoro<sup>165</sup> circa l'arrivo dei Fenici a Rodi, confermata dalle scoperte da Ialysos<sup>166</sup>, Exochis, Camiros e dal santuario di Atena a Lindos<sup>167</sup>). Si tratta di un percorso, questo, che fu usato soprattutto nella fase di IX sec. a.C. e che determinò la creazione di un vespaio di centri interessati da una presenza fenicia più o meno stabile.

Parimenti praticato era l'itinerario che passava per la costa meridionale di Creta<sup>168</sup> e che, quindi, evitava l'entrata nel Mar Egeo. Questa via proteggeva le imbarcazioni dallo spirare dei venti contrari ed era quella consona per coloro il cui fine fosse quello di spingersi verso il lontano Occidente.

Lo scalo utilizzato nel IX sec. a.C., all'interno di questa rotta, era quello di Kommos, dal cui Tempio A sono venuti alla luce molti frammenti ceramici, per lo più ascrivibili ad anfore e vasi per il trasporto<sup>169</sup>.

Proseguendo il viaggio verso Ovest, l'itinerario si sdoppiava: continuando in linea retta si raggiungeva il canale di Sicilia; mentre dirigendosi un po' più in direzione Nord si arrivava allo Stretto di Messina, attraversato il quale si procedeva verso Torre Galli<sup>170</sup>, sulle coste occidentali della Calabria.

L'altro tragitto (quello probabilmente più praticato) prevedeva la navigazione da Creta fino a Cartagine. Nel IX sec. a.C., presumibilmente, non essendo attestati ancora né scali a Malta, né nella Sicilia Meridionale, le imbarcazioni fenicie si appoggiavano alla costa orientale della Sicilia, all'epoca ancora priva di stanziamenti greci (ceramica da mensa in *Red Slip* e lucerne fenicie di IX-VIII sec. a.C. da Siracusa, Messina, Himera, Megara<sup>171</sup>, Cassabile<sup>172</sup>, Capo Pachino<sup>173</sup>; di

---

<sup>163</sup> Kourou 2008

<sup>164</sup> ibidem

<sup>165</sup> *Bibl. Storica*, V, 58, 2-3

<sup>166</sup> Coldstream 1969

<sup>167</sup> Per Exochis, Camiro e Lindos si veda Kourou 2002

<sup>168</sup> Hoffmann 1977

<sup>169</sup> Shaw 1989

<sup>170</sup> Pacciarelli 1999

<sup>171</sup> Ciasca 1988

<sup>172</sup> Bernabò Brea 1964

<sup>173</sup> Tusa, V. 1971

anfere di tipo fenicio a Megara Hyblaea, Camarina, Mylae e Himera<sup>174</sup>). Si giungeva quindi a Cartagine, la cui fondazione – prestando fede alle fonti – è dell'anno 814-813 a.C.<sup>175</sup>.

Entrate nel Mediterraneo Occidentale attraverso il Canale di Sicilia, le imbarcazioni seguivano il sistema antiorario di venti e correnti dirigendosi verso la Sardegna, in cui si registrano attività fenicie nel centro nuragico di Sant'Imbenia<sup>176</sup> e, possibilmente, in quello di Nora.

Di qui il passo successivo era costituito dalla costa spagnola, ove – negli ultimi anni del IX sec. a.C. – vennero fondati i centri di Morro de Mezquitilla, Toscanos<sup>177</sup> e la Rebanadilla. Tali scali si spiegano con la necessità di aspettare il momento giusto per la traversata dello Stretto di Gibilterra.

Infine, si passava nell'Atlantico raggiungendo il centro di Huelva, vero e proprio accesso al bacino metallifero di Tartesso e fine ultimo dei viaggi fenici per mare.

Interessante, in conclusione, notare come nel IX sec. a.C. non si riscontri la presenza fenicia in alcun centro africano (fatta eccezione per Cartagine). Probabilmente in questa prima fase il fattore discriminante dello spostamento fu la ricerca dei metalli. Dal quadro emerge, infatti, come quasi la metà dei centri frequentati in questo periodo (percentuale notevole) si trovi in prossimità di giacimenti metalliferi (Kition e Amathus, Thasos, Torre Galli, Sant'Imbenia, Nora, Huelva). L'Africa, pertanto, era ancora solo un punto di passaggio lungo la rotta di ritorno verso Oriente.

---

<sup>174</sup> Ciasca 1988; Gras 1985; Germanà Bozza 2010

<sup>175</sup> I rinvenimenti archeologici hanno per il momento restituito materiali dell'inizio dell'VIII sec. a.C. che si avvicinano alla supposta data di fondazione, nonché alcune ossa animali. Docter – Niemeyer – Nijboer – Van der Plicht 2008

<sup>176</sup> Oggiano 2000

<sup>177</sup> Aubet 2009

### II.5.2. Rotte di VIII sec. a.C.

Nell'VIII sec. a.C. assistiamo a una proliferazione di stanziamenti fenici, che va di pari passo con un'estrema differenziazione delle rotte utilizzate. E' probabilmente questa la fase di maggiore mobilità, in cui i Fenici toccarono l'apice della loro espansione ed aprirono tutte le vie del Mediterraneo (a esclusione, naturalmente, di quelle adriatiche).

I punti di scalo si moltiplicarono: oltre che sulla costa meridionale di Cipro, segni di una presenza fenicia – seppur molto limitata numericamente – si riscontrano anche lungo il litorale settentrionale, nei centri di Laphetos e Ayia Irini<sup>178</sup>. Continua a frequentarsi il mar Egeo<sup>179</sup> in cui le attestazioni si fanno più cospicue, sebbene il numero di centri in cui compaiono rimanga invariato. Nuovi scali si creano sulla costa settentrionale di Creta (Itanos<sup>180</sup>), possibili basi da cui partire per addentrarsi nell'Egeo.

Parimenti aperta risulta la rotta verso il Basso Tirreno, in cui – alla diminuzione dei rapporti con Torre Galli – fa riscontro una frequentazione dei centri greci di Pithekoussai<sup>181</sup> e Cuma. E' in dubbio, però, se al Golfo di Napoli vi si arrivasse in questo periodo tramite l'attraversamento dello Stretto di Messina o, piuttosto, dai centri orientali della Sicilia. Nell'VIII sec. a.C. entra in gioco, infatti, nelle dinamiche occidentali, l'elemento greco. Sebbene non pare ci fosse un attrito tra le due popolazioni<sup>182</sup>, in Sicilia Tucidide dà notizia di una ritirata dei Fenici all'arrivo dei Greci. Nell'abbandono volontario di parte dell'isola si legge la consapevolezza che i Greci non fossero dei semplici clienti (come lo erano gli indigeni), bensì gente che voleva a sua volta commerciare<sup>183</sup>. E' verosimile, dunque, che i Fenici avessero occupato l'uno e l'altro capo del Canale di Sicilia, lasciando il controllo dello Stretto di Messina ai Greci, che di fatto sancirono questa padronanza con la fondazione, in questi anni, di Reghion e Zancle.

---

<sup>178</sup> Karageorghis 1985, 1982; Spagnoli 2010

<sup>179</sup> Kourou 2008

<sup>180</sup> STEF. BIZ. s.v. Itanos; Lipinski 2004

<sup>181</sup> Ridgway 1984, 2004

<sup>182</sup> In questo senso parlano gli insediamenti di Al Mina e di Pithekoussai

<sup>183</sup> Tusa, V. 1980

Viene attivato, inoltre, un percorso ionico, testimoniato dai rinvenimenti di Francavilla<sup>184</sup>. Il raggiungimento del centro comportava una risalita del mar Ionio (lungo le cui coste vi erano buoni porti naturali e baie sicure), nonché consentiva di avere accesso all'area metallifera di San Donato, evitando il passaggio attraverso il pericoloso stretto di Messina o la più perigliosa circumnavigazione della Sicilia.

L'itinerario che prevedeva il passaggio dal canale di Sicilia viene arricchito di nuovi scali, presso Malta (Tas Silg<sup>185</sup>), Motya e, forse, Palermo e Solunto<sup>186</sup>.

La Sardegna conosce, nell'VIII sec. a.C., un'occupazione capillare delle coste meridionale ed occidentale. In questo periodo si crea una rete di scali diffusi facenti riferimento ai centri principali di Sant'Imbenia, Tharros, Othoca, Neapolis, Sulcis, Bitia, Nora e Karalis. Si segnala inoltre, sulla costa orientale, la nascita del centro del nucleo di Olbia.

Nel sud della Penisola Iberica si installano centri distanti tra loro in media 4 km<sup>187</sup> (*Fig. 33*). Anche la costa atlantica appare più densamente frequentata, con gli insediamenti di Lixus e Cadice.

L'Africa, in ultimo, vede la fondazione di Utica, utile scalo a metà del cammino lungo la costa africana<sup>188</sup>.

---

<sup>184</sup> Zancani Montuoro 1970 – 1971, 1974 – 1976, 1980 – 1982, 1983 -1984

<sup>185</sup> Bonanno – Frenzo 2000; Ciasca 1977; Rossignani et alii 2005

<sup>186</sup> Dalla testimonianza di Tucidide (VI, 2-6) i tre centri sembrano contemporanei, ma gli scavi della necropoli di Palermo (Di Stefano 2000) restituiscono materiali che non risalgono oltre il VII sec. a.C., mentre la Solunto fenicia non è, ad oggi, identificata. Sulla presenza fenicia in Sicilia si vedano Bondi 1980, De Simone 2008, Pace B. 1958.

<sup>187</sup> Delgado Hervas 2008

<sup>188</sup> Ruiz de Arbulo 1996

### II.5.3. Rotte di VII sec. a.C.

Col secolo successivo, la situazione cambia ed i circuiti mutano parzialmente.

Cipro continua ad essere un punto di riferimento nella rotta verso Occidente, con nuove attestazioni anche dal sito di Salamina<sup>189</sup>. Viene abbandonata, invece, la via settentrionale che portava verso la Grecia e le sue isole, probabilmente in risposta al processo di crescita interno dell'Ellade, in cui vi erano forze che cercavano di emergere e di guadagnare il proprio spazio vitale.

Più ad Ovest si consolida l'itinerario meridionale (passante per il Canale di Sicilia) con il rafforzamento della presenza nei centri maltesi e siciliani. Cartagine assume un ruolo di preminenza, proponendosi come forza in grado di controllare i traffici in entrata ed in uscita dal Mediterraneo Occidentale.

La frequentazione delle coste calabresi cessa ed è forse da attribuirsi ad una scelta strategica dei Fenici che, non particolarmente interessati alla zona, la lasciarono completamente in mano ai Greci. Continua, invece, la presenza di mercanti e navigatori orientali nei centri greci del Golfo di Napoli.

La situazione in Sardegna continua ad essere vivace con l'apertura di nuovi scali sulla costa orientale, conseguenza dell'inserimento fenicio all'interno dei traffici commerciali con il *Latium Vetus* e l'Etruria.

Nel quadrante occidentale le rotte non variano, ma vengono potenziate dalla creazione di ulteriori scali a Sud (Mogador) e a Nord (Santa Olaia e Abul in Portogallo).

#### ***Nota aggiuntiva: la cronologia della rotta verso l'Egitto***

Nell'ambito della cronologia delle rotte si è lasciato in sospesa la questione del percorso verso l'Egitto, di cui – invece- si era parlato precedentemente<sup>190</sup>, nella determinazione delle vie marittime in base ai venti ed alle correnti.

L'Egitto non conobbe insediamenti fenici veri e propri, ma l'itinerario verso il Nilo venne percorso continuativamente ed è da ritenersi attivo durante tutte le fasi

---

<sup>189</sup> Karageorghis 2005

<sup>190</sup> Ved. Pag. 38- 39

cronologiche qui prese in considerazione: veniva praticato sia inserendo l'Egitto come tappa all'interno di viaggi a più ampio respiro (all'interno della cd. rotta meridionale), sia come circuito regionale a sé stante, facilmente attuabile data la vicinanza con le coste fenicie. A conferma della persistenza nell'utilizzo di questa via disponiamo di due importanti riferimenti cronologici: i relitti delle navi Tanit ed Elissa, che nell'VIII sec. a.C. trasportavano vino fenicio probabilmente proprio verso i porti egiziani<sup>191</sup>, nonché gli scarabei della XXIV-XXVI dinastia (VIII-VI sec. a.C.)<sup>192</sup> conservati al Museo Withaker di Mozia, il cui arrivo in Sicilia fu veicolato da imbarcazioni fenicie che fungevano da tramite.

---

<sup>191</sup> Stager 2003

<sup>192</sup> Matthiae Scandone 1972

### III. LE IMBARCAZIONI

*“Costruiscono ed allestiscono navi migliori, poiché questa esperienza è da loro ereditata fin dall’antichità ed hanno praticato la navigazione più di ogni altro popolo.”*

Polibio, VI, 52, 1

#### III.1. LE NAVI DELLA TRAVERSATA, I GAULOI E GLI HIPPOI

In quanto popolo di salde tradizioni marinare, i Fenici avevano a disposizione vari modelli nautici che sopperissero alle differenti esigenze<sup>193</sup>. Per affrontare i lunghi viaggi per mare necessitavano navi solide e robuste che li portassero da un estremo all’altro del Mediterraneo. In determinate condizioni, inoltre, si dimostrava essenziale l’utilizzo di imbarcazioni più piccole e con una mobilità migliore.

A questi fini, i Fenici disponevano di due tipi di navi: il *gaulos* e l’*hippos*.

##### III.1.2. I GAULOI

I *gauloi* erano grandi navi mercantili di notevoli dimensioni ( 18- 25 m di lunghezza, 5- 7 metri di larghezza, 3-4 m di altezza, 150 tonnellate di dislocamento, pescaggio superiore ai 2 m<sup>194</sup>). I Greci chiamarono questo tipo di imbarcazione *gaulos*, vasca, a causa della sua forma fortemente arrotondata (il termine deriva dal fenicio \*GAL, avente il medesimo significato<sup>195</sup>). Discendenti diretti dei *gauloi* cananei, presentavano una carena curva e panciuta. La prua e la poppa avevano lo stesso aspetto tendenzialmente sollevato ed il governo della

---

<sup>193</sup> Guerrero Ayuso 1998

<sup>194</sup> Díes Cusí 2004

<sup>195</sup> Bartoloni 2011

nave veniva gestito attraverso due remi-timone situati su entrambi i lati della parte posteriore<sup>196</sup> (forse il dritto di poppa e il dritto di prua erano dotati di figure ornamentali). Il timoniere stava in piedi, mentre per l'equipaggio dovevano esistere panche in coperta.

I *gauloi* sfruttavano essenzialmente la propulsione velica, lasciandosi portare dai venti favorevoli; pertanto c'è da credere che non fossero dotati di una doppia fila di remi, la cui installazione avrebbe sottratto troppo spazio alle merci. disponevano, però, di un limitato numero di rematori con il compito di intervenire nelle manovre della nave in caso di necessità. Sopra la prua c'era un'anfora collegata al dritto. Probabilmente veniva riempita di olio ed accesa durante la notte per permettere che la navigazione proseguisse anche al calar del sole<sup>197</sup>: inoltre, è possibile che fungesse come elemento segnaletico per indicare la posizione dell'imbarcazione ad eventuali altre navi in viaggio.

Rispetto alle navi mercantili cananee, i *gauloi* fenici avevano sviluppato l'utilizzo di un nuovo elemento, il tagliamare. Precedentemente presente solo nelle imbarcazioni leggere, a partire dalla fine del II millennio abbiamo raffigurazioni che lo rappresentano anche su navi di grandi taglie. Non è possibile definire con esattezza il momento in cui i *gauloi* vennero dotati del tagliamare, ma bisogna supporre che quest'introduzione venne effettuata pressappoco contemporaneamente all'inizio delle grandi traversate, dal momento che si trattava di una miglioria tecnica che aumentava la sicurezza e la qualità della navigazione.

Il *gaulos* disponeva di un albero maestro di ca. 9-11 metri, collegato a prua e a poppa tramite stralli. Forse sopra l'albero si trovava una gabbia in cui alloggiava una persona di vedetta<sup>198</sup>.

Le grandi dimensioni del *gaulos* gli conferivano una grande capacità di stivaggio, con la conseguente possibilità di caricare merci, viveri e provvigioni in gran

---

<sup>196</sup> Guerrero Ayuso 1998

<sup>197</sup> Sulla questione dell'illuminazione notturna si veda anche Gasull 1986

<sup>198</sup> Dies Cusi 2004

numero. Sopra la coperta e su entrambi i lati doveva esistere un parapetto continuo che consentisse l'immagazzinamento delle merci più leggere<sup>199</sup>.

Siffatte caratteristiche facevano del *gaulos* il tipo di imbarcazione ideale per i lunghi viaggi, dal momento che lo rendevano atto alla copertura di ampi percorsi ed alla navigazione d'altura. Di contro, le difficoltà sorgevano nella fase dello sbarco (visto che le sue misure limitavano l'approssimazione alla costa), o ancora nei punti di difficile navigazione<sup>200</sup>.

### **Le testimonianze iconografiche**

Le fonti iconografiche attribuibili al *gaulos* di epoca fenicia sono poche, ma diventano ancora più esigue per il periodo qui esaminato.

Dal palazzo di Sennacherib a Ninive proviene un rilievo assiro, databile attorno al 700 a.C. (*Fig.34*). Nella raffigurazione si possono notare due tipi di imbarcazioni differenti, ma aventi entrambi una doppia fila di remi e coi ponti superiori ornati da scudi: navi da guerra dotate di rostro e navi mercantili tonde. A bordo, vi sono uomini armati e donne, probabili componenti della corte e della nobiltà tiria<sup>201</sup>.

Sull'identificazione delle navi tonde quali *gauloi* sono stati recentemente avanzati dei dubbi: Guerrero Ayuso<sup>202</sup> ha espresso alcune riserve, parzialmente condivise da chi scrive, che vertono primariamente sulla presenza della seconda fila di remi<sup>203</sup>. Se i *gauloi* fossero realmente state diere, lo spazio per il carico delle mercanzie si sarebbe ridotto notevolmente.

I “*gauloi*” sono rappresentati con 9 remi sul lato visibile, ciò vuol dire che ogni imbarcazione doveva avere un totale di 18. Si notino, inoltre, i due remi-timone e l'assenza dell'albero con la vela: le navi raffigurate utilizzano, infatti, la propulsione remica. Tale fattore mal si concilia con una loro interpretazione quali navi mercantili, ma potrebbe essere riconducibile al fatto che la scena rappresenti

---

<sup>199</sup> Dies Cusi 2004

<sup>200</sup> Ad esempio lo Stretto di Gibilterra, in cui si è visto come le imbarcazioni piccole fossero favorite nel passaggio rispetto a quelle più grandi.

<sup>201</sup> Medas 2000

<sup>202</sup> Guerrero Ayuso 1998

<sup>203</sup> Tra l'altro, aggiungo, che teoricamente navi mercantili e navi da guerra dovevano avere dimensioni differenti, laddove nella rappresentazione, invece, paiono avere uguale lunghezza.

la partenza da Tiro; le operazioni di allontanamento e avvicinamento dal/al porto avvenivano per mezzo dell'utilizzo dei remi<sup>204</sup>.

Queste incongruenze potrebbero essere spiegate alla luce di particolari esigenze artistiche che mal si accordassero con la realtà; o, ancora, è possibile pensare che esistesse una forma base (quella della nave tonda, per l'appunto) che poteva poi subire l'aggiunta o la rimozione di alcuni elementi in virtù dello scopo per cui veniva usata.

Un'altra rappresentazione di un *gaulos*, seppur di epoca posteriore (ca. 600-500 a.C.) proviene da Amathus (Cipro) ed è oggi conservata al British Museum (*Fig. 35*). Il modellino di terracotta raffigura una nave mercantile senza coperta (forse una scelta dell'artista per lasciare vedere l'interno?): si intravedono tre partizioni. La parte di prua, più grande a livello di dimensioni, doveva servire per stivare il carico; vicino alla poppa si trovava, invece, una cabina coperta che doveva sorreggere il ponte di governo: quest'ultimo è un elemento originale, privo di confronti e che, quindi, non sappiamo a che epoca attribuire. In ultimo, nella parte centrale, vi era un boccaporto tramite cui si arrivava ai locali sottostanti della nave<sup>205</sup>. Tra il boccaporto e la cabina chiusa potevano essere immagazzinate ulteriori merci.

