THIASOS

RIVISTA DI ARCHEOLOGIA E ARCHITETTURA ANTICA

2025, n. 14

«THIASOS» Rivista di archeologia e architettura antica
Anno di fondazione: 2011
Direttore: Giorgio Rocco (Politecnico di Bari, Dip. di Architettura, Costruzione e Design - ArCoD);
Presidente CSSAr Centro di Studi per la Storia dell'Architettura, Roma)
Comitato editoriale: Monica Livadiotti, Editor in Chief (Politecnico di Bari, Dip. ArCoD), Roberta Belli (Politecnico di Bari, Dip. ArCoD), Luigi M. Caliò (Università degli Studi di Catania, Dip. di Scienze Umanistiche), Maria Antonietta Rizzo (Università di Macerata, Dip. di Lettere e Filosofia), Giorgio Ortolani (Università di Roma Tre, Dip. di Architettura); Fani Mallouchou-Tufano (Technical University of Crete, School of Architecture; Committee for the Conservation of the Acropolis Monuments – ESMA); Gilberto Montali (Università di Palermo, Dip. di Culture e Società)

Redazione tecnica: Paolo Baronio (Scuola Superiore Meridionale, Napoli), Davide Falco (Politecnico di Bari, Dip. ArCoD), Antonello Fino (Politecnico di Bari, Dip. ArCoD), Gian Michele Gerogiannis (Università degli Studi di Catania, Dip. di Scienze Umanistiche), Chiara Giatti ("Sapienza" Università di Roma, Dip. di Scienze dell'Antichità), Antonella Lepone ("Sapienza" Università di Roma, Dip. di Scienze dell'Antichità), Giuseppe Mazzilli (Università di Macerata, Dip. di Studi Umanistici), Luciano Piepoli (Università di Bari, Dip. di Ricerca e Innovazione Umanistica), Valeria Parisi (Università della Campania Luigi Vanvitelli), Konstantinos Sarantidis (Ministero della Cultura Ellenico), Rita Sassu (Unitelma, "Sapienza" Università di Roma).

Comitato scientifico: Isabella Baldini (Università degli Studi di Bologna "Alma Mater Studiorum, Dip. di Archeologia), Dimitri Bosnakis (Università di Creta, Dip. di Storia e Archeologia), Margherita G. Cassia (Università degli Studi di Catania, Dip. di Scienze Umanistiche), Ortwin Dally (Deutsches Archäologisches Institut, Leitender Direktor der Abteilung Rom), Vassilikì Eleftheriou (Director of the Acropolis Restoration Service YSMA), Diego Elia (Università degli Studi di Torino, Dip. di Scienze Antropologiche, Archeologiche e Storico Territoriali), Elena Ghisellini (Università di Roma Tor Vergata, Dip. di Antichità e Tradizione Classica), Kerstin Höghammar (professore emerito Uppsala University, Svezia), François Lefèvre (Université Paris-Sorbonne, Lettres et Civilizations), Marc Mayer Olivé (Universitat de Barcelona, Dep. de Filología Latina), Marina Micozzi (Università degli Studi della Tuscia, Viterbo, Dip. di Scienze dei Beni Culturali), Massimo Nafissi (Università degli Studi di Perugia, Dip. di Scienze Storiche sezione Scienze Storiche dell'Antichità), Massimo Osanna (Università degli studi di Napoli Federico II, Direttore generale MIC), Domenico Palombi ("Sapienza" Università di Roma, Dip. di Scienze dell'Antichità), Chiara Portale (Università degli Studi di Palermo, Dip. di Beni Culturali sezione archeologica), Elena Santagati (Università degli Studi di Messina, Dip. di Civiltà Antiche e Moderne), Piero Cimbolli Spagnesi ("Sapienza" Università di Roma, Dip. di Storia dell'Architettura, Restauro e Conservazione dei Beni Architettonici), Thomas Schäfer (Universität Tübingen, Instituts für Klassische Archäologie), Pavlos Triantaphyllidis (Director of the Ephorate of Antiquities of Lesbos, Lemnos and Samos, Greece), Nikolaos Tsoniotis (Ephorate of Antiquities of Athens, Greece)

Alessandro Labriola, *Le colonne romane del porto di Brindisi viste da mare: analisi dell'impatto visuale del monumento sul paesaggio costiero*

Il contenuto risponde alle norme della legislazione italiana in materia di proprietà intellettuale ed è di proprietà esclusiva dell'Editore ed è soggetta a copyright.
Le opere che figurano nel sito possono essere consultate e riprodotte su supporto cartaceo o elettronico con la riserva che l'uso sia strettamente personale, sia scientifico che didattico, escludendo qualsiasi uso di tipo commerciale.
La riproduzione e la citazione dovranno obbligatoriamente menzionare l'editore, il nome della rivista, l'autore e il riferimento al documento. Qualsiasi altro tipo di riproduzione è vietato, salvo accordi preliminari con l'Editore.

Edizioni Quasar di Severino Tognon s.r.l., via Ajaccio 41-43, 00198 Roma (Italia)
http://www.edizioniquasar.it/

ISSN 2279-7297

Tutti i diritti riservati

Come citare l'articolo:
A. Labriola, *Le colonne romane del porto di Brindisi viste da mare: analisi dell'impatto visuale del monumento sul paesaggio costiero,* *Thiasos* 14, 2025, pp. 373-394

Gli articoli pubblicati nella Rivista sono sottoposti a referee nel sistema a doppio cieco.

Le colonne romane del porto di Brindisi viste da mare: analisi dell'impatto visuale del monumento sul paesaggio costiero

Alessandro Labriola[1]

Keywords: *Brundisium,* honorary columns, monumentalization of harbours, portolans, digital reconstruction

Parole chiave: *Brundisium,* colonne onorarie, monumentalizzazione dello spazio portuale, portolani, ricostruzione digitale

Abstract:
The monumental columns still standing in Brindisi harbour represent the main vestiges of the city's Roman past and have attracted the attention of travellers, humanists and scholars since the Renaissance. In the absence of references to them in the preserved ancient sources, various hypotheses on their function and significance have been formulated over time. The present contribution aims to provide new elements for the interpretation of the monument, deriving on the one hand from the search for comparisons between the Brindisi columns and similar realisations from the imperial period known archaeologically or from literary and iconographic sources, and on the other hand from the analysis of their visual impact on the maritime routes that led to the city, in order to verify whether they could have served as seamarks. The latter aspect was investigated through the elaboration of a three-dimensional model of Roman Brundisium *and the surrounding area, which was used to obtain reconstructive perspective views from points located along some of the main access routes to the port, identified through the comparative analysis of various historical portolans.*

Le colonne monumentali ancora oggi affacciate sul porto di Brindisi costituiscono le principali vestigia del passato romano della città e hanno attratto sin dal Rinascimento l'attenzione di viaggiatori, eruditi e studiosi. In assenza di riferimenti ad esse nelle fonti antiche giunte fino a noi, nel corso del tempo sono state formulate diverse ipotesi sulla loro funzione e il loro significato. Il presente contributo punta a fornire nuovi elementi per l'interpretazione del monumento, derivanti da un lato dalla ricerca di confronti tra le colonne brindisine e analoghe realizzazioni di epoca imperiale note archeologicamente o grazie a fonti letterarie e iconografiche; dall'altro dallo studio del loro impatto visuale rispetto alle rotte marittime che conducevano alla città, al fine di verificare se esse potessero fungere da punti di riferimento nautici. Quest'ultimo aspetto è stato indagato attraverso l'elaborazione di un modello tridimensionale della Brundisium *romana e del territorio circostante, a partire dal quale sono state ricavate delle vedute prospettiche ricostruttive rispetto a punti di vista collocati lungo alcune delle principali traiettorie di accesso al porto, individuate attraverso l'analisi comparativa di diversi portolani storici.*

Fondata nel 244 a.C. sul sito di un precedente centro messapico[2], la colonia latina di *Brundisium* assunse rapidamente un ruolo strategico grazie alla sua posizione e alle eccezionali caratteristiche del suo porto (fig. 1). Preceduto da un'ampia rada esterna delimitata da due capi (Capo Gallo a Ovest e Capo Cavallo a Est) e protetta da una catena di isolotti costieri[3], esso era accessibile attraverso una stretta imboccatura e si ramificava in diverse insenature[4] natu-

[1] Assegnista di ricerca, Università degli Studi di Bari "Aldo Moro"; alessandro.labriola@uniba.it. Lo studio qui presentato è parte della ricerca *La rotta e l'approdo. La percezione del viaggio per mare nel mondo greco e romano,* condotta da chi scrive, a discendere dall'iniziativa Partenariati Estesi - Progetto CHANGES "Cultural Heritage Active Innovation for Sustainable Society" (CUP di Progetto H53C22000860006, Codice Identificativo n. PE00000020 – Spoke 1, Responsabile del progetto prof. Giuliano Volpe, Referente scientifico prof. Monica Livadiotti).

[2] Sulle (scarse) informazioni archeologiche relative a questo insediamento si vedano Cocchiaro, Sciarra Bardaro 1988, pp. 12-15; Cera 2022, pp. 191-195.

[3] Ovvero, da Ovest verso Est, l'isola di S. Andrea, oggi occupata dal "Forte di Mare" aragonese, e il piccolo arcipelago delle Pedagne.

