

VIE DI MAGNA GRECIA

Atti del secondo convegno di studi sulla Magna Grecia
tenuto a Taranto dal 14 al 18 ottobre 1962



L'ARTE TIPOGRAFICA NAPOLI
MCMLXIII

I PUNTO DI PARTENZA PER NUOVE RICERCHE

Sollecitamente, ancor più che l'anno passato, grazie alla solerzia del segretario del nostro comitato, prof. A. Stazio, possiamo quest'anno presentare agli studiosi, e a quanti hanno mostrato interesse alla nostra iniziativa, il volume degli Atti del secondo convegno di studi sulla Magna Grecia tenuto a Taranto nell'ottobre 1962.

Nel e presentarlo, il nostro pensiero non può non ricorrere subito con profonda tristezza alla personalità più eminente di questi nostri convegni, e del nostro stesso comitato, che nel corso di quest'anno è venuta a mancare, ad Amedeo Maiuri: non certo per rievocarne qui, sia pure brevemente, le vicende della vita sua laboriosa e feconda, della sua attività instancabile e prodigiosa di soprintendente, di docente universitario, di scrittore, ma per ricordare solo la parte che nella molteplice opera sua ebbero lo studio e la ricerca della Magna Grecia. Parte di primissimo piano: ché, per quasi quaranta anni soprintendente alle Antichità: della Campania, ufficio cui egli venne dopo aver conosciuto per larga esperienza diretta le regioni donde i coloni greci erano partiti, egli promosse scavi non pur

nelle grandi città sepolte dall'eruzione del Vesuvio, ma proprio là dove i Greci avevano fondato le loro prime colonie di Occidente, a Cuma e ad Ischia, o dove erano più tardi fiorite alcune delle città nelle quali la cultura dei Greci d'Italia aveva brillato di più vivo splendore, Pesto e Velia. D'altro lato la sua stessa ansia di conoscere, di inquadrare in più ampio orizzonte le manifestazioni artistiche e culturali della Campania, non pur nei riguardi delle altre colonie greche dello Jonio e del Tirreno, ma in confronto con le espressioni delle popolazioni italiche di queste stesse regioni, lo avevano portato a indagare nei centri indigeni del Sannio e della Lucania, a vedere e a studiare e a interessarsi dei problemi di Sibari e di Locri, di Metaponto e di Laos. Da tale sua passione di ricerca, che ne aveva fatto un maestro anche in questo campo, erano scaturite le dotte relazioni da lui tenute al settimo Congresso internazionale di Archeologia classica del 1958 e ai nostri due convegni del 1961 e del 1962. Né altri meglio di lui avrebbe potuto assumere nel 1958 la presidenza del Centro di studi per la Magna Grecia, che l'allora Rettore prof. E. Pontieri volle creare presso l'Università di Napoli. Al nostro comitato egli apportò sempre il contributo del suo consiglio prezioso: sì che non possiamo non riconoscere in lui uno dei più fervidi animatori, uno dei cultori più insigni degli studi sulla Magna Grecia; e mentre ne rimpiangiamo con sommo dolore la perdita, vogliamo che la sua memoria rimanga fra noi a d'incitamento e ad esempio per noi stessi e per coloro che verranno dopo di noi. Il secondo convegno ebbe come tema: Vie della Magna

Grecia: la ragione di tale scelta, gli aspetti positivi e negativi di essa sono già sufficientemente messi in luce nelle parole con cui aprii e conclusi la riunione: a taluno potrà forse sembrare che questo convegno sia stato nei suoi risultati, quali si dimostrano dalle relazioni e dalle discussioni raccolte nel presente volume, più modesti e meno fecondi di quelli del precedente: io non lo credo: ogni dibattito, quando è condotto, come i nostri, con serietà di metodo e di intenti, non può riuscire vano: non solo scaturisce sempre da esso qualcosa di nuovo e di inatteso, ma esso costituisce sempre il punto di partenza per ulteriori indagini ed approfondimenti. Con questa fiducia, mentre diffondiamo gli Atti del secondo convegno, ci accingiamo a tenere il terzo sul tema: Metropoli e Colonie.

Come già per il passato, la nostra gratitudine va a coloro che hanno reso possibile o agevolato la pubblicazione di questo volume: il Centro di studi per la Magna Grecia dell'Università di Napoli e l'Ente provinciale per il Turismo di Taranto.

PIETRO ROMANELLI

LA RELAZIONE INTRODUTTIVA

G . DEVOTO

PAROLE E STRADE DELLA MAGNA GRECIA

Il mio compito è difficile per due ragioni: il calore della vostra accoglienza, le cose che avete sentito dire fino ad ora vi faranno sentire un contrasto. Parlare di «parole e strade» vuol dire discendere dall'atmosfera elevata in cui siamo stati avvolti fin adesso, a un'atmosfera di tecnicismo e di obiettività. Ma un convegno come questo non è solo divertimento, è anche lavoro: farò il possibile perché il nostro lavoro comune non sia eccessivo e tanto meno noioso. La strada non è una materialità amorfa; noi studiamo le strade, non come un fine ma come un mezzo. Le strade impongono il problema dei loro capilinea, della loro efficienza; trasportano correnti ideali come oggetti modesti. Ricostruire una strada vuol dire ricostruire un capitolo di effettiva storia, non soltanto economica, ma spirituale. Tutto questo è 'stato già detto: il mio compito è di tradurre il tutto in esempi linguistici che volta a volta impegnino e chiedano appoggio, perché evidentemente né la sola linguistica né la sola topografia insegnano: siamo qua per offrirvi problemi e soluzioni a vicenda.

Ma non mi basta avervi messo in guardia dicendo che tratterò di parole. Sarebbe abbastanza semplice fare una lista di parole che ci sono venute dal di fuori come l'albicocco che viene dal vicino Oriente o il tabacco dalle Americhe. Per i problemi che qui c'interessano, i rapporti della Magna Grecia col resto d'Italia, è evidente

che almeno in una prima parte dovremo parlare di parole che sono nate in Grecia e del viaggio che esse hanno compiuto per raggiungere Roma. E allora il nostro compito si restringe perché non ne discutiamo né nelle loro origini lontane né nella loro unità, ma le studiamo attraverso i cambiamenti che hanno subito in questo viaggio. Siamo, se permettete un'espressione scherzosa, dei tecnici dell'imballaggio. Studiando le condizioni in cui questa merce arriva, siamo in grado di stabilire che ha fatto una strada piuttosto che un'altra, con una definizione modesta, ma esatta, e, nello stesso tempo, feconda. Per orientarci sulle circostanze in cui partono le parole greche verso Roma e verso l'Etruria, dobbiamo innanzi tutto semplificare il quadro storico. Voi avete già sentito l'elenco essenziale delle colonie greche della Magna Grecia. Ma ai nostri fini, anche quando noi accettiamo la classificazione tradizionale di Taranto, colonia spartana, poi delle colonie achee, poi delle colonie calcidesi, poi, tenendo conto anche delle coste adriatiche, delle colonie rodie, noi alla fine, per quello che riguarda l'obiettivo finale, Roma e l'Etruria, ci riduciamo a constatare che i grandi porti di partenza — e dico, porti non soltanto in senso marittimo ma anche in senso terrestre — sono due. Soltanto le due grandi aree di Taranto e di Cuma s'identificano con un timbro linguistico che permette di contrassegnare questa merce solidamente fino all'arrivo. Con questo non sminuiamo l'importanza delle colonie greche della Magna Grecia propriamente detta, da Sibari in giù: ma non possiamo infrangere la geografia mettendole sullo stesso livello delle prime due. Il primo grande postulato di uno studio sul rapporto fra parole e strade verso Roma e l'Etruria, riferito alle due aree principali di Taranto e Cuma, riconosce in Taranto il capolinea delle parole d'impronta dorica, in Cuma quello delle parole d'impronta

ionica. Ma la classificazione è un male necessario che non deve uccidere la stratificazione, e qui la disposizione nel tempo è perentoria. Quando, parliamo di parole e strade dalla Magna Grecia verso Roma e l'Etruria non trattiamo *un* problema, ma *tre* problemi distinti fra di loro, stratificati nel tempo. Ci sono due elementi, su cui sorvolo perché ho già avuto il piacere di parlarne a voi l'anno scorso, cui devo qui solo accennare. La cronologia bassa tradizionale, fondata sul riconoscimento ufficiale della nascita di Cuma nel 780 a. C. e di Taranto nel 706 non ci basta; noi abbiamo un indizio di tradizione, che generalmente è criticato e trascurato ma non può essere annullato. Questo fa nascere Cuma ben tre secoli prima, nel 1051, mentre noi abbiamo una prova ancora più perentoria nei resti dialettali predorici di Taranto e di Eraclea. Quando gli Spartani hanno colonizzato effettivamente Taranto e da Taranto sono irradiati coloni nell'interno, degli elementi greci c'erano già. Con questo non si deve credere effettivamente che Cuma sia sorta nell'XI secolo. Intendo solo riaffermare che la colonizzazione effettiva, demografica, è preceduta dalla organizzazione di stazioni di sosta e di rifornimento, per cui si assicurano le condizioni della navigazione in tempo anteriore alla fissazione di colonie vere e proprie. I Calcidesi, per essere arrivati a Cuma, devono aver avuto linee abbastanza sicure di navigazione (o, se più piace, aver trovato posizioni migliori già occupate in modo da raggiungere questa meta lontana senza eccessive difficoltà. Ho avuto il grande piacere di leggere il riassunto della relazione Vallet che sentiremo domani, dove si distingue tra navigazione di cabotaggio e navigazione di alto mare. È chiaro a tutti che la navigazione di cabotaggio è stata la prima, e sulla base delle sue esperienze si è organizzato poi un sistema di navigazione più diretto, che ha permesso di andare dalla Grecia, diciamo a Siracusa o allo stretto di Messina senza insistere

nel seguire tutte le coste, ma secondo una linea diritta. Quando poi passiamo a studiare l'arrivo di parole greche, noi dobbiamo mettere in una prima categoria, quelle che all'VIII secolo erano già arrivate poco lontano da Roma, diciamo a Cuma ma non necessariamente soltanto a Cuma; in un secondo gruppo le parole greche che sono arrivate sul suolo della Magna Grecia al tempo della nascita della colonizzazione ufficiale. Le parole greche doriche, ambientate a Taranto alla fine dell'VIII secolo, hanno avuto bisogno di tempo per arrivare a Roma e in Etruria e quindi costituiscono una specie di seconda dotazione. Il terzo gruppo, ancora più importante, costituito dalle parole greche che, nella loro maggior parte, appartengono ormai all'età ellenistica. La ragione di insistere su questo punto e su questa profonda distinzione è la seguente. È una situazione storica su cui troppo facilmente si sorvola: tra il 470 a.C. e il 300 a. C., si hanno 170 anni di frattura nei rapporti tra la Grecia e l'Italia. In questo periodo di tempo non arrivano a Roma più culti greci. La discesa dei Sanniti dai monti in Campania, quella dei Volsci nella regione pontina, la rivoluzione interna di Roma, che, eliminando la classe aperta ai traffici dei plebei, ha portato al potere la retriva aristocrazia terriera; tutto questo costituisce un solco profondo del quale occorre qui ricordare un parallelo linguistico. È in questo periodo di reazione politica e sociale, di restringimento di orizzonti, che la struttura della lingua latina si capovolge. Il latino si altera di più dal 500 a. C. al 300 a. C. di quel che non si sia alterato dal 300 a. C. ai nostri giorni; noi pronunciamo la parola italiana *giura* che è la stessa del latino *iurat*; al tempo del latino di Plauto, non dico di Cicerone, non si riusciva a capire il latino di due secoli prima, perché per dire *iurat*, si diceva invece *iovesat*. Anche qui abbiamo una testimonianza di valore negativo, la prima definizione della, diciamo così, non-strada

Quando non ci sono strade, non è che le lingue si conservino meglio automaticamente : al contrario possono essere abbandonate al disordine: le strade sono un fattore d'innovazione sana e di sostanziale conservazione e uniformità. Ecco ora alcuni casi teorici e alcuni esempi che l'illustrano. I casi teorici delle strade e degli itinerari, postulati dalla linguistica, sono questi tre. Il primo tipo presenta il percorso integralmente marittimo: una parola greca viaggia per mare, fa gli scali necessari e arriva 'diciamo al primo porto etrusco che incontra, che è Caere. Qui noi possiamo immaginare una parola greca trapiantata in etrusco tale e quale o con poche alterazioni.

Il secondo itinerario è misto: una parola greca viaggia per mare fino a Cuma, da Cuma in avanti si estende per terra, raggiungendo l'Etruria, o limitandosi a Roma. A titolo d'inquadramento insisto sul congegno cronologico per cui la fondazione di Cuma è la condizione della fondazione di Roma, e la fondazione di Roma è la condizione perché la civiltà etrusca prenda il grande sviluppo che ha preso. La fondazione di Roma è un fatto eminentemente stradale, perché rappresenta l'organizzazione del passaggio del Tevere. Prima della fondazione di Roma, il Tevere era un ostacolo talmente grave che qualunque traffico nell'Italia preistorica rimaneva sulla sinistra del Tevere e lasciava da parte la Toscana. Una volta che il Tevere si passa facilmente, l'Etruria si apre alla irradiazione per via di terra dal grande centro, di Cuma.

Il terzo caso invece è la via di terra. Mentre le prime due vie teoricamente, potremmo supporre, portano parole d'impronta ionica, la terza strada porta parole d'impronta dorica, che hanno come base di partenza Taranto. L'itinerario di una parola dorica che da Taranto arrivi a Roma e in Etruria, pone i problemi seguenti. Semplice il primo: da Taranto abbiamo una strada obbligata

per arrivare in Campania; quando siamo in Campania, una parola dorica cade nella zona di azione di Cuma e delle vicine colonie ioniche. Voi sapete come si è sensibili alle piccole differenze di pronuncia: se noi impariamo una parola completamente diversa da quelle nostre abituali, l'accettiamo senza difficoltà. Se ci arriva una parola che ha appena alcuni particolari diversi dai nostri, la vogliamo correggere. Se una parola greca arriva a Roma conservando l'impronta dorica di partenza vuol dire che è riuscita a stare alla larga dall'area ionica di Cuma e del suo retroterra, vuol dire valorizzare l'itinerario interno, Volturno, Liri, Sacco, fino a Roma, passando non dalla regione pontina, ma a nord dei colli Albani. Possiamo arrivare un giorno a trovare parole greche arrivate a Veio anche senza passare per Roma. Ma questa è una discussione sulla quale lo studioso di lingue è attratto unicamente per una ragione non pertinente a questo convegno, e cioè le leggende antiche che mostrano la forza e la persistenza di legami greci a Falerii, e cioè a 70 km. a nord di Roma. Se noi seguiamo la strada del buon senso, che critica ma non distrugge la tradizione, può darsi che ci sia stato il modo di arrivare anche a Falerii, senza toccare Roma.

Questi sono i tre casi teorici, che nella pratica naturalmente si complicano. Solo per avere un primo orientamento e non per fare una trattazione esauriente, considero qui i termini della navigazione. Come è noto, i Romani erano in partenza dei pastori: il vocabolario marittimo latino è costituito da parole o senza etimologia o di provenienza greca; una provenienza che può essere diretta e indiretta. L'esempio più elementare è quella dell'ancora. Ancora è la parola italiana che corrisponde esattamente a ἄγκυρα nel greco; sembra il problema più facile e invece occorre tener conto del fatto che l'*u* nel greco è di qualità lunga: l'accento

latino, se la parola fosse stata presa direttamente dal greco, sarebbe stato determinato da questa *ū* e ancora oggi diremmo *ancūra*: le prime parole greche in latino traducevano l'*y* in *u*, non in *i(y)* come più tardi. Si è accettato *àncura* in latino (e *àncora* in italiano), perché la parola greca è passata attraverso un'altra lingua, certo l'etrusco, che ha mantenuto l'accento, non essendo vincolata alla regola della quantità. E poiché l'etrusco ha avuto relazioni dirette con la Grecia, il problema storico «parola e strada» qui si fonde armonicamente anzi non è nemmeno più un problema. Più difficile è un'altra questione che esorbita dal campo del linguista, e che pure il linguista deve prendere in considerazione. Noi diciamo: una parola ha subito delle alterazioni per le quali dobbiamo ammettere un elemento e un periodo straniero, che è l'etrusco. Questo vuol dire qualche cosa di diverso secondo il tempo. Ci è stato un tempo in cui la Campania è stata in parte etrusca e etruschizzata al punto che dalla Campania è irradiato un alfabeto etrusco: teoricamente certe parole greche potrebbero essere state etruschizzate in Campania. Tuttavia il periodo etrusco nella Campania è stato un periodo di organizzazione di un superstrato su una popolazione che da una parte risentiva l'influenza greca, dall'altra continuava l'antica tradizione degli Opici. Una rivoluzione linguistica che abbia etruschizzato gli strati inferiori campani e le parole greche sopraggiunte si stenta a capire. Quindi io preferisco per la parola *àncora* e per le parole marittime che hanno subito un'influenza etrusca, pensare che siano arrivate prima a Caere e a Tarquinia che a Roma.

Quando noi ci occupiamo dei termini non dorici e cioè ionici (e quando ci riferiamo all'età ellenistica sono addirittura ionico-attici e anzi più attici che ionici) noi ci troviamo in una situazione facile e difficile: facile per l'abbondanza del materiale, difficile

perché questi materiali corrispondono all'età più recente. Il mio compito starebbe qui nel dimostrare quale è stata la parte di Cuma nel trasmettere parole greche, giunte per mare fino a Cuma, per via di terra fino a Roma. Proveremo a trovarle ma la difficoltà è che sono parole talmente normali che naturalmente possono essere anche parole tardive. Quando una fase antica è identica a quella recente noi non siamo evidentemente in grado, in base ai soli criteri esterni dell'imballaggio, di distinguerla. Domandiamoci: com'è che in latino si dice *strategus*, dunque 'comandante militare' e *coragus* 'guida del coro'. Possiamo dire qui che ci sono stati due itinerari diversi e lo «stratega» è venuto per mare e per Cuma ed il «corago» è venuto per terra? Non vorrei strafare dicendo di sì. Lo stratega è una parola che possiamo benissimo immaginare arrivata a Roma dopo il 300 a. C. cioè quando si è avuta la fusione totale tra mondo greco e romano e quindi attraverso Cuma ha raggiunto Roma. La tradizione del coro nella tragedia greca era talmente legata alla tradizione dorica, che in quel caso nessuno si sognava di dire «un dorismo è un errore», anzi il *coragus* può aver confermato la *a* proprio per rispetto ad una tradizione stilistica. Quindi l'argomento dell'imballaggio non prova.

Noi abbiamo in italiano tre parole di uso corrente: la *macchina*, la *macina* e il *meccanico*. Queste parole, ai fini dell'argomento «parole e strade», ci dicono moltissimo, perché, *meccanico* è la parola più recente con l'impronta ionica, anzi ellenistica, arrivata per ultima, e cioè ha preso la linea diretta Cuma-Roma. Ma la differenza *macina* e *macchina* è una differenza fondamentale perché lat * *macina* e *machina* entrambe mostrano il cambiamento dell'*a* in *i* nella lingua latina, quindi sono entrambe anteriori al 470 a. C., anteriori alla rivoluzione patrizia.

Con quell'*a* sono di provenienza dorica e cioè tarentina, ma sono arrivate entrambe prima della rivoluzione patrizia, anche se diciamo che sono parole diverse scisse da una unica. La parola dorica genuina μαχανά è arrivata a Roma pronunciata * *mácana* secondo come comandava la quantità, cambiata in * *mácina* secondo il normale cambiamento all'interno della lingua latina nel V secolo divenendo poi la nostra *macina*. In un secondo tempo, già in età ellenistica, questa parola all'interno di Roma ha voluto aggiungere un piccolo civettuolo tratto greco: mettere l'h, salvare il segno dell'aspirazione che le prime parole greche in latino non ammettevano. Allora fu scritto *machina* con l'h per pronunciare il suono duro e come *macchina* è passata in italiano. Fino a un certo punto il criterio della strada è perentorio, dopo di che, la strada essendo un mezzo e non un fine, mette a contatto due forme che somigliano, l'una che si mantiene fedele alla forma assunta in principio con le necessarie alterazioni, l'altra che, corrispondendo a un significato un po' più tecnico, vuole riprendere in qualche modo i legami con il mondo greco. Su questo punto un esempio importantissimo, è quello della tecnica dell'olivo: se l'Italia è bella lo deve in buona parte all'impianto dell'olivo, e la parola *olivo* è di origine greca. Ma non di tutti i Greci: se ringraziamo qualcuno, ringraziamo i Greci di Sparta e non quelli di Atene, perché quelli di Atene non avrebbero lasciato passare il digamma.

Veniamo adesso a qualche esempio di doppia tradizione che ci mostra come il problema delle strade si divide in sottoproblemi e ci troviamo di fronte ai conflitti di itinerari. Prendiamo la leggenda di Aiace. La vicenda di questa leggenda è diversissima in Etruria e a Roma, perché in greco era in forma dorica, Αἴας, al genitivo Αἴαντος col *ɣ*, in latino *Aiāx-Aiacis*. La forma dorica

deve essere arrivata in Etruria senza toccare l'area latina e allora l'itinerario marittimo avrebbe dovuto caricarsi di parole d'impronta dorica. A che condizioni possiamo ammetterlo, è chiaro: a condizione di sganciarlo dalla dipendenza di Cuma: Αἶψας è stato portato in Etruria da navi che non si sentivano vincolate a subire, non tanto lo scalo che sarebbe stato indispensabile, ma l'influenza di Cuma, dove si sarebbe considerato quel F un errore insopportabile e lo si sarebbe bloccato. Invece *Aíax-Aiacis* ci perviene per via di terra, non ha il digamma di Taranto, andrebbe d'accordo nella parte radicale con Cuma, mentre la sua declinazione dal punto di vista greco è inaccettabile. Essa è stata presa in Campania. Nel mondo osco sull'esempio del magistrato osco che era il *meddix-meddicis*, un personaggio come *Aíax* si è allineato per quello che riguarda la declinazione, col nome del primo magistrato degli Osci. Siamo qui davanti a una specie di incrocio di strade. La strada marittima, tipica dello ionismo, porta in Etruria un dorismo; la strada di terra, che dovrebbe essere la strada del dorismo, porta una parola che ha subito l'influenza di un elemento intermedio campano deformatore.

E finalmente l'ultimo esempio di questa categoria è la storia dei Dioscuri. Nella forma classica del greco Polluce è Πολυδεύκης; in etrusco *Pultuke*; in latino *Pollux*. Non occorre molto per capire che *Pollux* non può dipendere dall'etrusco perché l'etrusco rinforza il -d- e il latino lo elimina. Allora noi vedremo in *Pultuke* la trasmissione classica marittima e in latino la forma venuta per terra cui è stato applicato il passaggio normale del latino di *ld* in *ll*. Qui non c'è il conflitto di forme dialettali greche e quindi noi possiamo decidere per le due strade con minori esitazioni.

Per chiudere questa parte, vorrei fare un omaggio al resto

della Puglia e ricordare che Taranto non è stata sola a trasmettere parole greche in latino. I due esempi classici (non dico nessuna novità) sono quelli del più antico nome dei Frigi che arriva a Roma nella forma Bruges e il nome della balena che esiste ancora in italiano e sarebbe il greco φάλλαϊνα divenuto in latino *balaena*. La consonante iniziale dice che queste parole sono passate attraverso il filtro messapico, senza precisare dove sono sbarcate. Quanto a *balaena* un ultimo preciso indizio riguarda la sua scarsa antichità: se fosse arrivata a Roma prima della rivoluzione patrizia non sarebbe stato *balaena*, ma **balina* con la *i*.

Per la parte meno antica mi limito ad alcuni spunti essenziali che riguardano, non tanto la affermazione di parole latine, quanto l'intero sistema della pronuncia latina. Quando noi chiudiamo il periodo antico nel quale dalla Magna Grecia irradia un tesoro di civiltà e un conseguente tesoro lessicale verso l'Italia centrale, noi passiamo ad un'età più recente in cui l'organizzazione romana si diffonde e il latino si afferma, ancora una volta attraverso le strade. Ma quale differenza di efficacia hanno le strade nelle quali i Romani erano uniformemente maestri. Messe al vaglio della loro funzionalità, e non della sola tecnica, si mostrano diverse nei loro risultati attraverso un unico esempio, quello del numero delle vocali latine che irradiano.

Le vocali del latino erano cinque.

Quando è venuto meno il senso della quantità si è cercato di distinguere la *ē* dalla *ē* pronunciando aperta la prima e chiusa la seconda; così per l'*o*, così per la *u*, così per la *u*. Il programma massimo è stato perciò quello di un latino di nove vocali cui tuttavia *non* si è arrivati d'un tratto. Il latino di cinque vocali

sopravvive in due zone: in Sardegna, e questo lo capiamo immediatamente, perché la Sardegna, separata dal mare, ha accettato il latino una prima volta e l'ha conservato bene senza alterarlo. Ma da una ventina d'anni è stata scoperta una «Sardegna della Magna Grecia» e cioè una striscia di villaggi tra il confine delle province di Potenza e Cosenza, in cui si hanno le cinque vocali come in Sardegna. La strada romana è stata costruita (non importa a questo fine se si deve chiamare via Popillia o via Annia) ma, dal punto di vista del sistema delle vocali latine, non ha avuto nessun effetto, non ha superato il braccio di mare ideale che divide la Lucania e la Campania latinizzate dalla Calabria non latinizzata, o latinizzata più tardi secondo gli schemi di un latino più recente. Dopo queste cinque vocali si hanno allora sistemi di vocali in latino progressivamente più complessi. Fra quelli che interessano la nostra regione, quello di sette vocali fondato cioè sulla distinzione dell'e e dell'o ma non dell'i e dell'u, si è affermato in Sicilia e nel Salento; quello di otto vocali si è affermato nei pressi di Potenza (e in Romenia).

Quali conseguenze del nostro problema «parole e strade» dal punto di vista della sua efficacia, possiamo allora mettere in prima linea, all'estremo opposto della Annia o Popillia, la via Flaminia, la strada perfetta dal punto di vista linguistico, che ha diffuso un sistema di vocali armonico da Roma, attraverso Umbria, Marche, Emilia, a tutto il resto d'Italia, a tutta la Francia, a tutta la Spagna, a tutto il Portogallo. La frontiera linguistica ne risulta talmente squilibrata per quello che riguarda le sorti delle vocali latine ed italiane, che tutto il mondo fa parte a sé fuori di quello che più o meno è in contatto con la Magna Grecia.

Intermedia è la definizione della via Appia, la più famosa delle strade romane. Essa ha agito come un'autostrada moderna

che porti un tipo di latino, lontano, all'imbarco di Brindisi, sul traghetto per Durazzo, donde, attraverso la penisola balcanica, si arriva a trovare nel romeno di oggi la stessa impronta che hanno questi dieci o venti villaggi della periferia di Potenza. Ma questa brillante autostrada, volta alle grandi distanze, chiude a un certo momento tutti i suoi caselli sulla destra; nessun'impronta di latino più giovane dopo quello di sette vocali si fa sentire a sud della via Appia. Non voglio cercarne le ragioni. Può darsi che la sensibilità degli abitanti di questa terra della Magna Grecia fosse refrattaria ad accettare fino in fondo i nuovi impulsi che venivano da Roma.

Di ogni parola irradiata dalla Magna Grecia, di ogni moda di pronuncia irradiata da Roma, non è che si ricostruisca la storia esatta. Ma le condizioni attraverso cui le loro trasformazioni si inquadrano in vicende storiche, in itinerari, in funzionalità di strade appaiono sufficientemente chiare. Esse indicano un compito che va al di là dello studioso e dello studioso di storia, arricchisce le esperienze ed è educativo per tutti i tempi.

GIACOMO DEVOTO

LE RELAZIONI DELLA 2^a GIORNATA

G. LUGLI

D. ADAMESTEANU

IL SISTEMA STRADALE DELLA MAGNA GRECIA

Durante il periodo della colonizzazione greca non si può parlare nell'Italia meridionale, da Capua a Reggio verso ovest e da Salapia a Locri, verso est, per Otranto, Taranto e Crotone, di una viabilità regolare e stabile. Le colonie greche situate lungo le due coste, adriatica e tirrenica, erano state fondate con popolazioni giunte dal mare e le comunicazioni fra di loro avvenivano quasi interamente per via mare, specialmente nel litorale ionico, che fu il primo ad essere colonizzato. Forse esistevano tronchi di strade tra città confinanti, per il commercio locale, per esempio tra Sibari e Crotone e tra Sibari e Metaponto, e forse anche con Taranto. Ma lo stesso carattere indipendente di queste città le tratteneva da costruire vie comode, che potevano essere più utili al nemico che ad esse medesime.

Non sappiamo se anche l'emigrazione dei Sibariti dallo Jonio al Tirreno con la fondazione delle città di Poseidonia, Laos e Scidros sia avvenuta per mare. Sembra tuttavia più probabile che essa si sia svolta per via di terra, data la potenza espansiva assunta da Sibari fin dal suo nascere e la scarsità della popolazione locale che poteva opporsi; in tal caso occorre ricercare quale sia stata la via più breve e più adatta. Di essa tratterà più particolarmente il prof. Maiuri nel suo intervento.

Non dico con questo che non esistessero strade nella Lucania

inferiore e nel Bruzio tra i secoli VI e IV: vi erano certamente delle vie locali e delle vie pastorizie, di quelle che si chiamano comunemente tratturi, che servivano alle mandre per recarsi stagionalmente dal piano al monte e viceversa, alcune delle quali appaiono ancora sul terreno, ed altre, scoperte per mezzo della fotografia aerea, faranno l'argomento della relazione del collega dott. Adamesteanu.

Solo con la conquista della Magna Grecia da parte dei Romani, tra la fine del IV e l'inizio del I II sec. a. C., si può parlare di un piano stradale organico dalla Campania fino alla estremità del *Bruttium*.

La via Appia da Benevento a Brindisi ha costituito per tutta l'antichità, dal tempo di Appio Claudio (312 a. C.) fino al primo medioevo, la spina dorsale di tutta la rete di strade dell'Italia meridionale. Quantunque lasciasse fuori l'estremità della penisola, ad essa facevano capo le due strade costiere tirrenica ed adriatica e la via intermedia chiamata comunemente *Popillia*, oltre ad alcune vie trasversali che collegavano ambedue le sponde.

Come è noto, Appio Claudio costruì solo il primo tratto della via da lui detta Appia, tra Roma e Capua, cioè tra la metropoli e la più importante città della Campania, che dal 340 a. C. era entrata in lega con Roma; Alquanto più tardi fu prolungata per oltre 32 miglia fino a Benevento e in un terzo momento fino a Brindisi.

Ciò avvenne probabilmente nello stesso tempo della fondazione di una colonia in questa città, nel 244 a. C., e in ogni modo dopo la conquista di tutta l'Italia meridionale nel 266 a. C. Strabone, parlando dell'importanza del porto di Brindisi così descrive la via Appia (V, p. 283): «Da questa città due strade conducono a Roma: una che si può percorrere soltanto con i muli attraverso il paese dei Peucezi, Dauni, Sanniti fino a Benevento, sulla quale si

trovano le città di *Egnatia*, o *Gnathia*, *Caelia*; *Canusium* ed *Herdoniae*; l'altra che passa per Taranto, deviando un po' verso, sinistra ed aumentando il percorso di circa un giorno, la quale è chiamata Appia ed è più adatta al passaggio dei carri. Su questa via sono situate le città di *Uria* (tra Brindisi e Taranto) e *Venusia* ai confini tra i Sanniti e i Lucani. Ambedue queste strade partendo da Brindisi raggiungono Benevento. Da qui a Roma è chiamata Appia e passa per *Caudium*, *Calatia*, *Capua*, *Casilinum* e *Sinuessa*. L'intera distanza tra Roma e Brindisi è di miglia 360¹. Vi è poi una terza via da *Regium*, attraverso i Bruttii, i Lucani e i Sanniti fino alla Campania, dove si congiunge con la via Appia; essa attraversa gli Appennini e il suo percorso è di tre o quattro giorni più lungo di quello Brindisi-Roma».

Vedremo fra poco quale sia questa terza strada di cui parla Strabone. Fermiamoci un momento sulle prime due: la seconda descritta da Strabone è la vera via Appia dell'età repubblicana, cioè la via che era percorsa dagli eserciti e dai grossi commerci per l'imbarco verso l'Oriente. Non dobbiamo dimenticare che la via Appia fu concepita prevalentemente come una via di rapido attraversamento, piuttosto che come una via di lenta penetrazione culturale e politica: è chiaro che per la sua costruzione e per la sua efficienza occorreva che lungo il suo percorso si trovassero popolazioni pacifiche o pacificate, ma più volte i Romani dovettero forzarne il passo, come ai tempi di Pirro e di Annibale. finché alla fine del III sec.

1) *L'Itinerarium Antonini* dà una cifra leggermente superiore: 366 miglia. e. precisamente, da Roma a Capua m.p. 132; da Capua a Benevento m.p. 33; da Benevento a Taranto m.p. 157 e da Taranto a Brindisi m.p. 44; in totale m.p. 366. Cfr. G. LUGLI, *Osservazioni sulle stazioni della via Appia da Roma a Brindisi*, in *Festschrift für Rudolf Egger, Beiträge zur alteren Europäischen Kultur-Geschichte*, vol. I. Klagenfur 1952. p. 276 ss.

a. C. essa divenne la via libera verso Oriente, la grande autostrada militare da Roma al mare Adriatico. Non tutto il percorso, specialmente della strada più vecchia, è sicuro; restano soprattutto dubbi nel tratto tra *Aeclanum* e *Aquilonia*, con il punto esatto in cui essa attraversa il fiume Ofanto al *pons Aufidi* e con le relative stazioni di *Sub Romula* e *Aquilonia*, e nel tratto tra Venosa e Gravina, in cui si deve riconoscere la stazione di *Silvium*.

Dopo il passo di Mirabella-Eclano la via si divide in due rami: uno più a nord prosegue per Flumeri (ed è forse quello che seguì Orazio nel suo viaggio descritto nella Satira V del I libro) ed uno più a sud per Frigento: quest'ultimo passava sullo spartiacque, alla quota di circa 900 m., toccando Frigento, Taverna di M. Forcuso, Guardia Lombardi, La Toppa (*Subromula*) e quindi proseguiva per Bisaccia e Lacedonia, nel quale ultimo paese si suole riconoscere l'antica *Aquilonia*, a XLVII m. p. da Benevento. Il tracciato ad orientamento uniforme, non ostante le numerose curve, tra Mirabella e Guardia Lombardi, e la sua posizione in vetta confermano l'identificazione di massima fra la via moderna e l'antica. Numerose taverne e poste si trovano lungo il percorso, le quali proseguono la tradizione di quelle antiche e medievali. Comunemente si crede che il passaggio dell'Ofanto, sul *pons Aufidi*, avvenisse nel sito stesso dove si trova oggi il ponte S. Venere. Non si vedono però tracce né della strada né del ponte romano ed è probabile che questo si trovasse un po' più a nord.

Dopo il ponte S. Venere la via Appia toccava Torre Cisterna, Melfi, Rapolla, Lavello e infine Venosa.

Se questa è ancora oggi la principale comunicazione tra Eclano e Venosa, non dobbiamo però trascurare un'altra via che presenta evidenti tracce di antichità. Essa si stacca dalla moderna località

Nuova Bisaccia, poco dopo la stazione di *Sub Romula* (La Toppa); piega prima verso sud e poi verso est, passando per Aquilonia, nuova e vecchia, Rionero in Vulture, Ripacandida, Ginestra e si congiunge a Venosa con la precedente.

Il suo percorso è un po' più accidentato ma più breve, per cui non è da escludere che essa fosse usata prevalentemente dal traffico leggero fino a Venosa.

Presso la stazione di Rapolla si trova il bivio della via che conduceva a Canosa per Lavello e Posta Piana, quasi interamente corrispondente al tracciato moderno, pianeggiante e rettilineo. A Massa Ginestrelli si biforcava a destra una via secondaria in direzione est-ovest, diretta a Minervino Murge, Castel del Monte, Ruvo di Puglia, Bitonto, Bari. A Posta Comarda incrociava un'altra strada che proveniva da Ascoli Satriano, diretta a Melfi ed oltre.

Occorre dire ancora qualcosa della prima strada, cioè della deviazione che Orazio seguì da Eclano fino a Canosa. Presso Eclano, che egli non nomina, piega a sinistra, prendendo la odierna via statale n. 90 fino a S. Sossio Baronia; quivi diverge per Trevico, con faticoso cammino sui monti, salendo fino a m. 1090. Se la identificazione dell'antica città di Trevico con la borgata odierna è sicura, da Trevico, o per meglio dire dal bivio di Trevico, dove era la villa che lo ospitò, Orazio deve avere percorso una via di montagna che passava per Serra d'Annunzio, Scampitello, ad ovest di monte Cicala, S. Pietro, Rocchetta S. Antonio e Candela (*Honoratianum*); di qui, ridisceso in pianura; deve avere imboccato il rettilineo di Cerignola fino a Posticchia (nome caratteristico). Per questa via tra Benevento e Trevico intercorrono XLI m. p., pari a circa 59 chilometri.

Dopo Trevico, Orazio si fermò per pernottare in un *oppidulum* dove si vendeva l'acqua, ma il pane era buonissimo: egli ne addita

la distanza da Trevico in XXIV miglia. Esclusa la identificazione della piccola borgata con Equo Tutico, come vogliono alcuni, perché fuori strada, è preferibile il riconoscimento con Ascoli-Satriano, il cui nome si ricollega all'antica *Ausculum* o *Asculum* degli Apuli. Ma anche Ascoli-Satriano si trova a circa 9 km. più a nord della strada indicata, che è l'unica possibile sul terreno, per cui è probabile che il villaggio antico fosse nel sito stesso o presso l'odierno paese di Candela, dove esiste un importante quadrivio che corrisponde ai XXIV m. p. indicati da Orazio, pari a Km. 36 circa.

A Posticchia, o Torre Alemanna, l'Appia piegava leggermente a destra lasciando a nord l'odierna Cerignola, e per Pizzo Terragno, Salve Regina, le Torri raggiungeva la via Cerignola-Canosa, a 5 km di distanza da quest'ultima città. L'intero percorso da Candela a Canosa risulta di circa 50 km, pari a XXXIV m.p.². Dopo Canosa le tappe indicate da Orazio sono: 12° giorno, *Canosa-Rubi*, m. p. XXXIII (= Km. 49,5); 13° giorno, *Rubi-Barium*, m. p. XXXII (= Km. 33); 14° giorno *Barium-Egnatia*, m.p. XXXV (= Km. 52,5); 15° giorno, *Egnatia-Brundisium*, m.p. XXXIII (= Km. 56,5), tappa piuttosto lunga, quantunque con poche curve e quasi tutta pianeggiante.

È questa una parte della prima via descritta da Strabone, quella che al suo tempo — e quindi anche a quello di Orazio — si doveva percorrere a piedi o a dorso di mulo; nel tratto fra Canosa e Bitonto corrisponde inoltre con la via rifatta da Traiano e che da lui prese il nome di Appia Traiana. Tra Benevento e Canosa la Traiana girava l'Appennino verso nord, passando per *Aecae* (Troia?), *Herdoniae* (Ortona) e l'odierna Cerignola, mentre tra *Butuntum* (Bitonto)

2) Le presenti distanze delle stazioni tra Canosa e Brindisi correggono quelle pubblicate nel mio studio sulla via Appia in *Festschrift für R. Egger*, cit.

e *Egnatia* si teneva nell'interno, lasciando fuori Bari, per la quale è invece transitato Orazio, proseguendo più o meno lungo il mare fino a Brindisi.

Le stazioni di questo tratto, dopo *Butunti*, erano *Celia* m. p. VIII; *Ezetium* m.p. VIII; Norve m.p. XX3 ad *Veneris* m.p. VIII; *Gnatie* m.p. VIII; *Speluncae* m.p. XXI; *Brundisium* m.p. XVIII. A Egnazia si riuniva con l'altra Traiana proveniente dal Gargano. Cippi miliari, ponti e manufatti vari permettono di ricostruirne il percorso quasi per intero, ciò che hanno fatto egregiamente due archeologi inglesi: Thomas Ashby e Robert Gardner, dandocene la descrizione nei *Papers of the British School*, vol. VII (1916) p. 104 ss. Tralascieremo quindi di parlarne oltre.

Riprendiamo ora il percorso della vecchia via Appia che abbiamo lasciato a Venosa, al miglio LXXVII da Benevento. Da Venosa seguiva il tracciato di una via mulattiera, parallela, a nord, alla via provinciale; passava sotto il paese di Palazzo San Gervasio (selciato ad ovest di Fontana Rotta) e faceva stazione *Ad Pinum* (Km. 2,5 ad ovest di Posta della Morte) dove si incrociava con una via (antica?) proveniente da Spinazzola.

Dalla stazione *Ad Pinum* alla prossima stazione di Canales (odierna Palagiano, corruzione evidente da *Palatianum*, *Palatium*) il percorso si può ricostruire quasi per intero con l'ausilio della fotografia aerea, passando per Gravina di Puglia, che occupa il sito dell'antica *Silvium*, a XXXV miglia da Venosa, *Blera* = Murgia Catena, e Sub *Lupatia* = Taverna presso Masseria S. Pietro, e infine Taranto.

Il tratto Taranto-Brindisi non offre difficoltà: tra Taranto e

3) GARDNER e ASHBY (op. cit., p. 162) correggono in XII e collocano la stazione di Norve ad 1 miglio a nord-est di Conversano.

S. Giorgio Jonico la via antica correva quasi esattamente sul tracciato della moderna; di qui passava a sud di Carosino, tagliava la via Grottaglie-S. Marzano all'altezza della Madonna delle Grazie; proseguiva in linea quasi diretta fino ad Oria, quindi toccava Casale Martini, Masseria Paradiso e Masseria Muro, a nord della quale sono le rovine della città di Scamnum, ultima stazione. Sfiorava quindi a nord la cittadina di Mesagne, e di lì in linea retta, passando tra la ferrovia e la provinciale, raggiungeva Brindisi. Stazioni intermedie erano: *Mesochorum* (Mesocoro), *Urbis* (Oria) e *Scamnum*. L'intero percorso da Taranto a Brindisi viene indicato in XLIII miglia dalla *Tabula* e in XLIII dall'*Antoninianum*.

La costa jonica era servita da una via che si teneva sempre lungo mare, partendo da Taranto e mettendo in comunicazione fra di loro le seguenti città: *Metapontum*, *Heraclea*, *Sybaris*, *Croton*, *Scolacium*, *Caulonia*, *Locri Epizephyrri* e *Regium*. Questa via è forse l'unica che esistesse per buona parte della sua lunghezza già nell'età greca, poiché serviva ai rapporti fra le ricche colonie del mar Jonio. Un collegamento della via suddetta con la Popilia avveniva, nel punto più stretto della penisola, tra *Hipponium* e *Scolacium*. Altri collegamenti furono effettuati nell'impero avanzato con le vie *Aurelia Aeclanensis* e *Herculia*, delle quali diremo fra poco.

Da Venosa si staccava una via in direzione nord-sud che passava per Potenza-Grumento-Nerulo-Caprasia e Cosenza, unendosi a Tempsa con la via costiera tirrenica. Poco prima di Nerulo si era unita con un'altra strada che era partita da Salerno, per Picentia, Eburo, Acerronia, Tegiano, risalente la valle del Tanagro. È questa la terza via di cui parla Strabone che congiungeva Regio con Capua per un percorso di 321 miglia. Egli non ne fa il nome ed oggi si discute molto se si chiamasse *Popillia* o *Annia*. Su questa strada è stato scritto più recentemente da Vittorio

Bracco⁴ e Attilio Degrassi⁵, che hanno variamente commentato il famoso *Elogium o Lapis Pollae*⁶, scoperto presso S. Pietro di Polla nella Lucania, dove era situato un *Forum*.

Il Degrassi ritiene che il costruttore della lunga e difficile strada si debba riconoscere in quel *L. Popillius Laenas* che fu console nel 132 a. C. Egli non poté certamente ultimare la strada in un anno, per cui essa fu proseguita e compiuta dal pretore *T. Annius Rufus*, che ricoprì questa magistratura nel 131 e fu poi console nel 128. Egli fondò un nuovo Foro, che da lui prese il nome di *Forum Annii*, presso la confluenza del Tanagro col fiume Bianco.

In opposizione alla tesi del Degrassi è quella di V. Bracco. Egli nega l'attribuzione dell'iscrizione di Polla ad un Popillio, chiunque egli sia, e accostando a questa una nuova iscrizione rinvenuta nel 1952-53 a S. Onofrio presso Catanzaro⁷, che nomina un *T. Annius T.f. pr(aetor)* col n. CCLX del miliario, ne fa una cosa sola. Nega quindi una via Popillia, ed ammette solo una via Annia e la attribuisce a *T. Annius Luscus*, che fu console nel 153 a.C. e quindi pretore verso il 156⁸.

Secondo il Degrassi il console Popillio del 132 e il pretore Annio del 131 sono da ritenersi gli stessi che costruirono le due

4) V. BRACCO, *L'Elogium di Polla*, in *Rendic. Accad. Archeol.*, Napoli 1955, p. 4 ss.; ID., *Ancora sull'elogium di Polla*, ibid. 1960, p. 149 ss.

5) A. DEGRASSI, *Un nuovo miliario calabro della via Popillia* in *Philologus* 1955, p. 259 ss.; ID., *Hommages à Albert Grenier*, p. 511.

6) C.I.L., I², 638 = X 6950 = Dessau 23. Cfr. ancora: A. MARZULLO, *L'elogium di Polla, la via Popillia e la lex Sempronia Agraria del 133 a.C.* in *Rassegna storica Salernitana* 1937, p. 23 ss.; E. GALLI, *Ponte della via Popillia sul Samio*, in *Archivio Storico per la Sicilia Orientale* 1906, p. 307 ss.

7) *Not. Scavi* 19.53, p. 343 ss.

8) Va in ogni modo scartata la ipotesi del Nissen (*Ital. Landeskunde*. II, p. 301 ss.) che identifica l'autore della via con *M. Popilius*, censore nel 159 a.C. Egli attribuisce allo stesso Popilio anche la via che conduceva dalla Popillia a Potenza.

vie Popillia ed Annia della costa adriatica in proseguimento della via Flaminia verso Aquileia e quindi verso l'Istria e l'Ilirico. La diversa data di fondazione proposta per la «Popillia» bruzio-lucana comporta anche una diversa valutazione dei fatti che spinsero la magistratura romana ad iniziare la penetrazione ufficiale per via di terra nell'estrema punta della penisola, con la istituzione di un *Forum*, e ad affacciarsi sullo stretto di Messina, in modo da unirsi stabilmente con la *civitas foederata* di *Regium*. Le principali stazioni indicate nel cippo di Polla, con le relative miglia, sono: partendo da Capua: *Nuceria* (M. LI); *Muranum* (M. LXXIII); *Cosentia* (M. CXXIII); *Valentia* (M. LXXX); *Ad Fretum* (manca il miliario); *Ad statuas* (M. CCXXXI); *Regium* (M. CXXXVI). *Suma ab Capua Regium, millia CCCXXI*. Poiché la somma non corrispondeva con le distanze singole, fu cancellato 1 miglio nel tratto *Cosentia-Valentia* e in conseguenza fra *Ad statuas* e *Regium*.

Stazioni intermedie tra Capua e Nocera Alfaterna erano: *Suessula* e *Nola*; tra Nocera e Murano: *Salernum* (dove rasentava il mare), *Picentia*, *Eburum*, *Acerronia*, *Tegianum* (nella valle del Tanagro) e *Nerulum*; tra Murano e Cosenza (lungo il fiume *Chratis*): *Interamnium* e *Caprasia*; tra *Cosentia* e *Valentia* (antica *Hipponium*): *Tempa*, dove si accostava di nuovo al mare e si riuniva con la via costiera che da Salerno scendeva al sud per *Paestum*, *Velia*, *Alba-Iulia*, *Cerilli* e *Tempa*. Tra *Valentia* e *Regium*, oltre alle due stazioni intermedie (*Ad Fretum* e *Ad statuas*) di incerta collocazione, toccava le città di *Medma* e *Tauriana*. Lo specchietto aggiunto dà il raffronto tra i vari Itinerari con le relative distanze.

LE STAZIONI DELLA VIA POPILLIA (ANNIA)

<i>Lapis Pollae</i>		<i>Tabula Peutingeriana</i>	<i>Itinerarium Antonini</i>	
Capua	—	Capua	Capua	
		Suessula	VIII	—
		Nola	VIII	Nola XXI
		Ad Teglum	V	—
Nuceria	XXXIII	Nuceria	VIII	Nuceria XV
		Salerno	VIII	Salernum(In medio Salerno)
		Icentiae	XII	
		Silarum fl.	VIII	Ad Tanagrum (sc. Ad Calorem) XXVIII
		Nares Lucanas	VIII	
		Acerronia	VIII	—
Forum		Forum Popilii	V	Deviazione
[Popilii]	LI			Ad Calorem (sc. Ad Tanagrum) XXIV
		Vico Mendoleo	XVI	In Marcelliana XXV
				Caesariana XXI
		Nerulos	XXVI	Nerulo XXIII
Muranum		Interamnium	XXVIII	Summurano XIII
		Caprasia	Vili	Caprasis XXI
		Crate fl. ?	XXVI	—
Cosentia	XLIX	Contentia?	XVIII	Cosentia XXVI
		Tempa	XI	Ad fl. Sabatum XVIII
		Aquae Anatiae		Ad turres XVIII
Valentia	LVII	Valentia	XVIII	Vibona XXI
		Tauriana	XXIII	Ad fl. Angitulam —
		Arciade	XII	Nicotera XVIII
Ad fretum	—	Ad fretum	—	Ad Mallias XXIV
Ad statuum	LI	Ad statuum	XII	
Regium	VI	Regio	XVII	Ad columnam XIV
	CCCXXI	CCCXXIX		CCCXXX

Nel tardo impero da alcune colonnette miliari apprendiamo la esistenza di due nuove strade nell'Italia meridionale, la *Aurelia Aeclanensis* e la *Herculia*.

La *Aurelia Aeclanensis*, iniziata da Adriano e ultimata da Antonino Pio, congiungeva *Aeclanum* con *Herdoniae*, passando per *Trevicum* e *Ausculum*, con un percorso totale di circa LX miglia.

La via *Herculia* era più lunga e dal suo costruttore Massimiano Erculio, insieme con Diocleziano, fu destinata ad attraversare la penisola quasi da nord a sud, congiungendo Equo Tutico con Nerulo ed innestandola quindi nella via Popillia fino a Reggio. I numerosi cippi miliari che sono stati trovati lungo il percorso, con i nomi di Massimiano, Diocleziano, Massenzio, Costantino, Massimo, Vittore, Arcadio e Teodosio⁹ mostrano la cura particolare che gli imperatori del III e IV secolo ebbero di questa strada e permettono, insieme con gli Itinerari, di ricostruirne il percorso con molta approssimazione. Esso pertanto si può così stabilire:

<i>Equus Tuticus</i> (Taverna Tre Fontane, fra Castel Franco in Miscano e Savignano di Puglia: presso il ponte Bagnatura sul Miscano)	m.p. XVI
In <i>Honoratianum</i> (Candela) incrocio con la via di Orazio	“” XX
<i>Ad Matrem Magnam</i> (ovest di Accadia) - <i>Venusium</i> (Venosa)	“” XXVIII
<i>Opino</i> = <i>Ad pinum</i> (Rionero in Vulture)	“” XV
<i>Ad (fl.) Bradanum</i> (sud di Lagopesole)	“” XXIX
<i>Potentia</i> (Potenza)	“” XXIV(XVIII scor.)
<i>Acidios</i> (Satriano o Brienza)	“” XXIV
<i>Grumento</i> (Grumento Vecchio)	“” XXVIII
<i>Semuncia</i> (Calvera o Teana)	“” XXVII
Nerulo (Rotonda)	“” XVI
<i>Summurano</i> (Morano Calabro)	“” XIV

9) C.I.L. X, 2961 2975: le località di ritrovamento sono: Ariano, Monteleone, S. Sossio, Sub Treviso, Melfi. Lavello, pressi di Venosa, Lagopesole, Sala Consilina e Marsico Nuovo.

Seguono le stazioni della via Popillia¹⁰.

All'altezza del *pons Aufidi* si incrociava con l'*Herculia* una strada Barletta-Canne-Canosa-Venosa che fiancheggiava il corso dell'Ofanto e deve ritenersi di origine molto antica.

Un'altra via antica è segnata nella Tabula e ricordata anche dall'anonimo Ravennate (4,3; 5,2), quella da *Tempsa* (e prima ancora da Vibo *Valentia* a Salerno Marittima. Le stazioni sono note:

<i>Vibona Valentia</i>	m.p. -
<i>Tanno f.l.</i>	“” XI
<i>Tempsa</i>	“” XIII
<i>Clampeia</i>	“” X
<i>Cerelis</i>	“” XL
<i>Lavinium</i>	“” VIII
<i>Blanda</i>	“” XVI
<i>Cesernia</i>	“” VII
<i>Paestum</i>	
<i>Salernum</i>	“” XXXVI

Vanno infine ricordate due vie secondarie menzionate anch'esse dalla *Tabula*: una: *Acerronia, Mons Balabo, Lucos (Potentia, Volcei)*, l'altra: *Marcellianum, Casilinum, Grumentum*. Per completare questo quadro sommario del complesso stradale del Mezzogiorno d'Italia desidero richiamare l'attenzione su di un particolare sul quale feci già una comunicazione nel IX Congresso di Storia di Architettura, tenutosi in Bari nel 1955¹¹. Si tratta di una serie di strade, orientate quasi esattamente da nord e sud, che mettono in comunicazione la costa con l'interno, superando, o girando, monti, fiumi e vallate senza mai perdere l'orientamento. Il

10) Le stesse stazioni della via *Herculia* sopra elencate, ma disposte in senso inverso, da Nerulo a Venosa sono menzionate dalla Tabula Peutingeriana dall'Itinerario Antoniniano (p. 104) e dall'Antonino (p. 115) con la intestazione: *Via Nerulo-Venusiam*

11) *Atti del Congresso*, p. 33 ss.

loro tracciato è certamente artificiale, ma resta l'incognita se siano di origine greca, in rapporto con la prima colonizzazione, oppure di età romana in rapporto con la centuriazione. In ogni caso viene da domandarsi se esse servissero a popolazioni provenienti dal mare e dirette verso l'interno, oppure a popolazioni indigene che scendevano al mare per motivi di commercio. Di queste due ipotesi sembra da preferirsi la prima, perché con l'orientamento preciso era più facile addentrarsi nella penisola e ritornare al punto di partenza. Do' qui un elenco di quattordici di queste strade nella Puglia meridionale. e rivolgo la preghiera alla Soprintendenza alle Antichità di Taranto di eseguire l'esplorazione sistematica di una di esse per vedere se i relitti archeologici che si ritrovano lungo il suo percorso permettano di risolvere, o quanto meno di fornirci qualche indizio per la risoluzione dell'interessante problema.

GIUSEPPE LUGLI

STRADE DELLA PUGLIA MERIDIONALE ORIENTALE DA NORD A SUD

I	II	III
Torre di Rivoli	Quarto	Barletta
Lupara	S. Ferdinando	Andria
Cerignola (Otanto)	Canosa	Cas. Femmina Morta
Posta Gaudiano	Minervino	M. Maccarone
Venosa	Spinazzola	Mass. di Cristo
Forenza	Genzano (Bradano)	Stazione di Gravina
Pietragalla	Chirico Nuovo	
Vaglio		
IV	V	VI
Trani	Molfetta	Bari
Corato	Est di Terlizzi	Ceglie
Lame delle Grotte	Mariotto	Adelfia
Mass. del Duca	M. Castigliolo	Aquaviva
Murgia delle Crocette	Altamura	Casino S. Pietro
Gravina di P.	Matera	Laterza
		Est di Ginosa (Bradano)
		Staz. di Metaponto
VII	VIII	IX
Torre Carnosa	Cozze di Conversano	Torre d'Egnazia
Triggiano	Conversano	Fasano
Cellamare	Putignano	Locorotondo
Casa Massima	Noci	Martina
Ovest di S. Michele	Il Capitolo	Mass. Orimini
Gioia del Colle	Mottola	Mass. S. Teresa
Murgia Cervocco	Palagiano	Taranto
Castellaneta	Staz. di Chiatona	
Mass. Ferre		
Staz. Termitosa		
X	XI	XII
Cast. Villanova	Tor Specchiolla	Posticeddu
Ostuni	S. Vito	Staz. S. Vito
Ceglie	Latiano	Mesagne
Francavilla	Torre S. Susanna	Mass. Calce
Sava	Erchie	Mass. Guarnacchia
Torre dell'Ovo o Torre	Avetrana	S. Pancrazio
Molini	Torre Colùmena	Torre Lapillo
XIII	XIV	
Torre S. Gennaro	Borgo Grappa	N. B. I riferimenti alle
Torchiarolo	Lecce	località sono fatti sulle
Squinzano	S. Cesario	Carte dell'Istituto
Novoli	Galatina	Geografico Militare, alla
Copertino	Collepasso	scala di 1:100.000.
Nardo	Casarano	
Gallipoli	Ugento	
	Tor S. Giovanni	

LA FOTOGRAFIA AEREA E LE VIE DELLA MAGNA GRECIA*

Parlare di fotografia aerea e delle vie antiche parrebbe, inizialmente, un assurdo. La via antica è tracciata sul terreno e, con eccezione delle vie romane, raramente si potrebbe seguire un suo tratto conservato fino ai nostri giorni. Eppure, gran parte delle vie dell'Africa romana e del mondo etrusco sono state ricostruite grazie all'impiego dei rilevamenti aerei.

Chi ha seguito i recenti studi della Scuola Britannica di Roma dedicati alla viabilità nell'Ager Veientanus e nell'Ager Faliscus¹, avrà osservato l'uso che gli autori hanno fatto della fotografia aerea e delle ricognizioni sul terreno. La visione d'insieme della rete stradale e, spesse volte, dei piccoli tratti, difficilmente riconoscibili sul terreno ormai sconvolto dai lavori agricoli con mezzi meccanici potenti, sono stati evidenziati soltanto dalla fotografia aerea, di preferenza anteriore alle trasformazioni avvenute negli ultimi quindici-vent'anni². Riportati sulla carta topografica tutti i punti in cui si era scavato in precedenza e tutti quelli che avevano

*) Le aerofotografie e le carte topografiche sono state gentilmente concesse dalla A.M. e dallo IGM.

1) *Papers of the British School at Rome*, XXIII, 1955, p. 44 sgg.; XXV, 1957, p. 67 sgg.; XXVI, 1958, p. 63 sgg.; XXIX, 1961, p. 1 sgg.; XXX, 1962, p. 116 sgg.

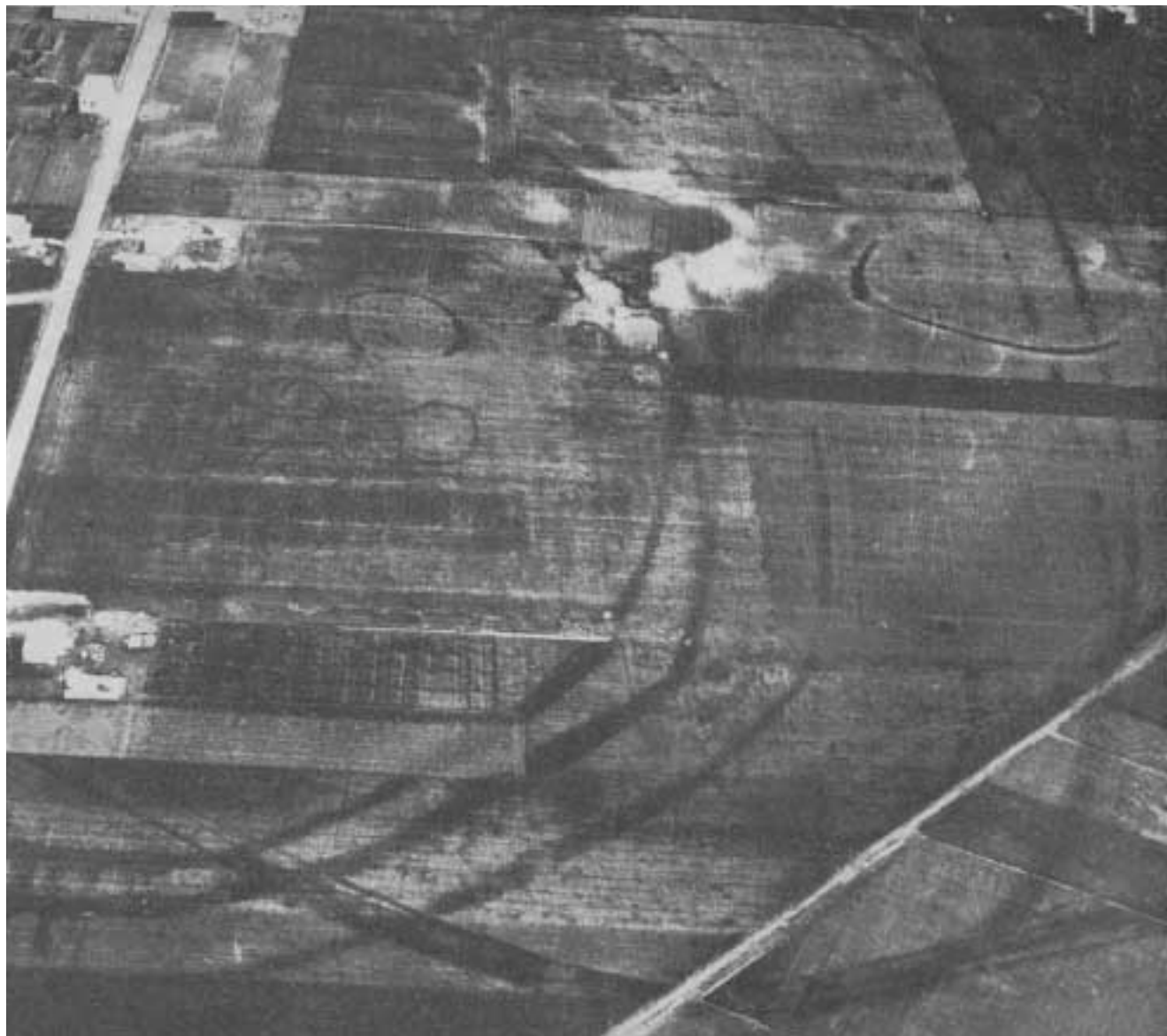
2) Un caso simile si è verificato in Sicilia e specialmente nella Puglia. Cfr. GIOVANNA ALVISI, *Problemi di viabilità nell'Apulia settentrionale*, in *Arch. Class.*, XIV, 1962, pp. 148-161.

dato luogo a rinvenimenti sporadici, si è cercato di stabilire il tessuto viario che li collegava, usufruendo a tale scopo di ogni copertura aerea di cui si disponeva. Si è arrivati così ad una visione organica di tutta una vasta, zona ad occidente del Tevere, la quale, pur studiata minimamente da topografi di prima dell'ultima guerra o nel ventennio del secolo, appariva priva di collegamenti.

La fotografia aerea, grazie a quella vasta visione d'insieme che essa ci mette sotto l'occhio in un solo colpo, permette di scoprire i possibili varchi e guadi mentre lo studio stereoscopico ci immette nei più minuti dettagli del terreno. Una via antica, difficilmente rintracciabile nella ricognizione terrestre, si presenta nella fotografia aerea, sia come una traccia scura, nel caso in cui sull'antico, solco si è depositato l'*humus* recente, sia come una fascia biancastra, nel caso in cui il vecchio tracciato è stato appena ricoperto da uno strato vegetale. Qualche volta, un antico tracciato è riconoscibile, sempre sulla fotografia aerea, come un taglio altrimenti impercettibile a terra, ben riconoscibile invece, per il suo andamento, nella visione dall'alto.

Dovendo chiarire il collegamento di alcuni centri urbani della Sicilia greca, non una sola volta ho constatato che una parte delle vie antiche è stata utilizzata fino a pochi anni addietro come semplici trazzere. Lungo queste trazzere della Sicilia, durante gli ultimi dieci anni, vennero identificate e in parte scavate numerose fattorie di età arcaica e classica. Spesse volte, sul posto di queste fattorie sono stati individuati piccoli villaggi preistorici. Riprendendo la ricostruzione della via antica tra una fattoria greca ed un'altra, è risultato che tra esse si trovano altri piccoli villaggi preistorici, molto più densi quindi di quanto non lo fossero le fattorie. Era chiaro perciò concludere che l'antica via di collegamento tra le fattorie doveva aver servito anche al collegamento tra un villaggio ed un altro. Per

1. Villaggio neolitico del Foggiano. Si noti la serie di fossati intorno al maggiore addensamento di capanne (pp. 43, 44).

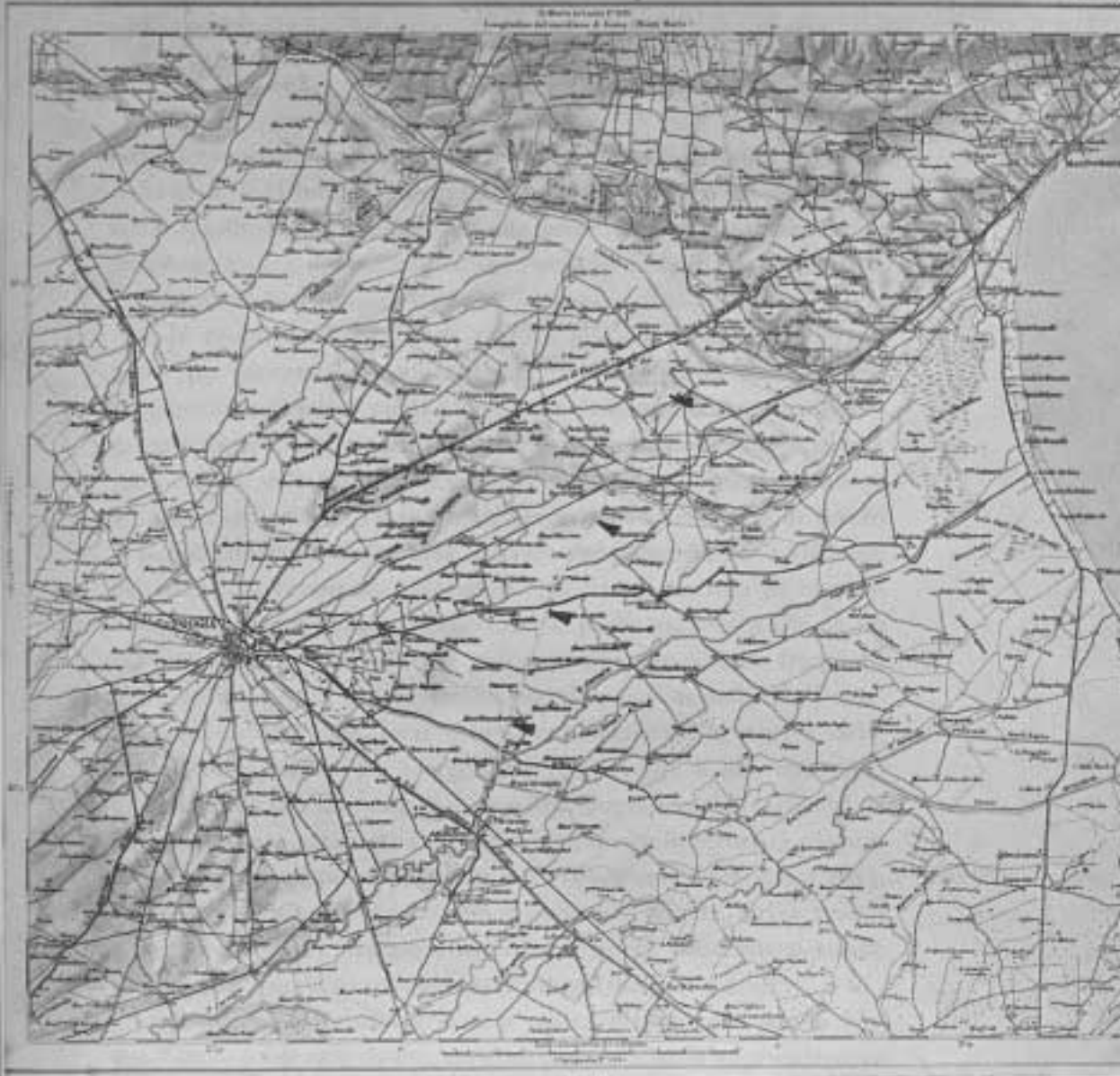


2. La zona di Herdonia preannibalica. Sulla sinistra si vedono le tracce dei fiumi, nei quadrati le tracce dei villaggi neolitici, mentre le linee bianche rappresentano le tracce dell'antico tessuto urbano (p. 43).





