

# ENTRE MARES

*Emplazamiento, infraestructuras y organización de los puertos romanos*

Mertxe Urteaga

Antonio Pizzo

(Eds.)



Volumen II



«L'ERMA» di BRETSCHNEIDER  
Roma - Bristol

# ENTRE MARES

*Emplazamiento, infraestructuras y  
organización de los puertos romanos*

VOLUMEN II

*Edición del volumen:*  
Mertxe Urteaga y Antonio Pizzo

*Coordinación editorial:*  
Mertxe Urteaga y Antonio Pizzo

*Diseño y maquetación:*  
Artes Gráficas Rejas, S. L. Mérida (Spain)

Ilustración de la cubierta: Reelaboración de un segmento de la Tabula Peutingeriana (K. Miller, 1898)

ENTRE MARES  
Emplazamiento, infraestructuras y organización de los puertos romanos  
(Hispania Antigua, Serie Arqueológica, 15)

Copyright 2023- L'ERMA di BRETSCHNEIDER  
Via Marianna Dionigi, 57  
00193 Roma - Italia  
www.lerma.it  
70 Enterprise Drive, Suite 2  
Bristol, 06010 - USA

Tutti diritti riservati. È vietata la riproduzione di testi  
e illustrazioni senza il permesso scritto dell'Editore



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE CIENCIA, INNOVACIÓN  
Y UNIVERSIDADES



CSIC  
CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS



EEHAR  
ESCUELA ESPAÑOLA DE HISTORIA  
Y ARQUEOLOGÍA EN ROMA - CSIC

**Gipuzkoako Foru Aldundia**  
Kultura, Lankidetzta, Gazteria eta Kirol Departamentua



Diputación Foral de Gipuzkoa  
Departamento de Cultura, Cooperación, Juventud y Deportes

FUNDACIÓN  
**ARKEOLAN**



OIASSO  
MUSEOA

ENTRE MARES. Emplazamiento, infraestructuras y organización de los puertos romanos

1012 p.; 21x29,7 cm. (Hispania Antigua. Serie Arqueológica, 15)

ISBN brosurita: 978-88-913-3270-7

ISBN PDF: 978-88-913-3271-4

DOI: 10.48255/9788891332714

CDD 930 Archeologia

ISSN: 2612-0003

## ÍNDICE

## VOLUMEN I

- 13 Presentación  
29 SIMON J. KEAY. *In memoriam*

### *MEDITERRÁNEO OCCIDENTAL*

- 39 JAVIER BERMEJO MELÉNDEZ, JUAN M. CAMPOS, RENATO SEBASTIANI  
*El muelle este-oeste de Portus. Novedades geoarqueológicas en el contexto de los puertos imperiales*
- 51 ENRICO FELICI  
*Il porto neroniano di Antium. Un 'trattato' di ingegneria portuale romana dell'età imperiale*
- 69 ANDREA DI ROSA  
*The seaport of Anxur-Tarracina (Latium - Italy)*
- 87 ENRICO GALLOCCHIO, F. PAGANO  
*Nuove ricerche nel Portus Julius di Pozzuoli*
- 99 DANIELA GIAMPAOLA, VITTORIA CARSANA  
*Il porto di Neapolis in età romana*
- 111 MARIA LUISA TARDUGNO, ALESSANDRA BENINI  
*Ischia in età romana. Strutture portuali nella baia di Cartaromana*
- 121 SALVATORE AGIZZA  
*Il porto romano di San Marco di Castellabate e il suo contesto archeologico*
- 133 FRANCESCO TARLANO  
*Maratea (Basilicata), archaeology of a coastal landscape: a diachronic framework*
- 143 FILIPPO CARRARO, MARIA CHIARA METELLI  
*Il porto di Nora tra vecchi dati e nuove ricerche*
- 157 FRANCESCO MARCO PAOLO CARRERA  
*Il sistema di porti e approdi legato allo sfruttamento del granito in Gallura. Una prima sintesi alla luce delle ultime scoperte*
- 169 FLAVIO ENEI  
*I porti delle colonie marittime di Alsium, Pyrgi e Castrum Novum nell'Etruria meridionale costiera. Recenti studi e acquisizioni*
- 187 GIULIO CIAMPOLTRINI, PAOLA RENDINI  
*Il Portus Cosanus nella prima età imperiale. Strutture portuali per i traffici del Tirreno centro-settentrionale fra fine del I secolo a.C. e I secolo d.C.*
- 197 PAOLA RENDINI, JACOPO TABOLLI  
*Novità sul sistema portuale romano di Giglio Porto: dialoghi tra seascape e la tradizione di tutela e ricerca sul porto*

- 207 ALESSANDRO SEBASTIANI, ELENA CHIRICO  
*The riverine harbor area of the roman ager rusellanus at Spolverino (Alberese – GR)*
- 215 MARCELLA MANCUSI, ANTONELLA TRAVERSO, ALESSANDRO CHELLI, MARTA PAPPALARDO  
*Portus Lunae: geoarchaeological research in the area of ancient Luni (Liguria, Italy)*
- 225 PIERA MELLI, SIMON LUCA TRIGONA, FULVIA SCIAMANNA  
*Genua: l'antico emporion ligure*
- 233 G. P. MARTINO, GIUSEPPINA SPADEA, P. BRANDOLINI, A. MANDARINO  
*Riflessioni sulla portualita ligure in eta romana il caso di Albingaunum*
- 241 PIERRE EXCOFFON, SANDRINE ARDISSON, EMMANUEL BOTTE, NICOLAS CARAYON, GRÉGORIE GAUCHER, CHRISTOPHE LA ROCCA  
*Le port de Forum Iulii (Fréjus, Var, France)*
- 255 XAVIER CORRÉ, MARIE PAWLOWICZ  
*Synthèse et réflexions sur les vestiges portuaires de Marseille à l'époque romaine (France)*
- 269 GAËL PIQUÈS, BENJAMIN LULEY, NASRINE ANWAR, JEAN-PHILIPPE DEGEAI, CHRISTOPHE JORDA, VIVIEN MATHÉ, NÚRIA ROVIRA  
*The port of Lattara, Lattes (Hérault, France)*
- 281 CORINNE SANCHEZ, NICOLAS CARAYON, JULIEN CAVERO, GUILLAUME DUPERRON, MARIE-PIERRE JÉZÉGOU, VIVIEN MATHÉ  
*Le port de Narbo Martius, Narbonne (Aude, France)*
- 297 PERE CASTANYER, MARTA SANTOS, JOAQUIM TREMOLEDA, ELISA HERNÁNDEZ, MARC BOUZAS  
*Emporium, Emporiae, Empúries: diacronía de sus espacios portuarios*
- 307 ALBERT RIBERA I LACOMBA  
*El barrio (o barrios) portuario de la fundación romana de Valentia durante la antigüedad*
- 317 SEBASTIÁN F. RAMALLO ASENSIO, TRINIDAD TORRES, FELIPE CEREZO ANDREO, JOSÉ EUGENIO ORTIZ MENÉNDEZ, MARÍA MILAGROSA ROS SALA, MICHAEL TROJAN, YOLANDA SÁNCHEZ PALENCIA  
*Espacios portuarios de Carthago Nova: una nueva lectura en perspectiva multidisciplinar*
- 333 ELENA H. SÁNCHEZ LÓPEZ  
*El puerto romano de Almuñécar*

## ÁFRICA DEL NORTE

- 339 DAVID L. STONE  
*The ports of Mauretania Caesariensis. Iol Caesarea, Thalefsa and Ras el Meskouta*
- 349 RAFIK KHELLAF, DONIA BOURAI  
*Le port antique de Tipasa « Sidi Saïd »*

- 357 SOUMAYA TRABELSI AYADI  
*L'installation portuaire a Missua : Mise au point à partir des sources antiques et données archéologiques*
- 375 CLAUDE SINTÈS  
*Apollonia, le port de Cyrène*
- 387 DAMIAN ROBINSON, FRANCK GODDIO  
*The development of the Royal Port of Antirrhodos Island in the Portus Magnus of Alexandria, Egypt*
- 399 VALÉRIE PICHOT  
*Les installations portuaires du lac Mariout dans l'Antiquité (Maréotide, région d'Alexandrie, Egypte)*

### MAR ROJO

- 415 MAREK WOZNIAK  
*Berenike Troglodytika the Hellenistic-Roman gate to the Red Sea and Indian Ocean region*
- 425 CHIARA ZAZZARO  
*The site and the harbours of Adulis (Eritrea) in the context of the Mediterranean - Indian Ocean trade*

### MEDITERRÁNEO ORIENTAL I

- 437 ROBERT L. HOHLFELDER  
*The Sudden Emergence of Sebastos, The Harbor of King Herod's Caesarea*
- 447 NICOLAS CARAYON, MOURAD EL AMOURI  
*Les ports de Tyr (Liban)*
- 455 NASEEM RAAD  
*Maintenance, Function and Administration of the Port of colonia Berytus*
- 465 HAKAN ÖNİZ  
*Harbour of Soli Pompeiopolis - Mersin (Turkey)*
- 473 MARIA FRANCESCA PIPERE  
*Elaiussa Sebaste: infrastrutture portuali e costiere di una città della Cilicia*
- 485 ROBERT L. VANN  
*Aperlae in Lycia: An Opportunistic Anchorage in the Roman World*
- 501 HARUN ÖZDAŞ, NILHAN KIZILDAĞ, WINFRIED HELD  
*Harbours of the Karian Chersonesos (Rhodian Peraia)*
- 509 YANNIS KOURTZELLIS, THEOTOKIS THEODOULOU  
*Urban Organization and Transformation of the Coastal Zone of Mytilene during the Roman Period*
- 525 UFUK KOCABAŞ, İŞİL ÖZSAIT-KOCABAŞ  
*Salvage Excavation at Yenikapı/Istanbul: Theodosian Harbour and Byzantine Shipwrecks*

## VOLUMEN II

### *MAR NEGRO*

- 555 S. OLKHOVSKIY  
*A Roman Time Pier In Phanagoria*
- 563 NAYDEN PRAHOV, KALIN DIMITROV  
*A Newly Discovered Harbour of Mesemvria*
- 573 NAYDEN PRAHOV, ASEN SALKIN  
*The Harbour of Bizone*

