|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | | |  |  | | --- | --- | | **Anfore Notizie essenziali**  [Imbarco di anfore in un porto romano della fine dell'età repubblicana, inizi dell'età imperiale. L'impiego degli anelli di vimini che s'intravedono nella stiva è alquanto improbabile, poichè, pur essendo desunto da un bassorilievo di età imperiale, contrasta con le testimonianze archeologiche che indicano la normale utilizzazione di ramaglia. (da Picozzi, Le anfore: tutto di tutte, Il subacqueo, 8, dicembre 1973, p.79, dis. A Brasioli)](file:///E:\subacquea\ANFORE\notizie\1.html)  **di Gianfranco Purpura** |  |  |  | | --- | | L’Archeologia sottomarina ha considerato le anfore rinvenute nei relitti come dei “fossili - guida” dell’evoluzione dei traffici umani sull’acqua e delle pratiche del commercio antico. Infatti si è creduto che un giacimento relativo ad un antico naufragio fosse quasi una “capsula del tempo”, un complesso di reperti sincronici e sigillati dal deposito di sedimenti marini. E dunque che fosse possibile attraverso le anfore - che nella pratica del commercio antico venivano imbarcate come contenitori per il trasporto di mercanzie e la cui datazione, in alcuni casi, era con precisione conosciuta in base a scavi effettuati in terraferma - pervenire ad una determinazione cronologica per innumerevoli oggetti della vita quotidiana e nautica, per le merci imbarcate e gli stessi scafi di attribuzione indeterminata.  Ma ben presto si è percepita l’esistenza del problema dell’alterazione e della contaminazione dei giacimenti, dello sconvolgimento del fondale operato dalla pratica della pesca con reti a strascico, del trascinamento delle ancore che fin dall’antichità aravano sul fondo aprendo profonde trincee, della frequente sovrapposizione di relitti in siti che sono stati denominati appunto “cimiteri di navi”.  Un’altra speranza alimentata dall’entusiasmo di quegl’anni pionieristici mirava a collegare determinate forme anforiche a precisi luoghi di produzione, di commercializzazione e a specifiche derrate in esse contenute, palesate talvolta dai *tituli picti* - le iscrizioni tracciate sulle pareti esterne dell’anfora - o rivelate dal tipo di trattamento delle pareti interne. E’ oggi evidente che la realtà del commercio antico fu assai più complessa e variegata di quanto non si sia inizialmente supposto; che non sussisteva alcuna tutela del marchio, dei prodotti e che furono frequenti i casi di riutilizzazione dei contenitori per le derrate più varie.  L’aggraziata e piacevole forma dell’anfora greca e romana non è stata, infine, deliberatamente ricercata dagli antichi per un’esigenza estetica (si trattava infatti di un comune contenitore commerciale), ma è derivata dalla corrispondenza di ogni misura a precise necessità di funzionalità e dalla pratica ampiamente diffusa dello stivaggio in più ordini sovrapposti. Come il robusto orlo è derivato dalla necessità di rinforzare il bordo superiore proteggendolo dagli urti ed il puntale inferiore è stato concepito per rispondere all’esigenza di disporre di una presa per il capovolgimento e svuotamento del pesante contenitore impugnato saldamente per le forti anse, così nei modelli greci e romani il profilo della metà superiore dell’anfora ha ricalcato in negativo la forma della metà inferiore per consentire il compattamento del carico, il trasporto della maggiore quantità possibile di derrate, evitando sprechi di spazio. Dunque, se qualsiasi contenitore in cotto munito di due anse ed usato per scopi domestici potrebbe essere correttamente denominato come “anfora”, i recipienti a tutti noti attraverso i rinvenimenti subacquei differiscono dai piccoli contenitori domestici, poichè sono specifici per il trasporto trasmarino di derrate alimentari, anche se il loro impiego certamente è derivato da antiche pratiche agricole terrestri. Esigenze di praticità, robustezza, facilità di stivaggio a bordo delle navi hanno contribuito a modificarne la forma e a differenziarla dalle più antiche anfore domestiche.  Per quanto ne sappiamo, sembra che l’idea di un contenitore per il trasporto trasmarino su larga scala di prodotti alimentari sia apparsa già intorno alla seconda metà del III millennio a.C., ma oggi noi riusciamo a distinguere modelli diversi in successione nel tempo, ascrivibili alla civiltà cananea - che fiorì nel tratto di costa tra la Siria e la Palestina - solo dal II millennio a.C. Dal Levante mediterraneo la pratica dell’impiego di contenitori standardizzati per il trasporto marino si diffuse rapidamente in Egitto ed in Grecia, prima di essere universalmente adottata.  