

L'ARCHEOLOGO SUBACQUEO

Semestrale di archeologia subacquea e navale

Anno XXVI, 71 n.s., 1.2020

Particolare della veduta del Mar Piccolo di Taranto e della città con impianti di mitili e attività di pesca. Mosaico di conchiglie e pittura a tempera, realizzato per il Museo del Canonico G. Ceci (fine XVIII secolo).





Di porti chiusi e questioni aperte. Una rivisitazione del concetto di “porto chiuso” nelle fonti greche

di Chiara Maria Mauro

Departamento de Prehistoria, Historia Antigua y Arqueología, Universidad Complutense de Madrid

ABSTRACT

The phrase λιμὴν κλειστός (rendered differently in scholarship as “closed/closable/enclosed harbour”) has come under much discussion; however, there is no agreement on its meaning so far. Though attempts to interpret this phrase date back as far as the 19th century, the majority of them have adopted a philological approach, frequently assuming the static nature of the phrase over time. In contrast, this paper arises from written sources (particularly, it employs the Periplus of Pseudo-Skylax and the Geography by Strabo) and compare them with the available archaeological and geological data.

Keywords: closed harbours, ports, seafaring, nautical sources, technical terminology.

L'espressione λιμὴν κλειστός ricorre spesso nelle pubblicazioni che trattano di temi di storia o archeologia portuale, soprattutto in riferimento al mondo greco-romano. Tradotta in italiano come “porto chiuso”, la locuzione è stata variamente interpretata, identificando – a seconda degli autori che la impiegano – situazioni differenti, quali a esempio: un porto situato all'interno delle mura urbane, un porto a carattere militare o un porto i cui accessi venivano contingentati tramite l'installazione di appositi dispositivi. L'espressione riveste un'importanza particolare perché si ripete per ben 14 volte all'interno del Periplus dello Pseudo-Scilace, il più antico testo di geografia descrittiva di cui disponiamo a sua volta derivante, verosimilmente, da documentazione nautica di età arcaica o classica¹. Nonostante la redazione finale di questo documento si dati alla fine del IV sec. a.C., pare infatti che l'autore abbia fatto uso di materiale eterogeneo di epoca anteriore². In questo senso, dunque, l'espressione potrebbe provenire da un'indicazione di tipo originariamente tecnico o riferirsi, quantomeno, a una caratteristica specifica che i porti presentavano all'epoca in cui il Periplus dello Pseudo-Scilace venne redatto³.

L'espressione λιμὴν κλειστός non ha inoltre un uso circoscritto nel tempo, ma compare

anche in documenti di epoca posteriore. Se ne attestano due occorrenze, a esempio, nel poema geografico di Dionisio, figlio di Callifonte, intitolato Ἀναγραφὴ τῆς Ἑλλάδος, e nove nella Geografia di Strabone⁴. Ricorre poi in maniera puntuale in altri testi⁵, ove il più delle volte viene utilizzata in forme leggermente differenti⁶ o in senso metaforico⁷.

L'analisi di un corpus cronologicamente e tipologicamente così esteso implica dei limiti inevitabili: oltre alle possibili reinterpretazioni a opera dei singoli autori, bisogna considerare l'eventualità che il concetto stesso di λιμὴν κλειστός abbia subito uno slittamento semantico nel corso del tempo. Tuttavia, nonostante la presenza di numerose variabili, il riesame dei casi menzionati dallo Pseudo-Scilace e da Strabone potrebbe fornire alcuni indizi sull'accezione originaria dell'espressione. I due testi preservano, infatti, le prime – e al contempo più numerose – attestazioni della locuzione⁸. Per la loro compilazione, inoltre, entrambi gli autori attinsero a un bacino di fonti eterogenee, molte delle quali chiaramente riconducibili all'ambito tecnico-nautico⁹.

Storia degli studi

I dibattiti circa il possibile significato del-

l'espressione λιμὴν κλειστός ebbero origine alla fine del XIX secolo, quando Ardaillon – in un'opera intitolata *Quomodo Graeci collocaverint portus atque aedificaverint* – affermò che fossero in uso presso i Greci due tipi di porti: i porti naturali e i porti artificiali, questi ultimi creati dall'uomo e “chiusi” tramite la costruzione di moli¹⁰.

Nel 1923 l'archeologo tedesco K. Lehmann-Hartleben tornò a riflettere sul significato dell'espressione, asserendo che le fonti la utilizzassero in due differenti accezioni, talvolta presenti in maniera concomitante: un “porto chiuso” poteva, dunque, essere un porto all'interno del circuito murario o un porto il cui traffico veniva regolamentato dalla polis di pertinenza¹¹. In linea con tale definizione, l'archeologo tedesco individuò 42 porti chiusi tra gli oltre 300 inventariati all'interno del suo catalogo: ai porti definiti come tali dallo Pseudo-Scilace e da Strabone, aggiunse, pertanto, dei porti non identificati come “chiusi” da alcuna fonte scritta.

L'anno successivo, A. Von Gerkan associò l'espressione ai porti difesi dall'estensione in mare delle fortificazioni terrestri, aggiungendo la possibilità che l'entrata di tali bacini potesse essere chiusa tramite delle catene¹².

Negli anni Sessanta del Novecento, J. Rou-

gè – in un'opera che era però dedicata allo studio del commercio marittimo nel Mediterraneo sotto il dominio romano – definì porti chiusi («ports fermés») quelli che, presentando un'imboccatura ristretta, potevano essere chiusi per sbarramento, aggiungendo che solitamente tali porti si trovavano all'interno del circuito urbano. Fu inoltre il primo ad associare l'espressione ai porti militari¹³.

In un articolo del 1997 che ripercorre i casi di “porti chiusi” del mondo greco, D. Morreschini scrisse che si trattava di «porti provvisti di moli, che già di per sé costituivano una chiusura artificiale, ma ai quali poteva venire applicata – in caso di necessità – un'ulteriore misura difensiva che ne sbarrasse l'entrata, anche considerando la possibilità che i porti di questo tipo fossero compresi entro i circuiti murari delle città»¹⁴. Combinò, pertanto, le ipotesi precedentemente avanzate da Lehmann-Hartleben, Von Gerkan e Rougé.

Negli ultimi anni, l'espressione λιμὴν κλειστός viene utilizzata nella letteratura scientifica in maniera non univoca per indicare – di volta in volta – situazioni leggermente differenti, identificabili, in linea di massima, con dei porti chiusi per mezzo di catene, porti all'interno delle mura urbane, porti protetti dall'estensione in mare delle fortificazioni o porti a carattere fondamentalmente militare¹⁵. La mancata uniformità delle definizioni proposte è indubbiamente da ricondursi all'esistenza delle variabili anteriormente segnalate; tuttavia, l'analisi delle attestazioni di “porti chiusi” nelle fonti greche permette di osservare la presenza di una caratteristica costante in grado di fare luce sulla possibile matrice tecnica dell'espressione.

Teorie e dati archeologici a confronto

Al fine di chiarire quale definizione illustri meglio la natura originaria di un λιμὴν κλειστός potrebbe risultare utile confrontare le teorie anteriormente esposte con la situazione archeologica dei porti definiti “chiusi” nel Periplo dello Pseudo-Scilace e nella Geografia di Strabone.

La prima ipotesi, ovvero l'identificazione di un λιμὴν κλειστός con un porto all'interno del circuito murario urbano, sembrerebbe smentita dalla prima occorrenza dell'espressione nel Periplo dello Pseudo-Scilace. Nel testo, al paragrafo 29¹⁶, Corcira viene descritta come una città dotata di tre bacini portuali, uno dei quali κλειστός¹⁷. La frase lascia dunque intendere che uno dei tre bacini avesse qualcosa in grado di differenziarlo dagli altri due; mancano, però, ulteriori dettagli che chiariscano a quale di essi sia riferita questa

specificazione. A prescindere dall'indeterminatezza della testimonianza, lo stato attuale delle ricerche archeologiche pare evidenziare la collocazione di almeno due dei tre bacini della polis (nello specifico, *Alcinoos* e *Hyllaico*) all'interno delle mura. Più difficile, invece, risulta pronunciarsi sul terzo, per il quale l'unico dato ad oggi disponibile riguarda una sua supposta collocazione nel sito di *Arion*, all'estremità nord-orientale della penisola *Kanoni*. A ogni modo, se questa identificazione dovesse essere confermata, saremmo di fronte a un ulteriore bacino portuale collocato all'interno delle mura urbane (fig. 1).

