

ANTIQUITÉ TARDIVE

**Antigüedad Tardía – Late Antiquity
Spätantike – Tarda Antichità**

Revue internationale d'histoire et d'archéologie (IV^e-VIII^e s.)
publiée par l'Association pour l'Antiquité Tardive

La revue internationale *Antiquité Tardive* (sigle : *AnTard*)
est éditée dans les langues scientifiques usuelles par les Éditions Brepols
sous le patronage de l'« Association pour l'Antiquité Tardive »

Brepols Publishers – Begijnhof 67, B-2300 Turnhout
Tél. +32 14 44 80 35 – Fax +32 14 42 89 19 – e-mail <info@brepols.net>
Site Web : www.brepols.net

Association pour l'Antiquité Tardive : c/o Bibliothèque d'Histoire des Religions de l'Université de Paris IV
Maison de la Recherche – 28 rue Serpente – F-75006 Paris
– tél : 33/1/53 10 58 77 / fax : 33/1/53 10 58 76 – Site Web : www.antiquite-tardive.com.

Secrétariat de rédaction de la Revue : F. Dugast – CNRS, UMR 8167 – 27 rue Paul Bert – F-94200 Ivry-s/Seine
e-mail : <fabienne.dugast@cnrs.fr>

Envoi des comptes rendus : S. Janniard <sylvain.janniard@univ-tours.fr>

Envoi des ouvrages pour compte rendu à l'Association.

– Toute correspondance commerciale (commandes, abonnements
autres que ceux des membres de l'Association) est à adresser aux éditions Brepols –
– Ne pas envoyer manuscrits et livres pour comptes rendus à l'éditeur –

* * *

Fondateurs de la Revue : Noël **Duval**, professeur à l'Université Paris-Sorbonne, président ; Paul-Albert **Février**,
professeur à l'Université de Provence, président du Comité éditorial († 1991) ;
Jean-Charles **Picard**, professeur à l'Université Paris-Ouest, secrétaire († 1992).

COMITÉ ÉDITORIAL

Président : François **Baratte**
Directeur : Jean-Pierre **Caillet**

Comité de rédaction : Fabienne **Dugast**, CNRS, UMR Orient & Méditerranée, Secrétaire de rédaction ; Sylvain **Janniard**,
Université François-Rabelais de Tours, Responsable des comptes rendus.

Conseillers scientifiques : Gisella **Cantino Wataghin** ; Jean-Michel **Carrié** ; Simon **Corcoran** ; Jutta **Dresken-Weiland** ; Denis **Feissel** ; Hervé **Inglebert** ; Gisela **Ripoll** ; Jean-Pierre **Sodini**.

Comité de lecture : M. Bonifay, P. Chevalier, E. Destefanis, A.S. Esmonde Cleary, B. Flusin, A. Giardina, G. Greatrex, M. Heijmans, H. Hellenkemper, P. Maraval, P. Périn, St. Ratti, P. Reynolds, J.-M. Salamito, J.-M. Spieser, J. Terrier, P. Van Ossel, I. Velázquez Soriano, V. Zarini.

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'ASSOCIATION POUR L'ANTIQUITÉ TARDIVE (2011)

Président : F. **Baratte**, professeur d'archéologie de l'Antiquité tardive, Université Paris-Sorbonne.

Vice-présidente : G. **Cantino Wataghin**, professoressa di Archeologia Cristiana e Medievale, Università del Piemonte Orientale, Vercelli.

Secrétaire : Th. **Rechniewski**.

Trésorier : M. **Heijmans**, ingénieur de recherches au CNRS, Centre Camille Jullian (Aix-en-Provence).

Membres : J.-P. **Caillet**, professeur d'histoire de l'art du Moyen Âge, Université Paris Ouest-Nanterre ; J.-M. **Carrié**, directeur d'études, École des Hautes Études en Sciences Sociales, Paris ; E. **Destefanis**, docente all'Università del Piemonte Orientale, Vercelli ; J. **Dresken-Weiland**, Priv. Doz., Universität de Göttingen ; A. S. **Esmonde Cleary**, professor, Department of Archaeology, University of Birmingham ; S. **Janniard**, maître de conférence à l'Université François-Rabelais, Tours ; M. **Jurković**, professeur à l'Université de Zagreb ; G. **Ripoll**, profesora titular de arqueologia, Universitat de Barcelona ; J. **Terrier**, archéologue cantonal, Genève.

L'adhésion de 25 € à l'Association donne droit à un Bulletin annuel et à une réduction de 20% sur la Revue
ainsi que sur les autres publications de Brepols / paiement possible pour trois années : 55 € ;
cotisation « familiale » (couple, par personne) ou étudiant : 15 €.

La souscription à la Revue n'est pas comprise dans la cotisation.

La souscription 2011 à la Revue papier est de 67 € ; avec l'édition électronique, 94 €, payable par chèque au nom de l'Association à adresser au trésorier.

– Ne pas envoyer d'argent, le paiement se fait à réception de la facture de Brepols –

If you pay directly in France with a foreign cheque or Eurocheque (better to avoid), add 8 € for charges.

If you pay in your country, please send the subscription to your national correspondent:

– Canada (33 \$) : G. Greatrex, Ottawa. – Deutschland : J. Dresken-Weiland, Regensburg.

– España : G. Ripoll Lopez, Barcelona. – Italia : G. Cantino Wataghin, Torino.

ANTIQUITÉ TARDIVE

**Antigüedad Tardía – Late Antiquity
Spätantike – Tarda Antichità**

Revue internationale d'histoire et d'archéologie (IV^e-VIII^e s.)
publiée par l'Association pour l'Antiquité Tardive

Tome 24 - 2016

**LE VOYAGE DANS L'ANTIQUITÉ TARDIVE
RÉALITÉS ET IMAGES**



BREPOLS

PRINCIPALES ABRÉVIATIONS*

AA	= Archäologischer Anzeiger	EPRO	= Études préliminaires aux religions orientales dans l'Empire romain
AA.SS.	= Acta Sanctorum	FIRA	= Fontes Iuris Romani Anteiusiniani, 2 ^e éd. Florence, 1940-1943
AAAd	= Antichità altoadriatiche	ICVR	= Inscriptiones christianae urbis Romae septimo saeculo antiquiores
AE	= L'Année épigraphique	IG	= Inscriptiones graecae
AEArq	= Archivo español de Arqueología	IGLS	= Inscriptions grecques et latines de la Syrie
AJA	= American Journal of Archaeology	ILAlg	= Inscriptions latines de l'Algérie
AnBoll	= Analecta Bollandiana	ILCV	= E. Diehl, Inscriptiones latinae christianae veteres, Berlin / Dublin / Zurich, 1925-1967
ANRW	= Aufstieg und Niedergang der Römischen Welt	JACHr	= Jahrbuch für Antike und Christentum
AntAfr	= Antiquités africaines	JDAI	= Jahrbuch des deutschen archäologischen Instituts
Ath. Mitt.	= Mitteilungen des deutschen archäologischen Instituts, Athenische Abteilung	JÖAI	= Jahreshefte des österreichischen archäologischen Instituts
BAR	= British Archaeological Reports	JRA	= Journal of Roman Archaeology
BCH	= Bulletin de correspondance hellénique	JRS	= The Journal of Roman Studies
BCTH	= Bulletin archéologique du Comité des Travaux historiques et scientifiques	Kair. Mitt.	= Mitteilungen des deutschen archäologischen Instituts (Abteilung Kairo)
BÉFAR	= Bibliothèque des écoles françaises d'Athènes et de Rome	LIMC	= Lexicon Iconographicum Mythologiae Classicae
BJ	= Bonner Jahrbücher des Rheinischen Landesmuseums in Bonn	MAMA	= Monumenta Asiae Minoris Antiqua
BM	= Bulletin Monumental	MÉFRA	= Mélanges de l'École française de Rome. Antiquité
BMGS	= Byzantine and Modern Greek Studies	MGH AA	= Monumenta Germaniae Historica. Auctores Antiquissimi
ByzSlav	= Byzantinoslavica	Monuments Piot	= Monuments et mémoires publiés par l'Académie des Inscriptions et Belles Lettres (Fondation Piot)
BSNAF	= Bulletin de la Société nationale des antiquaires de France	ND	= Notitia Dignitatum
BSS	= Bibliotheca Sanctorum	Nov. Iust.	= Novellae Iustiniani
Byz.	= Byzantion. Revue internationale des études byzantines	PBSR	= Papers of the British School at Rome
ByzZ	= Byzantinische Zeitschrift	PG	= Patrologiae cursus completus, series graeca
C&M	= Classica et Mediaevalia	PL	= Patrologiae cursus completus, series latina
CA	= Cahiers archéologiques	PLRE	= Prosopography of the Later Roman Empire
CCSG	= Corpus Christianorum. Series graeca	PO	= Patrologia orientalis
CCSL	= Corpus Christianorum. Series latina	RA	= Revue Archéologique
CÉFR	= Collection de l'École française de Rome	RAC	= Rivista di archeologia cristiana
CIAC	= Congresso internazionale di Archeologia Cristiana	RACHr	= Reallexikon für Antike und Christentum
CIG	= Corpus Inscriptionum Graecarum	RbK	= Reallexikon zur byzantinischen Kunst
CIL	= Corpus Inscriptionum Latinarum	RE	= Real-Encyclopädie der klassischen Altertumswissenschaft
CJ	= Codex Iustinianus	RÉA	= Revue des études anciennes
CMGR	= Colloque de la mosaïque grecque et romaine	RÉAug	= Revue des études augustiniennes
CorsiRav	= Corsi di cultura sull'Arte Bizantina e Ravennate	RÉByz	= Revue des études byzantines
CPL	= Clavis patrum latinorum	RÉG	= Revue des études grecques
CRAI	= Comptes rendus de l'Académie des Inscriptions et Belles Lettres	RIC	= Roman Imperial Coinage
CSCO	= Corpus scriptorum christianorum orientalium	RIDA	= Revue internationale des droits de l'antiquité
CSEL	= Corpus scriptorum ecclesiasticorum latinorum	Röm. Mitt.	= Mitteilungen des deutschen archäologischen Instituts, Römische Abteilung
CTh	= Codex Theodosianus	RömQ	= Römische Quartalschrift für christliche Altertumskunde und für Kirchengeschichte
CUF	= Collection des Universités de France (Association Guillaume Budé)	SB	= Sammelbuch griechischer Urkunden aus Ägypten.
DACL	= Dictionnaire d'Archéologie chrétienne et de Liturgie	SC	= Sources chrétiennes
Dam. Mitt.	= Damasener Mitteilungen des deutschen archäologischen Instituts	Settimane	CISAM = Settimane del Centro italiano di studi sull'alto medioevo
Dessau	= H. Dessau, Inscriptiones latinae selectae, Berlin, 1892-1916	SHA	= Scriptores Historiae Augustae
DHGE	= Dictionnaire d'histoire et de géographie ecclésiastiques, Paris	T&Mbyz	= Travaux et mémoires du Centre de recherches d'histoire et civilisation de Byzance (Collège de France)
Dig.	= Digesta	ZPE	= Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik
DOP	= Dumbarton Oaks Papers	ZRG	= Zeitschrift für Rechtsgeschichte
EAA	= Enciclopedia dell'Arte antica classica e orientale		
EAM	= Enciclopedia dell'Arte medievale		

* Pour les **titres moins courants**, éviter les abréviations ou donner la liste des abréviations propres à l'article.