### *MEDITERRÁNEO ORIENTAL II*

- 583 MASSIMO VITTI  
*Tessalonica e i suoi porti: dall'epoca ellenistica all'epoca bizantina*
- 603 PANAGIOTIS ATHANASOPOULOS, DIMITRIS KOURKOUVELIS, BJØRN LOVÉN, PARASKEVI MICHA  
*The Lechaion Harbour Project (2013-2018). Excavations at the harbour of Lechaion in Corinth Greece*
- 615 CLAIRE HASENOHR, PAVLOS KARVONIS, STÉPHANE DESRUELLES, JEAN JACQUES MALMARY  
*Le port de Délos*
- 625 IRENA RADIĆ ROSSI, DAVID RUFF, GIULIA BOETTO  
*Scuttling of ships to build roman ports. The examples of Caska and Trstenik archaeological sites (Croatia)*
- 635 MATE PARICA  
*Ancient ports and docks in the area of Zadar region (Croatia)*
- 649 ANDREJ GASPARI, RENE MASARYK, MATEJ DRAKSLER, MATIC PERKO, SAŠA KOREN, DANICA MITROVA, MARKS MERELA  
*Roman coastal settlement at Fizine in the north-western Istria (Slovenia): recent research of harbour complex with fishponds*
- 657 PAOLA VENTURA  
*Le infrastrutture portuali di Tergeste (X regio. Venetia et Histria)*
- 669 CARLO BELTRAME, CLAUDIA NEGRELLI, PAOLO MOZZI  
*The urban harbour of Altinum on the lagoon of Venice*
- 681 MARIA RAFFAELLA CIUCCARELLI, MONICA SALVINI, ELENA MARTELLI  
*Ancona. Lungomare Vanvitelli. Strutture di epoca romana e medievale venute in luce con gli scavi 1998-2001 nell'arco portuale anconetano*
- 691 GIACOMO DISANTAROSA, GIUSEPPE MASTRONUZZI, FRANCESCO DE GIOSA  
*Il carattere "duale" del sistema portuale antico di Bari*

- 707 RITA AURIEMMA, ANTONELLA ANTONAZZO, ANGELO COLUCCI, LUIGI COLUCCIA,  
MICHELA RUGGE  
*Portus Lupiae: Archeologia del paesaggi di mare a Lecce*
- 726 BARBARA DAVIDDE PETRIAGGI, GIOVANNA CACUDI, ANGELO MICHELE RAGUSO,  
SERENA STRAFELLA  
"Il Porto Sepolto". *San Cataldo (Lecce), lavori di messa in sicurezza dei resti delle  
strutture murarie del Porto Adriano*

## OCÉANO ATLÁNTICO

- 739 DARIO BERNAL-CASASOLA, FERREOR SALOMON, JOSÉ ÁNGEL EXPÓSITO, JOSÉ JUAN  
DÍAZ, NICOLAS CARAYON, KRISTIAN STRUTT  
*Seeking the harbour of Baelo Claudia: new geoarchaeological research*
- 753 DARIO BERNAL-CASASOLA, FERREOR SALOMON, JOSÉ JUAN DÍAZ, MACARENA  
LARA, GILLES RIXHON  
*The harbourscape of Gades: an archaeological and geoarchaeological state-of-the-art*
- 767 SALVADOR ORDÓÑEZ AGULLA, ENRIQUE GARCÍA VARGAS, OLIVA RODRÍGUEZ  
GUTIÉRREZ, MIGUEL ÁNGEL TABALES RODRÍGUEZ, CARLOS CABRERA TEJEDOR,  
MIGUEL ÁNGEL DE DIOS PÉREZ  
*El puerto romano de Hispalis. Contexto urbano y novedades arqueológicas*
- 781 JUAN M. CAMPOS, JAVIER BERMEJO  
*El puerto de Onoba Aestuaria*
- 793 FRANÇOISE DES BOSCS  
*Données anciennes et nouvelles sur les implantations portuaires de Lixus, Larache  
(Maroc) dans l'Antiquité*
- 811 FLORIAN HERMANN, JOÃO PEDRO BERNARDES, FELIX TEICHNER  
*The harbour installations of the coastal settlements of Boca do Rio and Cerro da Vila  
(Algarve, Portugal)*
- 823 ANA PATRÍCIA MAGALHÃES, SÓNIA BOMBICO, INÊS VAZ PINTO  
*Harbour facilities at the fish-salting production centre of Tróia (Portugal)*
- 833 ANA MARTÍNEZ SALCEDO  
*El enclave de la ensenada de Portuondo (Sukarrieta-Mundaka, Bizkaia): Un pequeño  
puerto en el área cantábrica oriental de la península ibérica*
- 837 MERTXE URTEAGA  
*El puerto romano de Oiasso (Irun, Gipuzkoa)*
- 857 FRÉDÉRIC GERBER  
*El antiguo puerto de Burdeos (Burdigala). Nueva percepción del puerto interior  
gracias al 3D*
- 867 ALAIN BOUET  
*Barzan, port des Santons*

- 875 CÉCILE ALLINE  
*Blainville-sur-Orne, petit port fluvial de fond d'embouchure*
- 885 JIMMY MOUCHARD  
*Les ports fossiles romains de l'arc atlantique, entre Loire et Seine (France): regards croisés sur les ports d'Aizier (Eure) et de Rezé (Loire-Atlantique)*
- 911 GUSTAV MILNE  
*The port of Roman London*

### *PUERTOS FLUVIALES Y LACUSTRES*

- 923 TÜNDE KASZAB-OLSCHEWSKI  
*Ancient river embankment, landing places, ports and fortified harbours in the German Rhineland. Some reflection on old and new discoveries in German Rhineland areas -a short overview*
- 931 DANIEL CASTELLA, DENIS GENEQUAND  
*Les installations portuaires gallo-romaines de Genève et Avenches*
- 947 REGULA GUBLER  
*River side infrastructure at the small town of Petinesca (Studen Switzerland)*
- 957 ROMAIN GUICHON  
*Le port antique de Lausanne-Lousonna (Suisse)*
- 967 JÜRGEN TRUMM  
*Vindonissa, a river port near the legionary fortress?*
- 977 MARC GUYON  
*Un appontement du Ier siècle situé à Lyon (France)*
- 987 LUIGI FOZZATI, MARCO D'AGOSTINO, ANNA PAOLA MOSCA, MARGHERITA TIRELLI  
*I porti della Italia settentrionale in epoca romana. Fiumi e laghi*
- 1001 VIRGILIO LOPES  
*A cidade portuária de Myrtilis*

# THESSALONICA E I SUOI PORTI: DALL'EPOCA ELLENISTICA ALL' EPOCA BIZANTINA

Thessalonica and its ports: from the Hellenistic to the Byzantine Era\*

Massimo Vitti\*\*

## Riassunto

La configurazione morfologica della costa con la possibilità di un approdo sicuro fu uno dei fattori che condusse alla fondazione di Salonicco nel 316/15 a.C. in seno al golfo Termaico. Livio attesta l'esistenza di "navalia" in età ellenistica (168 a.C.) a cui ipoteticamente possono essere ricondotti alcuni resti rinvenuti nell'area del Palazzo di Galerio (scheda n. XV). Più consistenti sono i resti del porto romano che era strettamente associato alle mura marittime. Sappiamo da Zosimo che Costantino costruì ex novo, «πρότερον οὐκ ὄντα», un porto nella parte occidentale della città che rimase in uso per lo meno fino in epoca bizantina. Il bacino, di forma a tenaglia, venne realizzato per escavazione e poteva contenere un grande numero di navi. I resti rinvenuti tra piazza Dimokratias e via Leontos Sofou appartengono alle installazioni portuali di V- VI sec. d.C., e alle mura del porto (schede n. I-VI), mentre non sono stati individuati resti dei moli. Evanescente è l'esistenza di un secondo porto, forse la Εκκλησιαστική Σκάλα noto delle fonti, sito nella parte orientale della città forse in corrispondenza del porto ellenistico e di quello del Palazzo Galeriano, che attesterebbe l'esistenza di infrastrutture portuali disposte alle due opposte estremità della città.

**Parole chiave:** Salonicco, Perseo, Costantino, installazioni portuali, Ekklesiastiki Skala.

## Abstract

The morphological configuration of the coast with the possibility of a safe docking was one of the factors for the foundation of Thessaloniki in 316/15 BC. within the Thermaic gulf. Livy attests to the existence of "navalia" in the Hellenistic time (168 BC) to which they can be attributed some remains found in the area of Galerius Palace (n. XV). The remains of the harbor of Roman time are associated with the sea walls. We know from Zosimus that Constantine built ex novo, «πρότερον οὐκ ὄντα», a port in the western part of the city which remained in use until the Byzantine era. The pincer-shaped basin was built by excavation and could contain a large number of ships. The remains found between Dimokratias square and Leontos Sofou street belong to port installations of the 5th-6th century. A.D., and to the walls of the port (files n. I-VI). Evanescent is the existence of a second port, perhaps the Εκκλησιαστική Σκάλα know from the ancient sources, located in the eastern part of the city perhaps in correspondence of the Hellenistic harbor and the Galerian Palace, which would attest to the existence of port infrastructures located at the two opposite sides of the city.

**Keywords:** Thessaloniki, Perseus, Costantine, harbor docks, Ekklesiastiki Skala.

\* Traducción realizada por los editores.

\*\* Soprintendenza Beni Culturali Roma Capitale.

## Tessalonica e i suoi porti: dall'epoca ellenistica all'epoca bizantina

L'ininterrotta continuità di vita di Salonicco, seconda città dell'Impero Ottomano e dell'attuale stato greco, ha fatto sì che i resti dei suoi porti siano quasi del tutto scomparsi, e poche siano le strutture portuali scoperte in scavi di emergenza. Tuttavia sulla base delle informazioni deducibili dalle fonti e dai pochi resti finora scoperti si può tracciare, per grandi linee, l'evoluzione delle installazioni portuali della città dalla sua fondazione fino all'epoca paleocristiana e bizantina.

La fondazione di Salonicco nel 316/15 a.C. e la realizzazione del suo porto sono dovute alla sua posizione strategica in seno al golfo Termaico laddove confluiscono le viabilità provenienti dall'entroterra balcanico favorite dalla navigabilità dei vicini fiumi che sfociano nel mare Egeo (Fig. 1 A). L'abbandono del porto di Pella, dovuto alla modifica della linea costiera a partire dall'epoca ellenistica, ma soprattutto in età romana, a seguito del deposito dei detriti riversati dai fiumi Axiòs, Loudia e Aliakmona nel golfo Termaico (Fig. 1 B-D)<sup>1</sup>, rendeva necessaria la realizzazione di un nuovo scalo marittimo in una posizione che non fosse soggetta all'impaludamento e fosse nel contempo ben protetta dai venti<sup>2</sup>. La rete viaria principale della regione è stata da sempre costituita da un tracciato di collegamento tra occidente e oriente, corrispondente alla via Egnazia di epoca romana<sup>3</sup>, e da un ulteriore tracciato che dal mare si addentrava nell'entroterra verso nord<sup>4</sup>. Sappiamo che l'Egnazia fu costruita probabilmente dal proconsole di Macedonia Cneo Egnazio tra il 146 e il 120 a.C. su un precedente percorso. Dai miliari rinvenuti è noto che la strada venne restaurata da Traiano, nell'ambito della guerra contro i Parti, e di nuovo sotto Caracalla e Settimio Severo. La via collegava Durazzo con Costantinopoli passando per Salonicco dove, sulla base dei miliari, si ritiene che non attraversasse la città<sup>5</sup>. La tavola Peutingeriana raffigura Tessalonica come nodo viario principale della regione ma non come porto; infatti è rappresentata come una città circondata da mura turrette secondo un'iconografia simile a quella documentata per Aquileia, Nicea, Ravenna e Nicomedia (Fig. 1 E)<sup>6</sup>.