Nonostante le perplessità circa l'individuazione del “porto chiuso”, il caso di Corcira può fornire delle indicazioni interessanti. Il fatto che lo Pseudo-Scilace parli di tre bacini portuali e ne attribuisca solamente a uno l'aggettivo κλειστός, a esempio, è indicativo della presenza di (almeno) una caratteristica che rendeva un bacino differente dagli altri due. In questo senso, dunque, se davvero un porto chiuso fosse semplicemente un bacino incluso all'interno del circuito murario urbano, lo Pseudo-Scilace avrebbe dovuto menzionare la presenza di almeno due porti chiusi a Corcira o, addirittura, di tre, qualora l'identificazione del terzo porto con il sito di *Arion* si rivelasse corretta.

È da segnalare, inoltre, che nel Periplo dello Pseudo-Scilace fanno la loro apparizione anche “porti interni al circuito murario”, che vengono indicati con l'espressione λιμένες ἐντός τείχους. Data la natura ripetitiva e linguisticamente omogenea del testo, le due locuzioni differenti sono da interpretarsi come riferimenti a situazioni differenti¹⁸. Questa condizione pare confermata, tra l'altro, da una testimonianza di Cassio Dione che, descrivendo i porti di Bisanzio, li definisce «bacini chiusi all'interno delle mura», a riprova di una non corrispondenza tra i due concetti¹⁹. L'ipotesi proposta da Lehmann-Hartleben presenta, inoltre, un'ulteriore criticità, riferibile tra l'altro anche alla supposizione avanzata da Von Gerkan. Entrambi gli studiosi parlano, infatti, di *stadtmauer*, ovvero di mura appartenenti a un'entità urbana. Alcuni dei porti identificati quali “chiusi” non erano, però, collegati fisicamente a una polis e non potevano, pertanto, essere inclusi all'interno di mura cittadine propriamente dette. È questo il caso, a esempio, del λιμὴν κλειστός associato ad Ambracia o, più precisamente, a una fortezza marittima nei pressi di Ambracia²⁰. Le indagini archeologiche hanno, infatti, rivelato che la città di Ambracia sorgeva in posizione arretrata, a una certa distanza dal mare. In corrispondenza dell'estuario di un braccio

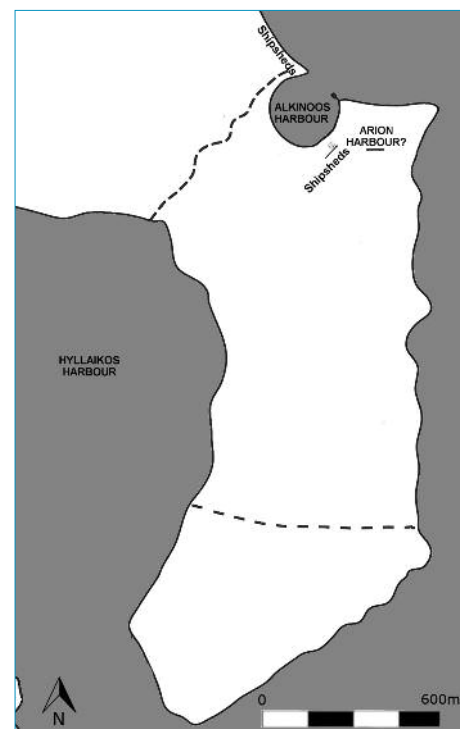


Fig. 1 - Corcira (Grecia). Pianta della città con indicazione dell'andamento del circuito murario e dell'ubicazione dei bacini portuali (da Blackman and Rankov 2013, riel. Autrice).

secondario del fiume *Arachtos* vi era, però, un'area lagunare dominata da una fortezza²¹. Secondo molti studiosi sarebbe proprio quest'ultima a incarnare il λιμὴν κλειστός dello Pseudo-Scilace e a giustificare il passaggio del Periplo. Effettivamente, sebbene non vi sia una perfetta corrispondenza tra i due riferimenti²², è probabile che il porto di cui parla lo Pseudo-Scilace si trovasse all'interno della fortificazione e che, pertanto, vi si potesse accedere solo attraverso un'entrata ristretta situata sul lato est²³ (fig. 2).

La seconda parte dell'ipotesi proposta da Von Gerkan, ovvero la possibilità che l'accesso ai porti chiusi venisse regolato tramite catene o dispositivi simili, sembra maggiormente condivisibile. A ogni modo, pare che l'introduzione di congegni di chiusura sia da considerarsi leggermente posteriore rispetto alle prime occorrenze dell'espressione λιμὴν κλειστός; mentre i casi di “porti chiusi” menzionati dallo Pseudo-Scilace potrebbero riflettere situazioni di età arcaica o classica, le prime attestazioni di sbarramenti veri e propri che si datano solo al tardo IV sec. a.C.²⁴ e fanno riferimento ai κλειθρα. Si noti, inoltre, come le menzioni di λιμένες κλειστοί non contengano mai espliciti riferimenti all'esistenza di dispositivi preposti allo sbarramento fisico del bacino²⁵, laddove i rimandi ai κλειθρα sono di tipo diverso. Nonostante l'etimologia comune²⁶, dun-



Fig. 2 - Phidokastro, Arta (Grecia). Immagine satellitare da cui si intuisce il perimetro del bacino identificato come il λιμὴν κλειστός associato ad Ambracia (39° 02' 14" N - 20° 57' 13" E da Google Maps, riel. Autrice).

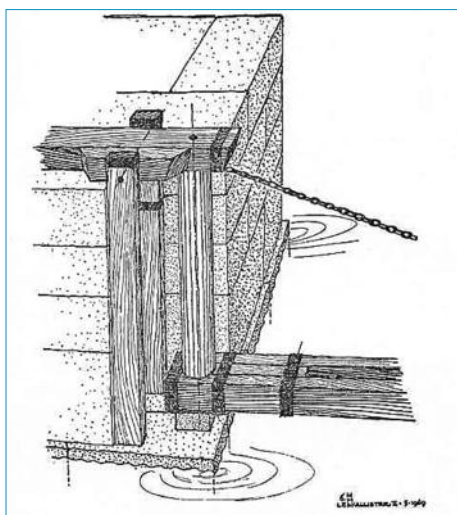


Fig. 4 - Halieis, Golfo Argolico (Grecia). Ricostruzione ipotetica del meccanismo di chiusura del porto (da Jameson 1969).

que, sembrerebbe che le due espressioni vengano utilizzate in maniera lievemente differente: se l'aggettivo κλειστός si ripete sempre all'interno di una formula precisa, volta a identificare una determinata categoria portuale, i riferimenti ai κλειθρα sono più eterogenei e sottintendono un carattere mobile degli stessi²⁷.

I dati forniti dai documenti scritti trovano peraltro riscontro nelle evidenze archeologiche. L'unico bacino per cui si era supposto l'uso di meccanismi di chiusura anteriori all'età ellenistica (Halieis, Argolide)²⁸, è stato in seguito confutato²⁹ (figg. 3-4) e, allo stato attuale delle ricerche, i primi dispositivi preposti allo sbarramento (κλειθρα) si fanno risalire solo al tardo IV sec. a.C.³⁰

Dubbi, infine, gravano anche sull'associazione di un λιμὴν κλειστός ad un porto militare³¹. A inficiare quest'ultima tesi contribuiscono alcuni casi – registrati nel Periplo – per i quali si menziona la pre-

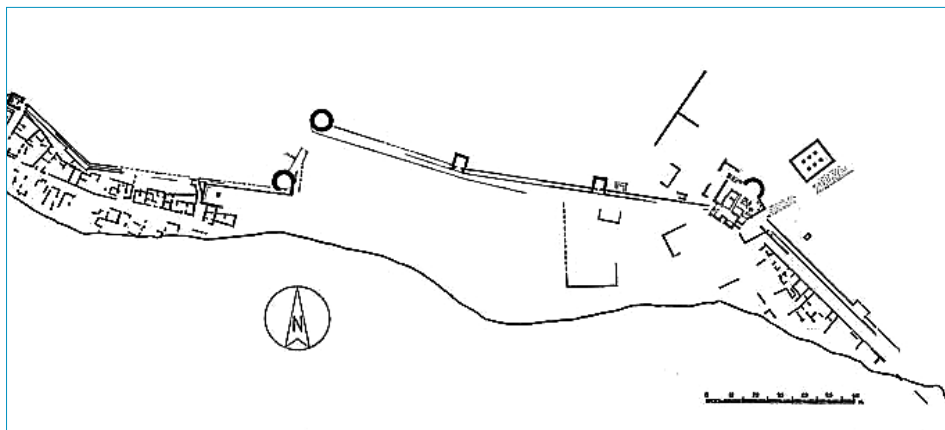


Fig. 3 - Halieis, Golfo Argolico (Grecia). Complesso identificato come "porto chiuso" (da Jameson 1969).

senza un solo porto definito come "chiuso". Qualora l'espressione λιμὴν κλειστός indicasse effettivamente un porto militare, come potrebbe essere, dunque, interpretata la presenza in una località di bacini utilizzati esclusivamente per fini militari? Due sarebbero gli scenari possibili.