3. La città di Arpi, con il suo tessuto urbano irregolare, con l'aggere indicato dalla grande linea bianca, e le vie di accesso, simili a canali (p. 45).



4. La zona di Foggia in una carta del 1926. Le frecce indicano il vecchio tratturo, scomparso nelle nuove edizioni (p. 49).

meglio esemplificare, vorrei accennare al gruppo di fattorie greche della zona di Milingiana, ricca anche di villaggi della fase castellucciana e tutti quanti collegati da una serie di piccole arterie che si innestano in una grande che si diparte dalla zona di M. Desusino e si spinge a N fino vicino a Riesi³.

In conclusione, prima di passare allo studio delle fotografie aeree per rintracciare vie antiche, è consigliabile conoscere la distribuzione di tutti i punti in cui sono avvenute scoperte archeologiche e fissarli sui mosaici aerofotografici. È possibile, in questa seconda fase di lavoro, poter scoprire altri centri, sconosciuti finora o appena indiziati da ritrovamenti precedenti. Questo tipo di lavoro si può chiamare di *definizione di aree archeologiche per confronto*. Se, infatti, si conoscono i caratteri specifici di un tipo di insediamento, ogni qual volta si riscontrano le stesse caratteristiche su un rilevamento aerofotografico si può supporre che si è di fronte ad una nuova scoperta il che arricchisce di più il tessuto degli insediamenti di una zona, mentre tutto può facilitare la ricerca delle vie di collegamento. La fotografia aerea, quindi, è *uno* dei mezzi di indagine, specialmente nel campo topografico. Ma affinché si possa avere una maggiore certezza di non essere in errore, è augurabile sempre di disporre di quanti più rilevamenti della stessa zona. Se le stesse *tracce o anomalie* si riscontrano su tutti i rilevamenti aerei, si può avere maggiore certezza di essere sulla buona strada nell'identificazione di un aggregato umano, di una via ecc.

Il materiale aerofotografico a nostra disposizione per la Magna Grecia è formato da una copertura aerea a scala approssimativa 1: 35.000, da un rilevamento scala 1: 8.000⁴, da altri diversi rilevamenti

3) D. ADAMESTEANU, *Viabilità antica in Sicilia*, in *Kokalos*, VIII, 1963 (in corso di stampa).

4) Quest'ultimo rilevamento è stato eseguito dalla Ditta I.R.T.A. (Istituto di rilevamenti

parziali a scale aggirantesi intorno a 1:25.000 eseguiti dallo S.M.A.M., o da altri enti aerofotogrammetrici. Come ho più volte osservato⁵, tra tutti questi rilevamenti, ho preferito quelli più vecchi, eseguiti durante o immediatamente dopo la guerra. La trasformazione della superficie del Tavoliere è ancora oggi in atto ed è facile osservare il grande mutamento già avvenuto in questa zona tra il 1954 e 1958. Le lottizzazioni, i nuovi quartieri delle borgate agricole e, specialmente, l'uso intenso degli aratri meccanici sta trasformando continuamente e profondamente l'aspetto del Tavoliere. È preferibile quindi sfruttare, per la realizzazione di una mappa della distribuzione dei villaggi neolitici, i rilevamenti più vecchi. A questo proposito è da precisare che nessuno dei rilevamenti aerei a disposizione è stato eseguito a scopo archeologico, meno qualcuno destinato a piccoli tratti effettuato con l'elicottero o con l'aereo nel 1961 e 1962⁶. Mi è mancato, quindi, il miglior rilevamento, quello eseguito appositamente da Bradford e utilizzato per l'illustrazione degli studi da lui già pubblicati⁷, rilevamento che avrebbe potuto integrare ottimamente quelli su cui ho lavorato.

Il tipo del villaggio neolitico del Tavoliere è ormai ben noto a tutti. Attentamente studiato dal Bradford⁸, esso si presenta con una serie di fossati all'intorno e con una serie di *compounds* all'interno. In tutti i rilevamenti, questi villaggi sono identificabili grazie ad una serie di tracce scure, resti delle trincee e delle palizzate,

terrestri ed aerei) di Milano. il rilevamento a scala 1: 35.000 è della Aeronautica Italiana e va considerato quale volo base dell'Italia.

5) Vedi la relazione al *VI Convegno della Società Italiana di Fotogrammetria e Topografia*, in corso di stampa.

6) Cfr. fig. 1.

7) *Ancient Landscapes*, Oxford 1948.

8) Cfr. nota precedente.

ricoperti da *humus* ricco in azotati utili alla crescita dell'erba (fig. 1). Ove questi villaggi sono stati danneggiati dai lavori agricoli per mezzo di trattori meccanici, essi si rivelano per una vasta macchia nera che si estende senza definizione di linee. Le loro tracce riempiono tutta l'area del Tavoliere, dalla linea di Serracapriola fino all'inizio delle Murge e dalle falde del Gargano e dalla riva dell'Adriatico fino alle prime propaggini degli Appennini. Non una sola volta, sullo stesso posto, si sono susseguiti più villaggi, sovrapponendosi, con i loro fossati, l'uno all'altro, creando una serie di tracce scure che si accavallano in maniera del tutto chiara nelle fotografie aeree, di impossibile restituzione cartografica a terra.

A prima vista, questi villaggi lasciano l'impressione di una dispersione irregolare su tutto il Tavoliere. Soltanto dopo aver studiato tutte le coperture, dalle più vecchie alle più recenti, appare evidente invece una loro disposizione in punti ben stabiliti. Il maggior addensamento si verifica sul lato occidentale del Gargano, e precisamente sul lato SO. Tali agglomerati di villaggi continuano poi sempre più a SO, seguendo di preferenza la linea del Cervaro, oppure raggruppandosi in zone in cui si possono notare tracce di fiumi. È indiscutibile che essi non possono essere trovati se non nelle vicinanze di tracce di corsi o vene d'acqua.

È necessario, quindi, prima di affrontare il problema della disposizione dei villaggi preistorici, ricercare i corsi d'acqua ora scomparsi. Ed anche in questo caso, meglio di ogni altra ricognizione sul terreno, è la fotografia aerea che ci permette di rintracciarli. Basta qualche esempio per convincerci che non vi è corso d'acqua, oggi sparito, che non ci venga rivelato dalle aerofotografie. Un primo caso è quello del corso d'acqua che circondava la parte occidentale della città di Herdonia. Come si vede nella fig. 2, la

sua traccia è ben evidenziata, mentre nella ricognizione a terra questa traccia è irriconoscibile. Anche altrove nel Foggiano si verifica lo stesso fenomeno: nel rilevamento aereo eseguito dall'IRTA, questi corsi appaiono talmente chiari da non poter minimamente dubitare della ricchezza d'acqua nel periodo preistorico in tutta la zona.

Stabiliti quindi questi corsi d'acqua si potrà passare finalmente allo studio degli aerofotogrammi per la ricerca dei centri preistorici.

Dallo studio comparativo di tutti i rilevamenti a disposizione è apparso evidente che i villaggi si dispongono di solito lungo i grandi corsi d'acqua e specialmente lungo quei fiumi la cui portata d'acqua è maggiore. Il primo grande corso d'acqua che attraversa, da NE a SO. il Tavoliere è il Cervaro. Ebbene, è proprio sul suo corso che noi troviamo un maggiore addensamento di villaggi. Anche quando questi vengono identificati in zone più lontane dal letto attuale del fiume, è chiaro che essi si trovano lungo affluenti minori, oggi completamente scomparsi ma rilevati dalla fotografia aerea.

Vi è anche il caso in cui i villaggi si trovano situati lontano da ogni corso d'acqua ma in questi casi la fotografia aerea ci indica nelle vicinanze le tracce di sorgenti. Qui (fig. 1) è visibile, accanto al villaggio, una *lama*, come queste sorgenti si chiamano in dialetto locale.

A N del Cervaro è il torrente Celone il cui corso è disseminato interamente da stazioni preistoriche. Basta citare quelle comprese nel f. 164: Ponte di Lamis, Passo del Corvo, Pezza Grande ecc., per renderci conto della densità di questi centri. In età storica, anche Arpi nasce sul Celone, sul corso medio del fiume e la fisionomia

della città, nei rilevamenti aerei, si rassomiglia moltissimo a quelle dei villaggi neolitici (fig. 3).

La stessa densità, e potrei dire maggiore, si verifica lungo il Cervaro. Dalla contrada Giordano, vicino alla Vasca del Tavoliere (f. 164), e fino alla Masseria Ponte Albanito si ha una vera catena di centri sistemati su un tratturo che scende dal Gargano e si prolunga a SO fino alla zona di Castelluccio dei Sauri (f. 175). Ad occidente di questa zona si *possono* contare due tratturi che accompagnano il Cervaro fino a Savignano di Puglia da dove scende fino alla Stazione di Ariano Irpino (f. 174).

Qualche fotografia aerea evidenzia con straordinaria efficacia i due tracciati. Ben difficile è la ricerca di questi tracciati ad O della Stazione di Ariano Irpino: da questo punto in poi il tratturo si disperde nelle numerose vie moderne che si dipartono in tutte le direzioni.

Un altro addensamento di villaggi si può osservare ancora più a S e precisamente sul torrente Carapelle. Tra i più importanti villaggi siti sul Carapelle vorrei menzionare quelli della zona di Inacquata (f. 164), quelli della zona La Speranza e Masseria Buonassisa (f. 164). Il tratto in cui meglio si conserva il tratturo lungo il Carapelle è invece quello compreso tra la Contrada Nannarone e Serra Pallino (f. 175), ben riconoscibile su quasi tutti i rilevamenti aerei. Più ad occidente non vi è nessuna possibilità di rintracciarlo ma è probabile che il tratturo si spingesse ancora più in là, a S del complesso di Trevico (f. 174).

È evidente però che la prima grande arteria tra le pendici del Gargano e il mare e la zona degli Appennini è quella del Cervaro. Infatti, sia il tratturo del Celone che del Carapelle, non appena arrivati nella zona collinosa degli Appennini, tendono ad unirsi formando un'unica via di spinta da NE a SO. Tentare di creare una

mappa dei villaggi e dei tratturi, nella loro totalità, mi pare, in mancanza dei rilevamenti eseguiti dal Bradford, un lavoro di grande impegno ma sempre incompleto. Il giorno in cui, accanto a tutti i rilevamenti di cui disponiamo oggi in Italia, potremo sfruttare anche quelli, si potrà avere un'idea più chiara di ciò, che ha rappresentato il neolitico del Foggiano e le grandi vie di movimenti tra una punta e l'altra e cioè tra Gargano e mare da una parte e gli Appennini dall'altra.

Più a sud ancora. là dove iniziano le prime colline delle Murge, scorre l'Ofanto. Studiando l'area a N e a S del fiume, ci risulta che anche questa volta i villaggi si sono insediati nelle vicinanze dei corsi d'acqua. similmente a quanto era avvenuto più a N. È vero, però, che in questa zona non c'imbattiamo più nella densità riscontrata, per esempio, sul Cervaro. I centri appaiono questa volta sempre più diradati ma è altrettanto vero che la loro distribuzione avviene sempre su una linea che va da NE a SO. Seguendo questa linea è visibile la sparizione dei villaggi e quindi dei tratturi nelle vicinanze del Passo di Mirabella Eclano. Ciò che era avvenuto nella zona della Stazione di Ariano Irpino si verifica anche qui: i grandi tratturi, le vie di collegamento tra un villaggio e l'altro, spariscono, disperdendosi nelle attuali vie di comunicazione da est ad ovest. L'imbottigliamento osservato ad Ariano Irpino risulta evidentissimo anche qui e tutti e due quale risultanza della formazione geomorfologica del terreno.

In conclusione, per quanto riguarda il Tavoliere delle Puglie, possiamo dire che oltre ai piccoli tratturi del Celone e del Carapelle, vi sono due grandi vie di comunicazione preistorica e tutte e due con andamento NE-SO: la prima è quella del Cervaro, la seconda quella dell'Ofanto. Ben più difficile è il compito di rintracciare le vie preistoriche

nelle Murge. Il terreno accidentato, anche se non tormentato come nelle zone montagnose degli Appennini, non permette una identificazione rapida. Anche in questa zona, come nel Foggiano, le riforme agrarie hanno inciso profondamente sulla superficie, sconvolgendo le antiche tracce. Diversamente da quanto è avvenuto nel Tavoliere, dove i fossati, pur distrutti dagli aratri, possono essere facilmente rintracciabili per le loro anomalie sulle aerofotografie, la zona delle Murge si presenta; a prima vista, priva di centri abbastanza densi da richiederci un collegamento. Grazie alle ultime ricerche e agli scavi condotti dal soprintendente Degrassi, anche in questa vasta zona si può avere un filo conduttore nella ricerca. È anzi d'obbligo inoltrarsi, in questo tipo di ricerca, partendo dal conosciuto e tentare una ricostruzione viaria seguendo i ritrovamenti.

Alle nuove scoperte fatte da Degrassi⁹ si debbono aggiungere però anche le altre più antiche e così il quadro prende consistenza. Ed è proprio per mettere in collegamento questi centri che il Degrassi propone una via che si diparte dal mare e si spinge verso la Lucania. I centri di Castiglione di Conversano, di M. Sannace, a NE di Gioia del Colle, di Santo Mola, a NO della stessa Gioia del Colle, ed infine della zona di Altamura e Gravina dovevano necessariamente essere collegati tra loro e di questa via antica di collegamento vi è un tratto ben conservato e visibile su ogni copertura aerea tra la Torre Cannoni, ad O di Santeramo (f. 189), e la zona di Trezzella a SO di Altamura. Questa via si può seguire infine ancora più ad occidente fino a Gravina di Puglia e di qui fino al Basentello (f. 188), per toccare infine, a N di M. Verdese (p. 376), la riva del Bradano, per spingersi ancora più ad occidente

9) Negli *Atti del I Convegno di studi sulla Magna Grecia*, Napoli, 1962, pp. 223-237.

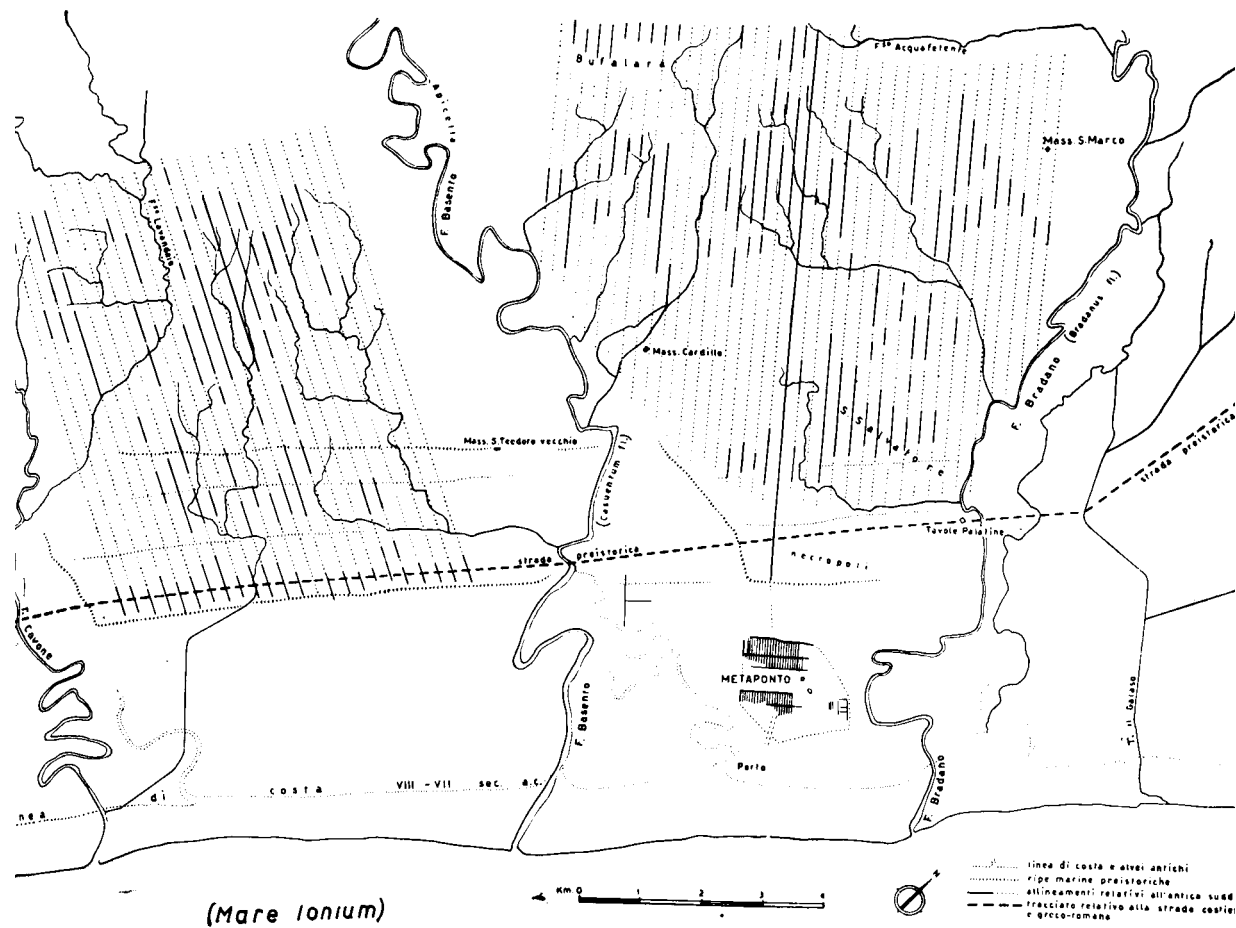
dente fino alla Difesa da Piedi (q. 571), a NE di Tolve. Appoggiandosi al torrente Castagna è facile seguirla poi nella sua spinta verso il grande tratturo che prende la direzione NO non appena arrivato tra Pietragalla e la Serra del Vaglio della Basilicata (f. 187). È proprio in questa zona che la via di comunicazione collegante i centri menzionati si incontra con un'altra, proveniente da SE, dalla zona di Metaponto. In questo punto, riunitesi, le due vie proseguono insieme verso Atella e più a N ancora.

Per quanto è stato facile seguirla nel suo tratto occidentale, per tanto difficile è però rintracciarla nel tratto M. Sannace-mare. In questa zona la densità dei centri antichi non è quella riscontrata nel lato occidentale (f. 189-188-187); oltre a M. Sannace, si conosce il centro indigeno di Castiglione di Conversano ed infine, al mare, Egnazia e Polignano, da identificare, probabilmente, con la città di Neapolis. Il Degrassi, partendo da M. Sannace, traccia l'andamento della strada verso NO. in direzione di Castiglione (f. 190), per riportarla poi nella zona di Polignano. Studiando le aerofotografie, questa via dovrebbe proseguire, in direzione E, dalla contrada Canale, a Km 3 a N di M. Sannace. verso Putignano, e dalla contrada Frascina, sovrapponendosi alla comunale Putignano-Alberobello, per un tratto di circa Km. 5, lascerebbe questo andamento in località Papataforo, per raggiungere infine il crocivio di Cuccolicchio, l'unico punto in cui essa potrebbe facilmente incunearsi per spingersi ad oriente, tra i due speroni, e raggiungere infine il mare nella zona a S di Egnazia. È molto probabile però che, nel suo tratto M. Sannace-Putignano, la via presenti un altro diverticolo che parta da Putignano stesso, tocchi la contrada Castiglione di Conversano e di qui si spinga verso Polignano.

A questo punto è necessario fare un'osservazione di carattere cartografico. Per chi desidera ricostruire la viabilità di una zona



5. L'isediamento di Monte Granata sul Gargano, in vista del Tavoliere delle Puglie (p. 50).



6. a, b. Mosaico aerofotografico della zona di Metaponto e grafico relativo (da Schmiedt-Chevallier).
Sulla fotografia la via preistorica è indicata dalle frecce (p. 50).



7. Tracce di vie antiche nella zona dell'abitato di S. Trinità (p. 51).



8. Caulonia e le vie a nord e a sud della città (p. 54).

dell'Italia antica, è consigliabile, come per lo studio aerofotografico della stessa zona, far uso di quelle carte topografiche dell'IGM che risultano le più vecchie. Nelle edizioni più vecchie di queste carte non una sola volta troviamo indicati tratturi che sono completamente sconosciuti alle nuove edizioni. Se si prende in esame, per esempio, il f. 164, comprendente la maggior parte del Tavoliere delle Puglie, o meglio dire, del Foggiano, i tratturi vengono indicati su tutte le carte del 1926, basate sui rilevamenti del 1911, mentre gli stessi non si ritrovano più sulle nuove edizioni apparse dopo il 1950 (fig. 4). Questi tratturi, spesse volte e, specialmente, nelle zone in cui è entrata in atto la riforma agraria, sono stati completamente sconvolti o trasformati in vie moderne di comunicazione. Si potrebbe però obiettare che tra questi tratturi e le vie «preistoriche» non vi può essere alcun nesso, perché essi potrebbero corrispondere alle cosiddette «trazzere» o a vie di comunicazione moderna.

Se invece si procedesse alla restituzione-posizione dei centri antichi, questi cadono esattamente lungo quei tratturi esistenti sulle carte del 1926 (il cui rilevamento a terra risulta però del 1911!), annullati o completamente spariti sulle ultime edizioni. Ciò significa inoltre, come per tanta parte della topografia moderna, rifarsi a documenti quanto più vecchi. E da queste osservazioni si può arrivare anche ad un'altra conclusione: i tratturi segnati sulle carte della Puglia del 1926, ma rilevati nel 1911, non sono di quell'epoca; essi rimontano nel tempo, rimasto immutato nella Puglia, come in grande parte anche in Sicilia, a quell'epoca in cui si era stabilito quel lungo pendolare di genti tra gli Appennini ed il mare Adriatico o il Gargano. Con i nuovi saggi stratigrafici della Scuola Britannica si vedrà poi se questi villaggi del Foggiano siano soltanto di età neolitica; molto probabilmente, tra loro vi saranno

anche villaggi posteriori, come appunto indicano quelli sovrapposti, che potranno ricollegarsi a quelli del Gargano, siti proprio sulle pendici che riguardano il Tavoliere delle Puglie (fig. 5).

Quanto abbiamo detto delle vecchie carte dell'IGM del Foggiano, vale anche per la parte delle Murge; anche qui queste vie sono ben segnate sulle vecchie edizioni mentre mancano completamente su quelle nuove. A questo proposito è interessante studiare l'ultima via che a noi interessa per il periodo preellenico e precisamente quella facilmente identificata tra M. Sannace e la zona di Serra di Vaglio e Pietragalla. In questa zona, tanto la fotografia aerea quanto le vecchie carte evidenziano un tratto di antica via di comunicazione mentre nulla si ritrova negli ultimi rilevamenti e sulle ultime edizioni delle carte dell'IGM.

Riprendendo ora lo studio di queste vie nella zona più meridionale della Magna Grecia, dobbiamo partire da un'osservazione fatta, anni addietro, da G. Schmiedt e R. Chevallier¹⁰ nello studio da essi dedicato alle città di Metaponto e Caulonia. Nell'inquadrare l'area in cui sorse la città di Metaponto, i due studiosi rintracciarono, a NO della città, una via pedimontana che arrivava dalla zona del fiume Sinni e, dopo aver superato il territorio dell'antica città, si spingeva, con un angolo fissato sul N, verso gli attuali centri di Ginosa e Laterza. Per i due studiosi questa via era di origine preistorica, poiché a valle di essa non si trovava alcuna scoperta appartenente a questo periodo.

Questa via, come appare anche nelle figg. 6a, b, invece di seguire la riva marina, così com'essa si presentava nell'VIII secolo a.C., corre nell'interno fino al tempio delle Tavole Palatine dove, oltrepassando il Bradano, dopo aver sorpassato la Masseria Galzi,

10) *Caulonia e Metaponto*, in *Universo*, XXXIX, 1959, p. 27 (dall'estratto).

si dirige a NE, per raggiungere infine la zona di Lama del Pozzo. Questo tratto, così visibile nel rilevamento generale dell'Italia (1954), nel c. d. 'volo base', è appena percettibile in altri rilevamenti posteriori, come quello dell'A.M. del 1961. Prendendo in considerazione i due rilevamenti e con l'ausilio di qualcun altro, parziale, è stato possibile prolungare il tratto scoperto da Schmiedt e Chevallier nella direzione menzionata, verso Ginosa e Laterza.

Come è visibile nella fig. 7, questa via si presenta sotto forma di un profondo solco dilavato oppure con un aspetto di frattura nel terreno solido. Da Lama del Pozzo, attraverso la zona della Masseria Maria Pia di Savoia, si spinge nella zona di Follerato dove le ultime ricerche hanno messo in luce un abitato indigeno la cui esistenza è legata alla ricca area circostante (f. 201). A N della Masseria Gaudella è ben visibile un altro taglio del terreno, ormai duro, taglio che si prolunga fino alle vicinanze dell'altro centro indigeno di S. Trinità (q. 412) ad oriente di Laterza (fig. 7). Mentre quest'ultimo tratto è diretto esattamente a NE e SO, un altro tratto, la vera continuazione della via c. d. preistorica di Metaponto, si prolunga sempre in direzione NE per toccare, ad occidente di Massafra, le prime balze delle Murge. Ed è proprio in questa zona che l'antica via si può meglio riconoscere, infossata nella roccia con andamento E-O. Non appena oltrepassata la linea di Massafra, la via si disperde nelle dense arterie moderne che puntano su Metaponto. Un suo probabile sbocco a mare dovrebbe essere fissato nella zona di Brindisi o leggermente più a S. Ma qualsiasi ricerca fatta sui rilevamenti a disposizione non ha portato ad alcuna conclusione certa: il terreno, anche qui, è stato molto tormentato dai recenti lavori di bonifica.

Quest'ultimo tratto di collegamento non può essere attribuito soltanto al periodo preistorico; il suo andamento è visibilmente legato

alla vita dei centri menzionati ma fino a questo momento non si hanno quei documenti che ci permettono di farla rimontare nel tempo fino all'età preistorica. Può essere considerata una via di età preistorica ma anche storica, quasi una via di arroccamento alle spalle del golfo di Taranto. Soltanto futuri scavi e ricerche potranno dirci a quale epoca essa può rimontare, ma è proprio questo periodo preistorico che ci manca nella zona a N di Taranto.

Da quanto siamo venuti esponendo è apparsa chiaramente l'importanza che possono avere le scoperte precedenti: fissando sulla carta tutti i centri in cui sono avvenute scoperte archeologiche, si ha immediatamente la possibilità di tentare un collegamento di un punto con l'altro. Nasce così quel primo tessuto che serve alla ricerca della viabilità. Nel caso del Foggiano si ha un'altra situazione; dopo aver riconosciuto come si presentano sulle fotografie aeree i villaggi preistorici si è passati allo studio di tutte le coperture aeree ed in seguito alla loro posizione sulle carte topografiche. Ciò vuol dire che le scoperte sono state fatte, in gran parte, attraverso le fotografie aeree e non soltanto attraverso l'indicazione che poteva venirci dagli scavi. Quanto più ci troviamo di fronte ad una densità di centri antichi ben noti, tanto più è facile procedere al riconoscimento delle strade. Difficilmente si può parlare di vie di collegamento in una zona in cui non si conosce alcun centro. E se questo ragionamento è valido per la preistoria, molto più valido appare nella ricerca della viabilità in età storica, specialmente per il periodo greco. Mentre per il periodo romano si può fare appello ai testi antichi, alle pietre miliari, per il periodo greco abbiamo soltanto vaghe allusioni letterarie di spostamenti di eserciti, da un punto all'altro, sulle strade. È sicuro infine che nel periodo greco, oltre alle vie marittime, esistevano anche vie terrestri ben note non soltanto agli eserciti, ma anche ai commercianti.

Finora le nostre conoscenze sono molto meglio articolate per la zona costiera dove si è svolta la colonizzazione ellenica. Ben poco e solo recentemente le ricerche hanno preso di mira anche l'interno, vale a dire le zone in cui si è svolta di più la penetrazione ellenica. In confronto a quanto si è fatto in Sicilia, la Magna Grecia ci è meno conosciuta non soltanto nell'ubicazione delle colonie greche ma anche in quella dei centri indigeni dell'interno. Non si conosce con precisione l'area in cui è sorta la colonia di Siris e ancora dubbia è l'ubicazione di Sybaris e di Thourioi. Quanto al lato tirrenico, ci manca finora qualsiasi indicazione sul luogo in cui sorsero molte delle sottocolonie delle città site sullo Ionio. Non sappiamo nulla di Laos e nulla ancora di Skidros, mentre incerto è il perimetro della città di Metataurus. Per quanto riguarda l'interno, oltre al centro di Castiglione delle Paludi, di Serra di Vaglio e Torretta di Pietragalla, si hanno notizie soltanto per la zona di M. Coppola (f. 213) e Serra Maggiore recentemente studiate dal giovane Quilici. Grazie a vecchi ritrovamenti e alla fotointerpretazione è stato possibile infine aumentare le nostre conoscenze sulla ricca alta valle del fiume Agri, specialmente nelle zone a monte di Grumentum, verso Raja Rotonda (f. 199) e Marsico Nuovo. Ma l'esplorazione di queste zone è soltanto al suo inizio, inizio che già si preannuncia promettente. Un'altra zona, tra le meglio studiate, è il Vallo di Diano con le sue necropoli indigene di Sala Consilina e Padula¹¹. Anche se molto discussa, la via di collegamento di questo canale tra il meridione ed il settentrione, può trovare, nello studio delle aerofotografie, se non una soluzione, almeno un avviamento per una migliore comprensione. Quanto alla zona campana e specialmente all'area compresa nei fogli 172 e 183-184,

11) *Mostra della Preistoria e della Protostoria nel Salernitano*, Salerno. 1962

questa è stata da me volutamente tralasciata, dato che il collega Johannowski sta lavorando da più anni per chiarire il problema della viabilità. Ho scelto soltanto un piccolo tratto, ad oriente della zona che interessa il collega Johannowski e precisamente la Valle Caudina. Oltre alla viabilità, lo studio delle fotografie aeree della zona, ci immette nel vivo del racconto liviano, offrendoci altri punti di partenza per l'interpretazione del testo.

Ma ciò che più interessava in questa parte dello studio, era il problema dei collegamenti tra le diverse colonie dello Ionio e di queste con i centri dell'interno.

Per una, tra le tante evidenze letterarie sull'esistenza di una via greca costiera, basta citare gli spostamenti di Dionigi di Siracusa nel 390 a. C. con i suoi ἱππεῖς, tra Locri e Reggio (Diod. XIV, 101), mentre per l'esistenza di vie interne, da una costa all'altra, si potrebbe citare lo stesso Diodoro (XIV, 101 sg.) nella presentazione della marcia dei Thourioi verso Laos nel 389.

Dato che sarebbe impossibile studiare l'intero andamento della via litoranea, ho scelto qualche caso che più di ogni altra lunga discussione potrebbe indicarci il suo tracciato.

Il primo caso scelto è quello di Caulonia. Oltre alle vecchie indicazioni fornite dall'Orsi, sulla parte topografica della città sono ritornati i due studiosi (Schmiedt-Chevallier), che hanno presentato i risultati delle loro interpretazioni nello studio, più sopra citato, dedicato alla zona di Metaponto. Mentre i due si sono occupati della pianta della città, personalmente ho interrogato le fotografie per vedere se queste possono offrirci una indicazione sulle vie di accesso. Partendo dalla pianta di P. Orsi e dagli assi stradali rilevati dalle aerofotografie (figg. 8-9), possiamo facilmente rintracciare due vie, l'una che penetra sul lato N, visibile su tutti i fotogrammi, ed un'altra sul lato meridionale, la quale, attraversato

il Vallone Bernardo, scende lentamente verso la ferrovia Reggio Calabria-Taranto per procedere poi a S, quasi parallela alla detta ferrovia. Nella fig. 9 ho segnato in tratteggio queste due vie mentre è chiaro che il prolungamento verso il cimitero non può essere altro che un'altra via, destinata alla penetrazione nell'interno.

Il secondo caso è quello della via che da N scende nella grande vallata del fiume Crati. Anche se il problema dell'ubicazione di Sybaris non è ancora risolto, penso che anche in questo caso l'aerofotografia può renderci un servizio, indicandoci almeno la zona in cui la città antica deve essere ricercata. Studiando il rilevamento eseguito dalla A.M. e quello della Ditta ETA, appare evidente, sul lato settentrionale della vallata, un sentiero molto infossato che scende dalla zona collinosa in direzione S. Che si tratti di un antico sentiero o antica via, questo si può dedurre dal fatto che non sempre esso separa le proprietà, tagliando appezzamenti di terreno sicuramente formanti la stessa proprietà. Il taglio infossato, conservando le stesse caratteristiche di elemento non divisorio di proprietà, si riscontra anche più a S e precisamente in località Torre di Fregia, località, questa, che presenta l'aspetto di un vero insediamento indigeno. Da questo punto il sentiero, in parte già ricoperto dalle alluvioni, si spinge a SO, per perdersi nella zona ad ovest della stazione di Sibari. È chiaro quindi che la zona in cui debba ritrovarsi la città antica, si dovrà fissare intorno al ponte sul Crati, ad occidente o nelle vicinanze della zona di Stombi.

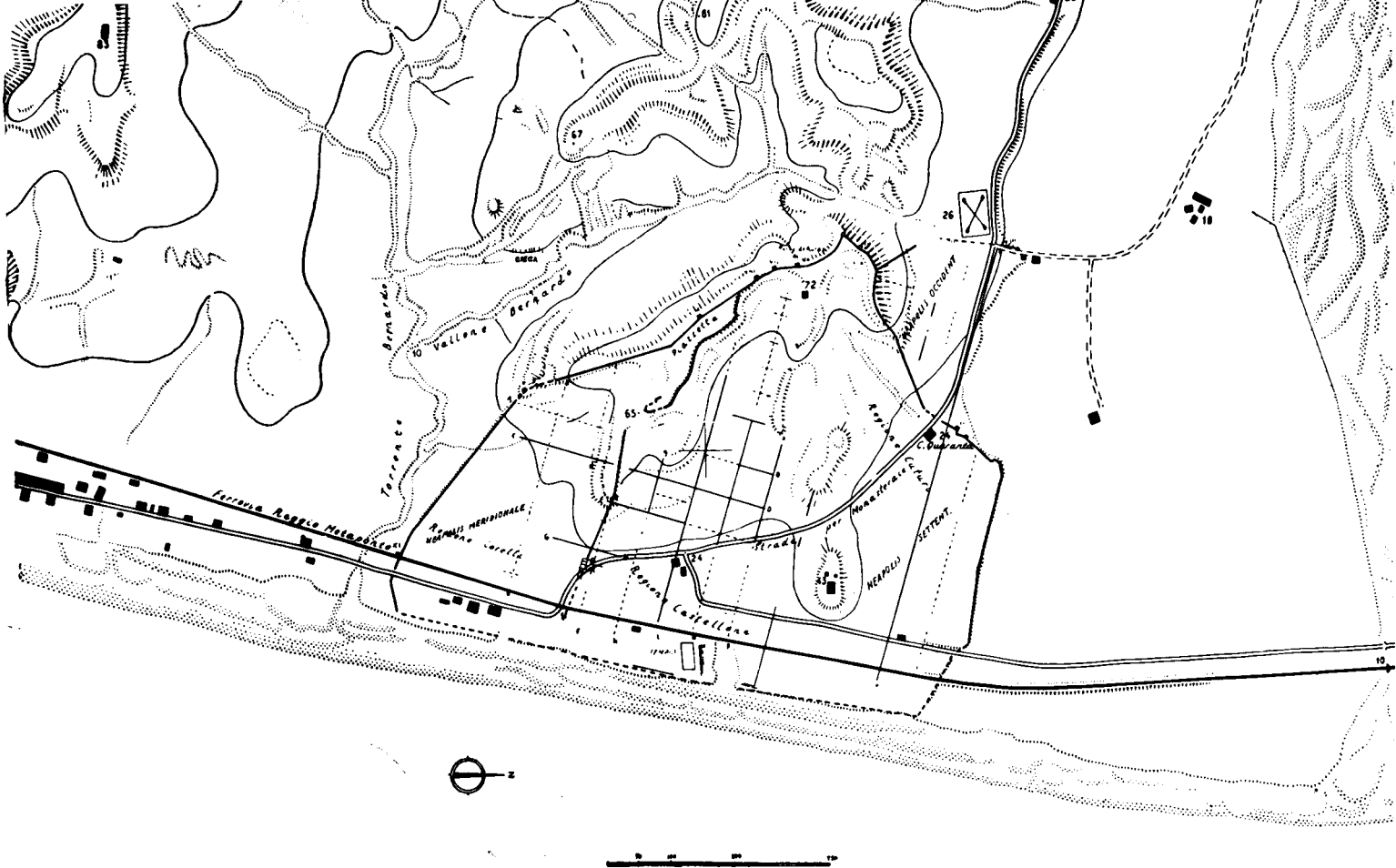
Quanto all'esistenza di una via litoranea nella zona di Locri, vorrei ricordare che nella città stessa si conosce un *dromos* antico su cui si innestano due prolungamenti e precisamente da NE a SO. È interessante, a questo proposito, menzionare anche le due arterie che si prolungano dalla costa verso l'interno, sia

per indicarci le vie per il Tirreno, sia per le vie del retroterra. Ed è chiaro anche in questo caso che la via litoranea è molto più spostata nell'interno, come nel caso di Metaponto, e per nulla identificabile con qualche via moderna o medioevale.

Chi studia invece le fotografie aeree relative alla vallata del Bradano e del Basento potrà osservare come lungo questi due fiumi possono essere rintracciati dei tratturi che li accompagnano fino nell'interno della Basilicata, dove, nella zona tra l'Irsina e Tolve, essi si congiungono con quelli già presentati, provenienti dall'E. Lo stesso tratturo continua poi a NO, nella zona a N di Serra di Vaglio e a S di Torretta di Pietragalla. Anche qui l'antichità della via si desume dal suo infossamento nel terreno e dalla sua sparizione nelle divisioni dei campi, come nella fig. 10. Che questo sia un crocevia della massima importanza è già documentato da M. Napoli nella sua relazione al I Convegno della Magna Grecia¹². Nella stessa zona, ricca di insediamenti indigeni, legati certamente con la costa, come dimostra chiaramente la città di Serra del Vaglio, non potevano mancare i collegamenti sia con le colonie dello Ionio sia tra un centro e l'altro.

Una tra le più importanti zone archeologiche meglio conosciute negli ultimi anni si è rivelato il Vallo di Diano, questo enorme passaggio e punto d'incontro. Considerata da tempo e da molti quale normale via di accesso dei prodotti greci dello Ionio verso l'Etruria meridionale, nel senso di zona campana, venne ultimamente scartata, considerandola come un lago senza deflusso, un mondo a sé stante. Se oggi avessimo a disposizione una minuta ricognizione sul terreno, con le indicazioni di tutti i ritrovamenti archeologici, l'affermazione o la negazione di questa strada potrebbe essere

12) Negli *Atti del I Convegno di studi sulla Magna Grecia*, pp. 205-210.



9. Le fortificazioni e il tessuto urbano di Caulonia (da Schmiedt-Chevallier). Il tracciato delle mura è quello saggiato dall'Orsi, gli assi stradali sono stati rilevati dalla fotografia aerea (pp. 54-55).



10. Le vie antiche a nord di Vaglio della Basilicata (p. 56).



11. Tratto di strada antica tra Padula e Sala Consilina (p. 57).



12. La valle Caudina. I centri antichi sono segnati da cerchietti (p. 57).

più profondamente studiata. Oltre agli scavi di Padula e di Sala Consilina, ben poco conosciamo sui ritrovamenti avvenuti alle due testate della vallata. Se nulla si è trovato più a nord o, per meglio dire, se il poco che è stato messo in luce appare del tutto diverso, tipologicamente, da quanto è stato rinvenuto negli ultimi scavi della vallata stessa, non significa, a mio avviso, che attraverso questo canale non si sia verificato un passaggio di prodotti tra il N e S. Se prendiamo soltanto un esempio dalla Sicilia, quello dei centri di Sabucina e Capodarsò e lo riavviciniamo a quanto è stato ravvisato prima per la funzione di passaggio di questa vallata, credo che i termini di paragone possano certamente avere il loro peso nel considerarla sempre una via naturale tra N e S. Che anche in questo caso si abbia una antica via si può desumere, almeno per il tratto Sala Consilina-Padula, da tutta una serie di indicazioni offerte dal rilevamento aereo (fig. 11).

Altrettanto vera è anche la traccia, simile ad un solco, visibile su tutti i rilevamenti aerei, della Valle Caudina. La fotografia aerea però, più che alla scoperta dell'antica via di comunicazione, ci ha riportato davanti agli occhi un testo antico, quello di Livio in cui si parla di una serie di *pagi* esistenti sulle colline e le montagne che sovrastano il passaggio dei Romani. La loro esistenza, data la mancanza di ricerche, non fu mai discussa mentre il mosaico (fig. 12) mostra la loro posizione quasi su ogni altura.

Visto sotto questo aspetto, il problema della viabilità nella Magna Grecia si presenta come uno tra i più attraenti terreni. Ma affinché esso possa essere risolto nei dettagli, ha bisogno non solo . di continue verifiche ma anche, e soprattutto, di essere inquadrato in un tessuto di centri urbani, tessuto ancora da compiere. Il giorno in cui ogni regione sarà sottoposta ad una accurata ricognizione ed ogni centro abitato verrà fissato sulle carte topografiche, questo

problema troverà una più adeguata soluzione. Per ora, anche se i centri abitati scoperti rappresentano piuttosto capisaldi di una vasta rete, la fotografia aerea serve ad indirizzare le ricerche e non ad entrare nei dettagli. I dettagli potranno venire nel momento in cui, accanto alla fotointerpretazione, potrà trovare posto una lunga serie di sondaggi o semplicemente di ricognizioni a terra. La ricognizione a terra, accompagnata, ove sarà necessario, da sondaggi, avrà la parola decisiva.

DINU ADAMESTEANU

IL DIBATTITO

A. MAIURI
N. DEGRASSI
G. FOTI
M. NAPOLI
J.B. WARD PERKINS
B. BILIŃSKI
W. JOHANNOWSKI
M. MARIN
G. ALVISI
B. D'AGOSTINO
A. D'ARRIGO
E. ALETTI
Q. PUNZI
G. DEVOTO
G. LUGLI
D. ADAMESTEANU

Amedeo Maiuri:

Quando venne proposto lo studio delle vie, quale tema del 2° Convegno di studio sulla Magna Grecia, era ovvio che si avesse presente soprattutto la ricognizione e possibilmente l'esatta identificazione delle vie istmiche, delle vie cioè che dovevano servire a stabilire comunicazioni e traffici fra il versante ionico e il versante tirrenico, e soprattutto fra le città metropoli sullo Jonio e le loro filiali o federate o dipendenti, in funzione di scali marittimi, sul Tirreno. Conoscendo con abbastanza sicurezza i rapporti politici che legavano le grandi colonie dello Jonio alle colonie del Tirreno, e le alterne vicende di quei rapporti politici che si ripercuotevano dall'uno all'altro versante, il lavoro da fare, in un terreno così tormentato, qual'è quello della Calabria e della Lucania, era quello di una ricognizione aerea e di una ricognizione pedonale che riprendesse il filo delle vecchie vie mulattiere, degli antichi valichi sulla scorta delle informazioni dirette che ancora è possibile assumere sul luogo da mulattieri, carbonai e boscaioli. Bisognava insomma riprendere la tradizione dei viaggiatori inglesi del primo Ottocento che hanno percorso a piedi la Calabria descrivendo e disegnando costumi e paesaggio, ma senza naturalmente un particolare interesse alla topografia antica dei luoghi e senza proporsi il problema quale noi ci siamo proposto in questo Convegno. Ho detto dei viaggiatori inglesi del primo Ottocento (e ricorderò fra essi il viaggio fatto a piedi nel 1847 dal pittore Edw. Lear, e il *Pedestuan Tour* di Arthur John Strutt nel 1842), ma debbo ricordare un viaggiatore a noi più vicino, il Norman Douglas che ha scritto il suo

famoso libro *Old Calabria*, tradotto in italiano, dopo due viaggi fatti in gran parte a piedi nel 1907 e nel 1911, ma senza proporsi anch'egli, pur non ignorandoli, speciali problemi archeologici. Ora la ricognizione aerea è stata, per buona parte del territorio, egregiamente fatta dal nostro Adamesteanu con i servizi da lui organizzati alla Aerofototeca del Ministero della Pubblica Istruzione, ed abbiamo davanti ai nostri occhi il quadro completo del terreno delle zone che più c'interessano e meno sono conosciute della Magna Grecia; ma non SO quanti di noi abbiano potuto ripercorrere qualcuna delle vie istmiche che sono venute o possono venire in discussione durante il nostro Convegno. Ed è superfluo dire quanto invece sia necessario rintracciare, riconoscere e ripercorrere queste antiche vie mulattiere, grazie alle quali non solo sarà possibile meglio accertare e risolvere il sito delle città a cui quelle vie facevano capo e della cui ubicazione ancora si discute, ma di quei centri altresì dei retroterra montano che corrispondono a antichi centri italici – chiamiamoli così senza avanzare dubbie denominazioni etniche – più o meno ellenizzati, o comunque influenzati da quei contatti sociali e da quei commerci. Pensare invero che queste vie istmiche, quando soprattutto si sviluppavano per lunghi tortuosi sentieri transappenninici, risalendo corsi d'acqua e traversando valli e selle di monti, non conoscessero che un punto di partenza e un punto d'arrivo, è innaturale e contrario a quella che doveva essere la realtà demografica dei luoghi e del suo regime ancora pastorale. Non ci spiegheremmo altrimenti l'avanzata aggressiva dei Lucani e dei Bruzi contro i e colonie greche della costa, se Bruzi e Lucani non avessero avuto che borghi e villaggi, e non veri e propri centri urbani organizzati anch'essi a difesa e in forma di stato federale, sì da opporre una maggiore coesione politica e militare contro la disgregazione delle città italiote. Se questa ricognizione non è stata fatta o lo è stata solo parzialmente dovremo riconoscere che il problema, uno dei più gravi problemi della Magna Grecia, è stato solo impostato in questo Convegno e che converrà riproporlo dopo che quel programma di ricognizione sia stato compiuto con quell'organizzazione di mezzi e di personale che potrà essere oggetto di apposito esame in questo nostro Convegno. Ciò premesso, con la presente breve comunicazione, scaturita da una comoda e non pedestre escursione, confido di portare un nuovo contributo

alla ricognizione delle vie commerciali di Sibari, della città cioè che segnò con il suo commercio i più diretti e profondi contatti con la civiltà etrusca e dell'occidente italico.

Non era agevole per Sibari aprirsi un varco verso il Tirreno: la chiusa e serrata catena dei monti di Paola a ponente e l'alta muraglia del Pollino a nord con la sua vetta a 2200 metri, venivano a costituire due barriere invalicabili, e poiché il Tirreno non offriva in quel settore, al pari dello Jonio, alcun porto naturale, si trattava di scegliere l'estuario di quei fiumi che si prestassero a scalo marittimo. Estuario e scalo eccezionalmente favorevoli offriva il Lao, il primo grande corso d'acqua, il più ricco di affluenti a nord dell'altopiano del Pollino: seguivano dopo altri minori corsi di acqua di carattere più torrentizio, il Pixùs con l'omonima città, antico scalo di Siris e della Siritide, il fiume Alento porto della città di Elèa e il Silaros (Sele) nella piana di Poseidonia. Lasciando qui da parte la questione della *ktisis* e dei rapporti fra Poseidonia e Sibari, tornata ad essere oggetto di discussione, è indubbio che, per la vicinanza e perché non vincolata ad altra dipendenza politica, il fiume Lao dovè costituire il primo importante scalo marittimo di Sibari; da ciò la fondazione di quella colonia 'tirrena che le fonti rivendicano concordemente a Sibari e che veniva ad essere la città di confine tra la Lucania e il Bruzio. Di Lao ci è conservato il nome della città nel nome del fiume (Λᾱος κόλπος καὶ ποταμὸς καὶ πόλιν, dice Strabone 210), e nella toponomastica locale che si coglie risalendo il corso del fiume: capo Talao, S. Domenico Talao, e Laino borgo e Laino castello. Non dovrebbe essere difficile ritrovare il sito della città che, sempre a detta di Strabone (ibid.) si trovava μικρὸν ὑπὲρ τῆς θαλάσσης. Ma nessuno scavo sistematico vi è stato finora intrapreso e. il suo territorio, soprattutto nei sobborghi di Scalèa (Fischia) nei borghi di Laino e di S. Gada, è stato soltanto oggetto di scavi di fortuna, il cui materiale venne in parte raccolto da una benemerita famiglia del luogo. Di queste scoperte e soprattutto di un sepolcreto venuto alla luce al Piano delle Fosse di S. Gada e di due singolari tombe scoperte nel 1818 e nel 1848, c'è un diligente e misurato rapporto, esemplare per l'epoca a cui si riferisce, di Lucio Cappelli negli *Annali civili del Regno di Napoli* del 1858 con un cenno storico su Tebe lucana e Lao, e, dopo di esso,

perdurando la dimenticanza dell'archeologia ufficiale su una zona di tanto singolare interesse (e stupisce che perfino il Lenormant non ne faccia cenno nel suo documentatissimo viaggio, *A travers l'Apulie et la Lucanie*), dobbiamo citare a titolo d'onore l'eccellente opuscolo, anche se non in tutto attendibile, di Michele Lavaca, il benemerito esploratore della Lucania: *Del sito di Blanda, Lao e Tebe lucana*, pubblicato a Napoli nel 1891 a spese dell'autore e dedicato al patriarca dell'archeologia napoletana: Giulio De Petra.

Le scoperte nell'alta valle del Lao s'intensificarono in occasione della costruzione del tronco ferroviario Lagonegro-Castrovillari e propriamente nel piazzale di Laino borgo con l'affioramento di un bel tratto di muro a blocchi squadrate, di una fornace con scarico di terrecotte figurate e una statuetta di 'Athena promachos' e una stele funeraria, materiale tutto di età ellenistica. Tenendo presente che nel toponimo Laino si possa vedere la sopravvivenza dell'antico etnico LAFINON che ricorre nella leggenda monetale di Laos e accettando, sia pur con riserva, l'acuta tesi della Zancani che tra Laos e Lainos corra lo stesso rapporto che ella pone tra Siris e Sirinos, è indubbia l'esistenza di un centro archeologico di Laino che se non stazione di sbocco o di valico del commercio sibaritico nel VI secolo, sopravvisse come centro lucano ellenizzato nel IV-III secolo a.C. mancando invece, fino ad oggi, qualsiasi traccia di materiale romano e ignorandosi la presenza di una colonia o di un *pagus* in quel luogo.

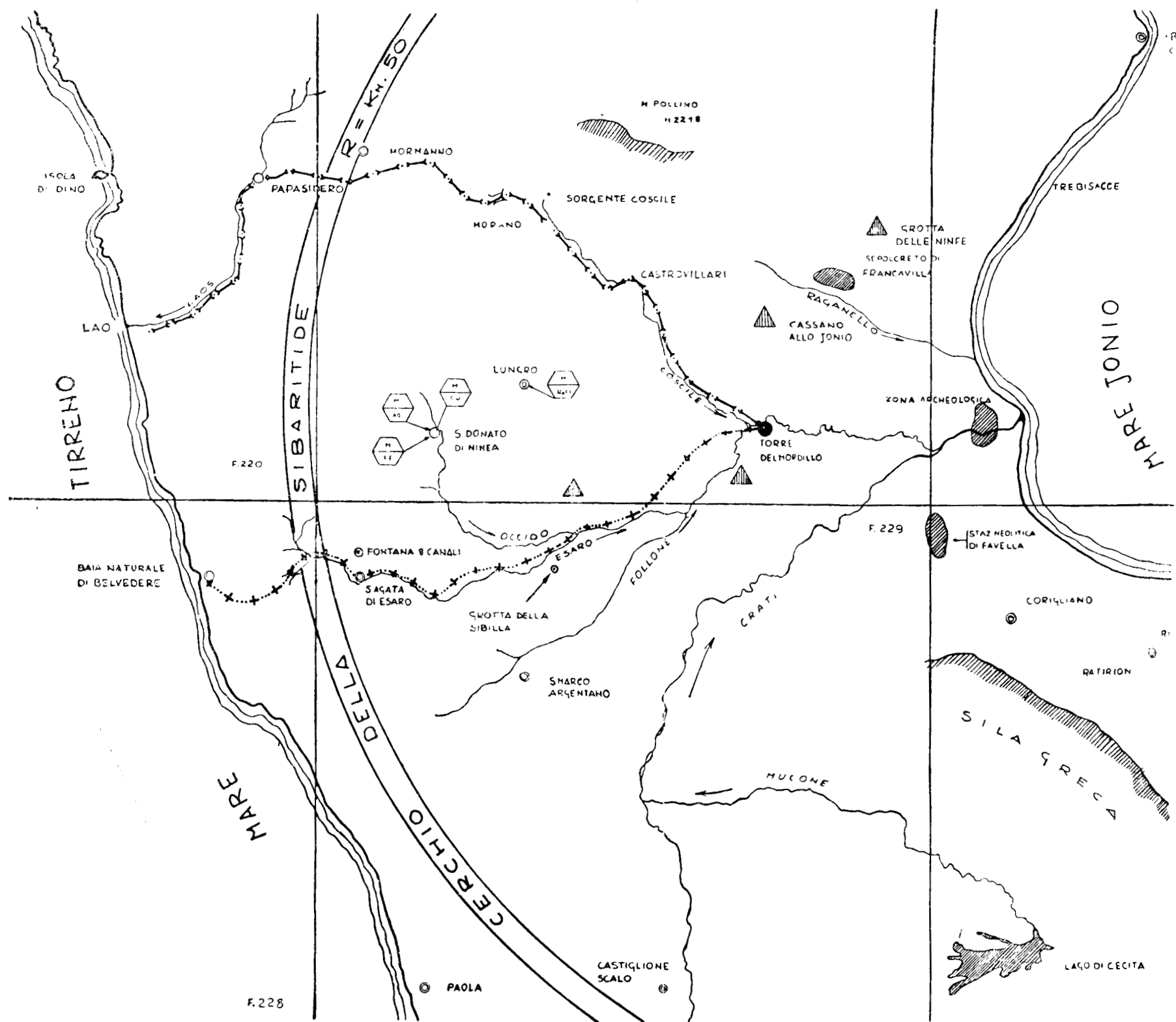
E infine Edoardo Galli, che ebbe a visitare quella zona dopo le ultime scoperte di Laino borgo, se non poté portare alcun nuovo elemento probante sul sito di Lao, ebbe il merito d'illustrare i materiali della collezione Cappelli e di assicurarne i pezzi più cospicui al Museo di Reggio. Comunque da quelle scoperte e da quei rapporti appare chiaramente che il bacino del Lao con il suo grande emporio sul fiume e i suoi minori centri montani di Laino e di S. Gada, rappresentano uno dei problemi più importanti nello sviluppo della colonizzazione e dell'ellenizzazione della zona di confine fra la Lucania e il Bruzio. Resta peraltro il problema più grave da risolvere: rintracciare fra scoperte e ruderi segnalati alla destra e alla sinistra del Lao, di età lucana e romana, il sito dell'antica colonia sibarita. E le prime vestigia sembra che ce ne siano venute, e ce ne possano ancora venire, dalle opere di bonifica.



1. Fra le pareti rocciose della valle del Lao (pp. 65-66).

2. Ponte sul Lao presso Papasidero (pp. 65-66).





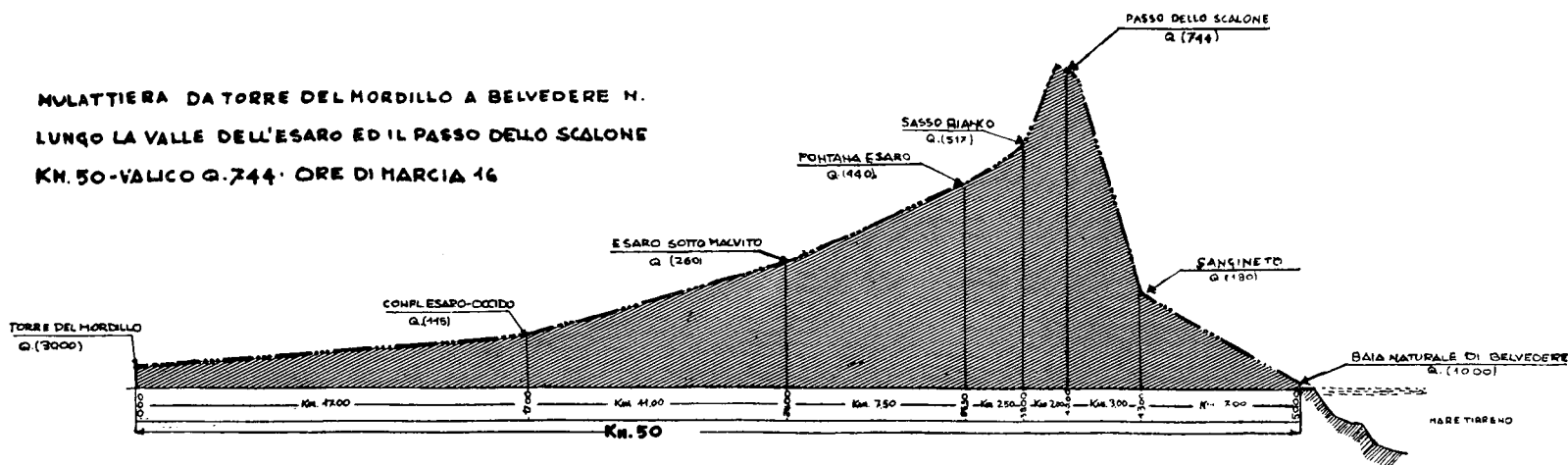
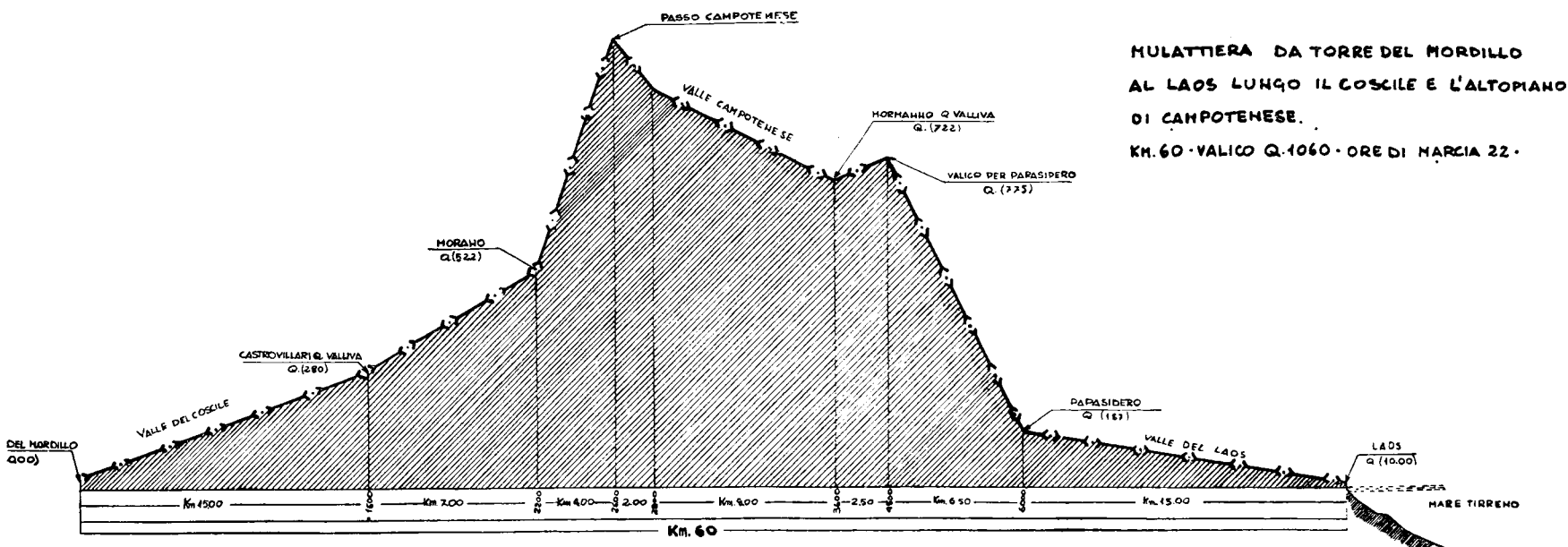
3. Le due vie istmiche per Belvedere marittimo e per Lao (p. 67).



4. Fontana presso le sorgenti dell'Esaro (p. 67).

5. Nella gola dell'Esaro presso il valico (p. 67).





6-7. Profili dei collegamenti di Sybaris con il Mar Tirreno (p. 67).

Nel 1960, costruendosi un acquedotto, veniva messo in luce Lungo l'argine sinistro del fiume nella località 'Vacchèra' (un toponimo della stessa famiglia di 'Varcaturò' e 'Vaccarizza') che, trovandosi poco discosta dal ponte della via nazionale, indica anch'essa un antico traghetto in corrispondenza del colle 'Marcellino' che sovrasta la riva del fiume, un grosso muro a blocchi squadriati di tipo greco che, correndo, lungo l'argine del fiume, poteva appartenere alle opere di arginatura o di banchinamento dell'antico porto fluviale; e, inoltre, la scoperta più recente di un altro più possente muro greco sul colle che sovrasta la riva sinistra, viene a confermare l'ipotesi più naturale che la città greca si trovava sulla sinistra e non sulla destra del fiume. Non resta ora che seguire queste tracce per determinare la natura e l'età di quelle costruzioni e far sì che Lao costituisca, anche con la testimonianza archeologica, il primo e più importante sbocco del commercio sibaritico sul Tirreno. Pertanto il voto che venne da noi formulato lo scorso anno per l'esplorazione di Lao, conserva ancor oggi tutta la sua viva e urgente attualità.

Ma se su Lao siamo sufficientemente documentati, non altrettanto lo siamo per Scidro che viene dalle fonti associato a Lao tanto nella espansione coloniale della maggiore fortuna di Sibari, quanto nelle dolorose vicende dei profughi che, dopo la distruzione, a Lao, Scidro e Posidonia trovarono rifugio. Di Scidro (*Skidros*) non si conosce alcun dato topografico, né dalla omonimia di un corso d'acqua che lo lambisse, né dalle sopravvivenze toponomastiche dei luoghi. Lo si è dai più identificato con Sapri senza specifiche ragioni né di scoperte né di appropriate condizioni geofisiche del luogo, poiché né la baia né l'area del centro abitato hanno rivelato finora la minima traccia di rovine o di sepolcri greci; inoltre la vicinanza a *Pyxùs* e al suo fiume omonimo farebbe escludere la presenza di un altro scalo a Sapri, priva di un importante corso d'acqua, sia nel periodo della rivalità fra Sibari e Siri, sia nel periodo seguito alla distruzione di Siri e della incontrastata egemonia di Sibari. E ancor meno verosimile è l'ipotesi, seguita pur da qualche serio studioso (Ciaceri, Bywanck), che vede in Papasidero, nel pittoresco paese che sbarra il corso del Lao nel punto della sua rocciosa strozzatura (figg. 1-2), il luogo di Scidro, supponendo che quello schietto toponimo bizantino sia una popolare corruzione dell'antico nome di *Skidros*. Più legittime sono invece le ipotesi di coloro che

collocano Scidro a sud di Lao lungo la costa occidentale di quel che possiamo considerare territorio della Sibaritide, a Cetraro o a Belvedere marittimo; ed io, dopo una ricognizione sul luogo, compiuta con uno dei più esperti conoscitori del territorio della Sibaritide, Ermanno Candido¹, ho tratto il convincimento che, potendo il commercio sibaritico giovare vantaggiosamente di uno scalo marittimo intermedio per raggiungere Lao, si dovesse quello scalo ritrovare lungo la costa occidentale e che ad esso corrispondesse Skidros in funzione secondaria e complementare di Laos: tale scalo per maggiore comodità e brevità di accesso corrisponde precisamente alla rada di Belvedere marittimo.

È opinione corrente che la via del commercio sibaritico, fin dalla sua prima prospera espansione e dai contatti e dagli scambi con il commercio etrusco, avvenisse per via carovaniera sulla prima balza del Pollino a traverso l'altipiano di Campotenese fino a raggiungere il corso del Lao e di là ridiscendere il fiume fino al grande estuario e al suo emporio fluviale e marittimo: per raggiungere l'altipiano di Campotenese, prima della strozzatura che lo chiude verso l'attuale scoscesa via della 'Dirupata' per Castrovillari, si risaliva il corso dell'antico Sybaris (Coscile) che fa capo all'antico e odierno paese di Morano, da cui ha inizio il vero e proprio altipiano. Ma era indubbiamente una via lunga e disagiata: salire alla quota di oltre 1000 metri (le sorgenti del Lao si trovano a 1040 metri) per poi ridiscendere, a meno di non deviare per le balze anch'esse precipiti di Mormanno, lungo il corso del fiume che nel suo tratto mediano, a Papasidero, scorre fra alte pareti di roccia che ne contenevano nei periodi di pioggia e dello scioglimento delle nevi la vorticoso corrente, raggiungendo la foce con un percorso di poco più di 41 chilometri (figg. 1-2). Il calcolo quindi che fa il Lenormant che un carro o una bestia someggiata potesse compiere in due giorni il percorso da Sibari a Lao passando per Campotenese, non può essere certo applicato a un grosso commercio carovaniero qual'era quello di Sibari e alla natura dei suoi prodotti d'esportazione. A ciò s'aggiunga che la via carovaniera di terra poneva Sibari, nella

1) Debbo anche ad Ermanno Candido la bella documentazione fotografica che illustra questa relazione e al giovane Mario Candido, della Scuola di architettura di Venezia, la preziosa documentazione grafica e cartografica.

prima metà del VI secolo, a contatto con lo sbocco della via carovaniera di Siris verso il corso del Bussento (*Pixùs*), contatto che, fino a quando Siris esercitò il suo florido commercio di concorrenza, Sibari dove evitare cercando di raggiungere Lao con una via più diretta e indipendente. Tale via era offerta dalla valle dell'Esaro che conduce, agevolmente con il suo corso e le sue sorgenti al valico di Belvedere e alla sua rada (fig. 3). L'Esaro (*Aisaros*), da non confondere con l'altro fiume omonimo del crotoniate, è, dopo il Crati e il Coscile, il maggior corso d'acqua della Sibaritide; nasce dagli ultimi contrafforti nord-occidentali della catena del Pollino e unisce le sue acque al Coscile (*Sybaris*) presso S. Marco Argentano (l'antico *Argentanum*) aumentandone considerevolmente il volume e la portata. Abbraccia un bacino di 100.000 ettari con una ventina tra borgate e comuni che hanno anche oggi il loro naturale scalo ferroviario e marittimo a Belvedere anziché a Paola per la più lunga e accidentata via di Cosenza e il valico della Crocetta. Corsi d'acqua e sistema orografico ne fanno il naturale retroterra della Sibaritide; ma il paesaggio è completamente diverso da quello della piana di Sibari. Il terreno è tutto a poggi e a valloncelli, sparso di grandi querce, d'ulivi e vigneti, chiuso al fondo dalla muraglia dei monti di Paola; il solo forte rilievo è quello della valle di S. Agata dove il fiume s'incassa in una gola pittoresca e boscosa (figg. 45).