Pour les abréviations d'usage en papyrologie, voir J. F. Oates, R. S. Bagnall, W. H. Willis, K. A. Worp, *Checklist of editions of greek and latin papyri, ostraca and tablets*, BASP Suppl. 7, Atlanta, 4^e éd., 1992, continuée sur : <http://scriptorium.lib.duke.edu/papyrus/texts/clist.html>.

© BREPOL PUBLISHERS

THIS DOCUMENT MAY BE PRINTED FOR PRIVATE USE ONLY.
IT MAY NOT BE DISTRIBUTED WITHOUT PERMISSION OF THE PUBLISHER.

ANTIQUITÉ TARDIVE – TOME 24
LE VOYAGE DANS L'ANTIQUITÉ TARDIVE : RÉALITÉS ET IMAGES

Éditorial	9
-----------------	---

Le voyage dans l'Antiquité tardive : réalités et images

G. Cantino Wataghin, J.-P. Caillet, <i>Introduction</i>	13
1 – Comment voyage-t-on ? –	
• Itinéraires et <i>cursus publicus</i>	
R.J.A. Talbert, <i>Visions of travel and their realization</i> <i>La perception du voyage et son entreprise</i>	21
P. Basso, <i>La viabilità tardoantica: riflessioni e problemi aperti</i> <i>Late Antique road networks: a reflection and outstanding problems</i>	35
S. Guédon, <i>Passer la frontière. L'exemple africain</i> <i>Crossing the Roman frontier. The African case</i>	47
L. di Paola, <i>Il cursus publicus in età tardoantica: storia di un servizio di stato tra conservazione e mutamento</i> <i>The Cursus publicus in Late Antiquity: a story of a state service, between conservation and change</i>	57
• Les haltes	
E. Zanini, <i>I luoghi di sosta: funzioni, spazi, contesti</i> <i>The post stations: function, space and context</i>	81
C. Corsi, <i>Sulle vie dell'Impero tra IV e VI secolo. Il ruolo della Chiesa nel sistema tardoantico di mobilità</i> <i>On the roads of the Roman Empire between the 4th and 6th centuries: the role of the Church in managing the transport system</i>	91
S. Gelichi, C. Beltrame, <i>I porti nel Mediterraneo tardo-antico. Alcune riflessioni</i> <i>Harbours in the Late Antique Mediterranean: some reflections</i>	109
• Les moyens de transport et les aléas du voyage	
A. Cristina, <i>Les équipements spécifiques des chevaux pour la monte et les attelages (IV^e-VIII^e siècle)</i> <i>Specific horse equipment for the saddle, stirrups and harness</i>	125
B. Pottier, <i>Les dangers du voyage : banditisme et insécurité sur les routes au IV^e siècle et au début du V^e siècle</i> <i>The dangers of travel: crime and insecurity on the roads (4th-5th c.)</i>	137
2 – Les protagonistes du voyage, leurs motivations, leurs équipements –	
J. Arce, <i>Imperial journeys in the 4th century: burdens and utilitas publica</i> <i>Les voyages de la cour impériale au IV^e siècle : charges et utilitas publica</i>	149
S. Destephen, <i>La naissance de Constantinople et la fin des voyages impériaux (IV^e-V^e siècle)</i> <i>The foundation of Constantinople and the end of the imperial journeys (4th-5th c.)</i>	157
B. Riba, <i>Le voyage des pèlerins chrétiens dans le Proche-Orient Antique au témoignage de l'archéologie (IV^e-VII^e siècles) ...</i> <i>The journey of Christian pilgrims in the late antique Near East according to archaeological evidence</i>	171
3 – Images du voyage –	
• Récits de voyage : expérience vécue ou rhétorique	
S. Ratti, <i>Le De reditu suo de Rutilius Namatianus : élogie ou voyage vers l'au-delà ?</i> <i>Rutilius Namatianus De Reditu suo: an elegy or a journey to the afterworld?</i>	185
É. Wolff, <i>Sidoine Apollinaire voyageur</i> <i>Sidonius Apollinaris the traveller</i>	193
V. Zangara, <i>Itinerari di viaggio nella Vita Germani di Costanzo di Lione</i> <i>Travel itineraries in the Vita Germani of Constantius of Lyon</i>	203

G. Herbert de la Portbarré-Viard , La thématique du voyage et la figure du poète-voyageur dans l'œuvre de Venantius Fortunat : entre rhétorique, poétique et construction de soi	219
<i>The theme of the journey and the figure of the poet-traveller in the work of Venantius Fortunatus: between rhetoric, poetic and self-building</i>	
I. Wood , Columbanus's journeys	231
<i>Les voyages de Colomban</i>	
• Symbolique et iconographie	
A. Ferrari , La simbologia del viaggio	237
<i>The symbolism of travel</i>	
J.-P. Caillet , La représentation figurée du voyage dans l'Antiquité tardive : le fort ascendant de la volonté divine	245
<i>Representing travel in Late Antiquity: the great influence of divine will</i>	

Varia

J.-F. Nardelli , <i>Historia Augusta contra Christianos II</i> . Nouvelles considérations sur la παιδεία païenne et sur l'ambiance antichrétienne dans l' <i>Histoire Auguste</i>	257
<i>Historia Augusta contra christianos II. New considerations on the pagan παιδεία and the anti-Christian atmosphere of the HA</i>	
R. Laham Cohen , La confusión como estrategia retórica. María y Jesús en b Shabat 104b y b Sanedrín 67a	285
<i>Confusion as a rhetorical strategy. Mary and Jesus in b Shabbat 104b and b Sanhedrin 67a</i>	
A.P. Encuentra Ortega , Estudios sobre la Hamartigenia de Prudencio II: lectura y análisis de su Prefacio	305
<i>Studies on Prudentius' Hamartigenia II: a reading of its Preface</i>	
A. Lichtenberger , R. Raja , C. Eger , G. Kalaitzoglou , A. Højten Sørensen , A newly excavated private house in Jerash. Reconsidering aspects of continuity and change in material culture from Late Antiquity to the early Islamic period	317
<i>La récente fouille d'un habitat privé à Jerash : nouvelles considération sur les permanences et les changements de la culture matérielle de l'Antiquité tardive au début de la période islamique</i>	
R. Colardelle , Circulation aux abords de Cularo et de Gratianopolis	361
<i>Going around Cularo and Gratianopolis</i>	
I. Popović , Porphyry sculptures from Sirmium	371
<i>Les sculptures en porphyre trouvées à Sirmium</i>	
D. Vera , Signum dei o signum deae nel panegirico del 313? Costantino, l'imitatio Augusti e l'Italia istituzionale nel IV secolo	391
<i>Signum dei ou signum deae dans le Panégyrique de 313 ? Constantin, l'imitatio Augusti et l'Italie institutionnelle du IV^e siècle</i>	
A.G. Lopez , Christianity and local culture in late antique Egypt	411
<i>Christianisme et culture locale dans l'Égypte tardo-antique</i>	
U. Roth , Slavery and the Church in Visigothic Spain: the donation and will of Vincent of Huesca	433
<i>L'esclavage et l'Église dans l'Espagne wisigothique : la donation et le testament de Vincent de Huesca</i>	
A. Kazaryan , The seventh-century six-foil church of Aragats in Armenia: origin of the plan and its role in the architectural development of eastern Christianity.....	453
<i>L'église de plan exafoilé d'Aragats en Arménie au VII^e siècle : origine et rôle de son plan dans le développement de l'architecture de l'Orient chrétien</i>	
G. Barrett , G. Woudhuysen , Remigius and the 'Important News' of Clovis rewritten	471
<i>Rémi et la « nouvelle importante » de Clovis réécrits</i>	



Chronique

S. Ratti , Jeu de l'allusion dans l' <i>Histoire Auguste</i> ou vide de l'interprétation ? À propos de David Rohrbacher, <i>The Play of Allusion in the Historia Augusta</i>	501
<i>The play of allusion in the Historia Augusta or a gap in the interpretation? About David Rohrbacher, The Play of Allusion in the Historia Augusta</i>	

Bulletin critique

Histoire et archéologie de l'Antiquité tardive

Silke-Petra BERGJAN, Beat NÄF, *Märtyrerverehrung im frühen Christentum. Zeugnisse und kulturelle Wirkungsweisen* (Sylvain Destephen) ; Marco BUONOCORE (dir.), *Gaetano Marini (1742-1815). Protagonista della cultura europea. Scritti per il bicentenario della morte* (Isabelle Mathian) ; R.W. BURGESS, M. KULIKOWSKI, *Mosaics of Time. The Latin Chronicle Traditions from the First Century BC to the Sixth Century AD, Volume I: A Historical Introduction to the Chronicle Genre from its Origins to the High Middle Ages* (Vivien Essoussi) ; Gereon SIEBIGS, *Kaiser Leo. Das oströmische Reich in den ersten drei Jahren seiner Regierung* (Sylvain Destephen) ; Ville VUOLANTO, *Children and Asceticism in Late Antiquity. Continuity, Family Dynamics and the Rise of Christianity* (Sylvain Destephen)

513

Régions

François BARATTE *et al.*, *Basiliques chrétiennes d'Afrique du Nord, II, Monuments de la Tunisie* (Jean-Pierre Caillet) ; Sabine FIALON, Jean MEYERS (dir.), *La Passio sanctae Salsae* (BHL 7467). *Recherches sur une passion tardive d'Afrique du Nord* (Éric Fournier) ; Christina MARANCI, *Vigilant Powers: Three Churches of Early Medieval Armenia* (Patrick Donabédian) ; Dietrich WILLERS, Bettina NIEKAMP, *Der Dionysosbehang der Abegg-Stiftung* (François Baratte)

529

Philologie et sources

Pauline ALLEN, Bronwen NEIL (dir.), *The Oxford Handbook of Maximus the Confessor* (Sylvain Destephen) ; JEAN CHRYSOSTOME, *Homélies sur l'impuissance du diable*, introduction, texte critique, traduction et notes par Adina PELEANU (Sylvain Destephen) ; Marie-France GUIPPONI-GINESTE (dir.), *La Renaissance de l'épigramme dans la latinité tardive, actes du colloque de Mulhouse* (Laury-Nuria André) ; D. HOLLARD, F. LÓPEZ SÁNCHEZ, *Le Chrisme et le Phénix. Images monétaires et mutations idéologiques au IV^e siècle* (Jean-Marc Doyen) ; Joshua LOLLAR, *To see into the life of things: the contemplation of nature in Maximus the Confessor and his predecessors* (Pascal Mueller-Jourdan)

546

Comité de rédaction de la Revue et Conseil d'administration de l'Association pour l'Antiquité tardive	2
Principales abréviations de la Revue	4
Publications reçues en 2015	558
Instructions aux auteurs	560
Recommendations to authors	561
Volumes de la Bibliothèque de l'Antiquité Tardive	562

Couverture : *Vergilius Vaticanus* (Biblioteca Apostolica Vaticana, Lat. 3225), fol. 31 v :
débarquement des Troyens à Drepanum en Sicile (ca. 400).