Nella dislocazione dei porti della città la geomorfologia riveste particolare importanza non solo per quanto riguarda la linea costiera, ma anche per quanto concerne l'idromorfologia. Questa purtroppo non è più riconoscibile sul terreno a causa dei livellamenti a cui è stata sottoposta la città moderna. La conformazione del suolo era caratterizzata originariamente da un terreno fortemente scosceso nella parte alta della città attraversato da canali che invece scomparivano in prossimità del mare, dove il terreno assumeva un andamento pianeggiante (Fig. 2). In corrispondenza delle mura orientali e occidentali, il cui tracciato si attesta su un percorso di cresta per motivi difensivi, vi erano due torrenti che lambivano le mura teodosiane<sup>7</sup>. All'interno della città è stata supposta l'esistenza di altri quattro torrenti che, dalla parte alta, con un orientamento nordest-sudovest, scendevano verso il mare<sup>8</sup> (Fig. 2). I due corsi d'acqua più occidentali confluivano nell'area del porto costantiniano; quello che sfociava in corrispondenza della Porta del Mare era conosciuto come Dendropotamo<sup>9</sup>, e contribuì all'impaludamento del bacino portuale fino a causarne il suo definitivo abbandono nel XVII secolo<sup>10</sup>. Un altro torrente, l'unico ancora visibile nel 1864, si trovava in corrispondenza delle attuali strade Ag. Nikolaou, plateia Dikastiriou e via Aristotelous<sup>11</sup>.

<sup>1</sup> Ghilardi, 2007, 151-169, 191-223.

<sup>2</sup> Il porto risulta aperto ai venti dai quadranti di sud e sudest che però non sono predominanti; il vento che generalmente soffia è il «Vardari» che proviene nordovest.

<sup>3</sup> Il percorso è ricordato in Tucidide (II, 97, 1-2) con il nome di «κάτω οδός».

<sup>4</sup> Σαμσάρης, 1974.

<sup>5</sup> Vitti, 1996, 68 ove la precedente bibliografia.

<sup>6</sup> Bosio, 1983, 89-92. Sebbene sia Ravenna che Aquileia possedessero un porto questo non è segnalato come nel caso di Salonicco.

<sup>7</sup> Non è escluso che questi torrenti siano stati incanalati nel fosso che correva davanti all'antimurale delle mura teodosiane; Vitti, 1996, 128-129. E' probabile che il piccolo promontorio su cui venne costruita la Torre Bianca nel 1450-70 si sia formato con i detriti portati dal torrente che sfociava proprio in questo punto.

<sup>8</sup> Γεωργιά, 2015, 30.

<sup>9</sup> Γεωργιά, 2000, 25-27, 31-32.

<sup>10</sup> Sull'impaludamento del bacino portuale e sull'occupazione dell'area da parte delle comunità ottomane vedi Χετζιμούλου, 2001 e Επαμεινώνδα, 2017.

<sup>11</sup> Il torrente è ricordato da E. Miller durante lo smontaggio delle Las Incantadas, Miller, 1889, 340.

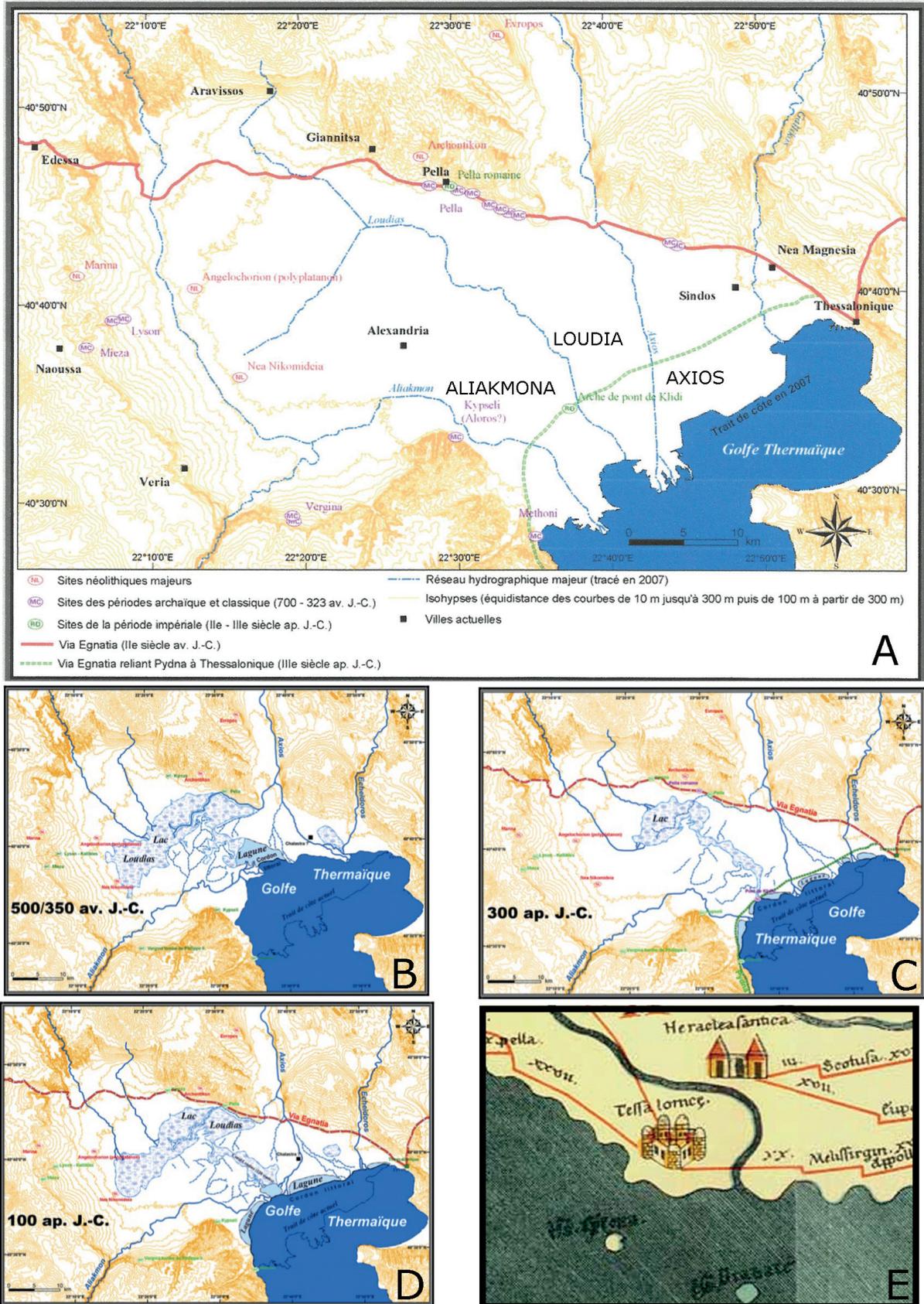


Fig. 1 A. Pianta del territorio prospiciente il golfo Termaico; B. Configurazione geomorfologica del golfo Termaico tra il 500 e il 350 a.C.; C. Nel 300 d.C. (Ghilardi, 2007); D. Nel 100 a.C.; E. Particolare della *Tabula Peutingeriana* con la rappresentazione di Salonicco (Bosio, 1983).

ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ  
ΜΕ ΒΑΣΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΧΑΡΤΗ ΤΟΥ 1911

MASSIMO VITTI - PAOLO VITTI 1992

0 50 100 150 200 M.

- ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΣΤΟ ΟΙΚΟΠΕΔΟ
- \* ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ
- ΥΠΟΘΕΤΙΚΗ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ
- Δ ΝΕΚΡΟΤΑΦΕΙΑ





Fig. 2 Pianta archeologica di Salonicco con la ricostruzione dell'impianto ippodameo, dei torrenti e della linea di costa in epoca ellenistica. A tratteggio è indicato l'ipotetico percorso delle mura del 254/268 d.C. Con la numerazione da I a XV sono indicati i resti pertinenti alle strutture del porto e alle mura marittime (Vitti, 2022).

Per l'età ellenistica Tito Livio cita il porto di Salonicco descrivendo gli avvenimenti accaduti nel 169 a.C. durante la guerra tra Perseo e i Romani. Il passo dieci del quarantaquattresimo libro<sup>12</sup>, è particolarmente interessante in quanto ricorda che Perseo ordinò che venissero incendiati i *navalia* affinché non cadessero in mani nemiche, comando che però non venne eseguito.

I resti archeologici di epoca ellenistica che sono stati rinvenuti finora nel centro storico sono molto esigui a causa della densa stratificazione urbana e di una tutela archeologica che si è mostrata molto deficitaria dal dopoguerra fino agli ottanta del secolo scorso<sup>13</sup>. Le uniche strutture che vengono ricondotte a installazioni portuali di epoca preromana sono state rinvenute in via Palamà 16 nell'area del Palazzo di Galerio. I ruderi sono costituiti da un muro spesso 1 m che presenta quattro contrafforti quadrangolari posti a distanza regolare e sono interpretati come resti di un portico (*neoria* ?)(scheda XV e Fig. 2, n. XV)<sup>14</sup>. Una tale interpretazione sembra plausibile tenendo conto che la linea di costa di epoca ellenistica era arretrata e si trovava in corrispondenza dell'attuale via Tsimiski, come sembra indicare l'estensione dell'impianto urbanistico di tipo ippodameo verso il mare (Fig. 2)<sup>15</sup>. L'antica linea di costa, ricostruita sulla base delle curve di livello, aveva un andamento obliquo rispetto a quella odierna<sup>16</sup> ed era caratterizzata da un litorale pianeggiante e sabbioso permettendo un facile alaggio delle navi senza la necessità di dover ricorrere a impegnative infrastrutture portuali. E' possibile quindi che il ricovero invernale delle navi potesse avvenire tirandole a secco in un'area costiera dedicata, forse anche extraurbana, ma sempre protetta da mura. Una soluzione di questo tipo è attestata ad Elaia in Asia Minore dove un'area extraurbana cinta da mura era deputata a questo scopo, mentre il bacino portuale di forma circolare era dislocato in corrispondenza del centro abitato<sup>17</sup>.

Per l'epoca romana si hanno più dati archeologici: questi sono riferibili ad alcune strutture portuali, ma soprattutto a resti delle mura marittime che, nella parte occidentale, si adeguavano al profilo del porto restituendoci il limite di questo sul lato rivolto verso la terraferma. Sul fronte del mare sono attestati due diversi percorsi difensivi che si adeguarono al progressivo spostamento della linea di costa verso sudovest: uno interno è riconducibile all'epoca romana e paleocristiana, l'altro all'età bizantina e quella ottomana ed è raffigurato pure in alcuni scatti fotografici eseguiti tra il 1870 e 1874 prima della loro demolizione (Fig. 3)<sup>18</sup>. Secondo quanto ci riporta Zosimo<sup>19</sup>, Costantino ordinò la costruzione di un nuovo porto nell'ambito della guerra civile contro Licinio, poiché le installazioni portuali esistenti non erano adatte ad ospitare una flotta militare. La frase «πρότερον οὐκ ὄντα» dello storico non è indicativa dell'inesistenza di un porto prima dell'età tetrarchica quanto dell'assenza di una base militare navale attrezzata con un bacino portuale dotato di *navalia* per il ricovero, la riparazione delle navi della flotta. Questa opera rientra in un più ampio programma di Costantino che prevedeva anche il rafforzamento dei porti marittimi di Aquileia e del Pireo con la costruzione di arsenali e cantieri, oltre al miglioramento dell'armamento delle squadre navali. Secondo Zosimo, Costantino nel 324 d.C. mise in campo contro il rivale una flotta di 200 navi da guerra (da trenta rematori ciascuna) e 2000 da carico, oltre a 120000 fanti e 10000 marinai, a fronte di una flotta di 350 triremi raccolta da Licinio. Zosimo ci informa che per la costruzione del porto si procedette all'escavazione di un bacino portuale presso il lato occidentale della città. La posizione di questo porto è ben riconoscibile nella cartografia

<sup>12</sup> Livio, 44, 10. L'arsenale navale viene citato anche in Livio 44, 32 a proposito dell'ordine impartito ad Androcle di rimanere accampato nelle vicinanze dei neoria. Anche Diodoro Siculo ricorda i *navalia* di Salonicco (Diodoro Siculo XXX, 11).