I Sibariti, anziché risalire l'altopiano di Campotenese fino alle sorgenti del Lao, non avevano che seguire dal Sibari - Coscile la valle pianeggiante dell'Esaro, risalendone il corso fino all'ultimo poggio occupato oggi dal paesino silvestre e montano di S. Agata sull'Esaro (m. 420) e di là, costeggiando il letto del fiume fino alle sorgenti, giungere al valico (Passo dello Scalone a m. 744, figg. 6-7) da cui, dopo un colle su cui sorge il moderno paese di Belvedere aggruppato intorno alle torri del suo castello aragonese, si scende agevolmente ad un'ampia e bella rada chiusa d'ogni lato da monti tranne che sul lato di nord, dove una via costiera conduce per Amantèa, al fiume Lao e a Scalèa. La rada, senza essere un porto naturale, è difesa a nord da un lungo molo naturale formato da scogli che difendono sufficientemente il bacino dai venti di maestrale e di libeccio. Era insomma una rada che, dopo il più breve e non disagiata percorso della valle dell'Esaro e un valico di modica altezza, non esposta alle rapide dell'alto corso

del Lao, e non esposta ai rigori invernali dell'altopiano di Campotenese, offriva, nel territorio stesso della Sibaritide, un primo scalo di scarico e di deposito delle merci; di là o per via marittima con mezzi di cabotaggio nella buona stagione, o per via di terra per la facile e comoda fascia litoranea, potevano le merci essere trasportate al vero e proprio emporio fluviale e marittimo di Lao dove avveniva l'incontro e lo scambio di prodotti con le navi etrusche. Le merci che non venivano assorbite da tale scambio, potevano risalire il corso del Lao fino al centro di Laino e di là essere inoltrate per Lagonegro e il vallo di Diano nell'interno della Lucania. Il circuito veniva così egualmente a richiudersi tra Sibari Lao e Campotenese, ma seguendo un cammino inverso a quello che finora veniva tracciato, una via marittima o costiera in luogo di una via d'altopiano e terrestre; anche senza calcolare la maggiore lunghezza e tener conto delle più alte quote, il percorso Sibari-Esaro-Lao veniva a svolgersi lungo un solo lato del triangolo il cui vertice veniva ad essere segnato dalle sorgenti del Lao o dal moderno abitato di Mormanno. Dovendo pertanto dare un nome alla rada di Belvedere marittimo parmi che ad essa convenga assai bene quello dell'antica Skidros, quale scalo complementare e sussidiario di Lao e che proprio per questa sua funzione, non venne più specificamente ricordato dalle fonti storiche e geografiche. L'odierno paese di Belvedere a mezza costa fra il valico e la rada, in posizione forte di vedetta e di difesa, può corrispondere anch'esso all'antico abitato della più piccola colonia tirrena di Sibari. Lo scalo di Skidros, oltre a diventare rifugio dei profughi sibariti, dov'è conservare la sua funzione finché Turii poté avvalersi del porto di Sibari per l'avvio delle sue mercanzie sul Tirreno; e verosimilmente per la via terrestre di Scidro e Cerilloi dove avvenne l'irruzione nel 389 dell'esercito di Turii contro i Lucani. In verità il particolareggiato racconto di Diodoro (XIV, 101, 3) parla d'una marcia tra i monti e dell'imboscata in cui sarebbero caduti gli Italioti; ma la sconfitta avvenne (Strabo VI, 252) presso la città di Lao dov'era l'oracolo di Draconte in vista del mare e delle navi di Dionisio che raccolsero i superstiti.

Contro la nostra ipotesi della via istmica dell'Ésaro e dell'identificazione di Belvedere marittimo con Skidros a preferenza di quella di Castro-Villari- Morano-Campotenese, si opporrà il fatto che nella valle dell'Ésaro e a Belvedere non affiorino o, comunque, non siano stati segnalati ruderi

antichi. Ma, in luogo di ruderi, abbiamo qualcosa di più e di meglio da presentare a favore dell'importanza archeologica di quella zona: una preziosa testimonianza epigrafica, il più prezioso, anzi il solo finora documento epigrafico che possa ricollegarsi alla più antica storia della Sibaritide e che, inesplicabilmente, sembra quasi dimenticato dagli studiosi di Sibari e della sua espansione territoriale.

Nel 1852 veniva comunicata da uno dei più benemeriti studiosi calabresi, Vito Capialbi, al Minervini, direttore e redattore principale del *Bollettino archeologico napoletano*, la copia di un'iscrizione greca arcaica sottilmente incisa su una piccola ascia votiva in bronzo trovata, asseriva il Capialbi, anni addietro fra alcune rovine di S. Agata sull'Ésaro. L'oggetto era venuto in possesso di un privato residente a Roma, non si sa se proprietario del luogo o acquirente e al Minervini non restò che pubblicarne sollecitamente il disegno e la trascrizione nel *Bollettino archeologico napoletano* (N. S., 1, 1852, p. 137) con qualche errore di lettura e d'interpretazione che non diminuiscono la sua benemerenza di primo e sollecito editore. L'iscrizione venne poi ripubblicata con la più corretta lettura dal Dittenberger (*Hermes*, XIII, 391) e con la sua lezione e un apografo è registrata nel Corpus delle iscrizioni greche (*I.G.*, XIV, 643=*I.G.A.*, 543). Distribuita in sei linee con le spezzature imposte dal breve spazio di un'ascia votiva, incisa in caratteri arcaici della I^a metà del VI secolo, fedelmente resi dal primo facsimile trasmesso al Minervini, suona:

Τᾶς Ἑρᾶς ἱερὸς
εἶμι, τᾶς ἐμ' πεδί-
ωι, Κυνίσκο-
ς μὲ ἀνέθηκε
Ὡρταμος φέρων
δεκάταν

Limitandoci a rilevare quanto è strettamente pertinente al tema della nostra comunicazione, dobbiamo soprattutto osservare che l'oggetto votivo (πέλεκυς) proviene da un tempio, sacello o 'santuario di Era posto nella pianura (ἐμ πεδίω): si tratta dunque di un edificio sacro dipendente da una città della Sibaritide, posto in un'area suburbana e pianeggiante nella stessa zona della valle dell'Esaro in cui l'oggetto votivo fu rinvenuto.

Né può stupire che in una regione eminentemente boschiva la divinità di Era fosse venerata con l'offerta dell'arma che è attributo di dei e d'eroi e strumento al tempo stesso di lavoro. Era veniva anch'essa venerata con l'epiteto di *hoplosmía*, di dea armata, e non mi si accuserà di estrosità folkloristiche se ricorderò che ancor oggi, sulla vetta del Pollino, uno dei santuari più venerati e oggetto di sagre popolari, è il santuario della Madonna delle armi.

Lasciando ad altro luogo la cura di un più adeguato commento a un così importante testo epigrafico, debbo comunque far notare che lungo la via istmica che abbiamo ritenuto di poter indicare per i più antichi traffici tra Sibari e Lao, fra lo Jonio e il Tirreno, il rinvenimento di un'iscrizione che per il carattere e per il contenuto dev'essere posta fra le testimonianze più preziose della Sibaritide e, potremmo anche dire, della stessa città di Sibari, non può non avvalorare la nostra ipotesi dello scalo di Skidros a Belvedere marittimo e della importante funzione che esso ebbe nell'appoggiare e assicurare i traffici marittimi e costieri di Sibari con il suo primo grande emporio tirreno di Laos.

Nevio Degrassi:

Il mio intervento, in relazione alle comunicazioni del prof. Lugli e del dott. Adamesteanu, vuol dare notizia di alcune recenti scoperte nella regione pugliese, che ci hanno fornito qualche nuovo dato archeologico su strade di età romana e di età preromana.

Nel 1961 resti di una strada romana sono venuti alla luce a pochi chilometri ad est di Taranto in località Cimino. Seguita per un percorso di circa 200 metri, la strada è in prosecuzione quasi diretta della moderna via Platea, e quasi parallela, ma più a sud, della nazionale n. 7, la via Appia, che porta verso S. Giorgio jonico.

L'antica strada, lastricata con lastre poligonali, che recano i solchi lasciati dal passaggio dei carri, era larga 7 metri; lateralmente ad essa è una larga striscia di terreno argilloso, indizio sicuro dell'esistenza, sul medesimo percorso, di una strada più antica semplicemente battuta. Lungo le due strade si sono trovati resti di un insediamento preistorico e tombe

di età ellenistica, tra cui una a naiskos. Si è recuperato anche un frammento di iscrizione latina funeraria.

Poco più lontano da Taranto, presso S. Giorgio jonico, e precisamente in località Montefusco, si sono identificati resti di ambienti termali romani, forse di una villa. Alcuni muri però, le cui fondazioni sono in grossi blocchi di tufo ad assise regolari, sembrano far parte di una costruzione più antica. Questi ritrovamenti sono sulla stessa direttrice della strada antica in località Cimino sopra ricordata.

È questo forse il ramo della via Appia che passava per Taranto? La larghezza della strada, la sua alta antichità, i numerosi resti archeologici rinvenuti sul suo percorso indicano che si trattava di una strada di notevole importanza. D'altra parte il suo percorso, ancora più a sud della strada moderna per S. Giorgio, fanno pensare piuttosto all'antica strada che da Taranto portava a Manduria e quindi, lungo il Salento, sino a S. Maria di Leuca, strada ricordata anche dalla Tabula Peutingeriana, e che fu certamente importante già nel IV e nel III secolo a.C., dati i rapporti tra Taranto e Manduria: la percorse probabilmente Archidamo di Sparta, che nel 338 morì sotto le mura di Manduria, e Quinto Fabio Massimo, che conquistò nel 209 Manduria, in mano di Annibale, prima di attaccare Taranto. La strada romana ha cioè seguito, in questo tratto, una strada di età precedente.

Alla via Appia si riferiscono certamente altri due ritrovamenti: in località Misicuro; la *Mesochoron* ricordata dalla Tabula Peutingeriana e dall'Anonimo Ravennate, sono oggi ancora visibili, nella fattoria Galeone, resti di ambienti termali, e i contadini del luogo indicano sul terreno il percorso dell'antica via Appia, i cui resti affiorano nelle arature. Sembra probabile quindi che da Taranto la via Appia seguisse per un primo tratto il percorso della strada per Manduria, strada di origine più antica e più importante in età preromana. Da S. Giorgio la strada proseguiva poi per Misicuro, congiungendosi forse a un altro ramo della via Appia che passava a nord del Mar Piccolo omettendo Taranto, se è esatta l'ipotesi avanzata dallo stesso prof. Lugli nel 1955, al IX Congresso di Storia dell'Architettura.

Un altro breve tratto della via Appia è stato identificato recentemente nei pressi di Latiano. La strada corre qui all'esterno delle mura del centro

apulo di Muro, che è probabilmente da identificarsi con *Scamnum*, ed è sul percorso della vecchia strada per Oria, ciò che ci conferma la sua identificazione con l'Appia.

Il problema dell'esistenza di una rete stradale anteriore a quella romana è, per la Puglia, particolarmente importante. Il grande numero di centri abitati della regione — centri indubbiamente collegati tra loro, e collegati con Taranto per ragioni di commercio — (basterebbe ricordare le ceramiche d'importazione dalla Grecia e le ceramiche protoitaliote ed apule diffuse in tutta la regione) presuppongono, ovviamente, anche una rete stradale abbastanza intensa. I centri apuli sono infatti molto più numerosi di quanto generalmente si supponga: oltre a quelli ricordati dalle fonti storiche, e che spesso non siamo in grado di ubicare, molti sono i centri archeologici anche importanti di cui ignoriamo il nome antico (ricordiamo ad esempio Monte Sannace che solo ipoteticamente si è identificato con la *Thuriae* apula) e molti altri centri si vanno man mano scoprendo. Anche negli ultimi due anni abbiamo potuto identificare ancora diversi abitati apuli (e parlo di abitati, non di piccoli stanziamenti): nella sola provincia di Taranto abbiamo identificato un villaggio indigeno in località Follerato, presso Ginosa, un altro in località Badessa Vecchia, presso Martina Franca, un altro ancora presso Castellaneta, in località Speciale Vecchia nei pressi della masseria Gadella.

Sembra quindi naturale supporre che tutti questi numerosissimi centri dell'interno della Puglia fossero collegati da strade. Non si tratta, naturalmente, di strade di grande comunicazione, come quelle romane atte a sopportare intenso traffico, ma piuttosto di strade o sentieri di terra battuta, tali però da rendere possibili e agevoli i rapporti di commercio tra le varie località. La strada semplicemente battuta che abbiamo ricordato prima vicino a Taranto, in località Cimino, ne costituisce un esempio. Una prova, a nostro avviso, dell'intensità della rete stradale preromana ci è data dalle numerose strade che partono da Manduria. In un tratto di mura, da noi messo recentemente in luce, di poco più di un chilometro, si aprono ben 6 porte, da cui escono altrettante strade che portavano a diverse località del contado: nel fondo roccioso sono ancora ben chiare le impronte delle carreggiate.

Queste strade preromane perdettero gran parte della loro importanza,

o anzi della loro funzione, dopo la conquista romana, e soprattutto dopo la guerra annibalica, cioè dalla fine del I II sec. a.C. quando la Puglia si spopolò, molti centri apuli non furono più abitati e restarono vive solo le città esistenti sul percorso delle strade romane di grande comunicazione, quasi moderne autostrade attraversanti la regione: soprattutto la via Appia, sia sul percorso più antico che su quello dell'Appia Traiana, che congiungevano Roma a Brindisi. In età romana la Puglia, dal punto di vista delle strade, è soprattutto una zona di passaggio verso Brindisi, cioè verso l'oriente.

È difficile ricostruire l'andamento delle strade apule, di cui sul terreno, in genere, ben poco è rimasto. Abbiamo fatto qualche tentativo di ricerca per le strade che si dipartono da Monte Sannace, il grande centro della Peucezia vicino a Gioia del Colle che stiamo scavando da alcuni anni. Una strada sembra portare da Monte Sannace ad Adelfia (centro apulo di una certa importanza), e quindi a Bari, seguendo una linea più diretta di quella dell'attuale strada nazionale Gioia-Bari. Un'altra strada da Monte Sannace andava verso Conversano, altro centro apulo, ove è forse da supporre l'antica *Norba*. Ma per Monte Sannace doveva anche passare una delle strade più importanti della Puglia preromana, una strada che potremo chiamare di grande comunicazione, che dall'Adriatico, forse nei pressi di Polignano a Mare, la supposta *Neapolis* — passando per Conversano e quindi per l'odierna Turi — raggiungeva Monte Sannace e quindi Santo Mola, altro stanziamento peucetico nei pressi di Gioia del Colle, e da qui portava a Casal Sabini (noto anch'esso come stanziamento prima preistorico e poi peucetico) e poi ad Altamura e a Gravina, addentrandosi infine verso ovest nel territorio dei Lucani sino a Serra di Vaglio, e congiungendosi poi alle altre importanti strade che salivano alla stessa zona, lungo il corso del Bradano, dalla zona di Metaponto.

La scoperta fatta dal prof. Lugli di una serie di strade più o meno parallele da sud a nord, che dall'interno delle Puglie arrivano all'Adriatico, sembra molto importante. Difficile è però rispondere alla domanda che lo stesso prof. Lugli ha posto, se cioè queste strade si riferiscano a centuriazioni di territori in età romana, o se invece piuttosto si tratti di strade più antiche, costruite anche per motivi di praticità commerciale. Mentre infatti alcune strade sembrano congiungere centri apuli — Gravina, Canosa,

Barletta, ecc. — per altre questo risulta molto meno evidente, anche se non escluso, dato che molti centri abitati apuli, come abbiamo detto, sono ancora oggi ignoti. La recente identificazione, cui abbiamo prima accennato, di un abitato indigeno presso Martina Franca, sembra indicare una alta antichità per la strada che da Egnazia, passando appunto per Martina, si dirigeva verso Taranto. Io ritengo però che una risposta esauriente a questo problema potrà essere data solamente dopo uno studio accurato del percorso di ognuna di queste strade, e l'esame di tutta la documentazione archeologica esistente sul percorso.

Giuseppe Foti:

I dieci minuti concessimi sono forse troppi. La brevità del mio intervento consentirà ad altri di parlare più a lungo delle proprie esperienze. Sono Soprintendente in Calabria da poco tempo e l'esperienza, acquisita con le esplorazioni e lo studio dei problemi relativi alle vie di comunicazione nella regione nell'antichità, è troppo tenue perché io possa tentare di risolvere problemi. Solamente mi sia consentita qualche osservazione che mi viene dettata dai primi studi dei luoghi.

Alcuni mesi or sono un ritrovamento fortuito, importantissimo, che ho già illustrato in una comunicazione al recente Congresso di Preistoria e Protostoria a Roma, ha dato nuova luce alla situazione protostorica della Calabria. Si tratta di un sepolcreto ad incinerazione di tipo protovillanoviano apparso nei pressi di Tropea. E Tropea, nella comunicazione al Congresso ho indicato come «tappa» della discesa di queste popolazioni protovillanoviane dal nord verso il sud fino a Lipari e Milazzo. Forse dicendo «tappa» non ho sbagliato: è possibile che veramente si tratti di una discesa in epoca protostorica per via di terra o per via di mare. Più probabile per via di mare, ma non impossibile per via di terra: per quella stessa via che stamane il prof. Maiuri ha ritenuto non agevole ai contatti e alle comunicazioni tra Sibari e il mar Tirreno in età storica, cioè quella via dell'Appennino che corre accanto al Pollino.

Sono d'accordo col prof. Maiuri che in epoca storica, cioè all'epoca dell'apogeo di Sibari, il contatto di Sibari col Tirreno avvenga per la strada

più facile, ma non è escluso, e forse sarà possibile dimostrarlo allorché si potrà eseguire una perlustrazione più accurata dei luoghi, che la via dell'Appennino, quella che costeggia il massiccio del Pollino, sia stata battuta in età protostorica dalle popolazioni italiche.

Un'altra osservazione, o meglio una constatazione, posso fare dopo avere visto in questa sede — e per la prima volta — il mosaico della fotografia aerea della Calabria. In esso, Adamesteanu ha segnato alcune strade antiche, che posso confermare veramente esistenti dopo avere esplorato le zone. Così è per il «dromo», la via che correndo parallela al mare attraversa l'abitato dell'antica Locri e prosegue per l'antica Caulonia; così è per la via che da Locri, attraverso l'Appennino, conduce alle colonie di Medma ed Hipponion. La fotografia aerea dunque appare come un prezioso ausilio per lo studioso e una riprova delle osservazioni dirette sul terreno.

Un'altra strada segnata sul mosaico è quella che, scendendo da Taranto, passa sotto Francavilla Marittima e poi scende nella piana di Sibari per proseguire, oltre il Crati, verso Crotone. È un tracciato facilmente riconoscibile e quasi certo perché collega la piana di Sibari e quindi il sito dell'antica città, con le colline circostanti quelle colline sulle quali numerosi piccoli centri greco-italici appaiono all'occhio dell'archeologo osservatore dei luoghi. E fra questi centri vi è quello, noto per il ritrovamento della necropoli, esistente nei pressi di Francavilla Marittima, i cui scavi, clandestini per ora ed eseguiti senza metodo, hanno pur dato materiale protostorico italico e materiale greco. Si tratta quindi della necropoli di una città indigena che ha avuto contatti con Sibari o comunque, con la colonizzazione greca.

Mi pare di non potere, per adesso, illustrare altre scoperte che possano dare un contributo al tema del Convegno. È possibile che, nel corso delle discussioni, qualche elemento utile possa emergere, che mi permetta di dire la mia parola.

Mario Napoli:

Parlando per dovere di ufficio, per aggiungere qualche notizia che sia in rapporto con le relazioni finora tenute, sarà brevissimo, riservandomi

eventualmente di entrare nel merito del problema generale, sin qui impostato, domani, quando saranno completate tutte le relazioni sulla viabilità, compresa quella marittima.

Comincio dalla prima relazione, quella del professore Devoto: egli ci ha detto, fra le altre cose, che la parola greca giunge a volte in ambiente etrusco senza passare per Roma, e si è posta la domanda se questa etruscizzazione della parola greca sia fenomeno che avvenga a nord di Roma o a sud di Roma, nella piana campana. Egli ha aggiunto che soggettivamente preferiva la prima soluzione, vedendo la funzione etrusca in Campania tarda e su un piano culturale secondario. Ora, proprio gli scavi di questi ultimi mesi ci permettono di riproporre al professor Devoto il problema. Già panno scorso, infatti, al primo Convegno accennammo ai villanoviani di Pontecagnano, al rinvenimento di tombe isolate, di materiale sporadico, e vi dissi che ove sarebbe stato possibile avremmo condotta a Pontecagnano una ricerca sistematica.

Ci siamo riusciti: con l'aiuto dei miei giovani collaboratori abbiamo esplorata la zona di Pontecagnano piuttosto intensamente. Tralasciando quelle che sono le tombe di età più recente, e riportandoci a quelle di età più alta, vi dirò che abbiamo trovato tutto un gruppo piuttosto ricco di tombe della fine del IX secolo, tombe che per il rito (l'incinerazione), per le loro forme, per il corredo (non inteso nel singolo pezzo ma nella sua totalità) ci riportano perfettamente all'ambiente di Tarquinia ed a quello dell'Etruria interna. Ci siamo cioè trovati di fronte a questo fenomeno, di avere lì, vicino Salerno, a Pontecagnano, documentata la presenza di una fase culturale identica nel modo più assoluto a quella che chiamiamo villanoviana o protoetrusca. Non spetta a me dire chi erano gli abitanti di Pontecagnano, basta che io dica che erano gli stessi abitanti dell'area etrusca alla fine del IX secolo. Non SO come siano arrivati a Pontecagnano, se scendendo dal nord o valicando il mare: potrei dire a mia volta che soggettivamente preferisco pensare che siano arrivati dal mare. Comunque sia, resta il fatto che noi li troviamo a Pontecagnano, e che quindi il quadro della etruscità della regione campana viene ad essere non solo cambiato, ma, direi, violentato addirittura. Questo ci obbliga a chiedere al professor Devoto se mantiene ancora la sua soggettiva opinione che il contatto tra parlanti greco e parlanti etrusco sia da porsi a nord di Roma e non a

sud, quando gli stessi abitanti che erano a nord di Roma noi li troviamo presenti a sud, in Campania, già alla fine del IX secolo.

Per quanto riguarda poi la seconda relazione, quella del professore Lugli, molto di nuovo lo scavo archeologico non ci ha dato, per cui sono pochi gli elementi nuovi che gli possiamo offrire. Il professor Lugli, entrando nella zona di mia giurisdizione attraverso la via Popilia, si domanda se tale via debba effettivamente esser chiamata Popilia o con altro nome. Io mi permetto di chiamarla senza meno Popilia, perché non c'è nessunissima ragione di chiamarla diversamente. *Forum Popilii* è lì dov'è l'ingresso della valle del Tanagro, e la cartografia antica indica quella strada come via Popilia; non comprendo perché si debba non dico chiamarla diversamente, ma riproporre il problema. Esiste *Forum Annii*, d'accordo, ma *Forum Annii* non è confondibile con *Forum Popilii* essendo alla confluenza del Tanagro con il Bianco. Chi per caso ricorda quanto dissi l'anno scorso al 1° Convegno, ricorderà anche come la confluenza Tanagro-Bianco rappresentava uno dei due cardini della mia relazione (uno questo punto e l'altro Serra di Vaglio) e che la indicai come la via di penetrazione verso l'interno della Lucania che lasciava fuori la valle del Tanagro. La presenza di *Forum Annii* alla confluenza Tanagro-Bianco, anche se per una età successiva rispetto a quella che allora indicavamo, convalida l'ipotesi di una strada attraverso il Bianco-Platano.

Adamesteanu si mostra un po' perplesso circa la strada di accesso al vallo di Diano, strada che sembra egli non abbia potuto individuare con la fotografia aerea: noi, vedendo le cose da terra non dall'alto di un aereo, possiamo dire che nel vallo di Diano si giunge da sud, attraverso l'alta valle dell'Agri, e si esce dal vallo di Diano attraverso Atena, Caggiano, e di qui per Vietri di Potenza raggiungendo la già ricordata trasversale Platano-Bianco-Basento della quale ci siamo l'anno scorso occupati. Recenti notizie di rinvenimenti a nord di Auletta sembrerebbero riconfermare questo itinerario.

Non ho da aggiungere notizie di altri rinvenimenti recenti che possano illuminare le relazioni tenute stamattina, e dirò solo che sono molto lieto della constatazione fatta da Adamesteanu della validità di quel percorso Serra di Vaglio-Pietragalla che l'anno scorso noi indicammo come una delle trasversali più importanti per la viabilità dell'interno della Lucania

antica, collegando la valle del Basento con quella del Bradano, e, quindi, l'interno della Lucania con le coste orientali. Ciò dimostra che esaminando le cose da terra o esaminandole da cielo, quando un fatto c'è lo si vede sempre.

J.B. Ward Perkins:

Il prof. Adamesteanu ha fatto riferimento alle fotografie aeree del Foggiano, fatte dalla RAF nel 1943-1944, che servirono di base allo studio che il Bradford intraprese in quelle zone negli anni immediatamente successivi alla seconda guerra mondiale. Si ricorderà che il Bradford ha fatto tre o quattro campagne di ricognizione in questa zona, ed ha anche intrapreso qualche scavo, tutti di modesta entità ma dai risultati chiari e precisi.

Purtroppo il Bradford fu poco tempo dopo colpito da una malattia che, sempre aggravandosi, gli ha reso impossibile la pubblicazione di tutto questo così importante materiale. Recentemente però, su istanza della Society of Antiquaries of London e della signora Bradford, è stata nominata una commissione incaricata dello studio e della pubblicazione del materiale.

Si ricorderà anche che una delle caratteristiche più marcate del Foggiano è la netta sovrapposizione di tre civiltà, neolitica, romana e medievale, con scarsa continuità tra le varie fasi, e un tale deciso stacco ha certamente facilitato la divisione dei compiti da intraprendere. La parte neolitica è stata affidata al dott. Trump, la parte romana ad un ex-allievo dell'Accademia Britannica, sig. Barri Jones, e della parte medievale si occuperà la signora Bradford stessa. Come abbiamo ora sentito dall'Adamesteanu, nel decennio trascorso da quando Bradford era attivo in questo campo, molto del materiale sul quale erano basati i suoi studi è purtroppo sparito per sempre, cosicché credo che la pubblicazione dello studio di Bradford non possa mancare di recare un utile contributo alla nostra conoscenza della topografia antica del Foggiano.

Ora, se mi permettete, vorrei fare due osservazioni generali di carattere metodologico. La prima sottolinea, con tutta l'enfasi di cui sono

capace, le ultime parole dell'Adamesteanu. Se l'aeroplano e l'elicottero sono strumenti preziosi, lo sono anche i nostri piedi. La macchina fotografica può aprire molte porte, ma per l'esplicazione del contenuto ci vuole l'autopsia personale. E non c'è bisogno di citare esempi. Abbiamo tutti avuto delle esperienze del genere — la bella strada romana che si rivela un acquedotto di tempi moderni, e così via. Ogni scoperta fatta per mezzo della fotografia aerea deve essere controllata sul terreno, e non basta nemmeno un controllo superficiale; questo deve essere coscienzioso e severo, altrimenti l'ipotesi rimane un'ipotesi. Non dico certo queste cose per sminuire i risultati che è possibile ottenere dalle fotografie. Sono troppo ovvi e proprio oggi Adamesteanu ce ne ha mostrati degli esempi bellissimi. Ma trarre conclusioni affrettate può essere pericoloso. Quante volte nella nostra materia non vediamo che una supposizione, accettata e ripetuta senza una critica appropriata, finisce per essere considerata un fatto? Il 'forse' diviene un 'probabilmente', il 'probabilmente' viene poi dimenticato, e dopo due o tre citazioni in volumi autorevoli nessuno si ricorda più che il fatto era originariamente stato presentato come pura ipotesi e semplice argomento di discussione. In questo scorgo un vero pericolo, ed è un pericolo dal quale ognuno di noi deve guardarsi.

Per illustrare la seconda osservazione mi servirò di due esempi tratti dal lavoro recente dell'Accademia Britannica nell'Etruria meridionale, zona che non rientra certo nel programma di questo Convegno; ma che può tuttavia illustrare un fenomeno che credo sia comune a molti paesi del Mediterraneo, non esclusa la Magna Grecia. Si tratta dei cambiamenti avvenuti in tempi storici come risultato dell'erosione del suolo e dei suoi depositi alluvionali, soprattutto dopo il disboscamento di varie regioni dell'Italia centrale e meridionale. Quest'anno abbiamo effettuato due brevi campagne di scavo in punti dove la linea di una strada romana traversa la valle di uno degli affluenti veientani del Tevere. Ognuna di queste valli è caratterizzata da un fenomeno alluvionale che ha ricoperto tutta la bassa valle creando un piano nel quale il fiume stesso ha tagliato un fosso che può essere profondo dai cinque agli otto metri. In ambedue i casi il fenomeno si è dimostrato post-romano o, per meglio dire, è iniziato in tempi romani. Al 'Fosso della Crescenza' sulla via Veientana

presso la ‘Tomba di Nerone’ si è visto che il livello naturale si è alzato più di un metro fra la costruzione di un mausoleo in *opus reticulatum* e quella di un edificio ad esso addossato che era del terzo o quarto secolo, per poi sopraelevarsi di ancora quattro metri sul livello odierno della pianura circostante. A Veio stesso, sempre sulla via Veientana, la cifra è ancora più notevole — ben otto metri di terreno alluvionale sopra i resti di un piccolo edificio termale del primo secolo della nostra era, costruito proprio addosso alla strada. Questi esempi sono eccezionali solo in quanto il fenomeno è stato controllato cronologicamente per mezzo di un modesto scavo. Ed un momento di riflessione basta per farci realizzare come in certe circostanze — non certo estranee alla Magna Grecia, soprattutto nella zona costiera dove c’è stato un enorme deposito alluvionale in tempi storici — la fotografia aerea può presentare lacune che sono tali solo nel senso fotografico. Il materiale archeologico esiste, ma in questo caso non suscettibile di identificazione tramite questo metodo. Ci tengo a ripetere che questa non vuole essere una critica alla fotografia aerea ed ai suoi risultati; vuole solo essere un monito a chi l’adopera perché tenga presenti non solo le sue qualità positive ma anche i suoi eventuali limiti.

Bronislaw Bilinski:

Prendendo la parola vorrei giustificare prima il mio intervento sulla materia geografica. Fu proprio la geografia letteraria con cui avvenne il mio primo incontro con il mondo antico che è poi stato confermato dai diversi studi sulle vie del mondo antico verso le terre slave e infine dalla comunicazione presentata al Congresso delle Scienze Pre- e Protostoriche a Roma nel 1962, *Le vie dell’ambra, la Vistola e le carte geografiche di Tolomeo*.

Il prof. Lugli nella sua dotta relazione ha scelto il metodo retrospettivo: ha studiato prima la rete stradale della Magna Grecia nell’epoca romana per trarne infine alcune conclusioni riguardo alle vie greche. È vero che molto spesso il tracciato anche più remoto è seguito e osservato nelle epoche posteriori, ma tra la scelta del percorso delle vie, la loro

costruzione e gli scopi delle vie greche e romane corre tanta differenza che preferirei seguire il naturale cronologico sviluppo della rete stradale nel senso storico. È noto che la via greca utilizza piuttosto la configurazione naturale del terreno cioè si adatta alle condizioni fisiche imposte dalla natura, mentre la via romana esegue mutamenti del terreno attraverso lavori d'ingegneria. La via romana spezza le difficoltà, è più ardita e anche più corta avendo spesso come scopo principale uno scopo militare (Strabone, V, 285). Le vie greche invece nella Magna Grecia hanno avuto le loro origini nel commercio e se per i Romani, nelle epoche posteriori, le vie istmiche furono di poca importanza, per i Greci invece esse avevano un valore qualche volta fondamentale nella loro vita economica collegando le singole colonie sulle coste del mar Jonio con le colonie sulle sponde del Tirreno.

Solo adottando il metodo storico si può stabilire una cronologia dello sviluppo della rete stradale che subiva nella Magna Grecia diversi mutamenti e rotture causate fra l'altro anche dalla discesa dei popoli italici verso il sud. Inoltre esistono già degli studi sulle vie nella Magna Grecia e voglio ricordare il vecchio articolo di Ponelle e la monografia di Dunbabin, che dovrebbero essere trattati in una nuova discussione.

Il problema delle vie come è stato presentato, mi sembra troppo isolato dalle condizioni geografiche e sociali, dall'ambiente e dal fattore umano. La via invece come mezzo di comunicazione e di scambio è un fatto secondario ed è un risultato delle necessità economiche e politiche delle società in generale e, nel nostro caso, delle colonie greche e della loro attività sulle sponde italiche. Le vie sono una conseguenza materiale delle ben definite condizioni ed intenzioni economiche, sociali e politiche per diventare dopo uno strumento del loro sviluppo ulteriore. In tale impostazione il fattore umano e sociale appare come il movente primario e perciò vorrei richiamare qui l'attenzione, come ho fatto già l'anno scorso, sul fondamentale problema delle popolazioni indigene, italiche e i rapporti che esistevano tra loro e i coloni greci. Parlando delle vie della Magna Grecia è indispensabile vedere anche l'uomo sulle strade, cioè mostrare chi le batteva e chi le percorreva, muli o uomini portatori, schiavi o liberi, greci o italici. Si conosce la famosa frase dei Sibariti che si vantavano di invecchiare fra i poni e i fiumi della loro città, posta tra Crati e Sibari.

Non sono stati loro dunque a fare il traffico con le merci. La conoscenza del fattore umano non è senza importanza anche per il percorso delle vie ed è fondamentale per la conoscenza dell'economia della Magna Grecia e la loro struttura sociale. Il problema dunque dell'uomo si pone di nuovo con tutto il suo peso quest'anno nella discussione sulle vie della Magna Grecia come l'anno scorso nelle discussioni sui rapporti tra i Greci e gli Italici.

Di non minore importanza per quanto riguarda la conoscenza delle vie sono le fonti scritte e particolarmente i geografi tra cui eccelle per la ricchezza del suo materiale e la fondatezza delle sue fonti Strabone. Usando Strabone guida e maestro si può e si deve controllare tutte le vie da noi tracciate. Ogni nostro risultato ottenuto sulla base di ricerche archeologiche, aerofotografiche e sulla base dell'osservazione del terreno deve essere paragonato e confrontato con le misure trasmesseci dagli antichi. Anzi direi che si deve in tal modo tracciare la via antica affinché essa corrisponda più o meno alla misura trasmessaci dall'antichità.

Nell'esposizione del prof. Lugli sento la mancanza delle fonti scritte e particolarmente di Strabone e di altri geografi. Sono questi testi non troppo spesso letti anche dagli specialisti, poiché danno informazioni tecniche di cui si disinteressano gli storici della cultura e gli archeologi non sempre le tengono presenti.

Si è parlato delle diverse vie e il prof. Adamesteanu ci ha mostrato il suo mirabile lavoro di precisione, d'intuizione e di ricerca, ma io, associandomi alle lodi dei nuovi metodi, proporrei di limitare l'analisi ad alcuni tratti della Magna Grecia d'importanza particolare e specialmente alle cosiddette vie istmiche e di non prendere in considerazione, almeno agli inizi dei lavori, regioni troppo vaste.

L'assenza dunque, nelle relazioni, di fonti scritte geografiche viene confermata dalla mancanza delle misure antiche. Noi disponiamo di diverse misure su questa materia di cui le più antiche sono calcolate secondo i giorni e le più recenti (Artemidoro, Strabone) con gli stadi. Si potrebbe fare un lungo catalogo degli autori che dovrebbero esser presi in considerazione da Ecateo, Scilace fino a Strabone e i diversi peripli e periegesi fino alle carte di Tolomeo. Non si è fatto mai giusto e completo uso di queste informazioni per ricostruire le vie e mi permetto di farlo in altra

sede. Già il materiale di Ecateo trasmesso da Stefano di Bisanzio si potrebbe riordinare in qualche itinerario topografico e periegetico, poiché si tratta dei popoli dell'interno di cui la notizia dell'esistenza è arrivata alla conoscenza dei Greci attraverso le vie che si dirigevano dalla costa verso l'interno.

Una particolare trattazione richiedono le misure e il percorso delle vie istmiche: per esempio Aristotele nella *Politica*, VII, 1329, c'informa che il Golfo Scilletico e Lametico distavano di una mezza giornata di marcia. Per quanto riguarda Strabone posso solo segnalare alcune misure dei passaggi istmici, riservandomi la dettagliata trattazione che apparirà nell'*Archeologia* 1963: *I problemi della Magna Grecia*.

Strabone (VI 255, 256) usufruendo delle informazioni di Antioco trasmette la misura della distanza tra il Golfo Hipponiate, chiamato da Antioco Napetino, e il Golfo Scilletico calcolandola in 160 stadi che corrispondono alla misura di Aristotele di mezza giornata (si calcolava più o meno 300 stadi di marcia al giorno). Era questo il punto più stretto della penisola dove poi Dionisio progettava di costruire un muro di difesa (tra il Golfo di S. Eufemia e il Golfo di Squillace). Un'altra via istmica traccia (VI 233) Strabone, tra Thurioi e Kyrilloi vicino a Laos dandole la misura di 300 stadi pari a circa 55 km. Questa via corrisponde in qualche senso alla via che prima univa Sibari con il suo porto Lao; è questa una testimonianza preziosa poiché rivela non solo l'esistenza di tale via istmica, ma ci offre anche la sua misura. Il percorso di questa via, dalla zona di Sibari attraverso il passo di Scalone alla Baia di Belvedere, già notato dall'ing. Aletti e adesso presentato dal prof. Maiuri secondo i nuovi accertamenti di M. Candido, misura 50 km. e richiede un giornata di marcia, cioè corrisponde più o meno alla misura straboniana. Il suo percorso dunque merita un'analisi più attenta e più dettagliata.

Un terzo istmo nomina Strabone fra Taranto e Brindisi che secondo lui misurava 310 stadi (VI, 277) e richiedeva una marcia di una giornata (VI, 282). Plinio, 111, 79 gli dà XXXV m. p. Si può ricordare anche un istmo nominato da Strabone nel libro V, 251, tra Markina e Pompei di una lunghezza di 120 stadi.

Lo studio delle vie greche nell'Italia meridionale deve prendere in esame anche la possibilità dell'esistenza delle varie vie che cambiavano il loro percorso

secondo le stagioni: esse erano diverse in estate o in inverno, avevano diverso percorso di andata e di ritorno poiché era importante la posizione del sole in faccia o alle spalle¹.

Da tutto questo risulta che le fonti letterarie ci forniscono ben più materiale riguardante le vie della Magna Grecia di quello che ci è stato presentato.

In appendice vorrei aggiungere una osservazione e cioè che forse con le vie istmiche si deve spiegare l'emblema delle monete di Sibari, il famoso toro con la testa rivolta indietro. Il toro con la testa che guarda indietro esprime col suo gesto lo sguardo verso il punto di partenza cioè Sibari sebbene proceda avanti verso l'altra sponda. Si deve ricordare che il punto di arrivo nel porto di Lao è dimostrato pure dal toro sulla moneta ma con testa umana. Sulle monete invece di Thurioi appare già il toro attaccante come del resto dimostra lo stesso nome della città. Penso dunque che il toro nei suoi diversi atteggiamenti rispecchi in qualche senso la via istmica da cui Sibari traeva tanto profitto.

Werner Johannowski:

In merito alla relazione del prof. Devoto vorrei osservare che, come è stato già; anticipato nel volume degli *Atti* dello scorso Convegno dal prof. Mustilli, è subentrato in Campania un fatto nuovo, che conferma quanto dissi lo scorso anno, cioè che a partire almeno dalla prima metà del VI secolo il retroterra già occupato dai Sanniti era tagliato fuori dai contatti diretti con Cuma e dominato dal commercio etrusco. Gli scavi condotti in questa primavera nella necropoli di Capua hanno permesso infatti di chiarire meglio questo punto, in quanto si è potuto constatare che tale situazione perdurava già dalla seconda metà dell'VIII secolo e che è più attendibile la tradizione sostenuta da Velleio, che pone la fondazione di Capua da parte degli Etruschi appunto in quell'epoca così antica: che non quella accolta da Catone. Le sepolture più antiche, purtroppo spesso sconvolte da tombe più recenti e da scavi fatti con criteri non scientifici in epoche

1) Cfr. B. BILINSKI, *L'émerodrome Philonides, son record et la nouvelle inscription d'Aigion* in *Eos*, 1959-60, 1, p. 79.

diverse, sono nei casi accertati, salvo una eccezione già piuttosto tarda, ad incinerazione e di tipo tardo-villanoviano. Il cinerario è talvolta biconico, ma più spesso di forma ovoidale con labbro fortemente svasato, del tipo più diffuso nell'Etruria centrale, tra Bisenzio e Chiusi, e allo stesso ambiente ci riporta la ceramica italo-geometrica che trova le più strette analogie sia nella forma sia nella decorazione a Bisenzio. Il resto della ceramica è costituito nella grandissima maggioranza dei casi da tipi propri all'ambiente etrusco e scarsamente diffusi nella *Fossa-kultur* della Campania. Le forme più diffuse sono gli anforischi di forma sferoidale, e gli attingitoidi cilindrici con fondo ombelicato e ansa bifora talvolta apicata, e anche la composizione dei corredi è quella solita in ambiente etrusco. Carattere tipicamente etrusco ha anche la fase successiva, ancora scarsamente documentata, ma in cui appare precocemente il bucchero sottile, e lo stesso vale per il periodo che va dall'ultimo quarto del VII al V sec. a.C., anche se affiorano ogni tanto delle sfumature locali. Le importazioni greche, episodiche nella prima metà del VI sec. a.C. incominciano invece ad aumentare nei suoi ultimi decenni, ed è lecito sospettare che ciò sia dovuto alle conseguenze della sconfitta subita dagli Etruschi da parte dei Cumani nel 524 a.C.

Comunque risulta assai chiaro il carattere decisamente etrusco di Capua in analogia con il centro che ha preceduto Pontecagnano e in contrapposizione con gli altri centri campani finora esplorati che sono sì sotto influsso etrusco, ma in cui sopravvivono elementi della *Fossakultur*.

Premesse queste cose non vedo come mai gli elementi linguistici greci pervenuti in Etruria da Taranto per la via interna abbiano per forza dovuto attraversare una zona sotto influsso cumano, e ciò almeno fino all'ultimo quarto del VI secolo a.C., anziché diffondersi dalla Campania direttamente per la valle del Sacco verso l'Etruria.

Meluta D. Marin:

Prendo lo spunto dalle tre comunicazioni che fin'ora abbiamo ascoltato, quelle dei professori Devoto e Lugli e quella del dott. Adamesteanu, per dire qualche cosa riguardo ad una regione che meglio conosco: l'Apulia.

Il prof. Devoto ci ha indicato, per la diffusione delle parole, tre itinerari:

rari: uno marittimo, uno misto — marittimo e terrestre — e uno soltanto terrestre; il prof. Lugli ci ha tracciato in sintesi le strade romane; mentre con il dott. Adamesteanu siamo andati alla ricerca di strade nel periodo preistorico. Io mi soffermerò sulla situazione stradale dell'Apulia, regione che sebbene si trovi fuori dell'ambito della Magna Grecia, si stende però immediatamente alle sue spalle e per vari secoli subì potenti influssi culturali, economici e politici, specie da parte della potente colonia spartana di Taranto, sorta alle sue porte nel punto più strategico dello Jonio.

Nel suo intervento il prof. Degrassi ha messo in evidenza l'importanza di Taranto come nodo stradale: ha affermato che il tratto della via Appia da Taranto a Brindisi calca una strada già esistente, che altre strade univano Taranto a Manduria e ad altri centri del Salento (una strada — aggiungiamo noi infatti — doveva unire Taranto al grande centro di Rudiae e un'altra Taranto a Gallipoli, sebbene per quest'ultima la via marittima fosse la più indicata). Un'arteria principale doveva poi essere la strada che congiungeva Taranto a Caeliae passando per l'importante centro peuceta scoperto a Monte Sannace, nei pressi di Gioia del Colle. Questa strada immetteva nella mulattiera ricordata da Strabone, che da Brundisium, attraverso Gnathia, Norba, Caeliae, Rubi, Netium, Canusium, Herdonia, arrivava nel cuore della Daunia e dell'Irpinia fino a Beneventum; lungo questa strada Taranto poteva entrare in contatto con i principali centri della Peucezia e della Daunia. Certamente altre strade partivano da Taranto verso ovest, di queste una conduceva a Metaponto e ad Eraclea, sebbene in questa direzione la via marittima pare fosse la più indicata.

A questo punto, pensando a quanto ha detto il prof. Devoto riguardo all'esistenza di un itinerario terrestre lungo il quale si diffusero le parole, più che dare una soluzione ad un problema che tante volte mi sono posto, rivolgo a tutti una domanda: Data l'importanza di Taranto e le sue mire espansionistiche, l'antica via Appia, la *regina viarum* dei Romani, nel tratto che riguarda la regione apula (Tarentum-Silvium-Venusia) poteva essere una strada più antica, creata o dai Tarantini o dalle popolazioni indigene ed in seguito sfruttata e sistemata dai Romani? Con altre parole, l'Appia antica dei Romani poteva essere una strada preromana? Poteva essere questa una strada che almeno in parte i Tarantini avevano battuto per penetrare nell'interno della regione peuceta e lucana per giungere fino in Campania?

Il prof. Degrassi ha detto che per il tratto Taranto-Oria-Brindisi, l'Appia calcava una strada preesistente. Possiamo dire altrettanto per il tratto Taranto-Silvium? Questa domanda a me sembra quanto mai logica se pensiamo alle lotte che Taranto — pur essendo potenza prevalentemente marittima — ingaggiò con gli indigeni per l'occupazione del retroterra. Basti pensare alle tre guerre contro i Messapi, per capire il desiderio di questa colonia di estendere il suo predominio nella regione situata alle sue spalle. Purtroppo le tre guerre messapiche imposero a Taranto di rinunciare alla conquista della Messapia. Anzi i Messapi riuscirono a mantenere una certa autonomia pure dopo la conquista romana e per lungo tempo la lingua messapica non sarà soppiantata dal latino. Non riuscendo Taranto a conquistare la Messapia, non avrà tentato di spingersi verso nord, andando verso i più vicini Peuceti e i più lontani Dauni, anche per punire i primi, dei quali le fonti antiche dicono essere stati alleati dei Messapi contro i Tarantini? Ma oltre che da questa considerazione, la supposizione che l'Appia fosse una strada preromana, ci è venuta da un'altra osservazione.

A nord di Taranto gli itinerari antichi mettono la stazione romana di Silvium (Strabone afferma che nell'interno la Peucezia si stende fino a Silvium, Plinio ricorda i Silvini, ecc.), che alcuni studiosi sono propensi ad identificare con una greca *Sidion*, forse colonia tarantina, come dimostrerebbe l'esistenza di una moneta in oro con la leggenda ΣΙΔΙΝΩΝ coniata nel IV secolo a.C., in occasione della discesa di Alessandro Molosso in questa regione. Se Silvium — i cui resti si devono ricercare nei pressi di Gravina di Puglia, sulla collina di Botromagno — è *Sidion*, ciò indicherebbe una penetrazione tarantina nell'interno dell'Apulia e la presenza di una colonia tarantina nell'interno di questa regione potrebbe spiegare pure l'esistenza di una strada preromana mulattiera lungo la quale uomini, merci, parole potevano più facilmente circolare (Sappiamo tutti che l'organizzazione stradale nell'Italia meridionale è un'opera prettamente romana, ma ciò non vuol dire che tutte le strade furono tracciate *ex novo* dai Romani, i quali soltanto nel III secolo a. C. iniziarono la loro grande conquista militare in queste regioni. D'altra parte negare l'esistenza di qualunque strada là dove sono gli uomini, che non vivono mai completamente isolati, mi sembra un assurdo).

Teniamo ancora conto che questa strada Taranto-Sidion (Silvium) veniva

ad incrociarsi con un'altra arteria principale a cui accennava il prof. Degrassi, la quale da Polignano (Neapolis?), attraverso Conversano (Norba), Turi, il centro di Monte Sannace, Santeramo — dove è stato trovato materiale peuceta — il grande centro di Altamura e Silvium si addentrava nella Lucania verso la Serra di Vaglio. Era anche questa una grande mulattiera che permetteva alle genti dell'interno di spingersi verso la pianura e verso l'Adriatico, una delle grandi vie trasversali della regione apulo-lucana.

Se tutto ciò che noi abbiamo detto fin'adesso corrisponde a verità, allora i Romani per quello che riguarda almeno una parte del tracciato dell'Appia antica — come succederà più tardi per l'Appia Traiana o altre vie di questa regione — non faranno altro che ripristinare una strada più antica, già esistente prima della loro discesa in Apulia, strada sulla quale gli indigeni prima e poi i Tarantini si portavano con una certa facilità.

Detto questo mi allaccio adesso alle due comunicazioni del prof. Lugli e del dott. Adamesteanu e mi soffermerò sulla regione dell'antica Daunia per vedere quello che si può dire riguardo alle strade di questa regione. Mentre il prof. Lugli ci ha presentato una ricca rete stradale in Daunia nel periodo romano, e il dott. Adamesteanu ci ha presentato la regione nel periodo preistorico, desidero occuparmi della Daunia del periodo protostorico e del primo periodo storico, cioè del periodo dell'arrivo e dell'insediamento dei Dauni in questa regione e dei loro rapporti con la gente indigena, con gli Osco-Sanniti da una parte e con il mondo greco, arrivato sulle sue sponde orientali, dall'altra parte; con altre parole vorrei presentare la situazione della Daunia nel I millennio a.C. fino alla discesa dei Romani.

Mi sia permesso di premettere che il problema delle strade di una determinata regione può essere affrontato soltanto se si ha una buona conoscenza dell'aspetto geografico della zona e della storia di ogni insediamento ivi avvenuto con i suoi processi storici, economici, religiosi, politici, culturali, ecc. L'antica Daunia con i suoi corsi d'acqua che dall'Appennino vanno verso l'Adriatico aveva già assunto nel primo millennio a.C., nelle linee essenziali, l'aspetto che noi conosciamo; alcuni dei corsi d'acqua preistorici

erano già scomparsi ; in riva al mare, nel golfo di Manfredonia, si stendeva la grande laguna di Salpi, mentre tutta la regione pianeggiante del Tavoliere era solcata da ovest ad est, salendo da sud verso nord dai seguenti corsi d'acqua: l'Ofanto (Aufidus), Carapelle, Cervaro (Cerbalus), Candelaro con i suoi affluenti: il Celone (l'antico Aquilo, forse il greco Φυλαμός di Licofrone) ed il Salsola.

Su questi fiumi sorsero e si svilupparono i centri dell'antica Daunia che noi conosciamo sia attraverso le fonti sia attraverso i resti archeologici: Barletta (Barduli), Cannae e Canusium (Canosa) sull'Aufidus, Ausculum (Ascoli Satriano), e Herdonia (Ordona) sul Carapelle, Vibum (Bovino) sul Cerbalus, mentre sul Celone o molto vicino ad esso Aecae (Troia) e la grande città di Arpi; nelle prossime vicinanze del Salsola sorgeva l'antica città di Luceria.

Un fatto molto interessante, del quale dobbiamo tener conto mentre andiamo a cercare le strade antiche in Daunia, è che tutti questi insediamenti sorsero sulle rive destre dei fiumi, quasi tutti su alture che potevano essere ben difese non soltanto con forti cinte murarie, ma anche naturalmente, grazie alla loro posizione geografica. Soltanto la grande città di Arpi sorse in mezzo all'estesa pianura del Tavoliere, come per convogliare verso di essa i prodotti e gli interessi di tutta la regione. Le rive sinistre dei fiumi, invece, da quello che noi fin'adesso conosciamo, non ci hanno lasciato traccia di centri popolosi. ed è interessante sottolineare che oggi ancora la riva sinistra del Carapelle si presenta quasi completamente spopolata. Molto probabilmente la ragione di questa scelta sta nel fatto che a causa della pendenza del terreno, le correnti impetuose e piene di detriti di tutti questi fiumi a carattere torrentizio rovinavano di più le rive opposte.

Di fronte a questa constatazione ci sembra ovvio che noi dobbiamo cercare alcune delle antiche strade della regione sulle rive destre dei fiumi; il loro orientamento sarà est-ovest o viceversa, mentre altre saranno orientate da nord a sud o da NO a SE e andranno ad incontrare le prime; si tratta di strade mulattiere che l'uomo aveva tracciato sia per mettersi in comunicazione con gli altri centri, sia per giungere al mare, sia dal mare verso l'interno; in moltissimi casi sono dei tratturi

sui quali i pastori ed i loro armenti si spostavano a seconda della stagione in montagna o in pianura.

Affermando questo pensiamo all'importanza che certamente ebbe, quasi sin dal suo sorgere, la città di Canusium, situata a sud dell'Ofanto, su tre colline, di cui una — l'acropoli — poteva essere ben difesa. Questa città, già grande nel IV sec. a. C., alleata dei Romani dal 317 a.C., si mantenne a lungo autonoma. Essa era unita attraverso una strada con la città di Venusia, così come un tratto di strada, attraverso Cannae, la univa al mare dove forse vi era il suo emporio (se questo non sarà da cercare sull'Aufidus). La strada Venusia-Canusium-Cannae-Aufidum non è una tarda strada romana, ma un'antica strada addirittura preistorica (il dott. Adamesteanu ci ha mostrato il tracciato di questa strada), lungo la quale sorsero nel I millennio a.C. due importanti insediamenti: Venusia, futura colonia latina, stazione dell'Appia antica ed importante nodo stradale per le genti sannitiche, lucane ed apule, e Canusium; questa strada non ha mai perduto la sua ragion d'essere. Se pensiamo inoltre che in tutta l'Apulia l'unico corso d'acqua importante è l'Ofanto, siamo portati a pensare che lungo il suo corso sia sempre esistita una strada e che i Romani non fecero altro che ripristinarla, sistemandola. Altre strade dovevano legare poi Canusium a Rubi e ad altri centri peuceti verso sud, mentre a nord la univano a Herdonia, Arpi, Luceria, ecc.

Altre riflessioni possiamo fare adesso per la città di Arpi, che sorgeva 5 km. a nord dell'attuale Foggia. Questo centro si sviluppò quasi al centro della vasta e fertile pianura del Tavoliere, nel bacino idrico di tre corsi d'acqua: il Candelaro, il Cervaro, il Carapelle. Questa posizione geografica le permetteva di dominare tutta la regione ed Arpi ben presto raggiunse il prestigio di metropoli della Daunia. Strabone l'annovera, insieme a Canusium, tra i centri popolati più importanti dell'Italia meridionale. Arpi sorse in una zona abitatissima sin dal periodo neo-eneolitico, ne sono prova i numerosi villaggi neolitici ivi individuati con l'aiuto della fotografia aerea. Alcuni di essi sorsero non molto lontani dal sito della futura Arpi, uno al passo di Corvo, sulla via che da Foggia porta a S. Marco in Lamis, un altro alla masseria Fonteviva, a sinistra della via che conduce a Manfredonia, e altre due piccole stazioni nelle vicinanze della masseria

Villani a destra della strada per Lucera. Ciò dimostra come questa fertile campagna ha sempre richiamato gli insediamenti umani.

Nel 326 a. C. Arpi era già alleata dei Romani e prima ancora, nel 333 a. C., Alessandro il Molosso dopo aver occupato Sipontum si era spinto sino ad Arpi, senza però conquistarla. Arpi fu una città territorialmente molto estesa; il suo *ager* raggiungeva il mare e proprio per questa situazione doveva essere collegata con le altre città vicine e non poteva essere disgiunta dal mare. Non dimentichiamo che Arpi doveva essere il mercato di tutta la regione, là dove si incontravano due economie: quella agricola e quella pastorale. I pastori, sin dall'età dei metalli, d'estate salivano nelle regioni montagnose, nell'inverno scendevano nella pianura, fino in riva al mare. Il fiore di questa metropoli dev'essere messo in relazione proprio con l'esigenza del fenomeno della transumanza. Arpi era il centro politico, economico, religioso di tutte le piccole comunità agrarie e pastorali sparse nella pianura del Tavoliere. Una città come Arpi doveva avere anche il suo porto, il suo sbocco marino dove convogliare i suoi prodotti e questo non poteva essere, come molti sostengono, la greca Salapia, ma il centro dauno di Sipontum che da Arpi si poteva raggiungere con piccole imbarcazioni attraverso il Celone e il Candelaro e che faceva parte del territorio della grande città. Se Sipontum non fosse stato tanto importante nella vita economica di Arpi, non si capirebbe perché i Romani, di fronte alla defezione di Arpi, la punirono togliendole una parte del suo territorio e Sipontum, dove crearono una colonia romana nel 194 a.C. Salapia diventerà il porto di Arpi soltanto in un secondo tempo, e cioè dopo il 194 a.C.

Nella regione dauna l'unica colonia greca fu Salapia, fondazione dei Rodi-Coi, del VII sec. a.C. Si ignora tuttavia se si tratti di vera e propria fondazione da parte dei Greci o di colonizzazione di un centro preesistente. I fondatori di Salapia (Salpia o Elpie) arrivati sulle sponde dell'Adriatico trovarono una regione già popolata e organizzata. Diversi erano gli insediamenti i quali costituivano di per sé una barriera ad una eventuale avanzata greca. Tanto è vero che Salapia, sebbene porto importante commerciale sulla laguna, non ebbe mai un territorio molto esteso. Un esame attento della distribuzione di questi centri nell'interno della Daunia ci permette di precisare che la penetrazione dauna non fu una grande invasione militare, ma una penetrazione lenta, in ondate di

gente arrivata in piccoli gruppi, che si spinsero pian piano dalla costa fino nella regione montagnosa, in un'avanzata quasi ordinata, che ci permette di vedere oggi questi centri antichi sorti come su varie linee di difesa. Andando da est verso ovest noi riscontriamo in riva al mare Sipontum, centro dauno che crescerà e si svilupperà forse con l'arrivo degli ultimi abitanti di Coppa Nevigata — la importante stazione preistorica che ebbe vita ininterrotta almeno fino al VI sec. a. C. — e più a sud forse un insediamento nella regione di Barletta, la quale ha dato del materiale di fattura di periodo più recente, ma dove gli scavi potrebbero riservarci qualche sorpresa. In riva al lago di Salpi, a nord del Cervaro, tombe con materiale dauno sono state trovate nelle masserie Cupola e Castelluzzo. Un'altra linea di questa penetrazione ci sembra indicata da Canusium e Arpi, una terza dai centri di Herdonia, Luceria e Teanum-Apulum e più nell'interno da Ausculum, Vibinum ed Aecae. Tutti questi centri vengono ascritti dalle fonti antiche alla Daunia, ma precisare i confini di questa regione non è cosa facile. Herdonia ha dato purissimo materiale ceramico di fattura dauna risalente al VI sec. a.C., ma il suo nome è di stampo osco-Sabellico, così come di stampo osco-Sabellico sono i nomi di Teanum Apulum, di Luceria, di Ausculum, ecc. Ciò indica l'esistenza in questa regione di due elementi etnici: i Dauni di origine illirica e gli Osco-Sanniti di origine italica. Questi ultimi esercitarono un forte influsso specie sulla lingua dei primi, mentre, dal punto di vista della civiltà furono i Dauni a lasciare la loro impronta soprattutto nella ceramica detta dauna. I Dauni occuparono in primo luogo la piana del Tavoliere e si insediarono, come abbiamo detto, lungo i corsi dei fiumi scegliendo posizioni geograficamente facili a difendere, ricche d'acqua che è elemento indispensabile per vivere sia per gli uomini sia per gli armenti e per la fertilità del terreno; l'altura permetteva loro una più facile difesa, mentre il terreno ricco di *humus* li spingeva a dedicarsi all'agricoltura e alla pastorizia. Per tutto questo crediamo che la Daunia non fosse anticamente molto estesa, oppure si potrebbe pensare, se si ammette una potente invasione dauna, che in origine la Daunia fu molto più estesa, ma si ritirò in confini più ridotti in seguito all'avanzata osco-sannitica.

In questa regione, dove fiorirono tanti centri, dove si incontrarono

diverse civiltà e diverse economie, dovevano esistere pure delle strade. Abbiamo visto la situazione stradale di Canusium ed Arpi, ma molto si potrebbe dire per Herdonia, Luceria o qualche altro centro. Certo sono strade modeste, spesso dei tratturi sui quali discenderanno i Romani per iniziare la loro conquista nell'Apulia; con la loro discesa inizierà pure la vera organizzazione stradale, prima l'Appia antica, poi le tante strade della Daunia: l'Appia Traiana, la Aurelia Aeclanensis, la Herdonitana, la Acca-Arpi-Sipontum, per ricordarne soltanto alcune.

A questo punto mi sembra si possa concludere che la ricca rete stradale romana della Daunia non rappresenti altro, in gran parte, che una sistemazione di antiche strade, per secoli battute dai Dauni e dai loro armenti e successivamente attraversate dai Romani.

Ci sia permessa un'ultima osservazione. Il prof. Lugli ha attirato l'attenzione sull'esistenza di un singolare gruppo di strade che ha chiamate «orientate». Queste strade dall'Adriatico si dirigono nell'interno, orientate quasi esattamente da nord a sud, mettendo in comunicazione la costa con l'interno e il professore si domandava se fossero di origine romana in rapporto con la centuriazione, oppure se risalgono ad età pre-romana, come pure se fossero servite a popolazioni provenienti dal mare e dirette nell'interno o viceversa.

A me sembra che non ci sia alcuna difficoltà nell'affermare che queste strade risalgano al tardo periodo romano. Basterebbe per questo pensare alla configurazione della costa adriatica: bassa, facilmente invasa dalle acque, senza golfi o insenature favorevoli per sviluppo di grandi porti, se si escludono i porti di Hydruntum, di Rocavecchia, di Brundisium e la cala di Gnathia. In verità sulla costa adriatica dalla foce dell'Ofanto sino a Bari non incontriamo anticamente alcun centro e Bari stessa si svilupperà molto tardi, soltanto dopo la decadenza di Caeliae. Lo studio poi degli insediamenti del primo millennio a.C. finora conosciuti, tanto nella Peucezia che in Messapia, ci permette di osservare che essi sorgono nell'interno, ad una certa distanza dal mare, in genere su alture. Gli esempi sono numerosi: Rubi, Caeliae, Azetium, Norba, il centro che esisteva a Castiglione, Valesium, Cavallino, Muro Leccese, ecc. per citare i più conosciuti. Alla configurazione della costa si aggiunga il pericolo dei pirati liburni

che per lunghi secoli infestarono l'Adriatico, per capire come le popolazioni fuggivano una costa poco difendibile.

Per questi motivi io considero il gruppo di strade «orientate» del prof. Lugli come risalenti al tardo periodo romano, quando sorsero tutti quei centri che sono menzionati soltanto dagli antichi itinerari.

Giovanna Alvisi:

Dopo quanto è stato detto dai prof. Lugli e Adamesteanu sulla viabilità preistorica e romana e dalla signora Marin su quella preistorica, ben poco mi resta da aggiungere per completare il quadro della rete stradale apula; il mio intervento mira dunque semplicemente, a fare il punto su una particolare situazione di fatto che si è venuta a verificare nella zona settentrionale della Puglia, e più precisamente, nella Daunia. A questo scopo vorrei prendere lo spunto da alcune osservazioni che sono state fatte dagli studiosi che mi hanno preceduta nella trattazione dell'argomento.

Abbiamo veduto, grazie al prof. Adamesteanu, bellissimi esempi dei storici. Vorrei mettere ora in evidenza come questa stessa direttrice est-ovest sia stata riutilizzata in alcuni casi, anche in epoca romana. È il caso della via Lucera-Siponto, che costituisce una parte della Aeca-Sipontum; del collegamento Canosa-Canne-Barletta, come di quello Canosa-Venosa e di quello Arpi-Salapia, per non parlare poi del tratto superiore della via litoranea da Larino a Siponto. In tutti i casi citati le vie romane hanno ricalcato l'andamento di tracciati precedentemente esistenti, rettificandoli, dove il terreno si presentava favorevole; una riprova dell'antichità di queste strade, è offerta dall'alta datazione che si può dare ai centri collegati per mezzo di queste. In ognuno di essi è da riconoscere uno degli stanziamenti indigeni che punteggiano il Tavoliere, sistemati lungo i fiumi, allo sbocco dei tratturi che, utilizzando le comode valli, scendevano verso il

mare: Arpi, Lucera, Canosa, Venosa sono i più importanti centri dauni che hanno avuto un loro periodo di grande fioritura in epoca preromana e che, dopo la conquista, hanno continuato a svolgere la loro missione di colonie-chiave prima e di centri di smistamento commerciale in un secondo momento.

Abbiamo però anche una direttrice longitudinale da prendere in considerazione, e questa volta intendo riferirmi a quanto stamani è stato esposto con tanta chiarezza dal prof. Lugli. Nel suo quadro della viabilità romana della Puglia, egli ha voluto lasciare a me la cura di esporre quanto è venuto alla luce, attraverso lo studio delle aerofotografie, nella zona del Foggiano. Possiamo dire che, anche per il Tavoliere, è valida l'osservazione da lui fatta sull'andamento N-S di alcune strade: alla via Herculeia, che egli ha già ricordato, vanno unite anche la via Troia-Lucera e l'Ordon-Venosa, oltre ad alcuni tratti di altre strade, per i quali preferisco non pronunciarmi data la loro frammentarietà.

Vorrei ora rispondere ad alcune osservazioni di carattere generale fatte dal prof. Perkins a proposito della utilità, del resto mai disconosciuta, della verifica a terra. Il Tavoliere delle Puglie si presenta nelle fotografie più vecchie, segnato in tutte le direzioni da una intricatissima rete di tracce di ogni genere e di ogni grandezza. Devo confessare che non è stato sempre facile distinguerle per catalogarle anzi, per molte di esse rimangono ancora notevoli dubbi e proprio per questa ragione, per adesso non le ho prese in considerazione; ce ne sono però almeno due serie che appaiono chiarissime: una è data da un sistema intricato di linee scure, infossate, che s'intersecano senza una ragione apparente, in tutte le direzioni; sono linee per lo più curve e serpeggianti, con frequenti deviazioni e biforcazioni. Esse si rinvencono con maggior frequenza localizzate in vicinanza di corsi d'acqua ancora in vita o scomparsi, ed appaiono intimamente collegate a quei villaggi preistorici che il prof. Adamesteanu ha precedentemente illustrato; questi sentieri infatti li traversano e li uniscono formando con essi un tutto unico. La seconda serie è data invece da tracce molto più larghe, caratterizzate, nei punti più evidenti, da una linea chiara al centro e da due segni più sottili e più scuri ai lati. Queste strade hanno andamento quasi sempre rettilineo e si trovano sulla direttrice più breve di collegamento tra due grandi centri. Data quindi la particolare struttura delle strade romane (basolato al centro

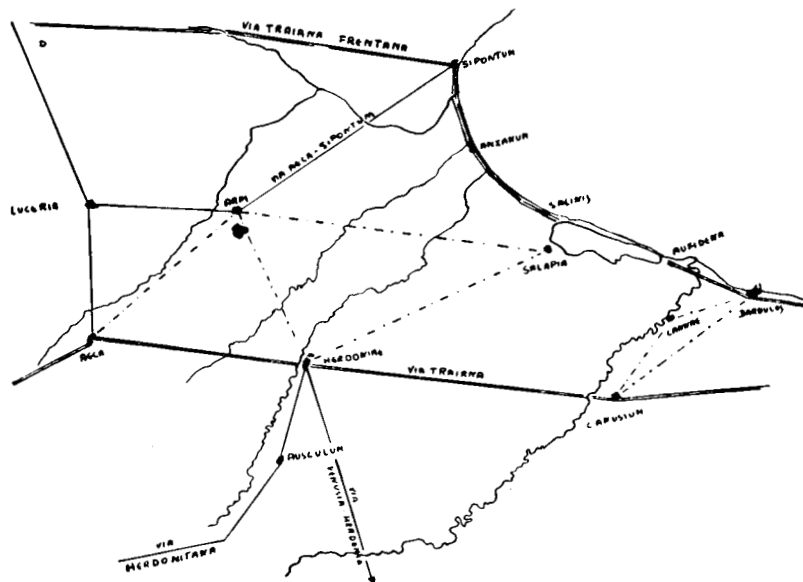
e due fossi ai lati) e considerato che le tracce in questione uniscono città che in questa epoca ebbero una seconda fioritura, mi sembra non possano sussistere dubbi nel classificare come romano questo secondo tipo di vie; d'altra parte, la verifica a terra non dà sempre risultati positivi se non è accompagnata da saggi di scavo; la prova più chiara di ciò è data proprio dallo studio di Ashby¹ che, ripercorrendo a piedi la via Traiana, in vari punti confessa l'impossibilità di riconoscerne il tracciato, mentre proprio in quegli stessi tratti l'aerofotografia ha dato risultati imprevedibili.