[4] Cfr. Strabone, *Geografia*, 6, 3, 6, in cui si riferisce che la città dispone di tanti piccoli porti chiusi da una sola imboccatura ("ἑνὶ γὰρ στόματι πολλοὶ κλείονται λιμένες"). La descrizione del geografo di Amasea sembrerebbe indicare l'esistenza in antico, oltre alle due ramificazioni principali ancor oggi esistenti, di altre insenature minori, tra le quali è possibile ipoteticamente identificare i tratti finali dei corsi d'acqua oggi noti come "Fiume Grande" e "Fiume Piccolo" (Uggeri 1988, pp. 52-53) – presupponendo che essi potessero in passato essere dotati di un pescaggio sufficiente a consentire l'ingresso di piccole imbarcazioni – e la foce dell'oggi scomparso "torrente della Mena", che attraversava l'avvallamento tra le due sommità del promontorio occupato dalla città (Cocchiaro, Sciarra Bardaro 1988, p. 17; Lippolis, Baldini Lippolis 1997, p. 310) e che fino all'età medievale era navigabile nel suo tratto terminale (Cera 2022, p. 209).

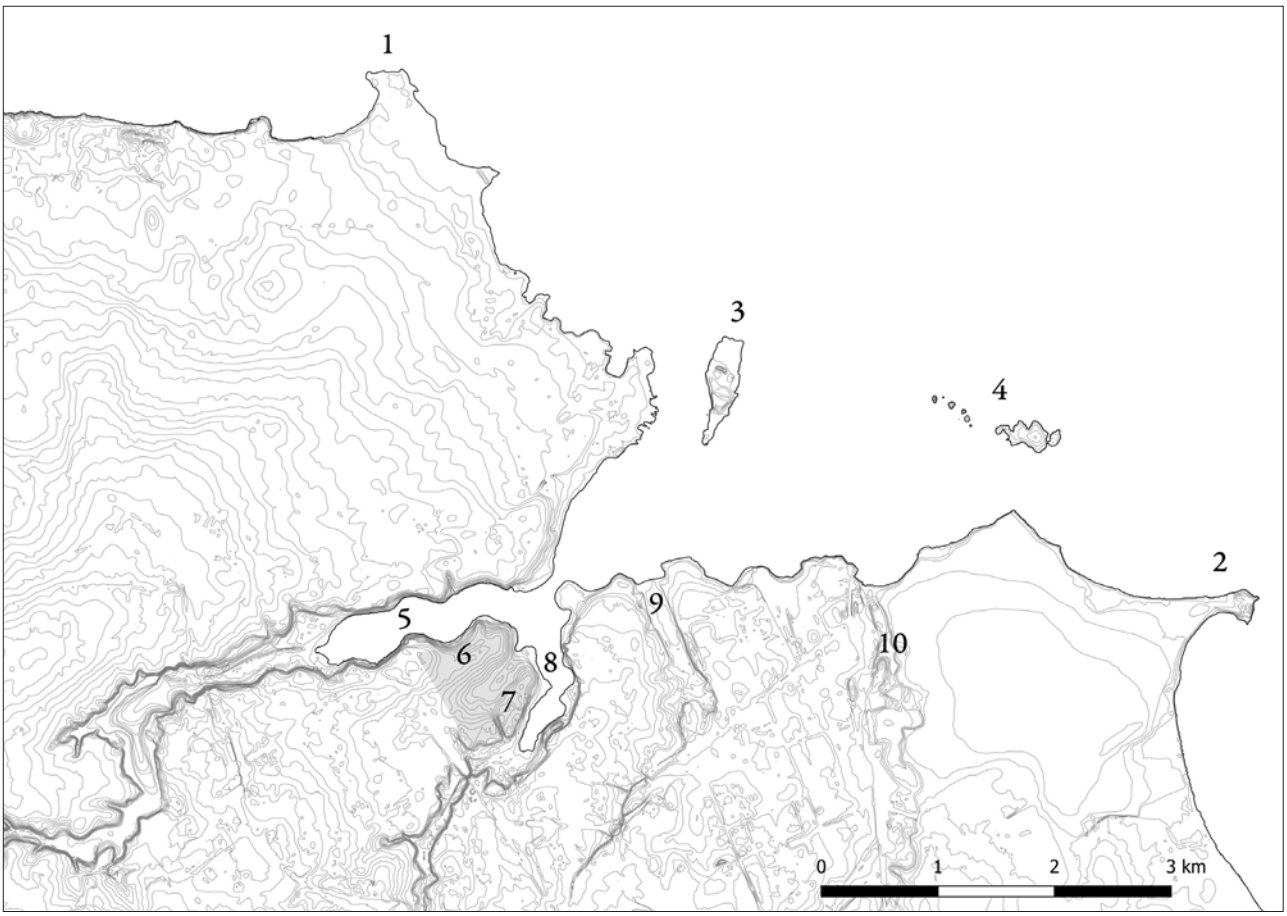

Fig. 1. Inserimento topografico di *Brundisium,* con ricostruzione dell'andamento della linea di costa precedente alla realizzazione dei banchinamenti del porto. 1. Capo Gallo. 2. Capo Cavallo. 3. Isola di S. Andrea. 4. Isole Pedagne. 5. Seno di Ponente. 6. Collina di Ponente. 7. Collina di Levante. 8. Seno di Levante. 9. Fiume Piccolo. 10. Fiume Grande. L'area urbana della città romana è evidenziata con una campitura grigia (elab. dell'A.).

ralmente riparate da tutti i venti[5]. Sebbene verso la fine dell'epoca repubblicana la sua rilevanza come centro esportatore di prodotti locali quali vino e olio andò progressivamente riducendosi a causa della concorrenza delle produzioni provinciali[6], grazie al suo rapido collegamento terrestre con Roma attraverso la via Appia e successivamente la via Traiana la città rimase fino alla Tarda Antichità il principale punto d'imbarco o di arrivo per il trasporto di passeggeri tra l'Italia e il Mediterraneo Orientale[7], nonché il porto di partenza delle spedizioni militari dirette in Oriente, dalle Guerre Macedoniche fino alla campagna condotta da Settimio Severo contro l'impero dei Parti[8]. Fu solo a partire dal IV secolo che la città entrò in una fase di rapido declino, con il suo porto che sembra perdere sempre più di importanza a vantaggio di quello della vicina Otranto. Le fonti storiche ricordano le pesanti distruzioni che Brindisi subì nel corso della Guerra Greco-Gotica[9], rimanendo probabilmente in uno stato di semi-abbandono fino alla sua rifondazione *ab imo* da parte del protospatario bizantino Lupo nell'XI secolo[10].

Lo sviluppo del tessuto urbano medievale e moderno nella medesima area occupata dalla città antica[11] ha occultato quasi completamente le tracce della *Brundisium* romana. Solo recentemente l'integrazione delle informazioni

[5] Si tratta di una caratteristica particolarmente importante, che consentiva l'utilizzo del porto per tutto l'anno, a differenza di quanto avveniva per approdi esposti ai venti dominanti estivi o invernali. Inoltre, essa riduceva considerevolmente il rischio di naufragi all'interno del porto, come quello – causato da una tempesta – che interessò nel 62 d.C. le navi ormeggiate a *Portus* (Tacito, *Annales*, 15, 18). Questa qualità del porto brindisino è ricordata nel sopra citato passo di Strabone, in cui esso viene definito ἄκλυστος, ovvero "protetto dai flutti" (*Geografia*, 6, 3, 6), e ispirò nei secoli successivi il detto che recita "tre sono i migliori, e più sicuri, porti del mondo, cioè di Giugno, di Luglio e di Brindisi".

[6] Nonnis 2001, pp. 488-490.

[7] Warnking 2015, pp. 256-258.

[8] Cfr. Cera 2022, pp. 14-16.

[9] Sulle vicende della città in epoca tardo-antica si veda Lippolis, Baldini Lippolis 1997, pp. 343-353.

[10] Evento commemorato da un'inscrizione (Marangio 1994, pp. 229-230) apposta sul basamento di una delle due colonne romane affacciate sul porto interno della città (cfr. *infra*).

[11] Sulla probabile sostanziale coincidenza tra l'estensione della città antica e l'area delimitata dal circuito murario di epoca aragonese si vedano Cocchiaro, Sciarra Bardaro 1988, pp. 15 e 24; Cera 2021 e Cera 2022, pp. 211-219.

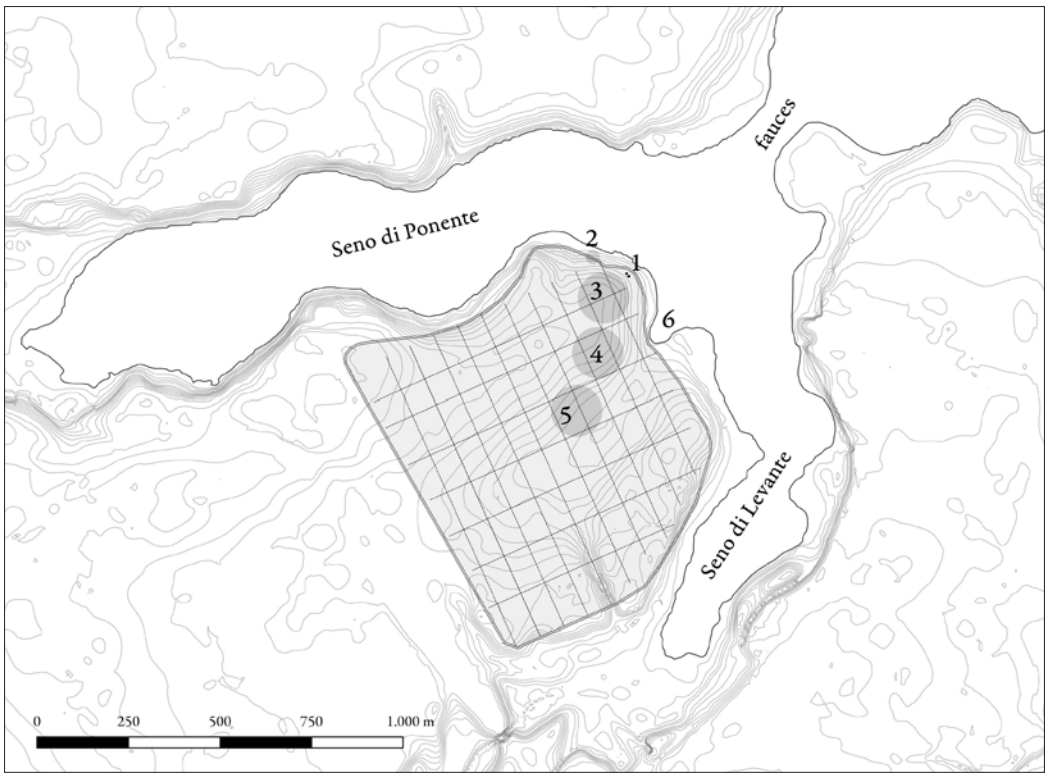

Fig. 2. Ricostruzione dell'impianto viario antico e della localizzazione dei principali complessi pubblici della città (basata su Cera 2022, pp. 209-234): 1. Colonne sul porto. 2. Ex proprietà Dionisi (possibile porta urbica). 3. *Arx*. 4. Edificio pubblico in via Casimiro. 5. Area Forense. 6. Foce del torrente della Mena (elab. dell'A.).