© 2016 Brepols Publishers n.v., Turnhout, Belgium

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced,
stored in a retrieval system, or transmitted, in any form or by any means,
electronic, mechanical, photocopying, recording, or otherwise,
without the prior permission of the publisher.

D/2016/0095/257

ISBN 978-2-503-57157-7

Printed on acid-free paper



ÉDITORIAL

Après deux numéros focalisés sur la personnalité et l'œuvre de deux auteurs appartenant, respectivement, au milieu oriental des débuts de l'Empire chrétien et au cercle de l'une des monarchies d'Occident au seuil même du Moyen Âge, nous revenons avec le présent dossier à une thématique plus « transversale », géographiquement et chronologiquement parlant. C'est Gisella Cantino Wataghin qui a eu l'initiative de cette investigation du voyage, en précisant bien qu'il s'agissait de l'envisager tant sous l'entière diversité de ses aspects matériels que quant à ce qu'il a souvent pu recouvrir dans l'imaginaire de l'époque. Ce n'est pas ici le lieu de détailler les articulations de l'ensemble : une introduction spécifique y pourvoira, tout en s'attachant à souligner les principaux traits par lesquels l'approche de ce sujet permet de cerner des caractères tout à fait majeurs de l'évolution qui, conjuguant de forts ancrages dans le passé classique à certaines innovations décisives, s'opère progressivement au cours des siècles qui nous concernent. Déclarons toutefois d'emblée que si, comme d'ordinaire, les textes d'ordre administratif ou juridique et les multiples données de l'archéologie se trouvent amplement mis à contribution, une attention toute particulière devait cette fois être accordée aux apports de la littérature proprement dite : en effet, c'est là que les valeurs symboliques du voyage – tant dans une perspective profane et à l'occasion païenne encore vivace, que dans l'optique chrétienne désormais dominante – se manifestent très clairement. Plus encore que dans beaucoup de nos dossiers précédents, c'est donc une prise en compte véritablement globale des réalités et de la culture de l'époque qui s'est avérée indispensable.

Notre section de *varia* n'est pas moins étoffée que d'habitude ; car, de nouveau, il faut relever que les propositions continuent à affluer, signe d'une attractivité de notre revue qui ne se dément guère. Nous présentons ici trois contributions dédiées à des points d'histoire plus spécifiquement religieuse : cela à travers l'examen de certains textes où la rhétorique joue un rôle essentiel dans l'argumentation (R. Laham Cohen, A. P. Encuentra Ortega), ou en revenant sur la teneur anti-chrétienne de l'*Histoire Auguste* (J.-F. Nardelli). Mais les aspects religieux ne sont pas absents non plus de l'article de A. G. Lopez sur la véritable césure culturelle intervenant en Égypte avec la diffusion du christianisme ; et ils affleurent également dans l'étude de U. Roth sur l'attitude de l'Église à l'égard de l'esclavage dans l'Espagne wisigothique. Pour sa part, D. Vera détourne du religieux pour valoriser le politique, dans sa réinterprétation d'un panégyrique exaltant Constantin ; et c'est aussi en termes d'orientation politique que G. Barrett et G. Woodhuysen proposent la relecture d'une lettre de Remi de Reims à Clovis.

L'archéologie se trouve représentée à un degré certes un peu moindre, mais assez substantiellement toutefois. On disposera là d'une mise au point sur la circulation aux abords de la cité de l'actuelle Grenoble (R. Colardelle). I. Popović propose quant à elle l'interprétation d'une cinquantaine de fragments de sculpture en porphyre découverts dans le secteur du palais impérial de *Sirmium*. A. Lichtenberger et R. Raja livrent les résultats de la fouille d'un habitat privé de Jerash, riche d'informations sur la phase de transition entre les époques protobyzantine et omeyyade. Enfin, A. Kazaryan produit une étude sur la diffusion arménienne d'un type de plan d'église bien particulier, de probable origine constantino-politaine.

Comme de coutume, ce numéro inclut une chronique. S. Ratti y développe ses réflexions – assez critiques, comme on le constatera – sur une récente publication consacrée à l'*Histoire Auguste*. C'est évidemment une source déjà largement évoquée dans nos numéros antérieurs ; mais son importance et les débats que son interprétation suscite justifient que nous en suivions les développements.

Grâce au patient et efficace travail de Sylvain Janniard, nous sommes à nouveau en état d'offrir un bulletin critique assez substantiel. Relevons que l'entreprise s'en avère de plus en plus ardue, à la mesure du nombre accru des publications et du manque de disponibilité des recenseurs potentiels – d'autant que, rappelons-le, notre but a toujours été de privilégier des comptes-rendus assez développés, réellement à même de stimuler la réflexion de nos lecteurs sur les problèmes aujourd'hui débattus. Mais en dépit de la difficulté qu'engendre cette option, c'est un cap que nous entendons bien nous efforcer de maintenir.

Le signataire de cet éditorial tient par ailleurs à souligner que, comme pour les numéros des années précédentes, la mise au point de celui-ci a bénéficié des soins les plus attentifs de notre secrétaire de rédaction, Fabienne Dugast ; et les membres du conseil scientifique de notre Association lui en sont, à nouveau, infiniment redevables. Il convient aussi d'ajouter qu'Anne Cavé a bien voulu s'investir dans la relecture de tous les textes ; et nous exprimons donc, à son égard également, tous nos remerciements.

Le dernier mot sera consacré, suivant l'usage, à l'état de notre Bibliothèque. L'année écoulée a vu la parution de l'ouvrage d'Elisabetta Neri traitant de la production et de la mise en œuvre des tesselles de mosaïque en pâte de verre à la fin de l'Antiquité et au haut Moyen Âge (avec un particulier accent sur ce qu'offre la riche documentation milanaise), très importante étude dans la perspective de l'évolution des techniques aux temps qui nous occupent. A d'autre part vu le jour, grâce aux soins de Sylvie Balcon-Berry, Pascale Chevalier et Brigitte Boissavit-Camus, le volume de mélanges en l'honneur de notre collègue médiéviste Christian Sapin ; ce qui a trait à notre période – ou à ses prolongements les plus immédiats – y tient une place notable, qui justifiait parfaitement l'accueil dans notre collection. Indépendamment de ces deux titres, les mois qui viennent devraient s'avérer extrêmement productifs : sont en effet à ce jour sous presse – et sans doute leur sortie interviendra-t-elle avant même celle du présent numéro – le volume de mélanges dédié à notre autre collègue Jean-Michel Carrié, ainsi que l'étude consacrée par Cecilia Proverbio aux programmes figurés des neufs de Saint-Pierre et Saint-Paul-hors-les-murs à Rome ; et à échéance non trop lointaine devraient suivre les ouvrages d'Anastasia Drandaki (objets métalliques du musée Benaki d'Athènes), de Bénédicte Brandenburg (baptistère du Puy-en-Velay), de Bertrand Riba (fouille du village syrien de Kafert Aqab), de Domenico Vera (recueil de ses articles essentiels sur l'histoire de notre période) et d'Euthymios Rizos associé à Alessandra Ricci (villes nouvelles de l'Antiquité tardive), dont le processus de fabrication est d'ores et déjà lancé. Avec, donc, une diversité de thématiques correspondant somme toute fort bien à la largeur du spectre de ce que nous nous efforçons de couvrir, cela témoigne à nouveau de la vitalité des entreprises de notre Association.

Jean-Pierre Caillet



LE VOYAGE DANS L'ANTIQUITÉ TARDIVE :
RÉALITÉS ET IMAGES



I PORTI NEL MEDITERRANEO TARDO-ANTICO ALCUNE RIFLESSIONI

SAURO GELICHI* – CARLO BELTRAME*

Harbours in the Late Antique Mediterranean: some reflections

What happened to the Mediterranean harbour installations after the Imperial period? How can we interpret that qualitative and, at least in part, quantitative, collapse which appears from a superficial analysis of the archaeological remains? Does the problem of the lack of visibility of the evidence for late antique harbour contexts – caused by both natural and anthropic phenomena effecting their disappearance whether due to their lesser monumentality, hence less striking construction techniques – exist? Is it possible, in the end, that the knowledge of harbour engineering, developed after the Augustan period, due especially to the use of concrete with pozzolana, was lost or no longer used? Having provided an overview of the results of recent investigations that have focused on a number of Mediterranean harbours built in the Late Antique period and the Late Antique phases of harbour contexts founded in the imperial period, this article wishes to go beyond the traditional approach, founded on the concept of the “decline” of the functionality and of the monumentality of the harbours, based often only on traditional sources. Taking into consideration obviously the deep technological and topographical differences of harbours in the two halves of the Mediterranean, and using, for comparison the inductive logic of harbours of the North European coastal landscape, we analyse the processes that occurred in the Mare Nostrum in a phenomenon marked by the physical remodeling of the harbours for reduced necessities, both of functional type and especially of ideological type. We intend thus to consider this shift as a sort of return to “normality” and the late antique period, here under special scrutiny, appears once again as a crucial moment where such landscapes are evident. In this period, indeed, we record opposite signs of behaviour, which range from the extreme of new harbour models closer to those of the ancient world to the return to a widespread, and almost total, use of the wood. However this recovery of the “normality” uses at least part of the now unnecessarily imperial installations and, in case of the foundation of new harbours, uses techniques and materials that are less monumental but no less functional than those of earlier times, at least with regard to their reduced needs. [Author]

I porti del Mediterraneo tardo-antico costituiscono un soggetto che si può affrontare da diversi punti di vista: quello del destino delle (grandi) infrastrutture dell'antichità, quello degli (eventuali) elementi di innovazione introdotti in un sistema già esistente (sia sul versante topografico che strutturale), infine quello dei nuovi approdi, delle nuove funzioni e delle nuove tecnologie. Ma si tratta di un passaggio, almeno nell'immediatezza, abbastanza deludente, qualora si voglia

utilizzare un meccanismo di comparazione con il mondo greco-romano e dunque, in questo caso, registrare valori tutti in negativo (come del resto avviene quando il confronto si sposta su tutte le infrastrutture pubbliche in generale)¹. Tale fenomeno si associa poi a quella che è stata, a buona ragione, definita la fine della complessità,

* Questo articolo riprende, sviluppa e modifica Gelichi 2008.