### **Le testimonianze archeologiche**

Negli anni Novanta, nei pressi di Ashkelon (Israele) furono ritrovati due relitti fenici di VIII sec. a.C., denominati *Tanit* ed *Elissa*. Trasportavano un carico ingente di anfore (385 *Tanit* e 396 *Elissa*), ciascuna con una capacità di 17,8 l<sup>206</sup>. In mancanza di studi specifici sull'architettura navale dei due relitti, si può comunque desumere che le imbarcazioni si avvicinassero più ai *gauloi* che agli *hippoi*. Ulteriori problematiche relative a *Tanit* ed *Elissa* (natura del carico, rotta, ecc.) verranno chiarite in seguito, nel capitolo relativo ai relitti.

---

<sup>204</sup> Fernández Jurado 2005

<sup>205</sup> Guerrero Ayuso 1998

<sup>206</sup> Ballard – Stager et alii 2002

Nonostante la mancanza di rinvenimenti attribuibili all'architettura navale, anche il relitto di Bajo de la Campana, a giudicare dal carico, sembra essere stato adibito al trasporto di un grande tonnellaggio.

Dal momento che queste grandi navi mercantili affrontavano percorsi d'altura (nonché la navigazione notturna) esistevano certamente – come si è detto in precedenza- dei sistemi di illuminazione. Benché nel caso del contesto di Ashkelon non sia attestato nessun rinvenimento simile, il caso del relitto di Gelydonia (seppur cronologicamente anteriore) ha restituito una lucerna con evidenti tracce d'uso che potrebbe esser servita proprio a tali scopi<sup>207</sup>.

<b>GAULOS</b>	
	<p><b>Lunghezza:</b> 18 – 25 m</p> <p><b>Altezza:</b> 3-4 m</p> <p><b>Larghezza:</b> 5-7 m</p> <p><b>Pescaggio:</b> &gt; 2 m</p> <p><b>Dislocamento:</b> 150 t ca.</p> <p><b>Carico stimato:</b> 1500 anfore</p> <p><b>Timone:</b> 2 remi timone</p> <p><b>Velocità media:</b> 3 nodi</p> <p><b>Velocità nella navigazione di cabotaggio:</b> 1, 25 nodi</p> <p><b>Equipaggio ridotto</b></p> <p><b>Propulsione:</b> prevalentemente velica</p>

Tab.1 : *Gaulos*

<sup>207</sup> Guerrero Ayuso 1998

### III.1.3. GLI HIPPOI

L'*hippos* era un tipo di imbarcazione più piccolo, la cui lunghezza si aggirava tra gli 8 ed i 12 m<sup>208</sup>. Deve il suo nome al fatto che gli *akroteria* (o solo l'*akroterion* di prua<sup>209</sup>) terminassero con una testa di cavallo. Le sue funzioni pare fossero molteplici: a lungo considerata come imbarcazione usata principalmente per il trasporto locale, gli ultimi studi tendono a rivalutarne la versatilità, ponendo l'accento sul suo impiego anche in percorsi di un certo chilometraggio, nonché nella navigazione fluviale e nell'attività peschiera. Naturalmente, a seconda dell'uso, gli *hippoi* potevano presentare o meno alcune caratteristiche: l'elemento che di certo accomunava tutti i vari modelli era l'onnipresenza della raffigurazione sull'*akroterion*. Altra componente caratteristica era la stiva non coperta, ma con sentina. Il numero di rematori era variabile e dipendeva, in linea di massima, dall'uso che si faceva dell'imbarcazione: tuttavia non doveva superare le 30 unità. Marinai e rematori occupavano delle panche situate nella parte scoperta, mentre negli spazi vuoti venivano stivate le merci: si trattava, in ogni caso, di imbarcazioni di piccolo tonnellaggio. La propulsione era mista ed i remi erano fissati alle scalmiere. Il governo era affidato a un unico remo timone (non due come nei *gauloi*) situato nella parte destra dell'imbarcazione. L'albero e le vele erano smontabili, così come dimostrano l'iconografia, i dati di scavo e le testimonianze letterarie<sup>210</sup>.

---

<sup>208</sup> Guerrero Ayuso 1998

<sup>209</sup> Bartoloni 2011

<sup>210</sup> Circa la mobilità dell'albero si segnalano le conferme ricevute, in questo senso, dallo studio dei relitti del Mazzarón (Negueruela 2004), nonché le testimonianze letterarie in Om. Od. III, 61; III, 360; IV, 780; VI, 268; X, 95; X, 244; XI, 3; XV, 415.

## Le testimonianze iconografiche

Le rappresentazioni degli *hippoi*, per quel che riguarda il periodo preso in questione, sono più significative.

I rilievi bronzei della porta di Balawat (IX sec. a.C.) raffigurano delle imbarcazioni, identificabili con il modello-*hippos*, con due teste di cavallo, una a poppa, l'altra a prua. E' una scena di consegna dei tributi che, tuttavia, appare molto schematica (*Fig. 36*).

Una seconda scena, questa volta dal palazzo di Sargon a Korsabad (VIII sec. a.C.) rappresenta un'intera flotta di *hippoi* (*Fig. 37*). Molti sono gli elementi d'interesse: innanzitutto si vedono le imbarcazioni dotate di un albero con vela quadra, ma nessuna sembra utilizzare la propulsione velica; in ogni *hippos* vi sono dei rematori in azione. Alcuni di essi trasportano dei tronchi e non hanno l'albero, quelli che invece non hanno carico hanno l'albero issato. Dobbiamo credere pertanto che tali elementi fossero mobili e che potessero venire facilmente montati e smontati in risposta alle esigenze.

L'ultima testimonianza qui presentata è particolarmente importante, sia perché di recente scoperta, sia perché proviene da un contesto occidentale e si inquadra perfettamente nel periodo qui analizzato: si tratta di un modello in terracotta di *hippos*, proveniente dal santuario del Carambolo, in Spagna (*Fig. 38*). Ritrovato all'interno di un *bothros*, è stato alternativamente interpretato come *exvoto*<sup>211</sup> o come vero e proprio oggetto rituale del santuario<sup>212</sup>. Se ne è conservata una parte equivalente a poco più di un terzo dell'intero oggetto, ma quanto è rimasto consente di avanzare alcune ipotesi o, quantomeno, di interpretarlo quale *hippos*. Elemento inconfutabile in tal senso è la protome di cavallo, che doveva occupare un'estremità della barca (probabilmente la prua<sup>213</sup>). Di più difficile interpretazione, invece, sono i fori a livello del trincarino: non sembrerebbero essere serviti per i remi (i relitti del Mazzarón paiono confermare

<sup>211</sup> Escacena Carrasco 2007

<sup>212</sup> Escacena Carrasco – Guerrero Ayuso 2011

<sup>213</sup> ibidem

lo sfruttamento della propulsione velica per questo tipo di nave, piuttosto che di quella remica), né per la fuoriuscita dell'acqua accumulatasi in coperta. Secondo Guerrero Ayuso<sup>214</sup> si tratterebbe di elementi per la protezione dei marinai che lavoravano vicino ai bagli. L'*hippos* è datato al VII sec. a.C. ed è pertanto leggermente anteriore rispetto ai relitti del Mazzarón: è particolarmente importante perché denota l'adozione, già in questa fase, di modelli nautici fenici in Occidente. Inoltre conferma il ruolo che le imbarcazioni leggere avrebbero ricoperto nell'ambito della traversata dello Stretto di Gibilterra che, come abbiamo visto nel capitolo precedente, era più facilmente realizzabile con una nave di piccole dimensioni, piuttosto che con un *gaulos*.

### **Le testimonianze archeologiche**

Scavi recenti hanno messo in luce un interessante contesto, quello del Mazzarón, ove son stati rinvenuti due relitti di navi fenicie.

Le imbarcazioni sono state interpretate come *hippoi*. Ad ogni modo si trattava di barche di piccolo tonnellaggio<sup>215</sup> adibite ai trasporti locali, con una lunghezza di ca. 12 metri, e che quindi potrebbero ben rientrare nel modello dell'*hippos* fenicio.

---

<sup>214</sup> ibidem

<sup>215</sup> Per il relitto n°2 del Mazzarón è stato ipotizzato un carico di ca. 3 t.

<b>HIPPOS</b>	
	<p><b>Lunghezza:</b> 8 – 12 m</p> <p><b>Altezza:</b> &gt; 0.9 m</p> <p><b>Larghezza:</b> 2 - 3 m</p> <p><b>Piccolo pescaggio</b></p> <p><b>Carico stimato:</b> ca. 3 – 4 t</p> <p><b>Timone:</b> unico remo timone</p> <p><b>Velocità:</b> tra le 20 e le 40 miglia al dì (possibilità di navigare anche per qualche giorno senza effettuare soste)</p> <p><b>Akroterion/a zoomorfo/i</b></p> <p><b>Equipaggio:</b> &lt; 30 unità</p> <p><b>Albero e vele removibili</b></p> <p><b>Propulsione:</b> mista, ma prevalentemente velica</p>

Tab. 2: *Hippos*

## IV. I PORTI E GLI SCALI

Nell'ambito del mondo fenicio arcaico esiste una stretta relazione tra gli insediamenti costieri e la geomorfologia del litorale<sup>216</sup>, nel senso che i nuclei di maggiore entità si trovano in corrispondenza dei punti della costa maggiormente protetti dagli agenti atmosferici e naturali.

Seguendo le rotte dei Fenici lungo le coste mediterranee ed atlantiche è possibile quindi individuare l'esistenza di alcune costanti che trasformarono certi luoghi in zone di insediamento preferenziali e che determinarono, con la loro natura, la creazione di scali più o meno importanti. Tali costanti non furono tenute in conto dai Fenici e certo furono sfruttate più volte nel corso del tempo da vari popoli (Greci e Romani, ad esempio), ma i Levantini furono quelli che forse diedero all'elemento "porto" un'importanza maggiore, arrivando a costruire vere e proprie città roteate dai porti<sup>217</sup>. "Hanno praticato la navigazione più di ogni altro popolo" (Polibio, VI, 52, 1).

In un'epoca in cui le conoscenze tecniche non erano ancora tali da permettere la costruzione di elaborate strutture subacquee<sup>218</sup>, la protezione da venti e/o correnti offerta dalla conformazione stessa della costa serviva come maggiore discriminante nella scelta dei luoghi da adibire come eventuali porti/scali. Tale protezione poteva essere più o meno efficace, a seconda che l'area in questione fosse maggiormente o marginalmente in balia delle onde o dei venti: in linea di massima nelle insenature più sicure sorgevano i porti più importanti cui corrispondevano, di conseguenza, gli insediamenti primari.

Accanto a questi porti primari, vi era poi una serie di approdi minori cui faceva capo, a sua volta, a un fitto reticolo di punti di ancoraggio: tutto insieme, questo

---

<sup>216</sup> Medas 2000

<sup>217</sup> Cicerone, a proposito di Cartagine

<sup>218</sup> Frost 1995

complesso sistema, garantiva l'arrivo delle merci in tutti i centri costieri e la loro redistribuzione nei nuclei dell'entroterra.

#### **IV. 1. I PORTI**

E' necessario ribadire che con il termine "porti" in questa fase si indicano delle realtà utilizzate per la sosta e lo sbarco, prive (o parzialmente dotate) di apprestamenti artificiali. Le potenzialità naturali, di per sé, rendevano tali luoghi adatti a fungere da porti.

Fatta questa premessa e volendo raggruppare in categorie le differenti situazioni che i Fenici ritenevano consone come situazioni portuali, potremmo ricavare i seguenti gruppi:

- a. Porti ricavati nelle vicinanze di un promontorio;
- b. Porti insulari;
- c. Porti ricavati all'interno di baie protette;
- d. Porti all'estuario di un fiume;
- e. Porti in relazione totale o parziale con aree lagunari.

##### **a. Porti ricavati nelle vicinanze di un promontorio**

*“Se invece vado avanti, se mai trovi spiagge battute  
di lato dall'onda e insenature di mare, temo che di nuovo  
la tempesta mi afferri e mi porti su in alto nel mare  
pescoso tra profondi lamenti.”  
Omero, Odissea, V, 417 – 420*

Il rapporto dei marinai con i promontori è da sempre contraddistinto da un “*odi et amo*” le cui cause son facilmente comprensibili. Il passo estratto dall’*Odissea*, sebbene si riferisca a un naufrago (e quindi ad una persona, non ad un’imbarcazione), dimostra come ogni promontorio determini un cambiamento, in quanto segna un passaggio tra due zone di mare diverse.

Quando si naviga, il superamento di un promontorio rappresenta sempre un’incognita, in quanto il suo protrarsi sul mare spezza l’andamento dei venti e delle correnti; pertanto, il suo doppiaggio implica l’incontro di una situazione naturale nuova, nonché il pericolo, per l’imbarcazione, di essere spinta contro la costa. D’altra parte, invece, per quanti desiderino fermarsi, il promontorio crea sempre uno specchio d’acqua più o meno protetto, che – in particolari situazioni meteorologiche – può fungere da luogo di ancoraggio e/o di approdo.

Il grado di protezione offerto dai porti ricavati ai lati di un promontorio dipendeva dalla direzione dei venti, dalla stagione e dall’orientamento stesso del promontorio. Come si legge in *Omero* (V, 417 - 420), i porti protetti da promontori offrono sì un riparo, ma il navigante sa bene che in un momento o nell’altro potrebbe essere “afferrato dalla corrente e portato in alto mare”.

Sostanzialmente, una situazione del genere offriva riparo dai venti dominanti, ma doveva appoggiarsi ad altri luoghi per lo svolgimento di altre operazioni portuali. Pertanto, una situazione del genere non garantiva una protezione totale, ma spesso dava luogo ad approdi utilizzabili solo in condizioni di tempo favorevoli (es. *Nora e Tharros*)<sup>219</sup>.

All’interno di questa tipologia è possibile riconoscere una sottocategoria, formata dai **porti protetti da un doppio promontorio**, ovvero da due prominenze ad un lato ed all’altro del bacino portuale. Il secondo promontorio forniva una protezione aggiuntiva e rendeva lo specchio d’acqua meno soggetto alle intemperie.

---

<sup>219</sup> Medas 2000

## **b. Porti insulari**

Ho voluto includere in questa categoria alcuni porti non già in virtù del loro sorgere su un'isola, quanto piuttosto quelli che, dalla presenza stessa dell'isola, traevano vantaggio e difesa. Si è riscontrato, infatti, che i porti insulari sorgevano tutti all'interno del corridoio di mare che si veniva a creare tra l'isola e il continente, oppure nei canali insulari (è il caso del porto di Cadice nel Canale Bahia – Sa Caleta).

Dato che spezzano il paesaggio, le isole (insieme ai promontori), partecipano al sistema dei riferimenti visivi in mare. La loro presenza determina la creazione di una barriera naturale dal moto ondoso. I porti insulari possono essere più o meno protetti, a seconda della situazione costiera a loro vicina e della loro posizione rispetto all'isola stessa o al continente che hanno di fronte. I porti rientranti in questa categoria godevano di un riparo parziale dai venti e dalle correnti che poteva poi essere completato da altre situazioni favorevoli. Le aree portuali si installavano entro le baie o le cale dell'isola: tali insenature permettevano la sosta delle navi, ma non un riparo contro tutte le avversità atmosferiche. Anche i porti insulari, quindi, erano sbarchi utilizzabili solamente in determinati periodi dell'anno, a meno che la protezione offerta dall'isola non fosse coadiuvata da altri elementi (Cadice, Mozia).

In alcuni casi e quando possibile, i porti insulari erano completati dalla presenza di un porto continentale (es. Tiro, Arwad).

## **c. Porti ricavati all'interno di baie protette**

*“Da ambedue i lati c'è un bel porto: stretta è l'entrata.  
Le navi stanno tratte in secco.”  
Omero, Odissea, V, 262*

I porti ricavati all'interno di baie chiuse erano quelli più al riparo: le lande di terra che chiudevano l'insenatura su entrambi i lati creavano degli specchi d'acqua non raggiunti né dei venti né dalle onde forti. In tali luoghi si trovavano i porti più importanti, dal momento che in essi era possibile attraccare in presenza di qualsivoglia condizione atmosferica e tirare in secco le navi. Erano utilizzabili sia per il semplice ancoraggio che per lo sbarco vero e proprio. Solitamente l'insediamento che gestiva il porto si trovava al centro della baia (es. Guardamar del Segura nel mezzo del Golfo della Costa Blanca, Cerro del Villar nel Golfo di Malaga, Cerro del Prado nella Baia di Algeciras<sup>220</sup>).

#### d. Porti all'estuario del fiume

*“Ma quando giunse alla foce di un fiume dalla bella corrente,  
lì proprio gli parve il luogo più adatto. Era liscio, senza rocce,  
e c'era inoltre riparo dal vento”*  
**Omero, Odissea, V, 440**

La presenza del fiume rappresentava un'attrattiva non indifferente agli occhi dei Fenici, innanzitutto perché nelle vicinanze dei loro estuari si trovavano spesso situazioni portuali propizie, in secondo luogo perché – quando navigabile – il fiume poteva essere risalito favorendo i commerci con l'*hinterland*.

Le acque in uscita dal fiume influiscono sulle normali dinamiche marine, ritardando la rottura dell'onda e contribuendo a rendere meno mosso lo specchio d'acqua ad esse antistante. Si viene a creare, in questo modo, un'area in cui il mare è più tranquillo e le navi possono ancorare. Inoltre le sponde basse di natura alluvionale presentavano condizioni favorevoli all'attracco ed al tiraggio in secco. I porti di questo tipo avevano sicuramente discrete potenzialità, ma affinché venissero usati in tutte le stagioni era necessario che la conformazione costiera

---

<sup>220</sup> Carayon 2008

circostante fosse tale da fornire una protezione aggiuntiva che andasse a completare quella - parziale - dell'estuario.

In linea di massima questa protezione era garantita dall'orientamento dell'estuario: nel caso dei porti fenici assistiamo ad un orientamento che non è mai aperto in direzione dei venti dominanti (Sala è l'unica eccezione): i porti in estuario della fascia spagnola, ad esempio, erano tutti fortemente rientranti e, quindi, evitavano i venti dominanti che in quest'area si alternano da Est e da Ovest. Si tratta di una tipologia riscontrata solamente nelle colonie occidentali.

#### **e. Porti in relazione con aree lagunari**

Un'altra situazione costiera che si riscontra con una certa regolarità all'interno delle scelte insediative fenicie è quella della laguna. Bacini più o meno estesi e separati dal mare, le lagune offrivano condizioni di protezione ottimali, nonché fungevano da "porti interni". E' possibile che sia stata proprio la conformazione geologica di queste aree a suggerire, nel VI sec. a.C., l'idea del *kothon*, uno specchio d'acqua ad accesso ristretto: in questo senso sembra parlare il *kothon* moziese sorto, come pare, sul sito di una precedente laguna. Come le baie e forse ancor più di esse, i porti lagunari consentivano un'utilizzazione continua, non sottomessa ai cicli stagionali. Bisogna ritenere, pertanto, queste aree come punti d'approdo primari.

#### **Λιμὴν εἶσοδος ε λιμὴν κλυτὸς**

La consapevolezza dell'esistenza di porti migliori (che potessero essere operativi durante tutto l'anno) e porti stagionali era già esistente nel periodo arcaico. Difatti

Omero utilizza una terminologia che si prende qui in prestito per differenziare i porti di prim'ordine (ovvero quelli che godevano di una protezione completa e che consentivano la sosta delle navi), dai porti di second'ordine (ovvero quelli il cui utilizzo sottostava ai cicli stagionali).

I primi vengono definiti da Omero *λιμὴν κλυτὸς*, ovvero porti illustri:

*“Lì dopo che arrivammo al porto famoso, intorno al quale continua si stende da un lato e dall'altro scoscesa scogliera, e coste sporgenti l'una opposta all'altra si protendono all'imboccatura del porto, sì che stretta è l'entrata, lì dentro tutti i compagni ormeggiarono le navi ricurve; esse all'interno del porto profondo stavano, legate, vicine fra loro: perché dentro l'onda mai si alzava, né tanto né poco, e d'intorno era limpida bonaccia.”*

***Omero, Odissea, X, 87 – 91***

All'interno di questa categoria potrebbero rientrare i porti in baie chiuse, quelli in relazione con aree lagunari, i porti all'estuario di un fiume (quando la conformazione della costa offriva una protezione aggiuntiva) ed i porti di “tipologia mista”.

I secondi sono designati dall'aggettivo *εὖρομος*, che rivela una certa facilità d'ormeggio.

*“Non c'è bisogno di gomene né per gettare le ancore né per legarle alla poppa, ma tirata in secco la nave, si può restare fin che il loro animo i naviganti solleciti e i venti prendano a spirare.”*

***Omero, Odissea, IX, 135 – 136***

Di questa seconda categoria facevano parte, invece, i porti ricavati nelle vicinanze di un promontorio (anche qualora fosse presente un secondo promontorio, lo specchio d'acqua rimaneva ugualmente aperto alle onde ed ai venti provenienti da alto mare) ed i porti insulari.