provenienti dai resoconti di diversi rinvenimenti casuali effettuati nel corso dell'Ottocento con i dati forniti da più recenti interventi di archeologia urbana ha permesso di ricostruire, seppur in maniera inevitabilmente frammentaria, l'assetto urbano di epoca romana[12]. Ne risulta l'immagine di un'area urbana di circa 66 ettari di estensione, sviluppata su un promontorio (altezza massima ca. m 15 s.l.m.) collocato tra le due insenature principali in cui si articola il porto interno, oggi denominate Seno di Ponente e Seno di Levante. L'impianto urbano (fig. 2), basato su un reticolo di assi viari ortogonali, doveva adattarsi alla topografia del sito, caratterizzata dalla presenza di due piccole alture separate da un avvallamento corrispondente grossomodo all'attuale corso Garibaldi, che fino al XIX secolo era attraversato dal corso d'acqua noto come torrente o canale della Mena[13]. I dati archeologici attualmente disponibili consentono di localizzare sulla sommità della Collina di Ponente, oggi occupata dal Duomo, un'area sacra identificabile come l'*arx* della colonia, mentre il foro sembrerebbe trovarsi sulla sponda ovest del torrente, grossomodo presso le attuali piazze Vittoria e Mercato[14]. I resti di un porticato rinvenuti nel corso di scavi effettuati lungo l'attuale via Casimiro sono stati invece attribuiti ad un ulteriore spazio pubblico alto-imperiale, collocato nell'area tra il foro e l'*arx*[15]. Non si dispone invece ad oggi di elementi per localizzare l'arco onorario eretto su decreto del Senato per celebrare la vittoria di Ottaviano ad Azio, ricordato in un passo dell'opera di Cassio Dione[16] e forse raffigurato nella scena della Colonna Traiana che rappresenta l'imbarco delle truppe dirette in Dacia[17].

Unica eccezione in questo contesto caratterizzato dall'estrema scarsità di resti dell'apparato monumentale della *Brundisium* romana è rappresentata dalle due colonne gemelle situate sul versante nordorientale dell'*arx* della città, in una posizione visivamente dominante rispetto al bacino portuale. Sebbene nessuna delle fonti antiche giunte fino a noi faccia riferimento a queste colonne, se ne trovano menzioni in diverse testimonianze di epoca medievale e successiva[18].

[12] La prima proposta sistematica in tal senso venne avanzata in Lippolis, Baldini Lippolis 1997. I risultati di questo lavoro sono stati recentemente ripresi in forma monografica e aggiornati, grazie all'integrazione di dati provenienti da ricerche più recenti e dalla rilettura di cartografie storiche, in Cera 2022.

[13] Cfr. *supra*, nota 4.

[14] Per una trattazione più ampia sul tema si rimanda a Lippolis, Baldini Lippolis 1997, pp. 313-316 e Cera 2022, pp. 225-229. Entrambi i complessi sono stati localizzati sulla base della concentrazione in queste aree di materiali votivi (per l'*arx*) e di epigrafi e statue onorarie (per il foro). L'assenza di resti di strutture edilizie *in situ* non consente invece di formulare ipotesi sulla loro effettiva estensione e articolazione planimetrica.

[15] Sulla cronologia e le caratteristiche del complesso si veda Cera 2022, pp. 88-90.

[16] *Historia romana*, 51, 19, 1. In via del tutto ipotetica, è stata proposta una localizzazione dell'arco immediatamente al di fuori della porta urbica identificata nella ex proprietà Dionisi, collocata lungo la sponda del Seno di Ponente a Nord delle colonne romane (Uggeri 1988, p. 56).

[17] Sulle problematiche relative all'identificazione della città rappresentata nella scena 79 della Colonna Traiana – per la quale sono state proposte, oltra a Brindisi, anche Ancona, Ravenna e Azio – si vedano Capriotti 2015 e Cera 2022, pp. 229-230.

[18] Per un inquadramento più completo sulla storia del monumento e sui riferimenti ad esso nelle fonti letterarie e iconografiche dal Me-

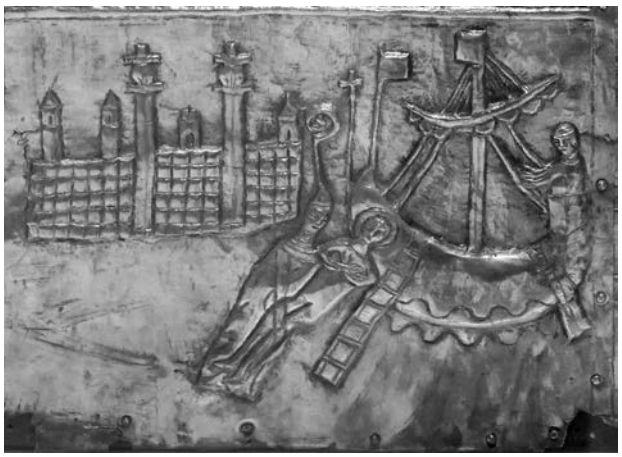

Fig. 3. Museo Diocesano "G. Tarantini" di Brindisi, Arca di San Teodoro, dettaglio della decorazione a rilievo con rappresentazione dell'arrivo via mare a Brindisi delle spoglie del santo (su gentile concessione di Brundarte, di Francesco Guadalupi).

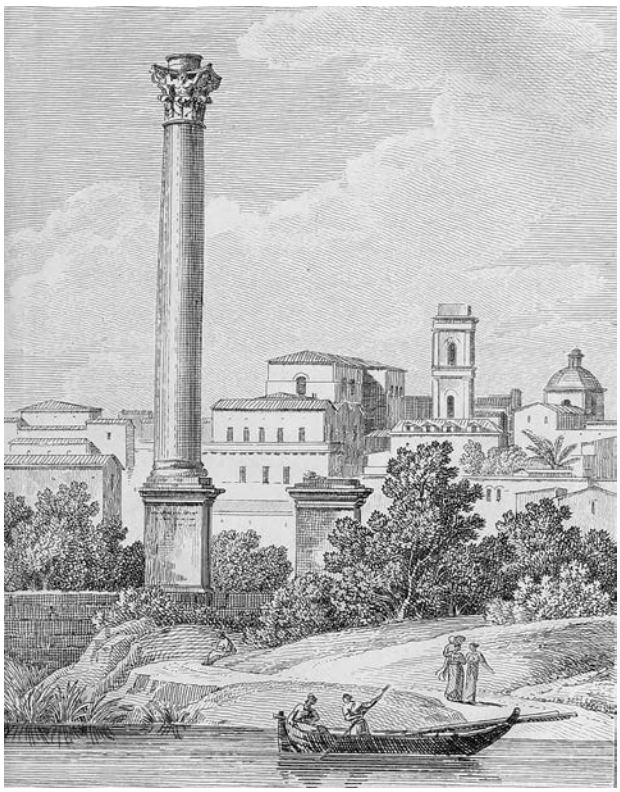

Fig. 4. Veduta da mare delle colonne romane sul porto di Brindisi, con sullo sfondo il Duomo della città (da Castellan 1819, vol. 1, p. 106, tav. 6).

La loro più antica raffigurazione nota è osservabile nella decorazione a rilievo dell'arca d'argento di San Teodoro d'Amasea (fig. 3), reliquiario risalente al XIII secolo conservato presso il locale Museo Diocesano[19], nella quale le due colonne spiccano come l'elemento maggiormente riconoscibile nella veduta della città dal mare, collocandosi davanti alla cinta muraria. Si tratta probabilmente di una scelta figurativa non corrispondente alla loro reale localizzazione, identificata nelle più recenti ricostruzioni della topografia della città antica all'interno delle mura[20]. L'Arca di San Teodoro costituisce l'unica rappresentazione del monumento giunta fino a noi in cui entrambe le colonne appaiono ancora integre. Raffigurazioni posteriori riproducono infatti la situazione successiva al 1528, quando si verificò il crollo della più settentrionale delle due colonne, di cui si conservano oggi *in situ* solo il basamento, la base e una porzione del fusto[21].