1. Per una visione d'insieme su queste tematiche si può consultare ancora Ward Perkins 1984, per quanto sia limitato nella casistica al centro e al nord Italia. Il tema della portualità post-antica è stato trattato anche da uno degli scriventi (Gelichi 2008), testo a cui si rimanda anche per buona parte dei riferimenti bibliografici precedenti.

un processo che si traduce in alcune evidenze archeologiche da tempo segnalate nella letteratura archeologica: la riduzione delle imbarcazioni (si veda ad esempio l'abbassamento nel numero dei relitti, ma comunque *infra*), la limitazione (o la cessazione) del commercio di alcuni beni di consumo diffusi (come le ceramiche sigillate, ad esempio)², la diminuzione nell'intensità del traffico marittimo e la (presunta) localizzazione dei commerci. Tutto questo avrebbe reso meno necessaria la presenza di tali infrastrutture o, ma è altro problema, limitato l'investimento nella loro realizzazione. Anche il forte decremento demografico potrebbe aver inciso su questo fenomeno, ripercuotendosi sull'intero sistema delle comunicazioni.

La fine della complessità, però, non deve spingerci all'abdicazione. Analizzare le infrastrutture marittime, e farlo in un momento di grande trasformazione come l'età Tardo Antica, può aiutarci a capire qualcosa di più di quel periodo, ma anche delle epoche precedenti. Intento di questo lavoro è dunque quello di discutere il problema analizzando i seguenti punti: il destino delle grandi infrastrutture antiche; le nuove intraprese che sappiamo realizzate in epoca tardo-antica (dove sono, quando vengono costruite, come sono fatte); il rapporto tra queste infrastrutture con il sistema delle comunicazioni e dei commerci.

Prima di affrontare questi problemi, però, è opportuno spendere qualche parola sul tipo di approccio che è stato utilizzato per studiare contesti archeologici del genere. Per quanto la ricerca si sia mossa in diverse direzioni, il taglio più comune impiegato fino ad ora nell'indagine sui porti resta quello indirizzato al riconoscimento, al posizionamento e alla descrizione degli impianti; più raramente al loro scavo³.

Il problema del posizionamento dei porti e degli approdi è stato affrontato attraverso metodi tradizionali, quindi leggendo gli autori antichi e i toponimi, secondo una consolidata tradizione di studi topografici⁴. Si tratta di un approccio però che spesso non va oltre alla semplice individuazione di luoghi di presunta localizzazione dei porti.

A questo filone di studi si sono applicati anche geomorfologi che lavorano sulla ricostruzione delle antiche linee costiere, ossia sull'ambientazione della portualità, specialmente naturale (porti e approdi

naturali). Un esempio recente di questo tipo di approccio è l'analisi topografica dei porti bizantini, citati nelle fonti scritte, ubicati lungo le coste della Grecia, di Cipro e dell'Asia Minore, ad opera di Mirto Veykou⁵. Si tratta di un approccio che mantiene molta della sua validità, ma resta eccessivamente dipendente dal grado di conservazione e di affidabilità delle fonti scritte.

Sia nell'individuazione dei porti tanto più nello studio analitico delle strutture, sia aeree sia sommerse, molto si deve ancora fare e molti sono i vuoti di conoscenza specialmente per i periodi post-imperiali. Un limite a questo tipo di ricerca è poi dato dalla localizzazione abituale dei porti, in zone fortemente esposte ad agenti distruttori operanti sia dal mare che dalla terra quali maremoti, tempeste, alluvioni, insabbiamento etc. Questo tipo di situazioni porterebbe alla totale distruzione dell'evidenza archeologica, in particolare quella delle infrastrutture minori. Tuttavia agirebbe, in molte circostanze, anche su porti più monumentali, comportando talvolta la loro totale oblitterazione, come nel caso, ad esempio, del porto teodosiano di Yenikapi ad Istanbul (su cui ritorneremo, vd. *infra*) o in quello di Seleucia Pieria che, nel 526 e nel 528 d.C., secondo quanto riportato con precisione dalle cronache, sarebbe stato invaso e devastato da uno tsunami e da un terremoto⁶. Secondo Veikou, l'inadeguatezza delle soluzioni di contrasto a questi processi in età bizantina avrebbe provocato continui spostamenti delle infrastrutture portuali in zone meno esposte.

A questo problema si aggiunge la possibilità che le strutture antiche vengano coperte e nascoste dal costruito moderno che, lungo le coste, è notoriamente particolarmente aggressivo; oppure che addirittura le strutture portuali antiche vengano coperte o "riutilizzate" da moli moderni che sfrutterebbero sia le qualità naturali del sito sia il costruito antico come valida fondazione di sostegno di nuove opere.

Nuove e vecchie infrastrutture tra Occidente ed Oriente nella Tarda Antichità

In epoca romana, porti ed approdi erano generalmente realizzati grazie all'impiego dell'*opus caementicium* entro casseforme di legno⁷. Le fonti scritte ci descrivono le tecniche specializzate utilizzate per costruire tali infrastrutture, necessarie per rendere più sicuri gli

2. Si tratta di quelli che Wickham chiama opportunamente "bulk utilitarian commodities" (Wickham 1998 e 2005). Su questi problemi, nello specifico quelli collegati alla circolazione delle ceramiche e delle anfore, è ancora utile Panella 1993 e, per l'area orientale, il più recente Kingsley, Decker 2001.

3. Indagare e scavare invasi portuali può presentare aspetti tecnici problematici. Per alcuni problemi e difficoltà incontrate si veda Hesnard 2004.

4. Un significativo esempio di questo tipo di approccio è Uggeri 1968.

5. Veikou 2015.

6. Erol, Pirazzoli 1992.

7. Infrastrutture portuali di un certo impegno sono tuttavia note anche in epoca precedente. A questo si aggiunga l'uso, in età greca, di destinare spazi specifici dei porti al ricovero delle navi militari, spazi che spesso venivano edificati e fortificati: Blackman, Rankov 2014.

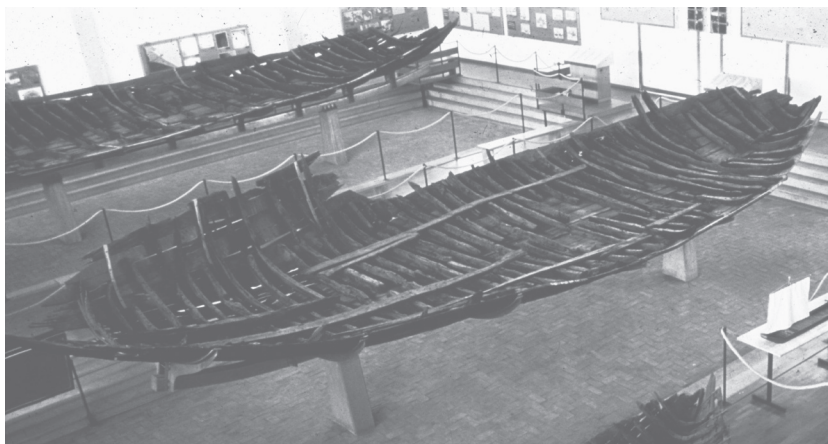


Fig. 1 – Relitti di presunte navi del tipo *caudicariae* dal porto di Claudio (foto C. Beltrame).

approdi e ridurre di portata o scongiurare i pericoli di loro interramenti⁸.

In sostanza si tratta di creare artificialmente condizioni che solo parzialmente sono presenti in natura. Ovviamente questo tipo di interventi creò strutture con una speranza di vita molto alta, e questo spiega il fatto che i loro resti sono spesso ancora individuabili archeologicamente.

Molti di questi impianti non furono mantenuti in vita durante la Tarda Antichità o perlomeno l'evidenza archeologica sembra indicare un generalizzato comportamento di minore attenzione e investimento economico nei loro confronti. Questo discorso vale per le infrastrutture portuali di grandi città, come ad esempio quelle di Aquileia⁹, il cui porto-canale seguì il destino della città, ma soprattutto gli approdi di minore importanza o quegli scali intermedi relativamente frequenti lungo la costa mediterranea, che garantivano una navigazione più sicura e connessioni commerciali più capillari con l'interno. Tuttavia, in un quadro di generalizzato allentamento nelle attività di recupero e ripristino delle infrastrutture portuali, è necessario segnalare interventi di carattere decisamente opposto, che descrivono attività sia di recupero, manutenzione e ricostruzione sia, in qualche caso, anche di realizzazione ex novo.

Quest'ultimo fenomeno sembra trovare maggiori attestazioni nel Mediterraneo orientale, dove non mancano le evidenze di porti antichi restaurati in età bizantina, come quelli, per quanto al momento poco

studiati, di Aperlae, Leucas, Monemvasia, Napolis/Chrysoupolis e Chios.¹⁰

Questa situazione si potrebbe spiegare con una diversa centralità che, a partire dalla Tarda Antichità, vengono ad assumere quei territori. Tuttavia, ad un'analisi meno superficiale, situazioni analoghe sono riscontrabili anche nella parte Occidentale dell'Impero. Recenti ricerche archeologiche hanno dimostrato, ad esempio, significative riprese e riorganizzazioni durante la Tarda Antichità del porto imperiale di Roma, costruito a nord della foce del Tevere¹¹.

Naturalmente compaiono anche segni di un utilizzo ridotto dell'originario impianto, quello cioè della prima età imperiale. Il porto di Claudio, o almeno quella sua parte che si trovava a nord-ovest dell'esagono traianeo, si doveva essere parzialmente insabbiato in epoca piuttosto precoce, come testimonia la presenza di alcuni relitti di navi da carico abbandonati, tra cui *caudicariae*, rinvenuti nell'angolo nord e databili ad età tardo imperiale/tardo antica (fig. 1), per essere divenuto quasi definitivamente inagibile nel corso del VI secolo (fig. 2). Un sistema di mura venne però realizzato probabilmente nel V secolo, attorno all'invaso e agli edifici traianei e in contiguità con magazzini o su depositi di interrimento, che divennero ben presto aree disponibili (forse proprio perché fiscali) per piccoli nuclei cimiteriali¹².

Un porto che invece costituisce un interessante esempio di impianto realizzato nella Tarda Antichità

8. Per un'analisi della costruzione in cementizio nell'ingegneria marittima di epoca romana vd. Brandon, Hohlfelder, Jackson, Oleson 2014.

9. Sul porto di Aquileia la bibliografia è piuttosto nutrita. Si può vedere comunque Carré, Zaccaria 1999 e Carré, Maselli Scotti 2001. Riferimenti al porto di Aquileia sono in Sotinel 2005, pp. 55-71.

10. Veikou 2015, pp. 40-48.

11. Sul porto di Roma la bibliografia è ovviamente sterminata; per una sintesi, con un aggiornamento bibliografico successivo al 1980, vd. Zevi 2004. Per le recenti ricerche vd. Millett, Keay, Strutt 2004; Keay, Millett, Paroli, Strutt 2005; Keay, 2012. Questi dati sono sostanzialmente ripresi da Paroli 2004.

12. Esempi di fortificazioni dei porti in epoca postantica si riscontrano anche in area egea (Veikou 2015, p. 48).



Fig. 2 – Planimetria aggiornata di Portus (da Keay 2012).

è quello di Classe, nei pressi di Ravenna. Come è noto, Augusto aveva scelto questa città come sede della flotta imperiale e, proprio per questo motivo, il luogo conobbe un vero e proprio impulso edilizio ed urbanistico¹³. A causa però di problemi di carattere orografico, durante la Tarda Antichità fu reso necessario spostare gli impianti portuali verso sud-est, dove si era formato il suburbio di Classe. L'area del porto di Classe, proprio perché interessata da processi di insabbiamento (e dunque di abbandono) nel corso dell'alto medioevo, rappresenta da anni uno spazio particolarmente promettente per l'archeologia¹⁴. Nello specifico è stato indagato un tratto di canale con strutture di stoccaggio di beni (magazzini) disposti lungo il suo corso (fig. 3). Condotti di canalizzazione legati ad un efficiente sistema scolante, banchine ed una strada basolata costituiscono i segni evidenti di un impianto pianificato e ben organizzato¹⁵. Più di recente altre indagini archeologiche hanno messo in luce tratti delle mura che dovevano recingere l'abitato/porto di Classe, confortando la lettura di una rappresentazione del luogo sul famoso mosaico di

Sant'Apollinare Nuovo a Ravenna (fig. 4). Un altro dato che è emerso con grande evidenza dalle indagini archeologiche è la notevole varietà di merci che dovevano transitare da questo porto, ampiamente documentate dai resti conservati nei magazzini. Naturalmente tutto questo appare abbastanza naturale, dal momento che verso gli inizi del V secolo Ravenna era divenuta capitale dell'Impero romano d'Occidente. Il porto dovette poi restare vitale anche nel periodo immediatamente successivo, quando Ravenna da capitale dell'Impero passò ad essere capitale dell'esarcato d'Italia. L'esistenza ancora di un forte potere pubblico, a cui si affiancava quello crescente dei metropolitani, doveva garantire, dunque, una buona efficienza anche delle sue infrastrutture portuali. Tuttavia, motivi di carattere idrogeologico dovettero scompensare anche questa area; il canale di questo impianto sembra infatti interrarsi nel corso del VII secolo. Anche i condotti scolanti, sulla scorta dei materiali rinvenuti al loro interno, escono d'uso nello stesso periodo. In quel periodo, dunque, le strutture portuali dovettero entrare in crisi e segni di un abbandono sempre più progressivo sono segnalati nel corso del secolo VIII. Per quanto le ricerche archeologiche più recenti abbiano dimostrato una situazione meno disastrosa di quanto si fosse supposto in passato (e soprattutto sconsigliato le ipotesi di un abbandono repentino), resta certo che gli investimenti in queste strutture cessarono nel corso del VI secolo.

Naturalmente una situazione diversa, l'abbiamo già detto, si registra nel versante orientale dell'Impero.

Il porto più imponente, costruito verso la fine del I sec. a. C nella fascia costiera medio-orientale, è quello di Cesarea. Esso costituisce, peraltro, un esempio eccellente sul piano ingegneristico¹⁶. Il porto venne effettivamente restaurato in epoca bizantina (intorno al 500 durante il regno dell'Imperatore Anastasio I), anche se pare non esservi una diretta corrispondenza tra lo sviluppo della città (che divenne due volte più grande di quella di epoca romana) e gli investimenti sulle strutture portuali¹⁷ (fig. 5). Nel corso dell'alto medioevo abbiamo notizie, dalle fonti scritte, del suo funzionamento, ma gli archeologi non hanno riscontrato tracce materiali che possano riferirsi a questi periodi. Dobbiamo dunque supporre che le grandi infrastrutture di epoca romano-imperiale, restaurate nella prima età bizantina e parzialmente sopravvissute nel corso dell'alto medioevo, siano risultate sufficienti a garantire la continuità d'uso di questo spazio come porto (fig. 6).

I porti di Costantinopoli sono noti, perlopiù, dalle fonti scritte. I due porti documentati sul Corno d'Oro sembra vengano progressivamente sostituiti, forse nel

13. Sulla città in epoca tardo antica vd. Gelichi 2000 e Cirelli 2008.

14. Una sintesi basata sui risultati più recenti degli scavi classici è in Augenti 2006.

15. Vd. Bermond Montanari 1983; Maioli 1991; Maioli, Stoppioni 1987.

16. Vd. Raban 1998 e Holun *et al.* 1988; Raban, Holum (dir.) 1996.

17. Kingsley 2004, p. 136 e Raban 1998, p. 259 e 263, fig. 64.



Fig. 3 – Classe (Ravenna). Pod. Chiavichetta. Planimetria aggiornata degli impianti dell'area portuale (da Augenti 2006).

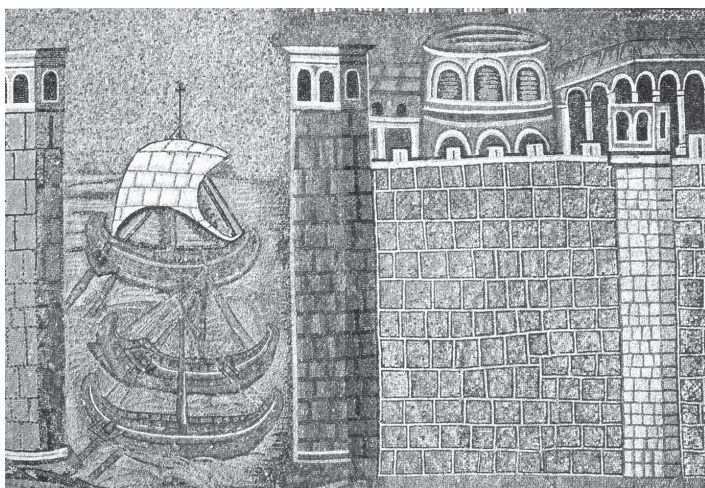


Fig. 4 – Ravenna, basilica di Sant'Apollinare in Classe. Mosaico con la raffigurazione di Classe.

corso del V secolo d.C., da altri due, posti sul Mar di Marmara, uno realizzato da Giuliano tra il 360 e il 363 e l'altro costruito da Teodosio I (e identificato e scavato di recente nel sito di Yenikapi)¹⁸ (fig. 7).

Questo secondo porto, il c.d. *portus Theodosiacus*, era stato ubicato in una baia interna alla foce del Lykos ampliando l'invaso naturale e attrezzandolo con un molo

di conci di pietra, sulla parte orientale, e cingendolo con le mura che proteggevano tutta la città. Il suo uso commerciale avrebbe perso importanza verso la metà del VII secolo e la causa viene attribuita all'interruzione del trasporto del grano a seguito della conquista araba dell'Egitto. Tuttavia, come dimostra il ritrovamento nel suo fondale di ben 37 relitti databili tra il IX e l'XI secolo (fig. 8), esso sarebbe rimasto in funzione, forse con un ruolo minore, molto più a lungo, probabilmente per ospitare imbarcazioni da pesca e militari a remi, di ridotto pescaggio. La presenza all'interno del

18. Magdalino 2013.



Fig. 5 – Cesarea (Israele). Il porto antico (foto C. Beltrame).

Fig. 6 – Cesarea (Israele). Disegno ricostruttivo del porto durante l'età tardo-antica (da Holum et al. 1988).



bacino di pontili di legno, di cui rimangono semplici pali piantati sul fondale, testimoniarebbe un progressivo insabbiamento che si completò non molto dopo l'XI secolo quando esso venne definitivamente interrato dal limo portato dal fiume¹⁹.

A questo proposito ci sembra interessante ricordare come Procopio di Cesarea (1.11.18-20) ambienti proprio a

Costantinopoli, attorno al secondo quarto del VI secolo, la costruzione di un porto per mezzo di una tecnica che avrebbe fatto uso di cassoni galleggianti. Non è chiaro, però, se all'interno dei cassoni venisse gettata malta idraulica o più semplicemente materiale inerte²⁰.

La modesta qualità della documentazione archeologica delle strutture del porto di Yenikapi è abbastanza

19. Magdalino 2013, pp. 11-15; Kokabas, Ozsait Kokabas 2013.

20. Oleson 2014, pp. 11-36.

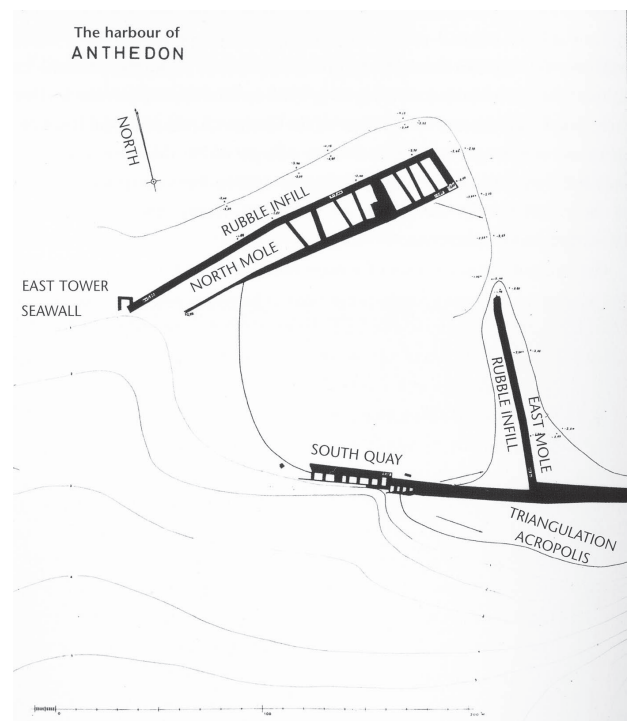


Fig. 7 – Costantinopoli:
la città e i suoi porti
(da Magdalino 2013).