Se, dunque, i porti di prim'ordine si caratterizzavano per una protezione completa, assicurata da strisce di terra che cingevano uno specchio d'acqua in cui "l'onda non si alzava", i porti stagionali potevano essere adoperati solo a seconda dei venti e del periodo.

Di seguito si procede con un'analisi dei porti di età arcaica, prendendo in considerazione solamente quelli utilizzati in questa fase soprattutto dai Fenici. Si sono, quindi, volutamente esclusi i porti frequentati dai Fenici, ma collegati ad insediamenti locali (es. porti cretesi) o i porti greci in cui i Fenici commerciavano (es. Pithekoussai, isole greche).

#### **IV.1.2. I PORTI DELLA FENICIA**

L'intera fascia costiera fenicia è caratterizzata dalla predominanza dei venti Sud-Ovest che spesso raggiungono i 5 nodi della scala Beaufort. Nel periodo invernale spirano forti venti da Nord-Ovest.

Le situazioni portuali migliori erano quelle che offrivano riparo dai venti dominanti meridionali. Tuttavia, perché la protezione fosse totale, era ideale disporre di due insenature con differente orientamento (in modo che le navi trovassero rifugio durante tutti i periodi dell'anno) oppure di una baia chiusa (es. Byblos).

#### **ARWAD**

**Tipologia:** porto insulare completato da punti continentali ove si potevano tirare in secco le navi (*Fig. 39*)

**Caratteristiche:** E' il porto più settentrionale della Fenicia. L'isola di Arwad dista ca. 2,5 km dalla terraferma. Il suo porto, come ricorda Strabone (XVI 2, 13), era l'unico riparo naturale di questo tratto di costa:

Πρόκειται δ' ἡ Ἄραδος ῥαχιώδους τινὸς καὶ ἀλιμένου παραλίας μεταξὺ τοῦ τε ἐπινείου αὐτῆς μάλιστα καὶ τῆς Μαράθου, διέχουσα τῆς γῆς σταδίου εἴκοσιν. ἔστι δὲ πέτρα περικλυστος ὅσον ἑπτὰ τὸν κύκλον σταδίων, πλήρης κατοικίας'

La parte sfruttabile per ormeggiare le navi era quella aperta verso Est, ovvero l'area di fronte al litorale: oltre ad essere protetta naturalmente dai venti dominanti provenienti da Ovest, questa zona era dotata di due insenature naturali, la baia NE e la baia SE. Entrambe queste insenature fornivano riparo dai venti di O, di SE e di S.

**Porto principale:** l'azione protettiva della baia di SE era più marcata grazie ad un importante avanzamento della costa dell'isola nell'estremità Sud: l'insenatura doveva essere più profonda ed ampia in epoca arcaica (*Fig. 40*), consentendo l'ancoraggio di navi anche di grandi dimensioni.

**Altri punti d'interesse portuale:** Il "sistema portuale" di Arwad doveva essere completato da alcuni punti sulla costa continentale ove era possibile tirare in secco le navi in determinati periodi dell'anno<sup>221</sup>.

#### TABBAT EL HAMMAM

**Tipologia:** Porto ricavato nelle vicinanze di un promontorio (*Fig. 41*)

**Caratteristiche:** A ca. 20 miglia a Sud dell'isolotto di Arwad. L'insediamento sorgeva su una collinetta leggermente proiettata sul mare: la sua conformazione costiera, dunque, non assicurava alle imbarcazioni una protezione totale.

**Porto principale:** La conca che si veniva a creare a Nord era aperta e, pertanto, difficilmente sfruttabile come rifugio, ma alcuni apprestamenti portuali risalenti all'età arcaica aumentarono il grado di protezione dell'area in questione, che venne usata come porto principale.

**Apprestamenti artificiali:** Nella baia Nord, a partire dalla linea di terra definita dal *tell*, si costruì un muro a L, lungo ca. 130 m e largo 8. L'analisi dei frammenti ceramici ritrovati a livello di questo apprestamento artificiale ha consentito di datare l'intervento alla fine del IX – inizio VIII sec. a.C.

---

<sup>221</sup> Carayon 2008

**Altri punti d'interesse portuale:** la baia Sud poteva costituire un riparo in alcuni periodi dell'anno, ma non salvaguardava le imbarcazioni dai forti venti provenienti da Meridione.

## **BYBLOS**

**Tipologia:** Porto ricavato all'interno di una baia (*Fig. 42*)

**Caratteristiche:** Il litorale è caratterizzato dalla presenza di falesie vive che si gettano direttamente in mare: tre rocce aggettanti (da Nord a Sud: Ras Edde, Ras Byblos e Ras Qartaboun) creano due insenature.

**Porto principale:** La zona più protetta (ancora oggi fungente da porto), si trova tra la baia N e la Baia S, in una piccola insenatura con un'entrata stretta che garantiva una protezione sufficiente alle navi (*Fig. 43*). Le dimensioni ridotte e i fondali piuttosto bassi, però, dovevano consentire l'accesso solo a imbarcazioni di dimensioni modeste.

**Altri punti d'interesse portuale:** La baia meridionale, El Skhiny, era dotata di una spiaggia sabbiosa rettilinea. Risultava, però, pericolosamente aperta ai venti dominanti di S, e – quindi – fu utilizzata solo in determinati periodi dell'anno (inizio autunno?).

## **BEIRUT**

**Tipologia:** Porto ricavato nelle vicinanze di un promontorio (*Fig. 44*)

**Caratteristiche:** L'insediamento sorse su una piccola penisola rocciosa che si estende sul mare a livello della foce del fiume Nahr-Beyrouth. Proprio questo corso d'acqua ha causato una progradazione piuttosto marcata del tratto costiero, che in epoca fenicia doveva trovarsi a un centinaio di metri all'interno.

La particolare conformazione del territorio fa sì che la città disponga di approdi naturali ben protetti dai venti dominanti provenienti da Sud; di contro, il suo territorio rimaneva praticamente inerte in inverno, allo spirare dei venti settentrionali.

**Porto principale:** Il porto principale era quello che si trovava nella Baia di S. Andrea (che l'accumulo dei sedimenti fluviali ha oggi reso meno profonda, ma che in epoca arcaica dovette garantire una certa protezione alle navi). Conferma

dell'ubicazione del porto più importante su questo versante è data da Pseudo-Scilace, che parla di un porto βοπίνός, aperto verso Nord.

**Apprestamenti artificiali:** Nella prima metà del XX sec. Mouterde<sup>222</sup> aveva riconosciuto resti di un probabile molo fenicio all'altezza di via Allenby, senza illustrare le riflessioni che l'avevano fatto giungere a tale identificazione. Via Allenby si trova a poca distanza dal cantiere Bey 039 (*Fig. 45*), dove - alla fine degli anni '90- sono state rinvenute le vestigia di una banchina ubicata, nel I millennio a.C., all'interno del porto della Baia di S. Andrea. Questa banchina presentava 3 fasi costruttive, la più antica delle quali è databile all'inizio della terza età del Ferro<sup>223</sup>. Era stata edificata in materiale locale e seguiva un orientamento N-S.

**Altri punti d'interesse portuale:** Ulteriori punti ove era possibile fermarsi con le navi si localizzavano nelle altre insenature settentrionali.

## SIDONE

**Tipologia:** Porto ricavato nelle vicinanze di un promontorio

**Caratteristiche:** Quello di Sidone fu uno dei porti più importanti in epoca arcaica: il periodo di maggiore floridezza si data tra il X e l'VIII sec. a.C. e la sua importanza marittima viene ricordata nei poemi omerici. Le sue navi appaiono attive nelle rotte verso e per il mar Egeo, nonché in quelle dirette verso l'Egitto.

Sidone sorgeva su un promontorio a ridosso del mare. Tale prominente andava a creare due insenature a Nord ed una cala piuttosto marcata a Sud, la *crique "ronde"*.

**Porto principale:** I carotaggi hanno dimostrato che la costa Nord ha subito un'importante progradazione che ha portato ad un parziale riempimento delle insenature. Le baie che si trovavano su questo lato godevano di una protezione, oltre che dai venti dominanti, anche da Ovest, dal momento che l'isola di Zira fungeva da frangiflutti naturale. Inoltre esisteva, come prolungamento del promontorio verso Nord, una fascia rocciosa di origine dunale ed alcuni isolotti disposti in senso SE (*Fig. 46*).

---

<sup>222</sup> Mouterde 1943

<sup>223</sup> Elayi – Sayegh 2000

**Apprestamenti artificiali:** Segni di interventi artificiali databili all'epoca arcaica sono stati riconosciuti da Poidebard e Lauffray<sup>224</sup> e Frost<sup>225</sup> sia nella parte settentrionale, sia sul lato orientale dell'isola di Zira. Tali apprestamenti, datati tra l'VIII ed il VI sec. a.C., andavano a disegnare un porto interno chiuso (delimitato a O dagli isolotti e ad Est da un molo) con avamposto ed un porto esterno, ove si fermavano le navi straniere<sup>226</sup>(Fig. 47).

**Altri punti d'interesse portuale:** Probabilmente utilizzata come porto anche la *crique "ronde"*, a Sud: la sua concavità creava uno specchio d'acqua piatto ed il litorale sabbioso dava la possibilità di tirare in secco le imbarcazioni di piccole dimensioni<sup>227</sup>.

## TIRO

**Tipologia:** porto insulare completato da possibili attracchi sul continente (Fig. 48)

**Caratteristiche:** A Sud di Sidone vi era l'altro grande porto di epoca arcaica, Tiro. All'epoca di nostro interesse, l'insediamento di Tiro sorgeva su un'isola a poca distanza dalla terraferma. La situazione morfologica di Tiro viene equiparata da Strabone (XVI, 2, 22) a quella di Arwad: tale avvicinamento è dovuto tanto alla natura insulare, quanto al fatto che in entrambi i casi una linea di scogliere e alti fondali paralleli alla costa costituisca una prima – valida – difesa dalle onde. Sul lato Est dell'isola, ovvero quello rivolto verso la terraferma, era possibile trovare un riparo sia dai venti dominanti di SO, sia da quelli invernali di NO. La presenza su questo versante di alcune insenature migliorava la situazione portuale venendo a creare due porti, l'uno a Nord (denominato "porto sidonio", in quanto guardava verso Sidone), l'altro a Sud (porto "egiziano") la cui identificazione è controversa.

**Porti principali:** Il porto a Nord godeva di una protezione migliore in quanto sorgeva all'interno di un'insenatura piuttosto curvata; misurava 300 m in senso N-S e 200m in senso O-E.

---

<sup>224</sup> Poidebard – Lauffray 1951

<sup>225</sup> Frost 1973

<sup>226</sup> Poidebard – Lauffray 1951

<sup>227</sup> Morhange – Carayon – Marriner 2011

**Altri punti d'interesse portuale:** il porto Sud era – invece- ἀνεμῆνον, aperto e più esposto ai venti ed alle onde<sup>228</sup>. Il sistema portuale era completato da approdi lungo il litorale continentale dove, forse, si trovava una laguna<sup>229</sup>. Lo Pseudo-Scilace nomina un ancoraggio (o un porto?) nei pressi di PaleoTiro.

## **AKKO**

**Tipologia:** Porto ricavato all'interno di una baia

**Caratteristiche:** Studi geologici hanno dimostrato che nell'antichità la baia doveva essere più profonda e, quindi, maggiormente a riparo. La conformazione oggi conosciuta espone il porto ai venti dominanti, rendendolo sfruttabile solo per periodi piuttosto limitati di tempo (*Fig. 49*).

**Porto principale:** nonostante oggi la baia di Akko (oggi facente appartenente ad Israele) non abbia caratteristiche naturali che la rendano appetibile come porto, nell'antichità doveva essere conformata in maniera differente, in quanto sappiamo che, almeno nel VII sec. a.C., Akko era una delle città commerciali più importanti<sup>230</sup>. Si necessita di ulteriori indagini per arrivare a comprendere la precisa geomorfologia del sito.

Il porto doveva essere frequentato dalle navi tirie (Akko si trovava a una giornata di navigazione costiera a sud di Tiro) che potevano velocemente intraprendere piccolo viaggi per rifornirsi dei prodotti agricoli della piana di Esraelon.

### **IV.1.3. I PORTI D'ISRAELE**

---

<sup>228</sup> L'aggettivo potrebbe essere inteso come "aperto" nel senso di esterno: quindi il porto Sud poteva essere *extra muros*.

<sup>229</sup> Marriner 2007

<sup>230</sup> Carayon 2008

La costa israeliana era interessata dalle stesse dinamiche vigenti sulla costa fenicia: forti venti dominanti da SO e, nel periodo invernale, raffiche provenienti dal Nord.

## ATHLIT

**Tipologia:** Porto ricavato nelle vicinanze di un promontorio

**Caratteristiche:** Il promontorio su cui sorgeva il sito disegnava due insenature, l'una a Sud e l'altra a Nord.

**Porto principale:** A Nord vi era il porto principale, utilizzato sia come ancoraggio (ritrovamento di ancore in pietra<sup>231</sup>), sia come approdo. La sua conformazione proteggeva il bacino delle acque dai venti dominanti di SO e dai venti occidentali (presenza di alcune piccole isolette su questo lato); venne dotato di ulteriori difese artificiali alla fine del IX sec. a.C. (*Fig. 50*).

**Apprestamenti artificiali:** Il porto Nord fu teatro di alcuni sostanziali interventi che miravano a migliorarne la fruibilità, fornendo un'aggiuntiva protezione dai venti occidentali e dai venti invernali spiranti da Nord.

La datazione di queste migliorie è stata permessa dal ritrovamento, nelle vicinanze della banchina NO<sup>232</sup>, di alcune biette in legno (che le analisi hanno rivelato essere di *Cedrus Libani* e *Olea Europaea*) che il C<sup>14</sup> ha inquadrato alla fine del IX sec. a.C. – inizio VIII a.C. Il molo NO misura 130m x 10m e fu costruito con blocchi di *kurkar* disposti “di testa”; perpendicolarmente ad esso, sul suo lato Ovest, fu costruita una banchina lunga 43 x 10m.

Stessa tecnica fu utilizzata per il molo e la banchina di SE, nonostante cambino le dimensioni (molo = 130 x 10m, banchina: 38 m). Tutti queste costruzioni si devono probabilmente ricondurre ad uno stesso programma edilizio<sup>233</sup>.

**Ulteriori punti d'interesse portuale:** La baia meridionale aveva considerevoli dimensioni (larga 600 metri) e fu utilizzata per l'ancoraggio delle navi nei periodi di bel tempo.

## ASCALONA

---

<sup>231</sup> Raban 1985

<sup>232</sup> La banchina si appoggiava all'isolotto settentrionale

<sup>233</sup> Haggai 2006

**Tipologia:** tipologia non definibile

**Caratteristiche:** La situazione geomorfologica di Ascalona in età arcaica non è nota e necessiterebbe essere chiarita attraverso studi che ne ricostruiscano i principali cambiamenti. Ad ogni modo il suo porto ebbe una certa importanza, almeno in una prima fase del periodo qui indagato (IX – VIII sec. a.C. all'incirca). Erodoto<sup>234</sup> e Pausania<sup>235</sup> attribuiscono la frequentazione dell'insediamento di Kythera per parte dei Fenici di Ascalona: le loro navi, quindi, dovevano disporre di un porto di partenza locale.

A largo di Ascalona sono stati rinvenuti i relitti di Tanit ed Elissa.

#### IV.1.4. PORTI DI CIPRO

L'isola di Cipro era interessata da venti dominanti provenienti dal Nord. I migliori porti erano, di conseguenza, quelli ubicati lungo la costa meridionale dell'isola, dove si localizzano i tre approdi fenici d'età arcaica.

##### SALAMINA

**Tipologia:** Porto relazionato con un'area lagunare

**Caratteristiche:** L'insediamento di Salamina sorgeva all'interno della baia di Famaugusta (*Fig. 51*), sul lato orientale dell'isola di Cipro. L'orientamento della baia fa in modo che il bacino d'acqua al suo interno sia protetto dai venti occidentali, meridionali e settentrionali. Un'ulteriore difesa è costituita da una linea di scogli che corre parallela alla costa e che aumenta il livello di isolamento del porto.

Lo sbocco a mare del fiume Pedieios – Gialias in quest'area ha contribuito ad un accumulo di sedimenti che ne ha modificato in gran parte l'aspetto.

---

<sup>234</sup> Hdt, I, 105

<sup>235</sup> I, 14, 7

Era questo il porto principale per l'accesso alla fertile pianura della Mesaoria.

**Porto principale:** Doveva esistere, nel I millennio a.C., una laguna accessibile dal mare, che venne presumibilmente usata come porto principale<sup>236</sup>.

### **KITION**

**Tipologia:** Porto ricavato nelle vicinanze di un promontorio (protetto da due promontori)

**Caratteristiche:** Il territorio è delimitato da due colline, una a Nord (Kathari) e l'altra a Sud (Bamboula). Questi due promontori formavano un'insenatura che doveva essere protetta dai venti occidentali. L'individuazione del porto arcaico è controversa (*Fig. 52*).

L'area santuariale di Kathari con i suoi templi era probabilmente visibile da lontano e costituiva uno dei tanti punti di riferimento per i naviganti in viaggio.

### **AMATHUS**

**Tipologia:** Porto ricavato nelle vicinanze di un promontorio (protetto da due promontori)

**Caratteristiche:** Il sito godeva di una buona protezione naturale, in quanto sorge all'interno di una baia estesa molto ben protetta sul lato Ovest. L'insediamento occupava una collina a sua volta affiancata da due alture sopravanzate, che rappresentavano un riparo complementare (*Fig. 53*). La sua posizione lo rendeva il porto principale per il raggiungimento del massiccio del Troados, ove si trovava un importante giacimento metallifero.

## **IV.1.5. PORTI MALTESI**

Malta era colpita prevalentemente da venti provenienti da NO: non raggiungendo altezze rilevanti, l'isola era fortemente esposta alle raffiche d'aria. Non a caso, in epoca arcaica, l'unico approdo utilizzato fu la baia di Marsaxlokk che, grazie alla sua profondità ed alla sua entrata ristretta, metteva a disposizione delle imbarcazioni un riparo sicuro.

---

<sup>236</sup> De Villers 2005

## BAIA DI MARSAXLOKK

**Tipologia:** Porto ricavato all'interno di una baia

**Caratteristiche:** L'unico porto stabile sull'isola di Malta il cui utilizzo si possa datare in epoca arcaica risulta quello all'interno della baia di Marsaxlokk, una stretta insenatura a SE dell'isola.

**Porto principale.** Il luogo presentava molteplici vantaggi: ci troviamo di fronte ad una baia i cui vertici sono strettamente delimitati da due braccia di terra che agiscono da barriere naturali (*Fig. 54*). Queste due strisce creano un accesso ristretto, che potrebbe avvicinare il porto al modello del *λιμὴν κλυτὸς* nominato da Omero: lo specchio d'acqua interno era interessato in minima parte dai venti o dall'ondosità; inoltre disponeva di un litorale basso e sabbioso che poteva essere sfruttato per tirare in secco le navi e per le operazioni di imbarco/sbarco delle merci<sup>237</sup>. Il santuario di Tas Silg, che dominava strategicamente la baia, poteva servire come punto di riferimento per un'isola che – in realtà- non vanta alture degne di nota (280 m come punta massima).

## IV.1.6. PORTI SICILIANI

La Sicilia è colpita tutto l'anno dal Maestrale che, partendo dal Golfo del Leone, arriva a far sentire il suo impeto fino alle coste africane. I porti più al riparo dai sembrerebbero, dunque, trovarsi lungo la costa meridionale. In realtà le correnti che interessano il Canale di Sicilia sono particolarmente forti, per cui anche questa zona non è esente da fattori di disturbo.

I tre porti fenici arcaici sfruttarono alcune conformazioni favorevoli della costa: Solunto e Palermo, pur trovandosi sul lato Nord, erano protette dai venti dominanti del NO da promontori particolarmente pronunciati; Mozia, sul lato

---

<sup>237</sup> Ciasca 1979

occidentale, sfruttava un'area lagunare ed era per di più protetta dalla barriera formata dalle isole Egadi.

## MOZIA

**Tipologia:** Porto in relazione con un' area lagunare

**Caratteristiche:** L'isola di Mozia si trova all'interno di una laguna (lo Stagnone) creatasi tra la terraferma e l'Isola Grande; all'interno di questa laguna (che, in età arcaica, comunicava col mare aperto tramite una sola apertura a Sud, tra l'Isola Grane e la Punta d'Alga) vi sono tre isole: Mozia (S. Pantaleo) è quella maggiore per dimensioni (*Fig. 55*).