<sup>13</sup> Vitti, 2018.

<sup>14</sup> Λειβαδιωτη, 2009, p 42.

<sup>15</sup> Vitti, 1996, 75-76.

<sup>16</sup> Γεωργιλιά, 2015, 28.

<sup>17</sup> Vitti, 1996, 132.

<sup>18</sup> Μπακιτζής, 1975. La foto scattata dalla Torre Bianca tra il 1863 e il 1867 dai fratelli Abdullah è stata individuata in un album dal titolo Κωνσταντινούπολη, presso gli Archivi Nazionali Ungheresi (Magyar Nemzeti Levéltár), mentre l'altra è stata scatta nel 1865 da H. Sayce dal lato opposto in corrispondenza della torre del Porto; entrambe attestano come le mura alla metà dell'Ottocento fossero ancora lambite dal mare (Fig. 3).

<sup>19</sup> Zosimo, Hist. II, 22.

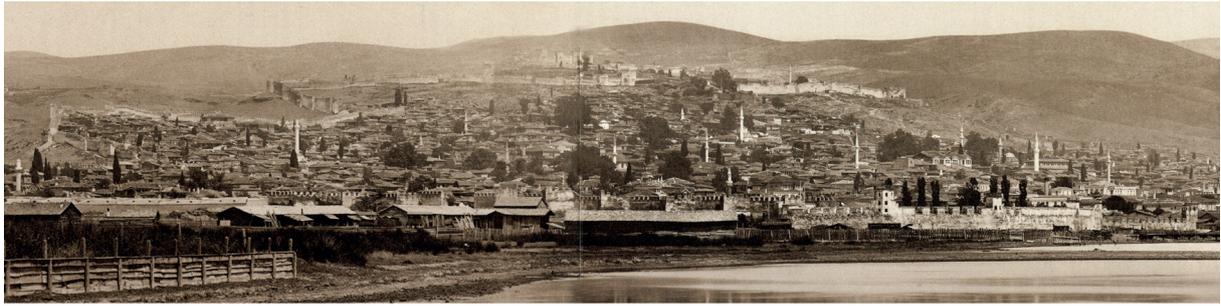


Fig. 3. Fotografia del 1863 di J. Szekely con Salonico vista dal mare (Επαμεινώνδα, 2017). Le mura marittime nel 1863-67 dalla Torre Bianca (da est) (Επαμεινώνδα, 2017). Veduta delle mura marittime nel 1865 da ovest (gruppo Facebook Παλιές φωτογραφίες της Θεσσαλονίκης).

del 1882 e ancor oggi nel tessuto urbano in quanto la darsena, rimasta in uso fino in epoca bizantina, venne urbanizzata con isolati che presentano un orientamento diverso dal resto del tessuto urbano (Fig. 4). In particolare il porto medievale mantenne probabilmente la stessa articolazione di quello tetrarchico con la medesima distribuzione delle infrastrutture portuali intorno alla darsena (torri, arsenali-magazzini, frangiflutti-moli). Il porto di X secolo continuava ad avere una forma quadrangolare delimitato a nord-est e a sud-est dalle mura che lo separavano dalla città e ad avere due frangiflutti a sud-ovest e a sud-est. Quello orientale, che era di ridotte dimensioni quasi un'estensione delle mura, proteggeva il bacino dai venti di sud e terminava con una torre che controllava l'ingresso del porto (Πύργος της Αποβάθρας?) (Fig. 4). Il frangiflutto occidentale aveva inizio dal castello bizantino, poi sostituito dalla fortezza ottomana del Vardar, e salvaguardava il porto dai venti di sud-ovest<sup>20</sup>. Aveva un andamento a L in modo che la sua estremità si trovasse in corrispondenza dell'altro molo così da delimitare l'ingresso che poteva essere chiuso con una catena in caso di bisogno<sup>21</sup>. Tale ricostruzione si basa oltre che sulle descrizioni delle fonti<sup>22</sup> anche sulla documentazione grafica di Gravier d'Otieres (1686) e di Rocco Vitali (1871) che forniscono dati utili per ricostruire il percorso delle mura marittime e dell'area dove era ubicato il porto costantiniano (Fig. 5 A-B)<sup>23</sup>. Il limite del bacino costantiniano, nel lato a contatto con la città, era delimitato dalle mura su cui poi si impiantarono quelle di epoca bizantina, il cui percorso corre a sud-ovest di via Fragon<sup>24</sup> (schede nn. II e V) fino all'incrocio con via Ernest Emprar, dove formavano una specie di dente in corrispondenza di via Edessis in modo da inglobare alcuni impianti artigianali preesistenti alle mura (scheda n. VI), e poi ripiegare verso sud-ovest in corrispondenza della Porta del Mare (Πύλη του Γιαλού) con un percorso che coincide all'incirca con via Katouni (schede nn. VIII-X). In corrispondenza di Via Mitropoleos, dove si trovava la torre bizantina del Porto (Πύργος της Αποβάθρας), le mura piegavano a sud-est seguendo la linea della costa (schede nn. XI-XIII) (Fig. 4). L'acquarello del 1830 di Salacca fornisce una preziosa visione dal mare dell'area, con la Torre del Porto in primo piano e al suo lato la Porta del Mare (Fig. 5 C). Nello specifico i resti rinvenuti in scavi di emergenza appartengono per la maggior parte alle mura che proteggevano la città verso il mare. Pochi sono i rinvenimenti archeologici riconducibili alle infrastrutture prospicienti la darsena. Scavi eseguiti a più riprese hanno permesso di determinare che tra le vie Fragon, Moskof, Dodekanisou e piazza Dimokratias vi era un esteso complesso edilizio formato da due tipologie di ambienti rettangolari, allungati e modulari, che sono stati interpretati come *horrea* e *navalia* o addirittura si è ritenuto che possano aver ricoperto la duplice funzione a seconda della stagione (scheda n. I)<sup>25</sup>. Lo studio dei reperti ceramici ha potuto determinare che l'arco cronologico in cui furono operativi questi ambienti è compreso tra la metà del IV e il X secolo<sup>26</sup>.

Per quanto concerne l'esistenza di altri porti nella città le fonti ci forniscono delle labili indicazioni. Il secondo libro dei Miracoli di S. Demetrio ci informa dell'esistenza di un porto conosciuto con il nome di Εκκλησιαστική Σκάλα (Fig. 2)<sup>27</sup>. La sua ubicazione non è nota e le opinioni degli studiosi divergono. L'esistenza di un molo presso la Torre Bianca, oggi non più visibile, rende possibile che

<sup>20</sup> Eferpi Marki ritiene di aver individuato alla base della Torre del Rilievo parte del molo costantiniano costituito da grossi blocchi di marmo di reimpiego, largo 1,90 m.; Μαρκή, 2013, 176.

<sup>21</sup> Le descrizioni dettagliate delle difese messe in atto dai tessalonicesi durante l'assedio degli Slavi sono in PG II, 116, 183 e in Καμινιάτης, 2000, 25.1 da cui apprendiamo che la catena che chiudeva l'imboccatura del porto era fissata su di una base di legno.

<sup>22</sup> PG II, 122 e Καμινιάτης, 2000, 4, 2.

<sup>23</sup> Rocco Vitali venne incaricato dalle autorità ottomane della progettazione e dell'esecuzione del nuovo lungomare della città dopo la demolizione delle mura marittime; nella sua tavola troviamo rilevato il percorso delle mura e il nuovo progetto del lungomare (Fig. 5 B).

<sup>24</sup> Lungo questo tratto vi era la Porta del Leone (Fig. 4).

<sup>25</sup> Ipotesi suggerita in Μαρκή, 2013, 177-179.

<sup>26</sup> Χατζηιωαννίδης και Τσαμίσης, 2013. Il complesso venne interessato da un esteso intervento di restauro tra il VII e l'VIII secolo in concomitanza delle invasioni slave e dei terremoti del 620-630.

<sup>27</sup> PG II, 186, «οἱ μὲν (οἱ Σλάβοι) εἰς τὸν πρὸς δύοσιν τῆς ἐκκλησιαστικῆς σκάλας πύργον, ἐνθα καὶ παραπύλιον ὑπάρχει...»; Μαρκή, 2013, 174. Recentemente si è voluto identificare la Εκκλησιαστική Σκάλα con il porto di Costantino, Γεωργιά, 2000, 30; tale ipotesi è stata ripresa di recente ritenendo di poter identificare con questo nome un ipotetico molo rinvenuto in via Katouni (scheda VIII) che era in gestione della Chiesa dal V secolo (Χατζηιωαννίδης και Τσαμίσης, 2013, 189).

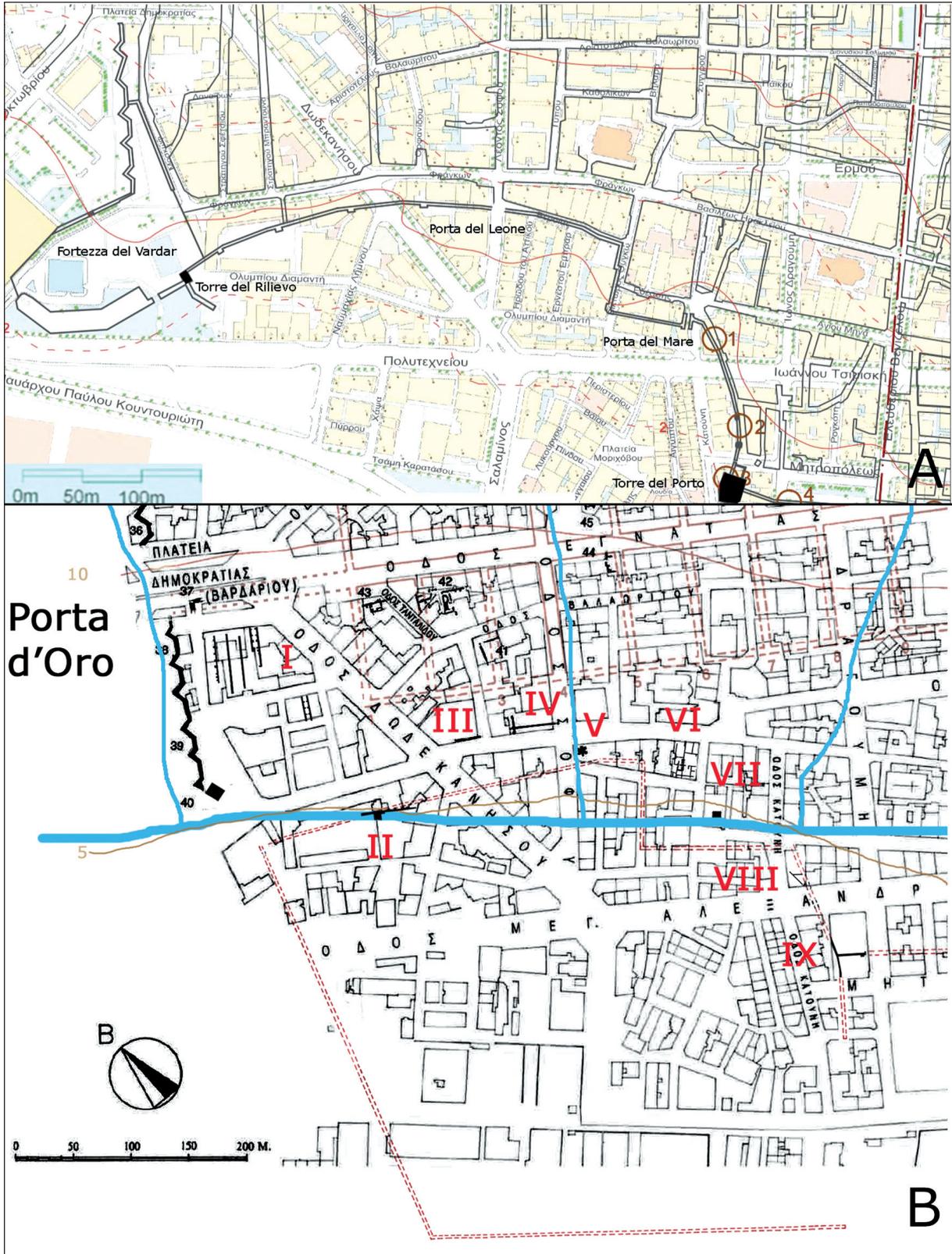


Fig. 4 Pianta dell'area del porto costantiniano: A. Gala Georgila con modifiche (Γεωργιά, 2015); B. Carta archeologica con ricostruzione dell'impianto ippodameo (Vitti, 2022).

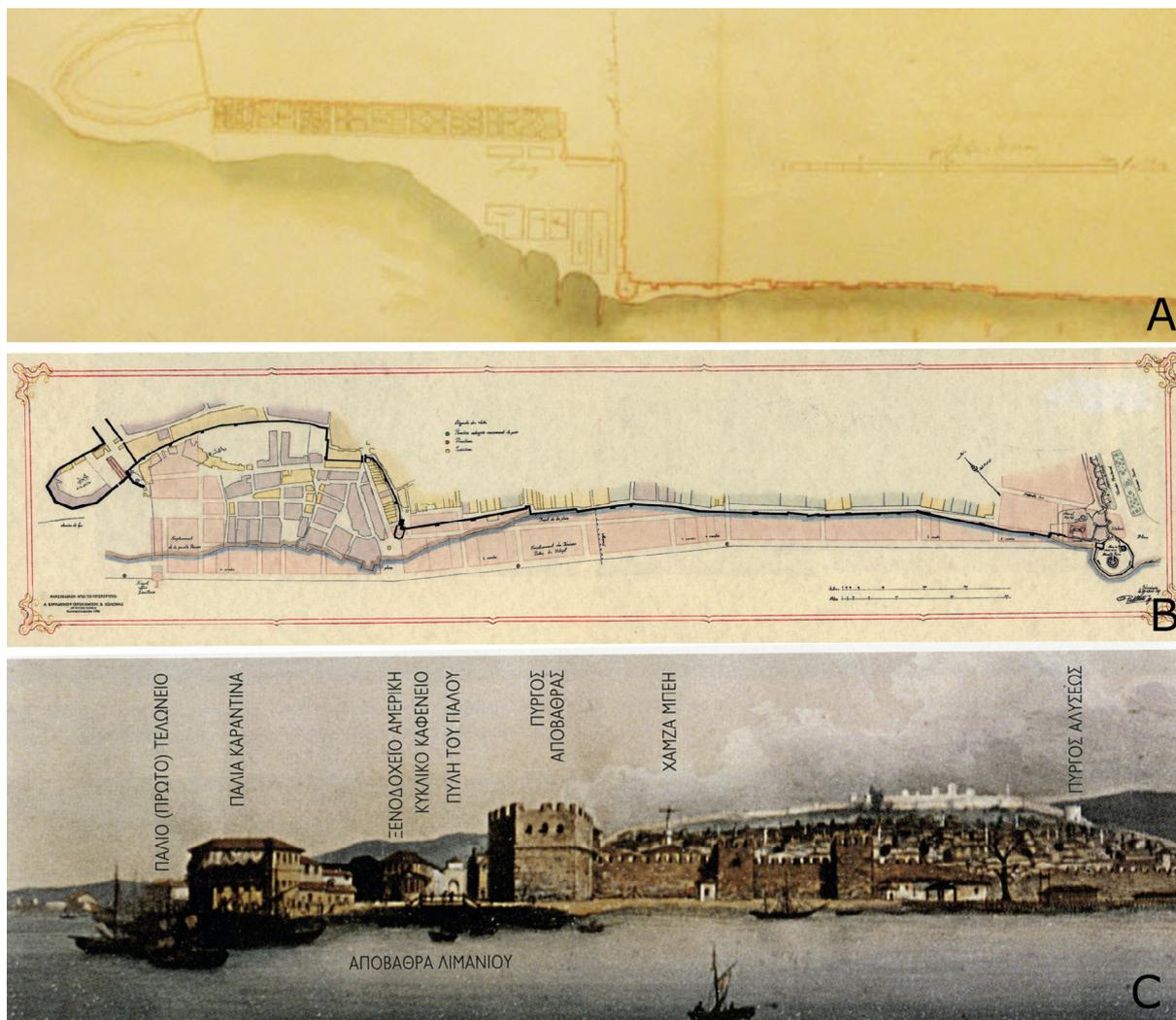


Fig. 5 A. Particolare della pianta di Gravier d'Otieres del 1686 (Λειβαδιωτη, 2009, 118 Fig. 11); B. Progetto del lungomare di Salonico di Rocco Vitali del 1871 (Επαμεινώνδα 2017); C. Acquarello di Salacca del 1865 con veduta di Salonico dal mare (Λειβαδιωτη, 2009, 118 Fig. 12).

questo porto si trovasse presso questa parte della città come supposto da Chatzi Ioannou, Struck e Tafrafi<sup>28</sup> o possa essere stato quello di epoca ellenistica e romana da ricercare nell'area del Palazzo di Galerio. Si è ritenuto che la denominazione del porto potesse derivare dalla vicinanza di una chiesa che purtroppo non sappiamo quale possa essere; Bakirtzis ritiene che questa si possa identificare con l'Ottagono del Palazzo Imperiale di Salonico, che per un breve periodo venne trasformato in chiesa<sup>29</sup>. In alternativa la denominazione può essere dovuta al fatto che l'approdo fosse gestito dalla Chiesa stessa. La vicinanza di questo porto al Palazzo Galeriano ha alimentato anche l'ipotesi che questo possa essere stato il porto del palazzo tetrarchico, come è attestato per il palazzo di Costantinopoli<sup>30</sup>.

Concludendo, è probabile che Cassandro abbia fondato Salonico al fine di avere un nuovo porto militare e commerciale poiché quello di Pella aveva cominciato ad interrarsi e a trovarsi a notevole distanza dal mare (Fig. 1). Di queste strutture, che prevedevano anche arsenali per il ricovero invernale

<sup>28</sup> Vitti, 1996, 133 con la bibliografia di riferimento.

<sup>29</sup> Μπακιρτζής, 1975, 320-321.

<sup>30</sup> Per Costantinopoli vedi nel volume I di questi atti il contributo di Ufuk Kocabas, Isıl Özsait-Kocabas, 525 ss.

delle navi militari, come anche delle successive installazioni di epoca romana, non si hanno rinvenimenti tranne i resti di via Palamà 16 (scheda n. XV). E' impensabile che Salonico non abbia avuto un porto per 400 anni, ovvero fino al 321 d.C. quando Costantino, nella guerra contro Licinio, ne realizzò uno nuovo per escavazione, di forma quadrangolare e a tenaglia poco pronunciata<sup>31</sup>. Purtroppo del porto costantiniano e bizantino non si conservano resti dei moli/frangiflutti, ma solo resti di ambienti simmetrici allungati interpretati come magazzini e *navalia* (scheda I). Le caratteristiche di questi ambienti sono tali che possono aver ricoperto entrambe le funzioni e una loro identificazione è al momento impossibile come nel caso della *Porticus Aemilia*<sup>32</sup> a Roma e degli edifici prospicienti il bacino esagonale di *Portus*<sup>33</sup>. I resti finora individuati ricoprono tuttavia un'estensione circoscritta, insufficiente per il ricovero delle navi dell'intera flotta militare. Come si evince dalla pianta archeologica queste installazioni sono delimitate a ovest dalle mura, a sudovest dalla banchina del porto, a nord est dalla via Egnazia e a sudest da resti di abitazioni (Fig. 4 nn. 41-43) rendendo più plausibile che si possa trattare di arsenali per la riparazione delle navi piuttosto che per il loro ricovero invernale. Il progressivo spostamento della linea di costa e l'interro del porto, oggi occupato dal quartiere Ladadika, condusse all'abbandono definitivo del bacino portuario prima dalla metà del XVII<sup>34</sup>. Il percorso delle mura marittime di epoca romana verso sudest è ripercorso all'incirca da via Mitropoleos (schede nn. IX-XIII), mentre le mura bizantine e ottomane erano spostate più a sudovest in corrispondenza di via Koromilà e piazza Elefterias<sup>35</sup>. I resti ascrivibili alle mura marittime di epoca romana imperiale non presentano caratteristiche costruttive simili a quelle dei tratti conservati in altre parti della città<sup>36</sup>. E' probabile quindi che le mura, in corrispondenza di via Mitropoleos, risalgano all'epoca costantiniana o teodosiana e siano rimaste in uso fino al X secolo (904 incursione dei Saraceni). Le mura del 254/268 d.C. dovevano essere ancora più a nord est, all'incirca in corrispondenza di via Tsimiski, e presentare un andamento obliquo per adattarsi alla linea di costa (Fig. 2). Questa ipotesi sembra acquisire concretezza a seguito della scoperta di un tratto di fortificazioni in via Tsimiski 24 ritenute pertinenti alle mura di Gallieno (scheda n. X)<sup>37</sup> e in base alla constatazione che l'impianto ippodameo e i resti di strutture romane sono rintracciabili solo a nord di via Tsimiski. Inoltre se si collegano con una linea i resti della torre quadrata romana conservata presso la fortezza del Vardar (scheda n. 40), con i resti delle mura di Gallieno rinvenuti in via Filikis Eteraia (schede nn. 9-10) è ulteriormente comprovato che lungo questo allineamento si dovevano ergere le mura del 254/268 d.C. (Fig. 2)<sup>38</sup>.