In ultimo vorrei rispondere all'osservazione del prof. Bilinski, il quale poco fa ha affermato che raramente gli archeologi di oggi, specialmente i giovani, prendono in considerazione le fonti reputandole il più delle volte incomplete se non addirittura inutili. Il lavoro di ricostruzione della rete stradale da me sto portando a termine e di cui qui ho dato un saggio, è invece proprio basato su quanto gli antichi ci hanno lasciato scritto. Prima preoccupazione è stata infatti quella di stabilire quali fossero i dati sulla viabilità antica, sia che fossero esplicite notizie come quelle di Strabone, sia accenni come quelli di Cicerone o di Livio, sia soprattutto attraverso lo studio degli Itinerari.

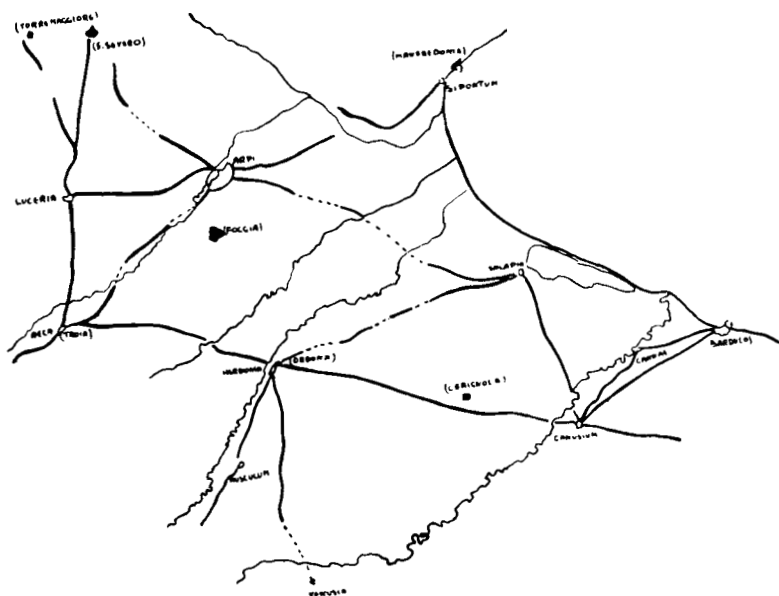
Sulla scorta di tutti questi dati ho potuto tracciare un grafico (fig. 1) delle vie romane sicure o supposte; una volta in possesso di questo ho affrontato lo studio vero e proprio del materiale fotografico. Sono venuti così alla luce moltissimi tratti di vie per i quali una spiegazione non è ancora chiara, ma è emersa altresì una rete di collegamenti tra i vari centri, quale mai ci saremmo aspettati; una volta completato il lavoro, di restituzione di queste nuove vie (fig. 2), ho posto a confronto i due grafici e il risultato è stato quello che avete veduto dalle diapositive. Il tracciato ideale si integra perfettamente con l'altro, non solo, ma si è avuta conferma della reale esistenza di alcune strade appena supposte e ne sono venute in luce altre di cui si ignorava l'esistenza, mentre per una via, quale la grande litoranea adriatica, di cui gli Itinerari specificano anche le stazioni, la fotografia aerea è rimasta muta². Ciò è dovuto al

1) T. ASHBY - R. GARDNER, *The Via Traiana*, in *Proceedings of the British Academy in Rome*, VIII (1916) p. 104 ss.

2) Un ulteriore studio, anche su fotografie più antiche, ha permesso di riconoscerne alcuni piccoli tratti nei pressi di Salapia, mentre per la parte settentrionale, prima



1. Tracciato delle strade romane ricavato dalle fonti



2. Tracciato delle strade romane ricavato dalla aerofotografia

fatto che il tratto di costa fra Siponto e Barletta ha subito in questi secoli notevoli variazioni e che l'entroterra immediato si è trasformato del tutto per l'impaludamento dei fiumi che lo attraversano.

Non è da credere con ciò, che la fotografia aerea possa fare sempre dei miracoli e che questo nuovo mezzo di indagine possa utilmente sostituire la ricerca sul terreno; niente di più falso. I due metodi non si escludono, né presentano gli stessi vantaggi: l'aerofotografia, dando una visione d'insieme e spesso fornendo quella che è la situazione del terreno in momenti diversi, offre la possibilità di un inquadramento generale atto ad apprezzare elementi che, visti da vicino e isolati, sono privi di significato. Il caso della rete stradale è il più adatto ad esemplificare quanto è stato detto; le fotografie, specialmente quelle ad alta quota, permettono di collegare e di individuare elementi sparsi che a terra è assolutamente impossibile valutare; si tratti di sentieri moderni, di filari di alberi di una particolare grandezza, di divisioni di campi o di tracce di colore di diverso tono invisibili a terra. Sarà poi lo scavo che potrà rivelare il basolato o almeno l'entità e il tipo dei lavori compiuti per la sistemazione della massicciata. Diverso è il caso di resti di impianti urbani o di ville, in cui la fotografia aerea 'fornisce la base o, nei casi più fortunati, il disegno dell'impianto, mentre spetta allo scavo la determinazione degli elementi fondamentali: il tipo di costruzione e quindi l'età.

Come ho già detto, quelle che ho delineato sono solo una parte delle strade della Daunia, quelle che apparivano più chiare e inconfutabili, ma lo studio che uscirà sulla rivista *Archeologia Classica* potrà dare una visione più completa di quello che è stato sempre, anche nell'antichità, il problema vitale di ogni regione: la viabilità, l'insieme cioè delle vie di comunicazioni marittime fluviali o terrestri che rappresenta quasi il sistema circolatorio in quell'organismo che si chiama un popolo e per il quale è passata la furia distruttrice degli eserciti e la linfa vitale del commercio.

non presa in considerazione, il tracciato è apparso abbastanza chiaro tra Teanum Apulum e il Gargano: v. G. ALVISI, *Problemi di viabilità nella Apulia settentrionale*, in *Archeologia Classica*, XIV (1962), pp. 148-161.

Dalla relazione chiarificatrice del Devoto emerge l'importanza del contributo che la glottologia può dare al complesso problema delle strade antiche in Magna Grecia. Il Devoto ha puntualizzato, al riguardo, l'esistenza di due vie fondamentali per l'accesso di parole greche in Etruria: l'una, dorica, tarentina, è per lui la tipica via dell'interno. L'altra, ionica, è la tipica via marittima in mano calcidese, e fa capo a Cuma.

L'illustre studioso ammette la possibilità di altre vie, che peraltro definisce del tutto secondarie.

Senza voler entrare nel merito dei problemi glottologici, al che mi mancherebbe la competenza, vorrei osservare che più complesso mi sembra il quadro che le fonti e le ultime scoperte archeologiche mostrano; specialmente per quanto riguarda le vie ioniche. Sempre più consistente appare l'apporto di Velia, di cui molto più potranno dire gli scavi in pieno sviluppo. Tuttavia fin d'ora si scorgono i nessi tra le poche terrecotte architettoniche rinvenute e quelle dei gruppi etrusco-campani di Fratte e di Capua.

I recenti scavi di Pontecagnano mostrano inoltre che l'area etrusca della Campania si spinge molto più a sud del previsto, e ciò in epoca molto antica, tra la fine del IX e gli inizi dello VIII sec. Cuma non appare più pertanto, fin dall'VIII sec., mercato unico e obbligato negli scambi tra il territorio etrusco e le città ioniche della Magna Grecia. Da ciò scaturisce un quadro della Campania tra la fine dell'VIII e gli inizi del VII, l'epoca che qui più interessa, piuttosto diverso da quello acquisito.

Tutto ciò induce a riesaminare quanto le fonti e la documentazione numismatica dicono sulla funzione di Sybaris quale tramite commerciale tra Mileto e l'Etruria. È noto, ed è stato anche di recente posto in rilievo dalla Breglia in vari suoi fondamentali contributi, come la costa tirrenica, tra Laos e Poseidonia, sia disseminata di cospicue tracce della presenza sibarita: Laos e Skydros sono colonie di Sybaris; Pixus conia incusi analoghi a quelli sibariti e per tipo e per peso; nell'orbita della città achea rientra, a ben vedere, anche Palinuro. Esisteva qui un centro indigeno, come mostra l'abbondante materiale geometrico anellenico; accanto a questo appare però assai presto una ingente quantità di ceramica

ionica, e l'influenza ionica si rivela chiaramente anche nelle forme della ceramica italo-geometrica. Le più antiche coppe ioniche rinvenute nell'abitato sono senza alcun dubbio anteriori alla metà del VI sec., e probabilmente risalgono fino al primo quarto del secolo. Se a ciò si accosta la testimonianza degli incusi, anch'essi analoghi a quelli sibariti e per peso e per tipo, che la Zancani Montuoro ha attribuito a questo centro, mi sembra si riveli chiaro l'assorbimento di Palinuro nella rete del commercio sibarita.

È merito del Napoli aver mostrato per primo l'inconsistenza dell'itinerario interno attraverso il vallo di Diano, almeno in epoca molto arcaica. È questa, come è noto, la strada che tradizionalmente si attribuisce al commercio tra Sybaris e l'Etruria, senza peraltro validi sostegni né nella tradizione antica né nella documentazione archeologica o numismatica. Ove si riconsideri invece serenamente quanto risulta da tutte queste fonti, la via più naturale da Sybaris verso l'Etruria sembra, almeno a mio avviso, un'altra: dalla città achea si attraversa l'istmo di Calabria; indi da Laos, con una rotta di cabotaggio, molto più agevole per il trasporto di merci fragili, quali la ceramica, si giunge con un itinerario ricco di approdi sicuri e di stazioni commerciali sotto il diretto controllo sibarita, fino a doppiare il capo Palinuro.

Anche se non si accetta la tradizione della fondazione sibarita di Poseidonia è chiaro, come ha ben visto la Breglia, che questa città era sotto l'influenza di Sybaris almeno dalla metà del VI sec. Tracce della via commerciale di Sybaris si devono scorgere, probabilmente, ancora nella ricca necropoli orientalizzante dell'Arenosola, tra Poseidonia e Pontecagnano.

Certo questa ricostruzione non è priva di difficoltà e di punti oscuri; la documentazione del commercio sibarita si riferisce infatti al VI sec., e non a tutto il VII sec., come qui si suppone, mentre verso la metà del VI sec. Pontecagnano sembra esaurirsi; né si comprende ancora chiaramente la posizione di Poseidonia nel quadro che si è tracciato. Gli indizi sono però tali e tanti che meritano un esame in questa luce. Su altri possibili tramiti dello ionismo verso l'Etruria la documentazione è attualmente ancora scarsa, tale tuttavia che si impone all'attenzione degli studiosi: accenno solamente al fregio architettonico fittile da

Serra di Vaglio, nel cuore della Lucania, al problema di Siris, ed alla colonizzazione ionica della sponda adriatica, di cui conservano memoria le fonti e testimoniano le molte kylikes ioniche nei magazzini del Museo di Bari. La via trasversale, lungo la valle dell'Ofanto, poneva questa sponda in diretto contatto con l'interno ed il versante tirrenico.

Vorrei chiedere pertanto al Devoto se è possibile, con il mezzo glottologico, e come del resto per il problema delle colonizzazioni ha già fatto il Bertoldi, aiutare le altre scienze dell'antichità a distinguere le varie correnti doriche e ioniche della Magna Grecia, articolandone e precisandone sempre più il quadro, che si intuisce molto complesso.

Agatino D'Arrigo:

Sull'argomento delle vie fluviali di comunicazione in Magna Grecia, trattato dal prof. Lugli, penso che non vada negletto il contributo d'idrogeologia storica, inteso a lumeggiare le variazioni subite nel tempo dai principali corsi d'acqua, in dipendenza di fenomeni meteorici o sismici, a scala macroscopicamente eccezionale.

Volendo prescindere pure dalle incertezze sulle concordanze dei toponimi fluviali antichi con quelli moderni, non bisogna dimenticare tuttavia che non sempre il tracciato attuale dei corsi d'acqua, specie nei tratti vallivi, corrisponde esattamente a quello antico.

Così, ad esempio nei riguardi del massimo corso d'acqua della Calabria, spesso è sfuggito e continua ancora talvolta a sfuggire che tanto psammograficamente (*Rilievi batilitologici effettuati dalla Commissione di studi sul regime dei litorali del Regno* nel periodo 1936-1939), quanto storicamente (Leandro Alberti, Girolamo Marafioti, Giovanni Antonio e Fabio Magini, Henry Swinburne, ecc.), il bacino idrografico del fiume Coscile si è mantenuto completamente indipendente da quello del Crati sino al 1727, anno a cui risale appunto la cattura del Coscile, divenuto così affluente del Crati, come si presenta ai nostri tempi.

Inoltre, successivamente al 1727, la stessa superficie globale del nuovo bacino idrografico del Crati-Coscile, è ancora variata conseguentemente a fenomeni di dissesto idrogeologico, causati da alluvioni catastrofiche

concomitanti a venti imbriferi che sono anche di traversia e quindi a deltazioni eccezionali per azione talassodinamica: la predetta superficie globale è risultata infatti di kmq 2.317, anteriormente all'alluvione disastrosa del 1881; di kmq. 2.404 nel 1882; di kmq. 2.440 nel 1906 e di kmq. 2.430 nel 1960.

Il manto poi della vegetazione boschiva in Magna Grecia è stato radicalmente mutato con il volgere dei secoli, spiegando così validamente le sensibili variazioni idrogeologiche intervenute.

«Certo nell'età antica — rilevava infatti Emanuele Ciaceri — rispetto ad oggi dovevano essere alquanto più rigido il clima, più estesa verso mare la zona boschiva e, quindi, più equa la distribuzione delle piogge: onde non v'è a meravigliarsi se allora famosi fossero i boschi resinosi di Locri, ove oggi non vegetano né il pino né l'abete; se amene selve si ammirassero sin presso il lido nelle contrade di Crotone e di Locri, rispettivamente presso i templi di Era Lacinia e di Persefone, nelle quali ora vedesi biancastro suolo bruciato dal sole; e se, in fine, in questa stessa campagna, fiumi navigabili stessero al posto degli odierni miseri torrenti».

Carlo Laurenzi, sul *Corriere della Sera* dell'11 giugno 1960, scriveva come lungo il fatidico litorale pitagorico di Crotone, un tempo anche famoso per il rigoglio delle piante resinose d'alto fusto, la sola macchia d'alberi che abbia visto, allora, fosse soltanto, quella dei «cipressi del camposanto».

Alluvioni, terremoti e maremoti catastrofici han dovuto pertanto mutare radicalmente l'idrografia della Magna Grecia, dal periodo arcaico ad oggi. I risultati psammologici delle ricerche della « Commissione di studi sul regime dei litorali del Regno » hanno consentito tuttavia di poter individuare l'ubicazione esatta della conoide sottomarina dell'antico apparato di foce del Crati, la cui estrema propaggine foranea sabbiosa sommersa — non cancellata sinora, sul fondo marino antistante, dato il notevole fondale raggiuntovi — si spingeva sino alla profondità di m 220, mentre l'antico apparato focale del Coscile, riscontrato ancora oggi, in fondo al mare, è stato rilevato a circa un chilometro a nord della foce del Crati e raggiungente, nell'estrema propaggine sabbiosa sommersa, fondali di m 180.

Risultati che concordano, per altra via, con la serie di testimonianze relative alla sussistenza delle due foci separate del Crati e del Coscile, sussistenza che persisteva ancora nei secoli XVI, XVII e primo trentennio del XVIII, secondo quanto ci è stato tramandato dal padre domenicano Leandro Alberti (1479-1553) — il quale ebbe a visitare personalmente la piana del Crati nell'ottobre del 1525, come ebbe a precisare nella sua *Descrittione di tutta Italia*, pubblicata a Bologna nel 1550 —, di Girolamo Marafioti (1601), di Giovanni Antonio Magini (1555-1617) e di Henry Swinburne (1752-1803).

Ezio Aletti:

La devastazione dell'imponente patrimonio forestale, perpetrata nei secoli ma specialmente nei nostri tempi, e la conseguente degradazione geologica, hanno notevolmente modificato i caratteri morfologici della regione calabra.

Gli *innurnera flumina* di Plinio, effettivamente navigabili in pianura, hanno assunto carattere torrentizio e convogliano al mare lo sfasciume dei monti.

Il Crati, attualmente imponente nelle piene, ma che in periodo di magra si riduce quasi a zero alla confluenza col Coscile, fino a memoria d'uomo era fiancheggiato e contenuto da una fitta vegetazione di pioppi, olmi ecc. Il suo letto era più ristretto di quello attuale, che, fra gli argini, ad es. alla confluenza col Musolito supera i 200 m., mentre la aerofoto, in prossimità, rivela un tratto del «Crati secco» di Erodoto, che il Lenormant vide come un profondo *ravin*, ora interrato, come un canale largo 25-30 m, il cui fondo è a circa m 4,50 dal piano di campagna.

Esso doveva avere una regolare portata, tale da consentirne la navigabilità con modesti natanti per circa quaranta km, anche dopo il periodo greco, e ne era curata la manutenzione, come ci attestano la lapide romana di Petrine, presso Luzzi, trasferita al Museo di Cosenza¹ e implicitamente le cronache dei monasteri di S. Maria di Menna e di

1) Cfr. la trascrizione con l'integrazione di C. FIRRAO, *Storia di Luzzi*.

Nucis e della Abbazia della Sambucina². Dalla confluenza Crati-Mucone partivano i *naviculari* di cui parlano frequentemente le suddette cronache e nel laghetto Petrottoi vi era un traghetto a cura dei detti barcaioli³.

Il Sybaris era navigabile almeno dal mare alla confluenza con l'Esaro, ossia per un tratto di circa 18 km. Fino ai nostri tempi ne veniva curato il corso con argini costituiti da «fascinate», ossia da fascine di rami infisse con pali, sistemazione primitiva ma assai intelligente ed efficace. Secondo V. Padula «il fiume Sibari si chiama Coscile o Fascinata per una fascinata o argine lunga dieci miglia dalla punta di Pollinara fino al Jonio».

Nel 1928 il Galli esplorò l'edificio greco-romano, già noto, in contrada Matavaia. Tale edificio presenta una sezione a gradoni discendenti verso l'antico livello del Coscile. In uno scantinato venne rinvenuto un grande ammasso di pece, che, «come sembra più verosimile, doveva servire per calafatare le barche che navigavano sul Coscile-Sibari, e venne abbandonata in epoca remota in quel punto per una ragione a noi ignota. Ma in ogni caso la presenza di questa materia importata e la cura di mantenere abitabile l'edificio, come si desume dai tentativi fatti per adeguarlo alle avverse condizioni del luogo, denotano uno stato di necessità che doveva certo essere in rapporto con un interesse economico derivante dal traffico fluviale».

Il completo rilevamento del suddetto edificio, darebbe assai utili nozioni sui suoi rapporti con l'antica Sibari, sulla stratigrafia della zona⁵, nonché sul regime e sulla sistemazione della via d'acqua, ecc.

2) Cfr. G. MARCHESE, *Tebe Lucana*, 1957.

3) Cfr. tavoletta fittile con rilievo di barca, pure da Petrine.

4) Dovrebbe trattarsi di «pece bruzia», del resinoso pino silano, che un tempo rivestiva anche il Pollino.

5) «L'isoipsa (+ 3) della piana di Sibari involuppa un apparato lagunare, residuo di un estuario triangolare, e testimonia un incremento nel ritmo d'interrimento, dovuto alle colmate naturali del trasporto solido del fiume Crati. Oggigiorno il sovralluvionamento ha raggiunto altezze cospicue dall'epoca dell'arcaica Sibari. Il sovralluvionamento non può essere valutato in base alla fase del regime normale, ma come materiale depositato da più alluvioni, in conguaglio stratigrafico su superfici più o meno estese, considerando anche gli eventi catastrofici a carattere massimale d'eccezione», (da G. Rogliano geologo).

Riescono dunque chiare le parole di Ateneo: «moltissimi avevano cantine a mare, e il vino trasportato dai campi parte vendevano ai forestieri, parte spedivano sui canali nella città per venderlo in piazza». Tale percorso, considerando la costa allora arretrata di circa 3 km, ritengo fosse di circa 6 km.

Tengasi presente che quando, nel 194 a.C., i Romani dedussero *in Thurinum agrum* e precisamente *in castro Frentino* la colonia agricolo-militare di Copia, la dotarono di una stazione di dieci galere, alla imboccatura del Crati. Il Crati-Sibari doveva perciò avere un ampio estuario, tale da consentire il soggiorno permanente delle navi da guerra.

I servizi fluviali avevano dunque una funzione di rilievo nella economia della metropoli, in ausilio di quelli marittimi e stradali.

Non è qui superfluo uno sguardo d'insieme alle direttrici principali delle comunicazioni stradali:

In primo luogo, connessa allo sviluppo di Sibari, è la «via dei mari», Jonio - Tirreno. Dallo Jonio, evidentemente passando per la metropoli, essa correva in destra del Sibari-Coscile per le località Pollinara (Apollinare) e Matavaia, summenzionate, Plainetta e Grotta del Malconsiglio (*villae rusticae*, con recuperi greci) e Torre del Mordillo, indigena, fino alla confluenza con l'Esaro. Da qui un ramo per *Castrum villarum*, Morano, Orsomarso, raggiungeva il porto fluviale dell'importante scalo di Lao, e un altro ramo, per la valle dell'Esaro, S. Agata d'Esaro⁶, andava al porto naturale di Belvedere.

L'altra grande direttrice è normale alla precedente e segue il miglior tracciato ferroviario progettabile fra Taranto e Villa S. Giovanni, ossia Taranto, Metaponto, Siri, Sibari, valle del Crati (Consentia), Terina, Ipponio, Reggio. Essa, in località Volta del Ponte, sorpassava il Sibari al Ponte Lelio (poi Passo Lelio), tagliava la precedente presso la Masseria Pollinara con chiesuola di S. Apollinare, imboccando poi in rettilineo la stretta gola del Crati.

Le due arterie convergono e partono dal cuore della regione, sul quale è sorto recentemente un villaggio agricolo.

6) Cfr. l'ascia votiva con iscrizione arcaica, *I.G.*, XIV, 643 citata più sopra, nell'intervento del prof. A. Maiuri, p. 69.

Quirico Punzi:

Dinu Adamesteanu, illustrando le fotografie aeree del Foggiano, ha detto di aver notato una cosa stranissima: le vie dei centri neolitici ed eneolitici della zona convergono tutte verso i fiumi. Non poteva essere diversamente e questo conferma quanto dissi lo scorso anno. Infatti, prendendo la parola sulla relazione Migliorini, io dissi che a mutare l'idrografia delle nostre terre non fu tanto l'indiscriminata distruzione dei boschi, quanto il carattere carsico del nostro territorio. Sostenni allora che fu proprio l'inghiottimento dei fiumi da parte della terra, a determinare il cambiamento di sedi da parte delle genti primitive che abitavano la Puglia.

Il prof. Maiuri, nel suo intervento di questa mattina, ha richiamato un po' tutti alla realtà e ci ha ricordato l'impegno assunto, formulando il tema di questo secondo convegno, di ricercare sul terreno la documentazione di quanto avremmo detto. In questo lasso di tempo che ci separa dal nostro primo incontro, seguendo appunto gli alvei di alcuni antichissimi fiumi, ho localizzato nel settentrione della provincia di Brindisi una quindicina di stazioni preistoriche; esse sorgevano quasi tutte sulle rive e sulle anse di questi corsi d'acqua, che rappresentavano, per quei remoti nostri progenitori, non soltanto l'elemento essenziale per il sostentamento e l'artigianato figulo, ma anche la più comoda e naturale via di comunicazione tra i vari stanziamenti.

La constatazione strabiliante, che può condurre a meditazioni mistiche, è che questi fiumi (che defluivano dalle murge baresi verso sud-est, sboccando, uno sulla costa adriatica tra Torre Canne e Villanova e perdendosi altri due nella piana di Francavilla Fontana) scomparvero al momento opportuno, quando cioè gli uomini scoprirono il ferro e furono capaci di scavare pozzi e cisterne. Fu allora che i villaggi capannicoli, situati sui vecchi alvei, si ritennero sorpassati e, venendo a mancare l'elemento primo che giustificava la loro ubicazione, attuarono il trasferimento in zone elevate, che meglio si prestavano alla difesa.

I villaggi preistorici situati intorno alla valle d'Itria, dettero origine a centri italici come quelli di Sturni e di Caelie e di altri due abitati, che ho localizzato rispettivamente tra Cisternino e Ostuni, in località «Monsignore»

e tra Cisternino e Ceglie Messapico, in località «San Salvatore». Sia l'uno che l'altro centro furono scelti con cura e le prove archeologiche sono inoppugnabili: a San Salvatore sono chiaramente visibili tre stratificazioni: una preistorica con ceramica neolitica, una seconda italo-greca con oinochoai trilobate e monete di Taranto ed Eraclea del IV secolo ed infine una bizantina, che fiorì intorno alla vetusta chiesa di San Salvatore. Queste località erano sulla strada istmica, per la quale è mancato un accenno nella relazione del prof. Lugli, che Strabone chiamò *via vectabilis per Peucetios* e che da Oria, cuore della Messapia, portava a Norba (l'odierna Conversano), in piena Peucetia, passando per le citate terre della valle d'Itria. Essa sostituiva praticamente l'antico fiume ed era ancora visibile intorno al primo millennio dopo Cristo, quando la si chiamava la «strada orietana». Strada d'importanza strategica perché quasi incassata e protetta dai monti Aquilonari verso l'Adriatico e da quelli dell'Orimini e delle Pianelle ad ovest, verso lo Ionio. Forse su questa strada si mossero i Dauni e i Peuceti accorsi in aiuto dei Messapi, impegnati contro i colonizzatori greci ed è significativo il fatto che Opi, capo della lega messapica, sia caduto sotto le mura di Oria, caposaldo difensivo sull'importante strada; e attraverso questa strada mossero forse poi i Greci-Tarantini quando attuarono gli oltraggi di Carbinia, la distruzione di Sturni e l'impianto di masserie-fortilizi, delle quali vi è la conferma nei reperti archeologici di San Salvatore.

Per quanto riguarda la litoranea adriatica vi è da dire che anch'essa è d'origine remotissima perché i miei recenti studi sui centri preistorici di Polignano, Monopoli, Gnathia, Forcatella, Torre Canne e Villanova, confermano l'esistenza di una via che collegava questi insediamenti. Quegli stanziamenti sorsero sulla costa per poter scambiare agevolmente i prodotti dell'interno con la silice e l'ossidiana, provenienti da terre lontane; a maggior ragione dovevano intrattenere quindi rapporti di commercio con i centri fratelli sorgenti lungo la riviera. In origine, forse sentiero è poi strada italica, fu restaurata da Traiano, dal quale prese il nome.

Possono sembrare delle deduzioni. ma gli archeologi, professionisti o dilettanti che siano, ancor prima di vederli confermati da scavi e studi, lanciano ponti di luce, sui quali i profani non osano avventurarsi.

Oggi che la fotografia aerea è venuta in aiuto dell'archeologia, ci possiamo attendere da essa la conferma di quanto prima abbiamo affermato.

Replica di Giacomo Devoto:

Cari amici, non ho bisogno di sottolineare l'importanza della domanda di Mario Napoli. Poiché le scoperte di Pontecagnano sono rivoluzionarie, bisogna che gli echi delle rivoluzioni arrivino anche al di fuori del campo archeologico. Questi echi li sento nella forma seguente: avevamo l'immagine dell'Etruria meridionale nella quale si presentano in una certa quale convivenza le due civiltà, la villanoviana e quella delle tombe a fossa, che una volta si cercava di situare in una successione temporale, e a poco per volta sono state riconosciute e poste quasi su uno stesso piano. Si cercava di attribuirle a fattori etnici diversi, forse con qualche fondamento, ma al di là di una affermazione non si va: la civiltà villanoviana, per il fatto che è caratterizzata dal rito dell'incinerazione, ha dei legami piuttosto con il settentrione, la civiltà delle tombe a fossa ha dei legami col meridione: l'Etruria meridionale è una regione dove felicemente s'incontrano elementi di diversa origine. Nella Campania, prima di queste scoperte, il duetto di villanoviano e tombe a fossa, non esisteva. Dal IX all'VIII secolo nasceva in Campania il dialogo tra la civiltà delle tombe a fossa (eticamente gli Opici) e la civiltà greca, che si annunciava con le città di mare. La novità di Pontecagnano riproduce, invece, ha detto benissimo Napoli, la situazione dell'Etruria meridionale. Ma, o è la Campania che si adegua all'Etruria, o l'Etruria che si adegua a una situazione che esiste anche in Campania, attraverso l'incontro delle due civiltà che noi conoscevamo soltanto in Etruria. Da questo non deve derivare una precoce presenza in Campania degli Etruschi in quanto tali. E difatti, nonostante l'importanza dei ritrovamenti dell'Etruria meridionale, non è l'VIII secolo il grande secolo della civiltà etrusca, come, nonostante l'importanza dei trovamenti delle due civiltà del ferro nella Campania, non è l'VIII secolo il secolo d'oro della Campania. Il secolo d'oro dell'Etruria è il VI secolo, quando, oltre a questo sviluppo storico, culturale e civile, si ha quello politico e soprattutto il suo potere colonizzatore; non dimentichiamo che nel VI secolo noi vediamo

contemporaneamente gli Etruschi organizzare in un certo qual modo la regione padana, dare la dinastia etrusca a Roma, affermarsi in Campania. È questa Etruria culturalmente elevata in grado di prendere parole greche e di ritrasmetterle, non l'Etruria ancora barbarica o ancora ai primi contatti col mondo greco, col mondo orientale, col mondo che viene dalle colonie greche per via di terra. Quando noi diciamo che l'elemento etrusco ha lasciato un'impronta sulle parole che poi son passate al latino, non dobbiamo pensare all'etrusco dell'VIII secolo, ma a quello del VI secolo o se volete anche del VII, perché i re etruschi cominciano a Roma nel VII. In questo senso si supera il problema se le parole greche sono arrivate al latino attraverso l'etrusco di Etruria o il neoetruschismo campano, a favore della prima eventualità.

Il secondo problema è stato affacciato dal dott. D'Agostino. Lo prego di ricordare che ieri sera ho presentato degli itinerari teorici, che sono stati tre e non due; insisto nel ricordarne uno integralmente marittimo che consentiva a parole greche di arrivare in Etruria senza l'impronta calcidese ionica di Cuma. Ho aggiunto due esempi di parole che non entravano invece negli schemi teorici, proprio perché accanto agli itinerari tipo, ci sono in tutti i tempi persone e cose che fanno itinerari meno lineari. Quando la leggenda di Aiace in Etruria porta, col digamma, un'impronta non ionica, si deve ammettere che il tipo di *AiFas* è arrivato in Etruria per via di mare, ma un antefatto parziale di questa via di mare può essere anche stato quell'itinerario da Sibari al golfo di Velia, a cui il dott. d'Agostino ha accennato. Questo non guasta la figura degli schemi teorici, perché si conferma che dalle colonie greche si arriva nel cuore dell'Etruria per via di mare magari attraverso una via mista di mare e terra. Il fatto che il tipo senza digamma, *Aiax*, sia arrivato a Roma attraverso la Campania non esclude che sia arrivato attraverso Cuma e cioè di nuovo attraverso un itinerario misto, secondo la via di mare fino a Cuma; da Cuma penetrando nel mondo osco; da questo ricevendo una impronta ben netta con la declinazione *Aiax-Aiacis*.

Un piccolo commento merita il problema delle strade, inquadrato volta a volta in direzione da oriente a occidente e da nord a sud. Quando noi parliamo nella nostra regione di strade dall'est all'ovest e dal nord a sud dobbiamo ricordarci che, secondo le età, le due correnti hanno avuto un

peso ben diverso: nell'età più antica, quando dal VII secolo in poi assistiamo all'espansione da Taranto, l'itinerario dall'oriente verso occidente è prevalente, e segue quello stesso dell'espansione degli Enotri di secoli prima, che hanno dato vita agli Opici, agli Ausoni e finalmente ai Latini; fu il periodo d'oro delle comunicazioni dall'est verso l'ovest. Dopo di questo viene il periodo dal nord al sud, che è ben caratterizzato: è il V secolo, il secolo della espansione lucana, quando i Lucani si staccano dai Sanniti e fondano la federazione lucana. Non troveremo certo le tracce di una via Appia lucana, ma, ciò nonostante, saranno esistite decine di piste attraverso le quali le primavere sacre sannitiche si sono trasferite in Lucania. Finalmente, a cavallo tra il IV e il III secolo, i Romani aggirano i Sanniti, e arrivano in Puglia, ben lontano dalla via Appia, attraverso le tappe successive di Sulmona, Lucera, Venosa. Da Lucera a Venosa si ha un itinerario romano esclusivamente militare, di importanza fondamentale e in direzione nord-sud. Solo quando il Sannio è stato domato, ecco che la natura riprende i suoi diritti e gli itinerari est-ovest, ovest-est riacquistano la loro prevalenza e la mantengono fino all'età longobarda. È l'età d'oro della Via Appia.

Replica di Giuseppe Lugli:

Io non ho contestazioni da fare a coloro che hanno fatto osservazioni alla mia relazione, perché ho esposto soltanto dei fatti positivi: strade che sono in complesso ben note, salvo alcune stazioni che vanno ancora ricercate, e alcuni tratti di percorso incerto. Ho forse parlato troppo poco di altre strade, ad esempio della Via Aurelia Aeclanensis e della Via Herculia; ne avrei dovuto parlare di più, ma su di esse regnano molte incertezze e il tempo a mia disposizione era breve. Chi poi vorrà discutere con me lo potrà fare privatamente. Vorrei però difendermi da un'accusa che è stata fatta agli archeologi da un nostro autorevole amico, il quale dice che gli archeologi trascurano la lettura dei testi. Non è vero! Da molti anni pubblico una serie di volumi sulle fonti della topografia romana, che vanno parallelamente alle fonti di tutta l'Italia antica: si tratta di sapersene servire; ci potrà essere qualcuno che le trascura, ma questa è una eccezione: come in qualunque altro campo! Qui, davanti a me,

c'è una quantità di giovani allievi della Scuola Nazionale di Archeologia, i quali sanno che noi sempre abbiamo insegnato loro e imposto loro di leggere prima bene gli autori classici, le epigrafi, ecc. e poi di esplorare il terreno. La dott.ssa Alvisi che cosa ha detto quando ha esposto le sue ricerche? Ha studiato prima i testi, poi ha esaminato le carte topografiche e infine le ha confrontate con la fotografia aerea. Questo, sia detto incidentalmente e amichevolmente.

Volevo soltanto richiamare un po' l'attenzione su quelle famose strade nord-sud e pregare la Soprintendenza di Puglia di prenderne qualcuna in esame, seguirla e rintracciare gli eventuali reperti lungo la strada. La strada che si presta meglio a questo scopo è forse la nona, da Torre di Egnatia, Fasano, Locorotondo, Martina Franca: Masseria S. Teresa e Taranto. Prendiamo come prima questa strada e se il nostro Soprintendente è d'accordo, cominciamo a farne la ricerca, per vedere sul posto che cosa ci dà.

A questo proposito abbiamo parlato molto di bicicletta; io non sono un *laudator temporis acti*; se dovessi ricominciare oggi da capo non riandrei più in bicicletta; però guardate di non usare una macchina da turismo, bella e veloce; usate una *jeep* che va per tutti i viottoli, passa i fiumi e le colline; poi usate questo sistema, lo dico soprattutto ai giovani: fatevi trasportare la mattina in un posto e poi dite all'autista: stasera mi vieni a riprendere in un altro posto, ad una data distanza, e voi fatevi a piedi tutta la giornata il tracciato stabilito, obbligatoriamente a piedi, entrando dentro tutti i vecchi casali: nei quali non penetra la foto-aerea, esaminate le macerie e i maggesi, e vedete un po' che cosa vi trovate di antico. Qualche coccio si trova sempre rimosso dall'aratro, il quale vi dimostra la presenza di un abitato, di una villa rustica e non di rado di una villa più importante.

Si è parlato di fotografia aerea: siamo tutti d'accordo che la fotografia aerea va sempre confrontata sul terreno, cioè dal cielo bisogna poi scendere sulla terra e calcarla con i piedi. Mi permettete un piccolo ricordo personale che mostra come sia cambiato il metodo di ricerca archeologica da 50 anni fa ad oggi. Stavo scrivendo la mia tesi di laurea sopra le antichità dei Colli Albani e avevo bisogno di vedere entro il lago Albano alcune banchine che erano rimaste sommerse; c'era una grande

questione fra gli archeologi locali, se cioè tutto il lago Albano fosse contornato da una banchina unica o se ve ne fossero tante isolate in rapporto con le ville retrostanti (soluzione che si dimostrò poi la vera). Pregai il mio maestro, Rodolfo Lanciani, senatore, uomo di grande autorità, se domandava al Ministro della Marina di poter fare un volo sul lago; allora gli aeroplani ancora non c'erano (1912) o erano appena all'inizio, ma c'era a Ciampino una stazione di Zepelin, uno grande e uno piccolo. Ci vollero sei mesi e tutta la sua autorità per ottenere il permesso di fare questo piccolo volo; però, guardate la condizione, imposta dall'autorità militare: di non prendere nessuna fotografia. Io domandai: ma allora a che cosa mi serve? Almeno qualche disegno lo posso prendere? Mi risposero: qualche disegno sì. Presi la tavoletta al 25.000, cominciai a fare dei segni dove vedevo sott'acqua dei blocchi e poi dopo con una barchetta mi recai sul posto e quando era possibile dentro l'acqua a misurarli, disegnarli, e potei così mettere in pianta questi avanzi di banchine e ne ho trovati parecchi. Vedete dunque come lavoravamo noi in quel tempo lì, cinquant'anni fa: in bicicletta, a piedi, con la fotografia aerea... senza fotografia e senza sommozzatori, con pesanti apparecchi fotografici e da rilievo che spesso richiedevano il somaro per portarli.

Infine: un'ultima raccomandazione: nelle ricerche topografiche ad ampia superficie è bene servirsi delle carte topografiche più antiche, non di quelle più recenti, Per il Lazio, per esempio, e per tutto il territorio del vecchio Stato Pontificio e della Campania le carte ancora prima del '70 e quelle subito dopo, dell'Istituto Geografico Militare, fino circa al 1905, in cui sono segnate tante strade di campagna, tratturi, viottoli ecc., che molto spesso ricalcano il percorso di strade antiche. Oggi, se prendete le carte aggiornate al 1960, tutte queste stradine non le trovate più e sono indicazioni preziose per noi. Per la Sicilia, per esempio, le carte dello Schmettau sono anch'esse molto importanti; quindi servitevi prima delle vecchie carte e poi riportate i dati sicuri sulle carte moderne.

Per concludere: studio dei testi, storici, epigrafici, reperti archeologici, esame del terreno e poi fotografia aerea, usata con i sistemi che voi oggi avete visto e che sono veramente preziosi; se noi li avessimo avuti cinquant'anni fa avremmo risparmiato tante scarpinate e avremmo fatto

certamente più presto. Avremmo fatto anche meglio? Sta a voi, giovani, a giudicare.

Replica di Dinu Adamesteanu:

Mi pare di aver capito che qualcuno si sia lamentato che io non abbia studiato questa strada, che non abbia presentato quell'altra strada e che mi sia sfuggito non so quale tratturo. Ripeto quanto ho detto nella mia relazione: non ho voluto ricostruire la rete stradale della Magna Grecia poiché considero giustissimo quanto affermato da Mario Napoli l'anno scorso ed oggi: per conoscere a fondo una parte di una carta 1: 100.000 ci vogliono due o tre anni e questa è anche la mia esperienza in Sicilia. L'area presa in considerazione da me è quasi mezza Italia e quindi lontano da me il tentativo di ricostruire la rete stradale di mezza Italia. Gli esempi presi in considerazione sono esempi di metodo, vale a dire che cosa si potrebbe fare con la fotografia aerea, con lo studio delle carte topografiche e specialmente con le mappe in cui fossero segnate tutte le località archeologiche. Ho accennato inoltre al fatto che la rete stradale può essere meglio studiata allorquando si ha a disposizione una mappa archeologica quanto più completa di indicazioni di località. c'è ancora un altro punto a cui ho accennato e su cui desidererei insistere ancora una volta: quando un archeologo ha lavorato per molti anni in una zona ed ha visto che tutti i villaggi preistorici si presentano sotto un certo aspetto, allo stesso archeologo sarà molto più facile rintracciare gli stessi tipi di insediamenti sui rilevamenti aerei anche se questi non siano stati mai scavati. A nessun archeologo, anche con la minima preparazione fotointerpretativa, potrà sfuggire un villaggio neolitico compreso nelle fotografie aeree. Lo stesso dicasi per i centri indigeni di età storica. A chi ha scavato uno o due di questi centri non sfuggirà mai un insediamento come quello di S. Trinità o Monte Sannace mentre studia le fotografie aeree: questi centri, più o meno, sono sempre uguali. La fotointerpretazione archeologica è qualcosa di insito in ogni archeologo e difficilmente egli potrà confondere una moderna lottizzazione con la centuriazione o una strada amica con un acquedotto. Se a queste

conoscenze topografiche si aggiunge anche quella del problema storico, si può convenire che la possibilità di rintracciare la viabilità di una zona sia piuttosto facile.

Il problema più difficile almeno per l'Italia meridionale è quello della edizione di tutto il materiale da tempo scoperto e giacente ancora nei magazzini dei musei. Quando tutto questo lavoro sarà fatto, il compito di redigere una mappa archeologica ed una rete stradale nell'antichità sarà molto più facile di quanto non lo sia oggi. Ed è certo che se tutto questo materiale fosse oggi già pubblicato, noi potremmo utilizzare la fotografia aerea con un vantaggio molto più grande. Per chiarire questo concetto mi permetto di rammentare un fatto avvenuto alle spalle di Gela: segnando sulle Tavole 1: 25.000 tutti i ritrovamenti vecchi e nuovi avvenuti nella zona di Milingiana e prendendo in studio le fotografie aeree dalle più vecchie alle ultime, è stato possibile rintracciare una serie di tratturi che collegava fra loro le diverse fattorie di età storica, i diversi villaggi castellucciani e nello stesso tempo collegava la costa con l'interno. Spostando il sistema di ricerca in altre zone del retroterra di Gela, è stato possibile renderci conto dell'infinita possibilità di collegamento non soltanto di Gela con i centri di Butera, M. Desusino, M. Bubbonia ecc. ma anche di un centro con l'altro. Lo stesso si può dire per il retroterra di Agrigento e specialmente delle vie di spinta da Agrigento verso NE.

Tengo a precisare però che ogni scoperta fatta con la fotografia aerea non sarà mai una vera scoperta se non sarà verificata sul terreno.

LE RELAZIONI DELLA 3^a GIORNATA

G. VALLET
E. KIRSTEN

LES ROUTES MARITIMES DE LA GRANDE GRÈCE

Le problème des routes maritimes, d'une manière générale et dans le cas particulier de la Grande Grèce, ne se pose pas dans les mêmes termes que celui des routes terrestres; car, si on peut penser que la voie maritime qui conduit de la mer Ionienne à la mer Tyrrhénienne passe normalement par le Déroit de Messine, il est évident en revanche qu'un bateau allant du cap Iapyge, l'actuel Capo Santa Maria di Leuca, jusqu'à Reggio, peut, ou non, s'engager dans le golfe de Tarente; non moins évident qu'un bateau allant de Corinthe à Rhégion pouvait, ou non, côtoyer le cap Iapyge; bref, la géographie ne joue pas le même rôle déterminant que pour les voies de terre. Cette évidence banale doit être rappelée, d'autant plus que, à l'époque des Grecs, une escale exige moins un port, au sens moderne du mot, qu'un simple mouillage et il suffit, en fait, d'une plage un peu abritée pour pouvoir y tirer des bateaux.

Cette étude des routes maritimes de la Grande Grèce laissera de côté tout le domaine de la mer Adriatique; non pas tellement parce que la pénétration grecque n'y a pas revêtu pendant longtemps le même caractère que dans les mers Ionienne et Tyrrhénienne, mais . parce qu'elle s'est faite sans toucher la Grande Grèce, même lorsqu'il s'est agi de la colonisation tardive de Denys l'Ancien.

En bonne logique, le libellé même de cet exposé devrait limiter

notre étude à l'époque de la colonisation grecque. Mais c'est oublier que, pour certains auteurs, cette colonisation s'est précisément faite en suivant le tracé de voies maritimes déjà établies. Il y a là un aspect du problème sur lequel il n'est pas inutile de revenir rapidement.

Nous laisserons systématiquement de côté ici les théories concernant le déplacement par voie de mer de populations entières, qu'il s'agisse des Pélasges suivant la thèse illustrée notamment par le regretté Jean Bérard, de peuples d'origine indo — européenne (qu'on songe par exemple aux hypothèses récemment développées par M. Pallottino¹), ou qu'il s'agisse enfin des Etrusques, selon la doctrine d'une origine orientale. Quoi qu'il en soit de ces hypothèses, un passage plus ou moins massif de populations n'a rien à voir avec l'existence de voies maritimes qui supposent une fréquentation, sinon continue, du moins régulière.

En revanche, ce sont bien des voies maritimes entendues en ce sens qu'admettent les défenseurs des anciennes navigations phéniciennes. Mais les progrès des découvertes archéologiques montrent que les comptoirs phéniciens ou le commerce phénicien avec des sites indigènes, en quelque point que ce soit du bassin occidental de la Méditerranée (Carthage, Utique, Rachgoun, Mogador, Sardaigne, Motyè, etc...), ne sont pas, antérieurs à l'époque de la colonisation grecque²; d'autre part, en Grande Grèce ou en Sicile orientale, on n'a trouvé aucun document archéologique attestant ce prétendu commerce phénicien antérieur à la colonisation. Nous ne tiendrons donc pas compte de ces hypothétiques voies maritimes.

1) M. PALLOTTINO, *Le origini storiche dei popoli italici*, in *Relazioni del X Congresso Internazionale di Scienze Storiche*, II (1955), p. 3-60.

2) Cf. RHYS CARPENTER, in *American Journal of Archaeology*, LXII (1958), p. 35-53.

Il n'y a pas non plus à revenir sur les données de l'Odyssée qui, quelles que soient les dates retenues ou les localisations géographiques proposées, n'impliquent pas l'existence de voies maritimes régulières, mais où on a pu voir soit le souvenir de navigations mycéniennes, soit le récit de navigations errantes ou de pirateries occasionnelles plus ou moins contemporaines de la composition du poème, soit même, transposées dans l'épopée des allusions au monde de la première colonisation.

D'autre part, nous rappellerons pour mémoire la thèse de L. Breglia, selon qui l'étude des étalons monétaires de Grande Grèce révélerait l'existence de navigations précoloniales, notamment le long des côtes de la mer Tyrrhénienne³. Comme Mademoiselle L. Breglia viendra, dans le cadre de ce congrès, rappeler les perspectives de recherches qu'ouvrent ses hypothèses, nous laisserons de côté ici l'examen de ces longues navigations qui auraient précédé le début de la colonisation grecque.

En revanche, il convient d'évoquer en quelques mots les routes maritimes qui s'établirent entre la Grèce et l'Occident à l'époque mycénienne; on sait que, dès la fin de l'Helladique moyen, apparaissent en Occident des importations grecques qui se développent surtout entre le XIV^e et le XII^e siècle. Ces importations, qui sont nombreuses en Sicile Orientale, dans la région de Tarente et dans les îles Eoliennes sont aujourd'hui bien connues: leur point extrême de diffusion est représenté par les quelques fragments d'Ischia et de Vivara. Ainsi, comme on l'a souvent noté, entre autres Lord Taylour dans sa belle étude sur la poterie mycénienne en Italie, l'aire

3) L. BREGLIA, *Le antiche rotte del Mediterraneo documentate da monete e pesi*, in *Rendiconti della Accademia di Archeologia Lettere e Belle Arti di Napoli*, XXX (1955). p. 211-326.

d'expansion de cette céramique mycénienne recouvre en gros celle qu'occupera plus tard la colonisation grecque⁴. Mais il ne faut pas oublier que ces importations mycéniennes s'arrêtent vers le XII^e-XII^e siècle et il semble admis aujourd'hui que, entre cette époque et le début de la colonisation grecque, il n'y a guère en Occident d'importations de Grèce susceptibles d'attester la pérennité de ces routes commerciales. Quelques trouvailles sporadiques, comme les deux fragments protogéométriques grecs du Scoglio del Tonno, ne vont pas contre cette évidence. Cette conclusion est d'autant plus nette que des sites comme le Scoglio del Tonno, Leporano, Torre Castelluccia continuent à être habités à cette époque et que leur matériel est relativement bien connu.

Ce hiatus n'empêche pas que certaines conclusions que l'on peut tirer de l'ouvrage de Lord Taylour ne sont pas sans intérêt pour l'étude des routes maritimes de la Grande Grèce proprement dite.

D'abord, l'utilisation d'une route maritime, au moins à ses débuts, n'est pas le fait de telle ou telle ville, mais le trafic qui l'anime est entre les mains des marchands de plusieurs cités. Pour l'époque mycénienne, ce sont des gens de Rhodes, de Chypre, de la Grèce continentale qui trafiquent dans la Méditerranée occidentale⁶. De même, dans les premiers temps de la colonisation grecque, il y aura, en plus des colons à proprement parler, des marchands de Crète, des Cyclades, de Rhodes qui viendront trafiquer jusqu'en Campanie et c'est plus tard seulement qu'une cité comme Corinthe imposera son hégémonie économique en Occident.

4) W. TAYLOUR, *Mycenean Pottery in Italy and adjacent areas*, 1958, p. 183-184.

5) Ibid., p. 118-119 (n.os 165-166).

6) On lira avec profit à ce sujet les remarques de G. PUGLIESE CARRATELLI dans *Greci e Italici in Magna Grecia*, (Atti del I Convegno della Magna Grecia), 1961, p. 137-149, avec référence à ses principaux travaux.

D'autre part, une route maritime laisse des traces à son point d'aboutissement beaucoup plus que sur son parcours lui-même. C'est ainsi que les Minoens et surtout les Mycéniens qui, dès le XVI^e siècle, venaient dans les îles Eoliennes n'ont pas, avant le XIV^e siècle, laissé de trace de leur passage sur la voie qui les conduisait de Grèce jusqu'au delà du Déroit de Messine. Pourtant, des sites côtiers intermédiaires comme ceux du golfe de Tarente étaient habités à cette époque; de même, quoi qu'on en ait dit, il n'y a pas, dans le matériel recueilli au Scoglio del Tonno, de proto-corintheien antérieur à la fondation de Tarente⁷; or, en 708, il y avait près de trois quarts de siècle que la colonisation occidentale avait commencé et en tout cas, depuis plus de trente ans, l'activité maritime devait être intense dans les mers occidentales.

Il est vrai que toute considération de ce genre devra, a priori, tenir compte du hasard toujours possible des trouvailles. Mais, dans le dernier cas que nous venons d'envisager, il semble difficile de retenir cet argument; au contraire, l'exemple est privilégié: l'habitat du Scoglio del Tonno persiste et il est situé dans la rade dont on se plaît à dire, à juste titre, qu'elle est une des meilleures de la Méditerranée; or le matériel qu'on y a recueilli n'atteste en rien le trafic des Grecs vers la mer Ionienne, la mer Tyrrhénienne ou les côtes de Sicile.

On se gardera de tirer d'un exemple comme celui-ci des conclusions trop rapides. L'absence de céramique grecque, et notamment de protocorintheien géométrique antérieur à 708, au Scoglio del Tonno, prouve seulement que des Grecs n'étaient pas installés sur le site et que, d'autre part, si des navires grecs faisaient escale pour se ravitailler en eau ou pour mouiller une nuit dans la rade,

7) TAYLOUR, op. cit., p. 137.

ils ne commerçaient pas avec les indigènes. En effet, même si la céramique n'est pas le seul objet du commerce, son absence, jointe à celle de la pacotille orientale que l'on trouve par exemple en Campanie, démontre que si des bateaux s'arrêtaient dans la rade, ce n'était pas, suivant un système dont on trouverait bien des exemples dans l'histoire moderne, pour trafiquer avec les indigènes, mais que c'était pour des raisons relatives aux conditions de la navigation, non pour des raisons commerciales. On voit comment le problème des routes maritimes et celui des voies commerciales sont à la fois distincts et étroitement imbriqués l'un dans l'autre.

Mais, si l'on admet que d'éventuelles escales peuvent avoir eu lieu sans laisser de traces archéologiques, sur quel critère pourra-t-on se fonder pour décider si la navigation grecque de l'Est vers l'Ouest était plus ou moins directe ou au contraire reposait essentiellement sur le cabotage?

On connaît à ce sujet la thèse reçue, l'image classique du vaisseau grec allant de port en port sans jamais perdre de vue le rivage. Comment vérifier l'exactitude de ce point de vue? Il faut d'abord, je crois, replacer le problème dans le cadre plus général de la colonisation grecque en Occident, puis se référer à ce que nous pouvons savoir des conditions de la navigation à cette époque.

Il ne saurait évidemment être question de reprendre ici le problème des buts de la colonisation grecque. Il nous suffira de rappeler que, malgré des avis récents⁸, il nous semble déraisonnable de soutenir que la fondation d'un établissement grec à Ischia peut s'interpréter comme une colonie de caractère purement agricole;

8) R. M. COOK, in *Historia*, XI (1962), p. 113-114.

en effet sa vocation commerciale, suggérée déjà par la vraisemblance historique, est confirmée par la diversité d'origine des importations les plus anciennes recueillies dans le golfe de Naples; d'ailleurs, si on laisse de côté les Chalcidiens, dont la plupart des colonies sont de caractère agricole, ce ne sont pas les premiers trafiquants qui participèrent à la première colonisation; de plus il est hors de doute que les colons Achéens, qui fondèrent les colonies de Grande Grèce, ou que les fondateurs de Locres, n'étaient pas des commerçants. Il est significatif aussi que les Chalcidiens, qui s'assurèrent la maîtrise du Détroit en fondant dans des régions sans arrière-pays fertile Rhégion et Zancle, que les Corinthiens, dont le rôle commercial sera si grand par la suite, n'éprouvèrent ni les uns ni les autres le besoin de fonder un établissement dans le port de Tarente, le seul véritable port de la cote Ionienne jusqu'à Reggio. Il fallut, on le sait, attendre la fin du VIII^e siècle pour voir s'y installer des colons et, qui plus est, des Lacédémoniens, c'est-à-dire appartenant à une cité sans vraie vocation commerciale. On doit donc, selon nous, renoncer complètement, non seulement à l'hypothèse de comptoirs commerciaux jalonnant avant la fondation des colonies une route commerciale⁹, mais aussi à la thèse selon laquelle les colonies auraient été plus ou moins fondées pour assurer des escales sur cette route. Tout ce que l'on peut dire, c'est que des reconnaissances, des voyages, des premières installations de caractère commercial ont fait connaître aux Grecs les riches possibilités des plaines fertiles de Grande Grèce et ont donné ainsi l'élan à un vaste mouvement de colonisation essentiellement agricole.

9) Cf. à ce sujet *Rhégion et Zancle*, 1958, p. 19 à 44.

Voyons maintenant ce que l'on peut conclure des données concernant la navigation antique. Il va de soi que, sur ce point, nos informations sont éparses et que l'historien moderne est souvent obligé de se référer à la vraisemblance plutôt qu'à des renseignements objectifs et précis.

Les auteurs anciens ne parlent des traversées de la Grèce vers l'Italie que lorsqu'il s'agit d'événements de caractère militaire. Toutes les autres données sont vagues et concernent moins l'Occident que la navigation dans son ensemble. On y trouve les inévitables échos des dangers d'une navigation que l'on sait pourtant limitée à la belle saison et, en fait, les seuls renseignements précis concernant des traversées au large de la Grande Grèce sont fournis par Thucydide au moment des expéditions d'Athènes contre la Sicile. On conçoit que, pour des raisons chronologiques et aussi en fonction du caractère différent de la navigation même, il soit dangereux de les utiliser pour les phases plus anciennes et pour les traversées effectuées par des bateaux de charge. Pourtant, les détails que donne Thucydide à propos de la grande expédition vers la Sicile en 415 et, l'année suivante, des renforts conduits par Démosthénès et Eurymédon¹⁰ méritent de retenir l'attention. Selon Hermocratès, ce Syracusain fougueux qui préconise la lutte à outrance contre Athènes¹¹, la très importante flotte athénienne — elle comporte en fait plus de 267 navires de tout type¹² — ne saurait se lancer dans une traversée de haute mer sans risquer le désordre; elle doit nécessairement suivre la cote et Hermocratès propose, en vain, aux Syracusains d'aller attendre la flotte athénienne à l'extrémité du cap Iapyge. Les stratèges athéniens décident

10) Thuc., VI, 42-44, VII, et 33, 4-6 et 35.

11) Thuc., VI, 34 45.

12) Cf. Thuc., VI, 43-44, 1.

bel et bien de suivre les cotes d'Italie après être passés par Corcyre, mais aussi de diviser leur flotte en trois escadres naviguant de conserve, dans le but, de faciliter le ravitaillement en eau et le mouillage aux étapes¹³. Les cites italiotes, on le sait, refusent de recevoir les Athéniens dans leurs marchés et dans leurs villes pour les admettre seulement ὕδατι καὶ ὄρμῳ; Tarente et Locres leur refusent même tout arrêt sur leur territoire¹⁴. On peut donc en conclure que les Athéniens étaient surs de trouver de nombreux points d'escale assez proches pour leurs trois escadres naviguant séparément mais à proximité les unes des autres; qu'il ne leur était pas indispensable de relâcher dans les ports mêmes des cités et qu'ils pouvaient côtoyer des territoires présentant une façade de plus de cinquante kilomètres sur la mer, comme ceux de Tarente et de Locres, sans s'y arrêter.

Cette possibilité de trouver aux points d'escale trois mouillages voisins indique des conditions très favorables à la navigation le long des cotes de la mer Ionienne, aux longues plages de sable coupées de très nombreuses embouchures de *fiumare*. Une telle navigation côtière ne nécessite pas de points d'étape fixes et, en quelque sorte, obligatoires. C'est sans doute cette voie côtière que suivirent, dans des conditions identiques, les bateaux chargés de ces colons qui s'expatrièrent en Occident; d'ailleurs, ces aventures coloniales qui réunissaient de nombreux effectifs ressemblaient dans une certaine mesure aux expéditions militaires: vaisseaux chargés, nécessité de trouver de nombreux points d'eau, et sans doute une connaissance moins précise des voies de mer que les navires faisant un trafic plus ou moins régulier avec l'occident. En tout cas, les anciens considéraient implicitement que ces ἀποικίαι

13) Thuc., VI, 42, I.

14) Thuc., VI, 44, 2.

s'effectuaient en suivant les côtes. C'est ainsi qu'Antiochos de Syracuse rapportait que Myscellos, l'oeciste de Crotone, voyant la nouvelle fondation de Sybaris, aurait voulu s'y installer; puis, quand l'oracle, à nouveau consulté, lui eut enjoint de se rendre à Crotone, il trouva sur le site Archias, l'oeciste de Syracuse, qui allait précisément fonder en Sicile la colonie de Corinthe¹⁵. Quel que soit le contexte légendaire, il n'est pas douteux que, pour Antiochos, pour les Grecs du V^e siècle, la voie côtière était la voie normale de la colonisation.

De même, quand les habitants de Zancle invitèrent, pendant la révolte de l'Ionie, des Ioniens à venir à Calè Actè pour y fonder une ville, le tyran de Rhégion, Anaxilas, proposa à ces Ioniens de profiter de l'absence de Skythès pour s'emparer de Zancle. Or, selon Hérodote, Anaxilas suggéra ce projet aux Samiens au moment où ils faisaient escale à Locres¹⁶. C'est donc la même voie côtière que suivirent, vers 494, les Samiens qui vinrent s'installer en Occident.

On peut ainsi penser que, sauf exception, les convois militaires et les bateaux de charge transportant les colons suivaient la route du littoral. En était-il de même pour les vaisseaux marchands? Dans ce domaine, malheureusement, les renseignements dont nous disposons sont encore plus insuffisants.

A dire vrai, il n'y a pas d'exemple incontestable de relations maritimes directes, j'entends de relations maritimes suivies attestant une voie directe entre telle ou telle ville de la Grande Grèce et la Grèce propre. Les témoignages concernant des relations directes entre la Grèce et la Sicile sont eux-mêmes très rares¹⁷ et il

15) Antioch., *ap.* Strab. VI, 262=1, 12.

16) Hér, VI, 22.23.

17) Sur ces questions, cf. notamment G. COLUMBA, *Il mare e le relazioni marittime*

est difficile d'en tirer une conclusion; en effet, pendant l'expédition athénienne en Sicile, des renforts envoyés à Syracuse par Corinthe ou par Sparte ont été acheminés par voie directe, mais le fait prouve seulement qu'il y avait urgente¹⁸ et, d'autre part, la présence des Athéniens à Naupacte, à Corcyre, rendait la route côtière dangereuse et on vit même des convois passer par la Lybie, Carthage et Sélinonte¹⁹.

Il est normal que nous ayons peu de renseignements précis sur les conditions de la navigation marchande des Grecs; différentes allusions des auteurs anciens donnent à penser que la navigation de nuit était un peu plus lente (selon Hérodote²⁰, un navire parcourait 700 stades le jour et 600 seulement la nuit), mais qu'elle ne présentait aucun risque particulier et qu'elle n'était pas exceptionnelle. Nous ignorons, bien entendu, l'importance du facteur temps dans ces navigations et on ne peut faire à ce sujet que des hypothèses incontrôlables.

Pourtant, quand Thucydide fait dire à Nicias que le domaine de la mer Ionienne s'oppose à celui de la mer Sicilienne²¹, le premier étant celui des navigations côtières, le second celui des navigations directes, il semble bien que cette distinction, même si elle n'apparaît qu'à date récente et dans un contexte militaire, suppose l'existence, entre la Grèce et la Sicile, d'une route maritime directe qui évite les côtes de la mer Ionienne. On peut se demander si la physionomie de certaines exportations grecques en Occident ne s'explique pas par là. Considérons par exemple les

tra la Grecia e la Sicilia nell'antichità in *Archivio Storico Siciliano*, XIV (1890). p. 325-329.

18) Thuc., VII, 2, 1 et 19, 33.

19) Thuc., VII, 50, 1-2.

20) Hér., IV, 86.

21) Thuc.: VI, 13, 1.

traces laissées par le commerce rhodien pendant la seconde moitié du VII^e siècle et la première moitié du VI^e siècle: les plats et surtout les bols à oiseaux si caractéristiques sont très nombreux en Sicile, et non pas seulement à Géla, qui représentait l'extrémité et le but de cette route maritime rhodienne, mais par exemple à Lentini, à Mégara Hyblaea, à Syracuse; or, comme l'a bien constaté Dunbabin, à l'exception de quelques fragments de Reggio, il n'y a pratiquement pas d'importations rhodiennes en Grande Grèce²². L'existence d'un trafic rhodien en Sicile ailleurs qu'à Géla laisse penser que l'absence de toute trace en Grande Grèce s'explique seulement si les vaisseaux de Rhodes allaient directement de Grèce en Sicile.

Dans ces conditions, on ne voit pas pourquoi des traversées directes n'auraient pu avoir lieu entre la Grèce et les régions les plus lointaines de la Grande Grèce. C'est ce que confirme sans doute la *facies* des exportations ioniennes en Occident. Phocée semble avoir joué là un rôle de premier plan et il est normal qu'elles soient particulièrement nombreuses dans le domaine colonial de Phocée, c'est-à-dire à Marseille et dans les régions voisines. Mais elles ne se limitent pas là: on les trouve en grand nombre en Sicile orientale, dans la région du Déroit, dans les îles Lipari alors que, dans l'état actuel de nos connaissances et sous réserve des derniers résultats qu'ont pu fournir de récentes explorations archéologiques, elles semblent très peu représentées en Grande Grèce; de même, les statuettes de terre cuite ioniennes, dont l'aire de diffusion correspond à celle de la céramique ionienne, sont relativement rares en Grande Grèce, y compris à Tarente. On voit que l'exemple est comparable à celui de la céramique rhodienne pour la Sicile et,

22) Cf. notamment T. J. DUNBABIN *The Western Greeks*, 1948, p. 474.

plus précisément, le rôle de colporteurs que jouèrent les Phocéens dans la mer Tyrrhénienne permet d'interpréter la rareté de leurs importations en Grande Grèce comme la preuve d'un commerce direct avec la Sicile ou la mer Tyrrhénienne; il semble donc bien que, dès l'époque archaïque, les longues routes maritimes vers l'Ouest ne suivaient pas nécessairement les contours sinueux des côtes de la mer Ionienne.

Ainsi, à côté de la route côtière, on voit s'esquisser le profil d'une route lointaine et directe. Ces deux routes ont-elles, du point de vue du trafic, le même caractère, ou sont-elles au contraire nettement différenciées? Telle est la question qu'il nous faut maintenant rapidement envisager, en laissant naturellement de côté le problème des relations directes de la Grèce avec la Sicile.

En ce qui concerne la voie directe qui allait de la Grèce à la mer Tyrrhénienne, il est évidemment impossible, en raison des difficultés que nous avons indiquées plus haut, de préciser à quel moment elle commença à être suivie régulièrement. Rappelons que les vaisseaux transportant les hommes et tout le matériel qu'implique la fondation d'une colonie devaient suivre la voie côtière et que, d'autre part, pour la phase la plus ancienne du commerce, l'absence ailleurs qu'à Ischia de corinthe géométrique ne permet pas de dire pour autant que la navigation n'était pas côtière. Ce qui est sûr, c'est que le développement économique, l'enrichissement extraordinaire de l'Etrurie depuis le milieu du VII^e siècle transforma ce premier commerce qui, pour lointaine que fut sa destination, n'en était pas moins de type colonial. Voici maintenant que se développe un commerce qui, vu de la Grèce, porte presque exclusivement sur l'exportation des produits de luxe; quand aux ors et aux objets précieux venus d'Orient tendront à se

substituer peu à peu les vases de Corinthe, puis d'Athènes, la qualité de ces produits grecs créera, par rapport à la demande du marché colonial, une spécialisation des marchandises, même si l'origine de ces marchandises restait la même; cette spécialisation des marchandises entraîna logiquement une spécialisation des marchands, et, si l'on met à part Corinthe qui alors est partout dans la Méditerranée occidentale il apparaît nettement que le domine: tyrrhénien de ce trafic est entre les mains de marchands spécialisés dans ce commerce purement occidental; il s'agit des Etrusques eux-mêmes. comme l'atteste la diffusion du bucchero jusqu'en Sicile, des Rhodiens, des Phocéio-Ioniens²³ et des Chalcidiens. Cette organisation implique que les villes du Détroit se trouvaient situées à la charnière entre un commerce direct apportant les objets de Grèce et un trafic vers l'Etrurie²¹. Je ne voudrais pas revenir ici sur des faits ou des hypothèses que j'ai longuement développées ailleurs; toutefois, il m'apparaît plus nettement aujourd'hui que, si la physionomie des importations attiques à Rhégion reflète

23) Selon L. Breglia (op. cit., p. 238 et 273-278) les Phocéens ne seraient intervenus que très tard dans le Sud de la mer Tyrrhénienne puisque la fondation de Marseille est antérieure à celle d'Alalia en Corse, qui précède elle-même celle de Vélia, fondée seulement vers 535. Pourtant, la présence des Phocéens sur les côtes orientales de la Sicile, sur le Détroit et dans le Sud de la mer Tyrrhénienne est très bien documentée, aux alentours de 600 et dans la première moitié du VI^e siècle, par la découverte dans ces régions d'une abondante céramique ionienne commune, analogue à celle de Marseille.