**Porto principale:** La morfologia della zona creava un porto ad accesso ristretto, non raggiunto da forti venti e dalle onde. Le rive basse e sabbiose si rivelavano ideali per l'approdo e il tiraggio in secco delle navi.

## PALERMO

**Tipologia:** Porto all'estuario di un fiume/ protetto da due promontori

**Caratteristiche:** Una volta circumnavigata la cuspide occidentale della Sicilia, si poteva risalire l'isola nel suo lato settentrionale giungendo, così, a Palermo. Panormo, il cui toponimo greco tende a risaltarne le qualità portuali, sorgeva all'interno del Golfo omonimo, protetto efficacemente a Ovest da Capo Gallo e ad Est, con esito meno felice, dal Capo Zafferano (*Fig. 56*). Capo Gallo bloccava i venti Occidentali (venti dominanti), ma Capo Zafferano non lo salvaguardava completamente dai venti orientali. La pianura del golfo era tagliata da tre corsi d'acqua: il Fiume Galli a Nord, il Papireto nella zona centrale ed il Kemonia al Sud.

**Porto principale:** Il porto principale doveva trovarsi allo sbocco dei fiumi Papireto e Kemonia (*Fig. 57*). La foce creava una rientranza nella costa che poteva essere facilmente sfruttata come rifugio per le navi. Diodoro considerava il porto di Palermo come il migliore della Sicilia (XXII, 10, 4)<sup>238</sup>.

---

<sup>238</sup> Λιμένα καλλιστον τῶν κατὰ Σικελίαν

**Altri punti d'interesse portuale:** Ulteriori ormeggi dovevano trovarsi alla foce del Fiume Galli: fu proprio questa ricchezza di punti d'ancoraggio che valse all'insediamento il nome che, ancora oggi, porta.

## **SOLUNTO**

**Tipologia:** Porto nelle vicinanze di un promontorio

**Caratteristiche:** Essendo ad oggi non ancora identificato l'insediamento fenicio arcaico di Solunto, diventa difficile cercare di individuarne il porto. In generale la zona in cui sorgeva è delimitata ad Ovest dal Capo Zafferano, che spezza i venti occidentali.

**Punti d'interesse portuale:** Questo tratto di costa si caratterizza per la presenza di rocce che si gettano direttamente nel mare, per cui poterono servire come punti d'approdo le aree arenose ad Est del Capo Zafferano: la baia di S. Elia, la cala di S. Nicolicchio ed il porticello di Santa Flavia<sup>239</sup> (*Fig. 58*).

### **IV.1.7. PORTI SARDI**

La Sardegna - per la sua natura insulare- si ritrova particolarmente esposta ai venti, soprattutto al soffio del Maestrale. Se da un lato i suoi soffi favorivano la navigazione in senso N-S, dall'altro le sue raffiche provocavano problemi alle navi che volevano entrare nei porti.

Le situazioni portuali migliori erano quelle che disponevano di un ostacolo nella parte settentrionale che impedisse al Maestrale di penetrare all'interno del proprio bacino d'acqua. Affinché la copertura fosse totale, era necessario – però - che i porti avessero ulteriori difese sugli altri fronti.

---

<sup>239</sup> Carayon 2008

Le coste sarde si caratterizzano per lo più per la presenza di falesie che rendono difficile l'approdo<sup>240</sup>, così i porti si concentrarono soprattutto in antiche valli fluviali invase dal mare o presso lagune retrodunali formatesi alle foci dei fiumi<sup>241</sup> (Karalis, Othoca, Sulkis).

## **KARALIS**

**Tipologia:** Porto in relazione con un'area lagunare

**Caratteristiche:** L'insediamento di Karalis si trova nella Sardegna Sud-Orientale all'interno del Golfo di Cagliari. Costituiva il principale punto d'accesso per la fertile piana del Campidano, nonché poteva essere usato per raggiungere le risorse minerarie dell'Iglesiente. All'interno del Golfo, il promontorio di Sant'Elia divideva l'insenatura in due settori: la laguna di Santa Gilla ad Ovest e la laguna di Molentargiu ad Est (Fig. 59). Il Golfo risultava ampiamente protetto dai venti occidentali ed orientali.

*“Karalis, dirimpetto alla costa libica, si protende nel mare con un piccolo colle che spezza la forza dei venti opposti. Così, nel mezzo, si forma un porto ed un'ampia insenatura, sicura da tutti i venti, in cui riposano le acque.”*

*Claudio, De Bello Gildonico, I, 520*

**Porto principale:** Il porto principale era la laguna di Santa Gilla, ben protetta e con spiagge basse ideali per l'approdo. Tale laguna rimase accessibile e collegata al mare almeno fino al XIII sec. d.C.<sup>242</sup>

**Altri punti d'interesse portuale:** La laguna di Molentargiu doveva comunicare col mare nell'antichità e costituire un ulteriore punto d'approdo.

## **NORA**

**Tipologia:** Porto ricavato nelle vicinanze di un promontorio/ in relazione con un'area lagunare

<sup>240</sup> Questa difficoltà d'approdo viene ricordata anche da Silio Italico, Pun, XII, 372 - 373

<sup>241</sup> Zucca 1996

<sup>242</sup> Schmiedt 1975

**Caratteristiche:** Sul limite Ovest del golfo di Cagliari, si trovava il capo di Pula, un promontorio roccioso che ospitava l'insediamento di Nora. Il promontorio è legato alla terraferma mediante uno stretto istmo che si dirama all'estremità in due braccia, quella ad Ovest (Sa Coloru) è caratterizzata da rive basse e sabbiose, laddove quella Est (Coltellazzo) ha delle pendici che si gettano direttamente in mare (Fig. 60).

Ad Est del promontorio di Capo Pula vi è la rada di Sant'Efisio; ad Ovest la penisola di Fradis Minoris divide la laguna di Sant'Efisio e la Cala di Nora da Porto d'Agomu.

**Porto principale:** Il porto principale dell'insediamento doveva essere quello nella laguna (odierna peschiera) di Sant'Efisio<sup>243</sup>, che gode di un ottimo riparo naturale: il promontorio ad Ovest di Portu d'Agomu la proteggeva dal Libeccio, mentre la stessa penisola di Pula provvedeva a fermare i soffi dello Scirocco; a Sud la penisola di Fradis Minoris fungeva da frangiflutti. Nell'area circostante, sono state rinvenute strutture produttive e di immagazzinamento probabilmente da relazionarsi con l'area del porto<sup>244</sup>.

**Altri punti d'interesse portuale:** Nora disponeva di più punti sfruttabili, pur tuttavia molti di essi si contraddistinguevano per la protezione non totale che, quindi, impediva il loro utilizzo permanente. Come approdi o ancoraggi dovettero essere usate anche la rada di Sant'Efisio, il Porto d'Agomu e le altre cale disposte ai lati della penisola: si trattava, però, di punti troppo esposti allo Scirocco o al Greco e vennero, quindi, sfruttate solo come *summer anchorages*.

## BITHIA

**Tipologia:** Porto ricavato nelle vicinanze di un promontorio/ in relazione con un'area lagunare

**Caratteristiche:** Il promontorio di Torre di Chia separa la costa in due insenature: quella a Nord, entro la quale si erge l'isolotto di Su Cardulinu, e quella a Sud che, in età antica, dava accesso alla Laguna di Chia (Fig. 61).

---

<sup>243</sup> Bartoloni 1979; Finocchi 1999; Zucca 1996

<sup>244</sup> Bartoloni 1979; Finocchi 1999

**Porto principale:** Per quanto concerne Bithia, non si è riusciti ad individuare un rapporto di preponderanza di un porto rispetto all'altro; si tende piuttosto a pensare che entrambe le insenature potessero servire da porti e che si utilizzassero in maniera complementare a seconda delle stagioni e dei venti. Essendo aperte verso SE, entrambe risultano fortemente esposte allo Scirocco e sono teatro di rare, ma violente, mareggiate<sup>245</sup>. Nella baia NE l'isola di Su Cardulinu riusciva a spezzare la potenza delle onde e poteva essere utilizzata come approdo.

## SULCIS

**Tipologia:** Porto insulare/ in relazione con un'area lagunare

**Caratteristiche:** Oggi Sulcis è unita alla terraferma da uno stretto istmo; il tombolo, risultante dall'accumulo delle sabbie portate dalle correnti, non esisteva nell'antichità, per cui l'insediamento aveva natura insulare<sup>246</sup>. Ad un lato ed all'altro si formavano due aree (*Fig. 62*): quella Nord, con fondali bassi, con l'isola di S. Pietro, e quella Sud, il Golfo di Palmas. L'intera area è protetta a Nord dai monti dell'Iglesiente.

**Porto principale:** Anche in questo caso, è impossibile definire quale fosse il porto più usato. Siamo di fronte a differenti situazioni portuali, tutte piuttosto vantaggiose, che potevano essere utilizzate secondo cicli stagionali. La baia Nord aveva dei fondali bassi che ben si prestavano al tiraggio in secco delle navi. Inoltre, l'isola di San Pietro fungeva da riparo ulteriore dai venti dominanti di NO, creando al tempo stesso delle entrate ristrette a N e ad O. Il golfo di Palmas risultava esposto ai venti meridionali, ma al suo interno vi era un'area lagunare protetta dalle onde provenienti da questa direzione.

**Altri punti d'interesse portuale:** Un altro punto d'ancoraggio o d'approdo poteva trovarsi sull'isola di S. Pietro/Caloforte: la parte orientale ha rive sabbiose e risulta protetta a Sud da Sant'Antioco e ad Ovest dalla Sardegna.

## OTHOCA/SANTA GIUSTA ED IL GOLFO DI ORISTANO

**Tipologia:** Porto in relazione con un'area lagunare

---

<sup>245</sup> Schmiedt 1975

<sup>246</sup> ibidem

**Caratteristiche:** Situata all'interno del Golfo di Oristano, Othoca aveva ottime condizioni portuali in quanto disponeva di una laguna (laguna di S. Giusta) accessibile alle imbarcazioni (*Fig. 63*).

**Porto principale:** L'approdo principale coincideva, per l'appunto, con la laguna che, con i suoi fondali bassi e protetti, offriva alle navi l'opportunità di un approdo sicuro. Resti ceramici all'interno della laguna rivelano un'utilizzazione di quest'area dal VII sec. a.C.<sup>247</sup>

**Altri punti d'interesse portuale:** Nel VII sec. a.C. venne utilizzato – a Sud del Golfo di Oristano – un altro porto che dava accesso all'insediamento di Neapolis<sup>248</sup> e che era protetto, tramite il capo della Fresca, dalle onde e dai venti di Sud.

## THARROS

**Tipologia:** Porto ricavato nelle vicinanze di un promontorio

**Caratteristiche:** L'insediamento sorgeva sulla stretta penisola del Sinis, che nel suo lato orientale costituiva il limite del Golfo di Oristano. La sporgenza sul mare del Sinis creava un'area all'interno del Golfo, ed una all'esterno, ad Ovest (*Fig. 64*).

**Porto principale:** Il porto principale si trovava nella parte orientale, ovvero quella facente parte dell'area settentrionale del Golfo di Oristano. Questa zona era quella più a riparo dai venti e dalle onde, in quanto non raggiunta dal Libeccio né dai venti dominanti da N. Aveva fondali profondi<sup>249</sup>.

**Altri punti d'interesse portuale:** La costa occidentale era esposta al Libeccio ed ai venti dominanti, ma lungo di essa si creavano delle insenature sabbiose che, nei casi di bel tempo, potevano essere utilizzate dalle piccole imbarcazioni<sup>250</sup>.

## BOSA

**Tipologia:** Porto insulare/all'estuario di un fiume

---

<sup>247</sup> Carayon 2008

<sup>248</sup> Se questo insediamento sia da considerare fenicio o nuragico è ancora da chiarire. AA.VV. 2008

<sup>249</sup> Schmiedt 1975

<sup>250</sup> Carayon 2008

**Caratteristiche:** L'ubicazione dell'insediamento fenicio di Bosa è incerta. Si trovava forse allo sbocco del fiume Temo, che forniva al centro il duplice vantaggio di un riparo per le imbarcazioni e di una via di penetrazione verso l'interno. Alla foce del fiume vi è un piccolo isolotto, l'Isola Rossa, un tempo staccato dal litorale sardo (*Fig. 65*).

**Porto principale:** Il porto principale era probabilmente quello collocato sulle sponde dell'Isola Rossa. Nella parte orientale le rive sono favorevoli all'approdo e le acque sono al riparo dai venti dominanti e dalle onde provenienti dal largo. Conferma di una localizzazione insulare del porto principale sembra provenire da un portolano anonimo del XVII sec., dove si legge: "*a miglia XI Bossa dove è un'isoletta che fa un poco di stanza per navi*"<sup>251</sup>.

**Ulteriori punti d'interesse portuale:** Bosa poteva disporre anche di un porto fluviale, che sicuramente si trovava in epoca arcaica in posizione più arretrata, visto l'avanzamento della costa dovuto al deposito di sedimenti del Temo. Il porto doveva servire per la redistribuzione delle merci nell'interno.

## **OLBIA**

**Tipologia:** Porto all'interno di una baia

**Caratteristiche:** Olbia si trova nel punto centrale del golfo omonimo, sulle coste nordorientali della Sardegna. La sua posizione la proteggeva dai venti dominanti, dal Libeccio e dal Greco e creava, giusto davanti all'insediamento, uno specchio d'acqua tranquillo.

**Porto principale:** Il golfo di Olbia subisce una rientranza a livello di Punta Saline. A partire da questo punto, si crea una strettoia che non solo restringe l'accesso, ma ripara ulteriormente lo specchio d'acqua al suo interno (*Fig. 66*). All'imboccatura di questa strettoia si trovava l'avamposto. Proseguendo verso l'interno si incontrava una baia più ampia, al cui centro sorgeva l'Isola Bianca (oggi unita alla terraferma): questo doveva essere il porto arretrato<sup>252</sup>.

## **SANTA MARIA DI VILLAPUTZU**

---

<sup>251</sup> Schmiedt 1975

<sup>252</sup> Carayon 2008

**Tipologia:** Tipologia indefinita

**Caratteristiche:** Nel VII sec. a.C. sulla costa orientale della Sicilia sorse l'emporio di Sarcapos (Santa Maria di Villaputzu), alla foce del Flumendosa. La sua nascita si lega all'intensificarsi dei rapporti con l'Italia tirrenica. Le modifiche del tratto di costa non permettono di definire la natura del porto in età arcaica<sup>253</sup>.

#### IV.1.8. PORTI DELLE BALEARI

Le Baleari si trovano in un punto chiave per la circolazione mediterranea, in quanto fanno da ponte per la navigazione tra la Sardegna e la Penisola Iberica e viceversa. Sono interessate da venti provenienti soprattutto da Nord, dalla regione del Golfo del Leone. I porti migliori si trovano, pertanto, sulla costa meridionale.

##### EVISSA

**Tipologia:** Porto insulare / nelle vicinanze di un promontorio

**Caratteristiche:** L'isola di Ibiza, nella parte meridionale dell'arcipelago, ha coste rocciose a Nord, basse e sabbiose a Sud. Sul litorale meridionale sorgeva l'insediamento di Ebusus (VII sec. a.C.), situato su un promontorio sul mare che aveva, ad Est, una baia bipartita (la bipartizione era determinata dalla presenza dell'Isla Plana e dell'Isla Grossa).

**Porto principale:** Le caratteristiche portuali migliori si ritrovavano nell'insenatura occidentale, protetta a Nord dalle alture dell'isola, ad Ovest dal promontorio che aveva altezze rilevanti (Puig de Molins e Puig de Villa) e ad Est dall'Isla Plana e dall'Isla Grossa. Era raggiungibile solo dai venti e dalle onde meridionali.

**Altri punti d'interesse portuale:** Probabili approdi si localizzavano sulle rive dell'Isla Plana e dell'Isla Grossa.

---

<sup>253</sup> Carayon 2008

## SA CALETA

**Tipologia:** porto ricavato nelle vicinanze di un promontorio (protetto da due promontori) / ricavato all'estuario di un fiume

**Caratteristiche:** L'insediamento di Sa Caleta è il primo in ordine cronologico sull'isola di Ibiza. A SO dell'isola vi era un'insenatura (in cui sfociava un torrente) aperta a S e divisa in due da un piccolo avanzamento roccioso (*mola de sa Caleta*): proprio su quest'altura sorgeva il nucleo fenicio<sup>254</sup>.

**Porto principale:** L'insenatura occidentale appariva esposta ai venti meridionali, mentre ad Est dell'insediamento si veniva a creare una piccola cala al riparo dai venti e dalle onde che, verosimilmente, doveva fungere da approdo principale. Sul lato orientale sfociava un piccolo torrente e vi era un tratto di costa sabbiosa, favorevole alla tirata in secco delle imbarcazioni (spiaggia di Codolar).

## IV.1.9. PORTI DELLA PENISOLA IBERICA

### Versante mediterraneo

Il versante mediterraneo della Penisola Iberica conosce due situazioni differenti: nella parte orientale (grossomodo fino a Villaricos) si avvertono i forti venti provenienti dall'area del Golfo del Leone; nella parte occidentale predominano, invece, i venti di Levante che spirano in senso O-E dalla zona dello Stretto.

La situazione portuale maggiormente sfruttata in questa fascia è quella degli approdi all'interno di estuari fluviali, che con la loro profondità garantivano una protezione pressoché totale.

### GUARDAMAR DEL SEGURA

**Tipologia:** Porto all'estuario di un fiume / in relazione con un'area lagunare

---

<sup>254</sup> Ramon

**Caratteristiche:** Il fiume Segura sfociava a mare creando un'insenatura a V, protetta dai venti provenienti dal Golfo del Leone e dall' ondità. Oggi l'accumulo di sedimenti ha modificato l'aspetto geologico della zona (*Fig. 67*).

**Porto principale:** Il porto principale si trovava all'estuario del fiume, dove forse vi era un'area di tipo lagunare<sup>255</sup> (*Fig. 68*).

## MAR MENOR

**Tipologia:** Porto in relazione con un'area lagunare

**Caratteristiche:** Il Mar Menor presenta alcuni notevoli vantaggi portuali. Il capo di Palos la protegge dai venti orientali e la striscia di terra che chiude la laguna costituisce un'ulteriore barriera contro i venti e le onde provenienti da Nord (*Fig. 69*).

**Porto principale:** Al Mar Menor si accedeva tramite il passo dell'Encañizada<sup>256</sup>. L'area lagunare era un buon porto, ma fungeva da tale solamente per le imbarcazioni di piccole-medie dimensioni che qui potevano fermarsi e spiaggiare. Il porto doveva essere frequentato, in questa fase, dalle imbarcazioni (*hippoi* e barche più piccole) operanti lungo le sponde atlantiche, il litorale della penisola iberica e le Baleari<sup>257</sup>.

Nonostante la laguna avesse condizioni di riparo ottimali, l'entrata in porto non era delle più semplici, a causa della presenza, lungo la rotta, di alcuni scogli a fior d'acqua<sup>258</sup> (*Fig. 70*).

**Altri punti d'interesse portuale:** Le navi di maggior pescaggio potevano ancorarsi al di fuori della laguna.

## GOLFO DEL MAZZARÓN

**Tipologia:** Porto ricavato nella vicinanza di un promontorio (protetto da due promontori)

**Caratteristiche:** Il golfo si estende tra Capo di Palos e Capo di Gata. La parte settentrionale si caratterizza per la presenza di scogli betici che si tuffano

<sup>255</sup> Ballester – Gonzalez – Ribera – Berlanga 2008

<sup>256</sup> Berrocal – Ballester 2008

<sup>257</sup> Esempio di questo circuito potrebbe essere il relitto di Bajo de la Campana

<sup>258</sup> Mederos Martín – Ruiz Cabrero 2004

direttamente in mare: vi sono, però, due insenature naturali in cui le imbarcazioni potevano accedere (Portmàn e Cartagena). Nella parte meridionale si trovavano le due grandi rade di Mazzarón e di Aguilas<sup>259</sup> (*Fig. 71*).

**Porti principali:** Per le loro caratteristiche si prestavano maggiormente a fungere da porto le rade meridionali di Mazzarón e Aguilas, separate dal Capo Cope. Le imbarcazioni di medio-piccole dimensioni potevano entrare nelle rade per accedere alla risorse metallurgiche della zona.

**Altri punti d'interesse portuale:** Le insenature di Portmàn e Cartagena, con i loro fondali profondi, permettevano alle navi di fermarsi, ancorandosi, e garantivano un certo grado di protezione.