Il porto costantiniano si inserì in maniera organica nel tessuto urbano preesistente essendo collegato al resto della città attraverso strade che costituivano la prosecuzione di assi viari dell'impianto urbanistico preesistente. In particolare l'asse 4 è contraddistinto da una careggiata larga 12 m fiancheggiata in alcuni tratti da portici, che lo caratterizza come una arteria stradale di spicco<sup>39</sup>. Il suo percorso corrisponde all'attuale via Leontos Sofou e sboccava al centro del porto in corrispondenza

<sup>31</sup> La mancanza di resti di banchine e dei moli di epoca romana non permette di definire le tecniche costruttive utilizzate per la loro realizzazione; tuttavia l'impiego diffuso di palificate di sottofondazione delle mura marittime di epoca bizantina rinvenute in piazza Elefterias (Τζεβρένη και Καπουσουζ, 2022) e in quelle tardoantiche di via Gounari (scheda n. XVII) rende probabile che la medesima tecnica fosse impiegata anche in epoca precedente.

<sup>32</sup> Cozza e Tucci, 2006 li identificano come *navalia* mentre Arata y Felici 2011 come magazzini.

<sup>33</sup> Keay, 2012; progettati e realizzati come *navalia* furono poi trasformati come *horrea* in età adrianea. Le dimensioni dell'edificio differiscono dai resti delle strutture di Salonico mentre la loro planimetria suggerisce di prendere in considerazione che i resti di via Moskof, Fragon, Dodekanisou e piazza Dimokratias possano appartenere ad un unico complesso edilizio.

<sup>34</sup> Probabilmente il porto si era già in parte insabbiato nel XV secolo in quanto viene ricordato come Mandrakion (Μπακιτζής, 1975, 315) o addirittura pure prima come si asserisce in Χεζίμογλου, 2001.

<sup>35</sup> Queste mura vennero demolite nel 1871 e alcuni tratti sono stati rinvenuti in alcune proprietà lungo via Koromilà; Μπακιτζής, 1975, 293-297, Λειβαδιωτη, 2009, 89-106.

<sup>36</sup> La cinta difensiva romana è costituita da due muri affiancati, spessi, ciascuno 1,45 m, in conglomerato cementizio con elementi lapidei di reimpiego utilizzati soprattutto all'esterno; il muro interno è datato al 254 d.C. mentre quello esterno al 268 d.C. ed entrambi sono messi in relazione alle incursioni effettuate dai Goti; Vitti, 1996, 125 con bibliografia e schede nn. 17, 18, 20, 22-25, 27-40.

<sup>37</sup> Τομπίδου Αυλωνίτη, Λιζίδου, Ευθυμόγλου, 2009, 271.

<sup>38</sup> Vitti, 1996, 125-126; schede nn. 9-10, 40.

<sup>39</sup> Vitti, 1996, 74, 81; schede nn. 49-50.

della Porta del Leone, mettendo in comunicazione lo scalo portuale con il santuario più antico della città, il Serapeo<sup>40</sup>; la strada proseguiva verso nordest fino a via San Demetrio giungendo in corrispondenza del punto in cui si trovava una colonna onoraria tardoantica forse di epoca costantiniana (figg. 2, 4)<sup>41</sup>. Una viabilità non attestata da resti archeologici né dal tessuto urbanistico della città prima dell'incendio del 1880 è quella che collegava la Porta Roma, presso il Palazzo di Galerio, e la Porta del Mare del porto Bizantino. Questo percorso all'interno delle mura marittime è attestato nel 1668 da Evlighia Tselebi che lo percorre dalla Porta Roma alla Porta del Mare<sup>42</sup>.

Il porto si avvaleva per l'approvvigionamento idrico della rete di alimentazione che faceva capo all'acquedotto del Chortiatì che aveva un *castellum aquae* presso la zona del porto nell'isolato delimitato dalle vie Egnazia, Venizelou, Dragoumi e Ioustinianou e dell'acquedotto di Efkarpià che aveva il suo centro di distribuzione in piazza Mouschounti<sup>43</sup>. L'attestazione di una fonte ottomana presso la Porta del Mare è forse indicativa del punto dove ci si poteva rifornire di acqua corrente nell'area portuale anche in epoca più antica (Fig. 2)<sup>44</sup>. Nelle vicinanze del porto di solito si trovavano complessi termali funzionali alle esigenze degli equipaggi delle navi. Nel caso di Salonicco nell'area immediatamente adiacente alla darsena finora non sono state rinvenute terme ma solo resti di abitazioni (schede nn. 41-43); quelle più prossime si trovano a una distanza di circa 300 m e sono di tipo privato<sup>45</sup>.

Evanescente è l'esistenza di un secondo porto, forse la Εκκλησιαστική Σκάλα delle fonti, sito nella parte orientale della città forse in corrispondenza del porto ellenistico e di quello del Palazzo Galeriano, che attesterebbe l'esistenza di infrastrutture portuali disposte alle due opposte estremità della città. Ciò sarebbe in linea con quanto documentato nelle più importanti città portuali del Mediterraneo che avevano almeno due porti, uno militare e uno commerciale: come ad esempio il Pireo, Corinto e Mitilene<sup>46</sup>.

### ***Catalogo dei resti delle infrastrutture murarie e delle mura marittime di epoca romana***

#### **Scheda I (Fig. 6 A)**

#### ***Resti di Navalìa/horrea negli isolati delimitati dalle vie Fragon, Moskof, Dodekanisou e piazza Dimokratias***

Tra il 1973 e il 2009 sono state portate alla luce strutture che presentano caratteristiche planimetriche e costruttive simili riconducibili a due differenti tipologie edilizie, che però non si può escludere che possano appartenere ad un unico fabbricato. L'edificio rinvenuto in via Moskof e Danaidon 3 è formato da tre ambienti allungati, larghi 4,80 m messi in luce per una lunghezza di 23 m. Sul lato verso via Moskof vi è un muro continuo munito sul lato esterno di contrafforti disposti a distanze regolari a cui seguono verso sudest due serie di pilastri in laterizio quadrangolari (2,10x0,95x1,09 m) e cruciformi (1,90x1,65x0,90 m). Sui contrafforti e sui pilastri era impostata la copertura probabilmente a volta come indicano i resti degli archi di collegamento rinvenuti in crollo. Questo edificio, orientato nordest-sudovest, occupava lo spazio a ridosso delle mura occidentali e forse giungeva fino alla banchina del porto. L'articolazione planimetrica e le dimensioni richiamano i *navalìa* del Pireo anche

<sup>40</sup> Nel 1879 è stato rinvenuto l'architrave della porta in cui è menzionato il suo restauro prima dell'invasione dei Saraceni nel 904; Μαρκή, 2013, 176-177.

<sup>41</sup> Per il monumento noto con la denominazione Μάρμαρο Φιδιού (Yilan Mermer) vedi Στεφανίδου Τιβερίου, 2015.

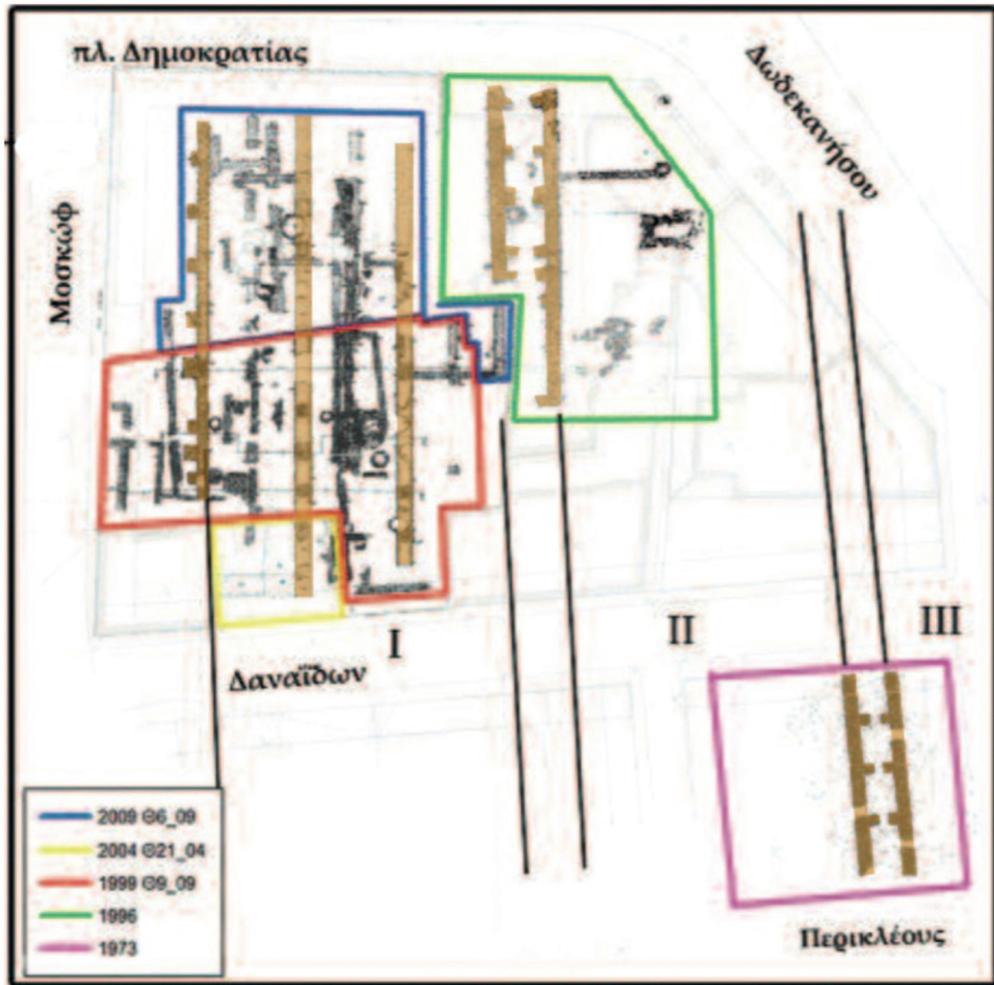
<sup>42</sup> Vickers, 1970, 263.

<sup>43</sup> Γεωργιά, 2015, 186-190.

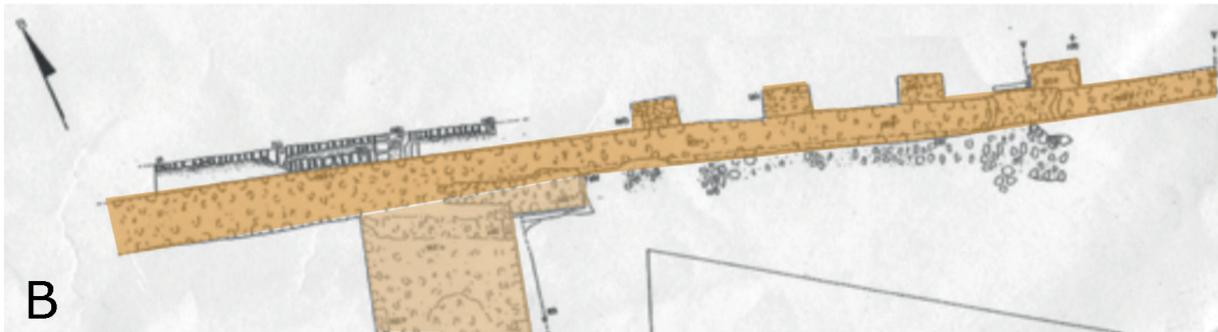
<sup>44</sup> Γεωργιά, 2015, 206 (L21.8).