Da un lato si potrebbe pensare che alcuni insediamenti fossero provvisti di un unico bacino portuale e che quest'ultimo venisse utilizzato solamente con fini militari³². Tuttavia, oltre a essere di per sé confutabile, questa eventualità è contraddetta dal caso di Samo³³. Qui, l'unico bacino presente – qualificato come κλειστός – era di fatto utilizzato per svolgere indifferentemente attività sia di tipo commerciale che militare³⁴. Una seconda possibilità potrebbe risiedere nella mancata registrazione, per alcune località, della presenza di un secondo bacino. Tuttavia, se si trattasse di una lacuna sarebbe alquanto ricorrente, visto che riguarda ben 9 tra i 14 casi menzionati dal Periplo. Appaiono infatti dotati di un bacino portuale unico e "chiuso" gli insediamenti di Ambracia, Falasarna, Cidonia, *Genesintis*, Samo, Cos, Cauno, Salamina di Cipro e Sidone. Per alcune di queste località, inoltre, la presenza di un secondo bacino, oltre a non essere menzionata dalle fonti, non pare nemmeno supportata dalle evidenze archeologiche³⁵.

Leggermente differente pare la situazione delineata da Strabone: nonostante nella Geografia non esista una correlazione univoca tra un λιμὴν κλειστός e un bacino militare, due dei porti menzionati come "chiusi" vengono esplicitamente associati alla frequentazione di triremi³⁶. A essi è da aggiungersi il caso di Cizico, cui Strabone attribuisce due porti chiusi e oltre duecento ricoveri per navi³⁷. Ciononostante, la relazione tra un λιμὴν κλειστός e la capacità di accogliere triremi potrebbe spiegarsi alla luce di vari fattori, e non coincidere necessariamente con una funzione militare³⁸.

Oltre la materialità: i "porti chiusi" come bacini a traffico regolamentato

Poiché il paesaggio culturale marittimo è costituito, tra gli altri, anche da indicatori immateriali e cognitivi³⁹, rimane da vagliare la possibilità che l'espressione λιμὴν κλειστός si riferisca a una caratteristica astratta, quale a esempio il controllo del bacino a opera di un'entità poleica⁴⁰. A tal fine, però, sarebbe forse utile fare una digressione sullo *status* politico dei porti nel mondo greco.

Sebbene le fonti scritte avvalorino l'idea che nel mondo greco il mare fosse concepito come bene comune («ἡ θάλασσα κοινή») ⁴¹, le stesse qualificano i bacini portuali come spazi soggetti a uno stretto controllo da parte delle autorità cittadine. Tracce di tale regolamentazione emergono a più riprese in vari autori e alludono specificatamente alle aree portuali come a territori ricadenti sotto la giurisdizione della *polis*⁴². Nel mondo greco, pertanto, i porti si configuravano come spazi a uso preferenziale delle *poleis* i cui accessi venivano controllati attraverso decreti o tramite l'imposizione di tributi, dazi o altre tasse⁴³. In questo senso, dunque, l'aggiunta di una specificazione – κλειστός – che facesse riferimento a una caratteristica che si riteneva già propria degli spazi portuali sarebbe stata, se non superflua, quantomeno ridonante. L'intrinsecità del controllo politico sul porto comportava, al contrario, che qualora un bacino portuale non assicurasse alle imbarcazioni in transito alcun tipo di garanzia, lo stesso venisse indicato con appellativi che ne sottolineavano il carattere peculiare: è questo il caso del famoso Porto dei Ladri, sito nella baia di Keratsini (Attica), che costituiva un'alternativa per chi volesse aggirare gli stretti controlli del Pireo⁴⁴. A una situazione simile, infine, potrebbero alludere i numerosi

riferimenti a “porti deserti” presenti nella produzione scritta ⁴⁵.

Le testimonianze delle fonti scritte

Tra i porti chiusi menzionati dallo Pseudo-Scilace e da Strabone vi è una sola corrispondenza, che coincide con il “porto chiuso” della *polis* caria di Cauno ⁴⁶. Questa prima osservazione suggerisce che la caratteristica che contraddistingueva un λιμὴν κλειστός non sia da intendersi stabile nel tempo, ma fosse soggetta ad alterazioni. La casistica dei porti chiusi segnalati dallo Pseudo-Scilace risulta piuttosto eterogenea: a insediamenti dotati di vari bacini portuali, di cui solo uno κλειστός ⁴⁷, si affiancano località con un solo porto chiuso ⁴⁸. Vi sono, inoltre, tra i porti chiusi, due bacini ai quali cui vengono attribuite ulteriori specificazioni: il porto chiuso di Cidonia, a esempio, è detto essere «chiuso verso nord» ⁴⁹, mentre quello di Salamina di Cipro è «adatto per passarvi l'inverno» ⁵⁰. Nel caso, invece, delle località per le quali si registra la presenza di ulteriori bacini portuali oltre quello identificato come “chiuso”, non vengono aggiunti dettagli: l'unica eccezione è costituita dal secondo bacino di Alicarnasso, di cui si specifica l'ubicazione ⁵¹.

Nella Geografia di Strabone, oltre alle situazioni già riscontrate all'interno del Periplo ⁵², emerge un ulteriore caso: quello di Cizico, una *polis* provvista di due bacini, entrambi chiusi ⁵³. Anche in Strabone alla menzione di alcuni porti chiusi vengono accluse informazioni: il λιμὴν κλειστός di Alessandria è detto essere anche ὄρυκτός, ovvero «scavato artificialmente» ⁵⁴, mentre per i porti chiusi di Mitilene e Cnido si specifica che consentivano l'accesso alle triremi ⁵⁵ (figg. 5-6). Risultano, inoltre, d'interesse le descrizioni dei bacini contrapposti ai porti chiusi: il porto settentrionale di Mitilene è «grande, profondo e difeso da un molo» (fig. 7); laddove a Tiro

il cd. “porto egizio” viene qualificato come ἀνειμένος, «aperto» (fig. 8).

I dettagli che nelle fonti scritte accompagnano o si contrappongono alle menzioni dei porti chiusi, sebbene non forniscano di per sé informazioni dirette sulla natura del λιμὴν κλειστός, contengono, però, possibili suggerimenti su ciò che l'espressione *non* identifica. La menzione, nello Pseudo-Scilace e in Cassio Dione, di «porti entro le mura» rivela, a esempio, la non corrispondenza tra un porto chiuso e un bacino ubicato all'interno del circuito murario. La segnalazione della possibilità di ospitare triremi, indica che, ancorché frequentati da imbarcazioni da guerra, i porti chiusi non erano necessariamente bacini militari. L'analisi delle testimonianze, inoltre, suggerisce che un λιμὴν κλειστός non era un porto artificiale ⁵⁶, né un bacino chiuso tramite catene ⁵⁷.

Un altro elemento che potrebbe fornire spunti di riflessione è dato, come segnalato anteriormente, dalle precisazioni inserite in contrapposizione ad alcuni bacini chiusi. Il porto settentrionale di Mitilene, ad esempio, viene descritto come «ampio, profondo e protetto da un molo», laddove il “porto chiuso” è detto «capace di accogliere 50 triremi». La relazione tra i due bacini, sempre considerata alla luce di una possibile diversificazione delle funzioni (commerciale vs militare), potrebbe essere invece letta in senso inverso, vale a dire immaginando che siano state, piuttosto, le necessità logistiche a determinare in seguito una separazione delle attività. I bacini ampi e profondi erano infatti accessibili alla maggior parte delle imbarcazioni; tuttavia, data la possibilità che all'interno della darsena si producesse una relativa ondità, la protezione che offrivano era adatta soprattutto alle navi mercanti, che per loro stessa struttura erano solide e stabili ⁵⁸. Di contro, i bacini che non presentavano queste caratteristiche erano accessibili solo alle

imbarcazioni con un pescaggio ridotto, quali ad esempio le triremi; le imbarcazioni da guerra – inoltre – avendo una struttura che privilegiava la maneggevolezza a fronte della robustezza, necessitavano di spazi minori e di un livello di protezione maggiore. Un senso simile potrebbe essere attribuito anche alla descrizione dei porti di Tiro: qui, al porto settentrionale chiuso viene contrapposto il porto meridionale, cui viene attribuita una specificazione eloquente: ἀνειμένος, «aperto». A giudicare dalla situazione archeologica e geografica di Tiro, questa precisazione potrebbe riferirsi alla marcata esposizione del porto meridionale ai venti di sud-ovest, prevalenti lungo questo tratto di costa, e quindi a una minor protezione del bacino (vd. fig. 8).