Altri sistemi, come il trasporto alla rinfusa, in sacchi o in grandi dolii fissati nel fondo della stiva della nave, sono abbastanza antichi e adesso sono testimoniati da recenti rinvenimenti subacquei.  Nonostante i limiti evidenziati ed il ridimensionamento di molte speranze iniziali nello studio delle anfore, il tentativo di comprendere le peculiarità di un umile strumento per la conservazione ed il trasporto dei prodotti commerciali certamente contribuisce a gettare luce sulle condizioni di lavoro, di vita, sui processi di produzione; in definitiva sulla civiltà dei nostri predecessori.  **La forma delle anfore**  La frequente presenza nelle anfore di un puntale può oggi apparire sorprendente. Essa si giustifica a causa dell’asperità dei pavimenti degli ambienti antichi, ove tali contenitori venivano normalmente impiegati. Sia cantine, che stive di navi presentavano pavimenti non perfettamente piani, ma anche ambienti destinati al pranzo in molti centri agricoli ed urbani antichi non presentavano pavimenti perfettamente levigati. In tali condizioni, le anfore, appoggiate alle pareti d’angolo le une alle altre, avrebbero potuto reggersi senza scivolar via. Solo all’occorrenza sarebbe stato sufficiente sottoporre un sostegno mobile di terracotta o legno detto *incitega*.  Nella stiva di un’imbarcazione antica avrebbero potuto esserne stivate oltre diecimila, in strati sovrapposti fermati da frasche (*stipulae*). Resti di questi ramoscelli, che si ritrovano frequentemente nei relitti, sono oggi in grado di indicarci il periodo dell’anno dello stivaggio della nave, poichè di solito si tratta di arbusti stagionali. Il carico della grande nave oneraria romana naufragata ad Albenga - stimato superiore alle diecimila anfore - ed il contenuto della nave del I sec. a.C. scavata alla Madrague de Giens (Francia) dimostrano la veridicità delle indicazioni delle fonti, ritenute inattendibili sino all’effettuazione delle prime indagini subacquee.  Il sistema di stivaggio greco-romano in strati sovrapposti era adottato, non solo per risparmiare spazio, ma soprattutto per rendere il carico della nave un complesso omogeneo, solido, elastico, tanto ben equilibrato da eliminare rischi di spostamento del carico durante la navigazione. Né il rullio, né il beccheggio più violenti avrebbero potuto in tali condizioni spostare le mercanzie ed, al tempo stesso, il baricentro della nave sarebbe stato mantenuto più in basso possibile per evitare il pericolo del capovolgimento dello scafo.  Se l’anfora per il commercio marino corrispose all’esigenza di reperire un contenitore relativamente leggero, ma allo stesso tempo tanto robusto da consentire di stivare la maggior quantità di prodotti nel minor spazio possibile, può esser interessante esaminare il rapporto peso del vuoto - peso del contenuto nei diversi tipi di anfore. Il miglior rapporto si realizzò talvolta a scapito della robustezza, come nel caso dell’anfora c.d. “africana” del III sec. d.C. dalle pareti piuttosto sottili. Molto più robuste furono le anfore del II – I sec a.C. per il trasporto del vino italico (Dressel 1 A) o dell’olio dalla Spagna in età imperiale (Dressel 20).  Come non si ricorse soltanto all’anfora per il trasporto di derrate nell'antichità, così non tutti i tipi di anfore furono stivati in molteplici ordini sovrapposti. Ciò fu evidentemente impossibile per le alte anfore puniche, il cui sistema di collocazione a bordo non è stato ancora rivelato da indagini subacquee.  **Fabbricazione, contenuto e trattamento interno**  L’anfora per il commercio marino era di solito costituita da parti diverse (orlo, collo, anse, spalla, corpo e puntale) che venivano realizzate separatamente, per poi essere saldate prima della cottura, ma ciò evidentemente non si riscontra in ogni tipo di anfora. Le anfore puniche ad esempio si discostano da quelle romane e presentano sovente l’orlo ed il collo fabbricati insieme al corpo.  Nelle anfore potevano essere contenuti i prodotti più varii, ma in quelle inviate oltremare si trasportava di solito vino, olio, miele, frutta in conserva, pesce in salamoia ed una salsa ittica molto usata dagli antichi, denominata *garon* dai greci, *garum* dai latini. Non era infatti vantaggioso usare l’anfora per i prodotti secchi, poichè essa aumentava di almeno il 25% il peso del prodotto trasportato. Quindi il grano o gli aridi in genere, se non trasportati alla rinfusa, venivano immessi in sacchi il cui costo era certamente inferiore a quello delle anfore. Per il trasporto della frutta secca venivano di solito utilizzate cassette di legno e ceste.  