Fig. 8 – Istanbul. Uno dei 39 relitti medievali
dal porto antico di Yenikapi
(foto C. Beltrame).



Fig. 9 – Anthedon (Grecia). Particolare delle banchine
di epoca bizantina (da Kingsley 2004).



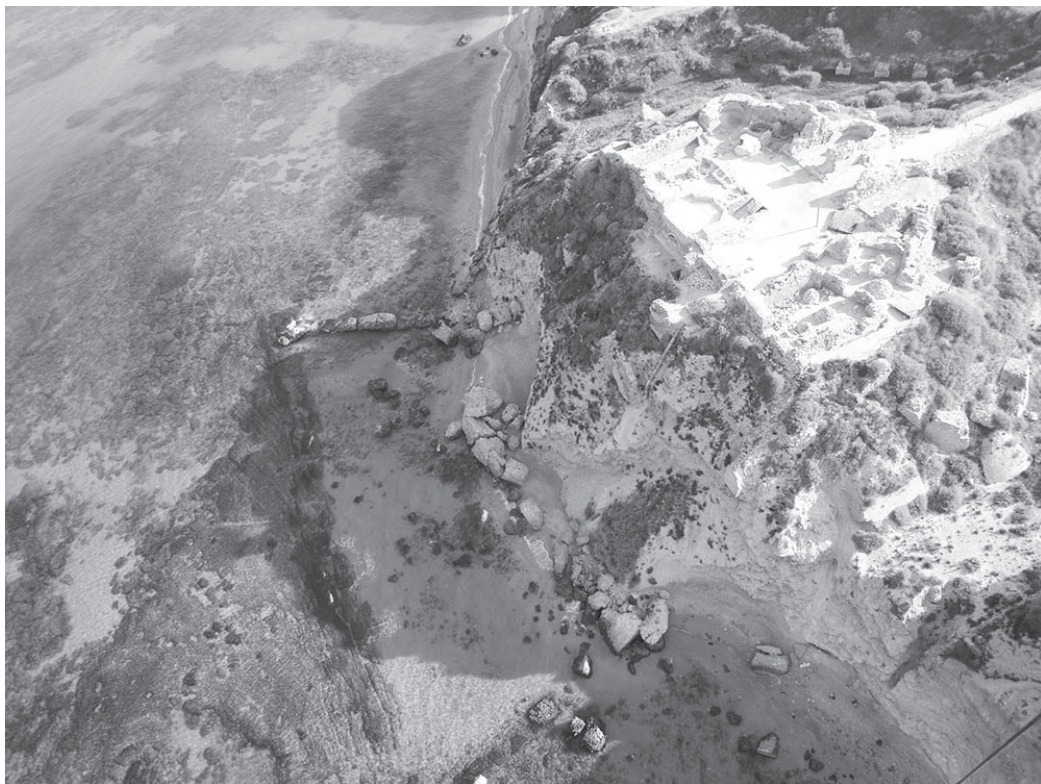


Fig. 10 – Apollonia (Israele). Il porto antico
(Oren Tal, www.honorfrostfoundation.org).

Fig. 11 – Apollonia (Libia). Veduta del porto antico
dalla città (foto C. Beltrame).





Fig. 12 – *Leptis Magna (Libia). Pianta del porto romano. A tratteggio sono evidenziati i resti sommersi di età tardo-antica/bizantina (pianta C. Beltrame).*

grave anche perché impedisce la verifica, su infrastrutture della capitale sicuramente realizzate in epoca tardo antica, se e come fossero modificate le tecniche costruttive rispetto a quelle impiegate in epoca romana.

Le ricerche nel piccolo porto di Anthedon, nella Grecia centrale, ci aiutano comunque a capire qualcosa di più delle tecniche utilizzate per la realizzazione di infrastrutture portuali nella Tarda Antichità²¹. Questo porto fu costruito e abbandonato nel giro di un secolo; i moli erano stati costruiti disponendo parallelamente dei grandi blocchi di pietra, gettando all'interno del pietrisco frammisto a calce idraulica composta di sabbia, pietre e frammenti ceramici (fig. 9). Si tratta di una tecnica che mostra sensibili differenze rispetto a quella classica menzionata da Vitruvio. L'uso di questa nuova tecnica, piuttosto sbrigativa, viene associato dai ricercatori alla necessità di realizzare questo impianto in brevissimo tempo. Tuttavia questo fatto dimostra comunque un mutamento nella tecnologia del periodo, anche se non siamo autorizzati ad estendere tale tecnica in maniera automatica alla generalità dei casi, dal

momento che i dati finora disponibili sui porti di epoca bizantina restano piuttosto modesti.

Sono riprese nel 2013 le indagini, condotte in precedenza tra il 1989 e il 1992, dei due "porti" di Apollonia-Arsuf, in Israele, centro economico fiorente nel V-VI secolo d.C. Tali ricerche sono finalizzate a risolvere la controversa questione dell'interpretazione funzionale, e della datazione, di questi due invasi, cioè i c.d. Roman Anchorage e Crusader Harbour (fig. 10). Si tratta di due bacini rettangolari, con un presunto (ma ancora tutto da dimostrare) ruolo commerciale nell'un caso, e militare nell'altro, costruiti in mare per mezzo di una tecnica edilizia che doveva far uso di malta e telai lignei e datati tra l'età tardo antica e quella bizantina²².

Tutta da studiare è anche l'altra Apollonia, quella Cirenaica, dove il doppio bacino portuale di età greca e romana venne certamente riutilizzato in età bizantina per servire la città della Pentapoli nella sua fase di rinascita voluta da Giustiniano (fig. 11). Uno scavo subacqueo, condotto nel 1994 da un'equipe francese, ha messo in evidenza, oltre agli evidenti interventi

21. Schläger, Blackman, Schäfer 1968.

22. Grossmann 2001; si attendono i risultati delle indagini subacquee condotte di recente.

di restauro realizzati in questo periodo sulla cinta difensiva, anche l'ingresso al porto militare, fiancheggiato da due torri. Questo ingresso venne rapidamente chiuso, con materiale di riuso di età imperiale, tra il VI e il VII secolo d.C., a testimonianza forse della necessità impellente di difendere il bacino²³.

Sempre in Libia attende di essere approfondito lo studio subacqueo dei due probabili frangiflutti sommersi databili presumibilmente tra IV e VI secolo d.C., costruiti grossolanamente con materiale di reimpiego all'imboccatura del porto severiano di Leptis Magna (fig. 12), forse per far fronte a quel fenomeno di insabbiamento che, almeno dal VI secolo d.C., dovette compromettere definitivamente l'uso del bacino²⁴.

Particolarmente interessante appare la scoperta che sarebbe stata compiuta dall'equipe danese, che sta lavorando a Corinto sul Lechaion, di strutture portuali sommerse databili al V e VI secolo. Si tratterebbe sia di moli in conci di grandi dimensioni sia di cassoni affondati simili a quelli, di età imperiale, riconosciuti a Cesarea, ma anche in occidente. Secondo questa testimonianza, nel V secolo (la datazione sarebbe offerta dal radiocarbonio) si sarebbe continuato ad utilizzare una tecnica conosciuta dagli ingegneri romani che prevedeva la costruzione di cassoni galleggianti che sarebbero stati trainati in posizione per essere quindi affondati caricandoli di cementizio²⁵.

Al di là dell'indubbio interesse di un indizio di continuità nell'uso di tecniche ingegneristiche portuali, che prevedevano l'impiego di cementizio, attendiamo di conoscere meglio la natura e le dimensioni della struttura di Lechaion e se questa sia una costruzione nuova o piuttosto un adeguamento di un impianto più antico.

Nuovi esempi? Il porto di Comacchio

Per quanto il caso che presentiamo si posizioni sul limite cronologico imposto da questo volume, il sito di Comacchio, proprio perché indagato archeologicamente negli ultimi anni, costituisce un esempio ben documentato di infrastruttura portuale completamente differente dagli episodi di cui abbiamo parlato fino ad ora.

L'origine dell'insediamento di Comacchio viene fatta risalire ad epoca gota quando, secondo alcuni studiosi, sarebbe stato proprio in questi territori che si sarebbe

ricostituita la flotta imperiale, grazie allo sfruttamento del legname²⁶. In realtà non ci sono motivi per retrodatare così indietro nel tempo la nascita di questo insediamento, come hanno dimostrato scavi più recenti, sia nell'area del centro storico che in quella ad occidente del medesimo (Villaggio San Francesco)²⁷. In ambedue i casi, e soprattutto nel sito di Villaggio San Francesco, le prime strutture insediative non sono anteriori al VI secolo. Ma è soprattutto nel corso del VII che si avverte un cambiamento negli assetti di questo luogo, con i primi edifici legati ad un'occupazione stabile e la presenza di una bottega artigiana che produce oggetti di vetro e metallo. Le strutture più attinenti a contesti di carattere portuale sono state da tempo identificate nell'area di Villaggio San Francesco dove, a più riprese, gli scavi hanno messo in luce resti di palificazioni pertinenti a banchine, *waterfront*, magazzini, piattaforme (fig. 13). Si tratta di strutture che si affacciano su una serie di canali che mettevano in comunicazione Comacchio con il Po (a

Fig. 13 – Comacchio, Loc. Villaggio san Francesco. Strutture di legno pertinenti all'impianto portuale (foto Laboratorio di Archeologia Medievale, Università Ca' Foscari Venezia).



23. I primi rilievi del porto si devono a Flemming 1971, pp. 95-135 (ma vedi anche Du Plat Taylor, 1965, pp. 168-178), mentre per il saggio di scavo più recente vd. Laronde, Sintès 1998, pp. 301-310.

24. Beltrame 2012.

25. Notizia in <http://humanities.ku.dk/news/2015/greek-danish-team-of-archaeologists-investigates-one-of-the-most-important-harbour-towns-of-the-ancient-mediterranean/> (accesso giugno 2016). Sui cassoni affondanti vedi: Brandon, 2014, pp. 208-222.