<sup>45</sup> Vitti, 1996, scheda n. 45. Le terme più vicine si trovano all'incrocio di via Baltadorou e Venizelou; Vitti, 1996, scheda n. 56.

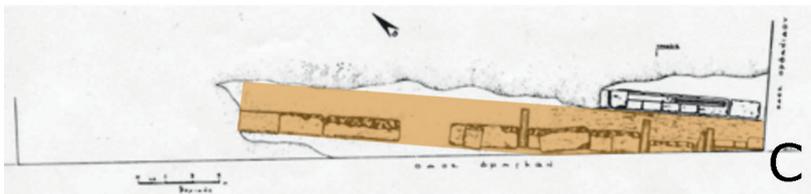
<sup>46</sup> Vedi negli atti del convegno i contributi per i porti di Corinto (Vol. II, 603 ss.) e Mitilene (Vol. I, 509 ss.).



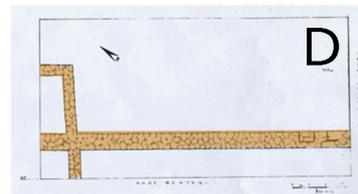
A



B



C



D

Fig. 6 A. Infrastrutture portuali negli isolati compresi tra piazza Dimokratias, via Moskof, via Fragon e via Dodekanisou (scheda I); B. Mura marittime in via Fragon 2 (scheda II); C Muro in via Fragon 9 (scheda III); D. Strutture in via Fragon 13 (scheda III).

se la loro larghezza è inferiore e manca la rampa di alaggio. La loro datazione può essere fissata con sicurezza sulla base del materiale ceramico, al V-VI secolo indicando che la costruzione, programmata da Costantino, venne realizzata nei decenni successivi. Le strutture rinvenute in via Dodekanisou 2 e in via Mprantouna presentano tra loro le stesse caratteristiche costruttive e la medesima planimetria ma differiscono da quelle di via Moskof e Danaidon. Si tratta di corpi di fabbrica stretti ed allungati che all'interno presentano pilastri che delimitano vani di 4,10x3,10 m tra loro intercomunicanti al cui interno sono state rinvenute anfore intere di tipo Cartagine che suggeriscono una loro utilizzo come magazzini, Μαρκή, 2013; Χατζηιωαννίδης και Τσαμίσης, 2013.

**Scheda II** (Fig. 6 B)

***Mura marittime del porto in via Fragon 2***

E' stato rinvenuto parte di un muro orientato nordovest-sudest di epoca paleocristiana con quattro contrafforti in opera mista all'interno (tre filari di laterizi spessi 4-5 cm) e in opera cementizia con una notevole quantità di materiale lapideo di reimpiego all'esterno. Questa struttura venne inglobata dalle mura marittime del porto (spessore totale 1,15- 1,50 m) comprendente una torre quadrata di 4,50x3,50 m, scavata solo in parte, realizzata in opera cementizia, marmi di reimpiego e ricorsi di laterizi, Λειβαδιωτη, 2009, 86-87.

**Scheda III** (Fig. 6 C)

***Strutture in via Fragon 9***

In via Fragon 9 è stato rinvenuto un muro orientato nordovest-sudest realizzato in opera cementizia foderato all'esterno con elementi architettonici di reimpiego; alcuni sono posti ortogonalmente per legare il paramento esterno con il conglomerato cementizio del nucleo, Μπακιτζής, 1975, 296; Λειβαδιωτη, 2009, 88

**Scheda IV** (Fig. 6 D)

***Installazione portuale in via Fragon 13***

La struttura muraria rinvenuta è stata ritenuta pertinente a una installazione portuale prospiciente le mura del porto. I resti sono costituiti da un muro orientato nordovest-sudest che incrocia ortogonalmente un altro sul lato occidentale. Non è fornito nessun elemento per l'inquadramento cronologico, Μπακιτζής, 1975, 296; Λειβαδιωτη, 2009, 89.

**Scheda V**

***Mura marittime del porto in via Fragon, Leontos Sofou e Veroias***

E' stato rinvenuto un tratto delle mura del porto realizzato con materiale architettonico di reimpiego con alcuni elementi posti ortogonalmente per legare il paramento esterno con il nucleo cementizio, Μπακιτζής, 1975, 296; Λειβαδιωτη, 2009, 89-90

**Scheda VI** (Fig. 7 A)

***Impianto artigianale in via Fragon 28***

Si è messo in luce un complesso edilizio di 31x18 m del VI secolo costituito da ambienti delimitati da muri spessi 80 cm realizzati in opera mista con pavimentazioni e rivestimenti delle pareti particolarmente curate per isolare gli ambienti dall'umidità. L'edificio, ritenuto preesistente alla realizzazione delle mura, è identificato con la dogana dove operavano funzionari pubblici noti con il termine di κομμερκιάρους. Il complesso edilizio continuò a essere in uso anche in epoca bizantina

fino al XIV secolo quando venne trasformato in una officina ceramica, Μαρκή, 2013; Χατζηιωαννίδης και Τσαμίσης, 2013.

#### **Scheda VII**

##### ***Mura marittime del porto in via Viktor Hugo e Edessis 2***

E' stato rinvenuto un tratto delle mura del porto realizzato in gran parte con materiale architettonico di reimpiego, Λειβαδιωτη, 2009, 90-91.

#### **Scheda VIII (Fig. 7 B )**

##### ***Mura marittime del porto in via Tsimiski e Katouni***

Sono stati rinvenuti due muri con diverso orientamento, uno è orientato verso sud ed è ritenuto pertinente alle mura, l'altro è ortogonale, Μπακιρτζής, 1975, 296; Λειβαδιωτη, 2009, 91-92.

#### **Scheda IX (Fig. 7 C)**

##### ***Mura marittime del porto in via Mitropoleos (Banca Nazionale)***

Durante la costruzione della sede della Banca Nazionale Greca si rinvenne un tratto della cinta difensiva del porto costituita da un muro spesso 1,90-2,25 m che da via Mitropoleos arrivava a via Tsimiski realizzato nella parte inferiore con blocchi di marmo di reimpiego. Un altro, ortogonale alle mura con un avancorpo sul lato sudovest, è spesso 2,20 m ed realizzato interamente in elementi lapidei, Γεωργιά, 2000, 17-21; Λειβαδιωτη, 2009, 92-93.

#### **Scheda X (Fig. 7 D, E)**

##### ***Mura marittime in via Tsimiski 24 e Mitropoleos 33 (Stoa Totti /Hirsch)***

Nella proprietà della stoa Totti/Hirsch sono stati individuati a più riprese resti di strutture che sono da identificare con le mura marittime. Il primo rinvenimento, riportato da Charalambos Bakirzis, concerne un muro realizzato in blocchi di marmo. Nel 2008, in occasione della realizzazione di un centro commerciale, si sono rinvenuti oltre a un sistema di canalizzazioni e di pozzi di epoca romana (II-III sec. d.C.) un tratto delle mura marittime che, sulla base della ceramica e delle monete, sono datate dalla fine del IV alla metà del V secolo d.C. (Fig. 7 D). La muratura spessa 3,46 m conservata per una lunghezza di 6,20 m, è realizzata in opera cementizia nella quale sono inseriti all'esterno alcuni elementi lapidei di reimpiego. Nel 2009, con il prosieguo delle indagini, è stato rinvenuto un altro muro orientato est-ovest spesso 2,47 m messo in luce per una lunghezza di 20,25 m, realizzato in opera cementizia e fondato su uno strato di sabbia e ciottoli appartenenti all'antico bagnasciuga (Fig. 7 D). Questa struttura, per la posizione e l'orientamento è stata identificata, con un tratto delle mura marittime dell'epoca di Gallieno, Μπακιρτζής, 1975, 319; Τσιμπίδου-Αυλωνίτη και Λικίδου, 2008; Τσιμπίδου-Αυλωνίτη, Λικίδου και Ευθυμόγλου, 2009.

#### **Scheda XI**

##### ***Mura marittime in via Mitropoleos e Smirnis 15***

E' stato rinvenuto un muro in opera cementizia, e ortogonale a questo si è intravisto un muro in laterizio ad una quota più profonda, Λειβαδιωτη, 2009, 102.

**Scheda XII (Fig. 7 F )**

***Mura marittime in via Mitropoleos 80***

Sono stati rinvenuti due tratti delle mura marittime, tra di loro paralleli. Il muro spesso 90 cm in opera incerta è pertinente alla fase romana; tre metri verso il mare vi è un altro muro, probabilmente in opera mista, relativo alle mura paleocristiane di maggiore spessore, come si intuisce dallo schizzo pubblicato, Λειβαδιωτη, 2009, 103.

**Scheda XIII (Fig. 7 G)**

***Mura marittime in via Mitropoleos 92***

E' stato rinvenuto un tratto di muro spesso 3 m che presenta un diverso orientamento dai tratti precedenti in quanto è orientato nord-sud in direzione della Torre Bianca, Λειβαδιωτη, 2009, 104.

**Scheda XIV (Fig. 7 H, I)**

***Mura marittime in Via Pavlou Mela 1 e in via Dimitriou Gounari 4***

Nelle due proprietà contigue sono stati rinvenuti due tratti di muro spesso 3 m la cui fondazione è stata gettata su una palificata lignea costituita da due file di pali su cui era gettato uno spesso strato di malta idraulica. Il muro è orientato nord-sud in direzione della Torre Bianca, Λειβαδιωτη, 2009, 106.