## **BARIA/ VILLARICOS**

**Tipologia:** Porto all'estuario di un fiume

**Caratteristiche:** L'insediamento di Baria sorse nel VII sec. a.C. alla foce del fiume Almanzora (*Fig. 72*).

**Porto principale:** Come approdo principale veniva usato, per l'appunto, l'estuario del fiume, nell'antichità più profondo (*Fig. 73*).

## **ABDERA/CERRO DE MONTECRISTO**

**Tipologia:** Porto all'estuario di un fiume / ricavato nelle vicinanze di un promontorio

**Caratteristiche:** Il porto di Abdera godeva di una situazione vantaggiosa in quanto si trovava nelle vicinanze dell'estuario del Rio Grande e sorgeva su un promontorio (*Fig. 76*).

**Porto principale:** Il porto principale fu sicuramente quello ad Est, ricavato presso l'estuario del fiume. Il promontorio su cui sorgeva l'insediamento offriva una protezione aggiuntiva. Il fiume poteva essere risalito.

**Altri punti d'interesse portuale:** Le imbarcazioni potevano utilizzare anche la baia che si veniva a creare ad Ovest del promontorio.

## **SEXI/ ALMUÑECAR**

---

<sup>259</sup> Berrocal – Etal 2008

**Tipologia:** Porto all'estuario di un fiume / ricavato nelle vicinanze di un promontorio

**Caratteristiche:** L'antica Sexi sorgeva su un promontorio con falesie che si gettavano a picco sul mare; dall'una e dall'altra parte si configuravano due insenature in cui sfociavano altrettanti fiumi. L'intero complesso era difeso dai venti settentrionali dalla Sierra Nevada. La Punta de la Mona, ad Ovest, creava un ottimo sbarramento per i venti e per le onde occidentali (*Fig. 75*).

**Porti principali:** Gli sbocchi del Seco e del Verde potevano essere utilizzati come porti, dal momento che presentavano tutti i vantaggi tipici degli approdi negli estuari. Il promontorio su cui sorgeva Sexi accresceva il grado di protezione dei due approdi, utilizzabili in maniera complementare a seconda delle stagioni.

#### **RIO ALGARROBO (Chorreras, Trayamar, Morro de Mezquitilla)**

**Tipologia:** Porto all'estuario di un fiume

**Caratteristiche:** Alla foce dell'Algarrobo si concentravano, in età arcaica, alcuni piccoli insediamenti il cui raggiungimento faceva capo al sistema portuale situato allo sbocco del fiume. Mentre Morro de Mezquitilla e Chorreras sorgevano in sinistra del fiume, la necropoli di Trayamar si trovava sul lato destro (*Fig. 76*).

**Porto principale:** Il porto principale si localizzava all'interno dell'estuario, che creava un'ampia cavità protetta ad Est, Ovest e Nord dalle colline retrostanti.

#### **RIO VELEZ (Toscanos, Jardìn, Peñon)**

**Tipologia:** Porto all'estuario di un fiume

**Caratteristiche:** Anche alla foce del fiume Velez vi era una concentrazione di insediamenti che gravitava attorno ad uno stesso sistema portuale. Nell'antichità l'estuario era molto più pronunciato ed il fiume creava, nella sua parte finale, una stretta rientranza, riparata su entrambi i lati ed accessibile anche alle grandi imbarcazioni<sup>260</sup>. In sinistra del fiume si trovava la necropoli di Cerro del Mar, sulla destra l'insediamento di Toscanos (*Fig. 77*).

---

<sup>260</sup> Carayon 2008

**Porto principale:** La rientranza era molto ben protetta su tutti i lati (*Fig. 78*). La navigabilità del fiume facilitava i rapporti con l'interno.

**Apprestamenti portuali:** Sulla costa NE di Toscanos è stata notata una piattaforma inclinata verso Nord e tagliata nel banco roccioso. Questo intervento è datato alla fine del VII sec. a.C. e fungeva da molo<sup>261</sup>.

## MALAGA

**Tipologia:** Porto all'estuario del fiume

**Caratteristiche:** Malaga sorge al centro del golfo omonimo, in sinistra del fiume Guadalmedina (*Fig. 79*).

**Porto principale:** Lo sbocco del fiume in mare offriva la possibilità di riparo per le navi. Nell'antichità una conca naturale ad Est permetteva alle navi di fermarsi e di trovare rifugio contro i venti da Est e da Ovest.

## RIO GUALDALHORCE (Cerro del Villar, la Rebanadilla)

**Tipologia:** Porto all'estuario del fiume / Porto insulare?

**Caratteristiche:** L'insediamento fenicio del Cerro del Villar sorgeva a ca. 6 km ad Est di Malaga, in destra del fiume Guadalhorce. Al centro dell'insenatura formata dalla foce, vi era l'isolotto che ospitava l'insediamento di la Rebanadilla (che ha restituito materiali di IX sec. a.C.<sup>262</sup>).

**Porto principale:** L'approdo principale si trovava probabilmente sulle basse rive dell'isolotto.

**Altri punti d'interesse portuale:** Altri approdi o moli dovevano localizzarsi all'interno dell'estuario (che aveva una rientranza di ca. 5 km<sup>263</sup>), in corrispondenza dell'insediamento di Cerro del Villar. Poteva esserci anche un porto fluviale che gestiva i traffici verso l'interno.

**Apprestamenti portuali:** Sulla costa peninsulare sono stati ritrovati dei contrafforti databili al VII sec. a.C., probabili tracce di un pontile<sup>264</sup>.

---

<sup>261</sup> Arteaga – Schultz 1997

<sup>262</sup> Arancibia Romàn et alii 2011

<sup>263</sup> Aubet 1991

<sup>264</sup> Martin Ruiz 1995

## **BAIA DI ALGECIRAS**

**Tipologia:** Porto ricavato in una baia /all'estuario di un fiume

**Caratteristiche:** La baia di Algeciras si incontra subito dopo aver doppiato la rocca di Gibilterra. Qui le navi trovavano riparo dalle forti correnti in entrata dall'Atlantico. La protezione fornita dalle braccia di terra che delimitavano la baia, inoltre, difendeva le imbarcazioni dai venti occidentali ed orientali. Al centro della baia sfociavano in mare il Guadarranque ed il Palmones (*Fig. 80*).

**Porto principale:** Il porto principale era al centro della baia, vicino al promontorio che si ergeva tra le due foci.

**Altri punti d'interesse portuale:** le rive basse della baia consentivano l'approdo anche in altri punti.

## **Versante atlantico**

Il versante atlantico si contraddistingue per le forti correnti ed i venti violenti, che rendono difficoltosa la navigazione. I Fenici preferirono utilizzare come porti zone con un'alta copertura, sfruttando i profondi estuari dei fiumi che si gettano nell'Atlantico (Abul, Santa Olaia, insediamenti sul Rio Guadiana) o specchi d'acqua interni (Cadice).

## **TARIFA**

**Tipologia:** Porto insulare (?)

**Caratteristiche:** Si è già detto delle difficoltà che si incontrano al momento di attraversare la zona di Tarifa, poiché in questa zona le correnti sono particolarmente violente<sup>265</sup>. Nel I millennio a.C. la Isla de las Palomas era staccata dalla terraferma (*Fig. 81*).

**Porto principale:** Le vicinanze di Tarifa mancano di un punto con chiare caratteristiche portuali. Ad ogni modo il leggero promontorio, nonché la presenza dell'isola, dovevano smorzare la forza delle correnti, facendo di Tarifa l'unico approdo utile in un'area che, per il resto, si contraddistingue per abrupte scogliere

---

<sup>265</sup> Si veda a pag. 50

e venti particolarmente violenti<sup>266</sup>. In questa zona, quindi, le navi potevano rifugiarsi ed trovare un po' di riparo.

### **BAIA DI CADICE (Cadice, Castillo de Doña Blanca)**

**Tipologia:** Porto insulare/ porto all'estuario di un fiume/porto in baia chiusa (*Fig. 82*)

**Caratteristiche:** la baia di Cadice era il porto più importante del versante atlantico settentrionale, in quanto era da questo punto che partivano i grandi carichi d'argento tartessico che raggiungevano, poi, tutto il Mediterraneo. L'arcipelago di Cadice sorgeva all'interno di una baia in cui sfociavano 2 corsi d'acqua importanti (Guadalete e Rio Tinto) ed altri di minore importanza. Si componeva di tre isole: Kotinoussa, Antipolis ed Erytheia. Nonostante l'intensità, in questa zona, dei venti di Levante, la baia risultava protetta dai venti e dalle onde grazie alla presenza delle isole che fungevano da barriera e creavano uno specchio d'acqua interno.

**Porti principali:** Il porto principale della baia è ritenuto essere quello localizzato nel canale Baia – Sa Caleta. Parimenti utilizzato era quello localizzato nell'estuario del fiume, che serviva l'insediamento del Castillo de Dona Blanca.

**Altri punti d'interesse portuale:** Un altro possibile approdo si collocava nella baia, all'altezza del Castillo de Dona Blanca. Probabilmente vi era uno scalo nel paleoalveo del fiume Guadalete; due zone di ancoraggio si ubicavano ad Occidente ed a Levante<sup>267</sup>.

### **LACUS LIGUSTINUS (Spal, El Carambolo)**

**Tipologia:** Porto all'estuario di un fiume/ porto in relazione con un'area lagunare

**Caratteristiche:** Nell'antichità l'aspetto dell'estuario del Guadalquivir era molto differente dall'attuale: nel suo tratto finale il fiume terminava con un'area lagunare. Analisi geoarcheologiche condotte dall'Istituto Arqueológico Alemán hanno identificato questa baia (oggi ridotta ad un'area paludosa) con il *Lacus Ligustinus* nominato dalle fonti classiche. Sulle rive di questa laguna si trovava

---

<sup>266</sup> Villalobos – Garcia Prieto 2004

<sup>267</sup> Villalobos – Gracia Preto 2004

l'insediamento fenicio di Spal/Siviglia (che sorgeva su una piccola penisola oppure su un'isola)<sup>268</sup> ed il santuario del Carambolo<sup>269</sup>.

**Porto principale:** Il porto principale del *Lacus Ligustinus* doveva essere quello connesso all'insediamento di Spal. La scarsità di informazioni circa la configurazione geomorfologica della Siviglia fenicia impedisce di risalire all'esatta ubicazione del porto, nonché alla sua natura (insulare o peninsulare?). Ad ogni modo l'estensione e la posizione del *Lacus Ligustinus* garantivano alle imbarcazioni una protezione totale.

## **RIO GUADIANA (Ayamonte, Castro Marim)**

### **Ayamonte**

**Tipologia:** Porto all'estuario di un fiume

**Caratteristiche:** Il fiume Guadiana, il cui corso attualmente rappresenta il confine politico tra il territorio spagnolo e quello portoghese, nel I millennio a.C. offriva alle navi, col suo estuario profondo (*Fig. 83*), uno dei frequenti ripari contro i violenti venti atlantici.

**Porti principali:** Se fino al 2009 si riteneva che il porto principale all'interno dell'estuario del Guadiana fosse quello di Castro Marim, sul versante portoghese, gli scavi d'emergenza della fine dello scorso decennio hanno evidenziato la presenza di una necropoli fenicia (Necropoli de la Hoya de los Rastros) di VIII-VII sec. a.C. in sinistra del fiume. E' dunque verosimile che su questa sponda (oggi appartenente alla Spagna) sorgesse in età arcaica un insediamento con un suo porto di riferimento<sup>270</sup>. In base alla conoscenza del modello insediativo fenicio (che tendeva a prediligere promontori e/o isole all'interno di contesti fluviali), è stato ipotizzato che l'abitato si trovasse sul promontorio attualmente occupato dal quartiere de La Villa (Ayamonte) oppure sul Cerro del Castillo<sup>271</sup>. Ad ogni modo su questa sponda il fiume disponeva di buone zone di imbarco/sbarco.

### **Castro Marim**

---

<sup>268</sup> Mederos Martín – Ruiz Cabrero 2006

<sup>269</sup> Santuario in cui è stato trovato il modellino di *hippos* di VII sec. a.C. menzionato nel capitolo relativo alle imbarcazioni

<sup>270</sup> Garcia Teyssandier – Cabaco Encinas 2009

<sup>271</sup> ibidem

**Tipologia:** Porto all'estuario del fiume / in relazione con un'area lagunare

**Caratteristiche:** si veda quanto già detto su Ayamonte

**Porto principale:** A partire dalla seconda metà del VII sec. a.C. risulta attivo, sul versante portoghese, il porto di Castro Marim<sup>272</sup>. L'insediamento sorgeva su una piccola penisola che si affacciava su un'insenatura dotata di fondali profondi. Tale situazione veniva a configurare una rada con punti d'ancoraggio ottimali<sup>273</sup>.

## TAVIRA

**Tipologia:** Porto all'estuario di un fiume

**Caratteristiche:** L'insediamento di Tavira sorse nell' VIII sec. a.C. alla foce del rio Gilao ed occupò un piccolo promontorio in destra del fiume (*Fig. 84*). Ai lati dell'insediamento vi erano due insenature, una ad Ovest e l'altra ad Est: entrambe godevano di una buona protezione, dal momento che si trovavano all'interno dell'estuario.

**Porto principale:** Ambedue le insenature conobbero un utilizzo portuale. Quella sul lato occidentale (la prima che si incontrava risalendo il fiume) fungeva probabilmente da porto commerciale, laddove si ritiene che quella più interna fu sfruttata come porto interno militare<sup>274</sup>.

## ABUL

**Tipologia:** Porto all'estuario di un fiume

**Caratteristiche:** Il nucleo fenicio si colloca su una piccola penisola all'estuario del Sado (*Figg. 85 – 86*). Nell'antichità l'estuario era molto più profondo e le navi trovavano qui rifugio dalle forti correnti oceaniche.

**Porti principali:** Abul poteva essere raggiunto approdando su uno o sull'altro lato della penisola.

## SANTA OLAIA

**Tipologia:** Porto all'estuario di un fiume

---

<sup>272</sup> Arruda 2005, 2002, 1986

<sup>273</sup> Garcia Teyssandier – Cabaco Encinas 2009

<sup>274</sup> Fraga da Silva 2003

**Caratteristiche:** A Santa Olaia si registra la presenza fenicia più settentrionale del versante atlantico. L'insediamento sorgeva alla foce del fiume Mondego, ove le imbarcazioni potevano trovare riparo dai forti venti del Nord. Indagini geologiche hanno dimostrato che la situazione nell'antichità era molto diversa da quella odierna. In epoca fenicia probabilmente il fiume formava una grande insenatura, al centro della quale sorgeva il nucleo fenicio<sup>275</sup>.

**Porto principale:** L'approdo principale si trovava nelle vicinanze dell'insediamento che, con le sue spiagge basse e sabbiose, favoriva l'approdo e la sosta delle navi.

#### IV.1.9. PORTI AFRICANI

##### Versante atlantico

Il versante africano dell'Atlantico risulta parimenti esposto ai venti ed alle correnti. Anche in questo caso i Fenici preferirono scelte portuali che garantissero una protezione medio-alta (foci di fiumi, baie), ma il litorale africano offriva meno insenature rispetto a quello ispano-portoghese.

##### MOGADOR

**Tipologia:** Porto insulare

**Caratteristiche:** L'isolotto di Mogador presenta delle rive con alte falesie a cui è difficile avvicinarsi con le imbarcazioni. Sulla riva orientale, tuttavia, vi è un'ansa sabbiosa<sup>276</sup>.

**Porto principale:** Le navi raggiungevano l'isola da Est ed approdavano sulla basse rive orientali (*Fig. 87*). L'occupazione risale al VII sec. a.C.

**Altri punti d'interesse portuale:** Le imbarcazioni potevano fermarsi anche sulla terraferma, che appariva riparata dai venti settentrionali dall'isolotto di Mogador.

---

<sup>275</sup> Wachsmann et alii 2009

<sup>276</sup> El Kahyari 2004

## SALA

**Tipologia:** Porto all'estuario di un fiume

**Caratteristiche:** Il porto di Sala fu attivo a partire dal VII sec. a.C. alla foce del Bou Regreg e fu il porto principale per il commercio di avori<sup>277</sup>.

**Porto principale:** Le imbarcazioni potevano trovare riparo dai forti venti atlantici nella baia formata dallo sbocco del fiume nel mare (*Fig. 88*). La protezione offerta dal sito non era ottimale.

## LIXUS

**Tipologia:** Porto all'estuario di un fiume

**Caratteristiche:** L'insediamento arcaico di Lixus sorgeva presso la foce del fiume Loukkos, sulle sponde atlantiche dell'Africa.

**Porto principale:** Il porto principale si trovava per l'appunto nell'estuario del fiume (*Fig. 89*), che nel primo millennio formava una vasta insenatura, a riparo dai venti settentrionali. Le imbarcazioni in viaggio nell'Atlantico potevano quindi sostare nel porto e proseguire verso l'interno, risalendo il fiume. Il porto era reso visibile dalla presenza di un santuario dedicato a Melqart, installato sul promontorio.

## TANGERI

**Tipologia:** Porto ricavato nelle vicinanze di un promontorio (protetto da due promontori)

**Caratteristiche:** L'area di Tangeri era in stretta connessione con la penisola iberica ed il suo porto fortemente legato alle dinamiche commerciali vigenti tra le due zone.

**Porto principale:** Tangeri sorgeva sul fondo della baia omonima (*Fig. 90*), a riparo dai forti venti e correnti dello stretto. Ad Est, Djebel Moussa riparava il porto dai venti mediterranei.

---

<sup>277</sup> PLI, H.N., V, 9.; El Khayari 2004

### **Versante mediterraneo**

Mentre il settore occidentale risentiva dei venti e delle correnti in entrata dall'Atlantico, la parte orientale (Cartagine, Utica, Leptis Magna) era colpita da venti dominanti che spiravano da Settentrione, oltre che dal regime delle correnti del Canale di Sicilia.

#### **ABDESALAM EL BAHRI**

**Tipologia:** Porto all'estuario di un fiume

**Caratteristiche:** Non molto distante da Tangeri si trovava Abdesalam el Bahri, alla foce del fiume Martil (*Fig. 92*).

**Porto principale:** Il porto di questo insediamento era di importanza locale, ma l'estuario del fiume forniva un buon livello di protezione.

#### **RACHGOUN**

**Tipologia:** Porto insulare

**Caratteristiche:** L'isolotto di Rachgoun ha origine vulcanica e non dispone di buoni approdi naturali. Fu occupato durante l'ultima fase del periodo preso in considerazione.

**Porto principale:** L'isola, in età arcaica, poteva essere raggiunta da Sud, ma solo durante la bella stagione (*Fig. 92*).

#### **UTICA**

**Tipologia:** Porto all'estuario di un fiume

**Caratteristiche:** L'accumulo di sedimenti del fiume Medjerda ha fatto sì che la situazione odierna sia estremamente dissimile da quella del primo millennio a.C. All'epoca dell'occupazione fenicia, Utica si affacciava sul mare.

**Porti principali:** La penisola creava due insenature aperta verso Est: erano protette dai venti dominanti da Nord dalla conformazione stessa della costa. Alcune isolette che si trovavano dinnanzi alla penisola fornivano una protezione aggiunta dalle onde provenienti dal largo (*Fig. 93*).

## CARTAGINE

**Tipologia:** Porto in relazione con un'area lagunare (?)

**Caratteristiche:** Cartagine sorse sul fondo del Golfo di Tunisi, su una penisola delimitata ad E dal mare, a N dalla laguna di Boukra ed a Sud dal Lago di Tunisi. Il sito era dotato di molti porti naturali, tant'è che questa caratteristica venne sottolineata da Cicerone nel *De lege Agraria*<sup>278</sup>, ove si legge che la città era “circondata da porti”.

**Porto principale:** L'identificazione del porto di età arcaica non è ancora stata effettuata. Tuttavia è probabile che si usassero come approdi il golfo di Tunisi, la laguna di Boukra e il Lago di Tunisi (*Fig. 94*).

## LEPTIS MAGNA

**Tipologia:** Porto all'estuario di un fiume

**Caratteristiche:** Il porto di Leptis Magna era quello più orientale all'interno dell'area nordafricana, l'ultimo scalo prima della lunga traversata che le navi dovevano effettuare per evitare le Sirti. Si trovava alla foce del Wadi Lebda. I resti di presenza fenicie si datano alla metà del VII sec. a.C., ma verosimilmente l'area venne usata come porto già da epoca antecedente.

La stretta e lunga penisola a Nord chiudeva l'area dell'estuario del fiume, creando una conca protetta dai venti dominanti di NO.

**Porto principale:** Le navi trovavano riparo all'estuario del fiume e la loro protezione era completata dalla penisola a Nord (*Fig. 95*). L'altro lembo di terra, ubicato nella parte meridionale, contribuiva a formare un'area con un'entrata ristretta.