I “porti chiusi”: un approccio geo-archeologico

A questo punto, supponendo che lo Pseudo-Scilace e Strabone abbiano fatto un uso dell'espressione in linea con il suo originario significato tecnico (in virtù di un loro comune ricorso a fonti nautiche), sarebbe opportuno chiedersi quale fosse inizialmente la caratteristica in grado di differenziare un semplice λιμὴν («porto») da un λιμὴν κλειστός («porto chiuso»). La risposta potrebbe venire da un raffronto delle testimonianze scritte con le evidenze archeologiche e geologiche relative ai bacini che ricevettero questa denominazione.

Una disamina dei casi menzionati dalle fonti scritte evidenzia come – a differenza dei bacini ampi, profondi o aperti – i porti chiusi garantissero alle imbarcazioni un alto livello di protezione dalle dinamiche paralitoreanee. In particolare, nei casi per cui si dispone di dati geologici e archeologici, pare che questa protezione fosse assicurata dalla presenza di un'imboccatura ristretta. L'ipotesi che la discriminante per contraddistinguere un “porto chiuso” sia da ricer-

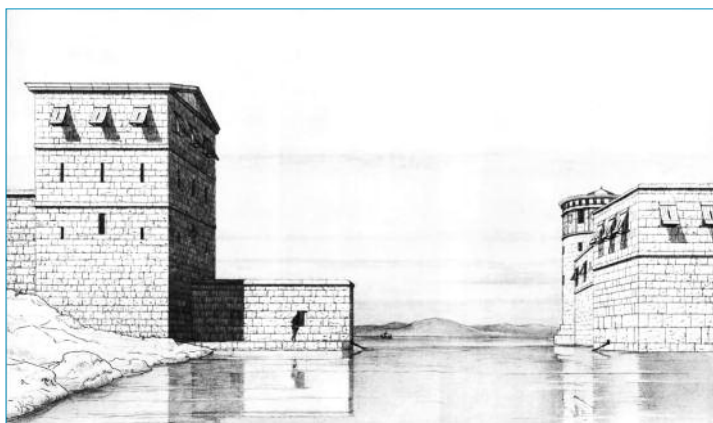


Fig. 5 - Cnido (Turchia). Ricostruzione artistica dell'entrata del porto settentrionale (da Krischen 1938).



Fig. 6 - Cnido (Turchia). Bacino settentrionale (dal sito dell'Institute of Nautical Archaeology 2015).



Fig. 7 - Mitilene, Lesbo (Grecia). Pianta della città (da Blackman e Rankov 2013).

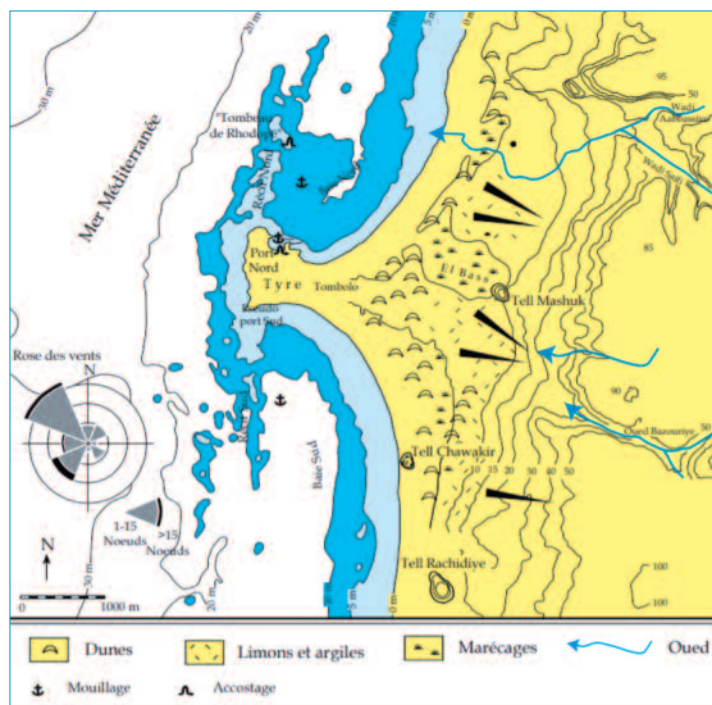


Fig. 8 - Tiro (Libano). Pianta geomorfologica con indicazione della direzione dei venti, del "porto chiuso" settentrionale (Port Nord) e del probabile "porto aperto" meridionale (Pseudo Port Sud) (da Carayon 2008).

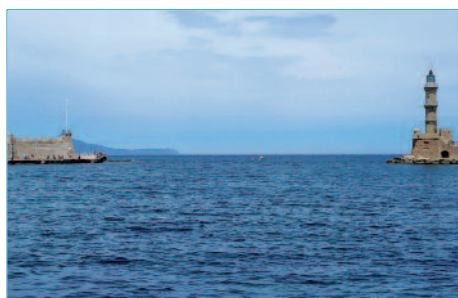


Fig. 9 - Cidonia, Creta (Grecia). Attuale entrata al porto di Chania (antica Cidonia). Al centro dell'imboccatura è possibile notare una parte della barriera naturale a fior d'acqua; anticamente, l'entrata doveva essere quindi meno ampia (foto Autrice).

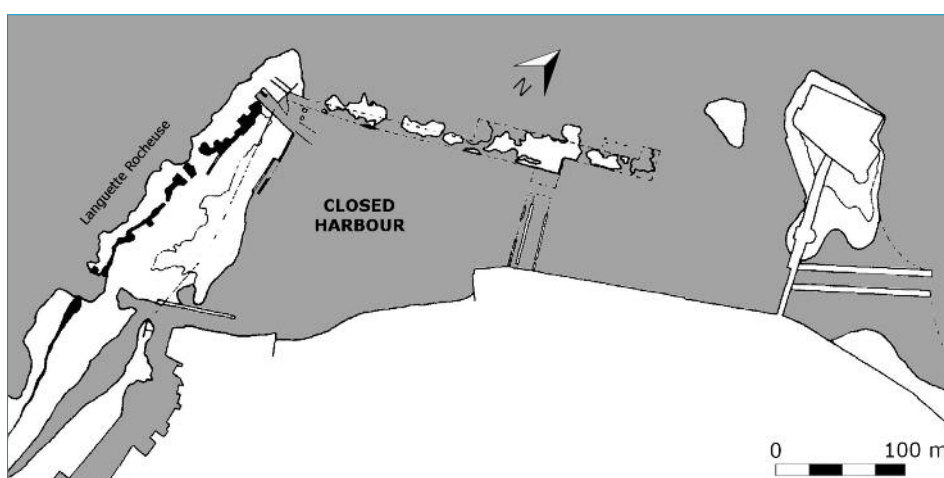


Fig. 10 - Sidone (Libano). Pianta del sistema portuale (da Poidebard e Lauffray 1951, riel. Autrice).

carsi nell'entrata, d'altra parte, non è un'idea nuova. Come segnalato anteriormente, infatti, già Von Gerkan e Rougé avevano suggerito la possibilità di identificare il λιμὴν κλειστός con un porto dall'imboccatura ridotta: entrambi, però, avevano poi integrato le definizioni con ulteriori proposte, nonché con la supposizione che tali bacini si trovassero all'interno del circuito murario urbano. Von Gerkan, in particolare, riteneva che l'entrata ristretta fosse ottenuta in maniera artificiale, attraverso un prolungamento in mare delle fortificazioni terrestri e tramite l'installazione di catene⁵⁹. Rougé, invece, associò tale caratteristica ai porti militari⁶⁰.