24) Cette charnière est souvent considérée par les historiens comme un verrou (cf. encore L. Breglia, qui fait notamment état des grandes difficultés qu'il y aurait à franchir le Détroit en venant du Sud (op. cit., p. 233) et adopte naturellement la théorie d'une route terrestre de transit - par Siria). Mais dans cette hypothèse, on s'explique mal pourquoi les Chalcidiens auraient fondé deux villes pour barrer une voie maritime et commerciale qui était par ailleurs inutilisable; elle a été longuement utilisée, comme le prouve la céramique attique et chalcidienne, identique à Reggio et en Etrurie.

celle des importations grecques en Etrurie, il n'en va pas exactement de même à Tarente où elles sont surtout représentées par des vases à boire et par des petits vases. Bref, je crois qu'il y avait vraiment un trafic spécifique à destination de l'Etrurie qui ne concernait pas en fait toute la façade ionienne de la Grande Grèce. Ce trafic, cela va de soi, dépendait presque totalement, si ces observations sont exactes, du marché étrusque qui, à lui Seul, absorbait certainement la majorité de la très importante production du Céramique²⁵; le jour où l'Etrurie cessera d'être un marché important, ce trafic subira une décadence très rapide et, sans parler de Rhégion, les cités grecques de Campanie, Cumes et Paestum, en sentiront durement les conséquences. En gros, cette voie maritime le long des cotes grecques de la mer Tyrrhénienne cesse alors de fonctionner régulièrement, elle ne revivra qu'avec la mainmise de Rome sur la Grande Grèce.

Les analyses précédentes nous ont amené à penser que ce trafic maritime ne concernait guère la mer Ionienne. En effet, dans ce domaine, le tableau que l'on peut proposer est tout différent; il ne faut jamais oublier que, si certaines de ces colonies ont connu une prospérité proverbiale, le fait est mis en relation par les auteurs anciens avec une exceptionnelle fertilité du sol²⁶. La production du blé notamment était sans aucun doute très fortement excédentaire et devait donner naissance à un fort courant d'exportation en direction de la Grèce. C'est dans ce but que, sur cette cote où il n'y a guère de véritables ports naturels, durent être créés des ports artificiels: typique à cet égard est le cas de Métaponte où la

25) On estime qu'une centaine de peintres travaillaient concurremment dans les ateliers attiques au moment où la production était à son apogée (cf. R. M. COOK, *Greek Painted Pottery*, 1960, p. 274-275).

26) Timée, fr. 60, *ap.* Athen., 159b (*F. Gr. H.*, IIIB, p. 616, n. 50); Diod., XII, 9, 2.

photographie aérienne montre l'aménagement d'un port-canal artificiel bordé d'une série d'entrepôts qui servaient sans doute à emmagasiner le blé destiné à l'exportation²⁷. Un tel port constituait le point d'aboutissement d'un trafic d'intérêt strictement local et n'offrait pas sans doute, pour une navigation côtière, un meilleur port de relâche que l'embouchure de tel ou tel cours d'eau voisin.

Cette richesse en blé n'est probablement pas sans rapport avec la place que prit Corinthe dans le commerce de la mer Ionienne; car, s'il n'y a pas de protocorinthe géométrique au Scoglio del Tonno, en revanche dès la fondation de la ville, les importations corinthiennes sont nombreuses à Tarente; il ne s'agit pas ici d'étudier pour lui-même ce rôle de Corinthe; tout au plus peut-on rappeler l'abondance, à partir de la seconde moitié du VI^e siècle, du monnayage de Corinthe ou des monnaies de la Grèce du Nord apportées par Corinthe; en Grande Grèce en effet, ce sont ces monnaies que les cités achéennes ont réutilisées en y surfrappant leurs propres types monétaires²⁸.

D'autre part, on connaît les textes qui rapportent l'amitié étroite unissant, à un moment donné de leur histoire, les habitants de Milet et ceux de Sybaris²⁹; les deux villes étaient célèbres pour leur luxe et on sait par Athénée que les Sybarites portaient des vêtements tissés avec de la laine milésienne³⁰. Je laisse de côté ici les discussions autour de l'inscription d'Olympie concernant les liens unissant les Sybarites et les Serdei³¹; en tout cas, le

27) SCHMIEDT et CHEVALLIER, *Caulonia e Metaponto*, 1959 p. 44-56, fig. 29-30

28) Cf. C. H. V. SUTHERLAND, in *Numismatic Chronicle*, II (1942). p. 2-5 et 7-8 et *American Journal of Philology*, LXIV (1943). p. 138-140 et 145.

29) Cf. Hér., VI. 21 et Timée, fr. 60, *ap.* Athen., XII 519b.

30) Athen., XII, 519b.

31) Cf. E. KUNZE, *VII Bericht über die Ausgrabungen in Olympia*, p. 207-210 et

trafic entre Sybaris et Milet n'a rien à voir, semble-t-il, avec le commerce phocéén dans l'Ouest.

Les origines de Tarente expliquent l'existence de relations assez étroites entre cette colonie et Sparte; Ce trafic ne semble pas avoir eu une très grande importance car, les productions laconiennes, bronzes, terres cuites, céramique, pour notables qu'elles soient, sont finalement en assez petit nombre. On peut se demander si les exportations laconiennes, d'un caractère assez différent, que l'on trouve en Sicile et dans la mer Tyrrhénienne, relèvent, comme c'est le cas évidemment pour Tarente, de relations avec Sparte elle-même ou si, comme le suppose Dunbabin, cette céramique n'était pas transportée par les marchands de Corinthe.

Plus importantes sont les relations avec Athènes; en effet, si les objets du commerce attique ne sont pas exactement les mêmes que ceux qui franchissent le Détroit, ils existent en assez grand nombre. Ainsi le fameux trésor de Tarente³² reflète en définitive assez bien la physionomie de ce commerce: d'abord la masse des incuses de Grande Grèce qui révèle un trafic local, essentiellement par voie de mer, avec les autres cités voisines, puis des monnaies de Corinthe ou apportées par les marchands de Corinthe (Corcyre et Grèce du Nord), enfin des monnaies d'Athènes ou apportées par les marchands d'Athènes, auxquelles viennent s'ajouter quelques monnaies de Sicile.

P. ZANCANI-MONTUORO, *Sibariti e Serdei*, in *Rendiconti dei Lincei*. 1962 (XVII). p. 11-18.

32) Sur le trésor de Tarente, cf. F. BABELON, *Revue Numismatique*, XVI (1912). p. 1-40 et S. NOE, *A Bibliography of Greek Coin Hoards*, 2. ed., 1937. p. 273, n. 1052. Les nombreux trésors de monnaies incuses trouvés en divers points de la Calabrie ou de la Lucanie contiennent également un échantillonnage varié de diverses monnaies de Grande Grèce: c'est le signe d'échanges répétés entre les cités de la cote de la mer Ionienne soit par voie de terre, soit par mer.

Ce trafic dans la mer Ionienne continue pendant le V^e siècle, bien que, sous la pression des populations indigènes, on voie se réduire peu à peu la prospérité des villes grecques. Malgré la fondation de villes comme Thourioi et Héraclée, l'élément grec est à peu près submergé, et c'est pour se protéger des indigènes que la plupart des cités italiotes se donnent à Rome. Mais Rome établira des voies et des courants commerciaux qui laissent progressivement à l'écart le littoral de la mer Ionienne. Pour passer de l'Italie centrale à la Méditerranée de l'Est, il y aura essentiellement deux voies, la voie du Déroit à partir des cités du Nord de la Campanie, et la voie du Canal d'Otrante par la via Appia et Brindisi.

Je suis le premier à reconnaître qu'il y a dans ce tableau rapide des voies maritimes de Grande Grèce une large part d'hypothèses. Pourtant, la différence de caractère entre le trafic de la mer Tyrrhénienne et celui de la mer Ionienne ne me semble pas pouvoir être mis en doute. C'est dans cette perspective que, selon moi, se pose le problème des «routes terrestres», j'entends de l'application à la Calabre de la prétendue loi des isthmes traversés. Je ne reviendrai pas sur ce problème et je ne reprendrai ici aucun des arguments que j'ai pu présenter ailleurs³³. Je voudrais seulement mettre en relief l'idée suivante que, à en croire certaines objections, je n'ai peut-être pas assez soulignée: l'existence de routes' intérieures entre la cote ionienne et la mer Tyrrhénienne est évidente et la fondation de colonies comme Hipponion et Medma pour Locres, Laos et Pyxous pour Sybaris, montre assez que le domaine de ces cités grecques

33) *Rhégion et Zancle*, p. 165-179.

de Calabre s'étendait sur toute la largeur de la péninsule italique. Les fondations de ces sous-colonies traduisent une expansion territoriale normale pour des cités prospères (expansion; si l'on veut, analogue à celle de Syracuse qui fonde Akrai, puis sur la cote Sud, Camarine) et non la nécessité d'avoir sur une autre mer un débouché pour assurer un portage concurrençant la grande route maritime. C'est en ce sens que j'ai opposé routes intérieures et routes de transit. Selon moi, il n'y a aucune raison de prétendre que le Détroit était pratiquement fermé par les Chalcidiens et les routes intérieures n'ont pas, sauf pour des objets très limités et une période bien précise, servi de voies de transit entre la mer Ionienne et la mer Tyrrhénienne, pour des échanges entre la Grece et l'Etrurie.

D'ailleurs, on ne se pose pas en général le problème, pourtant essentiel, de la nature des marchandises que les Milésiens ou les Sybarites pouvaient recevoir des Etrusques en échange de leurs produits. Dans la mesure où les métaux (le cuivre notamment) représentaient une partie importante des exportations étrusques, il est assez difficile de supposer le transport à dos de mulet par les sentiers abrupts de la Calabre de ces lingots pesants et d'une assez faible valeur marchande.

Ces expansions territoriales des cités de la mer Ionienne jusqu'au cotes de la mer Tyrrhénienne n'atténuent pas la différence de caractère entre le trafic dans les deux mers; quelque rôle qu'aient pu jouer les voies de terre dans la diffusion de l'hellénisme — et ce rôle selon nous ne doit pas être surestimé — c'est en tout cas par voie de mer et plus précisément par la voie du Détroit que les marchandises grecques faisaient route vers la Campanie et la plus lointaine Etrurie.

GEORGES VALLET

VIAGGIATORI E VIE IN EPOCA GRECA E ROMANA

Il problema della Magna Grecia ha, mi pare, dal punto di vista storico tre aspetti: 1°, la fondazione delle *apoikiai* greche, delle città greche in diverse fasi: colonie primarie, secondarie come la catena Pithecusa-Cuma-Neapolis, o Sibari-Lao-Poseidonia, o Locri-Medma-Metauro; c'erano specialmente studiosi francesi, inglesi, tedeschi che studiarono questi problemi: la datazione, l'ubicazione, le relazioni colla patria greca. 2°, la diffusione della civiltà greca nel retroterra, in circoli forse concentrici, l'influsso culturale e linguistico, la fondazione di sotto-colonie¹ — problema dibattuto nel 1° Convegno e studiato perfettamente per la Sicilia dal dottore Adamesteanu e negli scavi di Morgantina (Serra Orlando). 3°, la situazione dell'Italia meridionale in età greca, ma in storia epicoria, cioè l'evoluzione degli insediamenti indigeni, la storia delle genti italiche o illyriche come una parte della storia d'Italia, così studiata sempre dagli storici ed archeologi italiani.

Triplice è anche la storia delle possibilità di muoversi nelle tre zone — e queste saranno il contenuto della mia relazione: non strade costruite, che forse non sono mai esistite in epoca greca,

1) Ancora adesso mi sembra necessario di fare una distinzione tra colonie costiere e città nel retroterra, come primarie, secondarie e sottocolonie fondate nel retroterra. In Sicilia Akrai è una sottocolonia, città greca, ma non originaria. Non mi turbano le critiche mosse al mio libro *Die griechische Polis als historisch-geographische Erscheinung*, Bonn 1956, negli *Atti del 1° Convegno*, p. 53 e 58.

nemmeno vie di commercio, linee di trasporto — questo sarebbe un tema per l'archeologo specializzato in ceramica greca: ionica, corinzia, attica, laconica e poi campana, apula ecc. Lavorando molto lontano dall'Italia del Sud e ritornato soltanto qualche volta per studiare i musei ed i siti archeologici, io mai oserei di parlare sulle tracce di vie osservate dagli epicorici a piedi o dal cielo. Chi aspetterà un riassunto tale da uno straniero lo costringerà ad esprimere soluzioni premature. Tralascio dunque l'archeologia e l'aspetto materiale delle vie che potevano esistere dall'antichità greca ad oggi. Saranno la filologia, i testi letterari ed epigrafici che invocherò a mio aiuto, e proprio questo significa il tema «viaggiatori e vie». M'interessano dunque oggi soltanto gli uomini che viaggiavano da un punto ad un altro, sia città greca o centro indigeno. Per me il mio tema contiene non le merci, ma gli uomini e le loro linee di comunicazione tra loro.

Dunque, quanto alla prima zona, sarebbe verosimile che i colonizzatori arrivati per mare facessero anche i loro viaggi ed i tentativi di fondare nuove colonie per mare. La carta geologica² ci mostra quanti e quali erano gli ostacoli per le comunicazioni da una pianura alluvionale ad un'altra. Lo studio della diffusione del tipo di polis greca in tutto il bacino mediterraneo mi ha corroborato sempre di nuovo nell'idea che i Greci, dopo il primo periodo di avventure, si fissarono sempre soltanto in punti della costa che avevano un territorio assai fertile da coltivare, ma anche la possibilità di una evacuazione dell'insediamento in caso di attacco dei nemici indigeni. La rete delle comunicazioni era così il viaggio da un porto con una zona alluvionale all'altro — e così nasceva anche per la Magna Grecia il tipo del *Periplus*, la descrizione delle vie marittime

2 Cfr. E. KIRSTEN, *Polis*, cit., p. 72. fig. 6.

lungo la costa³. Ma nonostante questo, il primo viaggiatore nell'epopea dell'Italia meridionale andò a piedi fino allo stretto di Reggio, e fu Ercole col gregge di Geryones, secondo i mitografi greci da Ellanico in poi⁴. Nondimeno ho alcuni dubbi sulla possibilità di datare le tracce stradali fuori le mura di Metaponto e di Caulonia in una epoca greca arcaica o protostorica. Altra cosa sono le vie istmiche non osservate, ma descritte dagli storici. Abbiamo le testimonianze di Eforo presso Scimno ed altre sulla colonizzazione secondaria da Locri a Medma ed Ipponio, da Sibari a Lao e a Poseidonia — la seconda certamente nella direzione dichiarataci dal prof. Maiuri, l'eccellentissimo maestro per tutti gli studiosi della topografia meridionale. Recentemente fu divulgata l'opinione che anche questi movimenti si facessero per mare. Il problema fu alterato dal ritrovamento, nell'anno 1960, d'una iscrizione a Olimpia, fatta negli scavi tedeschi del famoso santuario: un decreto proveniente da Sibari, cioè prima dell'anno 510 a. C.⁵. Contiene un trattato tra i Sibariti ed i Serdaioi sconosciuti fin'allora. Saranno gli abitanti di un centro indigeno Serda, o meglio penserei una gente come i Chones testimoniati nel hinterland di Crotone⁶. Questi

3) Tali *periploi* dell'Italia meridionale sono contenuti nei *Geographi graeci minores*. II. 19 ss. e 206 (ps. Scilace. ps. Scimno); *Itineraria Romana*, I, ed. O. Cuntz, 76 ss.; Ptol. *Geogr.*, III, 1. 7 ss.; cfr. R. GÜNGERICH, *Die Küstenbeschreibung in der griechischen Literatur*, Münster 1950. Da un *periplus* dipendono anche le liste presso Plinio, *nat. hist.*, III, 5, 71/3. 10. 95-103; Mela, II. 4, 66-70; *Itineraria Romana*, II. 84. 129 (Geogr. Rav., V, 1/2. Guido, 71/4).

4) Geryones presso Stesicoro: ROSCHER, *Mythol. Lexikon*, I, 1636; *R.E.*, VII, 1288; F. JACOBY, *Fragmente der griechischer Historiker*, 4 F 111; E. WIKEN, *Die Kunde der Hellenen von dem Lande und den Volkern der Appenninenhalbinsel*. Lund 1937, pp. 107 e 118.

5) E. KUNZE, *VII. Bericht über die Ausgrabungen in Olympia* (1961). pp. 207 ss. tav. 86, 2; H. BENGSTON, *Die Staatsverträge des Altertums*. II München 1962, p. 15. n. 120.

6) Non sono convinto delle argomentazioni della prof. P. Zancani Montuoro sulla

hanno lo stesso nome radicale come i Caones della Ciamuria, dell'Epiro greco, mezzo Illiri mezzo Greci, ed i Serdaioi hanno lo stesso degli abitanti della grande città Serdica, l'odierna Sofia in Bulgaria, di origine illirica o tracica. Secondo il testo dell'iscrizione il patto eterno sarà costituito sotto la garanzia degli dei: Zeus, Apollo, gli altri *theoi* e Poseidonia, che non è il nome di una divinità, ma della città figlia di Sibari. Una tale condizione è comprensibile soltanto se i Serdaioi abitavano tra Sibari e Pesto ed erano in condizione d'impedire le comunicazioni tra le due città greche. Abbiamo così la prima testimonianza filologica di una via terrestre tra lo Jonio ed il Tirreno prima della fine del sesto secolo — certamente per la via istmica per Lao e poi per Sibari, non sulla linea della via Annia Popilia, secondo le osservazioni del nostro collega M. Napoli al 1° Convegno⁷.

La stessa iscrizione ci aiuta anche per il secondo aspetto del problema, per le relazioni tra colonie greche e centri ellenizzati. La formula del patto coi Serdaei è greca e molto gentile: ἐπὶ φιλότατι πιστῇ καὶ ἀδόλῳ. Evidentemente viaggiavano i Sibariti non solo attraverso il territorio dei Serdaei, ma venivano anche al centro della gente. Purtroppo possiamo capire da questa testimonianza anche quei frammenti del libro storico-geografico di Ecatèo milesio⁸ contenenti la menzione di tutta una serie di nomi di insediamenti italici da localizzare nelle vicinanze di Sibari. Questi interessavano certamente i lettori dello storico dello stesso sesto secolo soltanto, se i Sibariti, e anche i di loro visitatori dalla Grecia, si

identificazione *dei Serdioi* coi *Sardoioi* (Sardi), proposta nei *Rendiconti dell'Accademia dei Lincei*, ser. VIII. vol. XVII (1962). p. 1 ss.

7) *Atti del 1° Convegno*, p. 202.

8) F. JACOBY, *FgrH*, 1 F 64 *SB.: Hecataei Milesii Fragmenta* a cura di G. NENCI, Firenze 1954, p. 72 ss.

recavano in questi stanziamenti, per i quali Ecateo dice espressamente che erano ἐν μεσογείῳ, nel retroterra.

Finora non possiamo fissare la topografia di questi — forse Menekine è Mendicino, Cossa è Cassano, Kyterion sarebbe Cutro, e Ninaia degli Enotri mi pare certo che sia S. Donato di Ninea. Ma nondimeno rimane la testimonianza di viaggi nel *hinterland*.

Contro la ribellione italica dal 470 in poi la federazione achea tentò di unificare le città greche dello Jonio e del Tirreno. Elea e Poseidonia erano membri della confederazione, Thuria la prima città presidente. Laos diventò Θυυρίων ἀποικία, secondo lo Pseudo-Scilace, colonia fondata da Thurioi degli Ateniesi. Di nuovo esistevano comunicazioni tra le due coste, e mi pare che la formazione della gente bruzia si fosse effettuata a causa dell'interruzione fra i valloni della Lucania propria ed il bacino di Cosenza. Dionisio I ha usato la via Thurioi-Laos nel 389 secondo Diodoro (XIV 101). Dopo pochi anni le città greche della Magna Grecia e della Sicilia furono invitate a partecipare alla festa recentemente ricostituita dell'Asclepieio di Epidaurò. Le liste dei teorodochi (IG² IV 1, 94/5) enumerano solo le vere colonie greche delle coste: Rhegion, Lokroi, Kroton, Thurioi, Metapontion, Taras, Terina. I teori usavano certamente la linea marittima come anche nella Sicilia, ma da Crotone andavano alla vicina Petelia — una nuova testimonianza per movimenti in relazione al secondo aspetto del problema. Da questo potremo derivare anche altre conclusioni: nella guerra contro Dionisio I, ai Locresi appartiene tutta la zona orientale dell'Aspromonte e poi anche la zona occidentale fino a Ipponio — escluso

9) B. SCHULZE, *De Hecataei Milesii fragmentis* (Diss. Leipzig 1912). p. 73 ss.; H. PHILIPP, *R.E.*, XVII, 2026 ss.; WIKEN, op. cit. p. 72 ss.; J. BÉRARD, *Colonisation grecque*, 2^a ed. (Paris 1957), p. 439 ss.

soltanto il territorio di Reggio (Diod. XIV 100.106f. XV 24. Filisto *FgrHist.* 556 F 41.43 = Strab. VI, 1, 10).

Sarebbe dunque necessario di studiare le possibilità di vie in questo territorio che ha ancor oggi comunicazioni tra Gerace e Cittanova-Taurianova e proprio nella valle della Mesima. Abbiamo una sola testimonianza, del secondo. secolo a. C., nella famosa lista dei teorodochi delfici pubblicata dal Plassart¹⁰. Gli studi di Louis Robert per l'Asia minore, i miei per la Grecia occidentale e per Creta¹¹ hanno confermato l'opinione che i punti menzionati in questa iscrizione si seguono in ordine strettamente geografico. Sfortunatamente il catalogo non contiene molti nomi della Magna Grecia, ma dà la serie così: Taranto, Eraclea, Petelia — per la seconda volta la città del retroterra e manca spesso Crotona —, poi Locri, Taisiai, Reggio, Messina. Abbiamo dunque da cercare una città nel territorio locrese tra Locri e Reggio. Siamo nella stessa situazione per i centri Mystia e Nucrin menzionati nella guerra del 379 e vorrei fare qui un appello vivace ai nostri colleghi del Bruzio di rinnovare e di intensificare le loro indagini sulle tracce classiche in tutta quella zona, nella quale, conosciamo forse solo Teura (luogo di trovamento del famoso *Senatusconsultum de Bacchanalibus* del Museo di Vienna) situata presso l'odierna Tiriolo. Sappiamo abbastanza sulle tracce romane del Bruzio, contenute nell'ultimo libro di Kahrstedt *Die wirtschaftliche Lage Grossgriechen-lands in der Kaiserzeit* (Wiesbaden 1960), ma pressoché nulla sull'epoca di Dionisio¹².

10) A. PLASSART, in *Bull. corr. hell.*, 45 (1921), p. 24 e 66.

11) L. ROBERT, in *Bull. corr. hell.*, 70 (1946). p. 506 ss.; E. KIRSTEN, *Zur griech. Landeskunde*, I, 36, i, 93. 115; II, 100. (*R.E.* s.v. *Phytaion*, *Phalorea*. *Oleros*, *Phalanna*, *Pelkin*), cfr. anche *Arch. Anz.* 1941, 108 (*Torybeia* nella lista epidauria).

12) Atti del 1° Convegno, p. 220.

Appare che sia il contrario per la Lucania. Nel mio libro *Südtalienkunde* ho segnato in una carta geologica¹³ tutti gli stanziamenti conosciuti da me in base a trovamenti di qualsiasi epoca dell'antichità e sono molto contento che anche il volume degli Atti del I Convegno contiene una tale carta. Il contrasto fra terre di alluvione sulla costa e nei grandi valloni fa visibili soltanto le possibilità di vivere una vita agricola. Molti studiosi hanno anche l'opinione che i valloni costituivano le linee di comunicazione tra i due mari: Le mie esperienze nella Grecia montuosa mi impediscono di adottare tali conclusioni. Le valli dei torrenti in molti casi non sono percorribili neanche a piedi. Esistono, in verità, bacini con una popolazione densa anche nell'antichità, ma rimangono sconosciute le comunicazioni tra loro. Per gli studi nella nostra terza zona, propriamente indigena, una rete di vie si lascia ricostruire soltanto come oggi in relazione alle comunicazioni tra un insediamento e l'altro. Ho vivaci dubbi che l'esistenza di diverse porte testimoniasse anche diverse direzioni di comunicazione. In Acarnania o in Etolia ho osservato¹⁴ città forse con 15 o 20 porte o porticelle che mai erano usate per vie ai centri vicini, ma servivano al contrario soltanto a ricevere i fuggitivi provenienti dalla campagna di queste città. Per capire meglio il significato della rete stradale è necessario di farsi una idea sui bisogni dei movimenti umani. Ciò ci costringe a stabilire prima la carta topografica in rispetto anche alle condizioni fisiche specialmente per l'agricoltura e per i movimenti dei pastori. Bisognerebbe poi, fare astrazione dalle linee delle due grandi strade romane

13) E. KIRSTEN, *Südtalienkunde*, Heidelberg 1963, p. 407. fig. 59, cfr. *Atti cit.* p. 200 e 232.

14) E. KIRSTEN, *R.E.* XVII 2215; A. PHILIPPSON -E. KIRSTEN, *Die griechischen Landschaften*, II, Frankfurt 1958, 611.

descritte dal prof. Lugli e anche dalle tracce di stanziamenti dell'epoca romana fissati dal Kahrstedt. Il geografo storico non è turbato dalle parole del prof. Devoto sulla mancanza d'influsso linguistico del commercio nelle strade romane¹⁵. Gli oppidi dei Lucani od Apuli restavano sulle loro colline e montagne, lontani dal traffico in epoca romana, non altrimenti che nell'epoca tra la costruzione delle ferrovie e quella moderna della rete stradale anche in zone montagnose. È vero che anche la successora della via Annia Popilia resta senza valore economico perché fu costruita, per ragioni tecniche e topografiche, troppo lontana dai villaggi e dalle città sulle cime. Sto preparando una carta simile a quella lucana per gli stanziamenti delle Puglie per mostrare la situazione dei centri che avevano bisogno di essere messi in comunicazione tra loro, poi l'evoluzione delle strade romane, strade propriamente militari dell'età repubblicana (via Appia e via Annia Popilia) e strade militari e insieme commerciali dell'Impero. Si distingue anche la nuova sistemazione conseguente alla costruzione delle prime strade: come oggi presso le stazioni ferroviarie, cominciarono ad esistere stanziamenti nelle pianure, lontano dagli oppidi antichi come sub Romulea, sub Lupatia, o anche posti per l'approvvigionamento delle truppe (Forum Popilii) o per il corso pubblico

15) Sulla via Appia: G. LUGLI *nei Beiträge z. älteren europäischen Kulturgeschichte* (Festschrift R. Egger I, Klagenfurt 1952) p. 276 ss.; *Atti del IX Congresso nazionale di storia dell'architettura* (Roma 1959), p. 33 ss. = *Archivio storico Pugliese*, 8 (1955), p. 12 ss. e qui p. 23 ss. G. RADKE *in Untersuchungen zur römischen Geschichte*, hrsg. von F. Altheim, 1 (Frankfurt 1961) 197/9. Sulla via Annia: V. BRACCO, in *Rend. Acc. Arch. Napoli*, N.S. 29 (1954), p. 5 ss., 35 (1960), p. 149 ss.; A. FERRUA, in *Archivio storico per la Calabria* 24 (1955), p. 237 ss.; L. PITIMADA, *ibidem* 25 (1956), p. 489 s.; A. DEGRASSI, *Scritti vari di Antichità*, II (Roma 1962) cfr. p. 144 n. 15. Mi pare certa l'identificazione di Forum Annii e Forum Popilii (secondo le distanze negli itinerari) supponendo che Annius costruì la prima strada nell'ager publicus). Popilius la seconda (consolare e militare).

(*mansiones, mutationes*). Sappiamo da tutte le provincie romane che i Romani tentarono di costringere gli indigeni ad abbandonare le colline o cime, la cui sicurezza naturale era così pericolosa per i conquistatori. È possibile che abbiano tentato lo stesso anche nella Lucania o nel Bruzio; ma se non vi riuscirono, rimasero l'antica rete di centri elevati e le loro vie di comunicazione¹⁶.

Dunque, prima di cercare le tracce delle strade è necessario osservare gli insediamenti, come ha fatto eccellentemente il Napoli descrivendo le mura megalitiche della Basilicata negli Atti del 1° Convegno e studiando insieme le comunicazioni naturali fra i valloni¹⁷. Sulle notizie delle fonti letterarie rimane molto difficile di studiare i movimenti descritti. Tito Livio mai ha dato informazioni topografiche nel senso stretto per i movimenti delle truppe romane e cartaginesi durante la seconda guerra punica nell'Italia del sud. Per interpretarle ci aiuta nondimeno la conoscenza delle vie di altre epoche, del Basso Impero, del Medioevo. Insomma esistono nel testo di Livio¹⁸ tre linee principali: da Nola per Luceria, dunque una variante settentrionale della via Appia; da Nola per Taranto; dal Bruzio per Benevento o per Venosa, ma soltanto l'ultima è fissata un poco meglio nella storia della battaglia di Grumento del 207 a.C.¹⁹. Qui veramente abbiamo la conferma degli

16) E. MAGALDI, *Lucania Romana* I (Roma 1948). p. 206 ss., 271; V. BRACCO, *Mem. Lincei*, cl. mor., ser. VIII, vol. X (1962). p. 427 ss. 449 ss. Lo stesso trapianto fu ordinato da Annibale nel Bruzio: App., *Hann.* 54.

17) M. NAPOLI in *Atti del 1° Convegno*, p. 203 ss.

18) Nola-Luceria-Arpi: Liv. 22, 13. 1 e 6. 23, 48, 3. 24. 3, 16 e 12, 3 e 6. 25, 22, 14. Benevento-Venosa 22, 57, 8. 27, 2, 11 e 12, 1 e 25, 13. App. *Hann.* 50. Nola-Taranto 24, 17, 18 e 20, 9. 25, 19, 1. App. *Hann.* 36. Apulia-Bruzio 27, 1, 6. Benevento-Bruzio 23, 37, 10. e 43, 6 e 46. 8. 24, 14, 1 e 15. 1 e 20, 1 ss. 25, 13, 4 e 14, 14. 26, 5, 3 e 12, 2.

19) Liv. 27, 41, 1 e 42, 14. J. KROMAYER, *Antike Schlachtfelder*, III 1 (Berlin 1912),

Itinerari del Basso Impero sulle linee stradali da Potenza al sud, sulla via Herculea²⁰. Nello stesso anno Annibale andò *montanis itineribus* da Venosa a Metaponto, tornò indietro a Venosa, Canosa e forse fino al Trionto²¹ e di nuovo dall'Apulia a Metaponto e nel Bruzio. Niente di nuovo ci è dato per la strada lungo lo Jonio da Taranto, via Petelia (oggi Strongoli), per Locri o viceversa²². Una volta è menzionata anche la comunicazione tra Numistro e Venusia (Liv. 27.2, 11), cioè tra Muro Lucano²³ e Venosa forse (secondo il Napoli) via Sella di Conza.

Del secondo secolo a. C. conosco una sola testimonianza letteraria in confronto colla descrizione della via Annia Popilia nell'Elogio di Polla²⁴: i frammenti dell'*Iter Siculum* di Lucilio. Secondo la ricostruzione del Marx, nell'inizio di questa satira il poeta discuteva col suo amico, se fosse comodo di viaggiare sulla via Popilia da Capua fino al porto di Vibo Valentia e di continuare su una nave per le Isole Eolie e per Milazzo. Ma nella via terrestre si troveranno disagi da un punto vicino a Forum Annii Popilii verso sud per una distanza di 170 *milia* — e questo punto è da fissare nelle vicinanze o meglio nel luogo di Nares Lucanae. E proprio da Nares Lucanae passò Cicerone nel suo viaggio in esilio nel 56 a.C., in via per Atina e Vibo. A Vibo cambiò la direzione per evitare la persecuzione politica, ma non le difficoltà della via

p. 414 ss.; J. KROMAYER - G. VEITH, *Schlachtenatlas*, Röm., Abt. VII, 5 s., p. 28.; E. KIRSTEN, *Südtalienkunde*, p. 415, fig. 63, tav. VI.

20) *CIL* IX p. 599, X. p. 709. K. MILLER, *Itineraria Romana*, 376 ss., vedi sotto.

21) K. LEHMANN, *Die Angriffe der Barkiden auf Italien*, Leipzig 1905, p. 248 ss.; J. KROMAYER, loc. cit., p. 452.

22) Liv. 27, 26, 5. App. *Hann.* 57.

23) Numistro presso Muro Lucano: MAGALDI, loc. cit., tav. III; *Atti*, loc. cit. p. 203 ss.; V. BRACCO, *Mem. cit.*, p. 461 ss.

24) Ultimamente V. BRACCO, *Rend. Acc. Arch. Napoli*, NS., 35 (1960) p. 149 ss.

meridionale²⁵. Esisteva dunque da Lucilio in poi l'esperienza della strada del Vallo di Diano e Valle del Crati colle parole del poeta (fr. 109):

praeterea omne iter est hoc labosum atque lutosum.

Lucilio prese la via marittima, ma sempre vicina alla costa da Pozzuoli fino al porto e capo di Palinuro, poi al porto di Vibo (Pizzo) e per Lipara. Invece Cicerone ritornò da Vibo per Thurioi e lungocosta per Taranto e usò poi la via Appia per Brindisi (*ep. ad Att.* III 2-7). Nel 78 marciò Spartaco da Eboli via Nares sulla via Annia fino al Forum Annii (Sallust. *Hist.* III 98).

Il *topos* della deliberazione si trova di nuovo nella poesia di Orazio (*epist.* 1 18) colla domanda

Brundisium Minucia melius via ducat an Appia,

ma finora non si sa che cosa era questa via costruita da un Minucio, forse la continuazione della Via Flaminia e Valeria lungo la costa adriatica da Pescara al Gargano²⁶ o una comunicazione dal Sannio, via Sepino. Proporrei. io stesso di identificare la via Minucia col tratto montano della via Traiana, da Benevento, via Aequeum Tuticum, per Canosa — e proprio ad Aequeum Tuticum Cicerone riceve lettere da Attico in via per Brindisi (Cic. *ad Att.* VI, 1, 1): Siamo arrivati nella zona e nell'epoca del famoso *Iter Brundisium*

25) Atina: Campus Atinas: Cic., *de div.*, I, 28. Val. Maxim., 1. 7, 5. V. BRACCO, loc. cit., pp. 450, 469 ss. Su Nares Sallust., *Hist.*, III 98: BRACCO, loc. cit., p.452. Un'altra interpretazione da per la satira di Lucilio C. CICHORIUS, *Untersuchungen zu Lucilius*. Berlin 1908, p. 256 ss.

26) Via Minucia: Cic., *ad Att.*, IX. 6; Caes. *Bell. civ.*, I. 16, 24; TH. ASHBY-R. GARDNER, *Papers British School at Rome*, 8 (1916), p. 107. Via adriatica: Liv. 9, 2. 1. C'era la via Appia che usarono per Roma a cavallo M. Porcio Catone 191 (Liv. 36. 21. 6. Plut. *Cat. m.* 14: in 5 giorni da Taranto ἀπὸ τῆς θαλάσσης), in *lectica* l'ignoto legato nella narrazione di C. Gracco (Gell. 10, 3, 5).

di Orazio²⁷ (Satira V del 1° libro dei *Sermones*). Porfirio nel suo commentario ci dice che c'era una imitazione del poema di Lucilio. I primi intervalli da Roma a Capua erano gli stessi, e i motivi di ritardo o i disagi degli alberghi non diversi. Mancava la deliberazione in questo luogo, era decisa la via terrestre — ma dopo Benevento non sulla via Appia neanche una visita nella patria del poeta a Venosa. Invece gli amici del viaggio del 38 a.C. dopo una giornata da Benevento *per montes Apuliae* visitarono una *villa Trevici*, oggi sotto Trevico alla Strada 91, dunque sopra la valle dell'Ufita tributante dal Torrente Calaggio (da dove si va oggi per Lacedonia e Canosa). La prossima tappa fanno

oppidulo quod versu dicere non est

— ma Orazio dice: dopo un viaggio in carrozza (*rhaeda*) di 24 milia:

quattuor hinc rapimur viginti et milia rhaeda.

Segue come prossima *mansio* (sosta di notte) Canosa e poi Ruvo e questa città dopo un *iter longum*. Sappiamo che c'erano 26 *milia*, e mi pare impossibile che la distanza da quello *oppidulo* per Canosa era più lunga che Canosa-Ruvo come sarebbe veramente una via da Ascoli Satriano via Ortona per Canosa²⁸. È da

27) ASHBY GARDNER cit., p. 108 ss. Sul valore poetico non realistico H. A. MUSURILLO e W. S. ANDERSON, in *Class. Weekly*, 48 (1955), p. 159 ss., 49 (1956), p. 57 s.; V. D'ANTÒ, in *Rend. Acc. Arch. Napoli*, N.S. 24/5 (1949-50), p. 235 ss.

28) Orazio usò dunque una via diretta da villa Trevici all'*oppidulum*. Per questa Ortona e Ascoli sarebbero troppo lontani al nord. Ausculum = *oppidulum*: ASHBY-GARDNER 109, 153, Colonia Firmanorum presso Ausculum secondo R. BARTOCCINI, in *Archivio storico pugliese*, 8 (1955), p. 17 s. Ma anche il Lugli, in *Atti IX Congr.* cit., p. 57, dubitava proponendo il posto del quadrivio di Candela. Per la distanza Ascoli-Canosa vedi la correzione dello stesso a p. 38, 5 contro *Festschrift Egger*, loc. cit.

trovare dunque *l'oppidulum* e la strada diretta da questo per Canosa. Seguono poi nelle distanze di un giorno ciascuna le città di Ruvo, Bari e Gnathia, e nel 15° giorno dopo la partenza da Roma il poeta arrivò a Brindisi. È 'certo che questo *iter Brundisinum* era il precursore del commercio sulla via Traiana dell'anno 108 con deviazione per Bari²⁹. La sua condizione di esistenza era senza dubbio il valore economico della città di Canosa, la quale già nel secondo secolo a.C., prima di Orazio, è testimoniata in buone relazioni colla Grecia³⁰.

Proprio lo stesso itinerario, ma prima dell'evoluzione del porto di Bari è contenuto nella grande geografia di Strabone, derivato forse dalla descrizione di Posidonio. Lo Strabone nel VI libro (p. 282 dell'edizione di Casaubono) oppone alle due strade romane ἀμαξήλατοι (usabili da carrozze) — la via Appia e la via Popilia da Reggio per Capua — una terza da Brindisi per Benevento³¹. C'è di nuovo la linea della via Traiana, ma ristretta da Ceglie di Bari via Bitonto, Canosa, Ortona e forse Troia (Aecae). Era da usare soltanto con muli (ἡμίονοι), non da carrozze (*rhaedae*, ἄμαξαι, come l'aveva fatta Orazio). Sfortunatamente mancano le stazioni ultime, tra Ortona e Benevento, forse come

pp. 283-293; per Canosa-Ruvo la distanza dell'Itinerario Burdigalense è da emendare con ASHBY GARDNER, p. 150 s., XV+VIII *m.p.*

29) La Via Traiana (ASHBY GARDNER, p. 104 s., ma anche G. LUGLI, *Festschr.* cit., p. 282 ss.) non fu costruita da Traiano, ma soltanto proclamata come *via publica*: H. U. INSTINSK, in *Österreich, Jahreshfte*, 35 (1943). Beibl. 36. Nondimeno Polibio (34, 11, 8) e il corografo (Agrippa) presso Strabone VI p. 285 non riguardano una strada adriatica, ma la costa stessa (contro G. RADKE, *R.E.*, Suppl. IX 1795 neanche le vie Appia e Flaminia).

30) Canosa: *IG*, ed. min., IV, 1, 225 (II secolo).

31) διὰ Πευκετίων καὶ Δανυίων καὶ Σαυνιτῶν μέχρι Βενεουεντοῦ, ἐφ'ἣ Ἑγνατία πόλις, εἴτ' Ἀκελίας καὶ Νήπιον καὶ Ἐρδωνία.

nella via Traiana Aecae e Aequum Tuticum presso S. Eleuterio³² — e in questo caso Strabone o il suo autore viaggiò cogli stessi intervalli come Attico secondo l'epistola citata di Cicerone (ad *Att.* VI 1, 1).

Sull'Impero abbiamo sempre testimonianze per le tre grandi vie militari. La via Popilia fu usata da Caligula in viaggio per la Sicilia (Suet., *Cal.* 24,2); pure da Cassiodoro cercando *Lucaniae dulces recessus* nella via per Squillace al suo *Vivarium*, forse con una diramazione da Interamnia per Rossano o da Cosenza via Tiriolo. Seneca ci descrive un uomo sempre malcontento nella via dalla Campania per la Lucania, poi per Taranto, dunque viaggiante sulla via Appia rinomata anche da Procopio, sempre nell'età di Cassiodoro³³. Infine abbiamo il pellegrino da Bordeaux a Gerusalemme, l'autore dell'*Itinerarium Hierosolymitanum* o *Burdigalense*. Dal confronto delle note di viaggio in un papiro dello stesso tempo ho dimostrato altrove³⁴ che questo *Itinerario* è un estratto privato dagli itinerari pubblici, forse non un diario scritto dopo o durante il viaggio, come in quel caso, ma un progetto, una deliberazione della via da usare, come Lucilio. Il nostro pellegrino descrive la linea della via Traiana colle *mutationes* e *mansiones* da Otranto via Bari, Canosa, Aquilonia per *Aequum Magnum*, vuol dire Aequum Tuticum, Benevento, Capua ecc. Le *mansiones* sono le stesse nell'*Itinerario Antonini* e nella *Tabula Peutingeriana* — e nel commentario (testo) di questa usato dal Geografo Ravennate;

32) Aecae-Aequum Tuticum: ASHBY GARDNER. p. 136 s.

33) Seneca, *de tranquillitate*, 2, 13; *epist.*, 68. 5; Procop. *Bell Goth.*, I, 14, 7 S. Cassiodoro, *Variae*, IV. 48. Cfr. L. FRIEDLÄNDER - G. WISSOWA, *Darstellungen aus der Sittengeschichte Roms*, 10. Aufl., (Leipzig 1922), I, 318 ss.

34) E. KIRSTEN, *Erdkunde*, 13 (1959), p. 414 ss. Il papiro contiene lo stesso itinerario in due liste dell'andata prima della partenza (deliberazione) e in una lista del ritorno fra i conti del viaggio (*Catal. Pap. J. Rylands Library* IV 627/8. 638).

fra tali autori dunque è da cercare l'origine dell'estratto del pellegrino³⁵.

Le informazioni offerteci da tali Itinerari sono comparate da lungo tempo nelle liste del *Corpus Inscriptionum Latinarum*, per le vie delle Puglie anche in uno studio di Gardner e Ashby³⁶. Dopo le descrizioni delle grandi arterie ci sono date qui nuove linee dell'interno e con queste sono da comparare gli indizi per una via Aeclanensis Aurelia (del tempo dei Severi?) e per la via Herculia costruita o rinnovata dall'imperatore Diocleziano ed il suo collega Herculius. Forse in qualche tratto c'erano vie naturali già conosciute nella seconda guerra punica. Ma proprio in questo momento è necessario di distinguere le epoche. Il territorio della Magna Grecia occidentale cambiò il suo aspetto dopo quella guerra. Certamente è falsa l'opinione sull'inizio dello spopolamento in quella epoca. Ma cambiavano le condizioni delle: città greche. Dopo la partenza di Annibale i Romani ne punirono i federati con la confisca di grandi parti dei loro territorii. Quest'atto fu l'origine dell'agro pubblico così esteso nella Lucania e nel Bruzio, ma dava anche la possibilità per le future fondazioni di colonie romane o latine³⁷. E in queste due regioni si trovano le tracce delle tante e tante *villae rusticae*, che il Kahrstedt ha descritte nel suo libro segnandole anche nella sua carta. Manca solo la continuazione in Puglia, nell'agro Sipontino, oggi Foggiano, perché il Kahrstedt

35) *Itineraria Romana*, I. ed. O. Cuntz. p. 100 s.

36) *CIL* IX p. 1, X. p. 25 s., X. p. 1 s., vedi le tabelle nell'articolo del LUGLI, in *Festschrift* cit., p. 278 ss.; per la Via Annia Popilia (parte settentrionale) del BRACCO, *Mem. Linc.* cit., p. 459.

37) U. KAHRSTEDT, in *Historia* 8 (1959), p. 174 ss.; E. KIRSTEN, in *Historische Raumforschung*, II (Forschungs-u. Sitzungsberichte Akad., f. Raumforschung X. Bremen 1958), p. 58, 62 s. e nel *Westermann-Atlas. zur Weltgeschichte* (Braunschweig 1935 1963), 25.

trattava come *Grossgriechenland* soltanto Lucania e Bruzio, e manca così finora anche la descrizione delle ville dell'Impero sulla costiera adriatica o presso Gallipoli, se ne esistono³⁸. Per tante e tali nuove costruzioni c'era bisogno anche di nuove vie — non solo. vie campestri come apparivano nelle aerofotografie del Bradford³⁹ vicino a Lucera, ma anche vie di comunicazione tra i vecchi centri rimanenti e le ville o fra i villaggi dei coloni e le ville o le colonie recentemente fondate. La carta del Kahrstedt ci offre nuovi temi per indagini stradali, e anche per questi sarebbe prematuro di prospettare i risultati, perché mancano finora anche le carte esatte di tutti i luoghi. Per il Salento⁴⁰. il testo di Ptolemeo, mi pare, ci dà la linea di una strada provinciale Rudiae-Nereton-Aletion-Bausta-Uxentum-Veretum (nomi menzionati anche da Plinio); questi centri piccoli esistevano anche sotto la dominazione romana. Altrettanto nella regione Venosina l'*Itinerarium Antonini* nomina alcuni *praedia* nell'agro pubblico del passato⁴¹. Tali nomi con *-anum* si trovano anche sulla nuova via Annia (detta erroneamente Appia) vicino a Nerulo: Marcelliana e Caesariana⁴² e proprio quello è

38) U. KAHRSTEDT *Die wirtschaftliche Lage Grossgriechenlands in der Kaiserzeit* (Historia-Einzelschriften 4. Wiesbaden 1960); cfr. le osservazioni critiche di. FR. SARTORI, in *Archivio storico per la Calabria*, 31 (1962). p. 98 ss. Sulle *villae* delle Puglie al Gargano e presso Siponto, vedi F. KIRSTEN. *Süditalienkunde*, cap. XIII: cfr. Seneca, *epist.*, 87, 7.

39) J. BRADFORD, in *Antiquity*, 23 (1949). p. 58 ss. con tav. III e 67. fig. 2 (KIRSTEN, loc. cit., fig. 89).

40) Ptol. *Geogr.*, 3, 1, 76; Plin. III. 11, 105.

41) *Itinerarium Antonini*, 112. 5; 113. 4 W. = *Itineraria Romana*, I. 16: Sentianum, Beleianum, Caelianum come Roscianum sulla costa dell'odierno Rossano. Honoratianum loc. cit., 103, 4 W = *Itin. Rom.* I 15. Proprio in tali casi esistono variazioni delle vie Forum-Nerulum, Aequum-Venusia.

42) Caesariana: KAHRSTEDT, *Lage*, 24; BRACCO, *Mem. Linc.* cit., p. 455. Marcelliana: BRACCO, cit., p. 476 ss. Le rovine del Battistero di S. Giovanni in Fonte al nord della famosa Certosa di S. Lorenzo di Padula sono descritte come gli unici resti del *praedium*

testimoniato nell'ultimo testo da menzionare per viaggi in quel territorio: nella descrizione della festa della Lucania vicino a Consilinum, nelle *Variae* di Cassiodoro (VIII 33), e anche in un passo degli Atti dei martiri descrivente il viaggio dei prigionieri Hadrumetici da Cosenza (meglio: Cocintha) per Squillace, Grumento «*et die altero Marcellianum properantes ad civitatem Potentiam*»⁴³.

Esistevano dunque nuovi centri nel retroterra sotto l'Impero, e proprio questa fu la causa di una nuova strada da Aequum Tuticum per Grumento e poi sia per Nerulum sulla via Annia Popilia sia per Heraclea (presso Policoro). Già descritta dall'Itinerario Antonini, diviene importante per la difesa delle coste nel IV secolo e perciò fu rinnovata nel 311 d.C. col nome di via Herculia⁴⁴. Ma

Marcellianum in suburbio Consilini nell'articolo di V. BRACCO, in *Rivista di Archeologia cristiana* 34 (1958). p. 193 ss. (cfr. KIRSTEN. *Südtalienkunde*, fig. 61).

43) AASS Sept. I 141, cfr. BRACCO, *Riv. cit.*, p. 199 e *Mem. Linc.*, p. 455, 458, 476 s. Non mi pare necessario di presumere uno sbaglio dell'autore agiografico nell'enumerazione Scolacium-Grumentum-Marcellianum-Potentia. I martiri usarono la Via Herculia dalla costa per Grumentum, poi l'odierna via (esistente anche nella Tabula Peutingeriana) Grumento-Montesano Scalo-Padula, evitando le difficoltà della via diretta Grumento-Potenza. La via Marcellianum-Acerronia-Potenza è descritta dal BRACCO stesso, *Mem. cit.*, p. 455 s. Impossibile pure è un viaggio da Cosenza per Scolacium (presso Squillace) in direzione nord-sud e poi per Grumentum. Perciò proporrei di emendare Consentia in Cocinthus, capo vicino a Scolacium, cfr. KAHRSTEDT cit., pp. 66, 68.

44) Sulle vie del retroterra lucano negli Itinerari vedi E. MAGALDI op. cit., p. 272. MILLER, op. cit., p. 378; su una strada Silutum-Pisandos-Potentia-Anxianum-Grumento nella Tabula Peutingeriana (con un miliario a Lagopesole *CIL*. IX 6067 = X. 6972). con Lucus, Pisandos in Geogr. Rav. IV, 35 e Guido 48 (*Itin. Rom.* II. p. 73, 124) al nord di Acerronia (V. BRACCO, in *Mem. cit.*, p. 455 s.); Silutum e Silvium sono sulla via Appia (RADKE, op. cit., p. 198). Per Potenza-Anzi-Grumento vedi BRACCO, *Mem.*, cit., p. 455 senza precisioni della topografia odierna. Dalla Via Herculeia (*CIL*, X, 710) conosciamo soltanto miliaria da Zingoli (*CIL*, IX, 6059 s. = X, 6964/5) e da Melfi (*CIL* IX, 6062/4 = X, 6967/9) insieme coi resti presso la Madonna delle Macere (LUGLI, op. cit., 288, 7) come da Venosa (*CIL*. IX, 6066 = X, 6971) con le rovine descritte

anche questa aveva precursori nella strategia repubblicana: la spedizione romana per Thurii nell'anno 282 a. C., dopo una guerra vicino ad Aquilonia e Venosa, presuppone la viabilità del tratto tra Venosa e Thurii via Heraclea. Poi su questa linea della Via Herculia furono fondate le colonie di Potentia sotto Potenza e di Grumento (forse anche sotto un vecchio oppido, odierna Grumento Nova), e nascevano le *villae* sul Basento⁴⁵.

Nondimeno la sola grande arteria nel retroterra del Sud rimaneva sempre la via Annia o Popilia descritta già da Strabone, nell'itinerario Antonini, sulla Tabula Peutingeriana e dal Geografo Ravennate e da Guidone, i due commentatori della Tabula. Fu costruita⁴⁶ dal pretore. T. Annius e rinnovata nell'anno 132 a.C. sotto il consolato di P. Popillius Lenas. Il famoso «Elogio di Polla» ci dà le misure della costruzione tra Capua, Nuceria, il Forum (sito del ritrovamento della lapide), poi Muranum, Consentia, Valentia, la statua *ad fretum*, cioè la *columna rhegia*, e Rhegium. Qui si congiungono i nostri studi letterari, la tradizione degli Itinerari e i dati economici. Prima via. militare sull'ager publicus, poi via del viaggio per Lucilio o Cicerone, per Petronio; Seneca e anche Cassiodoro, infine via nella grande rete degli Itinerari del Basso Impero; rinnovata da Diocleziano e infine da Gioviano (363/4), e così anche via per il traffico fra *villae* e *vici* della carta del Kahrstedt. Conosciamo adesso le stazioni⁴⁷ da Nuceria (Nocera Inferiore)

da F. B. CANCELLARA, in *Atti IV Congresso Studi Romani*, II, p. 251 s. il quale riguarda anche le spedizioni dall'anno 285 in poi (App. *Samn.*, 7; Liv. *Per.* 112. Dionys. Hal. *AR* 1.5, 16, MAGALDI, loc. cit., 105). Carta presso E. T. SALMON, *Papers British School at Rome*, 12 (1935), p. 45.

45) Potentia romana: *Atti 1° Convegno*, p. 207. Grumento preromana e romana: F. KIRSTEN, *Südtalienkunde*, p. 415 s. Villae: KAHRSTEDT cit., p. 105 ss. colla carta menzionata del KIRSTEN loc. cit., fig. 59.

46) Cfr. sopra, n. 15 T. Annius era console 153 a.C., pretore forse 156/5.

47) Sui tratti della via Annia e i suoi *ramuli* vedi V. BRACCO, *Mem. cit.*, p.

Salernum ad Silarum all'est di Pesto, non ad Tanarum, come scrive l'Itinerario Antonini) per Nares (oggi Scorzo, frazione di Sicignano, riconosciuto già dal Nissen); poi la via superava sul ponte della Difesa il fiume Tanager, nominato qui Calor (ad *Calorem* dell'Itinerario), aveva una diramazione per Acerronia alla Cerreta e arrivava al Foro detto dal nome della strada e del suo fondatore (Forum Annium, Popilium, Pagus Forensis della Civitas Volcei), oggi Borgo S. Pietro opposto a Polla. Da qua passava sotto Atina (oggi Atena Lucana, con una diramazione) e sotto Consilinum (oggi Civita sopra Padula); esistevano diramazioni verso Tegianum e verso i passi di Rufo e di Sassano (col ponte Silla); quella per Consilinum si continuava verso Grumentum. L'unica stazione nella pianura era Marcellianum, oggi Contrada Fonti. Le prossime stazioni finora non sono fissate: Caesariana e Vicus Mendicoleius, le quali sono troppo vicine fra loro e con Nerulum nella carta del Kahrstedt tenendo presente che sono nominate sempre *mansiones* con intervalli di una giornata (dunque forse vicino a Casalbuono l'una, al Lago Sirino con *villae* l'altra). Nerulum e Muranum sono meglio conosciuti (Rotonda e Morano Calabro). La via passava *sub* Morano colla stazione di Interamnia, poi Caprasia (al sud di Tarsia?) per Cosenza, superando il Crati dopo o prima Caprasia. Da Nerulum si diramava la linea verso Grumento (Via Herculea), da Interamnia quella per Thurii usata da Cicerone ritornando da Vibo in direzione per Taranto e deliberata da lui per la fuga nel 44 a. C. (ad *Att IX* 19,3). Il prossimo posto ben fissato è Vibo

449 ss.; la carta del vallo di Diano, loc. cit., p. 429 ha migliorato quella dello stesso BRACCO, in *Rend. Acc. Arch. Napoli*, 35 (1960). 152. tav. II. Una diramazione per Velia è menzionata da Plutarco, *Bruto* 33, 1. Sul miliario di Diocleziano e Gioviano F. GABRICI, *Not. Scavi* 1909, 218 s., BRACCO, *Mem. cit.*, p. 454 (trovato vicino a Sala). Strabone VI, 3, 7, p. 283. *Itineraria Romana* I. 15/6; II, 72, 123. Tabula Peutingeriana; edizione K. MILLER, *Die Peutingersche Tafel* (Neudruck 1963).

Valentia, e abbiamo anche il miliario del, T. Annio da un punto sotto San Onofrio 4 *m. p.* al nord di Vibo. Si seguivano da Cosenza in poi il ponte del T. Savuto presso Rogliano (oggi Ponte Nuovo?, ad Sabatum), la stazione di Tempsa-Terina in un tratto e quella delle Aquae Anniciae (Terme di Nicastro-Caronte), ad Turres sul Lamato e il ponte sull'Angitula (oggi, Ponte Angitola) in un altro tratto. La linea su Tempsa-Nicastro è troppo lunga per i 57 *m. p.*: dell'elogio di Polla e per il numero del miliario di San Onofrio (260 *m. p.* da Capua), ma sarebbe possibile di supporre che esisteva una stazione «Tempsa» all'inizio del *ramulus per Tempsam* ad Sabatum⁴⁸. Due variazioni della grande arteria sono menzionate anche fra Vibo e Reggio e una diramazione da Vibo per Scolacium e Castra Hannibalis presso Catanzaro Lido⁴⁹. Non mi pare credibile che Cicerone usò questa strada per il suo viaggio da Vibo per Thurii-Taranto.

48) Sulla linea della Via dopo Caesariana H. NISSEN, *Italische Landeskunde*, II. 2 (Berlin 1962). p. 905, 918, 931, 956, ss. U. KAHIRSTEDT op. cit. p. 24 ss.; sul miliario di Sant'Onofrio L. PITIMADA, *Not. Scavi* 1953 p. 343 e A. DEGRASSI, in *Philologus* 99 (1954-55). p. 239 ss. (= *Scritti* II). Una diramazione per Crotona è forse presupposta da Petronio. *Sat.* 116. 1, come da Cic. *ad Att.* IX 19, 3 (KAHRSTEDT, op. cit. 76). Kahrstedt mai riguarda le distanze indicate negli itinerari; se identifica i resti di *villae* colle stazioni menzionate. Neanche tiene presente che, secondo l'uso dei viaggiatori, gli itinerari danno non tutti gli stanziamenti ma solo le *mansiones* e *mutationes*, come ci prova per le Puglie l'Itinerario Ruridigalenee o Hierosolymitano.

49) Nicotera è chiamata dall'Itinerario Antonini, Tauriana dalla Tabula ecc. (per questa cfr. KAHIRSTEDT, in *Historia*, 8, p. 183. *Lage* cit., p. 42, 53 ss.) Le differenze non sono da emendare neanche per Tempsa o ad Turres al nord di Vibo (contro K. MILLER op. cit., 368 s.; le distanze fra Cosenza e il fiume Savuto sono giuste come quelle fra Vibo e una torre da supporre al Lamato). Vibona-Scolacium: Tab. Peut. con distanze non giuste. Un'altra strada dal Capo Cocintho (nel testo Cocineon) Scolacium - Ponte di Crati-Balarum presso Rav. Geogr., IV, 34 mi pare che sia da interpretare dal testo di Guidone 43 (da Coccinium per Castrovillari). Miliaria si trovarono soltanto poco al nord di Reggio (*CIL*, X, 6936/8 da San Domenico presso Villa San Giovanni).

Rimane il grande problema, se esisteva o fu costruita, anche dopo la costruzione della via Annia, una via sulla costa del Tirreno e un'altra dello Jonio. Per quella, abbiamo soltanto la testimonianza della Tabula Peutingeriana, e il Geografo Ravennate IV 31 dice 'espressamente che descrive *civitates circa maris litora positas* (cf. Guido 20), ma ci dà anche una summa dei miliaria come per la costa' jonica — e per questa leggiamo nell'Itinerario Antonini la lista ultimamente discussa dal Kahrstedt⁵⁰. una continuazione della via Herculia da Heraclea via Scolacium per Reggio, la quale, come sempre, enumera soltanto le *mansiones* e perciò non tutte le città costiere esistenti al tempo dell'autore⁵¹. La Tabula Peutingeriana aggiunge la linea da Heraclea via Metaponto per Taranto, ma nomina anche il posto marittimo del Lakinion. Il corpus dei miliaria conteneva le lapidi trovati al sud est di Reggio⁵². Di nuovo ci aiuta una fonte letteraria: Cicerone usò la via costiera fra Thurii, Heraclea e Taranto e visitò (un'altra volta?) Metaponto⁵³. Ma proprio dai testi di Lucilio e di Cicerone è evidente la

50) KAHRSTEDT op. cit., p. 73 ss., sui resti degli stanziamenti dell'Impero. ma vedi la critica giusta del SARTORI op. cit., p. 100. Anche qui il Kahrstedt mai tiene conto delle distanze fra i posti dell'Itinerario (*Itiner. Rom.* I, p. 17) dichiarandole tutte corrotte nella tradizione dei codici.

51) Questo uso è la vera ragione della mancanza di Locri e Caulonia, le quali sono nominate pure nella lista delle *civitates maritimae* del Geografo Ravennate secondo le liste di intervalli della Tabula Peutingeriana (come poi nella fonte del Georgius Cyprius 600 segg. nell'edizione del *Synecdemus* dell'Hierocles, pubblicata dal HONIGMANN *Forma imperii Byzantini* I (Bruxelles 1939). Fra una *mansio* e l'altra è sempre l'intervallo di una giornata di viaggio in carrozza, ma non fra una città e l'altra. Inteso come un espediente pratico per i viaggiatori, non come un catalogo di città esistenti, l'Itinerario Antonini non aveva bisogno di menzionare Locri o Caulonia.

52) *CIL* X 6959/60 da Melito, *Not. Scavi* 1913, 318 da Bova Marina.

53) Cic., *de fin.*, V, 2, 4. KAHRSTEDT, op. cit., p. 102. Viaggi di Cicerone per Vibo o Velia con navi: MAGALDI op. cit., p. 288 cita *Actio II in Verrem* II, 40, 99; V, 17, 44; *Topica*, 1. 5, *epist. ad fam.*, VII, 19, 1; 20, 1; IX, 7. 8; *ad Att.* XVI 7, 5;

possibilità che il più grande numero dei viaggi nelle parti meridionali della penisola italiana si faceva anche nell'età romana non sulle vie terrestri, ma sulle linee marittime come nell'età greca. Per il traffico marittimo è scritta la lista della Tabula Peutingeriana, per i rari viaggianti per *terram* quella dell'Itinerario Antonini, così si capisce la differenza tra loro, la quale fu malintesa dal Kahrstedt secondo il suo interesse per la storia e le città della Magna Grecia, non per il sistema stradale delle vie terrestri colle sue *mansiones*. Le condizioni del traffico marittimo erano costituite dall'esistenza dei porti come per la colonizzazione arcaica greca, mentre i viaggi terrestri dipendevano dalle distanze per una giornata, come ci diceva Orazio.

ERNST KIRSTEN

Philipp. or., I. 4. 9; X, 4, 8; *ad Brut.* I. 10. 4; 15, 5 per Velia. Cfr. C. F. CRISPI, I viaggi di M. Tullio Cicerone a Vibo, in *Archivio stor. per la Calabria*, NS. 11 (1941), p. 18 ss.

IL DIBATTITO

L. BREGLIA

R. van COMPERNOLLE

A. DE FRANCISIS

G. CAPUTO

J. DE LA GENIERE

P. EBNER

B. BILINSKI

O. PARLANGELI

A. D'ARRIGO

A. PUTIGNANI

R. CONGEDO

S. FERRI

G. VALLET

E. KIRSTEN

Laura Breglia:

Nel prendere la parola subito dopo la chiara esposizione del prof. Vallet non ho inteso interferire sui risultati da lui esposti nella sua interessante e documentata relazione, ma piuttosto ampliare per così dire la sua ricerca, con uno sguardo rivolto alle fasi precedenti la colonizzazione greca nel Mediterraneo occidentale, periodo quest'ultimo da cui egli ha preso le mosse nella sua comunicazione. La ricerca da me svolta, sette anni or sono in altra sede, su *Le antiche rotte del Mediterraneo documentate da monete e pesi* (in *Rendiconti della Accademia di Archeologia, Lettere e Belle Arti di Napoli*, 1955) inserendosi particolarmente nel tema del convegno in corso, richiedeva, infatti, che io portassi a conoscenza degli studi non tanto gli ulteriori sviluppi, ancora non sufficientemente maturati, di risultati in essa esposti, quanto i ritocchi e i consolidamenti che possano essersi verificati in merito alle precedenti conclusioni.

Come è noto, peraltro, nella mia ricerca precedente io ero stata portata ad individuare attraverso lo studio dei sistemi ponderali in uso nel Mediterraneo occidentale, quali possono essere riconosciuti principalmente attraverso la successiva documentazione monetaria, due itinerari marittimi fondamentali di migrazione o di penetrazione commerciale. Di essi l'uno, meridionale, partendo dalle zone orientali dell'Egeo e seguendo la costa siriana, l'Egitto e l'Africa settentrionale avrebbe raggiunto l'occidente fino alla Spagna, di lì sfiocandosi per così dire nel Mediterraneo, l'altro, settentrionale, egualmente partendo dall'Egeo, e da Creta prevalentemente, si sarebbe spinto fino alla penisola italiana e successivamente

alla Sicilia, assai spesso aggirandone le coste per raggiungere le Lipari e il Tirreno. Le difficoltà naturali offerte dalla navigazione dello stretto, con i suoi quattro capovolgimenti giornalieri di corrente, dovevano rendere assai difficile risalirne le coste, quando ad esse, soprattutto venivano ad aggiungersi il rischio delle azioni piratesche o la ostilità degli insediamenti stabili arroccati intorno ai più sicuri porti. Su questi due itinerari fondamentali e naturali per così dire, si avvicendarono a seconda dei periodi storici genti diverse, mosse dalla esigenza di trovare una nuova sede in occidente e avventurose spedizioni esplorative, così come rotte commerciali stabili e predominanti duraturi; né è il caso di indugiare ora sulle ipotesi avanzate ed esposte nel mio lavoro precedente. Il loro controllo e i possibili sviluppi affidai, peraltro, sin dalla edizione del lavoro alla ricerca storico-archeologica, a miglior verifica dei risultati proposti in discussione, e non è mio compito, ora, indagare in questo settore che, peraltro, indipendentemente da consensi di massima: non credo abbia ancora portato nuovi contributi.

Il mio compito, invece, prima di riprendere il lavoro e portarlo innanzi nei risultati proposti precedentemente: era quello di controllare e consolidare, come è ovvio, le premesse specifiche su cui esso era fondato, in particolar modo approfondendo e rinsaldando la validità dei dati ponderali. Pur non potendo ovviamente sviluppare il tema in questa sede sono tuttavia lieta di poter dire, a distanza di sette anni dalle prime ricerche: che i dati ponderali hanno resistito all'approfondito controllo critico e si sono confermati, pur con qualche inevitabile diversificazione di dettaglio, pienamente validi. Sono in grado oggi, a non voler avanzare nessuna ipotesi innovatrice, di riconfermare, quindi, che le più antiche nozioni ponderali sono state trasmesse dall'oriente al Mediterraneo occidentale, sia direttamente attraverso la rotta meridionale, sia attraverso il diffondersi in occidente della cultura micenea. L'impianto, avvenuto posteriormente, della colonizzazione storica ha inoltre provocato con l'innesto di elementi diversi o diversificati particolari sistemi ponderali successivamente tradotti in sistemi monetari.

Alcune delle ricerche che mi hanno portato a tali conclusioni sono state già edite, altri studi sull'argomento, tuttora concordanti con i primi sono invece in corso tanto da parte mia, quanto da parte del mio allievo

dott. Fr. Nicola Parise, che va attentamente vagliando attraverso la documentazione contemporanea dei documenti scritti e di quelli monetali le nozioni ponderali dei vari ambienti toccati dalla cultura micenea. Per quanto riguarda, infine, il problema della navigazione dello stretto, alla metà circa del II millennio avanti Cristo, esso può trovare un punto di appoggio nel rinvenimento, effettuato a Cannatello (Agrigento), di un frammento dei ben noti pani di metallo che in questo periodo costituiscono, con ogni probabilità, mezzo di scambio nel Mediterraneo. Dei dati da essi ricavati o ricavabili e che sono essenziali per la soluzione dei problemi ponderali che attualmente ci interessano sarà data ampia notizia, a ricerca ultimata, dal dott. Parise ed è evidente che appunto sui risultati delle ricerche in corso potrà essere ripreso ed affrontato, con migliori basi, lo studio dei mezzi di scambio che furono usati nella più antica vita del Mediterraneo: essi costituiscono la 'base stessa dei rapporti commerciali ed è quindi sperabile che come tali possano divenire delle fonti più valide per la ricostruzione dei contatti realizzatisi nel Mediterraneo in età antichissime. Naturalmente tale risultato potrà essere conseguito solo quando saremo in grado di interpretare i differenti dati con sufficiente sicurezza critica, cosa che ancora non è possibile attualmente. Ma sappiamo ora che la documentazione da esaminare è amplissima e che, con ogni probabilità, la via si è aperta per affrontare la ricerca: legittima ci sembra pertanto la speranza di poter chiarire pazientemente e successivamente le tante incognite che ancora oggi si presentano.