26. L'ipotesi si deve a Stella Patitucci Uggeri, che l'ha sostenuta in più di una circostanza (vd. comunque Patitucci Uggeri 1989). In realtà essa si baserebbe su un passo di Procopio (Bell. Goth. II, 21) riferito all'anno 539 e su un successivo episodio narrato da Cassiodoro (Var. V, 16) in relazione a Teodorico (*ibid.* pp. 303-306). Ma ambedue i passi non sono così circostanziati topograficamente e l'origine del nome del sito, cioè Comacchio (da *conventus navium*?; Serra 1954, pp. 69-73), anche volendola accettare, non fornisce una prova certa da questo punto di vista. L'evidenza archeologica riferita a questo periodo, inoltre, è peraltro piuttosto modesta e comunque del tutto irrelata rispetto all'origine dell'insediamento: un conto, infatti, è certificare l'esistenza di abitati in un territorio (ed è ovvio che ce ne fossero in questo durante il VI secolo), un conto è stabilire se già quello di Comacchio era emerso con una sua fisionomia istituzionale oltretutto demica.

27. Sugli scavi vd. Gelichi 2009 e Gelichi *et alii* 2012.

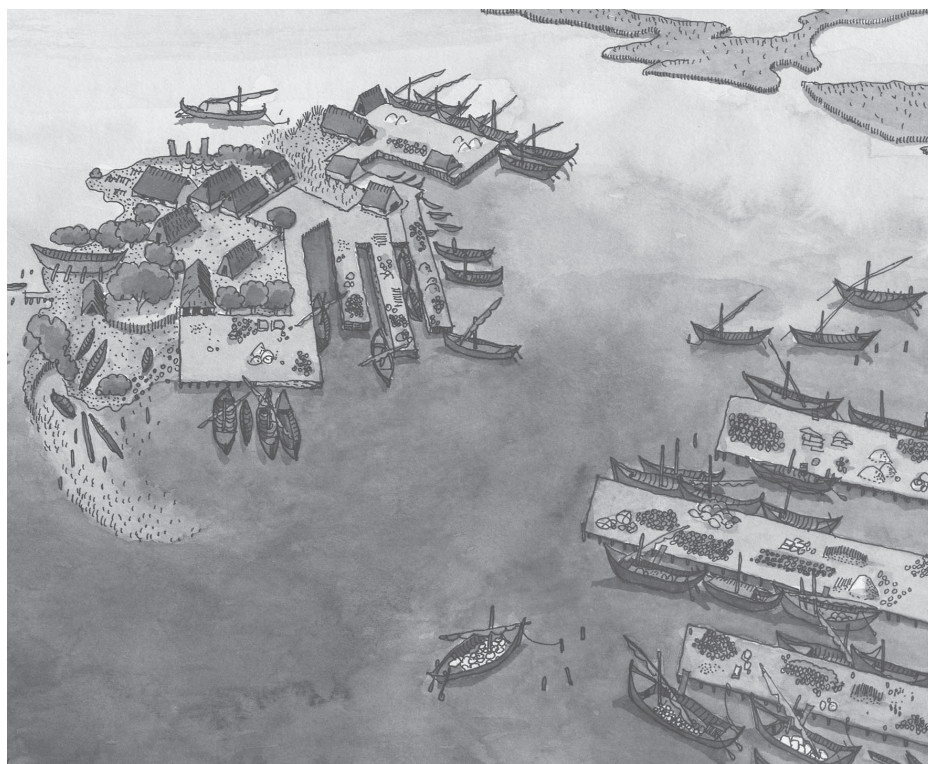


Fig. 14 – Comacchio, particolare di un disegno ricostruttivo nel quale sono state rappresentate le strutture portuali dell'area di Villaggio San Francesco (dis. Riccardo Merlo su indicazioni laboratorio di archeologia Medievale, Venezia).

nord) e il Pado Vetere e poi Ravenna (a sud)²⁸. (fig. 14). Quest'area, le cui funzioni di carattere portuale sono indubbe data anche la natura dei materiali rinvenuti, resta in funzione fino al IX secolo, quando per tutta una serie di motivi viene abbandonata.

Comacchio è indiscutibilmente uno degli snodi commerciali più importanti dell'Italia longobarda e il suo ruolo, da questo punto di vista, è stato messo in evidenza con grande chiarezza dagli scavi degli ultimi dieci anni²⁹. Nonostante questo, e nonostante il fatto che l'insediamento fosse in connessione con i flussi commerciali mediterranei, le uniche strutture in mattone/pietra rinvenute in quest'area si riferiscono ad edifici di culto, tra cui la chiesa episcopale, fondata nel primo quarto del secolo VIII. Tutte le infrastrutture legate al porto erano di legno, tantoché è più facile accostarle a quelle degli empori del nord Europa che non ai più tardi esempi di porti di area bizantina

contemporanei, nonostante Comacchio si trovasse in un territorio formalmente bizantino.

Purtroppo non conosciamo ancora nulla delle strutture portuali dell'altro grande centro emergente nell'alto medioevo, e cioè Venezia³⁰, anche se per la laguna veneziana qualcosa di abbastanza simile è sicuramente congetturabile.

Si potrebbe pensare che questi episodi siano così caratterizzati perché mancavano le disponibilità economiche per investire in strutture più durature e solide. Ciò può essere in parte vero, anche se sconcerta il fatto che, sempre nello stesso periodo, a Comacchio si realizzasse una grande opera di carattere infrastrutturale (indipendentemente da chi sia stata l'autorità pubblica che l'abbia promosso), come il Canale di Motta della Girata, che serviva per mettere in comunicazione proprio l'invaso portuale con il Pado Vetere e dunque con Ravenna. Evidentemente i motivi di queste nuove scelte devono essere ricercati in altri fattori.

28. E' databile al V secolo d.C. l'affondamento di un barcone tipicamente fluviale all'interno del paleoalveo del Padovetere, presso la pieve di S. Maria in Padovetere, nel corso di un'alluvione. Lo scafo, molto ben conservato, lungo oltre 20 metri e a fondo piatto, è stato oggetto di una recente campagna di scavo e documentazione (Beltrame, Costa in stampa).

29. Sul ruolo di Comacchio nell'alto medioevo vd. Gelichi 2010 e 2012.

30. Qualcosa è stato di recente ipotizzato a proposito di Torcello (VE) (Calaon, Sainati, Granzo 2014, pp. 55-59), ma i dati sono ancora preliminari.

naturali, oppure quando c'era la necessità di realizzare approdi dove questi naturalmente non esistevano.

Se valutiamo il problema da questo punto di vista, ci accorgiamo come la stagione nella realizzazione di infrastrutture marittime di grande impegno economico e di alta ingegneria sia stata effimera. Infatti, già a partire dalla Tarda Antichità si assiste alla realizzazione di modesti e tutto sommato circoscritti episodi di riparazione o manutenzione di queste infrastrutture, che dovevano essere divenute ingombranti, impegnative da gestire ed economicamente dispendiose e dunque oggetto di attenzione solo quando strettamente necessario. Solo casi eccezionali, come il porto della Capitale dell'impero

Romano di Occidente (cioè Classe) o i porti (supponiamo) dell'altra capitale (cioè Costantinopoli) dichiarano un esplicito impegno economico nella loro realizzazione. Essi impiegano tecniche forse diverse, ma ancora molto simili a quelle del passato. Inoltre rispondono al medesimo tipo di esigenze, che sono di carattere squisitamente utilitaristico (si pensi solo al flusso di imbarcazioni che dovevano raggiungere le due capitali o alla necessità di proteggere la flotta militare) ma anche di carattere più squisitamente ideologico.

Il fenomeno dei grandi porti dell'antichità sembra trovare un corrispettivo solo nei grandi scali del tardo medioevo mediterraneo ed atlantico. Ma, in questi



Fig. 16 – Porto sull'Irrawaddy (Mandalay, Birmania).



Fig. 17 – Ricostruzione del porto di Lundenwic (da Milne 2005).

ultimi casi, siamo di fronte a luoghi che devono gestire un flusso di comunicazioni, ma soprattutto un tipo di imbarcazioni, profondamente diverso. Invece, il fenomeno dei porti artificiali antichi sembra rispondere essenzialmente ad una specifica scelta politico-strategica (di natura sia militare che mercantile), cioè sostanzialmente ideologica; per questo dovette essere effimero. Si tratta delle stesse dinamiche che portarono a realizzare altre grandi infrastrutture (anche terrestri) a seguito dell'espansionismo e del consolidamento del potere imperiale. Non è un caso che si associ a queste realizzazioni l'edificazione di monumenti di varia funzionalità ma anche di forte impianto ideologico, come ad esempio gli archi onorari, spesso di carattere celebrativo e che avevano anche la funzione di indicare l'accesso alla

città³⁶. Questo fenomeno, cioè di corredo monumentale dei moli, sembra cessare dopo il II secolo.

Così, in età Tarda Antica, in quella sorta di crogiuolo dove l'eredità del mondo romano è ancora molto vicina, è proprio in quegli spazi, dove si devono riprodurre e manifestare le funzioni e il ruolo dello Stato, che ritornano presenti alcuni segni materiali delle antiche infrastrutture.

**Dipartimento di Studi Umanistici,
Università Ca' Foscari, Venezia*

36. Su alcuni grandi porti dell'età imperiale e sulla loro monumentalizzazione vd. Mansuelli 1965; Uggeri 1988; De Maria 1997.

BIBLIOGRAFIA

- Arnaud P.
2005 *Les routes de la navigation antique. Itinéraires en Méditerranée*, Paris.
- Augenti A.
2006 "Ravenna e Classe: archeologia di due città tra la Tarda Antichità e l'alto Medioevo", in A. Augenti (dir.), *Le città italiane tra la Tarda Antichità e l'Alto Medioevo* (Atti del Convegno, Ravenna 26-28 febbraio 2004), Firenze, pp. 185-217.
- Beltrame C.
2012 "New evidence for the submerged ancient harbour structures at Tolmetha and Leptis Magna, Libya", *The International Journal of Nautical Archaeology* 41, pp. 315-326.
- Beltrame C., Costa E.
in st. "A 5th-century-AD sewn plank river barge at St Maria in Padovetere (Comacchio-FE), Italy, an interim report", *The International Journal of Nautical Archaeology*.
- Bermond Montanari G. (dir.)
1983 *Ravenna e il porto di Classe*, Bologna.
- Blackman D., Rankov B.
2014 *Shipheds of the Ancient Mediterranean*, Oxford.
- Brandon R. L.
2014 "Roman formwork used for underwater concrete construction", in Brandon et al. 2014, pp. 189-222.
- Brandon C. J., Hohlfelder R. L., Jackson D. M., Oleson J. P.
2014 *Building for Eternity. The History and Technology of Roman Concrete Engineering in the Sea*, Oxford.
- Bruni S.
2000 *Le navi antiche di Pisa ad un anno dall'inizio delle ricerche*, Firenze.
- Bruni S. (dir.)
2003 *Il porto urbano di Pisa antica. La fase etrusca, il contesto e il relitto ellenistico*, Milano.
- Calaon D., Sainati C., Granzo A.
2014 "La sequenza e le fasi archeologiche dello scavo", in D. Calaon, E. Zendri e G. Biscontin (dir.), *Torcello scavato. Patrimonio condiviso. Lo scavo 2012-2013*, Venezia, pp. 51-104.
- Camilli A.
2004 "Le strutture 'portuali' dello scavo di Pisa - San Rossore", in A. Gallina Zevi, R. Turchetti (dir.), *Le strutture dei porti e degli approdi antichi* (Il seminario, Roma / Ostia Antica 16-17 aprile 2004), Soveria Mannelli, pp. 67-86.
- Carré M. B., Maselli Scotti F.
2001 "Il porto di Aquileia. Dati antichi e ritrovamenti recenti", in C. Zaccaria (dir.), *Strutture portuali e rotte marittime nell'Adriatico di età romana* (Antichità Alto Adriatiche XLVI e EFR 280), Aquileia / Roma, pp. 211-243.
- Carré M. B., Zaccaria C.
1999 "Magazzini a nord del porto fluviale. Scavo 1999", *Aquileia Nostra* 70, coll. 251-260.
- Cirelli E.
2008 *Ravenna archeologia di una città*, Firenze.