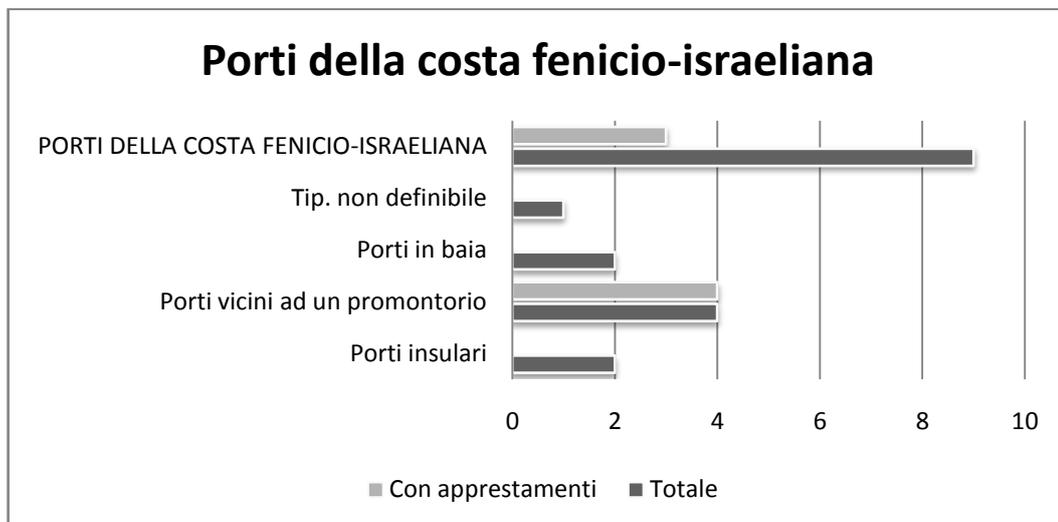
### IV.1.10 Analisi dei porti arcaici

---

<sup>278</sup> II, 32, 87

I porti analizzati sono in totale 55: 40 pertengono ad una tipologia unica, i restanti 15 potremmo definirli di “tipologia mista”, nel senso che sfruttavano situazioni naturali sovrapposte (estuario di un fiume + area lagunare, area lagunare + promontorio ecc.).

Sui porti della fascia fenicio-israeliana è possibile fare una riflessione non solo tipologica, ma anche di incidenza degli interventi artificiali. Dei 9 porti principali dell’età arcaica, ben 4 erano dotati di migliorie artificiali:



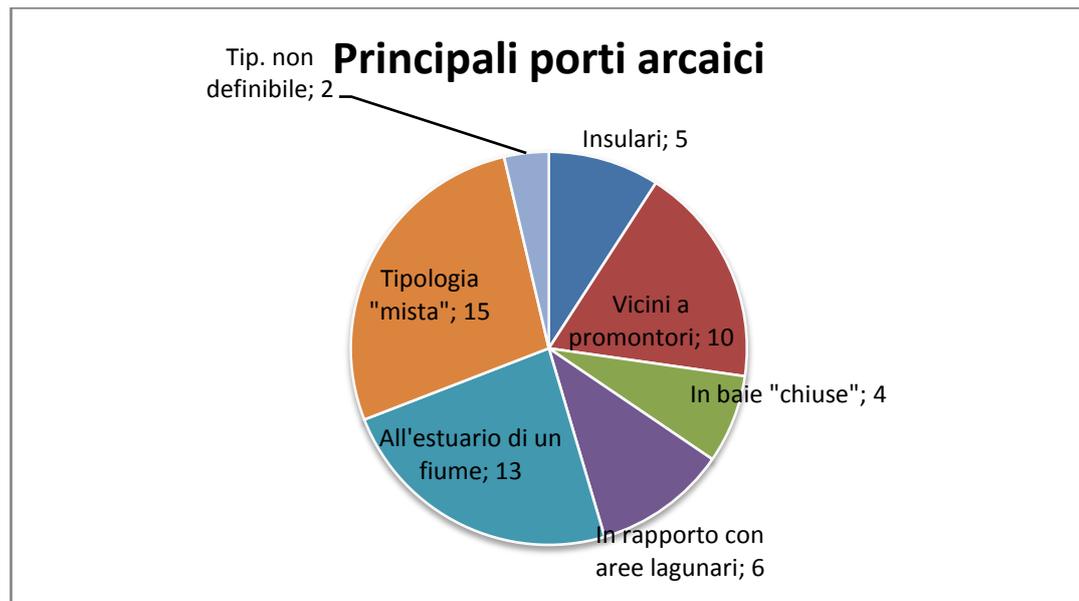
Tab. 3: Porti della costa fenicio-israeliana

In tutti e 4 i casi, inoltre, gli interventi artificiali si localizzano in porti ricavati nelle vicinanze di un promontorio, ovvero là dove la protezione dai venti era minore.

In mancanza di studi volti ad individuare strutture portuali nel resto del Mediterraneo o nell’Atlantico (fatta eccezione per i casi del Rio Velez e del Rio Guadalhorce), non si è in grado di stabilire se anche nel mondo coloniale i Fenici scelsero di costruire ripari aggiuntivi solo in corrispondenza delle zone con una copertura non totale o se piuttosto adottarono altri criteri. Ad ogni modo è interessante notare come in ambito coloniale le attestazioni di porti che godevano solamente della protezione di un promontorio si riduca drasticamente (attestati

esclusivamente i casi di Solunto e Tharros<sup>279</sup>), in favore di situazioni maggiormente al riparo (estuari e lagune), di situazioni in cui la presenza del promontorio si accompagnava ad altre caratteristiche (es. il porto di Abdera, all'estuario di un fiume e protetto da un promontorio) o comprese tra due promontori (Kition, Amathus, Mazzarón, Tangeri).

Questa appare la situazione nel complesso:



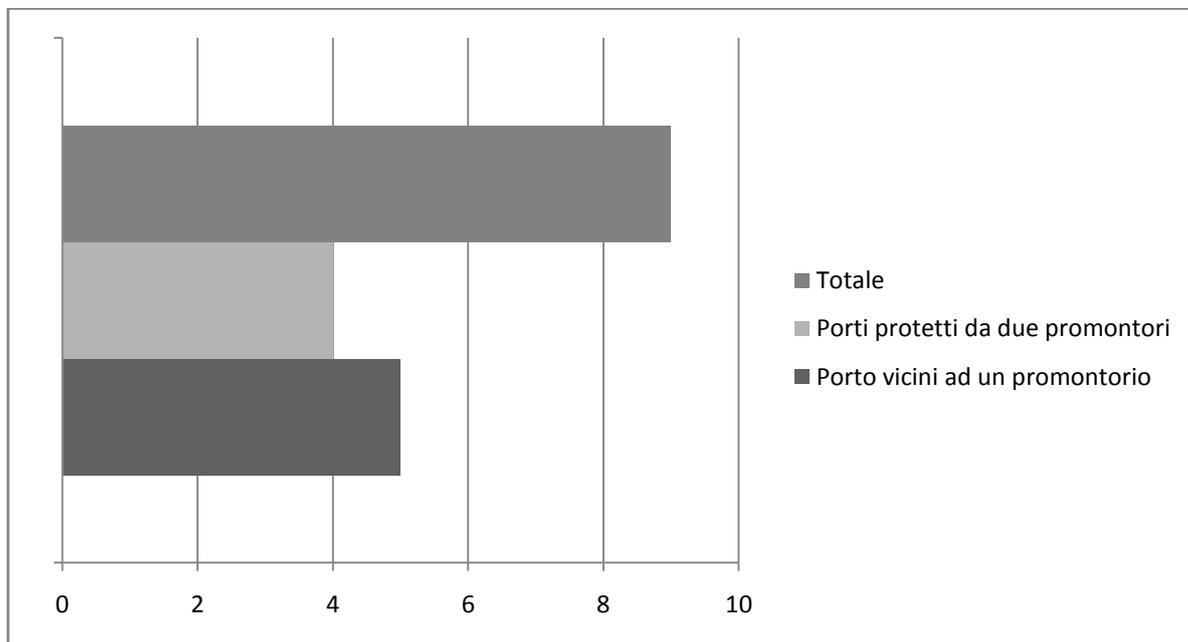
Tab. 4: Principali porti arcaici fenici divisi per tipologia

<sup>279</sup> In quest'ultimo caso sembra che il porto venisse utilizzato solo con la buona stagione. Nel caso di Solunto, invece, la mancata identificazione dell'insediamento lascia ancora dubbi sulla precisa natura del porto.

	<b>INSULARI</b>	<b>PROMONTORI</b>	<b>BAIA CHIUSA</b>	<b>AREA LAGUNARE</b>	<b>ESTUARIO</b>	<b>TIP. NON DEFINIBILE</b>
<b>COSTA FENICIO-ISRAELIANA</b>	-Arwad -Tiro	- Tabbat El Hammam - Beirut - Sidone - Athlit	- Byblos - Akko			- Ascalona
<b>CIPRO</b>		- Kition (2 promontori) - Amathus (2 promontori)		- Salamina		
<b>MALTA</b>			- Marsaxlokk			
<b>SICILIA</b>		- Solunto		- Mozia		
<b>SARDEGNA</b>		- Tharros	- Olbia	- Karalis - Golfo di Oristano (Othoca)		- Santa Maria di Villaputzu
<b>BALEARI</b>						
<b>SPAGNA MEDITERRANEA</b>		- Mazzarón (2 promontori)		- Mar Menor	- Villaricos - Rio Algarrobo - Rio Velez - Malaga	
<b>ATLANTICO</b>	- Tarifa - Mogador	- Tangeri (2 promontori)			- Ayamonte - Tavira - Abul -Santa Olaia - Lixus - Sala	
<b>AFRICA MEDITERRANEA</b>	- Rachgoun			- Cartagine	- Abdesalam El Bahri - Leptis Magna - Utica	

*Tab. 5: I principali porti arcaici fenici appartenenti ad una tipologia ben definita*

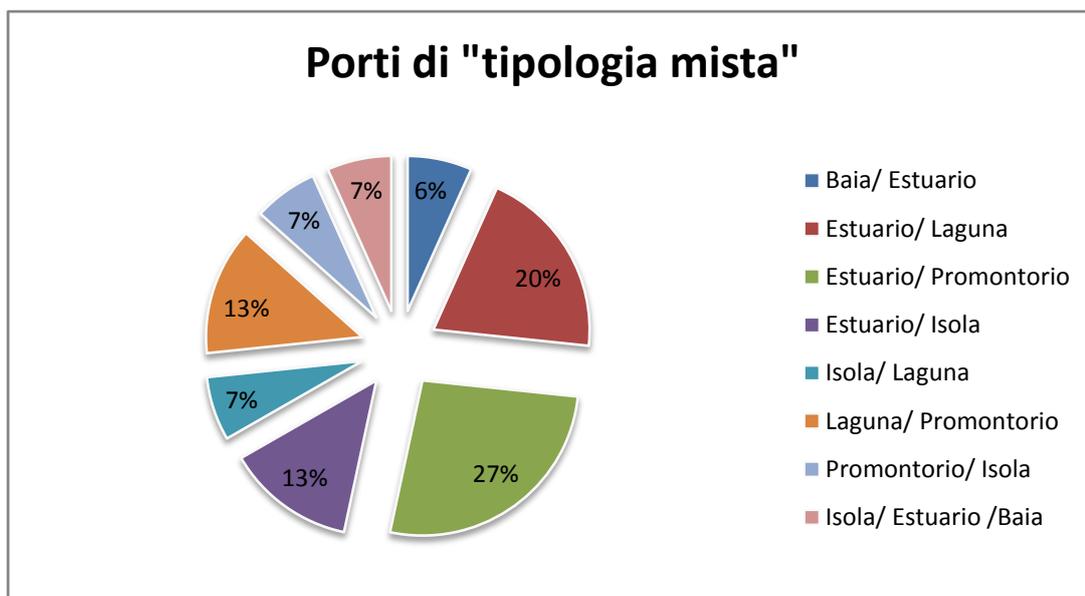
La situazione dei porti ricavati nelle vicinanze di uno o più promontori può essere schematizzata nel modo seguente:



Tab. 6: Porti fenici ricavati nelle vicinanze di uno o più promontori

Su un totale di 9 casi, ben 4 rientrano nella sottocategoria dei porti protetti da due promontori.

Per quanto riguarda, invece, i porti che abbiamo definito di “tipologia mista”, ecco come si configurano:



Tab. 7: Porti di tipologia mista. Percentuali della ricorrenza delle differenti attestazioni

e come si distribuiscono:

<b>Estuario / Promontorio</b>	- Almuñecar (SPAGNA MEDITERRANEA) - Abdera (SPAGNA MEDITERRANEA) - Palermo, 2 promontori (SICILIA) - Sa Caleta, 2 promontori (BALEARI)
<b>Estuario / Isola</b>	- Bosa (SARDEGNA) - Rio Guadalhorce (SPAGNA MEDITERRANEA)
<b>Laguna/ Promontorio</b>	- Nora (SARDEGNA) - Bithia (SARDEGNA)
<b>Isola / Laguna</b>	- Sulcis (SARDEGNA)
<b>Estuario / Laguna</b>	- Guardamar del Segura (SPAGNA MEDITERRANEA) - Lacus Ligustinus (SPAGNA ATLANTICA) - Castro Marim (PORTOGALLO)
<b>Baia / Estuario</b>	- Algeciras (SPAGNA MEDITERRANEA)
<b>Isole / Estuario / Baia</b>	- Baia di Cadice (SPAGNA ATLANTICA)
<b>Promontorio/ Isola</b>	- Eivissa (BALEARI)

Tab. 8: Porti a tipologia mista. Distribuzione

Dalla Tab. 5 emerge come lungo la costa fenicio-israeliana sia alto il numero di porti di porti con protezione parziale (nelle vicinanze di un promontorio o insulari), mentre nel mondo coloniale si prediligano situazioni con un livello di copertura più alto. Questa preferenza si fa più netta soprattutto nelle aree considerate di difficile navigazione (la Sardegna, la fascia mediterranea della Penisola Iberica vicina allo Stretto di Gibilterra, il versante atlantico), ove per la maggior parte dei porti si sceglie il modello del *λιμὴν κλυτὸς* (quindi porti in baie chiuse, in aree lagunari o che sfruttavano situazioni propizie concomitanti).

I porti di tipologia mista sono sostanzialmente eterogenei (Tab. 7), anche se si nota una leggera preponderanza di quelli installati presso un estuario protetto dalla presenza di un promontorio (4 occorrenze: Almuñecar, Abdera , Sa Caleta e

Palermo) o presso un estuario con area lagunare (3 occorrenze: Guardamar del Segura, Lacus Ligustinus e Castro Marim).

Anche nel caso dei porti di tipologia mista, si nota una maggiore incidenza in corrispondenza delle aree in cui la navigazione era più perigliosa (la Sardegna e la fascia della penisola iberica vicina allo Stretto di Gibilterra), con un'imprevista riduzione nella zona atlantica, in cui gli unici porti che vantavano di una protezione più marcata erano: la baia di Cadice (protetta da un arcipelago, da un estuario e dalla localizzazione entro uno specchio d'acqua interno), il *Lacus Ligustinus* e Castro Marim (esistenza di un'area lagunare all'interno dell'estuario del fiume).

Infine, sul versante atlantico, oltre alla già citata Baia di Cadice, la tipologia più attestata è quella del porto all'estuario di un fiume. In 7 casi su 8<sup>280</sup> (si esclude Sala) si tratta di estuari profondi, che nel I millennio a.C. garantivano alle imbarcazioni una protezione pressoché completa dalle dinamiche atlantiche.

I porti atlantici che esulano da questo modello sono quelli di Tangeri, Mogador e Tarifa. Due di essi (Tarifa e Tangeri) si trovavano praticamente a ridosso dello Stretto ed erano gli unici due punti, sui rispettivi versanti, in cui le navi potevano trovare momentaneo riparo: non si contraddistinguevano una protezione totale, ma il loro utilizzo si rendeva necessario proprio in quanto erano i soli luoghi sfruttabili dal punto di vista portuale.

---

<sup>280</sup> Santa Olaia, Abul, Tavira, Castro Marim, Ayamonte, Lacus Ligustinus, Lixus

## ***IV.2. GLI SCALI***

Questi i porti principali, ovvero quelli nei cui bacini si svolgeva gran parte dei commerci fenici in età arcaica. Naturalmente, alcuni di essi presentavano condizioni portuali ottimali, altri erano protetti in alcune stagioni, ma battuti dai venti in determinati periodi dell'anno.

Tra il IX ed il VII sec. a.C. questi porti fungevano da terminali dei commerci su larga scala: qui giungeva ogni tipo di prodotto, che poi – una volta caricato su navi di dimensioni più piccole – arrivava in ogni punto del bacino mediterraneo e del versante atlantico. Lungi dall'essere gli unici punti d'approdo, erano, al contrario, gli estremi a partire dai quali si dipanava una fitta rete di approdi o ancoraggi, scali di minor rilievo.

Questi scali venivano frequentati principalmente da imbarcazioni medio-piccole. Gli *hippoi* e le barche di minori dimensioni non disponevano, come abbiamo visto, di una coperta, per cui navigavano di giorno, fermandosi nei vari porti durante la notte. Affinché fosse possibile praticare questo tipo di navigazione, dovevano esistere degli scali intermedi cui appoggiarsi.

Con la navigazione di cabotaggio si potevano percorrere tra le 20 e le 40 miglia al giorno (a seconda delle dinamiche costiere) e si necessitava, dunque, di soste abbastanza frequenti che garantissero un riparo al calar del sole. Perciò dobbiamo immaginare che, tra i vari porti nominati, esistesse un reticolo di scali estremamente complesso che consentiva lo sviluppo dei traffici locali e che faceva loro da sostegno.

Molti di questi scali non hanno lasciato traccia di sé: in corrispondenza di alcuni sorsero delle strutture provvisorie (forse dei magazzini adibiti allo stoccaggio delle merci), mentre in altri casi la loro esistenza è desumibile unicamente in virtù della conformazione della costa.

Un pallido riflesso di quello che doveva essere il complicato sistema di porti/scali si può avere a partire dal Periplo di Scilace: il resoconto del suo viaggio, per quanto interpolato e leggermente posteriore al periodo qui preso in esame, può dare un'idea di come questi scali si succedessero a breve distanza l'uno dall'altro.

La lettura del Periplo evidenzia l'esistenza di approdi e/o ancoraggi che distavano tra loro mediamente un giorno/un giorno e mezzo di navigazione.

Gli scali minori servivano da appoggio per la navigazione di media-breve distanza. La loro minore fortuna si deve probabilmente attribuire alla protezione non ottimale delle loro acque, certamente inferiore a quella dei porti maggiori.

*“Degna di fiducia è la terra, infido il mare”*

Pittaco

## **V. I RELITTI**

I relitti di navi fenicie circolanti tra il IX ed il VII sec. a.C. e ad oggi individuati sono 5: 4 di essi provengono da due contesti (Ashkelon e Mazzarón) e sono stati ritrovati a poca distanza l'uno dall'altro, per cui è probabile che facessero parte di piccole flottiglie commerciali<sup>281</sup>; l'ultimo (rinvenuto a Bajo de la Campana) è ancora in fase di scavo per cui risulta difficile trarre ipotesi definitive sulla sua natura.

L'importanza di questi relitti è tuttavia innegabile: essi ci forniscono notizie aggiuntive sulle rotte attive in epoca arcaica, sulla natura del carico e sull'architettura navale. Di seguito, eccoli analizzati nel dettaglio.

### ***V.1. LE NAVI DI ASHKELON, TANIT (Fig. 96) ED ELISSA (Fig. 97)***

Nel 1997, a largo delle coste israeliane, furono individuati da un sottomarino della marina statunitense i relitti di due navi. Due anni dopo, nel 1999, si organizzò una campagna di studi al fine di realizzare una prospezione, una planimetria e una documentazione fotografica che consentisse l'identificazione dei due relitti.

---

<sup>281</sup> L'uso delle imbarcazioni di viaggiare in piccole flottiglie appare testimoniato, tra l'altro, da Strabone

### V.1.2. Il modello navale

La forma delle due navi era definita dalle centinaia di anfore (385 per *Tanit*, 396 per *Elissa*) facenti parte del loro carico, che hanno mantenuto – nonostante il naufragio- la loro posizione. Si è così potuto congetturare le dimensioni delle due imbarcazioni: ca. 14-14.50 m di lunghezza per 5.50 – 6 m di larghezza<sup>282</sup> (rapporto di 1:3). Per questo motivo, si ritiene che dovessero rientrare nel tipo chiamato “*gaulos*”, piuttosto che in quello dell’ “*hippos*”, le cui proporzioni erano più allungate (rapporto 1:4). Non sono stati rinvenuti remi, ma *Elissa*, nella parte centrale, presentava uno spazio aperto che potrebbe essere servito all’alloggiamento dell’albero<sup>283</sup>.