Tra le numerose vedute del monumento eseguite tra il XVIII e il XIX secolo, particolarmente interessante per la ricostruzione del suo inserimento topografico precedente alla risistemazione dell'area negli anni Trenta del secolo scorso[22] è quella pubblicata nel 1819 dal pittore e architetto Antoine Laurent Castellan nelle sue *Lettres sur l'Italie: faisant suite aux Lettres sur la Morée, l'Hellespont et Constantinople*[23], in cui le colonne si affacciano da una posizione sopraelevata su un percorso in salita che, dalle sponde del Seno di Ponente, conduceva al Duomo (fig. 4). Sembra probabile che questa disposizione non si discostasse molto dalla configurazione antica dell'area, quando le due colonne si sarebbero trovate lungo un *clivus* che, seguendo la naturale pendenza del terreno, avrebbe collegato – attraverso la possibile porta urbica localizzata nella ex proprietà Dionisi[24] – il porto con l'*arx* sulla collina di Ponente[25]. Esse avrebbero pertanto occupato una quota intermedia tra le mura e le sostruzioni nordorientali dell'area sacra sulla sommità della collina, dominando la stretta imboccatura che costituisce il passaggio obbligato per l'accesso al porto interno della città e pertanto esercitando un forte impatto visuale su chi fosse giunto alla città via mare[26].

dioevo al XIX secolo – cui si faranno solo brevi cenni nelle righe che seguono – si rimanda a Cocchiaro, Lippolis 2007; Tuccinardi 2018; Cera 2022, pp. 48-56 e Belli 2023, pp. 252-253.

[19] Sul manufatto si veda Jurlaro 1995.

[20] Cfr. Alaggio 2009, p. 168; Cera 2022, p. 213. Le colonne si trovano infatti in una posizione sopraelevata rispetto alla costa, alle spalle del salto di quota naturale che fu probabilmente sfruttato per fortificare questo lato della città.

[21] Sulle successive vicende dei resti della colonna crollata, in gran parte trasportati a Lecce e rilavorati per realizzare la colonna votiva dedicata a S. Oronzo, si veda Tuccinardi 2018, pp. 11-12, con relative note e bibliografia.

[22] Con la realizzazione ai piedi delle colonne di una scalinata monumentale nota come "scalinata virgiliana" (Belli 2023, pp. 252-253).

[23] Castellan 1819, vol. 1, p. 106, tav. 6. La veduta fu realizzata durante il soggiorno dell'autore a Brindisi nel settembre 1797.

[24] Per un'analisi dettagliata dei resti attribuiti a questa porta, emersi nel 1889 e successivamente distrutti, si rimanda a Cera 2022, pp. 42-46.

[25] Lippolis, Baldini Lippolis 1997, pp. 313-314.

[26] Cera 2023, pp. 83-86.

La colonna superstite si erge su un basamento alto m 4,44[27], sulla cui faccia meridionale è riportata la già citata iscrizione che ricorda la rifondazione della città di Brindisi da parte del protospatario *Lupus.* L'elemento è composto da una base attica, un fusto liscio e un capitello figurato, che sostiene un elemento cilindrico suddiviso in tre fasce intervallate da listelli modanati, probabilmente evocante un architrave. Nel complesso, la colonna raggiunge un'altezza di m 18,74 basamento incluso. Sul capitello sono scolpiti, al di sopra della prima corona di acanto, i busti di quattro figure, due maschili e due femminili, intervallate da coppie di tritoni collocati al posto delle volute. I soggetti rappresentati vengono identificati con Oceano, Poseidone/Nettuno e le rispettive consorti, ovvero Teti e Anfitrite[28].

Le porzioni superstiti della seconda colonna mostrano caratteristiche analoghe a quelle dell'elemento gemello, seppur con uno stato di conservazione delle superfici molto peggiore. Sulla faccia orientale del basamento si conservano tracce di un'iscrizione, sciolta come una dedica del Senato a Giove[29] e interpretata da Enzo Lippolis come un indizio della presenza di un culto capitolino sull'*arx*, al termine del percorso di risalita proveniente dal porto che passava davanti alle due colonne[30]. Nulla si conserva del capitello, andato perduto dopo il crollo del 1528 (cfr. *supra*). Secondo le indicazioni di alcune fonti rinascimentali, sembrerebbe che anch'esso fosse figurato, ma con un'iconografia diversa rispetto a quella del capitello della colonna meridionale, che avrebbe incluso la rappresentazione di trofei d'armi e di prigionieri in abiti orientali[31].

Le caratteristiche stilistiche del capitello superstite, lavorato con un ampio uso del trapano, consentono di datarlo in epoca severiana[32]. Maggiori problematiche rispetto alla cronologia del monumento emergono dall'analisi dei basamenti e delle basi. Il fatto che essi siano scolpiti in un marmo bianco diverso dal proconnesio impiegato per fusto e capitello potrebbe infatti indicare la loro appartenenza a una differente fase costruttiva[33], mentre le caratteristiche paleografiche della dedica a Giove conservata sul basamento settentrionale sembrano rimandare a un orizzonte cronologico compreso tra la tarda età repubblicana e la prima età imperiale[34]. Ciò condusse Cesare Marangio, nello studio dedicato a questa iscrizione, a ipotizzare che il monumento nel suo assetto attuale sia il risultato di un restauro di epoca normanna o federiciana, eseguito – probabilmente a seguito di un crollo – reintegrando i basamenti con blocchi di riuso[35]. Sulla base della presenza della dedica del protospatario Lupo sul basamento meridionale, Rosanna Alaggio ha invece sostenuto che il monumento come oggi osservabile sia in realtà il risultato di un intervento alto-medievale – forse coevo alla rifondazione bizantina di Brindisi – di assemblaggio di elementi di diversa provenienza, con le colonne che potrebbero essersi in origine trovate in un punto diverso della città[36]. Secondo l'interpretazione di Enzo Lippolis, i due basamenti sarebbero invece pertinenti a una precedente versione del monumento, realizzata in epoca augustea nell'ambito di un ampio programma di rinnovamento dell'*arx* cittadina[37]. In epoca severiana, questo monumento sarebbe stato restaurato, riutilizzando i basamenti augustei per erigere nuove colonne.

[27] I dati sulle dimensioni della colonna superstite sono ripresi da Cera 2022, p. 48, nota 207. Una descrizione approfondita delle caratteristiche architettoniche del monumento e dei suoi capitelli figurati è pubblicata in *ibidem*, pp. 51-54; Tuccinardi 2018, pp. 13-15 e Belli 2023, pp. 254-262.

[28] Tuccinardi 2018, pp. 13-14; Cera 2022, p. 53 e in particolare nota 222. La compresenza di Nettuno e Oceano trova un interessante parallelo nel sesterzio neroniano raffigurante la darsena claudiana di *Portus*, secondo l'interpretazione di Felici 2022, pp. 10-13 e 28-29. Sul significato simbolico delle due figure e sul ruolo attribuito ad Oceano nella propaganda imperiale si veda Belli 2023, pp. 263-264, con la relativa bibliografia.

[29] Marangio 1994, pp. 227-228: "*[S]enatu[s Populus] / que R[omanus] /Iov[i]*".

[30] Lippolis, Baldini Lippolis 1997, p. 314.

[31] Cfr. Tuccinardi 2018, pp. 26-28, dove si individua in un capitello severiano conservato presso il Museo di Aquileia un possibile esempio di questo motivo iconografico, in cui barbari prigionieri sostengono l'abaco con una posa molto simile a quella delle divinità marine scolpite sul capitello brindisino superstite. Ulteriori confronti possono essere stabiliti con una coppia di capitelli decorati con figure in abiti orientali provenienti dall'area delle botteghe occidentali del foro di Corinto (D'Andria 1997, p. 99; von Mercklin 1962, p. 187, n. 449 a. e b.).

[32] Belli 2023, pp. 261-262, con relativa bibliografia.

[33] Marangio 1994, p. 230. In ogni caso, la combinazione di materiali diversi non è necessariamente da ricondurre all'esistenza di due diverse fasi costruttive, dal momento che essa costituisce una soluzione decorativa molto diffusa nell'architettura romana a partire dall'epoca tardo-repubblicana (Zink 2014, pp. 246-247). L'utilizzo marmi differenti all'interno del medesimo ordine architettonico è ben attestato anche in età antonina e severiana, trovando ad esempio applicazione nei complessi monumentali realizzati in questo periodo a Leptis Magna (cfr. Bruno, Bianchi 2015, pp. 31-37). In particolare, la città tripolitana fornisce diversi confronti per l'abbinamento di marmo bianco e marmo proconnesio osservabile a Brindisi, attestato ad esempio nelle colonne della *porticus in summa cavea* del teatro e della *tholos* meridionale del *Macellum* (*ibidem,* pp. 36-37) e nella trabeazione della cosiddetta Porta Oea (Bianchi 2009, pp. 62-64).

[34] Marangio 1994, p. 228.

[35] *Ibidem*, pp. 230-234. In particolare, nel medesimo articolo si ipotizza la provenienza della dedica senatoria a Giove dall'arco, ricordato da Cassio Dione, che fu dedicato ad Ottaviano su disposizione del Senato dopo la vittoria di Azio.

[36] Alaggio 2009, pp. 166-171.

[37] Lippolis, Baldini Lippolis 1997, pp. 326-328. La datazione di una prima versione delle colonne in epoca augustea sembra poco compatibile con l'identificazione con Brindisi della città raffigurata sulla scena 79 della Colonna Traiana (cfr. *supra*). Ipotizzando di riconoscere negli edifici in essa raffigurati l'arco eretto dal Senato per celebrare la vittoria di Azio e i templi dell'*arx* brindisina, l'assenza delle colonne, che molto probabilmente si trovavano in una posizione intermedia tra i due monumenti, sembrerebbe infatti giustificarsi solo con il fatto che esse non esistessero ancora in età traianea, venendo erette solo in epoca severiana (Capriotti 2015, p. 368).