Il riesame delle fonti ha già messo in evidenza perché l'associazione generalizzata del λιμὴν κλειστός con l'esistenza di me-

canismi di chiusura o con una destinazione militare sia da escludere. A ogni modo, la presenza di un'imboccatura ristretta - tale da permettere alle imbarcazioni che vi accedevano un alto livello di protezione dalle dinamiche meteomarine - pare trovare un riscontro nei casi di "porti chiusi" per i quali si dispone di dati sufficienti. Se si pensa al già citato caso di Corcira, a esempio, si noterà come, sebbene tutti i bacini fossero probabilmente situati all'interno delle mura, uno solo presentava una caratteristica differente: all'entrata del bacino di Alcinoo era stato, infatti, costruito un frangiflutti che ne andava a restringere l'imboccatura⁶¹ (vd. fig. 1). Similmente,

l'esempio di Cidonia potrebbe essere spiegato alla luce di quest'interpretazione: qui, il bacino portuale in uso durante il periodo arcaico e classico era accessibile attraverso un'entrata ristretta, formata dalla presenza di una barriera naturale sul lato nord che fungeva da frangiflutti⁶² (fig. 9). L'unico bacino portuale presente era, pertanto, considerato "chiuso" (quindi, protetto) sul versante settentrionale («πρὸς βορέαν») ⁶³. Sebbene in una fase successiva (tardo IV sec. a.C.) le entrate ristrette di alcuni bacini potrebbero aver favorito l'installazione di veri e propri meccanismi di sbarramento in grado di agevolare il controllo degli accessi, nel III-II sec. a.C. il ricorso a tali

dispositivi non doveva ancora essere generalizzato⁶⁴. Si noti, a tal fine, che, pur menzionando la presenza di dieci λιμένες κλειστοί⁶⁵, Strabone decide di utilizzare il termine κλειθρα per designare i dispositivi di chiusura collocati nel Lago di Meride⁶⁶.

Inizialmente, dunque, l'espressione λιμὴν κλειστός doveva riferirsi a una caratteristica specifica di alcuni bacini portuali, da identificarsi verosimilmente con un'im-

boccatura particolarmente ridotta, fosse essa semi-artificiale, come visto a Cidonia e come riscontrato a Sidone⁶⁷ (fig. 10) o artificiale, come ad esempio a Samo e Mitilene. L'interpretazione di un "porto chiuso" quale bacino con un'entrata particolarmente ristretta sarebbe poi in linea con il supposto ricorso dello Pseudo-Scilace e di Strabone a fonti nautiche. Nella loro forma originale, queste fonti dovevano contenere informazioni utili ai naviganti, qua-

li a esempio indicazioni sui porti e avvisi relativi al loro accesso⁶⁸. Nel caso in cui un porto presentasse un'entrata ridotta, la sua segnalazione era necessaria per guidare la navigazione e facilitarne l'attracco⁶⁹; inoltre, trasmetteva ai naviganti un'informazione implicita, ovvero che - una volta entrate - le imbarcazioni avrebbero trovato in tali bacini un riparo pressoché assoluto dalle condizioni meteorologiche avverse.

NOTE

¹ Counillon 2004, 11; Fabre 1965, 353-366; Marcotte 1986, 166-182; Shipley 2011, 6.

² Counillon 2004, 42-43; Gernez, 1949, 15-33; Peretti 1989, 18; Shipley 2011, 11-15.

³ Mauro, Gambash 2020.

⁴ Dion. *Calliphon*. 29-30 e 119-122. In Strabone le menzioni di λιμένες κλειστοί sono 9, ma riguardano 10 bacini (a Cizico si registrano due "porti chiusi", Strab. XII, 8, 11).

⁵ Schol. V Ar. *Pax* 145; Cass. Dio LXXV, 10, 5; Hsch. s.v. Ζέα.

⁶ Thuc. II, 94 e VII, 38.

⁷ Plut. *Mor.* 823a-b.

⁸ Le menzioni di «λιμὴν κλειστός» sono rispettivamente 14 nel Periplo dello Pseudo-Scilace e 9 nella Geografia di Strabone. Si noti come solo in questi due documenti e in Schol. V Ar. *Pax* 145; Cass. Dio LXXV, 10, 5; Dion. *Calliphon*. 29-30 e 119-122 Hsch. s.v. Ζέα figure l'espressione λιμὴν κλειστός, laddove nelle altre fonti vengono piuttosto utilizzati costrutti differenti, ancorché formati con il verbo κλείω (es. App. *Pun.* XX, 96; Thuc. II, 94 e VII, 38). Il Periplo dello Pseudo-Scilace si data alla fine del IV sec. a.C., ma al suo interno è stato riscontrato l'uso di itinerari marittimi di epoca anteriore, ascrivibili a epoca arcaica e classica. Nel caso della Geografia, il ricorso a *periploi* di epoca anteriore è reso esplicito in Strab. VIII.1.1; si ritiene, nello specifico, che, a eccezione dei passaggi basati sull'esperienza autoptica, il resto delle descrizioni si riferisca a situazioni di III-II sec. a.C. (Dueck 2000, 41-42).

⁹ Vd. *supra*.

¹⁰ Ardaillon 1898, 33.

¹¹ Lehmann-Hartleben 1923, 65-74.

¹² Von Gerkan 1924, 110-114; cfr. Casson 1971, 362-363.

¹³ Rougé 1966, 116-117.

¹⁴ Moreschini 1997, 344.

¹⁵ Vd. Baika 2008, 436; Blackman 2008, 654; Bonnier 2008, 49-50; Raban 1995, 163.

¹⁶ Si adotta qui la numerazione della più recente edizione del testo, a opera di Shipley 2011. La suddivisione dei paragrafi operata da Shipley ricalca grossomodo quella proposta dal Müller (1855).

¹⁷ Ps. Scil. 29: «λιμένας ἔχουσα τρεῖς κατὰ τὴν πόλιν-τούτων ὁ εἶς κλειστός».

¹⁸ L'espressione viene riferita a uno dei bacini portuali di Tiro, verosimilmente quello ubicato a settentrione (Ps. Scil. 104) e al porto di Siracusa (Ps. Scil. 13). Sull'uniformità linguistica del testo, vd. Shipley 2011, 16.

¹⁹ Cass. Dio LXXV, 10, 5: «οἱ τε λιμένες ἐντὸς τείχους ἀμφοτέροι κλειστοί ἀλύσειν ἦσαν».

²⁰ Ps. Scil. 33: «Ἔστι δὲ καὶ ἐπὶ θαλάττης τείχος καὶ λιμὴν κλειστός». Testimonianza ricalcata da vicino da Dion. *Calliph.* 28-30.

²¹ La fortezza è databile al IV sec. a.C. (Karatzeni 2011).

²² All'interno del testo vengono infatti affiancati paratatticamente: lo Pseudo-Scilace afferma che ad Ambracia esistevano una fortezza presso sulla costa («ἐπὶ θαλάττης τείχος») e («καὶ») un porto chiuso («λιμὴν κλειστός»).

²³ Karatzeni 2011, 146.

²⁴ Es. Aen. Tact. XI, 3. L'iscrizione IG II² 1627, proveniente dall'Attica e datata al 329/330 a.C., menziona invece anelli in metallo pertinenti ai κλειθρα (linee 317-319).

²⁵ A eccezione di Cass. Dio LXXV, 10, 5, ove si fa esplicitamente riferimento alla presenza di catene di chiusura.

²⁶ «κλείω», «chiudere».

²⁷ Enea Tattico (XI, 3), a esempio, testimonia attività di manutenzione dei κλειθρα di Chio, che vengono fatti asciugare sulla riva e rivestiti di catrame; la presenza di tali dispositivi nel porto di Chio è avvalorata anche da Curt. IV, 5, 19-21. Appiano (*Mith.* X, 71) scrive che Mitridate ruppe i κλειθρα del porto di Calcedonia, fatti da catene di bronzo.

²⁸ Per tale porto si era proposta una datazione generica al IV sec. a.C. Più precisamente M.H. Jameson aveva suggerito che la riorganizzazione del complesso portuale fosse stata concepita nel V sec. a.C. come risposta all'evento narrato da Erodoto, secondo il quale lo spartano Aneristo era riuscito a conquistare la città con una sola nave mercante (VII, 137, 2). Le torri a chiusura del bacino, invece, erano state datate dallo stesso Jameson alla fine IV sec. a.C. sulla base di affinità costruttive riscontrate con una delle torri dell'acropoli (Jameson 1969, 311-342; Jameson *et al.* 1994, 13-56). Il passaggio di Erodoto cui Jameson si riferisce, però, è da molti considerato un'interpolazione (vd. la recente edizione del testo a opera di Wilson 2015).

²⁹ Frost 1985, 63-66. Il porto di *Haliëis* viene menzionato in Ps. Scil. 50, ove non è definito κλειστός. La presenza di catene è stata ipotizzata anche per il bacino di *Kantharos* (Pireo), ma - come segnalato in Blackman, Rankov 2013, 436 - non esistono chiare evidenze della loro presenza.

³⁰ IG II² 1627, 330/29 a.C.

³¹ Rougé 1966, 116-117.

³² O di due bacini portuali, entrambi utilizzati per fini militari, come attestato da Strabone per il caso di Cizico (Strab. XII, 8, 11).

³³ Ps. Scil. 98: «Πρὸ δὲ τῆς Μυκάλης Σάμος ἐστὶ νῆσος πόλιν ἔχουσα καὶ λιμένα κλειστόν».