Il peso del carico si aggirava attorno alle 25 t, se si calcola che le anfore viaggiavano riempite di liquidi. Tuttavia è possibile che fosse maggiore, se si tengono in conto altre possibili merci di cui non sia rimasta traccia.

### V.1.3. Il carico

Entrambe le navi avevano un carico composto primariamente da *torpedo-shaped amphoras*, contenitori tipici dell’area fenicia autoctona. Tali anfore pesavano mediamente 6.7 kg da vuote, mentre raggiungevano i 24.68 kg una volta riempite (contenevano 17.8 l di liquidi)<sup>284</sup>. Fortemente standardizzate, rientrano in una produzione tipica della seconda metà dell’VIII sec. a.C.<sup>285</sup> dell’area levantina, ove anfore di questo tipo son state ritrovate in gran numero (Megiddo, Hazor, Tiro). Il rinvenimento di contenitori di questa forma anche a Sarepta ha fatto ipotizzare che fosse proprio questo il centro di realizzazione di queste anfore, che poi venivano inviate a Tiro, dove le si riempiva e le si imbarcava sulle navi.

---

<sup>282</sup> Stager 2004

<sup>283</sup> ibidem

<sup>284</sup> Stager 2004

<sup>285</sup> Ballard – Stager – Master – Yoerger – Mindell – Withcomb – Singh – Pechota 2002

Le indagini sui carichi delle imbarcazioni sono state condotte da Mc Govern, del laboratorio di archeologia molecolare dell'Università della Pennsylvania, che ha individuato – all'interno dell'anfora AS99.A.009 di Tanit - le tracce di una resina originata dal *Pinus halepensis*. Questo albero era molto diffuso durante l'età del Ferro nel Vicino Oriente; la persistenza di residui all'interno dell'anfora ha svolto un'attività fondamentale ai fini delle ricerche, in quanto ha intrappolato l'acido tartarico, una sostanza presente in quantità significative soltanto nell'uva e nei suoi derivati<sup>286</sup>. Proprio quest'osservazione ha permesso allo studioso americano di ipotizzare, per queste due navi, un carico formato principalmente da vino<sup>287</sup>.  
 Assieme alle anfore, si segnala il ritrovamento di vari pezzi di fibra di lana su cui, negli anni passati, erano in corso le analisi di Dennis Piechota. Tali indagini erano mirate a scoprire se la tinta su queste fibre fosse quella estratta dai *Murices* o fosse di altra natura. I risultati non sono ancora pubblicati, ma è interessante notare che anche i tessuti dovettero costituire parte integrante del carico.

#### **V.1.4. Oggetti di bordo**

Gli oggetti di bordo vanno considerati come componenti della nave: a differenza del carico che veniva venduto nei porti di arrivo, essi continuavano a essere usati nei diversi viaggi che l'imbarcazione compiva. La loro analisi può aiutare a determinare la provenienza della nave, la datazione, nonché la direzione.

Tra il materiale di bordo di Elissa sono stati rinvenuti: un mortaio siriano (AS99.B.024), un decantatore con orlo a fungo (AS99.B.023R) e ceramica da cucina probabilmente fenicia (AS99.B.029; AS99.B.028; AS99.B.34 e AS99.B.022R). Ceramica da mensa fenicia è stata rinvenuta anche a bordo della nave Tanit (AS99.A.002 e AS99.A.003), assieme a una coppa di fattura egiziana. Tutti gli elementi si inquadrano bene all'interno dell'orizzonte di VIII sec. a.C., confermando, dunque, i dati provenienti dall'esame del carico. Per quanto

---

<sup>286</sup> Stager 2003

<sup>287</sup> Sul commercio di vino Palmer 2003. Sul ruolo dei Fenici nella diffusione del vino in Occidente Zohary – Hopf 1988

riguarda poi la provenienza, pare chiaro che l'equipaggio fosse di origine levantina: a favore di questa ipotesi parla la quasi totalità degli elementi di bordo. L'unico elemento allogeno è la coppa egiziana, che è stata interpretata come *item* arrivato sulla nave durante un viaggio precedente<sup>288</sup>.

### V.1.5. Le condizioni del naufragio. Ricostruzione della rotta

Partite verosimilmente da Tiro<sup>289</sup>, le navi facevano parte di una flottiglia che si muoveva verso Ovest. Il senso della direzione è desumibile a partire dalla posizione di rinvenimento degli oggetti di bordo: le barche antiche avevano la zona dedicata alla cucina solitamente a poppa; a partire da questa considerazione è stato possibile arrivare a stabilire che le due navi stessero navigando in direzione O (e non in direzione E) al momento del naufragio<sup>290</sup>.

L'area di rinvenimento si colloca a ca. 33 miglia nautiche dalla costa, vale a dire a ca. 61 km dal litorale israeliano. Tale distanza privava le navi della vista della terraferma<sup>291</sup> (*Fig. 98*) ed implicava che le imbarcazioni stessero navigando a largo, praticando, dunque, una navigazione d'altura<sup>292</sup>. Per procedere nel loro viaggio, quindi, non stavano sfruttando le correnti costiere (di cui è possibile approfittare solo rimanendo piuttosto vicini alla terraferma), ma le correnti ed i venti d'alto mare.

Per andare verso SO (nella direzione in cui, se immaginiamo una partenza da Tiro, le due imbarcazioni stavano navigando) è necessario che soffino dei venti da Nord, in grado di permettere un andamento contrario al flusso naturale delle

---

<sup>288</sup> Stager 2002

<sup>289</sup> Le anfore di questo tipo sono state ritrovate in gran numero a Sarepta. Inoltre nell'VIII sec. a.C. Tiro era il porto principale della Fenicia.

<sup>290</sup> Stager 2004

<sup>291</sup> Riportando la zona di localizzazione dei relitti su una mappa della visibilità nel Mediterraneo, il punto in cui affondarono è uno dei rari luoghi in cui la terraferma non è visibile dal mare.

<sup>292</sup> La navigazione d'altura generalmente è considerata come la navigazione al di là dei 50 km di distanza dalla costa.

correnti<sup>293</sup>. Suddetti venti, i Meltemi, spiravano tra i mesi di Giugno ed Agosto: per cui, se l'ipotesi è giusta, *Tanit* ed *Elissa* dovevano trovarsi in mare proprio in questo periodo.

All'origine dell'affondamento si pone il “vento dell'Est”, la cui potenza devastatrice è nominata più volte dalle fonti bibliche. Questo vento era variabile (e, perciò, non prevedibile), secco e caldo.

*“Poi ecco, sette spighe sottili e arse dal vento orientale, germogliare dopo di quelle.”*

***Genesi, 41: 6***

*“il vento dell'est ne seccò il frutto (NDA: il frutto della vite); i suoi forti rami furono strappati via e seccarono, il fuoco li divorò.”*

***Ezechiele, 19:12***

*“Le navi di Tarshis trasportavano le tue merci. Così ti sei riempita e grandemente arricchita nel cuore dei mari. I tuoi rematori ti hanno portato su molte acque, ma il vento dell'Est ti ha distrutta nel cuore dei mari”*

***Ezechiele, 27: 26***

L'ultima testimonianza, in particolare, è rilevante per l'accento al “cuore dei mari” e sembra servire da riprova al fatto che questo vento colpisse con maggiore violenza a largo, dove – per l'appunto – *Tanit* ed *Elissa* stavano navigando.

Come rilevato durante le indagini, le imbarcazioni non erano capovolte, ma andarono semplicemente a picco, probabilmente dopo esser state inghiottite da una grande onda generata dal vento dell'Est.

Le navi stavano dunque viaggiando in un imprecisato giorno d'estate con il loro carico in direzione Ovest, quando un vento violento e secco le fece naufragare, impedendo di arrivare nel porto di destinazione. Quest'ultimo potrebbe essere individuato in uno degli scali sul delta egiziano o, piuttosto, in Cartagine. Secondo

---

<sup>293</sup> Il percorso ora descritto è rappresentato graficamente nella fig.18, nonché già menzionato a pag. 44

Stager<sup>294</sup> le navi erano dirette in Egitto: testimonianze di rapporti diretti tra la Fenicia e l'Egitto esistono in epoca anteriore<sup>295</sup> ed in epoca successiva. Nonostante l'Egitto non abbia restituito per la fase di VIII sec. a.C. anfore del tipo *torpedo shaped* (tipo che, invece, si è riscontrato a Cartagine), Stager si dichiara persuaso che Tanit ed Elissa siano da inserirsi all'interno di questi commerci<sup>296</sup>. Chi scrive è d'accordo con l'autore, ammettendo che, anche qualora l'Egitto non fosse la destinazione finale del viaggio, pur certo le due imbarcazioni dovevano aver previsto una sosta nei pressi del Delta del Nilo. Come si è visto nel capitolo relativo alle rotte, infatti, l'Egitto poteva essere sia una meta autonoma, destinazione finale di un breve circuito che lo legava direttamente con la Fenicia, sia essere raggiunto (nel corso di un viaggio d'andata o di ritorno<sup>297</sup>) tramite un percorso meridionale, che poi si dirigeva verso Cipro o verso l'Africa Settentrionale.

Il punto di annegamento presuppone almeno 2-3 giorni di viaggio da Tiro e si trova, a sua volta, a ca. 3-4 giorni di distanza dal delta egiziano. Dal momento che il raggiungimento di tutte le altre possibili mete richiedeva tempi lunghi (se consideriamo che il viaggio fu intrapreso in estate, era difficile arrivare a Cipro con lo spirare del Meltemi, per cui le imbarcazioni si sarebbero dirette piuttosto verso l'Africa Settentrionale o il Mar Ionio), è possibile ipotizzare che in ogni caso si sarebbero fermate in uno scalo egiziano (*Fig. 99*), prima di ripartire verso Ovest o tornare sulle coste fenicie.

## ***V.2. LE NAVI DEL MAZZARÓN, M-1 E M-2***

All'inizio degli anni '90 furono ritrovate, in tempi successivi, due imbarcazioni di piccole dimensioni<sup>298</sup>, vicino alla Playa de la Isla di Mazzarón, sulla costa

---

<sup>294</sup> Stager 2002, 2004

<sup>295</sup> Il racconto di Wenamon ne è un perfetto esempio

<sup>296</sup> Anche la coppa trovata tra gli oggetti di bordo, potrebbe essere una rimanenza di viaggi passati, testimoniando il fatto che le navi avessero già coperto questo tragitto in passato

<sup>297</sup> Ma si è visto come, in questo caso, le imbarcazioni fossero in partenza da Est.

<sup>298</sup> Negueruela 1995

murciana (*Fig. 100*). Le operazioni di scavo furono condotte tra il 1999 ed il 2001.

### V.2.1. Il modello navale

Entrambe le imbarcazioni appartengono allo stesso modello navale: mentre del Mazzarón 1 poche sono le strutture conservate (la chiglia di 4.5 m praticamente completa, 9 tavole di fasciame e 4 ordinate con la curvatura originale<sup>299</sup>), il M-2 si è preservato sostanzialmente intatto.

Le imbarcazioni misuravano 8.2 m in lunghezza, 2.2 m in larghezza ed avevano un'altezza massima di 0.9 m<sup>300</sup>: siffatte dimensioni le fanno rientrare nel modello dell' *hippos* fenicio, ovvero di quelle barche di piccolo tonnellaggio ampiamente usate per coprire circuiti commerciali di breve-media distanza. Il rapporto tra lunghezza e larghezza è di 1:4 : erano, pertanto, barche strette ed allungate (*Fig. 101*). Le navi non erano dotate di coperta, per cui si deve pensare che l'equipaggio trascorresse la notte sulla terraferma (fatto, questo, confermato dalla scarsità dell'equipaggiamento di bordo<sup>301</sup>).

Le analisi condotte sugli scafi hanno permesso di determinare la natura del materiale usato, evidenziando una certa eterogeneità nella scelta dei legni impiegati: il cipresso per la trave della chiglia, il fico per le ordinate, il pino per le tavole del fasciame, l'olivo per le minuterie<sup>302</sup>.

Le straordinarie condizioni di conservazione hanno inoltre permesso uno studio accurato dell'architettura navale, rivelando una costruzione *shell first* (a fasciame portante), "a paro", completata con un assemblaggio col sistema "a mortasa e tenone" e con la cucitura per le ordinate<sup>303</sup>.

---

<sup>299</sup> Negueruela 2005b

<sup>300</sup> Le dimensioni originali delle navi, dunque, dovevano essere maggiori. Negueruela 2005a e precedenti

<sup>301</sup> Si veda paragrafo relativo agli "Oggetti di bordo"

<sup>302</sup> Negueruela 2005

<sup>303</sup> Negueruela 2005a, 2005b

Non si sono conservati i remi, tuttavia nella parte maestra del M-2 è stata identificata una scassa che serviva verosimilmente per l'alloggiamento dell'albero maestro, sicché dobbiamo pensare che le imbarcazioni sfruttassero prevalentemente la propulsione velica.

Tracce di impeciatura sono state individuate lungo la superficie interna ed esterna delle imbarcazioni: la pece si era ricavata riscaldando resina di pino ed era stata applicata negli interstizi dopo aver montato le costole, al fine di impermeabilizzare le imbarcazioni<sup>304</sup>.

Ulteriore elemento da segnalare e che potrebbe far luce su alcuni aspetti dell'architettura navale fenicia è la presenza di alcuni orifizi quadrati su uno dei bagli (Baglio n°2), variamente interpretati. Un'ipotesi è quella che siano serviti per l'alloggiamento di pali verticali che reggevano una piccola vela, sul modello di alcune imbarcazioni ancora oggi utilizzate in Cina e documentato anche da una raffigurazione su ceramica proveniente dal Tossal de San Miguel de Liria (Valencia) (*Fig. 102*); l'altra – e più convincente – possibilità è che si trattasse di un sistema per reggere il timone (l'anomalia trova nella parte di poppa), composto da due pali verticali uniti, nella parte superiore, da un palo orizzontale. Tramite questa struttura sarebbe stato possibile passare l'unico timone di cui erano dotati gli *hippoi* da dritta a sinistra e viceversa<sup>305</sup>.

### V.2.2. Il carico

Il carico delle due imbarcazioni era costituito prevalentemente da lingotti di piombo (concretamente litargirio) a forma di calotta sferica, per un totale, nel M-2, di 2.800 kg. Occupavano praticamente tutta l'imbarcazione nella sua parte poppiera e prodiera, lasciando libera solamente la zona maestra. Tali metalli provenivano probabilmente dalla zona interna di Mazarrón.

---

<sup>304</sup> Negueruela 2005a

<sup>305</sup> *ibidem*

### **V.2.3. Oggetti di bordo**

Tra i materiali rinvenuti e facenti parte dell'equipaggiamento della nave, vi sono: un'anfora del tipo Trayamar 1, una mola a mano ed una sporta di sparto con manico in legno. Questi oggetti sono da ritenersi ad uso dell'equipaggio.

L'anfora, al momento dello scavo, era estremamente frammentata, ma la si è potuta ricostruire per intero. Appartenente, come detto, al tipo Trayamar 1, è un contenitore con precisi confronti a Chorreras, Toscanos, Morro de Mezquitilla e Malaga: la sua produzione è da contestualizzarsi, per l'appunto, in quest'area della costa spagnola. Fu trovata nella parte centrale della barca e doveva essere legata, tramite delle corde, all'albero: veniva utilizzata probabilmente per l'acqua dolce necessaria per l'equipaggio.

La mola a mano fu rinvenuta nella zona Ovest del M-2 ed era costituita da due blocchi di granito.

A 1 m dalla prua del M-2, inoltre, fu trovata un'ancora, ancora collegata alla nave tramite una corda. Si tratta del più antico esempio di ancora "composita", realizzata in legno e piombo.

### **V.2.4. Le condizioni del naufragio. Ricostruzione della rotta**

Sulle possibili cause del naufragio poco si è detto. Ad ogni modo, attraverso i dati fin qui esposti, potremmo avanzare qualche osservazione.

Le due imbarcazioni si trovavano a poca distanza dalla costa (ca. 50 m, 2.5 m di profondità), all'interno – dunque - della baia naturale di Mazarrón. Questa insenatura è protetta dal Capo di Palo dai venti dominanti di N e NE, ma è pericolosamente esposta alle onde provenienti da SE, che sono molto frequenti in questa zona per gran parte dell'anno (all'incirca dall'autunno alla primavera).

E' probabile che proprio una di queste onde avesse travolto le due piccole imbarcazioni, che al momento si trovavano forse ferme (ancora al di fuori della nave) nella rada di Mazzarón. Essendo vicine, contemporanee e presentando carico uniforme, è verosimile che i due *hippoi* facessero parte di una flottiglia commerciale operante lungo le coste spagnole.

Pochi sono pure gli indizi sulla rotta: le piccole dimensioni possono indurci a pensare che tali imbarcazioni coprissero piccole distanze e che realizzassero una navigazione di cabotaggio, con viaggi diurni e soste notturne. Di sicuro transitavano lungo le coste spagnole, ma non sappiamo se mai raggiunsero – nei loro viaggi – l'Atlantico<sup>306</sup> (ad ogni modo, mancano, per il loro ultimo viaggio, tracce che parlino in questo senso). I metalli trasportati provenivano dall'*hinterland* di Mazzarón: era dunque questo da considerarsi un punto di partenza e non un punto d'arrivo.

L'anfora del tipo Trayamar veniva prodotta nella zona di Malaga: dato che l'area del Mazzarón non fu sede di grandi centri stabili, ma fu soprattutto sfruttata per le risorse metallifere, è possibile che le navi provenissero da Est e si fossero momentaneamente fermate nella rada per caricare i lingotti.

Il relitto M-2 presentava la prua verso O, quindi in direzione d'uscita del porto. Forse le navi, dopo essersi fermate ed esser state caricate, aspettavano solo di uscire dal porto e ripartire. Che tornassero verso la zona di Malaga da cui, forse, provenivano o proseguissero piuttosto verso Est, non ci è dato saperlo<sup>307</sup> (*Fig. 103*).

---

<sup>306</sup> Come si è già detto a proposito dell'attraversamento dello stretto di Gibilterra, le imbarcazioni più piccole erano favorite nel passaggio da E ad O, poiché non dovevano obbligatoriamente aspettare che spirasse un vento di Levante

<sup>307</sup> Il percorso di ritorno verso Malaga poteva essere effettuato sfruttando il naturale andamento delle correnti (secondo quanto rappresentato nella fig. 24 e teorizzato a pagg. 50-51). Il percorso inverso, in direzione est, è da considerarsi un frammento del circuito regionale descritto a pag. 58-59 e illustrato nella fig. 30.

### **V.3. IL RELITTO DI BAJO DE LA CAMPANA**

Tra i relitti fenici arcaici che si conoscono, quello di Bajo de la Campana (Murcia) fu il primo ad essere localizzato (*Fig. 104*). Individuato nel 1958, non è stato però purtroppo oggetto di indagini approfondite, almeno fino a questi ultimi anni in cui successive e metodiche campagne di scavo stanno portando alla luce molti materiali pertinenti all'imbarcazione.

#### **V.3.1. Il modello navale**

Sulla natura del relitto e la sua appartenenza ad un modello navale poco si può dire, dal momento che lo scafo non è stato ancora rinvenuto. Nella campagna del 2009, però, è stato individuato un grosso pezzo di legno<sup>308</sup> che si pensa potesse far parte della struttura della nave. E' stato ipotizzato che fosse una nave di dimensioni considerevoli (almeno a giudicare dal carico), la cui lunghezza si aggirava attorno ai 20 m. Se questa supposizione venisse confermata, ci troveremmo dinnanzi a una delle grandi navi mercantili fenicie, piuttosto che a una piccola imbarcazione adibita al trasporto locale.

#### **V.3.2. Il carico e gli oggetti di bordo**

Essendo le indagini ancora in corso e non sapendo cosa potranno riservare le future immersioni, risulta difficile definire quali *items* facessero parte del carico della nave e quali, invece, appartenessero semplicemente ai materiali di bordo.

Al commercio erano destinate le zanne di elefante ritrovate in gran numero: alle 13 rinvenute nel corso di un'immersione nel 1959, vanno aggiunti i nuovi ritrovamenti che farebbero ammontare il numero a ca. 20 pezzi. Le zanne hanno

---

<sup>308</sup> Polzer – Pinedo Reyes 2009

una lunghezza tra i 30 ed i 99 cm<sup>309</sup> e, tra quelle venute alla luce negli anni '50, 4 riportano un'iscrizione in lettere fenicie. La provenienza di questi materiali è sicuramente nordafricana e riconducibile, probabilmente, alla facciata atlantica del Marocco.