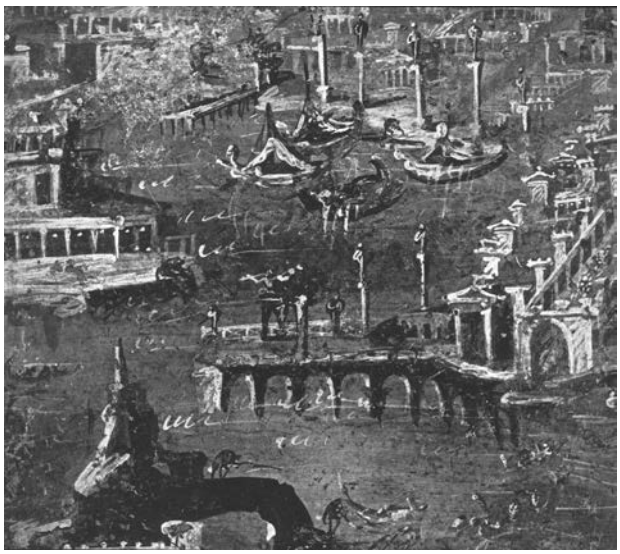

Fig. 5. Affresco proveniente da Stabiae con rappresentazione idealizzata di una città portuale, conservato presso il Museo Archeologico Nazionale di Napoli (su concessione del Ministero della Cultura – Museo Archeologico Nazionale di Napoli).

Diverse sono anche le ipotesi che negli ultimi decenni sono state formulate rispetto alla funzione e al significato del monumento. Grande fortuna ha avuto l'interpretazione, ancora invalsa nella tradizione locale, secondo la quale le colonne segnerebbero la terminazione della via Appia[38]. Questa lettura sembrerebbe tuttavia essere contraddetta dai più recenti studi sull'assetto viario della città romana, che identificano il tratto urbano della via Appia molto più a Sud, dove a partire dall'attuale Porta Mesagne essa si sarebbe sviluppata in direzione Sud/Ovest-Nord/Est fino a terminare in corrispondenza di Piazza Vittorio Emanuele II[39]. Altre possibili interpretazioni – non necessariamente alternative tra loro – identificano nelle colonne un monumento onorario legato alla celebrazione di un imperatore o di una vittoria militare[40], oppure un punto di riferimento nautico, che avrebbe potuto guidare la rotta delle imbarcazioni coinvolte nell'intenso traffico di collegamenti con l'Oriente che gravitava sul porto brindisino[41].

I monumenti costituiti da colonne sormontate da elementi scultorei hanno una lunga tradizione nel mondo antico[42] e sono attestati dalle fonti a Roma già in epoca repubblicana[43]. Successivamente, questa tipologia monumentale si affermò come strumento di celebrazione del potere imperiale, trovando ampia applicazione soprattutto tra l'età antonina e la Tarda Antichità[44]. La maggior parte delle colonne onorarie note nel mondo romano sono elementi isolati, sebbene non manchino attestazioni archeologiche di monumenti composti, come nel caso di Brindisi, da gruppi di più colonne. Questo è ad esempio il caso delle cinque colonne che furono erette durante il regno di Diocleziano alle spalle dei *rostra* sul Foro Romano per sostenere statue dei tetrarchi e di Giove[45], nonché dei *tetrastyla* che sorgevano in diverse città della parte orientale dell'Impero[46].

In ambito portuale, la presenza di colonne onorarie sembrerebbe essere stata comune sin dall'epoca alto-imperiale, come testimoniano diverse fonti iconografiche e letterarie. Statue erette su colonne sono infatti presenti in alcune raffigurazioni pittoriche di città portuali (fig. 5), tra cui due affreschi di I sec. d.C. rinvenuti a Stabia e Pompei[47]. Due colonne affiancate – molto simili a quelle osservabili a Brindisi[48] – sono osservabili anche nelle rappresentazioni del molo di Pozzuoli incise su una nota serie di bottiglie di vetro[49] databili tra il III e il IV sec. d.C.[50]. Inoltre, nelle rappresentazioni di *Portus* su emissioni numismatiche di età neroniana e traianea e sul cosiddetto "Mosaico del Porto" di Ostia l'ingresso al bacino portuale appare segnato dalla presenza di una statua di Nettuno eretta su una colonna,

[38] D'Andria 1997, pp. 98-99.

[39] Cera 2021, p. 236; *idem* 2022, p. 217.

[40] Cfr. Tuccinardi 2018, pp. 12-13; Cera 2022, pp. 55-56 e 231-232; *idem* 2023, p. 93; Belli 2023, pp. 12-16. Tra gli eventi che potrebbero essere stati commemorati con il monumento si possono annoverare la partenza o il ritorno della spedizione partica di Settimio Severo (*Historia Augusta*, *Septimius Severus*, 15, 1-2) o, per la sua possibile fase augustea, lo sbarco vittorioso del futuro *Princeps* a Brindisi dopo la vittoria di Azio.

[41] Cocchiaro 2001, p. 13; Uggeri 1988, p. 54. Quest'ultimo ipotizza anche un utilizzo delle colonne come faro, sebbene la colonna superstite non presenti nessuna traccia che potrebbe essere messa in relazione al fissaggio di una lanterna, la cui alimentazione sarebbe stata in ogni caso estremamente problematica in assenza di strutture che consentissero di salire sulla sommità dell'elemento. Nel medesimo contributo viene anche ventilata la possibilità che un faro fosse collocato su una delle isole che chiudono la rada esterna, derivante dalla menzione di Pomponio Mela di un'isola di nome "*Pharos*" di fronte a Brindisi (*De chorografia*, 2, 114). In tempi meno recenti, un'identificazione delle colonne brindisine come faro è stata proposta, tra gli altri, in Della Monaca 1674, pp. 120-121.

[42] Una breve sintesi sulla storia e il significato di questo genere di monumenti è riportata in Heidenreich 1970. Per trattazione monografica sulle colonne onorarie note nel mondo greco e nelle città di Roma e Costantinopoli si rimanda aa Jordan-Ruwe 1995 e Yoncaci Arslan 2015, pp. 43-159.

[43] Si pensi ad esempio ai monumenti dedicati a L. Minucio, prefetto dell'annona nel 439 a.C.; a Gaio Maenio, vincitore dei Latini nel 338 a.C., e a Gaio Duilio, che conseguì per primo il trionfo navale sconfiggendo i cartaginesi nella battaglia di Milazzo del 260 a. C (cfr. Plinio il Vecchio, *Naturalis Historia*, 34, 20-21).

[44] Cfr. Jordan-Ruwe 1995, pp. 73-114, con relativa bibliografia.

[45] Sul monumento, il cui aspetto originario è riprodotto su uno dei rilievi dell'Arco di Costantino, si veda *ibidem*, pp. 102-110.

[46] Per una sintesi su questa tipologia monumentale si veda Baronio 2021, pp. 84-91, con relativa bibliografia. Una datazione in età severiana, analoga a quella delle colonne brindisine, è attestata per uno dei *tetrastyla* di Antinopoli (Jomard 1818, pp. 20-23). Più tardi sono invece gli esempi di Efeso, Tolemaide e Afrodisia, databili tra il V e il VI sec. d.C.

[47] Feuser 2020, pp. 338-340.

[48] D'Andria 1997, p. 99.

[49] Ostrow 1979, pp. 113-116; Popkin 2018, pp. 433, 443-444.

[50] Gianfrotta 2022, pp. 457-458.

apparentemente impostata direttamente sul fondale marino[51]. Per quel che riguarda le fonti letterarie, si segnala invece la notizia, riportata da Giuseppe Flavio, della presenza di statue erette su colonne o pilastri all'ingresso del porto di Caesarea Maritima[52], che sembrerebbe trovare una conferma archeologica nei due basamenti sottomarini e nel blocco con segni di fissaggio – forse attribuibile al basamento di una colonna monumentale – rinvenuti presso l'imboccatura del bacino[53]. Un parallelismo ancora più stretto con il monumento brindisino può inoltre essere stabilito con il caso, molto più tardo, delle colonne gemelle – sormontate da statue – che furono erette nel VI secolo dall'imperatore Giustino II nel *Portus Novus* di Costantinopoli[54]. Le colonne di Brindisi sembrerebbero pertanto riconducibili ad una tipologia monumentale ampiamente attestata, che trovò frequente applicazione all'interno di spazi portuali, dove elementi di questo tipo, grazie al loro sviluppo in altezza e all'assenza di ostacoli visivi, potevano essere percepiti da grande distanza, caratterizzando fortemente l'immagine della città rispetto al punto di vista di chi la raggiungesse via mare[55]. Il confronto con gli esempi sopra citati sembrerebbe suggerire che anche le colonne di *Brundisium* dovessero sorreggere delle statue, sebbene l'assenza di tracce di elementi di fissaggio sulla faccia superiore del capitello superstite non consenta di confermare questa ipotesi[56].

Se dunque sembra essere abbastanza evidente l'identificazione nelle colonne di un monumento celebrativo e di una importante componente del paesaggio urbano della Brindisi romana[57], meno chiaro è il ruolo che esse avrebbero potuto svolgere in relazione all'attività del porto, eventualmente fungendo da punto di riferimento nautico. Se si considera che la navigazione antica non poteva contare su strumenti affidabili per determinare in maniera assoluta la propria posizione o la direzione del viaggio – quali astrolabi, sestanti, carte nautiche e soprattutto bussole, che saranno introdotte nel bacino del Mediterraneo solo a partire dal XII secolo[58] –, gli elementi naturali o le costruzioni emergenti rispetto al paesaggio costiero costituivano infatti un ausilio imprescindibile per potersi orientare durante un viaggio in mare[59]. In particolare, un ruolo centrale in questo senso doveva essere svolto tanto da elementi naturali quali monti, capi[60] e foci di fiumi, quanto da costruzioni quali i santuari costieri, che con il fuoco dei loro altari potevano anche fornire un importante ausilio alla navigazione notturna[61]. Sono soprattutto elementi di questo tipo ad essere descritti, in una sequenza derivante dall'ordine in cui essi dovevano comparire percorrendo determinate rotte[62], nei *periploi* giunti fino a noi, antenati dei moderni portolani probabilmente risultanti dalla compilazione in forma letteraria di più antiche raccolte di istruzioni di carattere nautico[63]. Sebbene in questi testi non siano generalmente riportate indicazioni su singoli edifici e monumenti collocati all'interno di città portuali, è possibile che anch'essi, se dotati di sufficiente

[51] Felici 2022, pp. 10-13, 17-18, con relativa bibliografia.