René van Cornpernelle:

Dans son rapport sur les routes maritimes de Grande Grèce, M. Vallet distingue, à l'époque classique, une voie côtière et une voie directe. Il faut sans aucun doute le suivre lorsqu'il déclare que ces deux itinéraires étaient connus dès la fin du V^e siècle au moins. Mais notre collègue Vallet va plus loin dans sa distinction: la voie côtière serait celle que suivaient les navires chargés de troupes ou de colons, tandis que la voie directe serait celle que suivaient les navires marchands.

Je sais bien qu'une telle distinction avait déjà été suggérée jadis par le regretté Th. J. Dunbabin (*The Western Greeks*, pp. 194-195), mais en ce qui me concerne je puis difficilement me rallier à une distinction aussi nette, aussi précise.

Comme le souligne très exactement M. Vallet, la plupart des données antiques ont trait à des événements d'ordre militaire; et les sources littéraires ne fournissent que peu de données pour les navires marchands. Et si, pour le dernier tiers du V^e siècle. Thucydide nous donne quelques renseignements concernant la route suivie par des navires marchands, il nous faut bien constater que dans la plupart des cas ces navires marchands font partie de convois militaires. Tel est le cas en Thucydide, VII, 25, 1-2. où nous voyons des navires marchands (πλοῖα) envoyés par les Athéniens en Sicile, avec une cargaison destinée à l'armée athénienne, être coulés par des vaisseaux syracusains, sous les ordres d'Agatharque, près des côtes de l'Italie, au nord de Caulonia semble-t-il.

On doit même se demander si l'expression ἐς τὸ πέλαγος, dans laquelle on a parfois voulu voir une allusion à une navigation directe, doit, dans tous les cas, être interprétée d'une manière aussi précise. Car le chaland (μία τῶν ὀγκάδων) chargé d'hoplites de Thespies qui, en Thucydide, VII. 19, 3-4, quitte le Péloponnèse au cap Ténare ἐς τὸ πέλαγος en direction de la Sicile, aborde à Locres (VII, 25, 3-4). Ce chaland a-t-il été à ce point dévié de sa route par les vents? Dans ce cas, nous devrions admettre que la voie directe était une voie pleine d'incertitudes. Mais je me demande si ἐς τὸ πέλαγος ne signifie pas ici tout simplement que les chalands (VII, 19, 3-4: ὀγκάσι), après avoir contourné le cap Ténare, quittent définitivement cette mer grecque qu'est l'Egée toute couverte d'îles pour une mer plus vaste. Il est regrettable qu'en VII. 19. 5, Thucydide ne soit pas plus précis: vingt-cinq vaisseaux de Corinthe se tenaient au mouillage en face des vingt vaisseaux athéniens de Naupacte dans le seul but de détourner l'attention des Athéniens des chalands qui, chargés d'hoplites, quittaient le Péloponnèse pour la Sicile. S'agit-il ici uniquement des chalands de VII, 19, 4: μετὰ δὲ τοῦτοὺς Κορίνθιοι...? C'est possible, mais non certain. Et s'il s'agit aussi des autres chalands (VII, 19, 4: οὗτοι μὲν... πρώτοι), il faudrait alors admettre que ces derniers ont longé les côtes du Péloponnèse vers le nord et qu'ils ont donc suivi l'itinéraire côtier. Une telle interprétation

concorderait parfaitement avec le point de vue de notre collègue, pour qui les navires chargés de troupes suivaient normalement la voie côtière, mais on ne pourrait alors plus tirer le moindre argument de l'expression ἐς τὸ πέλαγος.

Deux passages de Thucydide me semblent prouver que la route côtière était celle que suivaient le plus généralement les navires, tant marchands que de guerre, qui se rendaient de Grèce en Italie et en Sicile ou vice versa.

1) Thucydide, III, 86, 4, nous apprend qu'en l'automne de l'année 427, les Athéniens s'installèrent à Rhègion pour empêcher les Syracusains d'exporter leur blé vers le Péloponnèse; c'est bien, me semble-t-il, que les navires chargés de blé suivaient l'itinéraire côtier, et ne faisaient point la traversée directe, de Syracuse à Zacynthos. Dans ce cas, en effet, ces navires seraient passés à près de 90 km. au sud du cap Spartivento (le cap Herakleion des anciens) et à quelque 110 km. au sud de Rhègion, et l'on ne voit guère comment les navires athéniens auraient pu les intercepter ni même simplement les apercevoir.

2) Mais les indications que Thucydide nous fournit en I. 36. 2 et surtout en 1, 44, 3 (indications que Diodore reprendra en XII, 54, 2) me paraissent plus importantes. L'argument principal que Thucydide met dans la bouche des Corcyréens lors des négociations de 433 à Athènes, c'est que Corcyre est un point important de l'itinéraire qui, de Grèce, mène en Italie et en Sicile: τῆς τε γὰρ Ἰταλίας καὶ Σικελίας καλῶς παράπλου κεῖται. Et toujours d'après Thucydide, cet argument semble bien avoir influencé la décision prise par les Athéniens de conclure un accord défensif avec Corcyre (1, 44, 3). Sans doute Thucydide semble-t-il mettre surtout l'accent sur l'importance militaire de cette voie côtière, mais tenant compte d'une part de ce que l'historien nous dit au sujet de la composition des discours qu'il place dans la bouche de ses personnages (I, 22, I) et d'autre part de la date de composition du livre I, nous sommes en droit de nous demander si Thucydide n'a pas été influencé par les événements postérieurs. Pouvait-on réellement dès 433 prévoir l'importance militaire exceptionnelle que la route d'Occident prendrait dans un conflit qui n'avait même pas encore débuté? Pour ma part, j'en doute. Mais le rôle de plus en plus important que l'Occident joue, depuis la fin du VI^e siècle, dans le commerce extérieur d'Athènes (autant pour l'exportation

que pour l'importation) nous autorise à penser me semble-t-il qu'en 433. Athènes songeait avant tout, en concluant une alliance avec Corcyre, à protéger ses routes commerciales.

En disant ceci, je ne veux nullement prétendre que la voie directe n'était pas connue dès la fin du V^e siècle. Thucydide, VI. 1 3, 1, en effet, est très précis sur ce point (διὰ πελάγους). La traversée de Gongylos, en 414, semble bien être l'un des exemples les plus assurés de traversée directe (Thucydide. VII. 2. 1). Il en est de même en ce qui concerne le navire syracusain qui en VII, 25. I. emmène une mission syracusaine qui doit négocier dans le Péloponnèse (... ναῦς δώδεκα...Καὶ αὐτῶν μία μὲν ἐς Πελοπόννησον...αἱ δὲ ἔνδεκα νῆες πρὸς τὴν Ἰταλίαν...). Mais, comme dans aucun des deux cas, il ne s'agit d'un navire marchand; il me paraît difficile de trouver dans ces cas testés un argument en, faveur de la distinction faite par M. Vallet entre une voie côtière suivie par les navires de guerre et les vaisseaux chargés de troupes ou de colons et une voie directe empruntée par les navires marchands.

Lorsqu'on analyse tous les passages des *Histoires* qui ont trait à la route suivie par des navires marchands on doit conclure, me semble-t-il, que la route normale était encore à la fin du V^e siècle la route côtière. J'ai la nette impression qu'à cette époque la route directe n'était encore suivie qu'exceptionnellement: elle ne deviendra une route normale qu'à une époque postérieure au V^e siècle. On peut même se demander si les événements militaires du dernier tiers du V^e siècle n'ont pas largement contribué au développement du trafic maritime par la voie directe. L'étroite surveillance à laquelle les deux belligérants soumettaient les mouvements des navires ennemis le long des côtes d'Italie et de Grèce: peut avoir poussé bien des marins à choisir une route moins exposée aux interventions ennemies ou même permettant de passer de Grèce en Sicile ou viceversa à l'insu des ennemis.

Pour ma part, je préférerais donc faire une distinction entre l'itinéraire normal (la voie côtière), que suivaient tous les navires, et l'itinéraire direct, que, jusqu'à la fin du V^e siècle l'on n'empruntait qu'exceptionnellement.

Certes, notre collègue Vallet pourrait objecter que les importations rhodiennes ne semblent guère représentées sur les côtes de la mer Ionienne.

Mais ces côtes sont-elles actuellement suffisamment explorées pour qu'on puisse tirer des conclusions assurées de l'absence d'importations rhodiennes? Ne nous trouvons-nous pas ici en présence d'un raisonnement *e silentio*, qui serait sans nul doute valable si les sites de la cote ionienne et du golfe de Tarente avaient tous été explorés d'une manière plus approfondie? Nous savons combien grandes peuvent être les surprises que nous apportent chaque jour les fouilles nouvelles. Ce que Th. J. Dunbabin écrivait en 1948 (*The Western Greeks*, p. 474: «No other South Italian site [c.à.d. exception faite de Rhègion] has produced Rhodian») n'est déjà plus exact actuellement. (Notons toutefois que la remarque de Dunbabin semble être limitée à la céramique, car, p. 479, il mentionne deux terres cuites rhodiennes de Tarente, dont l'une provenant d'une tombe datée de ca 580-570). On connaît maintenant d'assez nombreuses importations rhodiennes à Locres. Ainsi, sur les 244 numéros du catalogue de la collection Scaglione que vient de publier Elisa Lissi (dans *Atti e Memorie della Società Magna Grecia*: NS., IV, 1962, pp. 67-128), — collection qui réunit des objets allant de l'époque préhellénique à l'époque romaine, mais dont le plus grand nombre datent de l'époque archaïque, — pas moins de sept pièces nous sont présentées comme étant des importations rhodo-samiennes de la fin du VI^e s. (un fragment de plat rhodien daterait de la fin du VII^e ou du début du VI^e s.), tandis que quatre autres pièces seraient des imitations locales de ces importations.

En résumé, la distinction faite par M. Vallet entre les deux voies maritimes me paraît être un peu trop catégorique. Comme je le disais à l'instant, je préférerais distinguer un itinéraire normal (la voie côtière) et un itinéraire d'exception (la voie directe).

Telles sont les quelques réflexions que je désire soumettre ici à l'avis de M. Vallet, en lui demandant s'il serait d'accord pour nuancer davantage la distinction qu'il a faite entre les deux voies maritimes, ou si au contraire, il pense que les arguments en faveur d'une distinction relativement nette et précise sont suffisants pour préférer cette dernière solution. Le problème n'est pas sans importance pour l'histoire des colonies grecques de l'Italie méridionale, car l'image qu'on se fera du commerce qu'exercèrent ces cités jusqu'à la fin du V^e siècle dépendra dans une large mesure de la solution qu'on adoptera pour le problème des voies maritimes.

La chiara e rigorosamente scientifica comunicazione dell'amico Vallet era molto attesa dell'uditorio, sia per la grande competenza dello studio: so, sia anche perché conteneva un argomento che lasciava un gruppo di noialtri particolarmente incuriositi fin dal giorno in cui egli aveva esposto queste sue teorie nell'ormai classico volume su Reggio e Zankle.

In fondo, la interpretazione che il Vallet dà alle vie marittime ed alle vie terrestri della Magna Grecia si basa sulla osservazione che il materiale che si rinviene sulle coste ioniche della Magna Grecia è diverso da quello che si rinviene sulle coste tirreniche: ma d'altra parte tale interpretazione si collega con il problema della navigabilità dello stretto di Messina. del passaggio di questo stretto con maggiore o minore facilità, sia dal punto di vista geografico e geofisico sia dal punto di vista per così dire storico e pertanto legato a motivi contingenti. Ora, secondo me, bisogna fare qualche riserva, qualche distinzione e soprattutto rimandare il problema al futuro perché come vedremo abbiamo ancora pochissimi elementi di giudizio. Innanzi tutto io penso che a rigore non si può neanche dire che tutte le merci che arrivano ad un punto di passaggio, transito o smistamento debbano fermarsi sia pure in parte in questo punto stesso, quindi già partendo da qui non sarebbe indispensabile che coppe ioniche che troviamo su una costa dobbiamo trovarne anche sull'altra; ma, c'è qualche cosa di più. In fondo che cosa noi sappiamo del vasellame delle grandi città della Magna Grecia dal lato ionico, che sappiamo del vasellame di Sibari, di quello di Crotone? dei frammenti addirittura infimi. Soltanto per Locri e per Reggio conosciamo qualche cosa di più. D'altra parte, che vi fossero queste strade interne è un fatto assodato; il Vallet non l'ha negato né poteva negarlo, naturalmente, e qualche funzione dovevano pure averla: si tratta appunto di vedere i limiti di queste funzioni. Ora, per quanto riguarda il nostro caso particolare noi abbiamo una possibilità di controllare queste affermazioni perché, com'è noto, le città madri, le colonie madri della Magna Grecia sono sul lato ionico da Taranto a Reggio, invece dal lato tirrenico abbiamo delle città di seconda fondazione. Ora non vale tanto in questa indagine vedere che cosa si trova a

Taranto o che cosa si trova a Poseidonia o a Reggio ma che cosa si trova a Locri e nelle sue subcolonie tirreniche Medma, Metauros, e così a Sibari da un lato; Laos e Skidros dall'altro; questa secondo me è la controprova che dobbiamo fare ma non la possiamo fare in questo momento per il semplice motivo che a noi manca in genere uno dei due termini di paragone. Quindi, mentre da un lato abbiamo Poseidonia dall'altro lato non abbiamo Sibari, mentre da un lato abbiamo Locri dall'altro non abbiamo come documentazione Hipponion o Medma o Metauros. Oltre questa distinzione io ne farei un'altra: probabilmente per chi veniva dalla Grecia, dall'Oriente e doveva recarsi nel Tirreno poteva anche essere utile passare lo stretto di Messina e non utilizzare le vie interne; per chi doveva fare il commercio interno tra l'una costa e l'altra era forse più comoda questa seconda strada, la strada istmica come l'ha chiamata giustamente il prof. Maiuri; quindi, praticamente, io farei queste distinzioni anche per quanto riguarda la pericolosità dello stretto di Messina. Io ricordo che l'amico Vallet nel suo lavoro su Reggio dice di essere stato a Reggio alcuni giorni e di non aver potuto notare niente di anormale nello stretto di Messina; io mi permetto di dire che ci sono stato degli anni e, da napoletano, abituato ad un golfo pieno di mezzi di navigazione, dalla barchetta a remi alle barche a vela, in tutte le stagioni dell'anno, mi sono sempre meravigliato perché nello stretto questa navigazione tra Reggio e Messina non esiste. Ho inoltre notato, i flussi e riflussi ondosi provocati dalle correnti e le mie sono annotazioni macroscopiche fatte da un uomo non competente della materia: immagino quello che possono dire i geografi ed i talassologi sull'argomento. Ora questo passaggio era certamente pericoloso, chi poteva evitarlo lo evitava forse volentieri, ed anche qui la distinzione che ho fatto credo che possa essere accolta, possa essere giustificata. Chi partiva di lontano dall'Oriente, dall'Egeo ecc. per giungere nel Tirreno, tra i tanti pericoli metteva anche quello in bilancio; chi invece doveva affrontare soltanto lo stretto, magari preferiva andarsene per vie montane anche se queste vie erano un poco più malagevoli da un altro punto di vista rispetto alle vie marittime.

Quanto io desidero aggiungere su quello che è stato detto sui rapporti commerciali nell'Italia meridionale riguarda un po' quella che può dirsi la corrente ideale dei traffici o la determinazione storica dei latti. È positivo che se noi abbiamo una influenza italiota nell'Etruria — e questo risulta chiaro da tanti studi — lo si deve a quel *quid* che è rappresentato da un rapporto di commercio, venga esso per via mare, venga per via di terra. Che questi rapporti possano essersi intensificati in alcuni periodi è ovvio, e che non sempre fosse necessaria la via di cabotaggio è da potersi egualmente supporre, senza eccessiva prudenza nell'esprimerci, dato che gli Etruschi stessi affrontavano il mare che li divideva dalla Corsica e dalla Sardegna. Infine, se Roma stessa appare già, come ci dice Eraclide, allievo di Platone, una città greca, è segno che il mondo greco sentiva che Roma era greca e non poteva essere greca che a traverso una mediazione dell'Italia meridionale. Ancora aggiungo che, se tutto questo è riferibile ad un secolo che può essere il V, non deve essere dimenticata l'importanza che in precedenza aveva il corridoio da Sibari al mare Tirreno. Se poi pensiamo alla chiamata di Gorgaso e Damofilo a Roma se poi pensiamo a quelli che sono i risultati delle escavazioni stratigrafiche del Gjerstad, dello stesso Romanelli, di Puglisi sul Palatino e sull'Esquilino, troviamo ancora che questi rapporti commerciali determinarono un'importazione di vasi corinzi e quindi siamo ancora sul piano dei commerci effettivamente svoltisi. A me pare che non sempre abbiamo il diritto di stabilire se gli oggetti siano venuti per via di mare o per via di terra, se non in determinate condizioni di particolari problemi che ci pongano nella necessità di risolvere se per via di mare o per via di terra, non per arrestarci a questo risultato, ma per cercare di approfondire la conoscenza del problema storico.

Altro fatto, quello che io collocavo fra le «decisioni» storiche fondamentali: non bisogna dimenticare l'arte. Non bisogna dimenticare che vi sono delle questioni importanti sollevate dal Matz e dallo Herbig sull'arte in Roma, sulla Lupa Capitolina stessa, sulla Chimera di Arezzo e che tutto questo implica dei rapporti profondamente naturali tra la civiltà italiota e la civiltà che è rappresentata da questo lievito nuovo proveniente dall'Italia meridionale e connesso anche col risalire del nome «Italia», gradatamente,

sino a coprire tutta la penisola proprio dal sud. Sono trascurabili in questo fatto artistico i grandi bottini di Siracusa del 212 e di Taranto del 209? Ecco un grande afflusso di ciò che era elemento artistico talmente visto e conosciuto che arrivava a Roma, prima ancora che fosse definitiva l'affermazione di Roma sulla Grecia e si arrivasse a quel 146, che determinava un rapporto diretto con l'arte greca, e precisamente attraverso il centro di Delo determinava gradatamente nuovi sviluppi con il ritratto romano. A questo proposito, per quanto riguarda i busti di Capua, non deve dimenticarsi quella che è la conclusione fondamentale dello studio dello Herbig. Se mi sono allontanato un po' dalle mappe antiche e simili, dai vasi in se stessi, se mi sono allontanato da quello che è il rapporto di vero traffico, mi si vorrà scusare. Il campo sarebbe vastissimo, perché bisognerebbe anche tener presenti quali fossero i trattati di commercio fra i privati imprenditori e i navigatori. Voi sapete che attraverso Lisia conosciamo moltissimi di questi fatti particolari, debbo anche dire che è un momento questo in cui gli studi ci pongono di fronte al problema di conoscere anche che cosa è stata la elaborazione dei *nostoi* della guerra troiana. Non è a caso che si tramanda nella tradizione che Egesta, la ninfa di Segesta, abbia un parallelo con Capys, che è effettivamente l'eroe eponimo di Capua; tutto questo oggi va rivalutato tanto più che lo Alföldi ci dice che, per esempio, la leggenda di Enea è una rivalutazione in seno alla civiltà etrusca. Dopo di questo io credo di dover lasciare la parola ad altri, sperando che in uno dei prossimi convegni uno dei temi fondamentali possa essere questo. e il tema che non è mio per le formulazioni presentate, ma che è di illustri maestri, fra i quali mi piace ricordare Biagio Pace, che è purtroppo il grande assente di questo Convegno: «la Magna Grecia e la sua mediazione tra Roma e la civiltà greca».

Juliette de la Genière:

Vorrei apportare una modesta conferma all'opinione del Vallet che nega l'esistenza delle vie commerciali terrestri per i prodotti greci. Ho avuto la fortuna di poter studiare, grazie alla generosità del professore Panebianco, il materiale di scavo del vallo di Diano. L'attenzione degli

studiosi è stata chiamata su quella zona fin dalla scoperta nel 1896 dei famosi vasi di bronzo del Petit-Palais e delle ceramiche greche e indigene che lo accompagnavano. Dopo quella scoperta, diversi studiosi avevano avanzato l'ipotesi secondo la quale il vallo di Diano dovesse essere una via di comunicazione del commercio di Sibaris verso l'interno. La quale via avrebbe perso la sua importanza dopo la caduta di Sibaris nel 510.

Di fatto, considerando lo scavo sistematico della necropoli di Sala Consilina e di quella di Padula, credo che si possa oggi vedere molto più chiaramente in quali termini si pone il problema. Se fosse vero che il vallo di Diano sia stato una strada del commercio delle merci greche da Sibaris verso l'Etruria, si dovrebbe trovare allora nelle tombe, di cui più di 1200 sono finora state scavate, qualche traccia di oggetti che possano essere confrontati con oggetti provenienti dalle grandi necropoli dell'Etruria, ad esempio Vulci, Cerveteri etc. Ma invece a Sala Consilina i vasi corinzi e attici anteriori al 510 sono scarsissimi e non hanno nessun rapporto con quelli che furono trovati a migliaia nelle tombe etrusche. Questo dunque sembra escludere la possibilità per i vasi greci dell'Etruria di essere arrivati, neppure in parte, attraverso il vallo di Diano. Del resto, questa mia constatazione non è originale né nuova, dato che, sebbene il Dunbabin accettava questa via del commercio sibaritico, diceva nello stesso tempo che dovesse essere stata poco importante; dopo di che il Vallet nella sua tesi su Reggio aveva negato la realtà di tale strada. Con questa opinione andava d'accordo il professor Panebianco nella sua prima presentazione della necropoli di Sala nei *Fasti Archeologici* del 1958. Il professore Napoli considerando esclusivamente il fatto che le serie geometriche caratteristiche di Sala Consilina non si trovano nelle tombe di Oliveto Citra né nelle necropoli dell'Arenosola, ha dimostrato al Convegno della Magna Grecia del 1961 che tra il vallo di Diano e la valle del Sele non c'erano contatti.

Una volta stabilita l'inesistenza di questa strada ai tempi di Sibaris, si può proporre una suggestione positiva: non sarebbe inverosimile che lo sviluppo del commercio greco nella valle del Tanagro si dovesse attribuire alla caduta di Sibaris. Che cosa si nota infatti nelle necropoli del vallo di Diano alla fine del sesto secolo? Un afflusso massivo di prodotti greci che fino allora erano scarsissimi, vistosi vasi di bronzo bellissimi

vasi attici databili alla fine del sesto secolo e al principio del quinto, che costituiscono i corredi di Padula, corredi di cui la ricchezza ricorda addirittura le tombe di Spina. Come si potrebbe spiegare questo subito afflusso di merci greche in una zona che prima era stata aperta soltanto a prodotti più o meno locali? Qualcosa deve essere accaduto che ha subito sviluppato il commercio in questa zona, Ritengo possibile di mettere questo fatto in relazione con la constatazione fatta dalla signora Zancani a Paestum a proposito del famoso monumento funerario scoperto dal Sestieri nel 1954. Il ricchissimo corredo del cosiddetto «tempietto», insieme ad altre osservazioni, ha consentito alla signora Zancani di fare un'ipotesi secondo la quale l'afflusso dei profughi di Sibaris a Paestum avrebbe provocato una specie di rinascimento della città.

Avrei la tentazione di estendere al vallo di Diano questo suggerimento, cioè di pensare che l'afflusso non tanto a Poseidonia, quanto forse a Laos o Skidros dei profughi di Sibaris, tra i quali necessariamente si trovavano negozianti abituati alle relazioni con il retroterra, abbia portato prodotti greci nella zona interna fino allora trascurata.

Pietro Ebner:

È un pediatra che vi parla. Un medico che si augura vogliate accoglierlo fra voi, anche perché ha avuto la singolare ventura di supporre l'esistenza a Velia di una Scuola di Medicina che il prof. Napoli, con la campagna di scavi in corso, ha brillantemente confermato; che è venuto qui per seguire attentamente i vostri lavori e trarre dalle vostre relazioni ed interventi elementi concreti per meglio comprendere il diffondersi di una malattia che per caratteri epidemiologici ed incidenza di mortalità è stata annoverata fra le malattie sociali; per rivolgervi, infine, una viva preghiera a nome di tutti gli studiosi della strana infermità.

Forse non è a tutti noto che nel 1925 il Rietti osservò, nel sangue di bambini delle coste italiane, particolari anomalie, che, nel contempo, venivano riscontrate, ma con caratteri di maggiore gravità, nell'America del nord dal pediatra Cooley fra immigrati di origine mediterranea.

Studi successivi stabilirono trattarsi di una vera sindrome morbosa a carattere costituzionale, familiare ed ereditaria, che determina alterazioni del sangue (emazie) e scheletriche e che, secondo la gravità è stata denominata *thalassemia minima* (microcitemia); *minor* (anemia microcitica costituzionale); *major* (morbo di Cooley).

Gli Americani avevano osservato che la *thalassemia* si riscontra quasi esclusivamente fra Greci ed Italiani; e siccome parve chiara la mancanza di uniformità di presenza e frequenza nelle varie parti del globo, fu facile indurre che solo alcuni gruppi etnici viventi nel bacino del Mediterraneo ne erano colpiti: causa anomalie emoglobiniche presenti in gruppi etnici diversi o solo in qualche ceppo umano. Malattia che preoccupa molto i pediatri, perché rappresenta una fra le più tristi cause di morte dell'infanzia; tanto più che gli attuali più facili spostamenti di singoli o d'interi collettività pone il grave problema di una diffusione della malattia più vasta dell'attuale che, pare accertato, è da cercarsi in un'area determinata (0-50 latitudine nord; 10 ovest e 130 est di longitudine), benché indicata con caratteri di notevole ampiezza.

Molto si è discusso sulle ragioni e sul significato di questa curiosa distribuzione geografica: al nostro Silvestroni, fra i più eminenti studiosi della malattia, ed all'archeologo Alfieri parve che la diffusione fosse da mettere in rapporto con la colonizzazione ellenica, sebbene il Sergi abbia dissentito da talune loro interpretazioni; ad altri che la *thalassemia* sia stata diffusa da una razza molto antica (paleolitica) che, per nomadismo, finì per costituire il substrato umano di razze diverse attualmente viventi.

Ammettendo l'ipotesi Silvestroni-Alfieri non mi sono limitato soltanto a studiare la casistica delle *coste* italiche: mi è parso opportuno seguire la diffusione attuale della *thalassemia* lungo le prime vie commerciali e terrestri e su quelle di marcia dei più antichi navigatori del Mediterraneo.

Ho percorso, così, le grandi vie fluviali dell'oriente, del Nilo, del Danubio e del Rodano, del Po e dell'Arno, del Sele e dell'Alento, nonché i fiumi di questa meravigliosa terra di Puglia così piena di vita, tanto ricca di storia. Ho accompagnato le carovane che attraverso la «grande strada» poi detta «reale», importavano spezie e profumi dall'India alla Persia all'Asia Minore; ho seguito la «strada dell'ambra gialla», che dalla stazione terminale di Troia raggiungeva le preziose sabbie del Baltico; le «vie dello

stagno»: quella che per le Alpi risaliva alle brume delle Scilly e della Cornovaglia e l'altra che per la Bretagna giungeva al violetto mare del Lacydon, a Marsiglia; son giunto fino alla «strada dell'argento», percorrendola da Menace a Tartesso. Ho insistito particolarmente, per i casi segnalati, sulle vie terrestri italiane: specie su quelle da Crotone e Locri alle spiagge tirrene, nonché sull'istmica di Amedeo Maiuri, la più frequentata, che da Sibari scendeva a Lao e Scidro e sulla sua diramazione per il mercato interno del vallo di Diano, ma non per Paestum dato che in quelle necropoli, come afferma Mario Napoli, non è traccia di materiale tipo Sala Consilina. Di qui l'importanza di un'altra via, di cui qui non si è fatto cenno ma che già avevo segnalata nel 1949: la «strada del sale» che per Rofrano e Ceraso scendeva a Velia, per cui si spiegherebbe l'esistenza di quel grosso villaggio d'indigeni italiani al sopraggiungere dei Focei, i disgraziati esuli di quattro città.

Seguendo questi spregiudicati mercanti, indubbiamente fra i più arditi navigatori ellenici, ho potuto constatare che la talassemia si riscontra pure lungo la via dei nomi in *oussa*, cioè ove giunsero, dopo la scoperta della vela, spericolati navigli egei dalle slanciate prore e più tardi le strongile onerarie ed i guizzanti pentecòntori, troppo spesso costretti a disporsi a semiluna per rintuzzare assalti corsari di nere prue fenicie o degli Etruschi, il terrore dei Greci dopo l'invenzione del loro uncino d'arrembaggio.

Dal complesso delle ricerche emerge che focolai della malattia sono stati riscontrati lungo le vie descritte, ed altri, forse, se ne aggiungeranno per la sempre più corretta e rapida individuazione della tara ematologica. Ma se è vero che i Greci d'oggi, somaticamente, sono del tutto diversi da quelli di un tempo, per la sostituzione di elementi brachimorfi ai più antichi dolicomorfi mediterranei; e che proprio le popolazioni delle province meridionali d'Italia presentano netti i caratteri antropologici che si riconoscono agli antichi popoli dell'Ellade, ci si attenderebbe una maggiore diffusione dell'infermità proprio qui, da noi. Fortunatamente non pare così, almeno per quanto riguarda il versante tirrenico, mentre continua, in Grecia, sempre più la segnalazione di nuovi casi. Ne deriva la difficoltà di stabilire un netto parallelismo fra la distribuzione geografica attuale della malattia e le correnti di migrazione ellenica.

Dati concreti, però, parvero quelli emersi dagli scavi di S. Teodoro

di Messina. Vi si rinvennero alcuni crani appartenenti al paleolitico superiore con caratteri facciali che Graziosi ritenne richiamassero quelli dei familiari degli ammalati di talassemia, mentre uno scheletro fossile presentava alterazioni delle facce articolari nonché una generalizzata osteoporosi.

Ma anche questa ipotesi, di origine e diffusione dal paleolitico, non ha resistito ad una minuta indagine critica, per cui, oggi, si pensa solo a cause mutagene.

Orbene, per non rinunciare agli incontrovertibili dati etnico-geografici e conciliarli con le più moderne vedute derivate dalle scoperte di patologia molecolare, un'ipotesi eclettica a me sembra la più affascinante: in un passato più o meno remoto, forse nell'Ellade, azioni mutagene — fisiche, chimiche o biologiche — poterono agire su qualche componente di uno o più gruppi etnici trasformandoli in centri d'irradiazione della microcitemia diffusa poi per nomadismo o, se più tardi, dai coloni ellenici. La forma: dapprima forse sporadica, per successivi accoppiamenti si diffondeva sempre più sfociando, talora, nella più grave e mortale, il morbo di Cooley.

Mi rammarico che un contrattempo abbia impedito all'ematologo Ferrara, di Roma, di mostrarvi, attraverso diapositive, alcune fra le più significative alterazioni ematiche e quelle alterazioni scheletriche per cui il mio cenno sulla preghiera che intendo rivolgervi.

Abbiamo bisogno del vostro aiuto. Ci troviamo nella fase delle ipotesi, diverse o conciliative che siano, ed abbiamo bisogno, per instaurare una razionale profilassi, di elementi sicuri per stabilire se alla base di una caratteristica distribuzione geografica sono uno o più fattori comuni, sia pure ancora sconosciuti, ma sempre limitati alle zone interessate. È necessario: perciò, che ci diciate ancora di altre vie, di tutte le vie fluviali, terrestri e marittime dell'area indicata; ma soprattutto è indispensabile che nel corso di scavi, ove capiti il rinvenimento di resti umani vi premuriate di farli osservare a qualche anatomo-patologo nell'eventualità di alterazioni riferibili alla mortale malattia.

Son certo che quest'invito non verrà dimenticato: per la prima volta, forse, dalle vostre sapienti fatiche non si attingeranno solo fermenti per conoscere meglio il passato, ma mi auguro vi si possano cogliere addirittura preziose scintille di vita.

Mi tratterrò solo sulla relazione del prof. Vallet, sebbene anche l'eccellente relazione del prof. Kirsten tanto ricca d'idee si presti a non poche osservazioni. Non è stato troppo fortunato unire due conferenze di tanta importanza in una seduta.

Di nuovo devo ricorrere al mio Strabone per fare alcune osservazioni attinte alle fonti scritte, che malgrado tutte le affermazioni non sono state valorizzate giustamente nelle ricerche di questo convegno. Dopo la relazione tanto stimolante del prof. Vallet si pone il dilemma: le vie marittime o le vie terrestri, periplo, cabotaggio o diaplo e le vie istmiche. Si tratta dunque del rapporto tra loro e della supremazia temporanea delle une o delle altre. Studiando le vie marittime si deve partire dalla testimonianza di Eratostene che afferma: τοὺς ἀσχαιοτάτους μὴ πελαγίζειν, ἀλλὰ παρὰ γῆν... «i più antichi non si avventuravano in alto mare, ma usavano il cabotaggio» (basta ricordare i viaggi dei *nostoi*, degli eroi troiani, peripli di Enea, ecc.). Da questa testimonianza risulta chiaro che agli albori della navigazione greca ci si servì della navigazione costiera, ma nei tempi di Eratostene, cioè nel terzo secolo la navigazione in mare aperto, *diaplous e diarma*, era già nell'uso comune. È noto che i Greci dell'epoca della colonizzazione navigando non volevano perdere di vista la terra e che anche attraversando il Mar Nero lo facevano nel punto più stretto in modo che trovandosi nel mezzo della traversata già potessero vedere l'altra sponda. Durante l'ultimo Congresso delle Scienze Preistoriche il Marinatos sosteneva però che oltre alla navigazione costiera i Micenei già si avventuravano in lunghe traversate: come racconta Nestore (*Odys.* III 174-5) o come dimostra la traversata tra Pilo, Kephallenia, Punta di Stilo, Lipari. Le vie terrestri istmiche hanno avuto una importanza decisiva poiché abbreviavano la strada tagliando la penisola e evitavano i pericoli della navigazione costiera, come anche i pericoli della pirateria. Strabone (V 257) ci riferisce che Anaxila ha fortificato Scilla per difendere lo stretto dagli attacchi dei pirati tirreni che lo infestavano. La navigazione costiera comportava sempre dei rischi in modo che si pensava nei tempi leggendari a tagliare anche il Gargano con un canale (Strabone V, 284). Sui pericoli del cabotaggio ci informano anche gli epiteti dei promontori come per esempio

navifragium Scylletium di Virgilio (*Aen.* III 553) e l'intera leggenda su Scilla e Cariddi che non è altro che una personificazione delle difficoltà che si incontravano nel passaggio dello stretto e nella navigazione costiera e marittima in generale.

Le vie istmiche dunque malgrado le diverse obiezioni non possono essere messe in dubbio, poiché, penso, le misure degli istmi citati secondo Strabone provengono proprio da queste vie. È anche significativo che quasi ad ogni misura istmica è annessa la misura del periplo come se si volesse paragonare ambedue le possibilità della via terrestre istmica, breve, e quella più lunga, costiera marittima (Antiochos da Strabone VI 255 281-2 *Isthmos Messapikos*, dove si consiglia più la via terrestre istmica che quella marittima lungo le coste). Anche le colonie secondarie fondate quasi dirimpetto sull'altra sponda come Siris-Pyxus, Sibari-Laos, Crotone-Terina: Locri-Medma confermano l'esistenza e l'importanza delle vie istmiche. Non tutte queste vie hanno avuto la stessa importanza, poiché se grazie alla via istmica tra Sibari e Lao il percorso fu molto ridotto, non così fu tra Locri e Medma dato che il giro della penisola non era troppo lungo (Strabone VI, 256).

Le vie della Magna Grecia non possono essere studiate a fondo senza prendere in considerazione le vie fluviali e particolarmente la navigabilità dei fiumi dalle loro foci verso l'interno. In mancanza di porti naturali le foci dei fiumi servivano come porti d'approdo ed anche come importanti vie verso l'interno. Strabone, per esempio, ci informa (VI, 283) che l'Ofanto fu navigabile fino ad Emporio per 90 stadi, cioè 17 km. e Plinio III 94 enumera fra Catanzaro e il promontorio Lacinio cinque fiumi navigabili. In questa occasione vorrei ricordare che fra i pochi porti di questi mari, l'unico porto che si può dire veramente tale è Taranto ancora poco conosciuto nella sua topografia malgrado la monografia del Wuilleumier, che però dovrebbe essere aggiornata con i nuovi scavi e con i nuovi accertamenti topografici. Basta ricordare la descrizione di Taranto fatta da Strabone VI 278 che parla di un istmo attraverso il quale si facevano passare le navi dal golfo verso il porto, la cui identificazione non è tanto sicura.

Nei nostri dibattiti noi andiamo alla ricerca di Sibari e giriamo per i diversi luoghi della Magna Grecia, ma non conosciamo ancora a

fondo la topografia di Taranto: e perciò propongo, seguendo la suggestione dell'avv. Angelo Ponzio, come tema del prossimo convegno, «Taranto nella storia e nella cultura della Magna Grecia». Sarebbe questo un omaggio a questa città che ci accoglie ogni anno con tanta ospitalità.

Oronzo Parlangeli:

Quasi che mi fosse stata affidata l'*anthypateia* del Salento, alcuni amici sono venuti da *me* per lamentarsi del discreto silenzio che è calato, nel corso di questo nostro 2° convegno, sulle vicende dell'antica Messapia. A dire il vero io stesso non so cosa avrebbero potuto dirci gli illustri relatori fin qui succedutisi: non abbiamo ascoltato l'anno scorso il nostro venerato decano porre con inequivocabili e precise parole il confine etnico e politico (non culturale o commerciale!) tra Taranto e la Messapia, ad ovest di Manduria? e non abbiamo ascoltato quest'anno l'illustre decano dei glottologi italiani sottolineare la chiusura che la via Appia, *regina viarum*, avrebbe operato per la direzione destra della sua marcia? Sembrerebbe dunque pletorico, se non inutile, il ricordo del Salento in quest'aula ed in questa occasione.

Pure mi sarebbe piaciuto ascoltare qualche dato sulle comunicazioni tra il Salento messapico e Taranto dorica: vie di terra e vie di mare, queste non meno, anzi forse più importanti di quelle. I Messapi, e in genere gli Illiri (ben distinti in ciò dai Liburni), non ebbero precise vocazioni marittime; ciò è mostrato, tra l'altro, dalla discreta distanza che i Messapi ponevano, quasi a difendersi da tentazioni proprie e altrui, tra le loro città e la costa del mare. Ma in Terra d'Otranto esistevano noti e frequenti scali marittimi: ad essi faranno poi capo i Romani, ma, già nel periodo megaloellenico, quegli scali furono ben conosciuti dai Tarentini e, in genere, dai Greci delle colonie e della metropoli. Occorrerà dunque che gli specialisti rivolgano e rinnovino il loro interesse per quei porti salentini che, come dimostrò, tra gli altri il Bérard, ebbero una importanza straordinaria anche in età precoloniale. Ciò servirà, forse a chiarire i motivi che impedirono una più intensa colonizzazione greca tra Siponto e Taranto: fu quello un deserto, debolmente riscattato dalle esigue

e incerte oasi idruntina e gallipolitana, o non fu piuttosto una regione ben provvista di porti e di vie di comunicazione, tanto ben provvista e tanto gelosamente conservatrice delle sue prerogative da impedire o almeno, da sconsigliare un massiccio e permanente costituirsi di vie e di porti greci?

Ma approfitto di questa fortunata occasione per rivolgere un invito ai congressisti, in massima parte storici e archeologi: è forse giunto il momento per predisporre un preciso e completo inventario, quasi un censimento, di tutte le notizie che noi abbiamo sulla vita degli antichi popoli d'Italia: ma occorre, soprattutto, dare più complete raccolte delle iscrizioni. I vecchi *corpora* e le nuove sillogi non ci bastano più. Molto materiale è stato scoperto dopo la pubblicazione di queste sillogi e di quei *corpora*: occorre, dunque, che, senza altri indugi, gli archeologi e gli storici vengano incontro ai linguisti: insieme potremo raccogliere le superstiti voci degli antichi abitatori dell'Italia meridionale. Non sono poche le epigrafi sicule, sannite, marrucine, campane ecc. ecc. mal note e conservateci magari soltanto da vecchi apografi del '700 o dell'800; non sono poche le epigrafi che, scoperte negli ultimi o negli ultimissimi anni, attendono di essere pubblicate o di essere sufficientemente illustrate. Uniamo dunque, se è possibile, le nostre forze e, se dal nostro convegno verranno fuori più complete, più ricche, più moderne sillogi, questo non sarà certo il minor frutto delle nostre riunioni tarentine.

Agatino D'Arrigo:

Ritengo che sull'argomento trattato dal prof. Vallet possa costituire un contributo orientativo anche la disamina delle caratteristiche idrografiche (correnti marine, frequenza intensità e direzioni prevalenti del moto ondoso di traversia, dei venti imbriferi, regime idrologico e torbiometrico delle aste vallive dei corsi d'acqua: protendimenti od erosioni dei relativi apparati di foce, ecc.), direttamente od indirettamente connesse alla navigazione d'altura o di cabotaggio, esercitata, ancora con naviglio velico paragonabile in certo senso a quello analogo dell'antichità, nel secolo XII in correlazione alle vie marittime ed agli scali usufruibili,

correlativamente ai fondali utili ed al pescaggio limite, ai fini dei traffici in epoca normanna, lungo i mari della Magna Grecia.

Miniera inesauribile e fonte preziosa in questa materia costituisce infatti *L'Italia descritta nel «Libro del Re Ruggero»* di Edrisi, opera fondamentale, per quanto sinora in gran parte negletta dal punto di vista della « geologia storica », come la definiva Elia Lombardini.

Nel secolo XII, precisamente come nell'antichità, erano e restavano prevalentemente le foci dei corsi d'acqua — allora più ricchi di portata liquida, e più poveri di portata solida, che non oggi — a costituire ancoraggi sicuri per la navigazione, specie se meandriformi e quindi atti a proteggere dai mari d'infilata e specie poi dove erano comunque del tutto carenti, come nel caso nostro, i porti naturali. « Fiume Grande — scriveva Michele Amari, commentando il portolano del grande geografo arabo —, fiume cioè che dà ricetto alle navi, e quindi stazione navale e cala in genere ».

Pertanto le ricerche sistematiche sulle variazioni morfografiche ed idrogeologiche degli apparati focali dei corsi d'acqua rappresentano, a mio avviso, la premessa fondamentale per identificare l'ubicazione degli scali marittimo-fluviali delle maggiori città morte della Magna Grecia.

Edrisi ricorda che nel Bradano « si può gettar l'ancora al sicuro » e come « presso questo fiume e sui monti vicini [cresce] in abbondanza il pino, che quivi vien tagliato e lanciato nella corrente, per la quale arriva fino allo sbocco in mare. Là vien raccolto e trasportato nei diversi paesi. Se ne ricava pure molta pece e catrame, di cui si fanno carichi per tutte le parti ».

Oggidì — a causa dei massicci e massivi disboscamenti, non solo, ma altresì di reiterati macrosismi catastrofici — il Bradano non è più navigabile neanche per le modeste barchette. Comparando infatti la carta nautica rilevata dalla Marina militare borbonica (Rizzi Zannoni-Trama) e pubblicata nel 1785 con quella analoga del nostro Istituto Idrografico della R. Marina (1893) si riscontra sensibilmente alterata ed anomala la piattaforma continentale primigenia del Bradano e del Cavone. Quanto mai singolare appare invero la configurazione — conservatasi sino ai nostri tempi nella fase nettamente estuariale, del tutto anomala cioè

rispetto alla fase deltizia, presentata in genere dagli altri odierni corsi d'acqua — della foce del fiume Tacina — il *Thagines* che ai tempi di Plinio Seniore era navigabile —, nitidamente raffigurata nella carta nautica n. 311 (rilievi del 1905-1910) dell'Istituto Idrografico della Marina.

Nessuna traccia pare che abbia lasciato invece il «porto considerevole», denominato da Edrisi «L'Orecchino di Maria», ricadente tra Torre Manna e capo Cimmiti, ubicato alla distanza di 6 miglia da capo Colonna: gli orecchini di Maria, la prima delle donne arabe che li abbia portati, sono passati in proverbio presso gli Arabi — commenta l'Amari — come «cosa preziosissima».

Poco a N di Capo Cimmiti, come ricordava nel 1952 Giulio Iacopi, è stato rinvenuto addirittura «sulla spiaggia del mare» il cippo di arenaria, con iscrizione in caratteri greci arcaici (achei), rimontante ai primi decenni del sec. V a.C. e riferentesi all'atleta del pentatlo Faillo da Crotone, famoso discobolo, il cui primato nel salto in lunghezza (55 piedi olimpici = m 16,38) non sarebbe stato raggiunto neanche ai nostri tempi.

Arturo Issel, ha rilevato per altro una fase macroscopica di denudazione — per erosione marina e per abbassamento del suolo — in corrispondenza della spiaggia di Trebisacce (*Sinus Thurinus*), lungo la quale risulta assente: nella zona emersa, la consueta formazione geologica del pleistocene, non solo, bensì quella perfino del terziario, mentre rimane messa a nudo attualmente soltanto quella secondaria del cretaceo.

Lo stesso Issel rilevava uno sprofondamento del fondo marino, nel mar Tirreno, in corrispondenza del golfo di S. Eufemia, dissesto che troverebbe riscontro, nell'ambito stesso dell'istmo di Squillace, nello sprofondamento omologo del promontorio Cocinto (punta Stilo), nel mare Ionio.

Gli accennati cataclismi, avvenuti in epoca storica, non possono poi evidentemente non aver provocato, in parallelo, altrettanti sensibili dissesti geoidrologici, per riflesso, sull'antistante terraferma, dall'antichità ai nostri tempi, con conseguenti variazioni d'alveo nelle aste fluviali e notevoli mutamenti delle superfici dei bacini idrografici emunti, specie di quelli più vallivi. Plinio, tra Locri e Crotone, elencava 5 fiumi, ai suoi tempi addirittura navigabili (*amnes ibi navigabiles*, *Carcinus*, *Crotalus* [serpeggiante per i meandri del suo corso], *Semirus*, *Arogas*, *Thagines*), presso che irriconoscibili

nelle attuali fiumare rapaci; ma che dovevano avere allora regime idrologico tutt'altro che torrentizio, bensì modulato altresì da ampie e profonde formazioni lacuali, in funzione di provvidi serbatoi naturali, colmati pur troppo in progresso di tempo, in séguito ai diboscamenti ed ai dissesti idrogeologici e, a scala assai ridotta, in parte ripristinati artificialmente, ai nostri tempi, con i serbatoi montani degli impianti idroelettrici silani delle alte valli dell'Ampollino e dell'Arvo.

Ancora ai tempi di Edrisi il fiume Simeri, la cui foce in quell'epoca distava 12 miglia da Tacina, offriva ancoraggio sicuro, mentre la foce del Neto costituiva allora il porto efficiente ed officioso di Crotone, «al sicuro dai 3 venti».

Adiuto Putignani:

La chiara esposizione dell'antica viabilità della Sibaritide, fatta dal prof. Amedeo Maiuri, che condivido appieno, avrebbe dovuto sconsigliare il mio intervento se esso non avesse avuto un carattere tutto particolare.

In questa sede, ove con generale compiacimento, si nota una fusione di energie, ove accanto ai maestri siedono i giovani, e questi con quelli liberamente e proficuamente discutono, mi è gradito presentare un lavoro — perché venga allegato agli Atti ufficiali del Convegno — pertinentissimo all'argomento — compilato dal più giovane socio della «Ritorno a Sibari», lo studente universitario Mario Candido, figlio nel notissimo geom. Ermanno.

Il giovane Candido con l'innata passione del ricercatore ha studiato l'argomento con ripetute esplorazioni in sito giungendo alle seguenti conclusioni: due erano gli itinerari istmici di collegamento della costa jonica con la tirrenica, utilizzati dai Sibariti.

1. - Sibari - valle dell'Esaro (Torre Mordillo) - passo dello Scalone – Belvedere, di Km. 50, con quota massima m. 744, percorribile in ore 16 di marcia normale;

2. Sibari - Torre Mordillo - valle dell'Esaro - Campo Tenese - valle del Lao - Lao (Tirreno), di Km. 60, con quota massima m. 1020, percorribile in ore 20 di marcia non forzata.

Si ha ragione di ritenere che i due tracciati siano stati effettivamente utilizzati dai colonizzatori greci di Sibari sia per la naturale posizione, sia per ragioni di commercio interno e di sfruttamento (e di smercio) delle locali risorse minerarie. Su queste direttrici, infatti, si affacciano le antiche miniere di argento, di ferro, di rame e di sale.

La quota più elevata del secondo itinerario, lungi dal costituire un elemento negativo, era consigliata dalla necessità di innesto con un terzo itinerario, a mio avviso, che per le valli del Tanagro e del Diano, raggiungeva Poseidonia.

A quest'ultimo itinerario, ritenuto valido ancora oggi per la costruenda Autostrada del Sole, si è accennato in sede di dibattito; ed io ritengo che proprio il ritrovamento di ceramica protocorinzia e corinzia stia ad indicare la sua antichità. Del resto i rapporti intercorrenti tra Sibariti e Posidoniati (non soltanto commerciali) sono suffragati, io ritengo, dalla comune monetazione pre- e post caduta di Sibari, anche se qualcuno ha voluto dare una diversa e particolare interpretazione a detta monetazione.

Fo noto ancora, che dalla Sibaritide si partiva un'altra strada, alla quale non si è fatto cenno, ma che pur mostra in più tratti il suo antico tracciato, chiamata, ieri ed oggi, la strada dei Salinari o, per la destinazione, delle Puglie. Per questa strada o tratturo, che dir si voglia, il sale della miniera di Lungro veniva trasportato, dai Sibariti, nelle vicine regioni Lucania e Puglia.

Il problema stradale dell'antica Sibaritide non è certo risolto, e se nuova luce si attende per una più precisa conoscenza dei tracciati istmici, molto più resta da fare per la strada dei Salinari. Ma se la promessa del dr. Dinu Adamesteanu si tradurrà in pratica, con la fotografia aerea potremo, prossimamente, vedere con più chiarezza e precisione.

Raffaele Congedo:

Un accenno ai collegamenti marittimi del Salento con la Grecia e con le colonie elleniche della Magna Grecia non è stato fatto, e pure, è da ritenersi, alla luce di non pochi ritrovati archeologici, che non solo la città di Taranto? ma ancora altri centri minori, in periodi diversi, ebbero

relazioni commerciali con i popoli greci delle opposte sponde, cioè con la Grecia e con la Magna Grecia.

Attraverso la documentazione delle diapositive, che verremo, man mano illustrando, si comprenderà l'esistenza di una linea marittima commerciale fra le coste joniche del golfo di Taranto e gli altri porti greci.

Con questo nostro intervento desideriamo richiamare l'attenzione degli archeologi e degli studiosi sulla nostra penisola salentina, ed in modo particolare sul mare che la circonda, il quale attende di essere studiato lungo le sue sponde e nelle profondità costiere.

Mentre la terra ben poco conserva del mondo della Magna Grecia, il mare è un elemento ancora inviolato. La conoscenza perciò di ciò che il mare rinsera intatto può dare più della terra un validissimo contributo allo studio delle comunicazioni e del traffico, che, come è noto, specialmente durante il periodo magno-greco, era eminentemente marittimo.

Ritengo oggi si possa, al lume dei reperti raccolti in fondo al mare e alle numerose fotografie subacquee scattate, individuare una intensa corrente di traffico sullo Jonio, che va da Gallipoli a Taranto; nonché un artigianato manifatturiero di un caratteristico tipo di anfora destinata al trasporto delle derrate alimentari via mare, di fabbricazione locale e della quale lo Jonio, in alcuni tratti, conserva intatti veri e propri banchi disseminati lungo le rotte marittime.

La ricorrenza di tali ritrovamenti archeologici, che si ripetono sugli stessi itinerari marittimi, lo stesso tipo di collo, di ansa, di ceramica, denuncia l'esistenza e quindi l'individuazione di una rotta navale rilevabile anche su cartografia nautica.

La fotografia subacquea e l'osservazione diretta dei fondali rilevano pure altri relitti antichi in maggior parte costituiti da colonne di marmo dell'Epiro, anfore, sarcofaghi, utensili, carene di navi, tutto da ascrivere al mondo della Grecia antica.

I sarcofaghi ancora in sito, alla profondità di m. 7, denunciano proprio un traffico specifico dalla Grecia verso Roma, ed il marmo è della medesima qualità (come risulta da analisi eseguita da specialisti) del famoso sarcofago esistente al Metropolitan Museum di New York ed illustrato da Friedrich Matz in *Jahrbuch des Deutschen Archäologischen Instituts* (1958). La conoscenza del fondo marino è inoltre di valido ausilio alle conoscenze

archeologiche terrestri, che integrano spesso e completano queste ultime, e sono perciò di valido ausilio anche per la preparazione di quella carta archeologica del mare antico della quale tanto si auspica la compilazione.

In particolare i fondi marini della penisola salentina riservano allo studioso del mondo greco importanti e nuovi campi di studio e di ricerca, soprattutto nel tratto di mare che da Taranto va a Gallipoli, ove tutto è rimasto pressoché intatto attraverso il tempo in uno scrigno inviolato, che gli archeologi debbono ancora aprire.

Silvio Ferri:

È stato parlato di molte strade, dalla via Appia alla via trasversale greca Sybaris-Laos, ma senza l'indispensabile inquadramento storico-etnografico-geografico che determina, in Magna Grecia come altrove, la nascita e l'uso di una strada. Il concetto di strada è infatti rigidamente funzionale in quanto è connesso colla distribuzione etnografica del paese nelle sue molteplici variazioni da un'epoca all'altra, col variar delle esigenze sociali ed economiche, e infine, anche, colla direzione prevalente dei movimenti migratori dall'est verso l'ovest. Pertanto abbiamo in Magna Grecia molti sistemi stradali, a seconda delle epoche, e non si può affrontare l'argomento con una visione unica.

Anzitutto il nome 'Magna Grecia', che è citato la prima volta in Polibio, ma che risale certamente all'epoca di Pitagora, è riferibile, in senso stretto, soltanto alla colonizzazione greca; nell'uso comune ormai ha assunto un valore geografico generico e valevole per tutte le epoche; con la eccezione naturalmente della epoca paleolitica, in cifre approssimative fino al 3000 a.C.; il sistema sociale di cacciatori cavernicoli o capannicoli esclude per definizione una rete stradale, e la più urgente ragione di vita era la segregazione e la posizione impervia degli abitati. È soltanto dal 3000 in poi che noi possiamo cominciare a parlare di popolazione nomade o nomade-agricola; queste genti provengono, qualunque sia la ragione, da nord, nord-est ed est; arrivano lentamente a piccoli contingenti; i nuovi arrivati spingono avanti via via i primi i quali sono così costretti

a seminare altrove i loro cereali: più per naturale ‘gemmazione tribale’ (la tribù nomadica ha un numero fisso di presenti: i nati in soprannumero e i vecchi oltre i 60 anni vengono eliminati prima coll’uccisione poi coll’espulsione; è di qui che trae origine l’uso vigesimale del *ver sacrum*, è di qui che prende significato la frase romana ‘*sexagenari de ponte*’, è di qui che si stabilisce l’uso di denominare, con un aggettivo diminutivo del nome-base, ogni gruppo di espulsi, onde Sabelli e Sabini rispetto ai Sabi - nome del clan originario -, Ausoni Auselii Ausunci rispetto ad Ausi, Piceni e Picuvi rispetto a Pici, Apeloi Apuli rispetto ad Api (Metapi-Messapi) e così via).

Comunque per comodità di esposizione, e perché il collega Lugli ha incominciato colla via Appia, ordinerò il mio breve intervento da essa.

I Periodo romano. La via Appia (Roma-Capua e poi Roma-Brindisi) è una via militare e politica dell’Impero; essa è completamente al di fuori del concetto di Magna Grecia. Qualcosa di simile è anche l’Annia-Popillia lungo il Tirreno fino a Reggio. Tutto il reticolato delle comunicazioni interne esisteva già e rimane a parte.

II Periodo greco (VII-III a.C.). Mentre gli Italici stendono e perfezionano la loro rete stradale interna che collega tutti i centri dell’hinterland, compaiono per la prima volta due concetti stradali di cui finora era mancata la ragione funzionale, e cioè le strade costiere e le strade istmiche (tipo Sybaris-Laos). Le prime sono condizionate dalla posizione costiera dei Greci, le seconde furono imposte dalle sub-colonie tirreniche. Inoltre le ragioni commerciali hanno richiesto in questo periodo un numero imprecisato di strade di irradiazione da ogni colonia greca verso i vicini centri italici dell’interno.

III Periodo italico o delle migrazioni. È il più interessante di tutti; è quello che ha tipizzato e configurato la regione dal punto di vista stradale (1300-800 a. C.).

È in questo periodo che si verifica il lento ma incessante afflusso, per il già ricordato fenomeno della gemmazione tribale, degli Italici indoeuropei dall’est e dal nord-est verso il sud e sud-ovest. Gli Italici scendono dalle valli alpine o dai Balcani — alto e basso Adriatico —; tutte le coste orientali della penisola diventano per lunghi secoli terra d’approdo di queste genti che tipizzeranno stabilmente l’Italia. A questo proposito, quando il collega Adamesteanu ha riscontrato nella prospezione aerea la esistenza

di strade NE-S W, ha offerto la miglior conferma alla direzione 'latitudinale' degli immigrati. Sempre a questo proposito si deve notare che la continuità dell'afflusso sulle coste adriatiche ha impedito per ovvia ragione funzionale lo stabilizzarsi di colonie greche pure e genuine su dette coste, laddove sulle coste ioniche e sicule ogni movimento indigeno avveniva per vie interne.

Citerò alcuni di questi nomi, specialmente relativi all'Italia meridionale. Son da ricordare anzitutto i luoghi di approdo che rivelano un etnico, come l'odierno Vasto, già Histonium (collegato quindi coi Bistones della Tracia, i Bistones di Diomede: Histonium-Bistonium come Helena Belena); l'odierna Tèrmoli che conserva l'antico Tèrmylai (non Thermulae d'epoca imperiale) che è l'etnico nazionale dei Lyki; e parole licie sono Tolve (Tlave) e Craco, paese della Lucania = Kragos monte della Licia; e collegati con Kragos sono anche Garaguso e Garagano-Gargano. Anche Vieste è con ogni probabilità parola licia o lucana, che è lo stesso. I Luki quindi, arrivati nella penisola balcanica (circa 1300 a.C.) si sono suddivisi in due rami: a est verso la penisola anatolica, a ovest verso l'Italia. Con loro — prima o dopo — hanno avuto la stessa sorte i Briges-Brettioi-Brutti; Bruzi in Italia e Frigi in Anatolia. Forse poco prima di loro si con presentarli quelli che noi sogliamo chiamare 'appenninici' e 'subap penninici', il numeroso agglomerato degli Ausi (Aorsi?) che ha dato nei testi greci Ausoni, in lingua natale Ausunki, Auselii, Ausiki (onde Oski!): tutti o parte di essi i Greci li hanno chiamati Opikoi, vale a dire 'quelli che lavorano il latte col quaglio', onde resta confermata l'importante constatazione del Puglisi, *Civiltà Appenninica*, circa la ceramica connessa con quest'industria: è la prima volta che una constatazione archeologica riceve anche la conferma etnografica! Ultimi sono arrivati — per non parlare dei Dauni che sono il nome indigeno corrispondente al greco Lukoi, quindi anche loro Lucani — i gruppi indigeni di Apuli-Apeloi, Calabri, Pediculi (in greco Phtheirofagoi), Salti; tutti questi sono rimasti lungo la zona costiera, essendo già stabilmente occupati i territori a ovest, e la conquista romana colla susseguente ripartizione augustea ha congelato topograficamente tutte le popolazioni.

Più a nord i Pici-Piceni si sono diffusi lungo l'Adriatico e in parte anche dentro terra; più importante per noi l'odissea dei Siculi-Saki, da

nord a sud, regolarmente cacciati dai Sabini-Sabi verso sud, attraverso il Lazio, dove hanno lasciato tante tracce del loro passaggio (Sakruvium-Sakrovia - Sacra via; monte Sacro; il nome Sicinnius plebeo etc.) per finire poi in Sicilia con Kokalos (= Kokles, cioè 'con un occhio solo' quindi nome allotropo di Kyklops!), prima della guerra di Troia.

Per tornare alle strade, quest'epoca è quindi caratterizzata da un fitto sistema di comunicazioni est-ovest, e contemporaneamente anche, specie lungo il Tirreno, da un fascio di comunicazioni longitudinali.

IV. Ulteriore complicazione che si verifica nel periodo 'Italico' è quella della colonizzazione 'mitica'. Quasi ognuna delle colonie greche d'epoca classica è stata preceduta da una colonia mitica prima del 1000 a.C.; in epoca tardo minoica o meglio, micenea. Infatti l'investigazione archeologica di questi ultimi anni sta mettendo in rilievo con grande attenzione l'esistenza di uno strato miceneo in Magna Grecia; ciò che conferma appieno questa nebulosa tradizione. Senonché, dopo quanto è stato detto sopra, non può trattarsi questa volta di un fenomeno prevalentemente marittimo (come la colonizzazione classica); infatti nell'epoca micenea non esisteva ancora una popolazione dell'hinterland organizzata e aperta ai commerci. Pertanto, la colonizzazione mitica altro non può essere che un fenomeno connesso colla migrazione est-ovest dei popoli centro-asiatici attraverso i Balcani, della quale abbiamo parlato poco sopra: gli stessi popoli, suddividendosi in tre rami — Anatolia, Grecia centrale e Creta, Italia — hanno dato, con gradazioni differenti, dove più dove meno, origine a culture analoghe; non c'è bisogno che: cocci micenei trovati a Taranto siano stati portati là dalle navi; anche a Taranto, come in tutta la Magna Grecia, c'è e ci deve essere lo 'strato' miceneo, per comunanza di tempo, di origine, di razza. E una prova decisiva si è avuta proprio recentemente nel caso di Siris-Siride, alla fondazione mitica della quale hanno contribuito alcuni popoli della Tracia centrale, i Choni, ma il cui nome era già quello di Seridiaioi o simili, se la città è stata chiamata Siride: una iscrizione di Olimpia parla appunto della ostilità dei Ser(i)daioi, degli abitanti cioè di Siris, con i Sibariti verso la fine del VI secolo. La fondazione mitica è quindi sostanzialmente un'operazione italica.

Je remercie notre collègue et ami R. van Compernelle du complément d'informations qu'il a bien voulu apporter à mon exposé; ses questions ou ses objections me suggèrent les remarques suivantes:

1) Il est bien vrai que certaines indications de Thucydide manquent de clarté ou de précision; pourtant l'interprétation la plus simple du passage concernant les chalands en route vers la Sicile (VII, 19, 3-4), interprétation que rien *a priori* ne vient contredire, semble être que le premier groupe de chalands (Spartiates et Béotiens) est parti vers la haute mer avant que ne soient prêts les chalands corinthiens; un des navires de ce premier groupe, et un Seul, celui des Thespiens, aborde à Locres et ses occupants sont recueillis sur les trières syracusaines. N'est-ce pas là peut-être l'indication que les autres ont navigué directement et par leurs propres moyens vers la Sicile, ce qui expliquerait le silence de Thucydide sur leur sort?

2) Quant aux deux passages de Thucydide qui, selon M. van Compernelle, semblent prouver que la route côtière était la route normale pour tous les navires y compris ceux de commerce, ils sont d'intérêt inégal: en effet, Thuc. III. 86,5 me paraît difficilement pouvoir être interprété dans ce sens; l'historien expose les motifs de la première expédition athénienne de 427: les Athéniens interviennent, disent-ils, par amitié pour les Léontins, mais «en réalité, ils voulaient empêcher les Syracusains d'exporter leur blé dans Péloponnèse et tenter de soumettre la Sicile à leur domination; ils s'installèrent donc à Rhégion et menèrent la guerre avec leurs alliés». Ce n'est pas pour intercepter les convois commerciaux qu'ils s'installent à Rhégion mais pour faire de cette ville leur base de départ contre Syracuse et c'est en soumettant la Sicile qu'ils priveront de blé le Péloponnèse (cfr., à ce sujet, J. de Romilly, *Thucydide et l'impérialisme athénien* 1947, *passim*).

En revanche: dans le livre I (36,2 et 44,3), les Corcyréens insistent effectivement sur l'importance de l'île comme étape de l'itinéraire côtier vers l'Italie et la Sicile; mais il est uniquement question d'éventuelles expéditions militaires. Supposer en 433 un dessein de protectionnisme économique à Athènes dont le commerce avec la mer Tyrrhénienne est en

plein déclin depuis le second quart du V^e siècle ne me semble guère vraisemblable.

Pour conclure, les indications données par Thucydide ne permettent aucune affirmation précise au sujet de la navigation marchande; cependant, il reste que l'expression Σικελικός κόλπος, par opposition à Ἰόνιος κόλπος, avec les précisions que Thucydide met dans la bouche de Nicias semble faire allusion à deux formes de navigation normales en direction de la Sicile (VI, 13,1).

3) M. van Compernelle a parfaitement raison de souligner le danger de l'argument *ex absentia* en matière d'archéologie; pourtant, le site de Tarente a fourni suffisamment de céramique et de terres cuites archaïques pour que la rareté des importations rhodiennes y soit significative; il est vrai que quelques unes de celles-ci apparaissent à Locres, mais on sait que le matériel de Locres pour l'époque archaïque a, en partie du moins été redistribué par Rhégion, comme le montre notamment la présence sur le site de nombreux fragments de vases chalcidiens (encore inédits).

En résumé, la distinction telle que je l'ai présentée entre les deux voies maritimes est peut être trop catégorique, mais je ne crois pas qu'il faille pour autant l'abandonner.

Je remercie également tous les amis qui sont intervenus après ma relation: il ne m'est pas possible — car le temps presse — de répondre en détail à chacun. Je voudrais simplement retenir les points suivants en priant les auteurs des interventions que je passerai sous silence de m'excuser et de ne voir dans mon attitude qu'une nécessité imposée par les circonstances.

- Je suis d'accord avec de Franciscis quand il distingue les courants commerciaux de la Grèce ou de l'Orient vers la mer Tyrrhénienne du commerce interne de la côte Jonienne à la cote Tyrrhénienne: c'est le sens même que j'avais voulu donner à mon étude sur *Rhégion et Zancle* et j'y ai fait allusion tout à l'heure dans mon exposé. Quant aux dangers de la navigation dans le Déroit, il faut, je le répète, se garder de toute exagération: nous parlons d'un commerce qui n'avait pas lieu pendant la mauvaise saison et qui, de toute façon, ne concerne pas une navigation de Zancle à Rhégion mais un passage à travers le Déroit avec arrêt à Rhégion; d'autre part, je crois essentiel de souligner encore que tout dépendait de la nature des

marchandises. Je continue à penser que pour transporter par exemple des cratères en calice ou des coupes des «petits maîtres» d'Athènes en Etrurie, il était plus simple de passer par la voie maritime que par les voies de terre. Bref, je crois devoir maintenir — avec les réserves que j'ai faites — ma distinction entre routes intérieures et routes de transit. Quant aux dangers de la piraterie tel que les a rappelés le prof. Bilinski. je ne peux que renvoyer, faute de temps, à la discussion que j'ai faite à ce sujet dans *Rhégion et Zancle*.

- Je pense en effet — et je remercie l'ing. D'Arrigo de son intervention — que les bouches des rivières pouvaient constituer d'excellentes escales pour les navires et qu'il serait utile dans cette perspective de procéder aux recherches sur les «variations morphologiques ou hydrologiques» auxquelles il faisait allusion tout à l'heure. Mais, ceci posé, la navigabilité de ces fleuves sur un parcours plus ou moins grand ne modifie en rien ce que l'on peut dire des routes terrestres. Les problèmes restent fondamentalement les mêmes par opposition avec la grande route maritime.

- Enfin, je souscris volontiers aux critiques et aux suggestions du prof. Ferri et c'est pour cette raison que je m'étais limité rigoureusement à l'époque grecque, voire même à l'époque archaïque. Dans cette perspective j'ai déjà dit plusieurs fois ici même que les routes intérieures n'avaient — sauf cas particulier — d'autre raison d'être essentielle que les relations entre colonies de la mer Ionienne et sous colonies de la cote Tyrrhénienne.