Le suddette zanne non sono l'unico elemento in avorio rinvenuto all'interno del relitto, che vanta anche un manico eburneo di un elegante coltellino<sup>310</sup>. Questo primo nucleo di oggetti permette di isolare già un nucleo geografico, che abbiamo visto identificarsi con il Marocco atlantico (forse l'area attorno a Lixus, dove nel VII sec. a.C. secondo le fonti vi erano elefanti<sup>311</sup>).

Dalla facciata atlantica, ma nel suo lato settentrionale, provengono i lingotti di stagno, probabilmente originari dell'area portoghese o galiziana. Uno di questi lingotti, in particolare, si è rivelato fondamentale nell'attribuzione dei lingotti e delle zanne al carico di un unico relitto, in quanto è stato rinvenuto attaccato ad una delle zanne di elefante. L'area di Bajo de la Campana è stata teatro, infatti, di numerosi affondamenti a causa dell'esistenza di uno scoglio emergente dall'acqua: ciò ha portato ad una sovrapposizione di materiale eterogeneo che non sempre è facile attribuire ad un'imbarcazione piuttosto che ad un'altra. Il particolare contesto in cui sono stati ritrovati la zanna e il suddetto lingotto ha fatto sì che si potesse parlare con certezza dell'appartenenza alla stessa nave di questi materiali. I lingotti permettono di rintracciare un secondo nucleo geografico, individuabile nel litorale atlantico della penisola iberica.

Un terzo centro di provenienza del carico fu forse l'area del Mazzarón, cui si tende ad attribuire un nodulo di galena argentifera ritrovato durante le indagini<sup>312</sup>.

Le ultime campagne hanno evidenziato la presenza di materiali di lusso presenti a bordo della nave: si tratta di una serie di set in bronzo, presumibilmente *appliques*

---

<sup>309</sup> Mederos Martín – Ruiz Cabrero 2004

<sup>310</sup> Polzer – Pinedo Reyes 2009

<sup>311</sup> Mederos Martín – Ruiz Cabrero 2004

<sup>312</sup> Mederos Martín – Ruiz Cabrero 2004

facenti parte di un qualche tipo di mobilio (letto, sedia)<sup>313</sup>. Se questi elementi suntuari facessero veramente parte del carico dalla nave, allora avremmo un ulteriore elemento a favore delle grandi dimensioni dell'imbarcazione. E' impossibile determinare l'area di provenienza o di destinazione di tali elementi: è stata riscontrata, ad ogni modo, la presenza di materiali simili in sepolture fenicie<sup>314</sup>. Si potrebbe pensare, dunque, che fossero destinati ad un ricco personaggio fenicio, stabilito in Occidente e residente nell'insediamento di La Fonteta oppure a Sa Caleta (Ibiza).

Sempre riconducibile all'ambito dei commerci di lusso è un piccolo unguentario, trovato intatto e databile alla fine del VII sec. a.C. – inizio VI: si ritiene che questi piccoli contenitori di olii profumati venissero stipati, all'interno delle grandi navi, negli spazi vuoti tra il materiale più ingombrante<sup>315</sup>.

Si segnala inoltre una base litica decorata che doveva servire per supportare una statua di dimensioni considerevoli<sup>316</sup>.

Numerosi, ma di altrettanto oscura interpretazione (nel senso che difficile è definire l'area di produzione) sono i pettini in legno venuti alla luce nel corso degli ultimi anni.

Per quanto riguarda i resti ceramici, invece, ad oggi non si può attribuirli con sicurezza all'equipaggio di bordo o al carico. Alcuni elementi risultano di grande importanza in quanto permettono di aggiungere, al già vario panorama geografico, ulteriori punti d'interesse. Mi riferisco alle due anfore, la R-1 tarda (della zona malagueña) ed il contenitore ovoide centro-mediterraneo, entrambe riconducibili alla fine del VII o all'inizio del VI sec. a.C.

L'anfora R-1 presenta, tra i degrassanti, lo scisto. Tale materiale è stato rinvenuto ugualmente all'interno di una coppa, di un tripode e di un piatto<sup>317</sup> e fa pensare, per l'appunto, ad una fabbricazione di tali oggetti nell'area prossima a Malaga. Lo scisto fu utilizzato come degrassante anche nella già menzionata anfora Trayamar 1, ritrovata all'interno del relitto 2 del Mazzarón.

---

<sup>313</sup> Polzer – Pinedo Reyes 2009

<sup>314</sup> A Tharros e Huelva, ad esempio. Polzer – Pinedo Reyes 2009

<sup>315</sup> Mederos Martín – Ruiz Cabrero 2004

<sup>316</sup> Polzer – Pinedo Reyes 2009

<sup>317</sup> Mederos Martín – Ruiz Cabrero 2004

L'anfora ovoidale, del tipo 2.1.1.2, proviene dall'area del Mediterraneo Centrale. All'interno dell'impasto si è rilevata la presenza di feldspato e plagioclasio, che potrebbero essere spia di un'origine sarda.

### **V.3.3. Le condizioni del naufragio. Ricostruzione della rotta.**

Il naufragio della nave è stato attribuito, come si è accennato in precedenza, alla presenza di un grande blocco calcareo che nell'antichità emergeva dall'acqua. Attualmente tale scoglio si trova ad una profondità di ca. 1,5 m, laddove il fondale restante giace su un livello di 11-13 m più basso. Lo scoglio fece affondare molte imbarcazioni a giudicare dal materiale di cronologia varia ritrovato sul fondo del mare e si trovava in una posizione abbastanza infida, in quanto si poneva sulla traiettoria d'ingresso al Mar Menor.

L'eterogeneità del carico e degli oggetti presenti sul relitto di Bajo de la Campana rende arduo supporre la rotta: la presenza di elementi di origine atlantica, spagnola e sarda potrebbe rivelare un percorso della nave che interessasse l'intero bacino mediterraneo Occidentale, quindi le coste atlantiche del Marocco, Cadice, la costa meridionale spagnola e la Sardegna<sup>318</sup>. Lo stagno proveniente dall'area settentrionale della Penisola Iberica potrebbe essere invece arrivato a Cadice in maniera differente e imbarcato sulla nave nel grande porto atlantico.

Il grande mercantile aveva navigato nell'Atlantico, si era rifornito ( forse praticando il famoso *silent trade* di cui parla Hdt, IV, 196?) d'avorio a Lixus e di

---

<sup>318</sup> Quest'ultimo luogo appare difficile da inserire all'interno della rotta della nave. Può essere che l'anfora facesse parte del materiale di bordo e che fosse stata imbarcata durante uno dei precedenti viaggi o prima che la nave entrasse nell'Atlantico.

stagno a Cadice<sup>319</sup>, e – approfittando della corrente in entrata dall’oceano – si era avvicinata alle coste spagnole, fermandosi lungo il percorso prima a Malaga e poi nella rada di Mazzarón. Per compiere questo percorso aveva dovuto navigare lungo il litorale, per evitare i venti contrari e sfruttare le correnti costiere . Ripartita da Mazzarón, stava per entrare nel Mar Menor ove avrebbe effettuato un’altra sosta prima di procedere alla volta di La Fonteta o di Ibiza<sup>320</sup>, (dove molto del materiale che portava a bordo sarebbe stato scaricato per essere venduto a qualche membro dell’*elite*) quando un insidioso scoglio le impedì di proseguire il suo percorso (Fig. 105).

---

<sup>319</sup> Per la navigazione dell’Atlantico si veda pag. 53 - 54

<sup>320</sup> Questa rotta ricalca parzialmente quella illustrata nella fig. 30 e descritta a pagg. 58-59

<b>Relitto</b>	<b>Modello navale</b>	<b>Luogo di rinvenimento</b>	<b>Porto di partenza</b>	<b>Porto di arrivo</b>	<b>Carico principale</b>	<b>Circuito effettuato</b>	<b>Cronologia</b>
<b>Elissa</b>	<i>Gaulos</i>	Ashkelon (Israele)	Porto della Fenicia. Tiro?	Egitto o Cartagine	Vino	Fenicia – Egitto – Cartagine?	VIII sec. a.C.
<b>Tanit</b>	<i>Gaulos</i>	Ashkelon (Israele)	Porto della Fenicia. Tiro?	Egitto o Cartagine	Vino	Fenicia – Egitto – Cartagine?	VIII sec. a.C.
<b>M - 1</b>	<i>Hippos</i>	Mazarrón (Murcia, Spagna)	Area malagueña	?	Piombo/litargirio	Costa spagnola	VII sec. a.C.
<b>M - 2</b>	<i>Hippos</i>	Mazarrón (Murcia, Spagna)	Area malagueña	?	Piombo/litargirio	Costa spagnola	VII sec. a.C.
<b>Bajo de la Campana</b>	<i>Gaulos?</i>	Bajo de la Campana (Murcia, Spagna)	Zona atlantica. Cadice?	La Fonteta? Sa Caleta?	<i>Luxury goods</i>	Africa atlantica – Spagna atlantica – costa spagnola. Mediterraneo occidentale.	Fine VII sec. a.C. – inizio VI sec. a.C.

Tab. 9: Tabella riassuntiva con i principali dati dei relitti di IX – VII sec. a.C.

## Conclusioni

Il IX sec. a.C. segna il definitivo inserimento dei Fenici all'interno dei grandi traffici mediterraneo-atlantici. E' la prima volta nella storia della navigazione che un popolo occupa capillarmente un territorio così ampio.

Un inquadramento esatto del fenomeno deve tenerne in conto i presupposti e le conseguenze: quanto ai primi, si deve considerare che l'avventura occidentale fenicia non è da interpretarsi come un episodio *ex novo*, ma è leggibile solo alla luce di un lungo processo di acquisizione di conoscenze nautiche che affonda le sue radici nel II millennio a.C. ; quanto alle seconde, invece, è necessario riconoscere che l'esperienza fenicia contribuì ad accrescere ulteriormente tale *corpus* di cognizioni, che venne in seguito trasmesso e/o ereditato a/da altri popoli mediterranei. Una commistione di elementi nuovi ed elementi esistenti, dunque, che rese quella fenicia la cultura marinara per eccellenza dell'antichità.

L'analisi sincronica delle rotte dimostra come la conoscenza del regime dei venti e delle correnti, unita ad un saggio utilizzo della vela quadra, rese di fatto possibile il raggiungimento di tutti i punti del Mediterraneo, anche di quelli ubicati in posizioni di difficile accesso: ogni percorso era praticabile, a condizione che si navigasse in determinati periodi dell'anno e che si prendessero i venti dalla giusta angolazione. La *Fig.106* mostra le aree frequentate, tra il IX ed il VII sec. a.C., dalle imbarcazioni fenicie: è il risultato della sovrapposizione dei dati archeologici relativi al commercio di *items* fenici, delle fonti letterarie nonché delle osservazioni del Cap. II relative alle rotte utilizzate. Ciò che ne emerge è il fatto che le navi fenicie coprissero, con le loro attività, l'80% dell'area mediterranea.

Un esame diacronico, invece, evidenzia un mutamento di percorsi: nel tempo le rotte non rimasero sempre le stesse, ma subirono variazioni, nuove introduzioni o semplicemente smisero di essere praticate.

Inappropriato sarebbe ricondurre queste modificazioni a problemi tecnici di navigazione, in quanto – come si è visto – non esistevano difficoltà tali da impedire la frequentazione di alcun luogo mediterraneo/atlantico. Le ragioni di

questi mutamenti vanno quindi attribuite a scelte politico/economiche precise ed allo stabilirsi di nuovi contatti commerciali tra i nuovi centri fenici e potrebbero essere riassunte come segue.

Nel IX sec. a.C. forte era il richiamo dei metalli: le rotte praticate avevano tutte un terminale sfruttabile dal punto di vista delle risorse. Il percorso egeo aveva come tappa più settentrionale Thasos, la prima occupazione di Cipro si localizzò nei porti vicini al massiccio del Troados, la Sardegna conobbe uno stanziamento sulla costa meridionale (Nora) ed uno su quella nordoccidentale (Sant'Imbenia) e, nella loro ricerca di metalli, le navi fenicie si spinsero fino al centro tartessico di Huelva.

E' questa, dunque, una fase in cui non si producono ancora molti centri stanziali, ma in cui già si intuisce una certa volontà di definire i confini dell'area di interesse: in questo senso sembrano parlare le precoci frequentazioni atlantiche, nonché la fondazione del centro chiave di Cartagine, sorto in corrispondenza di uno dei maggiori punti di snodo del traffico marittimo mediterraneo.

I contorni dell'area interessata dalla successiva diaspora sono, quindi, già definiti: nei secoli seguenti si assisterà all'occupazione di vari punti chiave all'interno della direttiva principale precedentemente tracciata.

Nell'VIII sec. a.C. il panorama si amplia, segnando la tappa di maggiore mobilità: si aprono nuove rotte (basso Tirreno, costa orientale della Sicilia) ed i traffici intercoloniali aumentano. Il tratto distintivo sembra essere rappresentato dall'esistenza di canali commerciali privilegiati con i Greci: tali canali si concretizzano in un primo momento nella creazione di *comptoir* misti (Pithekoussai, Sant'Imbenia) e si evolvono, sul finire del secolo, in una sorta di tacito accordo in base al quale i Fenici abbandonano *sponte propria* alcuni percorsi (Mar Egeo<sup>321</sup>, coste calabresi).

---

<sup>321</sup> Erodoto e Tudicide, ad esempio, rievocano il ricordo di un lontano passato in cui i Fenici frequentavano la Grecia e le sue isole. Il fatto che riconducano questi contatti all'epoca delle gesta di Eracle o Cadmo sembra confermare che i Fenici non percorressero ormai da tempo con regolarità le rotte egee.

Col VII sec. a.C., infine, si assiste ad un definitivo (e, sappiamo, irreversibile) spostamento dell'asse dei commerci fenici che, dopo il declino del percorso egeo, si realizzano soprattutto nel settore centro-occidentale, ove i nuovi centri danno vita al fervere di traffici per lo più di media-breve distanza.

La prima parte di questo studio, dunque, rileva la pressoché totale percorribilità del Mediterraneo e del tramo atlantico iberico e nordafricano.

Si è rimarcato come, all'interno del Mediterraneo, le correnti influiscano sulla navigazione in maniera del tutto marginale; i venti, invece, esercitano un'azione molto più marcata, cui si può, tuttavia, ovviare aspettando la stagione giusta e sfruttando le potenzialità della vela.

L'attraversamento dello Stretto veniva effettuato tenendosi vicini alle coste, poiché nel tratto centrale le correnti potevano farsi particolarmente violente.

La scelta dell'imbarcazione da utilizzare per entrare nell'Atlantico comportava alcune conseguenze degne di nota: i *gauloi* avevano maggiori difficoltà nel momento dell'attraversamento, laddove gli *hippoi*, con le loro dimensioni più modeste, consentivano un doppiaggio relativamente più agevole; gli *hippoi* erano, però, meno funzionali nella navigazione oceanica in quanto il loro basso pescaggio li rendeva inadatti a procedere quando i venti superassero il 2° o il 3° grado della scala Beaufort. Dobbiamo pensare, quindi, ad una loro utilizzazione piuttosto limitata<sup>322</sup> nel contesto atlantico, mentre doveva essere piuttosto frequente incontrare in età arcaica flottiglie di *hippoi* facenti la spola tra centri mediterranei vicini.

Conferma di questa complementarità nell'uso dei tipi navali proviene dai relitti arcaici fino ad oggi ritrovati: il *gaulos* di Bajo de la Campana sembra esser stato impegnato nei trasporti atlantico-mediterranei, mentre invece i due *hippoi* rinvenuti sempre sulle coste mediterranee della Spagna (golfo del Mazarrón) furono implicati in commerci a raggio locale.

---

<sup>322</sup> Seppur, comunque, concreta, come dimostra il ritrovamento del modellino di *hippos* dal Carambolo

Nel IV capitolo sono stati esaminati 55 porti: la scelta non è stata casuale, ma è ricaduta sui porti che si ritiene siano stati quelli principali nell'epoca qui esaminata. Come già specificato, non sono stati analizzati alcuni dei grandi porti attivi tra il IX ed il VII sec. a.C. (si pensi, per tutti, al caso di Kommos) in quanto non specificatamente fenici: ai fini di un'indagine basata sull'individuazione di tipologie portuali, è sembrato opportuno isolare – all'interno dell'ampio panorama degli scali frequentati in età arcaica – le realtà aventi una chiara origine levantina. Tale scelta ha consentito di visualizzare la distribuzione delle varie tipologie nello spazio ed ha permesso di avanzare alcune riflessioni.

Funzionali al traffico marittimo e commerciale, i principali porti fenici dell'età arcaica si avvalevano di situazioni naturali propizie. Ciononostante, il capitolo ad essi relativo ha messo in luce come si fossero adottate, perlomeno nei porti orientali, alcune misure atte a migliorarne la protezione.

La costruzione di tali accorgimenti si localizza in corrispondenza di zone con una copertura parziale (porti ricavati nelle vicinanze di un promontorio), mentre risulta del tutto assente nei casi in cui la conformazione della costa fosse già di per sé sufficiente a garantire la protezione delle imbarcazioni all'interno del porto. La percentuale di interventi artificiali relativi alla messa in sicurezza dei porti con una condizione morfologica non ottimale, è a dir poco sorprendente (100%): lungo la costa fenicio-israeliana tutti e 4 i porti più importanti (Tabbat el Hammam, Beirut, Sidone ed Athlit) conoscono apprestamenti di natura cautelativa, che li resero – di fatto – utilizzabili senza riduzioni stagionali. I restanti porti, invece, godevano semplicemente dei vantaggi che derivavano dalla configurazione del litorale.

Future indagini, mirate al riconoscimento di eventuali opere portuali nei contesti del Mediterraneo Occidentale e dell'Atlantico, potranno chiarire se i Fenici avessero adottato questo *modus agendi* anche al di fuori della madrepatria, o se le acquisite conoscenze di ingegneria portuale ebbero un'applicazione reale solo in Oriente.

Non è da escludere che le scelte in ambito occidentale furono indirizzate sin da subito verso tratti di costa con un livello di copertura naturale medio-alta, in modo da non necessitare di protezioni aggiuntive di tipo artificiale. La *Fig. 107*, infatti, mostra come le attestazioni di porti appartenenti alla categoria del *λιμὴν εὖορμος* siano relativamente ridotte al di fuori della madrepatria e di Cipro. Tra i porti principali, solo 4 in Occidente risultano ricavati nelle vicinanze di promontori (Solunto, Tharros, Mazzarón e Tangeri), ma due di essi (Mazzarón e Tangeri) erano protetti dalla presenza di un secondo promontorio che fungeva da ostacolo per i venti provenienti da due direzioni. Ad ogni modo il numero di questo tipo di porti in Occidente è inferiore rispetto alle attestazioni orientali (6).

Per quanto riguarda i porti insulari ( ugualmente facenti parte della categoria dei porti con protezione parziale), in Occidente si hanno 3 attestazioni: Rachgoun, Tarifa e Mogador. Sono centri che non hanno una spiccata importanza, nel senso che attorno ai loro porti non si sviluppano insediamenti con un denso popolamento. Tarifa (la cui appartenenza alla tipologia dei porti insulari è tuttavia da verificare) serviva come approdo in una zona per il resto priva di punti con caratteristiche portuali propizie. Gli isolotti di Rachgoun e Mogador, invece, servirono da approdi secondari correlati a centri di dimensioni modeste: per entrambi, le testimonianze più antiche della frequentazione fenicia si datano al VII sec. a.C.

Diffuse, invece, sono la tipologia mista (15 occorrenze) ed i porti ricavati all'estuario di un fiume (13 occorrenze) che rispondevano, quasi sempre, ad insediamenti di una certa importanza. In linea di massima, dunque, potremmo dire che ad una migliore situazione portuale corrispose una maggiore importanza dell'insediamento. A quest'ultima osservazione si deve aggiungere un altro fattore che senza dubbio contribuiva alla crescita del porto: la sua posizione all'interno del bacino geografico di riferimento, nonché il suo collegamento con le risorse dell'entroterra. E' per questo che alcuni porti (Cartagine, nel punto di passaggio tra Mediterraneo Orientale e Mediterraneo Occidentale; Cadice, insediamento con un approdo altamente protetto e che dava l'accesso alle riserve d'argento tartessiche) ebbero maggiore successo di altri: le contingenze storiche, e non il

caso, furono alla base della creazione degli equilibri che si produssero nel mondo fenicio tra il IX ed il VII sec. a.C.