³⁴ Il molo voluto da Policrate viene menzionato da Erodoto (III, 60). A. Simossi ha proposto di identificarlo con il frangiflutti situato all'esterno del porto attuale (Simossi 1998, 592-595).

³⁵ A esempio, per Ambracia, Cidonia, Samo e Cos si è identificato un unico bacino portuale.

³⁶ Si tratta del porto meridionale di Mitilene (Strab. XIII, 2, 2), capace di accogliere 50 triremi, e del bacino settentrionale di Cnido (Strab. XIV, 2, 15), in grado di ospitare triremi e dotato di ricoveri per navi.

³⁷ Strab. XII, 8, 11.

³⁸ Vd. *infra*.

³⁹ Westerdahl 1992, 6.

⁴⁰ Lehmann-Hartleben 1923, 65-74.

⁴¹ Es. *Fenicide* di Megara, Fr. 5K-A.

⁴² Così, a esempio, Pl. *Leg.*, VIII, 824 b-c; o Dem. LVIII, 55.

⁴³ Vd. il trattato tra *Oiantheia* e *Chaleion* risalente al V sec. a.C. (IG IX I² 717). L'imposizione di tasse doganali legate all'utilizzo di un porto è documentata sin da epoca pre-monetale. Noto è il caso di *Kyme* eolica, i cui abitanti vennero tacciati da Strabone (XIII, 3, 6) di essere poco svegli per aver realizzato l'importanza di riscuotere imposte solo tre secoli dopo la fondazione dell'insediamento. Il porto di *Kyme* avrebbe quindi funzionato come porto franco fino al IX o VIII sec. a.C. (Gianfrotta *et al.* 2002).

⁴⁴ Dem. XXXV, 28 e 53; Strab. IX, 1, 14. Ancora nel XIX secolo il porto era conosciuto come *Clepto Limani* (Dodwell 1819, vol. I, 587).

⁴⁵ Es. Ps. Scil. 193; Thuc. I, 47 e 54; VIII, 10 e 20; Strab. XIII, 1, 51. La condizione di ἐρημία era propria delle zone che al confine tra la *chora* poliade e le *terrae nullius* e denotava aree che avevano, anche dal punto di vista giuridico, carattere di indeterminatezza e instabilità.

⁴⁶ Ps. Scil. 99.2; Strab. XIV, 2, 3.

⁴⁷ Es. Corcira (Ps. Scil. 29) aveva tre porti, ma uno solo viene identificato come "chiuso"; per Taso (Ps. Scil. 67.1), invece, vengono segnalati due porti, di cui uno "chiuso".

⁴⁸ Es. Falasarna (Ps. Scil. 47.3), sulla costa occidentale di Creta.

⁴⁹ Ps. Scil. 47.3: «Κυδωνία καὶ λιμὴν κλειστός πρὸς βορέαν. Πρὸς βορέαν» potrebbe essere riferito anche alla posizione di Cidonia a nord dell'isola di Creta; si noti, però, che quando il Periplo indica la posizione di una località sulla costa di Creta, generalmente antepone il complemento di luogo, mentre qui l'indicazione spaziale segue l'espressione «λιμὴν κλειστός».

⁵⁰ Ps. Scil. 103: «Σαλαμὶς Ἑλληνίς, λιμένα ἔχουσα κλειστόν χειμερινόν».

⁵¹ Ps. Scil. 99.1: «Ἀλικαρνασσοῦ καὶ λιμὴν κλειστός καὶ ἄλλος λιμὴν περὶ τὴν νῆσον καὶ ποταμὸς».

⁵² Ad esempio località dotate di un unico bacino, che viene definito "chiuso": Cauno (Strab. XIV, 2, 3) e *Kition* (Strab. XIV, 6, 3); e località dotate di più bacini, di cui uno solo chiuso: Mitilene (Strab. XIII, 2, 2) e Smirne (Strab. XIV, 1, 37).

⁵³ Strab. XII, 8, 11.

⁵⁴ «ὄρυκτός» (Strab. XVII, 1, 6-9).

⁵⁵ Il porto "chiuso" di Mitilene poteva accogliere 50 triremi (Strab. XIII, 2, 2), mentre quello di Cnido, oltre a permettere l'accesso alle triremi, era dotato anche di ricoveri per navi con una capacità di 20 unità (Strab. XIV, 2, 15).

⁵⁶ Strabone (XVII, 1, 6-9) associa alla descrizione del porto chiuso di Alessandria anche l'aggettivo «ὄρυκτός».

⁵⁷ Cassio Dione specifica che i porti di Bisanzio erano chiusi con catene, il che pare sug-

gerire che – ancora nel II/III sec. d.C. – non tutti per tutti i porti fosse il sistema di chiusura ipotizzato da Von Gerkan.

⁵⁸ Si noti che, sebbene ampio e profondo, il bacino era comunque difeso da un molo, per cui venti e onde arrivavano all'interno della darsena già in gran parte smorzati.

⁵⁹ Von Gerkan 1924, 110-114. Vd. *infra*.

⁶⁰ Rougé 1966, 116-117.

⁶¹ Il frangiflutto iniziava in corrispondenza del lato sud-est del bacino e terminava con una torre; l'intervento è datato al V o IV sec. a.C., per cui è plausibile che il Periplo dello Pseudo-Scilace facesse riferimento a questa situazione (Baika 2013, 323).

⁶² Questa barriera venne rinforzata artificialmente (Lehmann-Hartleben 1923, 57-58; vd. anche Blackman 1976). Lo *Stadiasmus Maris Magni* (§ 343) contiene un'indicazione di pericolo che si riferisce all'entrata al porto di Cidonia. All'epoca in cui fu redatto lo *Stadiasmus*, probabilmente, la barriera era sommersa e non visibile (sulla datazione dello *Stadiasmus*, vd. Arnaud 2007; Medas 2008, 13-21); pertanto, più che un fattore protettivo, avrebbe potuto costituire un pericolo per le navi che volevano accedere al porto.

⁶³ È necessario sottolineare nuovamente che l'indicazione della direzione potrebbe essere riferita al fatto che Cidonia si trovasse sul lato settentrionale dell'isola di Creta e quindi tradursi

come «Sul lato nord, vi è Cidonia con un porto chiuso»). Tuttavia, ogni qual volta il Periplo specifica la posizione di un insediamento sull'isola di Creta, il complemento di luogo viene normalmente inserito all'inizio della frase (es., Ps. Scil. 47: «πρὸς νότον δὲ Ὑρακίνα», «πρὸς νότον δὲ Λίσσα πόλις καὶ λιμὴν» e «ἐν μεσογειῶ δὲ Λύκτος»), mentre invece «πρὸς βορέαν» viene posposto all'espressione «λιμὴν κλειστός».

⁶⁴ A questo periodo risale gran parte della documentazione utilizzata da Strabone. La diffusione dei meccanismi di chiusura collocati presso le entrate dei porti è forse da attribuirsi all'epoca della conquista romana del Mediterraneo (per esempio: Aen. Tact. XI, 3; App. *Mith.* X, 71; Cass. Dio LXXV, 10, 5).

⁶⁵ Nella Geografia, Strabone non riporta particolari che facciano pensare che i porti che definisce "chiusi" fossero effettivamente sbarrati con delle catene.

⁶⁶ Strab. XVII, 1, 37.

⁶⁷ Mauro, Gambash 2020 (c.d.s.).

⁶⁸ Medas 2008, 25.

⁶⁹ La conoscenza delle manovre esatte da seguire per imboccare agevolmente l'entrata del porto si riscontra anche in Polyb. I, 47, 1-3, ove viene descritto l'accesso al porto di Lilibeo attraverso le secche (Arnaud 2005, 34).

BIBLIOGRAFIA

Ardaillon P. 1898, *Quomodo Graeci collocaverint portus atque aedificaverint*, Parigi.

Arnaud P. 2005, *Les routes de la navigation Antique. Itinéraires en Méditerranée*, Parigi.

Arnaud P. 2007, *Playing dominoes with the Stadiasmus Mari Magni*, in Külzer A., Popovic M. (eds.), *Space, Landscapes and Settlements in Byzantium, Studies in Historical Geography of the Eastern Mediterranean presented to Johannes Koder*, Vienna-Novisad, 15-49.

Baika K. 2009, *Greek harbours of the Aegean*, in Nieto Prieto X., Cau M.A. (coord.), *Arqueología náutica mediterránea*, Monografías del CASC 8, Girona, 429-441.

Baika K. 2013, *Corcyra (Corfu)*, in Blackman, Rankov 2013, 319-334.