- Du Plat Taylor J. (dir.)
1965 *Marine Archaeology. Developments during sixty years in the Mediterranean*, London.
- De Maria S.
1997 "Arco e porto nel mondo romano", in *XLIII Corso di Cultura sull'Arte Ravennate e Bizantina (Seminario internazionale di studi sul tema "Ricerche di Archeologia e Topografia" in memoria del prof. Nereo Alfieri)*, Ravenna, pp. 295-322.
- D'Oriano R., Riccardi E.
2004 "A lost fleet of ships in the port of Olbia", in *Kingsley 2004*, pp. 89-95.
- Erol O., Pirazzoli P.A.
1992 "Seleucia Pieria: an ancient harbor submitted to two successive uplift", *The International Journal of Nautical Archaeology* 21.4, pp. 317-327.
- Flemming N.
1971 *Cities in the Sea. An Exploration of Ancient Cities beneath the Mediterranean*, Broadway.
- Gelichi S.
2000 "Ravenna, ascesa e declino di una capitale", in G. Ripoll, J.M. Gurt (dir.), *Sedes regiae (ann. 400-800)*, Barcelona, pp. 109-134.
2008 "Infrastrutture marittime nell'alto medioevo: una prospettiva archeologica", in *L'Acqua nei secoli alto-medievali (LV Settimana di Studi sull'Alto Medioevo, Spoleto 2007)*, Spoleto, pp. 283-317.
2010 "Venice, Comacchio and the Adriatic Emporia between the Lombard and Carolingian ages", in A. Willemsen, H. Kik (dir.), *Dorestad in an International Framework. New Research on Centres of Trade and Coinage in Carolingian Times*, Turnhout, pp. 149-157.
2012 "Local and interregional exchanges in the lower Po Valley (eight-ninth century)", in C. Morrisson (dir.), *Trade and Markets in Byzantium (Dumbarton Oaks Byzantine symposia and colloquia)*, Washington, pp. 217-231.
- Gelichi S. (dir.)
2009 *L'isola del vescovo. Gli scavi intorno alla Cattedrale di Comacchio*, Firenze.
- Gelichi S., D. Calaon, E. Grandi, C. Negrelli
2102 "The history of a forgotten town: Comacchio and its archaeology", in S. Gelichi, R. Hodges (dir.), *From one Sea to another. Trading Places in the European and Mediterranean Early Middle Ages (Proceedings of the International Conference, Comacchio 27th-29th March 2009)*, Leiden, pp. 169-205.
- Grossmann E.
2001 *Maritime Tel Michal and Apollonia: Results of the Underwater Survey 1989-1996* (BAR, Int. Ser. 915). Oxford.
- Hesnard A.
2004 "Terre submergée, mer enterrée: une 'géochéologie' du port antique de Marseille", in L. De Maria, R. Turchetti (dir.), *Evolución paleoambiental de los puertos y fondeados antiguos en el Mediterráneo Occidental. El patrimonio arqueológico submarino y los puertos antiguos* (I Seminario, Alicante, 14-15 noviembre 2003), Soveria Mannelli, pp. 3-29.
- Holum K. G., Hohlfelder R.L., Bull R.J., Raban A.
1988 *King Herod's Dream: Cesarea on the Sea*, New York.
- Keay S.
2012 "The port system of imperial Rome", in S. Keay (dir.), *Portus and the Mediterranean*, Roma, pp. 33-67.
- Keay S., Millett M., Paroli L., Strutt K.
2005 *Portus. An Archaeological Survey of the Port of Imperial Rome* (Archaeological Monographs of the British School at Rome 15), London / Roma.
- Kingsley S.
2004 *Barbarian Seas. Late Rome to Islam*, London.
- Kingsley S., Decker M. (dir.)
2001 *Economy and Exchange in the East Mediterranean during Late Antiquity* (Oxford 1999), Oxford.
- Kiziltan Z., Baran Celik G. (dir.)
2013 *Stories of the Hidden Harbour: The Shipwrecks of Yenikapi*, Istanbul.
- Kokabas U., Ozsait Kokabas I.
2013 "A new milestone in ship archaeology. The Yenikapi shipwreck project", in Kiziltan, Baran (dir.) 2013, pp. 35-46.
- Laronde Sintés C.
1998 "Recherches récentes dans le port d'Apollonia", in E. Cateni, S. M. Marengo (dir.), *La Ceramica in età antica (Atti del Convegno di Studi, Macerata 1995)*, Pisa, pp. 301-310.
- Magdalino P.
2013 "The harbors of Byzantine Constantinople", in Kiziltan, Baran Celik (dir.) 2013, pp. 11-15.
- Maioli M. G.
1991 "Strutture economico-commerciali e impianti produttivi nella Ravenna bizantina", in A. Carile (dir.), *Storia di Ravenna. II, I. Dall'età bizantina all'età ottoniana. Territorio, economia e società*, Venezia, pp. 223-247.
- Maioli M. G., Stoppioni M. L.
1987 *Classe e Ravenna tra terra e mare*, Ravenna.
- Millett M., Keay S., Strutt K.
2004 "Portus Romae: recent suvery work at the ports of Claudius and Trajan", in A. Gallina Zevi, R. Turchetti (dir.), *Le strutture dei porti e degli approdi antichi (II Seminario, Roma / Ostia Antica, 16-17 aprile 2004)*, Soveria Mannelli, pp. 221-231.
- Mansuelli G. A.
1965 "Due monumenti romani nelle Marche: la porta d'Augusto di Fano e l'arco di Traiano di Ancona", in *Atti dell'XI Congresso di Storia dell'Architettura*, Roma, pp. 104-109.
- Milne G.
2005 *The Port Medieval London*, London.

- Oleson J. P.
2014 "Ancient literary sources concerned with Roman concrete technology", in Brandon *et al.* 2014, pp. 11-36.
- Panella C.
1993 "Merci e scambi nel Mediterraneo tardo antico", in *Storia di Roma. 3. L'età tardoantica. II. I luoghi e le culture*, Torino, pp. 613-697.
- Parker A. J.
1992 *Ancient Shipwrecks of the Mediterranean and the Roman Provinces* (BAR, Int. Ser. 589), Oxford.
- Paroli L.
2004 "Il porto di Roma nella Tarda Antichità", in A. Gallina Zevi, R. Turchetti (dir.), *Le strutture dei porti e degli approdi antichi (II Seminario, Roma-Ostia Antica 16-17 aprile 2004)*, Soveria Mannelli, pp. 247-266.
- Patitucci Uggeri S.
1989 "Il delta padano nell'età dei Goti", XXXVI Corso di Cultura sull'Arte Ravennate e Bizantina (Ravenna 1989), Ravenna, pp. 269-322.
- Raban A.
1996 "Sebastos, the Royal Harbour of Herod at Caesarea Maritima: 20 years of underwater archaeology", in G. Volpe (dir.), *Archeologia subacquea. Come opera l'archeologo sott'acqua. Storie dalle acque (VIII Ciclo di lezioni sulla ricerca applicata in archeologia, Certosa di Pontignano, Siena, 9-15 dicembre 1996)*, Firenze, pp. 217-273.
- Raban A., Holum H. (dir.)
1996 *Caesarea Maritima: A Retrospective after two Millennia*, Leiden.
- Serra G. D.
1954 *Lineamenti di una storia linguistica dell'Italia medievale I*, Napoli.
- Sotinel C.
2005 *Identité civique et christianisme. Aquilée du III^e au VI^e siècle*, Roma.
- Schläger H., Blackman D. J., Schäfer J.
1968 "Der Hafen von Anthedon mit Beiträgen zur Topographie und Geschichte der Stadt", *Archäologischer Anzeiger*, pp. 21-98.
- Uggeri G.
1968 "La terminologia portuale romana e la documentazione dell'*Itinerarium Antonini*", *Studi Italiani di Filologia Classica* XL, 1-2, pp. 225-254.
- 1988 "Il porto di Brindisi in età repubblicana", in *Atti del I Congresso di studi sulla Puglia romana*, Galatina, pp. 47-64.
- Veikou M.
2015 "Mediterranean Byzantine ports and harbours in the complex interplay between environment and society. Spatial, socio-economical and cultural considerations based on archaeological evidence from Greece, Cyprus and Asia Minor", in J. Preiser-Kapeller, F. Daim (dir.), *Harbours and Maritime Networks as Complex Adaptive Systems (International Workshop, Mainz 2013)*, Mainz, pp. 39-60.
- Ward Perkins B.
1984 *From Classical Antiquity to the Middle Ages. Urban Public Building in the Northern and Central Italy, AD 300-850*, Oxford.
- Wickham C.
1998 "Overview: production, distribution and demand", in R. Hodges, W. Bowden (dir.), *The Sixth Century, Distribution and Demands*, Leiden / Boston / Köln, pp. 279-292.
- 2005 *Framing the Early Middle Ages*, Oxford.
- Wilson A.
2011 "Developments in Mediterranean shipping and maritime trade from the Hellenistic period to AD 1000", in D. Robinson, S. Wilson (dir.), *Maritime Archaeology and Ancient Trade in the Mediterranean*, Oxford, pp. 33-59.
- Zevi F.
2004 "Inquadramento storico relativo ai porti di Roma", in A. Gallina Zevi, R. Turchetti (dir.), *Le strutture dei porti e degli approdi antichi (II Seminario, Roma-Ostia Antica 16-17 aprile 2004)*, Soveria Mannelli, pp. 211-219.