Replica di Ernst Kirsten:

Mi sia consentito di sottolineare il bisogno di fare distinzione fra le epoche di esistenza delle vie o strade e di non dimenticare l'epoca del Basso Impero (mi sembra che le direzioni nord-sud dalla costiera adriatica sono databili alla fine dell'antichità). Vorrei dire di nuovo, che senza la conoscenza e la determinazione topografica di tutti gli insediamenti di qualsiasi epoca è impossibile di studiare i problemi stradali, e vorrei esprimere il mio desiderio di essere informato sempre di più sui progressi delle indagini locali dei colleghi italiani. Proprio questa sarà sempre l'intenzione dei miei viaggi nell'Italia meridionale — anche in vantaggio dei lettori del mio

libro futuro *Südtalienkunde*. In qualità di geografo storico ringrazio l'interventore che ha descritto i portolani e che troverà molti dati interessanti sul disboscamento della Lucania nel secolo scorso nei lavori del. dott. F. Tiechy dell'Università di Heidelberg. L'intervento del nostro collega van Compernelle è stato un buon supplemento alla mia relazione per quanto riguardava i testi dei *periploi*. Lo studio di tali testi letterarii sarà sempre utile per l'esploratore delle tracce reali delle vie e strade — ma penso di avere dimostrato, che per gl'*itineraria* terrestri o marittimi è soprattutto da tener conto delle loro intenzioni pratiche, dunque dell'uso fatto dai viaggianti — e per questa ragione il tema della mia relazione era non il materiale realistico delle tracce stradali o l'archeologia degli stanziamenti delle differenti epoche, ma con una domanda umanistica l'uomo, il quale usava la rete delle comunicazioni, il poeta, il politico, il filosofo o anche i martiri cristiani, l'uomo anche, il quale leggeva gli *itineraria* nella preparazione del suo viaggio, come in un'altra epoca usava il *periplous*.

LA RELAZIONE CONCLUSIVA

E. LEPORE

INCONTRI DI ECONOMIE E DI CIVILTÀ

Io devo innanzi tutto ringraziare la presidenza e il comitato del II convegno di studi sulla Magna Grecia per aver voluto affidare a me questa relazione storica conclusiva e tengo a dire che la mia non pretende essere la conclusione del sintetizzatore, ma solo l'espressione di un attento ascolto, di una attenzione scrupolosamente tesa a quella che è stata la lezione di maestri e specialisti che mi hanno preceduto. È, insomma, in un certo senso, l'impegno concreto che la generazione più giovane prende di restare fedele a questi insegnamenti, osservazioni, ipotesi, e di continuare a lavorare per verificarli e arrivare ad una soluzione. Questo che ho detto vi fa già capire che io non ho l'immodestia di offrirvi delle soluzioni: voglio soltanto esprimervi quello che mi è venuto fatto di pensare prima che ci riunissimo e durante i lavori di questo convegno, e non tanto su quanto riguarda i minuti percorsi materiali, quanto sui mondi che sono dietro a questi percorsi materiali, e attraverso essi vengono sempre più attratti, certamente, nel territorio che c'interessa, ma anche li condizionano.

Se questi percorsi, come avrebbe detto il Febvre, sono soprattutto delle «possibilità» e quindi non determinano in senso assoluto la storia che su di essi si svolge, oltre che ad essi, nella loro concretezza materiale, noi dobbiamo anche rivolgerci all'attore che

li rende veramente vivi e concreti. Si è qui parlato della parola sulle strade, si è parlato dell'uomo sulle strade, adesso cercheremo di parlare delle comunità umane sulle strade, se è vero, come è stato ben detto, che all'origine di ognuna di esse vi è una strada, uno di questi percorsi. Che cosa si può trarre, a fissare quel che è stato chiamato così pregnantemente «un primo rivolo di vita generale, precursore d'una potente e larga corrente» (Febvre), da quel che conosciamo della storia politica della Magna Grecia e, per predilezione particolare, da una sua angolatura economica un po' accentuata? Dico economica, e, purtroppo, non posso ancora dire economico-sociale perché credo che molto lavoro bisognerà ancora fare per arrivare a precisare i riflessi mediati di certi fenomeni e quindi le vere e proprie strutture delle comunità che si incontrano e si muovono sugli itinerari di cui si discute.

Le strade come «possibilità» mi han fatto desiderare di ascoltare qualcosa dai geografi, ma questa volta i geografi hanno taciuto. L'amico Adamesteanu ha fatto, parlando delle più antiche strade, degli accenni alle zone di *Flysch*: chi conosce la bella opera del Philippson su *Die griechischen Landschaften* ed ha letto con molta attenzione sempre e con gran debito le pagine di appendice sulla storia dei confini politici e degli insediamenti che il prof. Kirsten ha voluto aggiungere a quei volumi, sa quanto lo storico della viabilità debba ad una carta geologica esatta del territorio che studia. La polemica, che proprio per altri paesaggi montuosi (p. es. di Grecia settentrionale e centrale) han suscitato i *Flyschwege*, fa desiderare che anche per l'Italia meridionale e la Magna Grecia si approfondiscano le caratteristiche fisiche e le condizioni morfologiche — come già, ora è un anno, «ai fini dell'insediamento umano» — così ora per i problemi della circolazione stradale. Il Kirsten ci ha annunciato che nel prossimo volume

Südtalienkunde offrirà quest'approfondimento, dopo le anticipazioni di altre sue ricerche, e noi gliene siamo grati.

Dovendo, dunque, almeno per ora, rinunciare ad una problematica che muova da premesse di questo tipo, credo che la controversia che qui si è dibattuta, sulle vie terrestri o sulle vie marittime, si possa riassumere con un'antitesi molto rapida: la Magna Grecia 'crocevia o la Magna Grecia spartitraffico? Io credo — anche per non concludere con un dilemma e lasciare insoddisfatto l'interrogativo — che quella controversia potrà comporsi e il dilemma sciogliersi effettivamente in un più armonico accordo, quando si faccia attenzione alla misura in cui si afferma ciascuna delle interpretazioni e soprattutto ai tempi a cui questa interpretazione può applicarsi. Già il Devoto ci volle richiamare ai periodi in cui queste direttrici stradali sono state usate. Mi si perdonerà, infine, se — come ho detto in principio — io non seguirò i singoli percorsi di queste strade, appellandomi, con una definizione di un geografo francese, molto informato di storia e di sociologia, il Vidal de la Blache, a «cette choses presque immatérielles qu'on appelle une voie de circulation» (è un piccolo omaggio che facciamo al prof. Vallet). Certo, per poter cogliere gli effetti durevoli di questi itinerari pressoché immateriali e in fondo pressoché immateriali erano le vie che ci ha 'mostrato un maestro come il Devoto, anche se noi ne conoscevamo precisamente le direttrici dobbiamo trasformarli in vere e proprie strade materiali. Ed è proprio a questo che hanno atteso aerofotografi, topografi, archeologi che ci hanno preceduto nel tentativo di precisa identificazione. Io preferisco dapprima tornare sulle strade di Magna Grecia, quando ancora non formavano un sistema rigido e calcolato ma erano un riflesso di bisogni e organizzazioni umane che si andava lentamente precisando.

Il prof. Ferri — e gli sono molto grato —, con il suo preliminare inquadramento storico dei sistemi di comunicazione individuati dalla fotografia aerea, mi ha risparmiato alcuni dei punti di partenza ch'io avevo fissato per questo rapido discorso. Mi pare che l'individuazione di una rete stradale preistorica con direttrice NE-SO effettivamente ci porti al momento del popolamento preistorico e protostorico dell'Italia e ai problemi della viabilità terrestre dal neolitico in poi. Quale mondo economico è dietro questa direttrice di avanzata? La dott. Alvisi, l'altro giorno, mi è sembrata incerta nel definire queste piste come vie agricole o vie pastorali. Certamente superata la fase di civiltà apulo-materana, ma forse anche per questa, noi ci troviamo di fronte soprattutto a vie di transumanza. Le fonti letterarie insistono sul carattere prevalentemente pastorale dei più antichi popoli in tutta l'Italia meridionale dall'Apulia e dal settore garganico fino all'estrema penisola dell' *Ἰταλία*. Quindi il primo incontro lungo questi tratturi di un mondo con un altro sarà stato l'incontro tradizionale in questi territori, fino ad età storica, dei pastori con gli agricoltori. Il mondo agricolo in cui i primi si imbatterono fu quello di tradizione neo-eneolitica, le cui forme primitive non è escluso fossero connesse ad attività di allevamento e tali che gli stessi pastori di civiltà appenninica potessero in parte ereditare; ma fu poi soprattutto quello cui vennero a trovarsi di fronte i loro più tardi eredi, non appena le genti elleniche misero piede a terra, forse anche prima ch'esse si impiantassero in forma duratura, di vero e proprio insediamento coloniale.

È innegabile il fermento della civiltà micenea, e di elementi forse anche anteriori, nel maturare di un mondo agricolo indigeno e nell'evolversi delle tradizioni pastorali e semisedentarie, ma qual'è la caratteristica dell'incontro del mondo miceneo con

quello dell'Italia meridionale ? Credo che nella caratterizzazione più precisa di questo primo incontro, rispetto a quello più tardo con i coloni greci dei principali centri, si sintetizzi in un certo senso il problema della continuità tra vie di precolonizzazione e vie di colonizzazione.

L'anno scorso il Pugliese Carratelli ci ha mostrato come le vie micenee si preoccupassero soprattutto di toccare dei punti che probabilmente rispondevano non tanto e non solo a una volontà, a un disegno prestabilito (p. es. penetrazione dei loro commerci), quanto alla ricerca di qualcosa, a una necessità, a un bisogno. Si tratta della ricerca dei metalli. Chi ha riletto sugli *Atti* del I Convegno la relazione del prof. Pugliese Carratelli ha gli estremi di questa particolare presenza degli Achei nel Lazio e in Etruria. Oltre l'approccio vicino, dunque, della costa italiana, allo Scoglio del Tonno, che ci è attestato dalla ceramica micenea studiata dal Taylour e dal nostro Biancofiore, ci si trova di fronte, a ben vedere, anche all'estremo opposto e ad altro punto intermedio della corrente di traffico miceneo; questa volta essi vengono attestati dalla combinazione tra i nomi di distretti del regno pilio nei documenti in lineare B e le osservazioni delle fonti, specialmente quelle di Strabone, per Pisa e Metaponto, come fondazione dei Pili. Tutto l'arco dall'Ionio al Tirreno è insomma già stato tracciato ai tempi delle navigazioni micenee, per cui io non contrapporrei così decisamente — almeno fin da questo momento — i problemi di una via diretta e di una via di cabotaggio. Questa precolonizzazione nell'alto Ionio (è specialmente il caso di Metaponto ora citato) può anche aiutare a chiarirci i problemi che ci vengono posti più tardi da una differenziazione di piedi monetali e di valori ponderali che viene a creare una serie di sfere economiche distinte. Gli effetti dell'incontro miceneo con l'Italia, se noi lo caratterizziamo

soprattutto nel quadro della scoperta e del monopolio delle regioni metallifere e delle vie del commercio dei metalli, non devono esser stati di grandissima durata; la sua incidenza culturale indubbia ha agito come fermento, più che come componente direttiva, e se ne ha un riflesso in certe notizie tradizionali (come l'incivilimento e la trasformazione in agricoltori degli Enotri ai tempi di Italo) e, in genere, nell'adattamento di figure del mondo indigeno a schemi genealogici greci, anche se è impossibile discutere in questa sede il valore preciso di certe genealogie mitiche e di certi eponimi, o quello di certe tradizioni pseudoerudite, cui pure bisognerà prestare attenzione, benché ancora con molta cautela.

Se dal periodo precoloniale noi passiamo al periodo coloniale, pur persistendo certi itinerari costieri, il carattere diverso dell'incontro tra Greci e indigeni sembra definire negativamente un problema di continuità, la cui soluzione sembra dipendere ora soprattutto dal formarsi stesso del mondo di Magna Grecia. Circa le vie marittime di approccio è affiorata nella discussione, accanto alla distinzione dei tempi, quella degli usi. Si è parlato di vie militari, di loro analogie con le vie di comunicazione per gli insediamenti coloniali, di vie commerciali. Ora, effettivamente, per le vie militari io credo debba farsi, volta per volta, un'accurata analisi, data la diversità delle possibilità, dei bisogni e dei disegni che suggeriscono la scelta di una via militare in rapporto a quella di vie commerciali o anche di colonizzazione. Ieri il van Compernelle avanzava un esempio di rotta commerciale che toccava l'Italia; si potrebbe, oggi, dettagliare maggiormente l'itinerario di Miscello, ecista di Crotone, già ricordato dal Vallet, sottolineando come la navigazione costiera potesse talvolta risalire da S. Maria di Leuca tutta la penisola lungo la costa ionica. È

merito del Ribezzo, infatti, aver ricostruito, sulla base della testimonianza ovidiana (che andrà altra volta discussa nei suoi presupposti tradizionali ma che non deve essere trascurata), e con l'aiuto di dati epigrafici, il cabotaggio messapico di quell'itinerario, anticipando i desideri manifestati ieri dagli studiosi salentini. Il dominio dell'Adriatico è stato giustamente lasciato da parte; pure i richiami del van Compemolle e certi dubbi circa le affermazioni dell'amico Adamesteanu sulla sua perdita d'importanza con la colonizzazione greca sull'Ionio, m'inducono a un breve cenno. Le vicende di certi miti, ma più ancora le attestazioni di certi culti, come quello di Diomede specialmente (per non parlare di Calcante e Podalirio), la loro diffusione in centri della costa ionica e in Daunia contemporaneamente, pone un problema dei rapporti tra Ionio e Adriatico nell'età coloniale o forse meglio tra i due entroterra, trasportandoci di nuovo ai problemi della viabilità terrestre e a quello della continuità nella direttrice NE-SO, che non sembra esser del tutto scomparsa con la colonizzazione.

Il presupposto economico della viabilità terrestre al tempo della colonizzazione, storica è la penetrazione dei centri ellenici dell'Ionio nell'entroterra, le loro esigenze agricole di fronte a un mondo indigeno solo in parte affine dal punto di vista economico-culturale, il formarsi di una *χώρα* di questi centri e la necessità di comunicazioni per il dominio nella campagna, più tardi per i rapporti con sottocolonie e alleati *dell'hinterland* e della costa tirrenica. Più tardi all'incontro tra coloni greci e indigeni proto-italici, si sostituirà quello tra essi e i nuovi invasori sabellici; le vie greche di espansione nella *χώρα* diventano richiamo per la penetrazione «italica» in Magna Grecia?

Le fonti insistono tutte specialmente sulla bontà del territorio agricolo della *χώρα* di Sibari, sulla sua fertilità e vastità, e di

qui scaturisce subito la caratteristica fondamentale del rapporto che viene a crearsi tra il mondo indigeno e questo mondo dei colonizzatori greci, rapporto che non è più solo di scontro tra economia agricola progredita, ormai soprattutto greca, ed economia pastorale, ma di compenetrazione tra i due mondi: lo si potrebbe simbolizzare nell'ambiente teocriteo e in un passo specialmente di Teocrito, che già il Grote aveva valorizzato e che ci mette di fronte agli effetti sulle popolazioni pastorali del Sibari e del Crati dello sviluppo economico, organizzato razionalmente, di una *polis* greca. Siamo di fronte alla valorizzazione industriale e commerciale di certi prodotti della pastorizia, ma anche ad una trasformazione più profonda, produttività più intensa, elevarsi del tenore di vita, esigenze crescenti di queste popolazioni, quindi possibilità di mercato che si aprono, in queste zone, ad importatori greci. Siamo in presenza dell'esigenza di soddisfare i bisogni locali di Sibari, ma anche di quegli stimoli ai commerci che attraversano il territorio di Sibari.

Ma la colonizzazione greca, il formarsi dell'ambiente di Magna Grecia non pone solo un problema di incontro, compenetrazione e ricambio tra mondo economico greco e mondo economico indigeno. C'è anche quello del rapporto tra un'economia di Magna Grecia e quella della Grecia metropolitana delle varie *poleis*. Alla domanda che sorge spontanea, se ci sia coincidenza d'interessi o contrapposizione tra le due economie, può fornir una risposta proprio l'esempio di Sibari e della sua economia, quale si viene configurando nella più recente problematica.

È difficile classificare con precisione l'economia sibarita, e il tentativo pur encomiabile del Callaway, attraverso l'esame dei prodotti di Sibari, resta di carattere nettamente descrittivo. Un avvio all'interpretazione di questo elenco analitico l'ha dato invece

un interessante articolo dell'amico prof. Franco Sartori (che mi rincresce non sia qui tra noi, perché gli si possa dare direttamente atto di quel che gli è dovuto, riguardo alle impostazioni nuove cui avviano certe sue osservazioni). Il Sartori ha notato come per Sibari si debba parlare di uno «spirito nuovo», tale che «rompendo le barriere della polis arcaica, già conferiva a Sibari alcuni dei caratteri tipici delle future città ellenistiche». Questo qualcosa di caratteristicamente nuovo è vero soprattutto per la sua economia. Io ho molto esitato prima di affacciare questo problema perché non vorrei si credesse che io, o chiunque altro, possa confondere un'economia evoluta e specializzata come quella ellenistica con l'economia arcaica della Sibari del VI secolo. Tuttavia bisogna che io richiami alcuni elementi: esiste un sicuro rapporto con gl'indigeni, sia esso di sudditanza, addirittura di schiavitù, o di collaborazione e un apporto economico di genti non greche (l'anno scorso il dibattito tra il de Franciscis e il Sartori cercò di definire la questione); c'è certamente poi una politica di mistione, con larga liberalità nella concessione della cittadinanza agli stranieri, attestata dalle nostre fonti. Un'altra volta potrà porsi il problema del fondo su cui riposano le notizie di Timeo o di Filarco o di Diodoro su Sibari, data la delicatezza di trattamento e la cautela che esigono fonti siffatte; ma, intanto, non ci si può liberare di tutta una serie, abbastanza coerente, di testimonianze letterarie, convergenti ad offrirci una fisionomia unitaria. Altro elemento importante è l'attestazione di provvedimenti fiscali e doganali particolari, quali esenzione o riduzione di imposte e dazi su certi generi (p. es. la porpora), che il Sartori presenta ancora come esempio di «liberalità», accostandoli alle larghe concessioni di cittadinanza, ma che all'opposto io riterrei esempio di politica strettamente «protezionistica». Merci come la porpora sono

in stretto rapporto con le risorse locali, e le esigenze industriali di Sibari, nonché forse anche con la importazione della lana milesia. Io mi domando anzi se i legami con i Milesi non consistano in uno stato di privilegio particolare ed esclusivo che, senza toglier valore alle vie terrestri di comunicazione alle quali si darà il ruolo di volta in volta accertato da future, più minute, indagini, ha finito per filtrare e convogliare su di esse solo certi generi di merci, paralizzando con tariffe preferenziali una parte del commercio greco e limitando certi traffici attraverso questo diaframma sibaritico. Questo verrebbe a fornire una prima spiegazione alle osservazioni che ieri ha fatto M.me de la Genière su un intensificarsi improvviso dei prodotti greci con la caduta di Sibari nel 510 a.C.

Ma c'è di più; già il Callaway e ora di nuovo il Sartori hanno giustamente richiamato l'attenzione su una tradizione, forse più che anedddotica, secondo cui Sibari a un certo momento avrebbe voluto instaurare dei giochi locali che facessero concorrenza a quelli di Olimpia. Ognuno sa l'importanza e le inferenze economiche che ebbe il fenomeno agonistico per il mondo greco e specialmente per i centri panellenici metropolitani. Questo costringere gli atleti ad ἀπολείπειν τὴν Ἑλλάδα, per riprendere l'espressione dello Pseudo-Scimno, è sottolineato ben a proposito dal Sartori, non tanto come fatto da puntualizzare per se stesso, ma come sintomo di una frattura che si è venuta a creare tra il mondo ellenico della madrepatria, delle metropoli, e questo mondo sibaritico. Certo è — nella nostra convinzione — che qualcosa di molto più grosso sta dietro il conflitto crotoniate-sibarita d'interessi apparentemente solo locali, di Crotone, Locri, Taranto, e persino dietro il nuovo atteggiamento di satelliti di Sibari, come Posidonia. «Un uomo di Posidonia» dà consigli per la fondazione di Elea

ai Focei scampati a Reggio, verso il 540); abbia parteggiato o no per Crotone, al momento della guerra contro Sibari vi è in Occidente più di un elemento del mondo metropolitano, come lo spartano Dorieo, e Callia di Elide sembra sanzionare col suo vaticinio la caduta della città. L'indagine più recente su Dorieo non ha sollevato il problema e la meno recente storiografia tendeva a sottovalutare l'episodio, ma la tesi del Sartori va tenuta in attenta considerazione. In altri termini alla caduta di Sibari può aver contribuito l'interesse di un mondo economico che non è solo quello crotoniate ed è fino a un certo punto magno-greco; anzi è un mondo che tende a spezzare il tentativo di costituzione unitaria di un mondo economico magno-greco (si badi che la rivalità con Olimpia è attribuita in una variante anche a Crotone), quale con Sibari e i suoi alleati aveva preso per la prima, e forse per l'ultima volta, corpo. È stato ben detto una volta che «i Greci metropolitani ebbero continui rapporti con le singole città, non con un'astratta Magna Grecia»; l'accezione è nata anzi probabilmente fuori della Grecia, quando l'impero di Sibari era caduto da un pezzo. Nessun territorio tuttavia, meglio di esso, della *χώρα* sibarita con la sua vasta estensione e penetrazione verso l'entroterra, sembrò per un momento averlo rappresentato nella sua concretezza economica e culturale.

Caduta Sibari nel 510, spezzatosi l'equilibrio e il complesso unitario creatosi con questo diaframma, noi vediamo crearsi in Magna Grecia tutta una serie d'interessi economici distinti, che però non permise mai una riunificazione quale quella operata dal grosso tentativo sibarita. Questo nuovo quadro vediamo chiarirsi soprattutto attraverso le ricerche numismatiche, perché le fonti non ci danno che notizie sulla storia politica, ormai note e quasi mai

attente alle implicazioni che qui interessano; e il contributo maggiore è venuto a noi specialmente dall'analisi che Laura Breglia è andata compiendo sulla monetazione incusa di Magna Grecia.

Dalla scomparsa di Sibari anche la valuta sibaritica finisce per gravitare nell'orbita di altri stati e la Breglia ci ha mostrato appunto l'affacciarsi di Poseidonia nell'ambito economico Sibaritico, il suo tentativo di agganciarlo ed ereditarne la posizione, capovolgendo in senso Nord-Sud la vecchia direttiva geografica di penetrazione. Queste ricerche han potuto mostrarci l'esistenza di altre sfere economiche, come quella di Crotone, quella di Caulonia, quella di Metaponto: la prima si spinge sul Tirreno e nell'area ionica di Sibari in senso stretto, attraverso alleanze monetali (con Sibari stessa, con Te [mesa?], con Pandosia) e per mezzo delle sue colonie ma senza spingersi ormai troppo a nord; Caulonia e Metaponto restano come in isolamento. La differenziazione di sfere che si avverte già in questo momento meglio si preciserebbe se riuscissimo ad arrivare ad analisi quantitative del materiale numismatico tali da permetterci — sia pure entro i modesti limiti di una sommaria statistica — criteri più concreti di giudizio. La Breglia ha intanto notato, su elementi soprattutto ponderali, e tutti ancora non chiari, come alcune altre di queste sfere si differenzino oramai nettamente dalle altre. Sono quelle più marginali rispetto al vecchio impero di Sibari: Reggio e Zancle lasciano intravedere nello sfondo di queste nuove tradizioni economiche il mondo siceliota e le sue relazioni; Taranto, e per un momento anche Metaponto, un fattore incognito che vuole essere ancora precisato e dietro del quale la Breglia sospetta interessi ed eredità non greche, quelli del mondo apulo. In attesa che l'analisi metrologica precisi appunto le relazioni, anche non greche, di questi nuovi ambiti di circolazione vien fatto di notare, su altra base, come sia indubitato lo stretto legame che il

mondo tarentino presenta con l'entroterra indigeno. Io mi chiedo se il fenomeno della scarsità del geometrico protocorinzio in questa zona (a parte la mancanza di larghi scavi e la cautela che impone ogni argomento *ex silentio*, e senza far torto alle giuste distinzioni del Vallet tra rotte di navigazione e vie commerciali) non dipenda anche dall'esistenza di un più vivace e complesso mondo indigeno; mi chiedo se esso quindi non c'inviti a riflettere sulle tradizioni locali, sul geometrico indigeno, a paragonare i fenomeni d'imitazione e produzione nell'ambito apulo in senso lato con quelli eventualmente analoghi dell'altro versante, quello italiota, cercando di crearci delle scale quantitative e qualitative di giudizio, ove possibili, e contribuendo così a quella storicizzazione della ricerca archeologica anche in Magna Grecia, come già in Sicilia, con grande vantaggio delle nostre conoscenze sulla storia economica della regione.

La pluralità di sfere economiche (che io ho cercato sommariamente di delineare attraverso un esponente documentario, quello monetale, più di recente adoperato), questo frantumarsi e conseguente indebolirsi del mondo economico di Magna Grecia naturalmente prestò il fianco in primo luogo alle ingerenze commerciali sempre più massicce delle maggiori *poleis* della madre patria — non estranea, come abbiamo suggerito, alla caduta di Sibari — e in secondo luogo al formarsi di interessi e di interferenze extra-peninsulari che caratterizzeranno poi specialmente lo scorcio del V secolo e il IV a. C. Io qui non posso dettagliare, per non tediarvi, ma è ormai certo che prima la politica particolare di Corinto e di Atene, poi specialmente l'intervento della potenza siracusana in Magna Grecia, e infine quello dei re epiroti, e soprattutto di Pirro, ricrearono un campo d'intersezione di sfere economiche, in cui la Magna Grecia e tutto il mezzogiorno d'Italia non trovarono più un fattore unitario

e quindi si lasciarono agganciare, fino alla conquista romana, a questi mondi extra-peninsulari.

Questa situazione si riflette, in determinati momenti, in una circolazione diversa, di elementi anche lontani, e comunque in un'apertura più ampia di contatti di quella che è tradizionale della Magna Grecia classica. I rapporti con l'Etruria avevano rappresentato, fino alla prima metà del VI secolo, e sempre meno poi, l'area più settentrionale in contatto con la Magna Grecia; tuttavia questi rapporti si svolgevano in gran parte per via di mare. Altri elementi, dal Piceno e dalla Daunia, hanno seguito le vie d'invasione delle popolazioni sabelliche discendendo le piste che avevano portato la civiltà greca fin nella Lucania interna. Al tempo della recessione dei commerci etruschi e dell'affermarsi di Siracusa va richiamata l'attenzione su un nuovo elemento ancor più settentrionale e sulla sua presenza episodica. Marta Sordi nella sua indagine sui rapporti romano-ceriti e la *civitas sine suffragio* ha dedicato un lungo excursus alle incursioni galliche nella prima metà del IV secolo e al collegamento dei Galli con Dionisio I; in esso si sottolinea la testimonianza di Diodoro che parla di basi in Iapigia per questi Galli entrati al servizio di Dionisio I e si tenta di tracciare l'itinerario percorso da queste bande ripetute volte in un trentennio, anche dunque al tempo dei figli di Dionisio I che proseguirono la politica paterna.

Il rapporto dei tiranni siracusani con i Lucani, la coincidenza tra i momenti di tensione con questi e le interruzioni delle incursioni galliche in Campania e Lazio dà anche alla Sordi l'impressione che si debba tener conto di possibili percorsi trasversali (Apulia-Lucania - Campania) per queste bande, pensando anche a quanto si sa delle basi apule dell'impero siracusano. Questo fenomeno è reso anche più interessante dalle conferme che potrebbero venire ad una

presenza gallica in quest'ambito da elementi culturali: certe osservazioni del Bienkowski su gli *askoi* canosini e i loro motivi decorativi o sulle figure di un rilievo da Pompei (ai due punti di partenza e di ingresso in Campania dell'itinerario d'incursione) sembrerebbero suggerire, più che generica influenza di motivi ellenistici, una più immediata impronta di questo elemento tradizionalmente estraneo in Magna Grecia. D'altra parte l'itinerario trasversale precorre quello della spedizione di Alessandro il Molosso ed è il modello (al rovescio) per i tentativi romani di raggiungere l'Apulia per la via meridionale nel 326 a.C. Tutto il problema mostra comunque come l'interferenza extra-peninsulare possa spostare (perfino verso il più lontano nord della penisola) gli orizzonti tradizionali di Magna Grecia e come prepari e provochi (dopo le esperienze degli Etruschi) l'attenzione della potenza romana agli eventi delle regioni più meridionali della penisola.

La spedizione di Alessandro il Molosso è il fatto che più immediatamente richiama l'interesse romano su queste strade e paesi al tempo del contatto diplomatico tra Roma e il re epirota, giunto a Paestum. Quella di Pirro, circa settant'anni dopo, ed il progetto ambizioso di legare l'economia di Magna Grecia non solo a quella siciliana, come già aveva tentato Dionisio I, ma addirittura a quella epirotica (e per essa a tutto l'ambito ellenistico), ricreano per un momento un ambiente unitario in Magna Grecia, questa volta non autonomo, ma identificante invece l'economia di Magna Grecia con quella di tutto il Mediterraneo. Se questo tentativo fallisce esso consegna a Roma — specie sul piano della politica finanziaria e delle sue ripercussioni economiche — una Magna Grecia dove il livellamento delle particolari e diverse sfere è ormai pronto a ricevere la ratifica unificatrice della conquista romana e della sua organizzazione amministrativa e monetaria. Se questa sia, in rapporto

all'esperienza del re epirota, un fenomeno che va creandosi contemporaneamente a quella, il frutto dunque di un intersecarsi di direttrici, o se sia piuttosto appunto l'eredità di quella complessa politica, attendiamo ci dicano gli studi del Thomsen, il dibattito che essi aprono sulla monetazione romana tra sostenitori della cronologia alta e campioni della *School in the middle*, e soprattutto i dati di scavo e di circolazione che i collaboratori americani del prof. Sjöqvist stanno accumulando e studiando per la soluzione dello stesso problema.

Siamo così giunti, come vedete alla Magna Grecia di epoca romana : e io non vi tratterò più a lungo. Vorrei solo segnalare ancora un paio di cose. Una è che la funzione della via Popilia mi sembra, fino ad epoca abbastanza tarda, piuttosto modesta; ho l'impressione ch'essa svolga più un ruolo ausiliario rispetto al traffico marittimo lungo la sponda tirrenica che non quello di vera e propria arteria di traffico con la Campania e Roma. Probabilmente all'origine di questa strada dev'esserci stato un problema di penetrazione militare e poi di polizia stradale, se mi si permette questa espressione: il fulcro di questo territorio è stato quello che più ha dato da fare a Roma fino alla guerra sociale, quello che è stato più duramente trattato dopo di essa a quello, infine, che rappresenta per eccellenza l'area depressa nell'età imperiale.

Anche il Kahrstedt nel suo importante tentativo di rivalutare le sorti della Magna Grecia in età imperiale deve riconoscere che la Lucania interna, la μεσόγαια arretrata di Strabone rimane l'area depressa per eccellenza. Ora mi chiedo appunto, dato che le vie vivono proprio in rapporto con i centri e la vita che si svolge intorno, se quest'arteria abbia mai avuto di che nutrirsi sufficientemente.

La situazione forse cambia — e il prof. Kirsten ci ha esortati ieri ad un'indagine che è, effettivamente, sempre più necessaria — nel basso Impero. Senz'arrivare ad alcuna conclusione io voglio richiamare l'attenzione sul fatto che la maggior parte dei cippi viarii che ci son giunti per la rete stradale dell'Italia meridionale, ma specialmente per il versante occidentale di essa, ci suggerisce una rinascita (più che un continuo ininterrotto sviluppo) e la necessità di restaurazione di certe strade, dall'età costantiniana a quella della dinastia pannonica. Questa rinascita è probabilmente da porsi in rapporto con le esigenze annonarie (quelle p. es. della *caro porcina*) e con quel richiamo recente al rifiorire delle culture cerealicole, specialmente in Apulia, che formulato forse con qualche esagerazione (specie per il III secolo e per il VI d. C.) dal De Robertis ha la sua importanza e dovette quindi riflettersi nell'orientamento e nelle direttive che hanno presieduto alla politica stradale in età tardo-romana.

È chiaro che il problema di Magna Grecia in età romana si chiarirà ancora meglio quando potremo passare dalla pura delineazione dei fenomeni economici, immediatamente attestatici dalla testimonianza epigrafica ed archeologica, ad una valutazione più sostanziale della vitalità di questa società di Magna Grecia, specie in epoca imperiale. Noi siamo tanto grati al Kahrstedt per il lavoro che ci ha dato sulla posizione economica della Magna Grecia in quest'età, ma l'aver egli scarsamente valutata la contrapposizione città-campagna (ch'era pure il comprensibile proposito di uno storico attento al documento e non allo schema sociologico), l'aver predicato che non vi è una regola nello sviluppo, nella suddetta contrapposizione del latifondo alla città e che quindi la città può continuare a vivere o no, caso per caso, accanto al latifondo, se ha rotto uno schema non ci ha suggerito però alcuna caratterizzazione

determinata, rischiando anzi di svalutare perfino gli abbondanti dati fornitici, dai quali si può e si deve muovere per impostare la ricerca sulle strade in Magna Grecia in relazione alle strutture cittadine o al fenomeno economico della villa che non mi sembra di secondaria importanza. Alle esigenze appunto della distribuzione, commercio e trasporto di prodotti agricoli io penso si debba guardare per riconnetterci infine alla nostra discussione, a proposito delle vie trasversali sulle quali più volte ha richiamato l'attenzione il prof. Lugli. Perfino la importante mulattiera che il Kirsten ha segnalato nella descrizione di Strabone può avere tale destinazione accanto a quella diversa delle carrozzabili, se si ricorda che secondo Varrone in Apulia la produzione granaria veniva trasportata alla costa proprio a dorso di mulo. La mulattiera straboniana faceva capo a Benevento e quel centro ebbe sicuramente una grande importanza nel traffico del grano apulo.

Con ciò le mie osservazioni sono finite: mi pare di aver toccato i problemi fondamentali che mi premeva sottolineare, ad additare la realtà complessa che è dietro gl'itinerari minuti e materiali e che va presupposta quando ci rivolgiamo allo studio della rete stradale e anche più in generale a quello dei fenomeni e della circolazione di elementi di varia origine culturale ed economica, sulle vie della Magna Grecia.

ETTORE LEPORE

DOCUMENTAZIONE E BIBLIOGRAFIA

Si è preferito toccare il meno possibile il testo della relazione, modificando solo quel tanto che del «parlato» avrebbe disturbato, in questa diversa sede, il lettore. Le note che seguono intendono integrare, con ulteriore documentazione e bibliografia, o con giustificazione precisa, i brevi richiami espliciti o impliciti del testo a testimonianze antiche o a prospettive metodologiche, interpretazioni, ricerche nei vari campi specialistici, degli studiosi moderni.

Per i fenomeni generali della circolazione e delle strade, per il loro significato storico di «possibilità», i loro tipi, il loro rapporto stretto con le comunità statali, in senso non deterministico, cfr. L. FEBVRE *La terre et l'évolution humaine*, Paris 1922, spec. pp. 401-02 e 409-10; l'espressione del Vidal de la Blache, citata in seguito, è tratta dal suo noto *Tableau de la géographie de la France* (in LAVISSE, *Hist. de France*³, I, Paris 1908, p. 52) e va completata con il Febvre, come alle pagine sopracitate. - Per i problemi di viabilità in rapporto a *Flyschzonen*, esempi perspicui si troveranno, p. es. in A. PHILIPPSON, *Die Griechischen Landschaften*, Frankfurt a.M. 1950 segg., II, 1 (1956) pp. 16 ss., 28, 32 ss., 179, etc., con le osservazioni di E. KIRSTEN, ibid., p. 204: si vedano anche N. G. L. HAMMOND, in *ABSA*, 32 (1932), p. 141 e *passim*; A. R. BURN, in *ABSA*, 44 (1949), pp. 313-23; del Kirsten, si veda ancora *Raumordnung u. Kolonisation in der Griechische Geschichte*, in *Historische Raumforschung* (Ak. für Raumforsch. u. Landesplanung), Kiel 1958, pp. 25-46; e in questo volume la sua relazione a pp. 137 ss. Si veda poi la bella relazione di E. MIGLIORINI, *L'ambiente geografico di Magna Grecia* in *Greci e Italici in Magna Grecia Atti del I Convegno di studi sulla Magna Grecia*, Napoli 1962 (d'ora in poi cit. come *Atti*) pp. 29 ss., spec. a pp. 35 ss. e 39 ss. (con un cenno ai collegamenti in età greca). Per la viabilità preistorica e protostorica si vedano in questo volume la relazione di D. ADAMESTEANU spec. alle pp. 42 ss. e l'intervento della ALVISI, pp. 94 ss. nonché quello di M. MARIN, pp. 85 ss. Sulle attività e l'ambiente economico primitivi le nostre fonti alludono al nomadismo e a civiltà pastorale sia per gli Enotri, poi trasformati in agricoltori da Italo (cfr. Antioch. Syrac. 577F13J = Arist. *Pol.* VII, 9, 1329b,14-15 τοῦτ'ὄν δὴ λέγουσι τὸν Ἰταλὸν νομάδας τοὺς Οἰνοτρους ὄντας ποιῆσαι γεωργούς), sia per le genti del Gargano (di tradizione appenninica?) identificate con i Dauni storici (cfr. Lycophr. *Alex.*, 1050-55, spec. ἀστοῖσι καὶ ποιμναισι; tutto il contesto trova riscontro in Timeo, *apud* Tzetz. = fr. 15 M. È noto che i miti e culti di Calcante e Podalirio sul Gargano son probabile frutto di sincretismo con elementi locali non greci: E. CIACERI, *La Alessandra di Licofrone*, Catania 1901, pp. 292 ss. ad v. 1047 e 1050; J. PERRET, *Chalchas et les bergers chez les Metinates ex Gargano*, in *Revue Arch.*, 1937, 2, pp. 181-98; e poi in *Siris*, Paris 1941, pp. 111 ss.: si vedano le riserve in J. BÉRARD, *La Magna Grecia*, trad. it., Torino 1963, pp. 361-62 e nn. a pp. 377-78, che non toccano tuttavia la documentazione che c'interessa). Le testimonianze letterarie vengono del resto confermate dai pochi tentativi, sia pur provvisori di ricostruire i fatti economici e strutturali dell'Italia preistorica: cfr. F. BIANCOFIORE, *Dati ecologici nell'economia della Puglia preistorica*, in *Riv. di Antropologia*, XLIV (1957), pp. 101-134; e il bel volume di S. PUGLISI, *La civiltà appenninica*, Firenze 1959; da notare l'attenuazione del Biancofiore di un contrasto troppo netto tra agricoltura e pastorizia primitiva a p. 13 dell'art. cit. Non è dunque indispensabile un'influenza esterna per il formarsi di tradizioni agricole locali; è però sintomatico l'accento delle testimonianze letterarie sull'agricoltura presso gli Enotri di Italo (dove, com'è stato giustamente notato, tenendo conto dell'origine greca loro attribuita, «sembra riflettersi un'oscura memoria di relazioni remote tra la Grecia

e le regioni ove più tardi si costituì la 'Grande Grecia': cfr. G. PUGLIESE CARRATELLI, in *Almanacco calabrese*, 1956, pp. 43-49; v. pure *Arch. St. Cal. Luc.*, XXIV (1955) pp. 271 ss.); e non sembra casuale che la conoscenza della falce in Puglia e in Italia meridionale coincida con la presenza del miceneo allo Scoglio del Tonno. anche se elementi di convergenza culturale tra la penisola e ambienti egei sono già anteriori (cfr. F. BIANCOFIORE, *art. cit.*, pp. 126-27 con altra bibl.). Altre osservazioni del Biancofiore sull'Apulia come «sede di coagulazione e di spinta culturale» nella formazione dei popoli italici (cfr. *Civiltà del ferro*, Bologna 1961 pp. 167-231: *Lo scavo di Altamura* (Bari) e *l'epoca di transizione nell'Italia protostorica*, spec. p. 179) sembrano anticipare dal punto di vista archeologica la sostanza dell'intervento del DEVOTO, in *Atti. cit.*, pp. 107-08 e la risposta del BERNABÒ BREA, *ibid.*, p. 116. L'opposizione pastori-agricoltori, non assente neppure durante la colonizzazione greca (cfr. Teophr. *ap. Plin. N.H.* XXI 9-10 ed Ael. *N.A.* XII, 36; Vitruv. XIII, 14; Strab. VI, 1. 13; Liv. XXIV, 3), diventa naturalmente netta con l'affacciarsi dei popoli sabellici nel Mezzogiorno della penisola (il luogo classico è quello sui rapporti tra Sanniti e Dauni in Liv. IX 13, 7) e sopravvive fino ad età romana per i bisogni della transumanza stagionale (si pensi al famoso *lapis Pollae*, cfr. da ultimo A. DEGRASSI *Inscr. lat. lib. reip.*, Firenze 1957, n. 454. rr. 13-14: e ancora ad Hor., *Epod.*, I . 27 s.). - Sui problemi del miceneo in Italia, oltre il materiale in W. TAYLOUR, *Mycenaean Pottery in Italy*, Cambridge 1958 (su cui S. BENTON in *The Antiquaries Journal*, 1959 pp. 102 ss.) e in F. BIANCOFIORE, *La ceramica micenea dello Scoglio del Tonno e la civiltà del Bronzo tardo nell'Italia meridionale*, in *Riv. Ist. Naz. Arch. St. Arte*, VII, 1958, pp. 5-44 con bibl. prec.; v. ora anche *La civiltà micenea nell'Italia meridionale*, Roma 1963; cfr. G. PUGLIESE CARRATELLI, in *Atti cit.* pp. 138-149 e i suoi articoli in *La parola del passato* XII, 1958. pp. 205-220; XVII, 1962, pp. 5-25; L. BREGLIA, *Le antiche rotte del Mediterraneo documentate da monete e pesi*, in *Rendiconti Accad. Arch. Lettere e Belle Arti*, Napoli 1956, pp. 74 ss. dell'estr. sulle immediate conseguenze di queste premesse micenee; l'art. della stessa in *Arch. Stor. Pugl.*, 1955, pp. 34 ss. imposta i problemi per la monetazione incusa a Taranto e i valori ponderali a Taranto e Metaponto, come ambienti distinti sulla costa ionica. - Per il problema delle vie marittime si veda la relazione di G. Vallet in questo volume, alle pp. 117 ss. (nonché *Etudes archeologiques*, Paris 1963, pp. 216-17) e l'intervento del van Compernelle, alle pp. 163 ss. A dettagliare il citato itinerario di Miscello cfr. F. RIBEZZO, *L'arcaicissima iscrizione messapica scoperta a Nardò e il suo «portus Nauna»*, in *Arch. Stor. Pugl.*, 1952, pp. 69-77, che richiama Ovid., *Met.*, XV, 50 ss. e *CIL* IX, 10. Il materiale sui culti e miti di Diomede, Calcante e Podalirio si troverà in G. GIANNELLI *Culti e miti della Magna Grecia* Firenze 1924, pp. 52 ss.; e in J. BÉRARD, *op. cit.*, pp. 355 ss., 361 ss. - Per l'ambiente di Sibari. oltre l'idillio V di Teocrito, come quadro generale del paesaggio geografico, cfr. IV, 6-35 e già G. GROTE, *History of Greece*, New York, 1854-56 vol. III p. 525 e n., 527; per la *χώρα* sibarita cfr. Soph., *Ant.*, 1118; Tim. *apud Athen.* XII 519e; Diod. XII, 9, 2; Varr., *De re r.*, I, 44, 2; Strab. VI, 3, 1 p. 278; Plin., *N.H.*, XVIII, 7, 63-65 e H. NISSEN *It. Landesk.*, II, p. 818-9; va qui riconosciuto

il nostro debito alla raccolta utile di J. S. CALLAWAY, *Sybaris*, Baltimore, 1950, a cui rimandiamo spec. per le pp. 22-40, 72 ss., 85-86, sull'economia sibarita, e allo articolo di F. SARTORI, *Il problema storico di Sibari, in Atene e Roma*, s. V. 1960, pp. 143-163, spec. 152-53 (dov'è il passo citato nel testo); 155 ss., 160-62. Per il rapporto con gl'indigeni cfr. Steph. Byz. s.v. *Xíos*; Eustath. ad Dion. Perieg. 533; Tim., *ap. Athen.*, XII, 518d=F 48 Jacoby (FGrH, III B, p. 615); e in generale l'intervento del Sartori e la replica del De Franciscis in *Atti*, cit., pp. 66 e 279. Per la larga concessione di cittadinanza agli stranieri Diod. XII 9, 2; per esenzioni su generi particolari (oltre la porpora anche le anguille, per la conservazione industriale e le salse, cfr. Plin., *N.H.*, XXXI 94) cfr. Philarc. *ap. Athen.* XII 521 d=F 45 Jacoby (FGrH, II A, pp. 176-77). Per la lana milesia a Sibari e i rapporti con Mileto, oltre Her. VI, 21, e Diod. VIII, 20, cfr. Tim. *ap. Athen.* XI I 519 b e *Athen.* XII, 540 d; Ael. *N.A.*, XVII, 34; interessante può essere il rapporto tra la *rosa paestana* e quella *milesia* (Plin. *N.H.* XXI, 4 (10), 16 e 20 e S. CALLAWAY, op. cit., pp. 33-34). Sul valore delle nostre fonti per l'economia di Sibari, già T. J. DUNBABIN op. cit., p. 76; *ibid.*, p. 79 si parla giustamente di tariffe preferenziali: v. anche p. 338 sull'indipendenza economica dalla Grecia di Sibari; p. 349 e 363 su Dorieo; a proposito del quale il recente A. SCHENK VON STAUFFENBERG, *Dorieus*, in *Historia*, IX, 1960, pp. 181-215 sottovaluta il nesso con la guerra crotoniate-sibarita. L'aneddoto sull'istituzione dei giochi in Heracl. Pont. *ap. Athen.* XII. 522 a; Tim. *ap. Athen.* XII, 522 c = F 45 Jacoby (FGrH, III A, p. 615). che conosce anche la variante su Crotone; e spec. Ps. Scymn. 356. Per il Posidoniato e i Focei fondatori di Elea, cfr. Her. I, 167; per Dorieo e Callia di Elide, *ibid.* V, 42 ss. Anche alcune delle leggi attribuite a Zaleuco, tanto più se frutto di più tarda falsificazione pitagorica (cfr. T.J. DUNBABIN, op. cit., pp. 70-71 con buona analisi delle fonti) possono testimoniare l'esistenza di un ambiente ostile al «protezionismo» sibarita e all'attrazione di quel centro: cfr. Diod. X II 21 (proibizione di *ἵματιον ἰσομύλησιον* e Stob. *Serm.*, XLIV, 20, 21 (proibizione di risiedere in terre straniere). Esse non possono, dunque, essere interpretate come attestazioni di relazione con Sibari se non in questo senso polemico (diversamente ma con scarso fondamento I. S. CALLAWAY, op. cit., p. 60). Un possibile riflesso archeologico della politica economica sibarita potrebbe individuarsi nella situazione descritta dall'intervento di M.me J. de la Genière, in questo volume, pp. 171 ss.; cfr. anche *Mel. d'arch. e d'hist.*, 1961, pp. 7 ss. - Sul nome e il concetto di Magna Grecia, di cui nel testo, cfr. A. MOMIGLIANO, in *Bull. Fil. Class.*, XXXVI. 1929-30, pp. 47 ss. (dove si attribuisce il nome e la sua estensione lata ad Antioco di Siracusa); pp. 322 ss. spec. p. 324 (dove l'espressione citata). In questa sede non si può entrare nel recente dibattito aperto dall'iscrizione di Olimpia (E. KUNZE, *VII Bericht über die Ausgrabungen in Olympia*, Berlin 1961 pp. 207-210, tav. 86, 2; e cfr. P. ZANCANI MONTUORO, in *Rend. Acc. Lincei*, Cl. sc. stor. filol., s. VIII. vol. XVII, f. 1-2, gen.-feb. 1962, pp. 11-18; *contra* M. GUARDUCCI, *ibidem*, p. 5-6, maggio-giugno 1962 pp. 314 estr.; F. PANVINI-ROSATI, *ibidem*, pp. 1-7 estr.; nonché E. KIRSTEN, in questo volume, alle pp. 139 ss.); si deve solo sottolineare il valore dell' *οἱ Συβαριῖται καὶ οἱ σύνμαχοι* come

sintomo di una comunità più vasta di quella cittadina, si limiti essa all'entroterra ionico o ponga problemi di relazioni transmarine. come già alcune testimonianze di rapporti con Rodi o con i popoli africani (cfr. J. S. CALLAWAY, op. cit., pp. 104-105 F. SARTORI, *art. cit.* p. 161). - Sull'«impero» di Sibari e la sua caduta si vedano le trattazioni moderne di E. CIACERI, *Storia della Magna Grecia II* (Milano 1927). pp. 225 ss., 237 ss., 250 ss.; T. J. DUNBABIN, op. cit., pp. 153. ss., 355 ss. che forniscono una buona analisi delle fonti letterarie. anche se questa può esser oggi ulteriormente approfondita; gli elementi numismatici. del resto mai sfuggiti al Dunbabin (loc. cit.). sono stati nuovamente indagati da P. ZANCANI MONTURO, in *Arch. St. Cal. Luc.*, 1949, pp. 1-20; e soprattutto da L. BREGLIA *Problemi della più antica monetazione di Magna Grecia*, in *Ann. Ist. It. Num.* 1954, pp. 11-20; *La coniazione incusa di Magna Grecia* ibidem, 1956, pp. 23-37; v. anche *Le incognite della monetazione incusa tarentina*, in *Arch. St. Pugl.*, 1955, pp. 34-38; su questi lavori si fondano le osservazioni fatte nel testo, con l'avvertenza che gli elementi ponderali su cui esse si basano sono suscettibili di ulteriori indagini e inquadramento storico concreto; un tentativo di analisi quantitativa inizia già la Breglia nel secondo articolo cit., pp. 25-26. - Per i problemi del rapporto tra ceramica greca e produzioni indigene, cfr. T. J. DUNBABIN op. cit., pp. 259 ss. (v. anche pp. 200 ss.). dove naturalmente i dati più numerosi riguardano la Sicilia; spunti metodici importanti per quest'ambito in FR. VILLARD. G. VALLET. *Géometrique grec, géometrique sicéliote, géometrique sicule*, in *Mél. Ec. Fr. Rome LXVIII*, 1956. pp. 7-27; G. VALLET. *Rhégion et Zancle*, Paris 1958. pp. 19-46. spec. p. 42 n. 1 per Magna Grecia e Apulia; si veda ancora in generale G. VALLET -FR. VILLARD, *Céramique et histoire grecque*, in *Rev. Hist.*, 1961. pp. 295-318; *Céramique grecque et histoire économique*, in *Études archéologiques*, Paris 1963, pp. 206-217. -Sui traffici di Corinto e Atene fin dal VI secolo, sul ruolo di Taranto di «plaque tournante» dei vari commerci metropolitani, sui tramiti ionici delle esportazioni attiche. sulla distinzione tra commercio coloniale e commercio internazionale d'articoli di lusso, sul mutamento di situazione nel V secolo a.C., cfr. G. VALLET, *Rhégion et Zancle*, pp. 186-198; 205-210; 380-82; dello stesso, *Athènes et l'Adriatique*, in *Mél. Éc. Fr. de Rome*, LXII, 1950, pp. 33-52 (e su questo settore anche A. GITTI, in *La parola del passato*, 1952, pp. 161-191 con particolare interesse per Siracusa); e infine l'App. II in FR. VILLARD- G. VALLET, art. cit. in *Ét. arch.*; per Corinto più in particolare e la sua politica monopolistica con chiari riflessi in Magna Grecia, oltre T. J. DUNBABIN, op. cit., p. 248, sulla particolare influenza a Locri, spec. C.H.V. SUTHERLAND, *Overstrikes and Hoards*, in *Num. Chron.*, 1942. pp. 2-18 (v. anche ibid., 1952, pp. 115-116); *Corn and coin*, in *AJPh* LXIV, 1943, pp. 129-147; con le osservazioni di ritocco di C.M. KRAAY, in *Num. Chron.* 1957 pp. 289 ss. e G. K. JENKINS, *A note on Corinthian coins in the West*, in *Cent. Pub. Am. Num. Soc.*, New York 1958, pp. 367-379. Per i rapporti con gli Etruschi, cfr. G. VALLET, op. cit., pp. 177-78; 183-87; 380-81; per gli elementi piceni, apuli e generalmente «italici» ibid., p. 172 che va ora aggiornato con *Mostra della Preistoria e protostoria nel Salernitano*, Catalogo, Salerno 1962, spec. pp. 163 ss. (Oliveto Citra). e n. 476, 514 523-524: M. NAPOLI

in *Atti*, cit., pp. 195 ss., spec. pp. 203 ss. e J. DE LA GENIÈRE, in *Apollo*, *Boll. MUS. Prov. del Salern.*, 1961, 1, pp. 73 ss. Per la presenza di elementi gallici in Italia meridionale e i rapporti di Dionisio I e Dionisio II con i Galli, v. M. SORDI, *I rapporti romano-ceriti e l'origine della civitas sine sufragio*, Roma 1960, pp. 62 ss. (dove si richiama l'attenzione su Diod. XIV, 117, 7 οἱ δ' εἰς τὴν Ἰαπυγίαν τῶν Κελτῶν ἐληλυθότες κτλ., e su Iust. XX. 5, 4 s.) e App. II a pp. 153 ss., spec. pp. 158-160 (dove si rinvia anche a Liv. VII, 26, 9 per i Galli in Apulia); per la politica di Dionisio I e suo figlio in Apulia ed Adriatico cfr. anche K. F. STROHEKER, *Dionysios I*, Wiesbaden 1958, pp. 120 ss.; 223 ss.; N. DI FEDE, *Dionigi il Giovane*, Catanzaro 1949, p. 70; per quella sua e di suo figlio verso i Lucani, Diod. XIV, 100, 5; XVI, 5, 2. Gli elementi archeologici citati nel testo sono richiamati ad altro proposito e datati almeno in parte troppo bassi (pensando ai riflessi dell'invasione galatica in Grecia) da P. BIENKOWSKI *Les Celtes dans les arts mineurs gréco-romains*, Cracow 1928; v. anche *Les scenes guerrières historiques dans la ceramique de l'Italie méridionale*, in *Bull. Acad. des Sc. de Cracovie*, 1914, p. 52 estr.; ed HECKLER in *ÖJh.*, XVIII, 1915, pp. 94 ss.; M. ROSTOVITZ, in *AIA*, 1946, 266. L'amico Prof. Parlangeli, a commento di questi riferimenti, mi ha comunicato che con interessante coincidenza alcune glosse messapiche, d'incerta attribuzione, vengono ritenute in una proposta alternativa celtiche. - Per Alessandro il Molosso, il suo itinerario e i rapporti con Roma, cfr. soprattutto Iust. XII, 2. 5-11; Liv. VIII, 3, 6; 17, 9; 24, 1 ss. e spec. 17, 9-10 (Iust. XII, 2, 12); a quest'epoca va oggi datato anche il trattato tra Roma e Taranto: così da ultimo L. PARETI, *St. di Roma*, I. p. 724, nonostante le osservazioni recenti E. ST. STAVELEY, in *Historia*, 1959, p. 419 n. 58. - Sulla politica di Pirro in Magna Grecia importante soprattutto per i suoi aspetti finanziari, cfr. Iust. XVIII, 1, 1; 2, 12; XXIII, 3, 2-3; Plut., *Pyrrh.* 14, 26; e H. BERVE, in *Festschrift für B. Schweitzer*, 1955, pp. 272-77; H. BENGTSON, in *La parola del passato*, 1956, pp. 164-70; P. LÉVÊQUE, *Pyrrhos*, Paris 1957, spec. pp. 245-550; per la politica monetaria, ibidem, pp. 423-39; 464-74; 691-98 con bibl., in attesa che P. R. Franke ci dia con *Die Antiken Münzen von Epirus*, II, il più recente contributo al problema: va richiamata l'attenzione sul tentativo di convertibilità tra la valuta di Magna Grecia, il sistema siciliano della *litra* (del resto già in uso p. es. a Locri, v. ora A. DE FRANCISCIS, in *Klearchos*, 1961, pp. 17 ss. spec. 28-38). e il piede attico, nonché sulla creazione di monetazione per popoli italici come i Bruzi, che ne erano ancora privi; l'alterazione nel rapporto tra i tre metalli alla base di questa complessa politica (cfr. P. LÉVÊQUE, p. 468, che segue i calcoli del GIESECKE, *Sicilia numismatica*, pp. 108 ss.) l'acuirsi del declino ponderale della valuta di Magna Grecia, l'orientamento accentuato verso il sistema siciliano, preparano l'unificazione economica della Magna Grecia, oltre che con la Sicilia, con l'Italia centrale e Roma (anche senza i machiavellismi supposti dal GIESECKE op. cit., p. 97). Sul rapporto tra la politica monetaria di Pirro e quella romana deciderà il dibattito sulla cronologia della moneta repubblicana di Roma delineatosi più di recente al V Congresso internazionale di Numismatica (cfr. in attesa degli *Atti*, E. LEPORE, in *Ann. Ist. It. Num.* 1960-61, pp. 355-61, spec. p. 359, e in *La parola del passato*,

1962. pp. 231-39, spec. pp. 236-37 con bibl.) e incarnato dai nuovi risultati di R. THOMSEN (di cui *The Chronology of the early Roman coinage reconsidered*, in *Actes du Congrès Int. de Num.*, II, Paris 1957. pp. 193-204; e poi *Early Roman Coinage*, I, Copenhagen 1957; II e III. Aarhus 1962) e dei numismatici della Missione Archeologica Americana a Serra Orlando (cfr. spec. E. SJÖQVIST, in *AJA*. 64 1960, pp. 78 ss. spec. 79 e n. 6: E. SJÖQVIST, R. ROSS HOLLOWAY, in *Am. Num. Soc. Mus. Notes*. IX, 1960. pp. 52 ss.; 65 ss., con i commenti di L. Breglia e di A. Stazio, in *Ann. Ist. It. Num.* 1958-59. pp. 336 ss. 344 ss.; T. V. BUTTREY, negli *Atti del V Congresso internazionale di Numismatica*, in preparazione). - Sull'elogio di Polla, la via Popilia, e la situazione economico-sociale dei territori circostanti, cfr. V. BRACCO, *Ancora sull'elogium di Polla*, in *Rend. Acc. Arch. Lett. B. Arti di Napoli*, XXXV, 1960, pp. 149-63 (che torna sulla nota tesi, contro cui A. DEGRASSI, *Inscr. lat. lib. r. p.*, I. Firenze 1957, pp. 253 ss.); *La valle del Tanagro durante l'età romana*, in *Mem. Acc. N. Lincei*, cl. sc. mor. St. e filol., s. VIII, vol. X. f. 6. 1962, pp. 427-80; E. MAGALDI, *Lucania romana*, Roma 1947, pp. 127 ss., 169 ss., 181 ss. e spec. pp. m ss., 228 ss., 231 ss. (sugli avvenimenti politici e la sistemazione romana della zona); G. PUGLIESE CARRATELLI in *"Il Ponte"* VI, 1950, pp. 1023 ss. (per i problemi sociali del Bruzio); e soprattutto V.I. KUZISCIN *L'economie des 'latifundia' italiotes au premier siècle av. J.C.* (in russo), in *Vestnik Moskovskogo Universiteta* (ist. sex.). n. 4. 1958, pp. 15-29; U. KAHRSTEDT, *Ager publicus und Selbstverwaltung in Lukanien und Bruttium*, in *Historia* 1959. pp. 174-206; per la distinzione della μεσόγαια lucana rispetto alle coste, cfr. Strab. VI. 1. 2-3, pp. 253-54; v. poi U. KAHRSTEDT. *Die wirtschaftliche Lage Grossgriechenlands in der Kaiserzeit*, Wiesbaden 1960, che riconosce (p. 124): 'Nur Ostlukanien macht eine traurige Ausnahme' con riferimento alla sua tesi di una continuità di sviluppo della Magna Grecia fino all'età tardo-antica. Sull'importanza annonaria di questi territori, ibid., p. 2; A. CHASTAGNOL, in *Rev. Hist.*, 1953, pp. 13-22 e L. RUGGINI *Economia e società nell'Italia annonaria*, Milano 1961, alle pagine citate nell'indice dei nomi, alle voci *Bruttii*, *Lucania*, *caro porcina*, *frumento*, etc. Per la tesi del DE ROBERTIS, cfr. soprattutto, *La produzione agricola in Italia dalla crisi del III secolo all'età dei Carolingi*, in *Ann. Fac. Ec. e Comm. dell'un. di Bari*, n.s. VIII. 1948, pp. 67-271; *Sulle condizioni economiche della Puglia dal IV al VII secolo dopo Cristo*, in *Arch. St. Pugl.*, 1951, pp. 42-57; *La crisi del III secolo e l'avvio alla ripresa agricola in Italia*, in *St. di st. med e mod. in onore di E. Rota*, Roma 1958, pp. 1-10, con le limitazioni e critiche recenti di L. RUGGINI, op. cit., ad es. pp. 22-23, 26, 155 s., 302-03 note e *passim*. Il volume del Kahrstedt, di cui non si disconosce. anzi si sottolinea l'importanza (cfr. anche S. MAZZARINO, in *Addendum*, p. 16 al *Trattato di Storia romana*, II², Roma 1962 e L. RUGGINI, 1, cit.), va seriamente discusso, non soltanto per notazioni particolari (come già ottimamente F. SARTORI, in *Arch. St. Cal. Luc.* 1962, pp. 98 ss.). quanto per certe obiezioni di fondo (su cui già lo scrivente nella *Rassegna di Storia antica del III programma radiofonico italiano* del 23 febbraio 1961, e ora A. BERNARDI, in *Athenaeum*, 1962, pp. 196 ss.); su esso torneremo in altra sede. Per la Magna Grecia nel tardo impero v. del resto E. KIRSTEN, in questo volume, pp. 150 ss. - Sulle vie studiate dal Lugli, oltre la sua relazione

qui sopra, pp. 23 ss., cfr. *La via Appia attraverso l'Apulia e un singolare Gruppo di strade «orientate»*, in *Arch. St. Pugl.*, 1955, pp. 12-16; v. pure *Atti IX Congr. Naz. di St. dell'architettura*, Roma 1959, pp. 33-38; per Strab. VI, 3, 7, p. 282. v. E. KIRSTEN, qui sopra, p. 149 e per i trasporti del grano spulo, Varr. *de r. r.*, II, 6, 5; per Benevento e il traffico granario in mancanza di una ricerca recente, va richiamata l'attenzione su un gruppo d'iscrizioni (CIL, IX, 1637, 1640, 1641, 1655, e A. MEOMARTINI, in *Not. Sc.*, 1913, pp. 310-11) e sull'edificio in contrada "Cellarulo", di cui in A. MEOMARTINI, *Monumenti ed opere d'arte della città di Benevento*, Benevento 1889, p. 309.

IL DIBATTITO

T. DOHRN

B. BILINSKI

P.E. ARIAS

O. PARLANGÉLI

A. D'ARRIGO

E. LEPORE

Tobias Dohrn:

In quasi tutte le relazioni che ho ascoltato negli ultimi giorni sono state trattate le strade e gli itinerari sia marini sia terrestri. Gli uni hanno parlato delle loro indagini fatte a piedi o in bicicletta, gli altri hanno presentato una relazione sulle strade antiche viste dall'aeroplano o dall'elicottero, o hanno cercato di dimostrare l'itinerario di una parola — «parole e strade» —, cosicché la strada è rimasta quasi in una sfera ideale. Però, la strada avendo prima di tutto una funzione molto reale, dovrebbe essere interpretata anche in base a certe mercanzie che sono state trasportate e che sono studiate da noi archeologi, cioè l'itinerario sul mare e sulla terra. Lasciando da parte gli itinerari che collegano la Grecia con la Grande Grecia, vogliamo limitarci alle comunicazioni della Magna Grecia stessa, sia sulla terra ferma, che fra questa e la Sicilia.

La mercanzia che ci concerne come archeologi è costituita da vasi dipinti, particolarmente da vasi dipinti figurati, da terrecotte, da oggetti di bronzo, di ambra, di oro e d'argento. Ora, conoscendo già alcuni centri di produzione di talune mercanzie, dovremo tentare, credo, di localizzare altri gruppi di oggetti, specialmente i vasi, perché se conosceremo un giorno meglio le località dove sono stati fabbricati i vasi apuli, quelli di Taranto compresi, la maggioranza dei cosiddetti vasi lucani, dei vasi dauni e di quelli messapici, o se sapremo di officine in cui sono stati fusi i bronzi, — è certo che esistevano non solo sul continente, ma come disse lo Adamesteanu anche in Sicilia — o di centri di oreficerie, terrecotte od oggetti di osso ed ambra — magari lo sapessimo! —, saremo in grado di conoscere le vie, le strade sulle quali questi oggetti di un artigianato raffinato sono stati trasportati ai diversi mercati o immediatamente ai diversi clienti che li usavano per la decorazione delle loro case o delle tombe.

Dovrebbe essere dunque intento dei nostri studi di riconoscere il più possibile i centri importanti di produzione di tutti questi oggetti dell'artigianato evoluto, perché otterremmo allora una base più solida per precisare i luoghi da cui provengono codesti oggetti, e saremmo capaci di stabilire gli itinerari, dai luoghi di partenza fino a quelli dove sono stati trovati. Però questo metodo di procedere presuppone grandi mezzi di lavoro e studi concreti mentre la moda di oggi tende a speculazioni più o meno vaghe, molto più facili, ma molto meno fondate e sicure. Finalmente, potremmo, grazie a questo metodo, trovare una sistemazione cronologica per alcuni secoli almeno.

Ci troviamo, comunque, in un campo allo stesso tempo archeologico e storico quale il Caputo aveva ieri prospettato. In ogni modo, mi sembra che questa sia la strada ideale attraverso la quale possiamo veramente giungere a risultati sicuri, concreti. Tuttavia è necessario perfezionare i nostri metodi di ricerca.

Bronislaw Bilinski:

La relazione del prof. Lepore merita una particolare attenzione poiché in essa egli affronta i problemi fondamentali per la giusta comprensione della storia della Magna Grecia. Dobbiamo esser grati al prof. Lepore per la non poca fatica che ha voluto sostenere per illustrarci l'incontro delle varie economie sulle vie della Magna Grecia. Egli ha saputo coglierne alcuni aspetti in modo magistrale come, per esempio, la caratteristica economia di Sibari. Tutta la sua relazione ha un'impronta di coraggio e d'avanguardia, ma come sempre succede nei problemi difficili, fra tante giuste affermazioni ed interessanti impostazioni, alcuni richiedono un ulteriore chiarimento, altri una più approfondita analisi od anche qualche impostazione diversa.

Il prof. Lepore ha seguito con giusto giudizio la marcia parallela dei Greci e delle popolazioni italiche nel loro sviluppo, ma lo ha fatto solo per i periodi iniziali, abbandonando dopo quelle feconde impostazioni. Interessandosi in seguito unicamente dei Greci ha descritto soltanto una parte di quell'incontro mentre un ulteriore studio dello sviluppo economico e sociale delle popolazioni italiche poteva svelare alcuni sconosciuti tratti della loro

struttura sociale ed economica. Anche lo studio dei Greci potrebbe essere arricchito dalle conoscenze ricavate dalle *politeiai* di Aristotele in cui il filosofo s'interessava dei tratti idiomatichi delle società greche nella Magna Grecia, studiando le costituzioni e l'organizzazione dei Crotoniati, Metapontini, Locresi, Regini, Sibariti e Tarantini per nominare solo le più importanti.

Si sente soprattutto una mancanza e cioè il problema della schiavitù che per l'antichità, se si vuol comprenderla nel senso più moderno e progressivo, ha un valore fondamentale e non si può più prescindere da quel problema se s'intende conoscere la vera struttura della società antica, tanto greca che romana. Nel convegno passato ho posto alcune osservazioni ma finora il problema della schiavitù nelle città greche della Magna Grecia non è stato approfondito. Le mie occupazioni non mi hanno permesso di occuparmene giustamente; ma lo tratterò in modo più esauriente nel mio libro: *Sulle orme di Pilagora e di Spartaco*. Si sa che la Sicilia forniva dalle sue popolazioni indigene vaste schiere di schiavi per l'Attica ed Atene cosicché il nome Sikelos, Sikanos, diventò quasi sinonimo di schiavo nel secolo VI e V. Se e in quale misura entravano qui anche le popolazioni dell'Italia meridionale è un problema da risolvere. È fuori dubbio che tutta l'economia di Sibari e delle città greche si basava sul lavoro servile, ma si deve stabilire fino a che grado erano usati gli Italici come schiavi o come dipendenti agricoli e pastori nel carattere simile a Iloti o Penesti. Da questi rapporti dipendeva la convivenza pacifica o penetrazione guerriera e militare dei Greci nell'Italia meridionale.