[52] *Bellum Iudaicum,* 1, 21, 7, 413.

[53] Cfr. Raban 2008, pp. 130-134; *idem* 2009, pp. 112-115; Feuser 2020, p. 163.

[54] Taddei 2016. Per una sintesi sulle numerose colonne onorarie che furono erette a Costantinopoli a partire dalla costruzione del Foro di Costantino si veda Jordan-Ruwe 1995, pp. 126-189. Molti di questi elementi sorgevano presso la costa o su punti topograficamente elevati, assumendo così un ruolo centrale nella definizione dello *skyline* della Nuova Roma (cfr. *ibidem*, p. 204, Yoncaci Arslan 2015, pp. 38-42 e 242-255 e *idem* 2016, pp. 134-137).

[55] Un'attestazione del valore associato nella cultura antica – in un contesto in cui gli spostamenti su lunghe distanze si svolgevano per lo più via nave – all'immagine delle città viste dal mare è fornita da Strabone (*Geografia,* 14, 2, 19), il quale, nel descrivere la città di Kos, puntualizza come essa sia "la più bella da osservare per coloro che vi approdano" (ἰδέσθαι τοῖς καταπλέουσιν ἡδίστη). L'importanza attribuita alla percezione dell'immagine urbana rispetto a questo specifico punto di vista non sembra declinare nelle epoche successive, come testimoniato ad esempio dalla diffusione a partire dal Rinascimento di rappresentazioni artistiche di città viste dal mare, quali ad esempio la raffigurazione di Napoli nella Tavola Strozzi (Pane 2009) o le vedute incluse dal cavaliere e *Baumeister* Konrad Grünenberg nel resoconto del suo viaggio in Terrasanta del 1486 (Jacazzi 2016).

[56] Cfr. Cera 2022, p. 55. Sulla possibile identificazione dei soggetti delle sculture (Augusto e Agrippa per la prima fase del monumento, e Settimio Severo e Caracalla per il suo rifacimento severiano) si veda Belli 2023, pp. 15-16.

[57] La funzione eminentemente celebrativa del monumento è stata recentemente messa in evidenza in Cera 2023, contributo cui si rimanda anche per una sintesi sulle diverse interpretazioni delle colonne brindisine proposte nella letteratura precedente (cfr. in particolare pp. 91-92, con relativa bibliografia).

[58] Sull'assenza di carte e strumenti sulle navi antiche e sugli espedienti che potevano essere utilizzati per stabilire e tenere la giusta rotta si veda Arnaud 2005, pp. 45-59. Alla medesima opera si rimanda per una trattazione generale sulle tecnologie e le tecniche associate alla navigazione antica. Sul medesimo tema si vedano, tra gli altri, Höckmann 1985; Casson 1994, pp. 26-46 e 127-140; Warnking 2015, pp. 126-136, 141-151 e 155-168.

[59] Arnaud 2005, pp. 29-33; Medas 2010, pp. 347-349; Mauro 2021, pp. 17-21.

[60] Sull'importanza dei capi come punti riferimento tanto per il cabotaggio quanto per le traversate si veda Vella 2004, pp. 21-22. Esemplificativo del ruolo di questi elementi è il fatto che molte delle rotte d'altura menzionate dalle fonti antiche abbiano i loro punti di partenza e arrivo non in città o porti, ma in corrispondenza di capi e promontori costieri (Arnaud 2005, pp. 57-59).

[61] Mauro 2019, p. 61; Trethewey 2018, pp. 78-79. Sulle attestazioni di navigazione notturna nel mondo antico (che, al contrario di quanto ci si possa aspettare, costituiva una pratica piuttosto comune, per quanto rischiosa) si veda Warnking 2015, pp. 134-135.

[62] Sulla prevalenza nel mondo antico di una concezione "odologica" dello spazio, legata all'esperienza soggettiva del viaggio piuttosto che al sistema astratto di coordinate tipico della concezione cartesiana, si vedano tra gli altri Janni 1984 e Medas 2010, pp. 352-355.

[63] Una raccolta completa dei testi di questo tipo giunti fino a noi è pubblicata in Müller 1855. Per una sintesi su contenuti e caratteristiche di questi testi e sul loro legame con la letteratura geografica si veda Prontera 1992. Studi specifici – focalizzati sull'individuazione di contenuti nautici al loro interno al fine di stabilirne l'origine e il legame con la pratica della navigazione – sono stati recentemente dedicati al *Periplo dello Pseudo Scilace* (Mauro 2021), probabilmen-

prominenza, visibilità e riconoscibilità, potessero fungere da guida per i naviganti. Celebre in tal senso è il caso della colossale rappresentazione fidiaca della *Athena Promachos* sull'acropoli di Atene, la cui estremità superiore – secondo quanto riportato da Pausania – era visibile dalle navi dirette verso Atene già a partire da Capo Sunio[64]. Anche elementi non visibili a una tale distanza potevano fornire una guida nelle insidiose fasi di avvicinamento alla costa e ingresso all'interno di un porto. Una funzione di questo tipo è stata ad esempio attribuita alle sopra citate colonne collocate all'ingresso dei porti di Caesarea e *Portus*[65]. Anche nel caso di Brindisi è possibile supporre che le colonne gemelle, collocate in asse rispetto all'unica imboccatura del porto esterno, potessero contribuire a indirizzare correttamente le imbarcazioni in fase di atterraggio. Al contempo, grazie alla loro visibilità teorica fino a circa 10 miglia nautiche[66] esse potevano segnalare a distanza la posizione della città, emergendo in un'ampia striscia di territorio costiero che si presenta sostanzialmente privo di significativi rilievi naturali[67].

A causa dell'intensa urbanizzazione del territorio e del forte impatto del polo petrolchimico sorto negli anni Sessanta del secolo scorso nell'area attorno a Capo Cavallo, l'attuale inserimento paesaggistico delle colonne brindisine risulta profondamente alterato rispetto a quello che doveva essere percepibile al momento della loro costruzione. In un contesto di questo tipo, interessanti risultati possono derivare dall'utilizzo di un sistema informativo geografico (GIS) e di un software di modellazione tridimensionale per elaborare una proposta ricostruttiva del paesaggio antico, da utilizzare come base per studiare l'originario impatto visuale del monumento e chiarire il suo effettivo ruolo come punto di riferimento nautico. Nello specifico, il GIS ha consentito di ricavare, a partire dai dati topografici associati al modello digitale del terreno (DTM) fornito dalla Regione Puglia[68], curve di livello con un intervallo di un metro per una vasta area attorno al porto di Brindisi, che si estende grossomodo per km 20 lungo la linea di costa e per km 10 verso l'interno. Le isoipse così ottenute sono state quindi modificate manualmente per ottenere una base topografica in grado di approssimare l'assetto del territorio in età romana (cfr. *supra,* fig. 1). A tal fine sono state eliminate le tracce di interventi di età moderna – quali ad esempio lo scavo del fossato del "Castello di Terra" o l'impianto del "Forte a Mare" sull'Isola di S. Andrea – o di opere infrastrutturali più recenti, quali gli sbancamenti nell'area del petrolchimico o i rilevati e le trincee lungo il percorso di tracciati stradali extraurbani. Inoltre, si è provato a ricostruire l'andamento della linea di costa precedente alla realizzazione delle dighe foranee e delle banchine e dei moli dell'attuale porto commerciale. A tal fine è stato fondamentale il confronto con la situazione rappresentata in cartografie storiche[69], quali *l'Atlante Geografico del Regno di Napoli*, completato nel 1812 da Giovanni Antonio Rizzi Zannoni, l'*Atlante Sallentino* di Giuseppe Pacelli (1801-1811), la *Topografia della Città e Porti di Brindisi* redatta nel 1781 da Andrea Pigonati e il *Plano y Mapa en que se comprende la Ciudad de Brindisi* di Andrea de los Coves (1739)[70]. Ovviamente il ricorso a questi documenti non consente una effettiva ricostruzione della topografia e della linea di costa antica, dal momento che quest'ultima certamente non coincideva esattamente con la situazione riportata su documenti del XVIII e XIX secolo[71]. D'altra parte, sicuramente questi ultimi, redatti precedentemente all'accelerazione dello sviluppo urbano in epoca post-unitaria e soprattutto nel secondo dopoguerra, fotografano un assetto territoriale che doveva essere molto più vicino a quello antico rispetto a quello contemporaneo.

Alla base topografica così ottenuta è stata sovrapposta, sempre in ambiente GIS, una ricostruzione dell'assetto urbano della città antica, ottenuta riprendendo l'andamento della cinta muraria dalla mappa di de los Coves[72] e la

te risalente al IV sec. a.C., e allo *Stadiasmus Maris Magni* (Medas 2010), datato da autori diversi tra l'età augustea e l'epoca tardo-antica (*ibidem,* pp. 339-342).

[64] Pausania, *Periegesi*, 1, 28, 2: "ἀπὸ Σουνίου προσπλέουσίν ἐστιν ἤδη σύνοπτα".