Le anfore contenenti vino o salsa di pesce erano rivestite internamente da sostanze resinose soprattutto per conferire al prodotto un gusto particolare, ma anche per impermeabilizzare parzialmente le pareti del contenitore. L’olio invece veniva immesso in anfore incerate con resina di alberi da frutta (*gumma*) o era conservato in contenitori privi di qualsiasi trattamento interno, che finivano così per non poter essere facilmente riutilizzati. Tale circostanza spiega il formarsi di vere e proprie colline di detriti di anfore olearie in luoghi di ampio consumo.  **Impieghi anomali delle anfore**  Oltre che come contenitori per il trasporto oltremare di derrate alimentari, le anfore furono utilizzate per gli scopi più disparati: incastrate alle pareti dei vivai marini divennero ottime tane per i pesci; segate verticalmente si trasformarono in culle per i figli dei poveri. Da tempi assai remoti venivano usate per scopi funerari o per la realizzazione di condutture idrauliche.  In ambito militare furono talvolta riempite di sostanze incendiarie e scagliate da catapulte, oppure nascoste nel terreno, costituirono terribili trabocchetti per la cavalleria nemica.  Colme di terriccio o vuote, le anfore furono usate nelle costruzioni edilizie e ridotte in minuti frammenti misti a calce finirono impiegate per pavimentazioni o rivestimenti idraulici (cocciopesto). Quest’ultimo impiego determinò l’esito finale della maggior parte delle anfore antiche, almeno di quelle che non furono destinate a causa di naufragi a depositarsi sul fondo del mare.  **Sistemi di chiusura, marchi, capacità e trasporto**  Nella parte interna del collo dell’anfora vinaria italica di età repubblicana si può agevolmente osservare la presenza di un restringimento delle pareti interne, atto ad impedire la caduta del tappo di chiusura all’interno. Tale chiusura era normalmente realizzata in sughero e su di essa poteva essere sovrapposto un opercolo di terracotta sul quale veniva colata resina, cera, pozzolana o gesso allo scopo di sigillare ermeticamente il contenitore e preservare il contenuto dagli agenti atmosferici.  Sull’opercolo potevano essere impressi marchi relativi al produttore o l’esportatore. Bolli impressi sulle anse, sul collo, sull’orlo o graffiti tracciati sul corpo o in prossimità del puntale avrebbero poi potuto costituire un ulteriore segno di riconoscimento della fabbrica del contenitore o indicare il tipo di prodotto, il suo peso e l’età. Anche il noleggiatore o il produttore - proprietario al tempo stesso del carico, ma non di proprie *figlinae* (fabbriche di ceramica) annesse all’azienda agricola - avrebbe potuto richiedere a ceramisti che lavoravano su ordinazione l’apposizione di un proprio contrassegno. Marchi e bolli non solo garantivano i proprietari da eventuali trafugamenti, ma anche gli acquirenti per i contenuti e la capacità delle anfore. Caratteri tracciati sul corpo con inchiostro rosso o in nero (*tituli picti*) denotavano la natura dei prodotti trasportati, la qualità, il peso dell’anfora, la compagnia mercantile esportatrice, se non addirittura erano relativi alle verifiche doganali e dimostravano che l’anfora era stata soggetta ad un controllo ed erano state regolarmente riscosse le imposte dovute per le importazioni ed esportazioni (*portoria*).  Anche se l’anfora fu sempre un prodotto artigianale di capacità non precisa, la misura di un’*amphora* fu acquisita in età romana quale parametro per i liquidi. Nel periodo repubblicano la misura di *amphora* o *quadrantal* venne suddivisa in sottomultipli: un’*amphora* equivaleva ad otto *congii*, pari a circa ventisei litri. Un *congius* era pari a sei *sextarii*, cioè a tre litri e ventotto decilitri.  per determinare tuttavia esattamente la capacità di un’anfora occorreva sottoporre il contenitore a pesatura. Un’anfora vinaria italica di età repubblicana ripiena pesava in media una cinquantina di chili ed era dunque difficile da trasportare senza particolari accorgimenti, solo se sospesa per le anse ad una trave avrebbe potuto essere agevolmente sollevata. | | © Gianfranco Purpura Università degli Studi di Palermo | | |

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |