

M. CORSI SCIALLANO - B. LIOU, *Les épaves de Tarraconaise à chargement d'amphores Dressel 2-4*, « *Archaeonautica* », 5, Paris, CNRS (pp. 178, ill. nel testo), 1985.

Il quinto numero di « *Archaeonautica* », la collezione francese edita dal Centre National de la Recherche Scientifique, dove vengono pubblicati i risultati delle ricerche di archeologia subacquea, è dedicato interamente ai relitti di navi cariche di anfore Dressel 2-4 provenienti dalla Spagna Tarraconese. Dodici di questi relitti sono stati ritrovati lungo le due rotte che dalla Spagna portavano a Roma, quella di cabotaggio che seguiva le coste della Gallia (Planier 1 e Petit-Congloué appena fuori dalla rada di Marsiglia, Grand-Rouveau prima di Tolone, Les Fourmiges nei pressi della penisola di Giens, Drammont B e Chretienne H tra Frejus e Cannes), della Liguria (Diano Marina presso Imperia) e della Toscana, e quella più diretta ma anche più pericolosa attraverso le bocche di Bonifacio (Cavallo 1, Sud Lavezzi 3, Perduto 1, Est Perduto); è testimoniata inoltre, dal relitto di Ile-Rousse, anche una probabile « rotta mista », che da Genova portava alla Corsica e di qui alle coste toscane. Di due relitti invece, sul litorale spagnolo (Barà) e presso l'isola di Minorca (Cala Vellana) non è possibile stabilire se appartengano a navi dirette verso l'Italia o verso l'Africa.

Al catalogo sono premesse una breve sintesi dei molti studi riguardanti le anfore Dressel 2-4, il contenitore vinario che, per la produzione italica, sostituisce, a partire dai decenni centrali del I sec. a.C., le Dressel 1 e che viene quasi contemporaneamente imitato per lo smercio della produzione provinciale di Spagna e Gallia, e una chiara esposizione dei criteri, basati su differenze di argilla e di forma, che permettono di distinguere, all'interno della classe più generale, le anfore provenienti dalla Tarraconese.

A ciascun relitto (l'ordine seguito è quello topografico, con inizio dai più vicini al punto di partenza della rotta Spagna-Roma) è dedicata una esauriente illustrazione secondo uno schema costante, che mi sembra opportuno riassumere, perché rende estremamente agevole la lettura e facilita i confronti, di modo che alcune conclusioni divengono quasi immediate e il capitolo finale non fa che sintetizzarle. I punti sui quali gli AA. si fermano (ovviamente quando le

condizioni del ritrovamento lo permettono) sono i seguenti: 1) Notizie sulla scoperta e sul recupero. 2) Descrizione, dove sia stato fatto uno scavo regolare, della disposizione del carico e rilievo in pianta del giacimento. 3) Esame delle anfore Dressel 2-4, con puntuali riferimenti al tipo di argilla, alla forma, alle dimensioni. 4) Elenco dei bolli presenti e confronto con altri noti. 5) Esame degli altri contenitori (anfore di tipo diverso e *dolia*) trasportati assieme alle Dressel 2-4. 6) Descrizione di eventuali reperti facenti parte del carico o della struttura della nave. 7) Proposta di datazione del relitto. 8) Bibliografia.

Il tutto è accompagnato da tabelle riassuntive che riportano per ciascuna anfora il luogo di conservazione, le misure (diametro massimo, peso, capacità) e il bollo e corredato da fotografie e disegni. Molto utili poi si rivelano le carte delle zone di ritrovamento, perché permettono anche a chi non è un esperto conoscitore delle coste francesi di individuare con precisione le località e di collegarle con la presenza di altri relitti o di scali portuali antichi.

Dei quattordici relitti, alcuni sono stati trovati quasi completi e meritano quindi un'analisi più approfondita: sono quelli del Petit-Congoué (p. 26 ss.) carico oltre che di anfore (Dressel 2-4 e galliche) di grandi *dolia*, di Grand-Rouveau (p. 44 ss.), che ha dato anche manufatti in piombo (un grande vaso e parte del recipiente collettore delle acque di sentina), di Chrétienne H (p. 78 ss.) con numerosissime anfore Dressel 2-4 (circa 300, non tutte recuperate), di cui molte con bollo, con anfore diverse e vari frammenti di ceramica e soprattutto di oggetti in metallo (armi, arnesi e attrezzature della nave), di Diano Marina (p. 95 ss.) e di Ile-Rousse (p. 108 ss.), pure carichi anche di *dolia*.