**Scheda XV (Fig. 7 L )**

***Muro con pilastri in via Palama 16***

Si è rinvenuto un muro spesso 1 m in opera cementizia che presenta quattro contrafforti sul lato nordest risalente all'epoca ellenistica. L'edificio venne obliterato da due possenti muri tra loro ortogonali che appartengono agli edifici del Palazzo di Galerio, Vitti, 1996, scheda n. 96

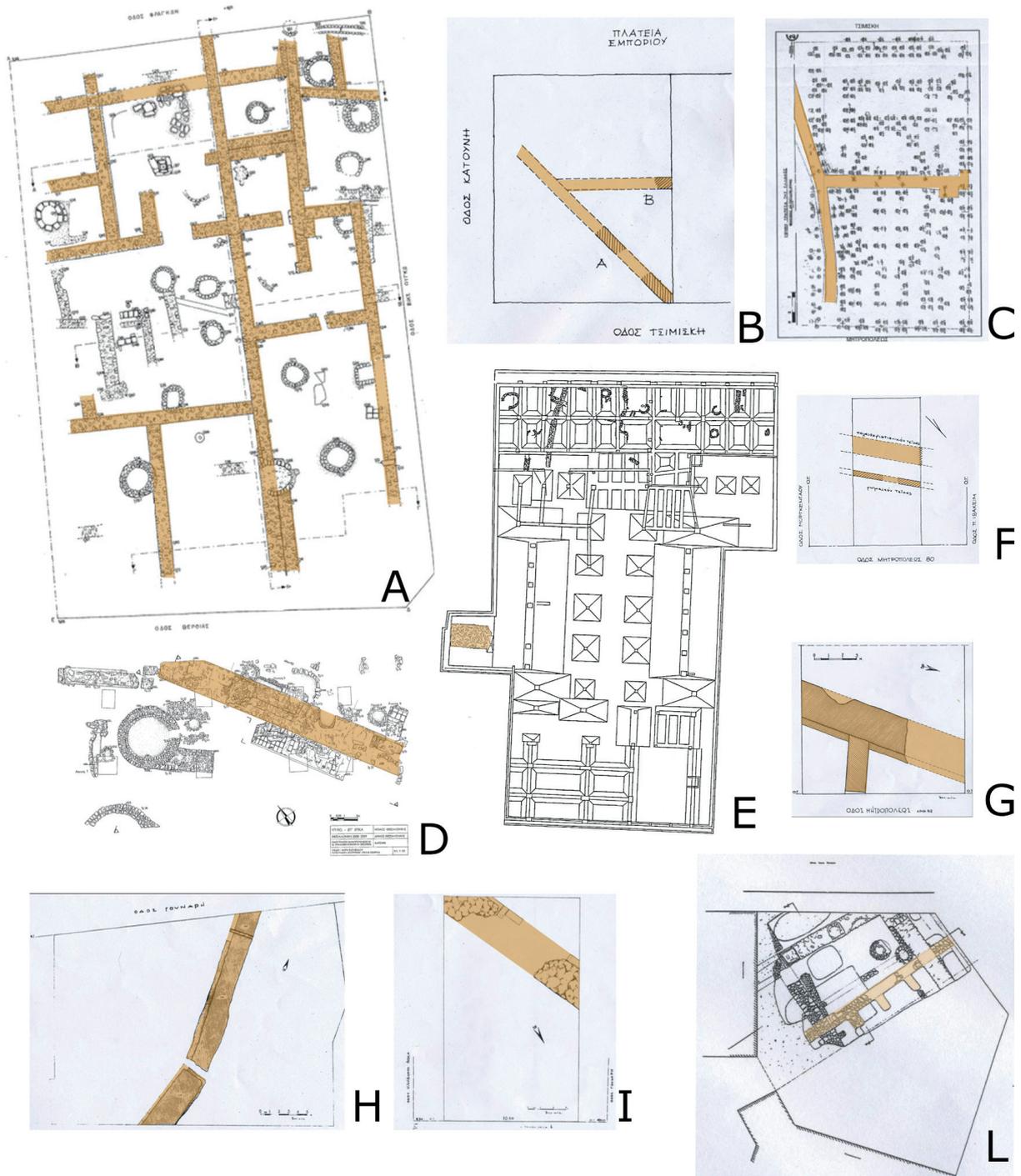


Fig. 7. A. Infrastrutture portuali in via Fragon 28 (scheda VI); B. Mura marittime del porto in via Tsimiski e Katouni (scheda VIII); C. Mura marittime del porto in via Mitropoleos (Banca Nazionale) (scheda IX); D. Mura marittime del 254-68 d.C. presso la stoà Hirsch (scheda X) E. Mura marittime «teodosiane» presso la stoà Hirsch (scheda X); F. Mura marittime in via Mistopoleos 80 (scheda XII); G. Mura marittime in via Mistopoleos 92 (scheda XIII); H. Mura marittime in via Dimitriou Gounari 4 (scheda XIV); I. Mura marittime in via Pavlou Mela 1(scheda XIV); L. Infrastrutture portuali ellenistiche in Via Palamà 1 (scheda XV).

## **Bibliografia**

- ARATA, F.P. E FELICI, E., (2011). “*Porticus Aemilia, navalia o horrea? Ancora sui frammenti 23 e 24 b-d della Forma Urbis*”. *Archeologia Classica* LXII, 127-153.
- BOSIO, L., (1983). *La Tabula Peuntigeriana. Una descrizione pittorica del mondo antico*, Rimini: Maggioli Editore.
- COZZA, L., E TUCCI, P.L., (2006). “Navalia”. *Archeologia Classica*, LVII, 175-201.
- Γεωργιλιά, Ε., (2000). “Πληροφορίες για τη θαλάσσια οχύρωση της Θεσσαλονίκης στην περιοχή της Πλατείας Ελευθερίας”. *Θεσσαλονικέων Πόλις* t. 1 (Ιανουάριος), 17-34.
- Γεωργιλιά, Ε., (2015). *Δρόμοι του νερού και οργάνωση του χώρου στη Θεσσαλονίκη κατά τη μέση και ύστερη βυζαντινή περίοδο*, Θεσσαλονίκη, Θεσσαλονίκη. Dottorato di Ricerca.  
<https://www.didaktorika.gr/eadd/handle/10442/37038>.
- GHILARDI, M., (2007). *Dynamiques spatiales et reconstitutions paléo-geographiques de la plaine de thessalonique (grèce) à l'holocène récent*. Géographie. Université Paris XII Val de Marne,  
<https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00201255/document>.
- Επαμεινώνδα, Γ., (2017). *Το τέλος της παλιάς μας πόλης. Θεσσαλονίκη 1870-1917. The dusk of our old city. Thessaloniki 1870-1917*, Βίλα Καπαντζή (15 Νοεμβρίου 2017 - 04 Μαρτίου 2018), Θεσσαλονίκη.
- Καμινιάτης, Ι., (2000). *Εις την άλωση της Θεσσαλονίκης*, Αθήνα: Κανάκη.
- KEAY S., (2012). “Portus Interim report on an enigmatic new Trajanic building at Portus”. *Journal of Roman Archaeology*, 25, 488-512.
- Λειβαδιωτή, Μ., (2009). *Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης από την ίδρυση της πόλης μέχρι την κατάληψή της από τους Τούρκους (1430)*, Θεσσαλονίκη. Tesi di Specializzazione. <http://ikee.lib.auth.gr/record/113991>.
- Μαρκή, Ε., (1982). “Συμπληρωματικά Αρχαιολογικά Στοιχεία για το Φρούριο του Βαρδαρίου Θεσσαλονίκης”, *Μακεδονικά*, 22, 133-153.
- Μαρκή, Ε. και Χατζηιωαννίδης, Α., (2008). “Θεσσαλονίκη, ανασκαφή οικοπέδου οδού Φράγκων 28”, *Αρχαιολογικό Έργο στη Μακεδονία και Θράκη*, 22, 272-277.
- Μαρκή, Ε., (2013). “Το Κωσταντίειο λιμάνι και άλλα βυζαντινά λιμάνια της Θεσσαλονίκης”. *Medieval Ports in North Aegean and the Black Sea. Links to the Maritime Routes of the East*. International Symposium, Thessalonike, 4-6 December 2013, Thessalonike, 171-186.
- MILLER, E., (1889). *Le mont Athos, Vatopedi, L' Ile de Thassos*, Paris: Ernest Leroux 'Editeur.
- Μπακιρτζής, Χ., (1975) “Η θαλάσσια οχύρωση της Θεσσαλονίκης (παρατηρήσεις και προβλήματα)”, *Βυζαντινά*, 7, 289 - 334.
- Σαμσάρης Σ., (1974). “Το οδικό δίκτυο της Ανατολικής Μακεδονίας από τα αρχαία χρόνια ως τη ρωμαϊκή κατάκτηση”. *Μακεδονικά*, 14, 123-138.
- Στεφανίδου-Τιβεριού, Θ., (2015). “Τό «Μάρμαρο του Φιδιού» στη Θεσσαλονίκη: ένα μνημείο για τον αυτοκράτορα”, *Αρχαιολογική Εφημερίς*, 154, 65-82.
- Τζεβρένη, Σ. και Καπουσουζ, Μ., (2022). “Το θαλάσσιο τείχος της Θεσσαλονίκης στην Πλατεία”. In: Ελευθερίας, (2019, 2021): ανασκαφική έρευνα και αρχαιολογική τεκμηρίωση, *Αρχαιολογικό Έργο στη Μακεδονία και Θράκη*, 34, Θεσσαλονίκη 10-11 Νοεμβρίου.

Τσιμπίδου - Αυλωνίτη, Μ. και Λικίδου, Η., (2008). “Θεσσαλονίκη ίχνη. Η περίπτωση της «Στοά Hirsch»”, *Αρχαιολογικό Έργο στη Μακεδονία και Θράκη*, 22, 281-288.

Τσιμπίδου - Αυλωνίτη, Μ. και Λικίδου, Η. και Ευθυμόγλου, Ε., (2009). “Θεσσαλονίκη αμυντήρια. Νέα στοιχεία από την έρευνα στη «Στοά Hirsch»”, *Αρχαιολογικό Έργο στη Μακεδονία και Θράκη*, 23, 267-272.

Χεκίμογλου, Ε., (2001). “Το Τοπχανέ της Θεσσαλονίκης. Η περιοχή της πλατείας Ελευθερίας - Λαδάδικων”. *Τα Μυστήρια της Θεσσαλονίκης*. Θεσσαλονίκη, University Studio Press, 137-174.

Χατζηωαννίδης, Α. και Τσαμίσης, Π. Χ., (2013). «Οι λιμενικές αποθήκες της Θεσσαλονίκης. Από τα δημόσια ώρεια στην αποθήκη των βασικικών κομμερκίων, Harbour Installations - Facilities. The case of Thessaloniki». *Medieval Ports in Noth Aegean and the Black Sea. Links to the Maritime Routes of the East. International Symposium*, Thessalonike, 4-6 December 2013, Thessalonike, 187-207.

VICKERS, M., (1970). “The Byzantine sea walls of Thessaloniki”, *Balkan Studies*, XI, 261-280.

VITTI, M., (1996). *Η πολεοδομική εξέλιξη της Θεσσαλονίκης από την ίδρυσή της έως τον Γαλέριο*, Αθήνα : Η εν Αθήναις Αρχαιολογικής Εταιρείας.

VITTI, M., (2018). “L’immagine di Salonicco in epoca ellenistica e romana”. In: Livadiotti, M. y Belli Pasqua, R. y Caliò, L.M. y Martines, G., (coords.), *Theatroeideis. L’immagine della città, la città delle immagini*. Atti del Convegno Internazionale, Bari 15-19 giugno 2016, (Thiasos Monografie 11), Roma, 319-342.

HISPAANIA ANTIGUA

	GOBIERNO DE ESPAÑA	MINISTERIO DE CIENCIA, INNOVACIÓN Y UNIVERSIDADES		<b>CSIC</b> CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS		<b>EEHAR</b> ESCUELA ESPAÑOLA DE HISTORIA Y ARQUEOLOGÍA EN ROMA - CSIC
--	--------------------	---------------------------------------------------	--	----------------------------------------------------------------	--	---------------------------------------------------------------------------

<b>Gipuzkoako Foru Aldundia</b> Kultura, Lanikidetzeta, Gazteria eta Kirol Departamentua		Diputación Foral de Gipuzkoa Departamento de Cultura, Cooperación, Juventud y Deportes	FUNDACIÓN <b>ARKEOLAN</b>		<b>OIASSO</b> MUSEOA
---------------------------------------------------------------------------------------------	--	-------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------	--	-------------------------