Blackman D.J. 1976, *Kydonia*, in *Princeton Encyclopedia of Classical Sites*, Princeton, 472.

Blackman D.J. 2008, *Sea Transport - Part 2: Harbors*, in Oleson P.J. (ed.), *The Oxford Handbook of Engineering and Technology in the Classical World*, Oxford, 638-670.

Blackman D.J., Rankov B. 2013 (eds.), *Ships of the Ancient Mediterranean*, Cambridge.

Bonnier A. 2008, *Epineia kai limenes: the relationship between harbours and cities in ancient Greek texts*, *OpAth* 1, 47-61.

Carayon N. 2008, *Les ports phéniciens et puniques. Géomorphologie et infrastructures*, These de Doctorat en Sciences de l'Antiquité - Archeologie dirigée par Thierry Petit, Université Strasbourg II – Marc Bloch U.F.R. des Sciences Historiques UMR CNRS

7044 Étude des Civilisations de l'Antiquité, 3 vols, (<https://tel.archives-ouvertes.fr/file/index/docid/283210/file-name/3vol.pdf>).

Casson L. 1971, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Princeton.

Counillon P. 2004, *Pseudo-Skylax: le Périplo du Pont-Euxin. Texte, traduction, commentaire philologique et historique*, Bordeaux.

Dodwell E. 1819, *A Classical and Topographical Tour through Greece during the years 1801, 1805 and 1806*, London.

Dueck D. 2000, *Strabo of Amasia. A Greek man of letters in Augustan Rome*, London.

Fabre P. 1965, *La date de rédaction du périplo de Scylax*, *EtCl* 33, 1965, 353-366.

Frost F. 1985, *The 'Harbour' at Halieis. Harbour Archaeology*, in *Proceedings of the First International Workshop on Ancient Mediterranean Harbours, Caesarea Maritima*, BAR Int. Ser. 257, Oxford, 63-66.

Gerkan, Von A. 1924, *Griechische Stättenanlagen: Untersuchungen zur Entwicklung des Städtebaues in Altertum*, Berlino.

Gernez D. 1949, *Les "Périples" des anciens Grecs et leurs rapports avec les livres d'instructions nautiques*, *Académie de Marine de Belgique* IV, 15-33.

Gianfrotta P.A., Esposito F., Felici E., Scognamiglio E. 2002, *Il porto di Kyme*, in *Archeologia subacquea. Studi, ricerche e documenti III*, Roma, 19-33.

Jameson M.H. 1969, *Excavations at Porto Cheli and vicinity, Preliminary Report, I: Halieis, 1962-1968*, *Hesperia* 38.3, 311-342.

Jameson M.H., Rannels C.N., Van Andel T.H., Munn M.H. 1994, *A Greek Countryside. The Southern Argolid from Prehistory to the Present Day*, Standford.

Karatzeni V. 2011, *Ambrakos and Bouchetion. Two polichnia on the north coast of the Ambracian Gulf*, in Lamboley J.L., Castiglioni M.P. (éd.), *L'Illyrie Méridionale et l'Épire dans l'antiquité V*, Actes du V^e Colloque International de Grenoble (8-11 octobre 2008), vol. I, Parigi, 146-159.

Krischen F. 1928, *Die griechische Stadt*, Berlino.

Lehmann-Hartleben K. 1923, *Die antiken Hafenanlagen des Mittelmeeres*, Leipzig.

Marcotte D. 1986, *Le périplo dit de Scylax: esquisse d'un commentaire épigraphique et archéologique*, *BollClass* 7, 166-182.

Mauro C.M., Gambash G. 2020 (c.d.s.), *The Earliest "Limenes Kleistoi". A comparison between archaeological-geological data and the Periplus of Pseudo-Skylax*, *REA* 122.1.

Medas S. 2008, *Lo Stadiasmus o Periplo del Mare Grande e la navigazione antica. Commento nautico al più antico testo portolánico attualmente noto (Anejos de Gerión XII)*, Madrid.

Moreschini D. 1997, *I porti greci "chiusi" del Mar Mediterraneo*, *Acme* 50.1, 235-244.

Müller K. 1855-1861, *Geographi Graeci Minores, 2 vols.*, Parigi.

Peretti A. 1989, *Dati storici e distanze marine nel "Periplo" di Scilace*, *StClOr* 38, 13-137.
Poidebard A., Lauffray J. 1951, *Sidon, aménagements antiques du port de Saïda. Etude aérienne, au sol et sous-marine (1946-1950)*, Beirut.
Raban A. 1995, *The Heritage of Ancient Harbour Engineering in Cyprus and the Levant*, in Karageorgis V., Michaelides D. (eds.), *Proceedings of the International Symposium,*

Cyprus and the Sea, Nicosia 23.25 September 1993, Nicosia, 139-190.
Rankov B. 2013, *Piraeus*, in Blackman, Rankov 2013, 420-488.
Rougé J. 1966, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire Romain*, Parigi.
Shiple G. 2011, *Pseudo-Skylax's Periplus. The Circumnavigation of the Inhabited*

World: text, translation and commentary, Etceter.
Simossi A. 1998, *Σάμος, Αρχαίο λιμάνι Σάμου (δευτέρα περίοδος ανασκαφικής έρευνας). Αρχαιολογικόν δελτίον, Μελέτες/Χρονικά* 48, 592-595.
Westerdahl C. 1992, *The maritime cultural landscape*, *IntJNautA* 21.1, 5-14.
Wilson N.G. 2015, *Herodoti Historiae. Libri V-IX*, Oxford.



RECENSIONI

«Akko (Acre) has a long and tumultuous history». In maniera lapidaria si apre l'introduzione a questo volume a firma dello studioso di storia mediterranea, David Jacoby (1928-2018), che fornisce due elementi essenziali per poter comprendere la storia dell'insediamento di Akko e contemporaneamente quella del porto ad esso collegato: la caratteristica della lunga durata con molteplici fasi e i poliedrici aspetti della frequentazione.

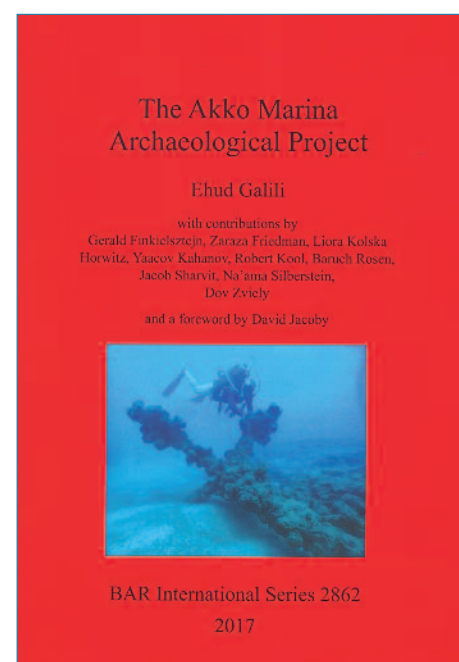
Il libro scritto da Ehud Galili, ricercatore presso l'Istituto di archeologia Zinman dell'Università di Haifa, membro del Comitato nazionale per la protezione dell'ambiente costiero e archeologo subacqueo emerito presso l'*Israel Antiquities Authority* nonché direttore del progetto "Atlit-Yam" che prende il nome dall'omonimo sito neolitico, ubicato lungo la costa del Carmelo, si avvale della collaborazione di una serie di studiosi i quali analizzano in maniera approfondita reperti e tracce documentate durante le diverse ricognizioni costiere e subacquee previste nell'ambito del *The Akko Marina Archaeological Project* che è stato realizzato a partire dal 1988 fino al 2004 e con un'appendice che è stata realizzata nel 2014. Il progetto viene illustrato attraverso la metodologia della ricerca applicata durante gli scavi subacquei, le ricognizioni strumentali e di *water-jet drilling*. Altrettanto variegati, inoltre, sono i tipi di siti riscontrati durante le numerose campagne di ricognizioni effettuate con una certa consecutività temporale e realizzate principalmente lungo l'*Akko marine*, l'*Eastern basin* e l'*Eastern Rampart*. Una buona percentuale di reperti presentati è attribuita a relitti mentre altri costituiscono la traccia della

frequentazione dell'area portuale di Akko, topograficamente documentati proprio negli areali vicini alle infrastrutture (moli, frangiflutti, magazzini) oltre ad un gruppo di reperti «without clear archaeological context».