Solo ricostruendo il processo dello sviluppo economico e sociale dei popoli italici possiamo comprendere in pieno l'incontro tra loro e il mondo greco. Noi disponiamo di materiale ben ricco per tale ricostruzione fornito dagli autori antichi che ci parlano dei costumi e della organizzazione dei Lucani, Messapi e Bruzii. Ci si pone la domanda, se e quando gli Italici stessi hanno conosciuto tra loro la schiavitù, perché sappiano per esempio che i Lucani hanno usato i Bruzii come pastori schiavi (Strabone, VI. 255) e che circa l'anno 400 a.C. hanno asservito come schiavi abitanti di Turioi.

I Greci hanno attentamente osservato certi fenomeni primitivi delle popolazioni italiche: la comunità patriarcale, il suo scioglimento graduale, il passaggio dalla pastorizia e vita nomade all'agricoltura *syssitia* dei Lucani, l'esistenza del *basileus* ecc. ecc. (Aristotele, *Politica* VII 1329 B).

Nell'usare però di queste testimonianze bisogna stare attenti poiché alla terminologia greca non sempre possono rispondere i fenomeni noti della struttura sociale greca e possono solo rappresentare "l'interpretazione greca" dei fenomeni specificamente italici.

Scendendo nei particolari si dovrebbe in modo monografico trattare alcune caratteristiche forme della vita, dell'economia e della struttura sociale dei Greci nella Magna Grecia per es. dei Locresi. Di loro si diceva che provenissero dagli schiavi; nota fu la loro coabitazione coi Siculi da cui dovrebbero trarre alcuni costumi. Era nota nell'antichità la polemica tra Timeo, Aristotele e Polibio sulle origini di Locri, sulla sua economia e sul divieto di procurarsi degli schiavi. Fu anche confermato che la sua economia si è mantenuta per lungo tempo su un livello primitivo agricolo e la monetazione comparve molto tardi, circa nell'anno 346 a. C. Lo studio delle leggi locresi e il loro legislatore Zaleuco offre un materiale di primissimo ordine per la conoscenza dei costumi tanto greci quanto indigeni, della loro convivenza, delle loro reciproche influenze.

Lo studio dell'economia si ricollega con la numismatica e qui vorrei accennare fra parentesi ad alcuni dubbi che sorgono davanti alle teorie che il sistema della monetazione, e particolarmente della *litra* e *onkia*, dovrebbe essere d'origine sicula e sarebbe un prestito dei Greci per la designazione della loro moneta nell'Italia meridionale. Si tratta cioè di sapere in che modo i Greci potevano prendere il nome della loro moneta dai Siculi che non conoscevano la monetazione, e la Sicilia stessa era povera di metalli e doveva importarli. Penso piuttosto che la *litra* è un termine di origine mediterranea ed è giunto in Sicilia attraverso il commercio costiero lungo le coste dell'Africa (come propone la prof. Breglia) dal bacino mediterraneo orientale. Importante è anche la divisione dodicimale che ricorda l'influenza dell'Oriente. Anche per le altre voci elencate da Schmoller *Vorgriechische Sprachen Siziliens* si possono avere alcuni dubbi, poiché non si possono mettere sullo stesso livello i termini tratti dalla vita primitiva e i termini dell'economia più progredita. Lo studio etimologico della *litra* collegato con gli strumenti per pesare, coi modelli della bilancia, della stadera e in generale lo studio degli strumenti del commercio potrebbe esser utile alla interpretazione della provenienza della *litra*.

La relazione del prof. Lepore ha richiamato la nostra attenzione sui

problemi della società e dell'uomo che della storia è protagonista. Lo studio dell'antichità se non vuol essere messo al bando, cosa di cui è minacciato dappertutto, deve attingere alle metodologie moderne che pongono il problema dell'uomo e delle sue condizioni di vita al centro delle ricerche. È grande merito del prof. Lepore l'aver voluto trattare questo problema anche in occasione delle vie della Magna Grecia. Nella seduta inaugurale si è parlato dell'importanza dei problemi sociali, ma la citazione poetica di de Heredia e il quadro dell'aquila volante verso l'alto abbattuta dal fulmine ha portato un'aria ansiosa. Io credo che non vi saranno più fulmini né celesti né umani che possano abbattere l'audace volo del pensiero umano verso la verità. E in questo volo c'è anche una parte che spetta allo studio dell'antichità, che deve essere impostato sui problemi essenziali visti con una nuova visione reale e progressiva come dice il poeta:

Chi costruiva Tebe dalle sette porte?
Nei libri leggo i nomi dei re.
I re hanno trascinato i biacchi di pietra?
E tante volte distrutta Babilonia,
Chi di nuovo la riedificò?
La grande Roma
è piena di archi di trionfo. Chi li fece? Su chi
trionfarono i Cesari? La tanto decantata Bisanzio
aveva solo palazzi per i suoi abitanti?...
Il giovane Alessandro conquistò l'India,
egli, da solo?
Cesare sconfisse i Galli.
Non aveva neanche il cuoco con sé?
Filippo di Spagna pianse, quando la sua flotta
affondò. Nessuno pianse oltre di lui?
Federico II vinse la guerra dei sette anni. Chi
la vinse oltre di lui?
Ogni pagina una vittoria.
Chi preparò il banchetto per i vincitori?
Ogni dieci anni un grand'uomo!
Chi ne pagò le spese?...

Sono i versi di Bertoldo Brecht *Die Fragen eines lesenden Arbeiters*
(Domande d'un operaio che legge).

Paolo Enrico Arias:

Desidero di fare una proposta per il prossimo Convegno. Dopo ogni relazione, sarei del parere di concedere un intervento spontaneo e non pianificato cioè immediato. Naturalmente, mi rendo perfettamente conto della difficoltà che può rappresentare questa proposta. nell'andamento della discussione, se non si ha una precisa nozione del tempo. Proprio per contenere la discussione nei limiti del giusto, sarei dell'idea che essa fosse diretta dal relatore. Questo, non per esautorare il presidente pro tempore, ma per dare una efficacia viva alla discussione.

Molte volte, siamo indotti a fare una osservazione immediata, che ha una sua utilità, ma che, dopo un certo tempo, costretti dalla formalità burocratica di presentare una regolare domanda ecc., non ci sentiamo più di ripetere. Il relatore stesso, d'altra parte, avrebbe indubbiamente il mezzo di contenere la discussione in argomento, perché la competenza e la preparazione da lui possedute, arginerebbero utilmente qualsiasi tentativo di evasione inopportuna dal tema. Tutto ciò si propone per dare alla struttura delle nostre discussioni quella efficacia e quella immediatezza che in fondo costituiscono una delle ragioni più valide delle nostre riunioni.

Oronzo Parlangeli:

I dubbi che il dr. Bilinski eleva contro l'origine indeuropea di sic. *litra* sono, per lo meno, frettolosi: molto più probabile è invece l'ipotesi che *litra*, insieme col lat. *libra*, sia da un ie. **lidhra* con il passaggio, non raro nello strato indeuropeo di Sicilia, della media aspirata a tenue. Almeno in questo caso possiamo, dunque, evitare il ricorso al taumaturgico, e misterioso sostrato mediterraneo.

Agatino D'Arrigo:

Il mio è un intervento brevissimo: nel programma di questo 2° Convegno, se non vado errato, erano previste le strade terrestri ed anche le

strade fluviali, oltre alle strade marittime. Io non ho sentito su queste strade fluviali dire alcunché.

Replica di Ettore Lepore:

Io son lieto di sentire dal prof. Dohrn che gli archeologi si rivolgono di nuovo alle merci, ai contenuti di carattere antiquario, alle osservazioni che ci permettono di capire processi e sviluppi tecnologici, perché solo così noi riusciremo ad avere una serie di dati concreti per la storia economica ed essi stessi potranno aiutarci a ricostruire la storia dei commerci e dei prodotti sulle strade che completa quella delle parole e degli uomini, o meglio è tutt'uno con essa.

In quanto alle osservazioni del prof. Bilinski io le condivido, tant'è vero che ho premesso che qui io vi avrei parlato di mondi economici e di economie, non di società; ho ben distinto tra questa mia descrizione di certi fatti e l'interpretazione definitiva che se ne può dare, quando si trapassi ad un'analisi delle strutture. Ma ci sono già veramente gli elementi per queste analisi delle strutture? Intanto certi esempi che io ho portato, e non potevo che portare qualche esempio indicativo, servivano appunto a mostrare lo scontrarsi di un'economia agricola con una economia pastorale, l'incidenza di una economia agricola o anche industriale sulla vita dei pastori, anche indigeni, dell'Italia meridionale. Ma c'è di più: io ho accennato anche a un trasformarsi in certe zone di questa pastorizia in insediamenti sedentari dediti all'agricoltura e ho alluso, anche se non mi ci son fermato a lungo, alla possibilità — che però attende ricerche più massicce — di capire i problemi di un embrionale sviluppo industriale e artigianale di comunità indigene, legato al problema dell'imitazione della ceramica greca. In questi accenni, per lo meno come prospettive nella mia coscienza metodologica, questi problemi della società di Magna Grecia, c'erano. Ma la risposta dovrà attendere ancora molti anni di lavoro.

Per quanto riguarda i problemi della schiavitù, a prescindere dal fatto che ancora troppi dati ci mancano e di quei pochi a disposizione si è fatto cenno, quest'anno e l'anno scorso, a proposito dell'economia di Sibari e di Locri), io vorrei avanzare un rispettoso ammonimento: stiamo

attenti che questa problematica non costituisca una specie di statica tipologia e, invece di aiutarci a capire strutture e rapporti produttivi ben individuati e vari, crei una specie di diaframma generalizzante e astratto, congelando ogni analisi strutturale di elementi di altra origine, come quelli per esempio μετὰ τὸ ἐλευθέρων καὶ δούλων (come suona il titolo di un libro di D. Lotze. *Studien zur Rechtstellung unfreier Lantlbevölkerungen in Griechenland bis zum 4. Jahrh. v. Chr.*, Berlin 1959). cui ha accennato per la Magna Grecia lo stesso Bilinski. Più che enunciar problemi e additare semplicemente fonti di conoscenza il nostro sforzo deve consistere sempre più nel raccogliere documenti e nel renderci conto delle difficoltà delle fonti con l'uso concreto delle loro notizie: come sa: in generale, chi si provi a lavorare con i frammenti delle citate *politeiai* aristoteliche, e in particolare chi voglia trarre le dovute, caute conclusioni dalle polemiche già antiche e dal materiale sulle presunte origini servili dei coloni di Locri o dei Bruzi, poco fa menzionato. Ricerche come quella sulla schiavitù nella χώρα egizia di età romana, della Biezunska-Malowist, o come quelle sugli stessi problemi nelle colonie greche del Mar Nero, insegnano che non sempre il lavoro servile e la schiavitù si son presentate come la forza e caratteristica principale della vita economica antica, anche quando questi istituti sono stati notevolmente diffusi in un territorio o centro determinato. In nessun caso inoltre si può e si deve identificare in generale una certa appartenenza etnica (come quella protoitalica o italica) con un certo stato sociale.

In quanto a Locri io non potevo naturalmente richiamare tutti gli elementi che per esempio finiscono per gravitare in quelle economie extra-peninsulari a cui ho accennato. È chiaro che Locri, dopo aver rappresentato probabilmente anche un interesse indiretto dei corinzi (si leggano p. es. le pagine del Dunbabin, 37-38, sull'interesse di Corinto come centro commerciale che è dietro certe fondazioni coloniali di elementi delle Grecia centrale), poi cadrà nell'orbita di Dionigi. Allora forse è evidente anche la spiegazione della seriorità delle coniazioni monetarie di Locri. Del resto. il piede di Locri e la sua moneta (e l'amico de Franciscis che sta studiando i problemi delle tavolette che ineriscono quella monetazione potrà farmene fede) sono strettamente legate ai problemi della *litra* siciliana.

E siamo giunti, finalmente, a questa *litra* siciliana. Sai siamo avvezzi

a considerare (col Pareti, il Devoto, ed altri) il binomio *libra-litra* uno dei capisaldi dell'unità latino-sicula in sede linguistica. Dico in sede linguistica poiché ciò nulla implica sul valore ponderale rappresentato dal nome *litra* e non impedisce, come Laura Breglia ci ha insegnato ad aspettarci, che questo possa appartenere in origine ad un ambiente economico indipendente dai popoli latino-siculi e sia stato adottato nei nuovi ambiti occupati. La Breglia appunto potrà forse in futuro fornirci una spiegazione non preconcepita, ma solo dopo ch'ella avrà compiuto le sue analisi sulle origini dei fondamentali valori ponderali e monetali nell'Italia meridionale e nella Sicilia, cui s'interessa e attende da tempo.

LA CRONACA

Il secondo Convegno di studi sulla Magna Grecia si è tenuto in Taranto dal 14 al 18 ottobre 1962 sotto gli auspici del ministero della Pubblica Istruzione e del ministero per il Turismo.

COMITATO D'ONORE

On. prof. dott. Luigi Gui, ministro della Pubblica Istruzione
On. avv. Alberto Folchi, ministro del Turismo e dello Spettacolo
On. Giulio Pastore, presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno
On. avv. Giuseppe Codacci Pisanelli, ministro per le relazioni col
Parlamento
On. dott. Emilio Colombo, ministro dell'Industria e del Commercio
Mons. Guglielmo Motolese, arcivescovo di Taranto
Sen. Umberto Zanotti Bianco, presidente della Società Magna Grecia
Dott. Alfredo Correra, prefetto di Taranto
Ammiraglio M. d'O. Stefano Pugliese, comandante in capo del
Dipartimento M. M.
Ing. Salvatore Spallitta, sindaco di Taranto
Prof. Giuseppe Conte, presidente dell'Amministrazione provinciale di
Taranto
Prof. Giuseppe Tesauo, rettore dell'Università di Napoli
Prof. Pasquale del Prete, rettore dell'Università di Bari
Prof. Vittorio Marchese, direttore generale dell'Istruzione Superiore
Prof. Bruno Molajoli, direttore generale delle Antichità e Belle Arti
Dott. Alfonso Di Paolo, direttore generale per il Turismo
Prof. Vincenzo Arangio Ruiz
Prof. Guglielmo de Angelis d'Ossat
Dott. Giuseppe De Ruggieri, provveditore agli studi di Taranto
Avv. Girolamo Bottiglieri, presidente UNEPT Roma

COMITATO PROMOTORE

Pietro Romanelli, *presidente*; Carlo Belli; Angelo Raffaele Cassano;
Alfonso de Franciscis; Vittorio De Falco; Nevio Degrassi; Amedeo Maiuri;
Domenico Mustilli; Mario Napoli; Giovanni Pugliese Carratelli; Mario
Sansone; Paola Zancani Montuoro; Attilio Stazio, *segretario generale*.

domenica 14 ottobre

La cerimonia ufficiale di apertura del Convegno ha inizio alle ore 17 nel salone di rappresentanza del Palazzo del Governo. Al tavolo della presidenza siedono l'on. Carlo Scarascia, Sottosegretario al Ministero della Pubblica Istruzione in rappresentanza del Governo, l'ing. Salvatore Spallitta, Sindaco della città di Taranto, il prof. Bruno Molajoli, Direttore Generale delle Antichità e Belle Arti, il prof. Pietro Romanelli, Presidente del Comitato promotore del Convegno, l'ing. Angelo Raffaele Cassano, Presidente dell'Ente Provinciale per il Turismo di Taranto e il prof. Attilio Stazio, Segretario Generale del Convegno. Fra le autorità presenti in sala è il Ministro greco per l'Istruzione, on. Cassimatis.

Prende per primo la parola l'ing. Cassano, Presidente dell'E.P.T. di Taranto:

L'anno scorso, rivolgendo ai partecipanti al primo Convegno il saluto dell'E.P.T. e il mio personale, auspicavo che fosse, quello, il primo di una lunga serie di convegni, fecondi di risultati per la scienza e fervidi di interesse da parte di un numeroso stuolo di partecipanti.

Ho oggi la gioia di constatare che le nostre speranze erano ben fondate, sicché mi è ancor più gradito il compito di porgere il benvenuto a quanti hanno voluto onorare Taranto della loro presenza: primo fra tutti al sig. Ministro della Istruzione di Grecia, la cui partecipazione al Convegno assurge quasi a valore di un simbolo, al Sottosegretario al Ministero della Pubblica Istruzione on. Scarascia, al Direttore Generale per le Antichità e Belle Arti prof. Molajoli.

Un particolare saluto e un cordiale ringraziamento mi si consenta di rivolgere al Comitato promotore del Convegno, nella persona del suo presidente prof. Pietro Romanelli, e del Segretario Generale prof. Attilio Stazio, per la cura sollecita con cui hanno voluto concludere la fatica dello scorso anno con la pubblicazione del volume di Atti, che a me pare dimostri in maniera esemplare come il rigore scientifico del contenuto possa non esser disgiunto da una raffinata eleganza della veste esteriore quando, in chi vi si dedichi, il cullo della scienza sia congiunto all'amore per le cose belle.

Ancora un grazie di cuore al Sindaco e al Presidente dell'Amministrazione Provinciale per la cordiale simpatia con cui hanno voluto collaborare alla realizzazione anche di questo secondo Convegno.

E infine un grato saluto a tutti i partecipanti, ai relatori, agli studiosi, al pubblico.

L'ultimo saluto, ma è il più commosso, ai giovani, che anche stavolta partecipano numerosi ed entusiasti. Sono essi il migliore auspicio per l'avvenire e la più sicura garanzia della vitalità di un'iniziativa, che se l'anno scorso poteva sembrare occasionale, oggi si dimostra pienamente valida e si può già cominciare a definire una tradizione.

Il Sindaco ing. Spallina porge poi il saluto della città di Taranto:

Eccellenze, autorità, signori congressisti, signore e signori,

quale rappresentante dell'Amministrazione Comunale, a nome della cittadinanza che ho l'onore di rappresentare, mi è gradito rinnovare qui il deferente saluto di omaggio all'onorevole ministro della Pubblica Istruzione di Grecia, e alla sua gentile signora, che compiacendosi di venire a visitare la nostra città, ove li consideriamo ospiti ambiti e graditissimi, si sono altresì compiaciuti di presenziare a questa seduta inaugurale di apertura del 2° Convegno di Studi sulla Magna Grecia, sottolineando, con tale loro partecipazione, l'interesse e l'attenzione che l'iniziativa ha suscitato nelle alle sfere culturali estere.

Mi sia consentito altresì rinnovare anche all'on. Sottosegretario S. E. Scarascia il deferente saluto a nome della Civica Amministrazione dichiarandomi



Il ministro greco Kassimatis pronunzia il suo indirizzo di saluto nella seduta inaugurale del convegno.

Il prof. Maiuri a colloquio col dott. Agresti, vice direttore generale alle Antichità e Belle Arti.



lieto ed orgoglioso di vedere l'illustre rappresentante del Governo partecipare a questa cerimonia ufficiale, testimoniando così l'importanza che nel campo culturale e scientifico nazionale questo Convegno assume e riveste.

Desidero ancora rendere un omaggio ed un deferente saluto alle autorità qui presenti, agli alti funzionari ministeriali che accompagnano gli onorevoli rappresentanti dei Governi greco ed italiano, agli studiosi e cultori degli studi sulla Magna Grecia, a tutti i signori Congressisti, alle gentili signore e a tutti gli intervenuti a questa cerimonia inaugurale. Un particolare ringraziamento esprimo al Soprintendente alle Antichità della Puglia e del Materano e all'Ente Provinciale per il Turismo di Taranto, animatori ed organizzatori preziosi ed infaticabili di questo Convegno e che hanno voluto onorare la città di Taranto scegliendola quale sede di esso.

L'occasione mi è gradita per esprimere l'augurio più cordiale e sincero per il migliore successo dei lavori del Convegno, lavori che certamente saranno fecondi di preziosi risultati. La città di Taranto, orgogliosa e fiera del suo passato, non dimentica di essere stata centro di diffusione della civiltà greco-ellenistica della Magna Grecia, che grande importanza ha avuto nella storia dell'incivilimento umano, per avere esercitato una profonda influenza culturale sulle vicine popolazioni italiane e soprattutto su Roma. Il primo poeta romano, Livio Andronico, era appunto oriundo di Taranto. L'aver scelto la nostra città a sede del Convegno ci dà testimonianza dell'apprezzamento sull'importanza e preponderanza che viene riconosciuta a questa nostra bella città bimare.

A nome della cittadinanza tutta ringrazio ancora per tale particolare attenzione ed esprimo infine ai signori Congressisti un sentito augurio per un felice soggiorno nella nostra bella Taranto moderna.

Prende poi la parola l'on. Scarascia a nome del Governo:

Eccellenze, signore, signori,

ho l'onore di porgere a loro tutti, qui convenuti per partecipare al 2° Convegno di studi sulla Magna Grecia, il saluto e l'augurio del Presidente

del Consiglio on. Fanfani, che mi ha espressamente delegato a compiere questo doveroso atto di omaggio, e quello particolare del Ministro della Pubblica Istruzione on. Cui, che mi ha pregato altresì di rivolgere un vivo, profondo ringraziamento a quanti, studiosi e appassionati delle ricerche sulla Magna Grecia, si sono adoperati per il successo del Convegno, che si preannunzia interessante e denso di originali relazioni. Mi sia poi consentito aggiungere il mio compiacimento più cordiale ed esprimere il senso della mia soddisfazione nel notare qui presenti, in questa nostra terra di Puglia, ingegni vivi e profondi, che alla passione per i loro studi e per il loro lavoro, uniscono un trasporto affettuoso verso la nostra Italia. che ripete le sue tradizioni culturali dalle varie civiltà che in essa si sono sviluppate e sovrapposte nel corso dei secoli. Ma oggi credo che un nuovo, eccezionale motivo di orgoglio e di compiacimento debba aggiungersi nel constatare la presenza fra noi, ospite ufficiale del Governo italiano, del Ministro dell'Educazione Nazionale della vicina e amica Grecia, on. Cassimatis, e della sua gentile consorte.

Per una di quelle fatalità del destino che sfuggono alla umana percezione, l'on. ministro Cassimatis, avendo espresso il suo interesse per una visita in Puglia, è oggi a Taranto, ed insieme con noi partecipa alla inaugurazione di questo Convegno, che in definitiva è una esaltazione degli antichi rapporti tra le cose meridionali italiane e sicule e l'antica Grecia, un riconoscimento dell'apporto greco alla civiltà di queste terre, una conferma del legame di cordiale amicizia e di alleanza tra l'Italia e la Grecia, oggi anche più strettamente unite nel vincolo della collaborazione europea.

Signore e signori, da tutti questi elementi, dalla preparazione accurata del Convegno, in questa sua nuova edizione, dalla prossima riapertura dell'ormai celebre Museo di Taranto, onore e vanto della città ed opera meritoria e lodevole del Soprintendente prof. Degrassi, dalla presenza di tanti uomini illustri, dalla ribadita comunanza con la Grecia, mai sopita, ma oggi rinnovata e rinsaldata sotto la specie della universalità della cultura, e della validità delle civiltà mediterranee, intese come presupposto e fondamento delle moderne civiltà' traggo il più sicuro auspicio per la benefica risonanza che il Loro lavoro avrà in Italia e all'estero. Esso sarà contributo fecondo ad una sempre maggiore conoscenza fra i popoli,

quale sola può derivare dalla consolante constatazione di principi comuni, armonicamente fusi e sviluppati, ancora presenti e vivamente incisivi nel costume e nella formazione e nell'estrinsecazione del pensiero.

Circa tre millenni orsono comparvero sulle coste della Puglia, della Calabria e della Sicilia, i primi colonizzatori greci, fondarono città favolose, iniziarono i traffici, diedero vita a scuole prodigiose, trasformarono le terre mai coltivate in preziosi giardini e granai, portarono fra le nostre antiche genti il succo e l'esperienza di secoli di vita, che oggi è storia ancora palpitante, cioè insegnamento vivo e sentito. Da allora lungo è stato il cammino percorso dalla umanità. Il divino castigo, inflitto al primo uomo dal quale derivò il sangue sgorgato dal fratricidio, si è ripercosso sul nostro mondo tutto intero: le fiorenti città e regioni e nazioni si sono affermate e perdute in una drammatica vicenda che sa di grandioso e di assurdo, in un'alternanza di avvenimenti che sono la vita stessa alla quale è unica speranza il finale riscatto dell'amore di Dio. È questa visione che ci fa ricordare Sibari, Metaponto, Siri, Crotone, Caulonia, fondate dagli Achei, l'ospitale Taranto fondata dagli Spartani: Poseidonia, Hipponion, Neapolis, Numana ed Ancona, il fervore di opere, le lotte contro gli Etruschi, i Messapi, i Lucani e quelle fatali contro Roma, le ricchezze accumulate, le guerre distruggitrici ed infine la desolante malaria ed i secoli d'inedia. Ma è anche questo ricordo che ci fa certi della grande forza spirituale degli uomini che vogliono riscattarsi o redimersi, anche a costo di commettere ancora e sempre errori e danni, come è nella loro stessa natura, espressione dell'eterna lotta tra la materia e lo spirito, tra il bene e il male, tra il degradarsi e l'elevarsi verso le più sublimi vette.

Ed è per questi motivi che considero il Loro lavoro permeato di una essenza morale che non può essere circoscritta alla semplice passione di chi, essendosi dedicato ad una attività, cerchi di ricavarne i massimi benefici derivanti dall'applicazione e dalla ricerca. Troppo meschino sarebbe ciò e troppo egoistico, se invece nella sostanza non si dovesse riscontrare un intenso desiderio, di contribuire ad ampliare il comune patrimonio di idee e di cognizioni, a verificare l'esattezza e la validità dei fenomeni, a contribuire in definitiva alla maggiore comprensione fra i popoli, rifacendosi alle origini che furono comuni. È proprio questa forza,

espressione della certezza che nulla è mai del tutto perduto e che dobbiamo sempre conquistarci il futuro, è proprio la constatazione che attraverso il male si giunge al bene quando si è sorretti dalla fede, che hanno consentito di riscattare nuovamente la terra alla malaria, che hanno permesso di ritrovare i tesori di arte ritenuti definitivamente perduti.

Così Lorsignori, nel rendersi conto del lavoro compiuto dai nostri bravi, onesti collaboratori delle Antichità e Belle Arti, spesso ostacolati: sempre impediti a fare ancora di più dalla carenza dei mezzi, potranno anche ammirare e comprendere la pesante fatica di altri italiani che, con l'appoggio dell'intera nazione, hanno riportato giardini dove tre millenni addietro si crearono giardini, hanno fatto risorgere città dove gli Achei e gli Spartani giunsero settecento anni prima di Cristo, fanno risuonare i ferri destinati alla pacifica prosperità dove avvennero gli scontri mortali. Si è concluso in tal modo un ciclo, ma un altro se ne è contemporaneamente aperto, affidato ancora e sempre alla buona volontà degli uomini. Duri a lungo questo nuovo periodo delle antiche terre della Magna Grecia sia fecondo di buoni e pacifici frutti, insegni al mondo l'inanità delle guerre fratricide e come l'ellenismo poté effettuare la conquista spirituale dell'occidente attraverso la gelosa ed amorosa tutela di Roma, così la storia di questa nostra amata terra ricordi a tutti e sempre che non vi è progresso senza pace, che non vi è pace senza libertà, che non vi è libertà se viene meno l'amore verso l'umanità. Con questi sentimenti e con questi auguri che sgorgano dal profondo del cuore ho l'onore di dichiarare aperti i lavori del secondo convegno sulla Magna Grecia.

Un indirizzo di saluto è quindi pronunciato dal Ministro ellenico per l'Istruzione, on. Cassimatis:

Mesdames et Messieurs,

Je n'ose pas m'adresser aux savants qui participent à cette conférence dont les résultats concernant non seulement l'histoire de votre belle ville mais aussi l'évolution de la science. Pourtant je me sens obligé de vous apporter le message de la Grèce moderne: le salut de la Grèce à la Grande Grèce, le salut de la Grèce d'aujourd'hui à la Magna Graecia, qui est le

creuset de la civilisation grecque et de la civilisation, disons le mot, «italienne».

Je me sens en ce moment comme un descendant des Spartiates qui sont venus ici jadis. Ces Spartiates ont trouvé à leur arrivée une vraie civilisation; ils furent attirés par cette magnifique position géographique, par ces richesses qui attirent les conquérants comme la foudre attire l'aigle. Je ne sais pas pourquoi quand parlait S. E. le sous-secrétaire d'état à l'instruction publique de votre pays, je pensais aux vers d'un autre méditerranéen de José-Maria De Hérédia. Permettez moi, si j'arrive à m'en souvenir, de vous les réciter ils contiennent une leçon pour nous tous:

Quand l'aigle a dépassé les neiges éternelles
A sa vaste envergure il veut chercher plus d'air
Et le soleil plus proche en un azur plus clair
Pour échauffer l'éclat de ses mornes prunelles.

Il s'enlève. Il aspire un torrent d'étincelles.
Toujours plus haut, enflant son vol tranquille et fier,
Il monte vers l'orage où l'attire l'éclair;
Mais la foudre d'un coup a rompu ses deux ailes.

Avec un cri sinistre, il tournoie, emporté
Par la trombe, et, crispé, buvant d'un trait sublime
La flamme éparse, il plonge au fulgurant abîme.

Heureux qui pour la Gloire et pour la Liberté,
Dans l'orgueil de la force et l'ivresse du rêve,
Meurt ainsi, d'une mort éblouissante et brève!

Mesdames et Messieurs, il peut y avoir eu jadis un conflit entre l'hellénisme et les civilisations italiques; ce conflit, ce contraste a été dépassé pour aboutir à une vaste synthèse sur laquelle repose notre commune civilisation méditerranéenne. C'est sur elle que se fondent nos idéaux gréco-latins qui sont les idéaux de la civilisation européenne, les idéaux de l'Europe Unie. Voilà pourquoi nous croyons en cette Europe qui doit dépasser notre histoire sans pour autant l'oublier. Cette Europe Unie nous invite à tracer la voie de l'avenir. Pour cela, qu'y a-t-il de plus sérieux, de plus solide que vous, les hommes de science, qui étudiez cette terre de la Magna Grecia

pour y trouver les détails de la vie quotidienne, de cette vie qui est plus sublime que la vie officielle, pour connaître les détails de ce qui s'est passé ici, en examinant cette année les routes. une autre année peut-être la question sociale, car sur cette terre il y avait dans l'antiquité, des riches, des gens très riches et cette question des classes sociales est la question éternelle qu'aujourd'hui l'idéal gréco-latin et l'idéal chrétien n'admettent pas comme une réalité concrète.

Alors ce sont vos travaux qui nous pousseront dans cette voie qui est à la fois la voie de l'avenir, la voie de la liberté et aussi la voie de la justice sociale et de l'égalité entre les hommes.

Mesdames et Messieurs, je vous demande pardon si je vous ai pris trop de temps. si je vous ai détournés de vos travaux; nous les hommes politiques nous laissons parfois de côté les questions essentielles: même ceux de nous qui sont des universitaires, nous oublions les universitaires quand nous parlons en hommes d'état; pardonnez-moi si j'ai trop poussé cette pensée politique mais, croyez-moi, je pense que c'est un trésor pour l'homme moderne de tourner le dos aux conflits, de poursuivre l'oeuvre de compréhension entre les nations de synthétiser le passé avec le présent pour créer l'avenir et justement ce qui est vrai pour tout le monde est beaucoup plus vrai encore pour nos deux nations, l'Italie et la Grèce, la nation Italienne et la nation Hellénique qui appartiennent à une même famille et qui doivent poursuivre farouchement leur oeuvre civilisatrice pour l'avenir.

Prende infine la parola il prof. Romanelli, Presidente del Comitato promotore:

Eccellenze, signore e signori, colleghi,

come presidente del comitato organizzatore di questi convegni mio primo e gradito dovere è ringraziare tutti coloro che al buon esito di essi, come l'anno scorso Così anche quest'anno: hanno dato tutto il loro contributo e la loro simpatia: le autorità della città di Taranto, il Sindaco, il Presidente dell'amministrazione provinciale e l'Ente per il Turismo, e ringraziare

anche il rappresentante del governo, che ha voluto portarci l'alta parola di saluto del governo stesso. Ma non posso omettere qui il ringraziamento più vivo, soprattutto dopo le parole così belle, così sincere e così alte che ci ha rivolto, a S. E. il Ministro greco dell'Istruzione pubblica. Noi abbiamo sentito veramente nelle sue parole vibrare tutto quello che è nell'animo nostro, cioè tutto il legame che stringe noi italiani, e noi di Magna Grecia, alla Grecia madre, a quella Grecia dalla quale è venuto in queste terre il primo lampo di cultura e di civiltà, da cui nell'incontro con le popolazioni italiche, è sorta la prima grande civiltà dell'Italia. Veramente, come diceva S. E. il Ministro, i due popoli sono nati fratelli, sono nati per comprendersi e contribuire insieme, come nel passato, al progresso della civiltà europea. Egli stesso ci ha additato, e noi ne faremo tesoro, alcuni temi che potranno essere trattati nei convegni che seguiranno. E noi ci auguriamo che, come quest'anno egli ci ha portato il contributo e la presenza della Grecia, negli anni futuri noi potremo avere fra di noi, insieme con gli studiosi italiani e con gli altri studiosi stranieri, anche gli studiosi greci. La loro presenza qui sarà graditissima, e soprattutto essi ci porteranno lo spirito della patria d'origine.

L'anno scorso, aprendo il primo di questi convegni, dicevo che essi, incentrati come sono su un argomento ben definito riescono oggi più utili, sotto certi aspetti, dei grandi congressi che si rivolgono a campi molto più vasti; e dicevo che la presenza di tanti studiosi italiani e stranieri e la stessa accoglienza riservataci, erano una prova della loro attualità e vitalità. Possiamo oggi dire che il secondo convegno ci riconferma in tale idea: perché esso non solo conta un numero di partecipanti superiore a quello del primo, ma anche perché ha suscitato un maggiore interesse e una maggiore simpatia da parte di tutti. I frutti del convegno dell'anno scorso sono oggi concretati nel volume degli Atti, il cui allestimento si deve soprattutto alla solerzia del nostro segretario; esso riporta le relazioni e gli interventi che furono allora tenuti e servirà non solo a rendere presente fra noi quello che abbiamo detto l'anno scorso, ma soprattutto come punto di partenza per un'ulteriore elaborazione degli stessi problemi allora dibattuti.

Per quest'anno abbiamo scelto il tema *Vie di Magna Grecia*. È sembrato utile infatti, dopo aver considerato quel che poteva essere stato, agli

effetti della civilizzazione di questa regione e del mondo mediterraneo, l'incontro fra cultura greca e cultura italica indigena, indagare su quali vie, su quali direttive, tale incontro si è verificato. Può essere, e qualcuno lo ha osservato, che il tema sia prematuro, poiché molti elementi ci mancano ancora per poter risolvere i problemi che esso pone. Ma, come sapete, i nostri convegni non vogliono risolvere dei problemi, vogliono soltanto prospettarli all'attenzione degli studiosi. Ora io credo che, nonostante tutte le lacune che gravano su questo tema, la prospezione di esso potrà essere utile, perché potrà servire effettivamente a promuovere nuove ricerche sul terreno, a riprendere in esame i dati archeologici, letterari, linguistici, che sono già in nostro possesso; e non è escluso che di qui a qualche anno lo stesso tema possa venire riproposto, corredato da nuovi e più completi dati nel frattempo acquisiti.

L'im maturità del problema risulterà probabilmente anche dalle relazioni. Ma dalle relazioni stesse e dagli interventi che ne seguiranno siamo sicuri che qualcosa di nuovo potrà venire. Le vie, le strade: sembrano un fatto puramente materiale, e invece sono un qualcosa che investe anche la diffusione della cultura e della civiltà, perché le strade non servono soltanto per i commerci, o per il trasporto delle milizie, ma anche per creare, tra gli uomini e le città, relazioni culturali, spirituali, linguistiche. È per questo che ci auguriamo che il convegno porti a risultati interessanti per le ulteriori nostre discussioni e rielaborazioni.

Io ringrazio i colleghi che hanno accettato di svolgere le loro relazioni, ringrazio sin da ora tutti quelli che vorranno partecipare alla discussione e soprattutto questo pubblico così numeroso e così attento, che ha voluto con la sua presenza avvalorare la nostra iniziativa e dimostrare che essa trova rispondenza non soltanto nel mondo degli studiosi, ma in tutti i ceti della popolazione della città: perché la cultura non deve essere un privilegio riservato a pochi, ma un fatto espresso e diffuso fra tutti i ceti sociali.

Il prof. Romanelli offre quindi al Ministro Cassimatis ed alle altre personalità presenti copia del volume di Atti del Convegno tenutosi lo scorso anno.

Dopo la lettura delle lettere e dei telegrammi di adesione pervenuti

da parte di autorità e di studiosi impossibilitati a intervenire, il prof. Giacomo Devoto pronunzia la sua prolusione sul tema Parole e strade.

Con la prolusione del prof. Devoto e il ringraziamento del prof. Romanelli ha termine la cerimonia ufficiale di apertura del Convegno.

Nella serata ha luogo un ricevimento offerto dalla Amministrazione comunale di Taranto nel Palazzo del Municipio.

lunedì 15 ottobre

La giornata si apre con una visita al Museo Archeologico sotto la guida del Soprintendente Degrassi e dei suoi collaboratori.

Le sedute di studio riprendono alle ore 10,30 sotto la presidenza del prof. E. Sjöqvist dell'Università di Pennsylvania. Segretario il prof. Attilio Stazio.

Leggono le loro relazioni il prof. Giuseppe Lugli, ordinario di topografia dell'Italia antica nell'Università di Roma, sul tema Il sistema stradale di Magna Grecia e il dott. Dinu Adamesteanu, direttore della aerofototeca del ministero della Pubblica Istruzione, sul tema La fotografia aerea e le vie di Magna Grecia.

Nella stessa mattinata il prof. Amedeo Maiuri legge una densa nota integrativa delle relazioni precedenti, richiamando l'attenzione sul problema delle vie istmiche e in particolare sulla valle del fiume Laos.

Nel pomeriggio, alle ore 16,30, ha inizio la discussione delle relazioni della mattinata e di quella del giorno precedente. Presiede il prof. Th. Kraus, direttore dell'Istituto Archeologico Germanico di Roma. Segretario il prof. Attilio Stazio. Prendono la parola Nevio Degrassi, Giuseppe Foti, Mario Napoli, J. B. Ward Perkins, Bronislaw Bilinski, Agatino D'Arrigo, Ezio Aletti, Quirico Punzi.

Dopo le repliche dei relatori Devoto, Lugli e Adamesteanu, il Direttore Generale delle Antichità e Belle Arti, prof. Bruno Molajoli, si accomiata dal Convegno con brevi parole di augurio:

Da parte della Direzione generale delle Antichità e Belle Arti si è già detto tutto quel che si doveva dire, di compiacimento per quest'iniziativa,

di conferma della sua importanza, di riconoscimento del suo successo. Ma lasciate che io per mio conto, vorrei dire, a titolo personale e amichevole, ringrazi voi tutti che vi siete occupati dell'organizzazione e voi che avete accettato di partecipare a questi lavori.

Forse può accadere di dire cose che si ripetono in tutti i congressi; ma vi prego di credere che le dico questa volta con piena certezza, con profonda convinzione.

Sotto ogni aspetto, sia quello generale dell'incremento degli studi archeologici, sia quello più particolare dell'attività culturale della nostra Amministrazione, devo compiacermi di vedervi qui raccolti a discutere un argomento tanto importante, ad approfondirlo con interventi così fervidi e fruttuosi, quali sono stati quelli cui ho assistito oggi.

La nostra attività di studi è la base sulla quale si fonda e si sviluppa ogni altra attività d'indagine e di conservazione del nostro patrimonio archeologico e artistico; e se le leggi italiane affidano ad una così particolare organizzazione tecnico-amministrativa qual è la nostra, i lini, i compiti, purtroppo non altrettanto largamente i mezzi, per ampliare di sempre maggiori conoscenze la documentazione delle passate civiltà, per curare che essa si conservi e si tramandi, e sia aperta ognora allo studio, se questo è un compito nostro, gravoso ma nobilissimo, esso non può prescindere dalla consapevolezza che tanto meglio sarà svolto quanto più attivamente noi saremo «personalmente» in grado di tener dietro al progresso della scienza e di contribuire ad esso.

Fra i tanti modi, questo del ritrovarsi insieme, periodicamente, sistematicamente, a mettere a fuoco un determinato problema, a discutere un tema come si è discusso qui, è certamente uno dei più fruttuosi. Mi pare di averne colto la conferma nella ricchezza dei contributi che sono stati dati qui, con l'intervento di maestri illustri che vi hanno parlato da questo tavolo, con quello dei giovani, che ho visto con piacere partecipare numerosi a queste riunioni, impegnati nelle discussioni, con tutta la varietà e la sfumatura di temperamenti diversi e, perché no?, con qualche accento pittoresco liberamente portato in questa sala, ma sempre con lo stesso fervore di ricerca che vuole arrivare a una certezza.

Ebbene, io non posso che augurarmi che l'esempio che parte da Taranto con un così eletto Convegno di Studi — che è alla sua seconda edizione,

ma è facile preconizzargli, perché mi pare che tutto cospiri per il meglio, una lunga continuazione nell'avvenire — quest'esempio io auspico possa essere colto e seguito anche in altre regioni. Forse non per tutte si dà la possibilità di una tematica altrettanto vasta, di una problematica così definita; ma ovunque in Italia, si offre vasto campo all'indagine dei più complessi problemi di storia e di archeologia, e sempre maggiormente si accrescono le esigenze della ricerca coi dilatarsi dei confini della scienza. Perciò io penso che il giorno in cui questo stesso vostro fervore sarà diffuso altrove e altrettanto bene orientato, noi avremo fatto un gran passo innanzi, anche nel necessario più stretto collegamento fra l'attività pratica e quella scientifica.

Di aver colto questa superiore finalità, di aver lavorato e partecipato a questo convegno con l'intento di servirla, io vi sono personalmente grato, giacché non riuscirei a comprendere il mio e il nostro comune impegno altrimenti che su una base di certezza scientifica, in un compito severo di affinamento e di progresso nella scienza, che deve essere sempre più il fondamento del nostro quotidiano lavoro. Anche se questo lavoro comprende tanto peso di adempimenti e di questioni materiali, di quella tristezza che le cose materiali hanno a contatto con l' o spirito, ci conforti e ci stimoli la certezza che anche in questo modo si obbedisce alla nostra vocazione, ch'è di servire la scienza e di farla avanzare.

Nella serata ha luogo un ricevimento offerto dall'Ente Provinciale per il Turismo di Taranto nei locali della S.E.M.

martedì 16 ottobre

La prima parte della giornata è occupata dalla visita a Martina Franca, ai suoi monumenti ed alla pittoresca valle d'Itria, disseminata di «trulli». La visita, effettuata sotto la guida dell'avv. Antonio Cofano si conclude nel seicentesco Palazzo Ducale, sede del Municipio, dove ha luogo un rinfresco offerto dall'Amministrazione comunale di Martina.

La seduta pomeridiana si apre sotto la presidenza del prof. J. B. Word Perkins, direttore della Accademia Britannica di Roma. Segretario il prof. Attilio Stazio.

Leggono le loro relazioni il prof. George Vallet, direttore dell'Istituto francese di Napoli, sul tema Les routes maritimes de la Grande Grèce e il prof. Ernst Kirsten, professore di Geografia antica all'Università di Bonn, sul tema Viaggiatori e vie di Magna Grecia. Alla discussione che segue prendono parte Laura Breglia, Mario Napoli, René van Compernelle, Alfonso de Franciscis, Giacomo Caputo, Juliette de la Genière, Pietro Ebner, Bronislaw Bilinski, Oronzo Parlange, Agatino D'Arrigo, Adiuto Putignani, Raffaele Congedo, Silvio Ferri. Con le repliche dei relatori Vallet e Kirsten la seduta ha termine.

Nella serata, all'albergo 'Delfino', ha luogo un ricevimento offerto dall'Amministrazione provinciale di Taranto.

mercoledì 17 ottobre

Nella mattinata ha luogo la visita alle mura di Manduria sotto la guida del Soprintendente Degrassi. Segue la visita al 'fonte pliniano', dove l'Amministrazione comunale di Manduria, offre un rinfresco a base di prodotti caratteristici del luogo. I congressisti si trasferiscono poi a Grottaglie, dove visitano la locale Scuola d'arte ceramica. Un vermouth d'onore viene offerto dal Sindaco di Grottaglie, che pronunzia cordiali parole di saluto.

Nel pomeriggio, sotto la presidenza del prof. Pietro Romanelli, ha luogo la seduta di chiusura del convegno. Il prof. Ettore Lepore, titolare di Storia antica nell'Università di Bari, pronunzia la sua relazione conclusiva sul tema Incontri di economie e di civiltà sulle vie di Magna Grecia.

Segue la discussione alla quale partecipano Tobias Dohrn, Bronislaw Bilinski, Paolo Enrico Arias, Oronzo Parlange, Agatino D'Arrigo.

Dopo la replica del relatore Lepore il presidente Romanelli pronunzia le seguenti parole di conclusione del convegno:

Se non ci sono altri oratori che vogliano prendere la parola in merito al convegno, spetta a me il compito, che cercherò di assolvere nella maniera migliore, di dire poche parole conclusive sul convegno stesso e di

prospettare il tema del convegno dell'anno venturo. Devo dire che aveva chiesto la parola (e mi scuserà se divento io il suo portavoce), il prof. Gasparro, presidente regionale dell'Unione Stampa e Turismo pro Calabria; egli voleva portare il saluto di questa Unione; lo porto io a nome suo; egli voleva anche prospettare alcune considerazioni su di uno di quelli che potrebbero essere i temi futuri: anche su questo parleremo quando parleremo del tema dell'anno prossimo, e delle decisioni che a questo riguardo ha preso il comitato organizzatore.

Abbiamo trattato in questi quattro giorni il tema che ci eravamo proposti delle strade della Magna Grecia, tema, come dissi nelle parole di apertura, estremamente vario e, a parere di qualcuno, immaturo. Può essere che le relazioni e le discussioni che sono seguite abbiano provato questa immaturità; ciò non toglie che il tema era opportuno, a mio parere e questo dico non per difendere l'operato del comitato organizzatore, ma per intima convinzione, e ciò perché noi in questi convegni non abbiamo la pretesa, e sarebbe stolto averla, di risolvere problemi; noi li vogliamo impostare, prospettarne alcuni lati, affacciarne soluzioni, sia pure provvisorie; può ben essere che in questo convegno alcuni aspetti del problema proposto siano stati lasciati nell'ombra. Ciò non toglie che questo dia maniera a noi stessi ed a tutti di ripensare dentro di noi il problema stesso e di rielaborarne nuove soluzioni da riportare in uno dei convegni futuri, nei quali non è escluso che il medesimo argomento venga nuovamente rimesso in discussione.

Il problema, ripeto, era complesso: aveva aspetti topografici, archeologici e, oserei dire ancora più importanti aspetti di carattere culturale, morale e spirituale; perché, come disse bene il prof. Devoto e come oggi ha ripetuto nella sua relazione il prof. Lepore, la strada non è che un mezzo, un mezzo di comunicazione fra gli uomini, attraverso cui passano le merci, gli uomini, le cose, ma anche le idee. Qualcuno oggi ha detto che non è stato impostato il problema geografico. In realtà il problema geografico della regione, sia pure non proprio in relazione al tema attuale, ma in generale, l'avevamo trattato già l'anno scorso; ciò non toglie che sarebbe stato opportuno riproporlo anche quest'anno in relazione al tema specifico. Senonché voi sapete che i nostri convegni non possono durare che un numero limitato di giorni, e che in questi giorni non possono essere

svolti che un numero limitato di relazioni, e un numero limitato d'interventi: cosicché occorre conciliare, o tentare di conciliare, l'ideale con la pratica. Ad ogni modo a questo proposito io potrei aggiungere a quello che diceva l'amico Ferri, che effettivamente l'ambiente geografico ha una grandissima importanza per le strade, perché è vero che le strade mutano con i tempi, ma vi sono taluni elementi geografici che delle strade obbligano l'andamento e il tracciato.

Si è parlato di vie di terra e di mare: forse un punto che non è stato toccato, se non, mi pare, oggi di scorcio è quello della distinzione da fare tra vie di grande comunicazione e via di carattere e funzione locale: la distinzione per cui noi oggi chiamiamo alcune vie nazionali, altre vicinali, comunali, provinciali. Questo è un aspetto che avrebbe dovuto essere trattato, perché effettivamente in certi momenti della storia della regione un elemento può aver mutato il carattere e l'importanza di questa o quella strada. Noi siamo partiti, dopo la relazione del Devoto, con la relazione dell'amico Lugli sulle strade al tempo romano. Così abbiamo fatto quello stesso cammino inverso che oggi ha fatto il Ferri: siamo partiti dal noto verso l'ignoto, o per lo meno da quello che si conosceva di più a quello che si conosce di meno. Nel complesso delle strade del periodo romano vi è quella strada di grande comunicazione, che è la via Appia: vi sono poi strade vicinali. Tale considerazione ha potuto offrire lo spunto per risalire indietro nel tempo, e venire alla ampia e veramente illuminante relazione dell'Adamesteanu, il quale attraverso l'esplorazione dall'aereo, ci ha detto quali sono le strade che s'intravedono a mezzo della fotografia, aggiungendo però molto opportunamente che quello che si nota dal cielo va poi confrontato sulla terra. E qui naturalmente sono venuti un poco, non dico in contrasto, ma in unione due sistemi: il sistema che potremmo chiamare celeste e il sistema pedestre o su biciclette: io credo che effettivamente l'uno e l'altro sono necessari, perché per una osservazione su largo raggio, come appunto richiedono le strade, alcune di esse soprattutto, l'osservazione dal cielo è assolutamente indispensabile: ma tale osservazione va integrata con l'esplorazione sulla terra al fine di precisare l'eventuale data della strada stessa, di accertarne l'esistenza (ho sentito dire una volta che una che sembrava una strada si è rivelata invece un acquedotto). A questo proposito ci sono stati veramente di grande aiuto i contributi che ci hanno

dato i soprintendenti, a cominciare da quello preziosissimo e da maestro del Maiuri: egli ha indagato e portato il suo contributo su una questione di carattere particolare, ma che ha una importanza non lieve perché si ricollega al problema delle vie istmiche, come sono state chiamate. Sullo stesso argomento abbiamo successivamente avuto gli altri contributi del Ward Perkins, della dottoressa Alvisi. Concludendo a me pare che effettivamente i due sistemi, i due metodi a cui per ora accennavo non solo non si escludono e non si debbono escludere, ma debbono andare di concerto. Richiamandomi a un convegno che è stato tenuto qualche mese fa, in cui avevo osato dire che taluni metodi dovevano essere considerati come l'ancella dell'archeologia e la frase ferì la suscettibilità di qualcuno, io ripeto che in questi argomenti non si deve far conto di ancelle e di padroni; si tratta di andare di mutuo accordo, di lavorare con la visione esatta dei compiti di ciascuno per uno scopo comune: la ricerca della verità. Ci è stato prospettato il contributo che per l'andamento delle strade possono dare i ritrovamenti archeologici, e il problema che ha presentato oggi il collega Dohrn sui luoghi di produzione di alcuni di questi oggetti è veramente importante: di esso si è parlato anche nella relazione Vallet e in altre. Occorre tuttavia fare qualche riserva. Non dimentichiamo infatti che alla base del commercio c'è l'uomo; ora l'uomo ha delle sue preferenze; anche oggi noi vediamo che taluni prodotti commerciali in una città vanno ed in un'altra città pure vicina non incontrano favore: perché? perché ad un certo momento c'è la moda nella città di quel prodotto, che invece altri centri non gradiscono.

Forse, invece vi è un altro punto che è stato un poco trascurato; lo ha accennato nel suo contributo la Prof.ssa Breglia parlando del piede ponderale: l'importanza del materiale numismatico; questo materiale può essere infatti veramente la testimonianza di certe vie e scambi commerciali. E veniamo alle vie di acqua: è opportuno chiamarle così con l'ing. D'Arrigo e non più vie di mare, perché effettivamente anche le vie di acqua entro terra, i fiumi, hanno la loro importanza. Qui si è parlato molto e bene delle vie di mare: forse si sarebbe dovuto parlare anche delle vie fluviali, che nell'antichità, e ancora nel medioevo, costituivano veramente una delle arterie principali per lo sviluppo del commercio; ebbi una volta occasione di pubblicare una iscrizione trovata in Sabina in cui si parlava

di un *portus curensis* e cioè di un porto a Passo Corese, sul Tevere a monte di Roma: il che prova che qui esisteva un porto fluviale nel periodo romano, e ancora forse nell'alto medioevo. Se dovessi accennare ad una cosa che, mi permetta l'amico Vallet, forse non è stata sufficientemente lumeggiata, è quella delle vie marittime sul versante adriatico. È vero che la Puglia non deve considerarsi veramente nella Magna Grecia, ma sul versante adriatico abbiamo anzitutto dei ricordi della fase precoloniale, attraverso alcune delle leggende che riconnettono la fondazione di città della regione pugliese con eroi omerici, e in ogni caso non c'è dubbio che la regione sia stata in stretto rapporto con l'opposta sponda dell'Adriatico, con la costa illirica; anche qui naturalmente ci dovevano essere delle rotte, forse molto semplici, forse come quella che ha fatto Enea e che ci descrive Virgilio, cioè la semplice traversata del mare. Ho già accennato che per le vie fluviali e per le vie marittime molto possono dare le fonti medioevali e moderne; si è parlato qui dei portolani medioevali, e delle carte borboniche: effettivamente questi documenti possono dare, per l'esperienza che io ho di altre regioni, utili contributi. Naturalmente non discuto delle fonti antiche di cui ha invocato l'uso l'intervento del Bilinski: questa è una cosa pacifica: tutti noi ce ne serviamo, come ha ben detto il Lugli; può essere che esse non siano citate, ma questo non era necessario in relazioni orali: si ricorderanno nelle note nella pubblicazione.

Concludendo a me pare che il tema che abbiamo trattato se non ha risolto, e ripeto non volevamo risolvere, i problemi che esso poneva ha tuttavia servito a porre in luce molti lati di essi: alcuni di questi lati sono stati maggiormente illuminati, altri sono stati lasciati nell'ombra. Comunque tutto potrà servire per eventuali convegni futuri. Naturalmente non posso non ringraziare vivamente, prima di venire a parlare del tema scelto per l'anno venturo: innanzitutto i relatori che si sono assunto il compito d'impostare i problemi, e di trattarli con larga dottrina, tutti coloro che sono intervenuti nella discussione, con tono e con spirito di cordiale collaborazione, e infine il collega Stazio che come sempre si è prodigato nell'organizzazione e nello svolgimento del convegno. E dopo il ringraziamento una raccomandazione: se proprio siete grati al prof. Stazio, non gli dovete aggravare il lavoro; relatori e interventori mandate presto il vostro contributo scritto, perché lo Stazio possa curare con sollecitudine la

stampa del volume degli Atti, così da poter avere il volume prima di convocarci per il convegno dell'anno prossimo.

Per questo convegno il Comitato organizzatore ieri sera ha discusso vari dei temi che erano stati affacciati sia nel corso delle discussioni, sia in altra sede: della irradiazione culturale di Taranto, e di altri argomenti: è superfluo adesso ricordarli; il Comitato si è fermato sul tema «Metropoli e colonie». Esso dovrebbe incentrarsi su quelli che sono stati i rapporti tra le une e le altre; è un tema vasto e complesso che non pensiamo di risolvere, ma di prospettarlo e di illuminarlo: quali furono i moventi che spinsero le città della Grecia, i coloni greci, a venire qui: quali furono le città che presero parte a questa colonizzazione, come si svolse questa colonizzazione. Naturalmente parlando di metropoli e colonie in senso vasto noi non vogliamo limitarci soltanto alle metropoli della Grecia, e alle prime colonie fondate dai coloni greci sulle sponde dell'Italia; noi intendiamo riferirci anche alle metropoli che potremmo chiamare di secondo grado, cioè alle città dello Jonio che più tardi irradiarono e fondarono colonie sul Tirreno. Il Maiuri ha parlato già di Laos, di Medma ecc.; nel tema «metropoli e colonie» s'intende impostare il problema nei suoi termini più vasti. Naturalmente noi, non è un plurale *maiestatis*, ma è soltanto perché è il Comitato organizzatore che decide, sceglieremo sollecitamente i relatori che dovranno impostare i vari aspetti del tema. Come epoca per il convegno abbiamo visto che effettivamente quella scelta quest'anno è la più adatta; sarà quindi la stessa nell'anno venturo: si comincerà con domenica 13 ottobre. Dopo di che non mi resta ancora che ringraziare, oltre ai relatori e agli interventori, anche tutti coloro che sono intervenuti alle nostre adunanze, ringraziare le Autorità e la cittadinanza di Taranto, e soprattutto l'Ente del Turismo che come sempre ha generosamente e signorilmente favorito il nostro convegno: arrivederci a quest'altro anno.

In serata, all'albergo 'Delfino', ha luogo un pranzo di commiato offerto dall'Ente Provinciale per il Turismo di Taranto.

giovedì 18 ottobre

La gita postcongressuale porta i congressisti nella piana di Sibari,

prima a Cassano Jonico, nella tenuta Muller, dove ha luogo la visita al centro studi pro-Sibari «Francesco de Seta» e viene offerto dagli ospitali padroni di casa un gustoso lunch ricco di specialità locali.

Segue la visita agli scavi attualmente in corso da parte della Soprintendenza alle Antichità, nella zona del 'parco del cavallo'. Le recenti scoperte, ancora da sottoporre al vaglio della critica, sono illustrate dal soprintendente Foti.

Nella tarda mattinata i congressisti si sono trasferiti a Crotone dove ha avuto luogo una colazione offerta dagli Enti provinciali per il Turismo di Catanzaro e di Cosenza e dalla locale Azienda di Soggiorno. Nel pomeriggio è stata compiuta una visita al locale Antiquarium.

ISCRITTI E PARTECIPANTI AL CONVEGNO

Adamesteanu dott. Dinu (ROMA)
Aletti ing. Ezio e Signora (ROMA)
Alvisi dott. Giovanna (ROMA)
Amatucci avv. Ernesto AVELLINO)
Annibaldi dott. Giovanni (ANCONA)
Arias prof. Paolo Enrico (PISA)

Belli dott. Carlo e Signora (ROMA)
Berggren dott. Erik (ROMA)
Bermond-Montanari dott. Giovanna (BOLOGNA)
Bertacchi dott. Luisa (AQUILEIA)
Bilinski prof. Bronislaw (ROMA)
Bizzarri dott. Mario (ORVIETO)
Brancaleoni geom. Franco (ROMA)
Breglia prof. Laura (NAPOLI)
Bursi prof. Carla Maria (TARANTO)

Candido geom. Ermanno (CORIGLIANO CALABRO)
Caputo prof. Giacomo e Signora (FIRENZE)
Caramia prof. Giovanni (MARTINA FRANCA)
Carpentieri dott. Nicola (AVELLINO)
Cassola prof. Filippo (TRIESTE)
Catapano Luisa (TARANTO)
Cavaliere dott. Francesco e Signora (TARANTO)
Cauzillo Mario (ROMA)
Cerulli-Irelli dott. M. Giuseppa (TERAMO)
Chiartano Bruno (TARANTO)
Chieco Bianchi-Martini dott. A. Maria (BARI)
Cianfarani dott. Valerio (CHIETI)
Ciotti dott. Umberto (SPOLETO)
Cofano avv. Antonio (TARANTO)
Colamonico prof. Carmelo e Signora (NAPOLI)
Collart prof. Paul (GINEVRA)
Colutta dott. Flavio (MILANO)

Contessa Gregorio (MANDURIA – TARANTO-)
Contò Donata (BARI)

D'Agostino dott. Bruno (SALERNO)
D'Arrigo ing. Agatino (PALERMO)
De Felice arch. prof. Ezio (NAPOLI)
De Franciscis prof. Alfonso (NAPOLI)
Degrassi dott. Nevio (TARANTO)
De La Geniere dott. Juliette (NEUILLY SUR SEINE)
De Juliis Ettore (NAPOLI)
De Theo dott. Clelia (NAPOLI)
De Theo prof. Luigia (NAPOLI)
Devoto prof. Giacomo (FIRENZE)
Di Benedetto prof. Andrea (SALERNO)
Di Donna avv. Florio (MANDURIA – TARANTO)
Dohrn prof. Tobias (COLONIA)

Ebner dott. Pietro (CERASO –SALERNO)
Elia prof. Olga (GENOVA)

Feruglio Anna Eugenia (ROMA)
Ferri prof. Silvio (PISA)
Forti dott. Lidia (NAPOLI)
Foti dott. Giuseppe (REGGIO CALABRIA)
Forzano Miriam (NAPOLI)
Franco prof. Antonio (MESAGNE – BRINDISI)
Fresa dott. Alfonso (NAPOLI)

Gabba prof. Emilio (PISA)
Gambardella arch. Alfonso (NAPOLI)
Garofalo-Venosta dott. Salvatore (CAPUA)
Garzone avv. Raffaele e Signora (BARI)
Gasparro prof. Alfredo (SIDERNO – REGGIO CALABRIA)
Gelletich prof. Anna (SALERNO)
Giannuzzi Bernardo (CONVERSANO – BARI)
Greco dott. Michele (MANDURIA – TARANTO)
Griffo dott. Pietro (AGRIGENTO)

Impellizzeri prof. Salvatore (BARI)
Iohannowsky dott. Werner (NAPOLI)

Kirsten prof. Ernst e Signora (BONN)

Klemenc dott. Josip (LJUBJANA)
Kraus dott. Theodor (ROMA)

Laviola dott. Vincenzo e Signora (AMENDOLARA - COSENZA)
Lazzari Francesco (NAPOLI)
Lepore prof. Ettore e Signora (BARI)
Lerici ing. Carlo Maurilio (ROMA)
Librandi rev. Anselmo (MANDURIA – TARANTO)
Lissi dott. Elisa (ROMA)
Lollini dott. Lelia (ANCONA)
Lugli prof. Giuseppe e Signora (ROMA)

Maas Michael (HEIDELBERG)
Maggi dott. Giuseppe (NAPOLI)
Maiuri prof. Amedeo (NAPOLI)
Malafarina Giovanni (GAGLIATO – CATANZARO)
Malena avv. Casimiro (CROTONE)
Manni prof. Eugenio e Signora (PALERMO)
Marin prof. Demetrio (BARI)
Marin, prof. Meluta (BARI)
Marzano avv. Gabriele (BRINDISI)
Mazza avv. Maurizio (FOGGIA)
Mello dott. Mario (S. PIETRO IN LAME – LECCE)
Memmola Lidia (TARANTO)
Merolla dott. Immacolata (NAPOLI)
Migliorini prof. Elio (NAPOLI)
Molaioli prof. Bruno (ROME)
Moscariello dott. Ruggero (CATANZARO)
Mosino prof. Franco (REGGIO CALABRIA)
Mueller Enrico e Signora (CASSANO IONIO)
Murray-Threipland Leslie (ROMA)
Mustilli prof. Domenico e Signora (NAPOLI)

Napoli prof. Mario (SALERNO)
Neutsch prof. Bernhard (HEIDELBERG)
Nobile prof. Tommaso (OSTUNI – BRINDISI)

Onorato prof. Oscar (NAPOLI)

Panebianco dott. Venturino (SALERNO)
Paniero Pezzi ins. Maria (TARANTO)
Panvini Rosati prof. Francesco (ROMA)

Paolini Pietro Paolo (NAPOLI)
Parenzan Paolo (TARANTO)
Parenzan prof. Pietro (TARANTO)
Parlangeli prof. Oronzo (MESSINA)
Ward Perkins prof. J. B. (ROMA)
Perraud prof. André e Signora (ROUSSET LES VIGNES)
Perrone-Capano dott. Roberto (NAPOLI)
Piccoli Maria Luisa (TRANI – BARI)
Pignatelli di Cerchiara princ. Maria (SELLIA MARINA – CATANZARO)
Pozzi dott. Enrica (NAPOLI)
Procino dott. Leonardo e Signora (FOGGIA)
Prowse prof. Angela Mary (LONDONDERRY)
Pulinas Francesco (NAPOLI)
Pulinas-Stazio dott. Sara (NAPOLI)
Punzi ins. Quirico (CISTERNINO – BRINDISI)
Putignani rev. Adiuto (MARTINA FRANCA)

Quoiani dott. Flaminia (ROMA)

Richter prof. Gisela (ROMA)
Rinaldi prof. Francesco (POTENZA)
Romanelli prof. Pietro (ROMA)

Sabini conte Celio (ALTAMURA – BARI)
Sammarco ins. Umberto (NAPOLI)
Sartori prof. Franco (PADOVA)
Sartorio Giuseppina (ROMA)
Scarfì dott. Biancamaria (TARANTO)
Sciarra dott. Benita (BRINDISI)
Scoppio prof. Antonio (BARI)
Secchi-Tarugi dott. G. A. (MONTEPULCIANO – SIENA)
Selvaggi Giuseppe (ROMA)
Semeraro dott. Raffaele (CISTERNINO – BRINDISI)
Sergi prof. Antonio (REGGIO CALABRIA)
Sestini prof. Aldo e Signora (FIRENZE)
Simonetti dott. Rosa (BARI)
Sjoqvist dott. Erik e Signora (PRINCETON – N.Y.)
Spina ins. Pasquale (MANDURIA – TARANTO)
Staccioli dott. A. Romolo (ROMA)
Stazio prof. Attilio e Signora (NAPOLI)
Sterpos dott. Daniele e Signora (FIRENZE)
Strada dott. Luigi (GINOSA MARINA – TARANTO)
Susini prof. Giancarlo (BOLOGNA)

Taddei dott. Maurizio (NAPOLI)
Tiriolo dott. Elio (CATANZARO)
Tocco dott. Giuliana (NAPOLI)
Turi dott. Vito (TARANTO)
Tusa dott. Vincenzo (PALERMO)

Vacca dott. Nicola (BRINDISI)
Valentinis Maria Pia (TARANTO)
Vallet prof. Georges e Signora (NAPOLI)
Van Buren prof. Albert William (ROMA)
Van Compernelle prof. René e Signora (BRUXELLES)
Vanorio Franco (NAPOLI)
Veneroso dott. Primo e Signora (AGRIGENTO)
Vitto ins. Francesco (ORIA – BRINDISI)
Voza dott. Geny (SALERNO)
Voza dott. Giuseppe (SALERNO)

Za ins. Anna (CISTERNINO – BRINDISI)
Zagaria Franco (TARANTO)
Zancani-Montuoro dott. Paola (ROMA)

FINITO DI STAMPARE IL XXI SETTEMBRE MCMLXIII
NELLO STABILIMENTO «L'ARTE TIPOGRAFICA»
SAN BIAGIO DEI LIBRAI — NAPOLI

Istituto per la Storia e l'Archeologia della Magna Grecia

Convegno di Studi sulla Magna Grecia

I-XV

(Taranto 1961-1975)

Indice generale

I Greci e Italici in M. G.	1961	X Taranto nella civiltà della M. G._1	1970
II Vie di M. G.	1962	X Taranto nella civiltà della M. G._2	1970
III Metropoli e colonie della M. G.	1963	XI Le genti non greche della M. G._1	1971
IV Santuari di M. G.	1964	XI Le genti non greche della M. G._2	1971
V Filosofia e scienze in M. G.	1965	XII Economia e società nella M. G.	1972
VI Letteratura e arte figurata nella M.G.	1966	XIII Metaponto	1973
VII La città e il suo territorio	1967	XIV Orfismo in M. G.	1974
VIII La M.G. e Roma nell'età arcaica	1968	XV La Magna Grecia nell'età Romana_1	1975
IX La M.G. nel mondo ellenistico	1969	XV La Magna Grecia nell'età Romana_2	1975