[65] Cfr. rispettivamente Raban 2009, p. 121 e Felici 2022, p. 13.

[66] Distanza, corrispondente a circa 18 km, calcolata considerando la curvatura terrestre e un'altezza della sommità delle colonne di m 25 sopra il livello del mare (somma dell'altezza delle colonne stesse con la quota altimetrica del sito in cui sono erette, pari a circa m 6 s.l.m.).

[67] Sulla scarsità nella fascia costiera a Nord di Otranto di elementi topografici capaci di esercitare un significativo impatto visivo sul percorso delle principali rotte che attraversavano l'Adriatico meridionale in epoca romana si veda Labriola 2025. L'assenza di punti cospicui naturali nella zona emerge anche nel portolano redatto nel XIX secolo da Giacomo Marieni per l'Istituto geografico militare austro-ungarico, nel quale il principale riferimento per la navigazione tra Otranto e Brindisi viene individuato nel campanile del Duomo di Lecce, distante oltre 10 km dal mare (Marieni 1845, p. 500).

[68] Attraverso il portale *sit.puglia.it*, al quale si rimanda anche per la consultazione dei metadati e delle specifiche tecniche del rilevamento, effettuato tra il 2006 e il 2008. Il set di dati si presenta come un raster suddiviso da un grigliato di m 8 x 8 in una serie di pixel, a ciascuno dei quali è associata la corrispondente quota altimetrica del terreno al netto dell'altezza di edifici e vegetazione, con un'accuratezza di 1 metro.

[69] Per una panoramica sui principali documenti di questo tipo disponibili per Brindisi si rimanda a Cera 2022, pp. 29-33.

[70] Quest'ultima carta, redatta con finalità militari (cfr. Jurlaro 1979, p. 154, nota 7), è stata particolarmente utile dal momento che, grazie alla sua scala relativamente ridotta e alla sua estrema accuratezza, essa si presta a essere georeferenziata in ambiente GIS e sovrapposta alle curve di livello ricavate dal DTM della Regione Puglia.

[71] Come si deduce ad esempio dalla menzione da parte di Strabone dell'esistenza di diverse ramificazioni secondarie del porto (cfr. *supra*, nota 4), che dovevano aggiungersi agli ancora oggi esistenti seni di Ponente e di Levante.

[72] Secondo la già citata ipotesi sulla sostanziale coincidenza tra il tracciato delle mura romane e quello delle fortificazioni di epoca aragonese.

Fig. 6. Dettaglio del modello tridimensionale utilizzato come base per realizzare le vedute prospettiche ricostruttive (elab. dell'A.).

scansione della maglia urbana dalla recente ipotesi ricostruttiva di Giovanna Cera[73]. L'esatta posizione delle colonne monumentali sul porto è invece stata ricavata dalla più recente carta tecnica regionale (CTR). La planimetria così ottenuta è stata dunque esportata in formato vettoriale e utilizzata per realizzare un modello tridimensionale del suolo e della *Brundisium* romana. Mentre per la modellazione delle colonne è stato possibile avvalersi di disegni e misure edite[74], la cinta muraria e il tessuto urbano sono stati ricostruiti in forma schematica e ipotetica (fig. 6), basandosi sui pochi e frammentari dati disponibili. Per quel che riguarda la prima, i tratti osservabili nella attuale via Camassa si conservano per un'altezza di massimo 10 filari, pari a circa m 4,40[75], che appare ben lontana da quella che doveva essere l'originaria altezza totale delle strutture. Presupponendo un'edificazione delle mura di *Brundisium* poco dopo la fondazione della colonia[76], esse sono state ricostruite nel modello tridimensionale con un'altezza di m 10, prossima a quella di altre fortificazioni in *opus quadratum* di epoca repubblicana, quali le cosiddette Mura Serviane di Roma – nelle porzioni risalenti al IV sec. a.C. – o le mura di Osimo/*Auximum*[77]. La ricostruzione del tessuto urbano – necessariamente vincolata ad un elevato livello di astrazione a causa della scarsità di dati archeologici[78] – si è invece basata sulla rappresentazione di ciascun isolato come un parallelepipedo con la faccia superiore posta ad un'altezza di m 5,00 al di sopra della quota della più alta tra le curve di livello ricadenti all'interno dei suoi limiti, in modo tale da riprodurre l'adattamento dell'edificato all'orografia del sito. Al fine di "animare" il risultante profilo urbano, questi parallelepipedi sono stati dotati di tetti spioventi con altezza di colmo costante, pari a m 2,00. La configurazione dei tetti è il risultato della combinazione casuale degli spessori dei corpi di fabbrica e dei rapporti tra pieni e vuoti osservabili nel più ampio tratto conservato del tessuto urbano romano, ovvero le porzioni di due *insulae* rinvenute nell'area di San Pietro degli Schiavoni[79]. Ovviamente, tale scelta non è in alcun modo finalizzata a proporre una esatta ricostruzione planimetrica/volumetrica, ma solo a restituire l'effetto d'insieme che poteva essere prodotto dall'edificato antico. Con una scelta di segno opposto, si è preferito invece non proporre ricostruzioni arbitrarie dell'arco di Ottaviano – noto solo attraverso la sua menzione nelle fonti – e dei principali complessi pubblici della città, ovvero il foro, l'*arx* e l'area pubblica individuata nella attuale via Casimiro. In corrispondenza di questi ultimi, per i quali i dati archeologici ad oggi disponibili non consentono di risalire né all'effettiva estensione né alla configurazione planimetrica, all'interno del modello tridimensionale sono

[73] Cera 2022, pp. 219-231.
[74] In particolare, *ibidem*, pp. 48, 52 e Belli 2023, pp. 254, 258.
[75] Cera 2022, p. 35.
[76] *Ibidem*, p. 196.
[77] Cfr. rispettivamente per Roma Gros 1996, pp. 28-29 e Cifani 2001, p. 83; per Osimo Baldoni 2000, p. 33. In Puglia, esempi di cinte murarie repubblicane realizzate in *opus quadratum* – il cui stato di conservazione non è tuttavia sufficiente a determinarne l'altezza originaria – sono attestati a Siponto (Danti 1999) e Canosa (Corrente 1999, pp. 55-56). Fortificazioni con caratteristiche simili sono osservabili anche nelle ultime fasi preromane (IV-III sec. a.C.) di insediamenti messapici quali Egnazia (Andreassi 1980, pp. 447-450); Otranto (D'Andria 1995) e *Castrum Minervae* (De Mitri 2009; D'Andria 2020, pp. 82-91). Per un inquadramento generale sul tema si rimanda tra gli altri a Lamboley 1996, pp. 346-361 e Caliò 2021.
[78] Sulle possibilità legate all'utilizzo di diversi gradi di astrazione per la rappresentazione grafica di ipotesi ricostruttive basate su dati archeologici frammentari si veda Lengyel, Toulouse 2018.
[79] Per le quali si rimanda a Lippolis, Baldini Lippolis 1997, tav. 75 e Cera 2022, pp. 72-80.

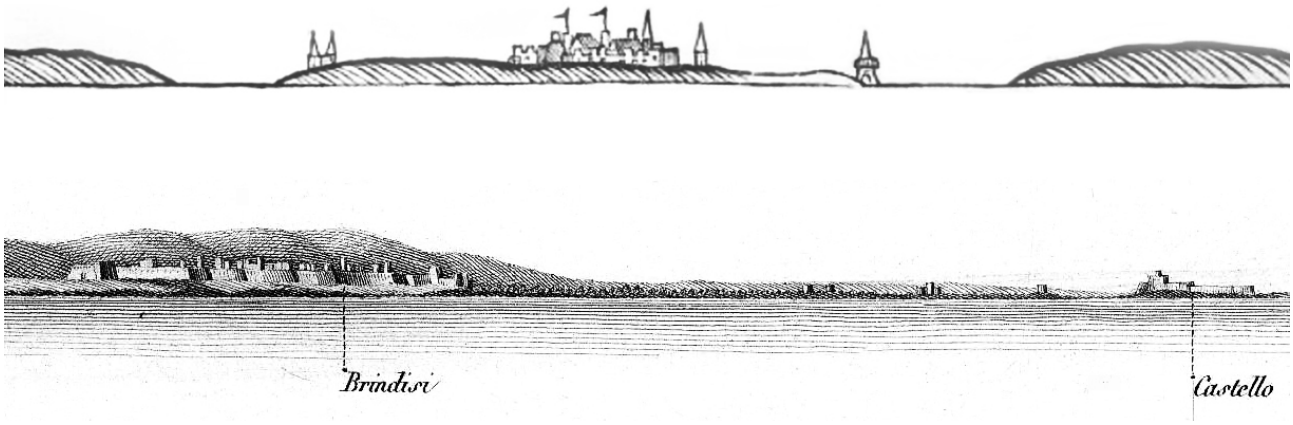

Fig. 7. Vedute da mare di Brindisi pubblicate in Levanto 1664, p. 97 (in alto) e nella tavola III della *Carta di cabotaggio del Mare Adriatico* (in basso, su concessione del MoD MHIM – Istituto e Museo di Storia Militare del Ministero della Difesa ungherese, numero d'inventario B I b 24_25), rielaborate dall'A.

state inserite semplicemente delle aree libere circondate da portici su quattro lati (fig. 6). Bisogna comunque tenere conto del fatto che questa scelta può aver in una certa misura amplificato nella ricostruzione proposta l'impatto visuale delle colonne romane, che nel modello si trovano ad essere l'unico elemento emergente del paesaggio urbano, che invece doveva comprendere anche altri *landmarks* architettonici quali i templi del foro e dell'*arx*, eventuali edifici per spettacolo[80] e il già citato arco onorario.