L'importanza del porto e del centro commerciale di Akko - insediamento menzionato già in una iscrizione della seconda metà del XV sec. a.C. proveniente dal grande tempio di Amon a Karnak in Egitto - sembra intensificarsi durante la frequentazione fenicia del X sec. a.C. e attraversare diverse epoche fino a giungere a quella contemporanea. Le fonti interrogate sono quelle numismatiche, epigrafiche, cartografiche e fotografiche che consentono di ricostruire le diverse fasi di frequentazione e trasformazione dell'area portuale nei secoli come per esempio quella del periodo ellenistico, quando si poté registrare un accrescimento del ruolo ricettivo rispetto ai prodotti dell'*hinterland* grazie all'intervento di Alessandro Magno, o quella del periodo delle Crociate nel XIII sec. dove vengono mappate le importanti informazioni nautiche concernenti la *coastline contour*, l'area abitata nei pressi del porto, le possibili zone di ancoraggio e gli ostacoli naturali e antropici per le rotte di navigazione.

Dopo l'inquadramento crono-tipologico del porto di Akko si susseguono una serie di capitoli dedicati specificatamente ai reperti archeologici documentati durante le attività sul campo, tutti resi maggiormente fruibili attraverso un ricco apparato di illustrazioni, costituito essenzialmente da carte della distribuzione che evidenziano il contesto di provenienza degli stessi, oltre che da disegni, foto, grafici e tabelle utili

The Akko Marina Archaeological Project



a valutare i dati in maniera sintetica. Corposo è il capitolo dedicato alla ceramica del periodo ellenistico, romano e bizantino presentato attraverso una suddivisione per paragrafi dedicati ai tipi riscontrati nelle singole classi. Approfondimenti vengono dedicati ai bolli delle anfore rodie, alle rappresentazioni marittime graffite sulle ceramiche - che rimandano espressamente all'ambiente marinaro (sigle di nomi per personalizzare i piatti o le coppe, barche stilizzate, ancore, ecc.) - all'analisi dei frammenti dei legni per la ricostruzione delle tecniche costruttive delle navi. A testimoniare la continuità di frequentazione del sito portuale vi è il capitolo che affronta la classificazione dei reperti cera-

mici delle epoche post-classiche, da quella Fatimida, a quelle delle Crociate, Mamelucche e Ottomane che includono anche le imitazioni europee della *Chinese-style porcelain* e i numerosi fornelli di pipa.

Importante è anche lo studio dei rinvenimenti monetali dal periodo romano fino a quello medievale con l'attestazione di *fiorini* d'oro conati nella città-repubblica di Firenze.

Tra le tracce di frequentazione del XV sec. sono annoverati i pali lignei delle installazioni del porto il cui studio permette di ridisegnare scenografie infrastrutturali non permanenti. La funzione di area di ancoraggio è fortemente sottolineata dal ritrovamento di oggetti che rimandano all'armamento delle imbarcazioni o agli elementi utili alle manovre delle stesse: ancora, tra cui i tipi in pietra ad uno e tre fori fino a quelle in ferro di età bizantina (*Y-shaped*) o alle *Grappnels*, i chiodi per il fasciame, le placche in piombo destinate all'opera viva della barca e i bozzelli. Le forme delle economie del mare legate alla pesca sono invece testimoniate dalla presenza di pesi da rete in piombo, litici, da ami e da un *stone salvage ring*.

Prima dei capitoli finali – dedicati all'analisi dei resti strutturali e alle installazioni portuali, ai relitti censiti con i diversi cari-

chi (tra cui colonne e resti architettonici) e alla ricostruzione delle varie fasi storiche di frequentazione del porto di Akko (interpretate anche in rapporto ai vari cambiamenti di livello del mare e dei sedimenti all'interno del bacino portuale) – ulteriori contributi sono finalizzati ad illustrare le altre numerose classi di reperti documentati a partire dagli oggetti di ornamento personale, a quelli in metallo compresi i lingotti in rame (*bun-shaped*), le lastre di marmo con decorazioni, le vasche litiche e le macine ricavate da un tipo di roccia nota come *kurkar*, alle armi e munizioni del XVII-XIX sec.; completano l'elenco i reperti faunistici e i frammenti di pani e vasi in vetro.

Giacomo Disantarosa
Università degli Studi di Bari Aldo Moro

Ehud Galili with contributions by Gerald Finkielsztejn, Zaraza Friedman, Liora Kolska Horwitz, Yaacov Kahanov, Robert Kool, Baruch Rosen, Jacob Sharvit, Na'ama Silberstein, Dov Zviely and a foreword by David Jacoby, *The Akko Marina Archaeological Project*, 352 pag., 24 tab., 324 fig. (134 in colour), 49 plates (b/w), BAR Int. Ser. 2862, BAR Publishing, Oxford 2017. [ISBN 978 1 4073 1502 7]

L'ARCHEOLOGO SUBACQUEO
Semestrale di archeologia subacquea e navale

Spedizione in abbonamento postale 70%
Autorizzazione del Tribunale di Bari
n. 1197 del 9.11.1994

Direttore responsabile: Giuliano Volpe

Comitato Scientifico: Francesco Paolo Arata (*Sovrintendenza Capitolina ai Beni culturali, Roma*), Pascal Arnaud (*Université Lumière – Lyon 2*), Rita Auriemma (*Università del Salento*), Carlo Bertrame (*Università Ca' Foscari Venezia*), Ronald Bockius (*Römisch-Germanisches Zentralmuseum - Forschungsinstitut für Archäologie, Mainz*), Giulia Boetto (*Centre Camille Jullian - Aix Marseille Univ, CNRS, Minist Culture & Comm, CCJ*), Franca Cibecchini (*Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines - Marseille*), Giacomo Disantarosa (*Università di Bari Aldo Moro*), Enrico Felici (*Università di Catania*), Danilo Leone (*Università di Foggia*), Luc Long (*Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines, Marseille*), Thijs J. Maarleveld (*University of Southern Denmark, Odense*), Patrice Pomey (*Centre Camille Jullian - Aix Marseille Univ, CNRS, Minist Culture & Comm, CCJ*), Pier Giorgio Spanu (*Università di Sassari*), Maria Turchiano (*Università di Foggia*), Giuliano Volpe (*Università di Foggia*).

Comitato Redazionale:

- Enrico Felici
[via Caduti del Lavoro 46, 95030 - Gravina di Catania (CT)]
- Giacomo Disantarosa
[Edipuglia srl,
via Dalmazia 22/B, 70127 - Bari S. Spirito]

<https://edipuglia.it/rivista/larcheologo-subacqueo>

Linee guida e norme redazionali per gli Autori:
http://edipuglia.it/wp-content/uploads/2017/06/Norme_AS.pdf

Laddove non diversamente specificato, fotografie, rilievi, disegni, tabelle e grafici sono dell'Autore/Autrice.

Indice completo di tutte le annate finora pubblicate: <https://edipuglia.it/wp-content/uploads/2014/10/Indice-Arch.-Sub.pdf>

Dei primi dieci anni della Rivista (dal 1995 al 2015) – nella sua veste originaria – è possibile scaricare gratuitamente i fascicoli in versione pdf dal sito: <http://edipuglia.it/rivista/larcheologo-subacqueo/>

La nuova serie de *L'archeologo subacqueo* sarà resa disponibile in Open Access con un embargo di anni 2 dalla data di pubblicazione della versione cartacea.



EDIPUGLIA

ISBN 978-88-7228-936-5
ISSN 1123-6256
DOI <http://dx.doi.org/10.4475/936>

© Edipuglia srl
via Dalmazia 22/B - 70127 Bari Santo Spirito
tel. 080-5333056, fax 080-5333057
info@edipuglia.it - archeosub@edipuglia.it
www.edipuglia.it

CAMPAGNA ABBONAMENTI

Rinnova o sottoscrivi un abbonamento alla rivista



L'Archeologo subacqueo ora ha 32 pagine interamente a colori

- Abbonamento annuale (per l'Italia): € 12,00; (per l'Estero): € 20,00
- Abbonamento sostenitore: a partire da € 27,00

- Abbonamento annuale + E. Felici, *Produzioni antiche sulla costa sud orientale della Sicilia*: € 44,00
- Abbonamento sostenitore + E. Felici, *Produzioni antiche sulla costa sud orientale della Sicilia*: € 59,00

Promo
2020



Vi ricordiamo che per tutti gli abbonati alla rivista è riservato uno sconto del 20% sui volumi Edipuglia

L'abbonamento può essere effettuato in ogni momento, dando diritto ai due fascicoli dell'anno in corso, con versamento su c/c postale n. 18790709 intestato a Edipuglia s.r.l. o bonifico bancario (IBAN: IT 76 L 02008 04020 000400057455) o tramite Paypal. L'abbonamento, salvo revoca prima della data di scadenza (anche a mezzo email a ordini@edipuglia.it), si ritiene automaticamente rinnovato e dà diritto al I fascicolo dell'anno.