Un piccolo problema cui gli autori accennano (p. 59) è quello della funzione che potevano avere nella nave i vasi di piombo ritrovati a Grand-Rouveau e a Diano Marina (due altri sono testimoniati nei relitti di Drammont D, cfr. *Cahier d'archéologie sub-aquatique*, IV, 1975, p. 12 e di La Garoupe, cfr. *Cahiers d'archéologie sub-aquatique*, I, 1972, p. 35): per essi, escluso un uso come recipiente da fuoco o da liquidi, erano state proposte altre possibilità, in connessione con i sistemi di scolo delle acque o più semplicisticamente come scorta di piombo da usare in caso di necessità (cfr. D. GANDOLFI, in *Navigia*

fundo emergunt. *Trentatre anni di ricerche e attività in Italia e all'estero del Centro sperimentale di archeologia sottomarina. Mostra di archeologia sottomarina in Liguria*, Genova 1983, pp. 117-118). Mi pare, a questo proposito, che si possa ricordare quanto dice Vitruvio (X, 9, 5-7; cfr. J. ROUGÉ, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'empire romain*, Paris 1960, p. 83), il quale parlando dei sistemi di misurazione delle distanze (e quindi della velocità, importante per stabilire la rotta) descrive per le navi un complesso strumento a elica, simile a quello usato con lo stesso scopo nei veicoli terrestri, che, con una serie di trasmissioni, portava un sasso a cadere in un vaso metallico ogni miglio, in modo di dare un'indicazione quantitativa (e acustica) delle miglia percorse. Tenuto conto della sempre maggior precisione delle indagini subacquee, penso varrebbe la pena di analizzare dal punto di vista tecnico la lunga descrizione di Vitruvio, per vedere se alcuni manufatti presenti in diversi relitti, non potrebbero trovare in essa una loro giustificazione.

A parte questo problema marginale, riflessioni di ben maggior rilievo vengono stimulate dall'esame dei quattordici relitti e sono riprese nel capitolo finale (p. 159 ss.). L'analisi dei bolli (per lo più riferibili agli operai che fabbricavano i contenitori), portano ad attribuire le anfore cariche su otto navi a già note officine della Tarraconense; è possibile poi ricavare, sulla base dei pur scarsi dati ricavabili dagli altri relitti rinvenuti, una cronologia assoluta dei relitti, che vanno collocati tra il 15 e il 50 d.C., mentre all'interno si articola una cronologia relativa, cui sembra corrispondere un mutamento nella forma delle anfore, dal tipo più basso e panciuto al tipo più alto e snello. Ma le osservazioni più interessanti riguardano certo i tre relitti più recenti, quelli di Diano Marina, Ile-Rousse e Petit-Congloué, che costituiscono un gruppo a parte a causa della presenza assieme alle anfore di grandi *dolia*. Questi enormi contenitori, la cui capacità superava i 2000 litri, di modo che ciascuno era equivalente a circa cento anfore, a causa del loro peso dovevano avere una sistemazione fissa nella stiva della nave e il loro contenuto (vino, in quanto essi presentano una rivestimento di pece all'interno) doveva venire travasato (per mezzo di un sifone?) una volta che la nave era giunta a destinazione. Poiché sono noti altre tre relitti, a Ladispoli poco a nord di Roma, a Grand-Ribaud D e La Garoupe sulle coste francesi, in cui la presenza di *dolia*

si accompagna ad anfore Dressel 2-4 di provenienza campana, si ha la testimonianza ormai abbastanza consistente, di una sorta di « rivoluzione » nel sistema dei trasporti marittimi, con il passaggio da navi cariche di anfore a veri e propri « battelli cisterna ». I *dolia* di cinque di queste navi hanno bolli riconducibili ad un'unica famiglia, quella dei *Pirani*, che gli AA. riconoscono come originaria della zona di Minturno: essi propongono pertanto l'esistenza di una grossa impresa commerciale, i cui esordi si sarebbero avuti agli inizi del I sec. d.C. con l'esportazione dei vini del sud dell'Italia verso la Spagna e che si sarebbe in seguito sviluppata anche lungo la direttrice contraria, con l'importazione a Roma dei vini meno pregiati della Tarraconense e della Gallia. Mi pare a questo proposito opportuno aggiungere che la stessa area vinicola di Minturno era stata, verso la metà del I sec. a.C., al centro delle imprese commerciali dei *Corneli Lentuli* (in particolare forse del console *Lucius Cornelius Lentulus Crus*), testimoniate tra l'altro dai relitti, carichi di anfore Dressel 1, di S. Severa e Dramont D (cfr. P.A. GIANFROTTA, in *BdA*, Suppl. IV, 1982, p. 17 ss.): è una continuità — o una ripresa — che merita certo un approfondimento.

Dalla presenza dei *dolia* nuovi spunti possono venire anche al dibattuto problema della apparente scomparsa dai mercati delle anfore Dressel 2-4 alla fine del I sec. d.C.: i più capienti *dolia* potrebbero essersi infatti sostituiti progressivamente alle anfore, almeno per i trasporti marittimi, mentre il loro contenuto potrebbe aver trovato smercio nei più piccoli contenitori locali: ipotesi questa che aspetta una verifica dal ritrovamento di navi affondate in un periodo successivo e cariche di tali *dolia* (e giustamente gli AA. avvertono la maggior difficoltà di individuare relitti di tale genere).

In conclusione il volume testimonia l'alto livello raggiunto in Francia dalle ricerche di archeologia subacquea (che hanno lì ormai una lunga tradizione) e dagli studi ad esse connessi, confermando come da una pubblicazione attenta ed esauriente dei molti ritrovamenti lungo le coste del Mediterraneo occidentale possa acquistare sempre maggior luce il quadro delle direttrici commerciali e dei rapporti tra produzione italica e produzione provinciale in particolare dal I sec. a.C. al II d.C.

STEFANIA PESAVENTO MATTIOLI  
Istituto di Archeologia  
Università degli Studi - Padova