Il modello tridimensionale così ottenuto – con tutti i limiti sopra citati – è stato dunque utilizzato per ricostruire delle vedute prospettiche della città antica da punti di osservazione significativi, collocati lungo alcune delle principali rotte di avvicinamento al suo porto. Rispetto a una semplice rappresentazione cartografica dell'inserimento topografico della città o ad una visione assonometrica del modello tridimensionale, questa modalità di rappresentazione consente una più immediata ricostruzione di quella che poteva essere l'esperienza soggettiva del paesaggio urbano da parte di osservatori che raggiungessero la città via mare, secondo un approccio più vicino a quella concezione esperienziale e "odologica" dello spazio tipica della cultura antica[81] e in una certa misura simile a quello adottato in documenti quali il portolano seicentesco di Francesco Maria Levanto[82] e la *Carta di cabotaggio del Mare Adriatico*, pubblicata nel 1822-1824 dall'Imperial Regio Istituto Geografico Militare austro-ungarico[83], nei quali la rappresentazione planimetrica di diversi tratti di costa è corredata da una serie di vedute da mare, utilizzabili per agevolare il riconoscimento da parte dei naviganti di punti cospicui da usare come riferimento per le manovre (fig. 7).

Una fonte di primaria importanza per ricostruire quali fossero le principali traiettorie per accedere al porto di Brindisi prima dell'introduzione della navigazione a motore e della pesante trasformazione del bacino attraverso le opere infrastrutturali realizzate nell'ultimo secolo è costituita dai portolani storici[84]. Nello specifico, ai fini del presente studio sono stati prese in esame le indicazioni contenute in diversi testi di questo tipo datati tra il XII e il XIX secolo, i cui brani relativi al porto di Brindisi sono messi a confronto nella tabella inserita in appendice a questo lavoro (Tab. 1). Su questa base, si è scelto di elaborare vedute ricostruttive della città antica rispetto ai seguenti tre punti di vista (fig. 8):

- Vista 1: a largo di Capo Gallo, il cui doppiaggio costituiva un passaggio obbligato per le navi che giungessero in città navigando lungo la costa[85], sfruttando la direzione prevalente delle correnti che in quest'area scorrono generalmente da Nord verso Sud[86].

- Vista 2: davanti al braccio di mare compreso tra l'Isola di S. Andrea e le isole Pedagne, che costituisce uno dei principali accessi al porto esterno[87] tanto per le navi che seguivano rotte di cabotaggio provenienti da Nord quanto per quelle provenienti dalla sponda opposta dell'Adriatico.

- Vista 3: davanti all'unica imboccatura del porto interno, posta a circa mezzo miglio dalla città[88].

[80] Sulle ipotetiche collocazioni di un possibile teatro – di cui non si conserva nessun resto – e dell'anfiteatro – noto solo attraverso la sua menzione in fonti medievali – si veda Lippolis, Baldini Lippolis 1997, pp. 315, 335.

[81] Cfr. *supra*, nota 62.

[82] Levanto 1664.

[83] Sulle caratteristiche dell'opera, che era corredata dal già citato portolano di Giacomo Marieni, cfr. Faričić, Mirošević 2017.

[84] Per un inquadramento sulle caratteristiche, le modalità di formazione e i contenuti di questi testi si veda Castelnovi 2004.

[85] Michelot 1775, *Supplément*, p. 37.

[86] Cfr. Höckmann 1985, p. 12; Arnaud 2005, p. 196 o i dati riportati sui *Pilot Charts* pubblicati dalla *National Imagery and Mapping Agency* degli Stati Uniti.

[87] Cfr. *Portolano di Grazioso Benincasa* in Kretschmer 1909, p. 367; P*ortolano Rizo* in *ibidem,* p. 494; Michelot 1775, p. 38; Marieni 1845, p. 514.

[88] Sulle alterne vicende delle *fauces portus*, parzialmente chiuse da Cesare nell'ambito degli scontri in città con Pompeo (*De bello civili*, 1, 24), quasi completamente ostruite nel XV secolo e finalmente riaperte

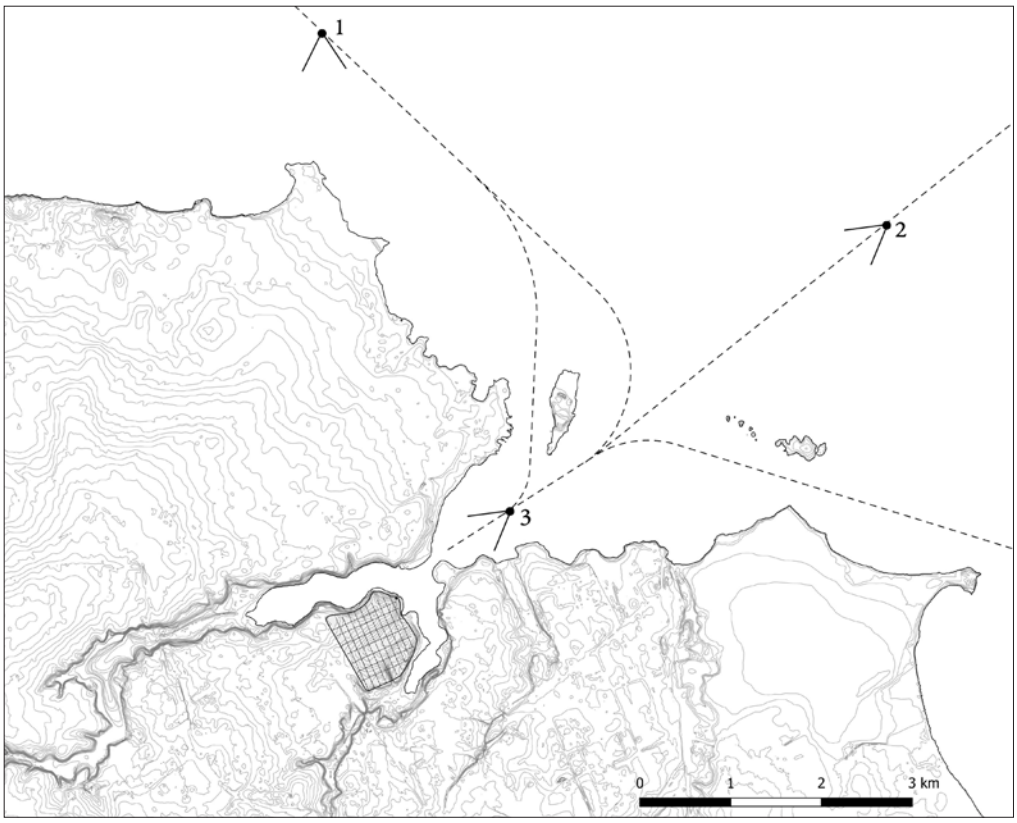

Fig. 8. Principali percorsi di accesso al porto di Brindisi, sulla base delle indicazioni riportate nei portolani citati nella Tabella 1. Con i numeri da 1 a 3 sono indicati i punti di osservazione rispetto ai quali sono state ricostruite le vedute prospettiche della città da mare (elab. dell'A.).

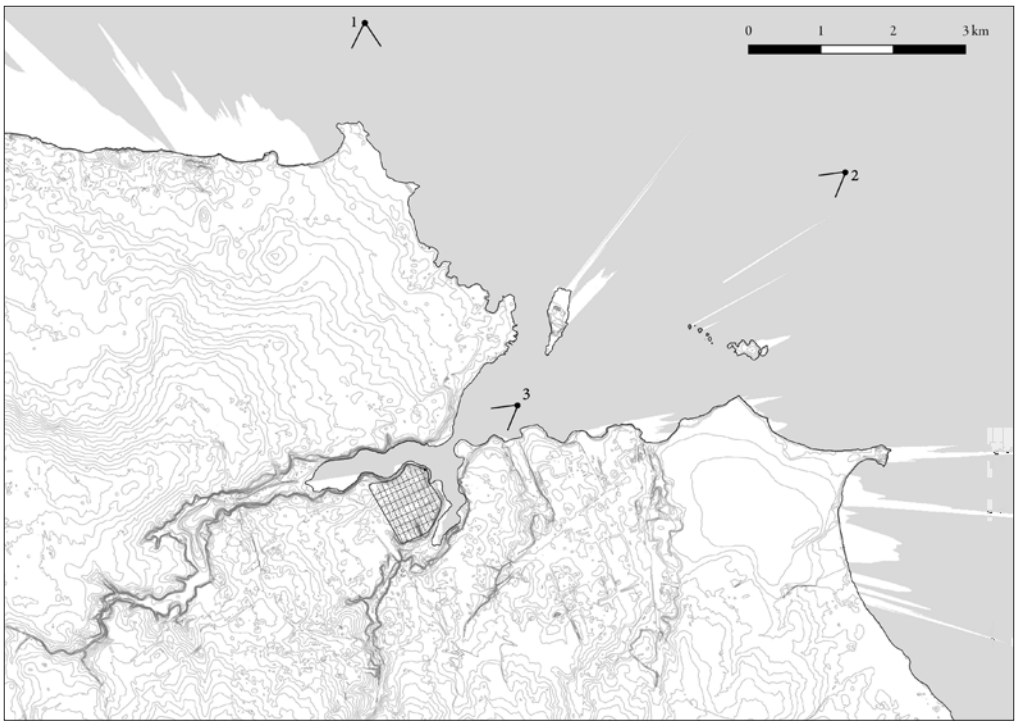

Fig. 9. Analisi di visibilità delle colonne romane di Brindisi rispetto al mare. Con una campitura grigia sono rappresentate le aree da cui il monumento risulta visibile (elab. dell'A.).

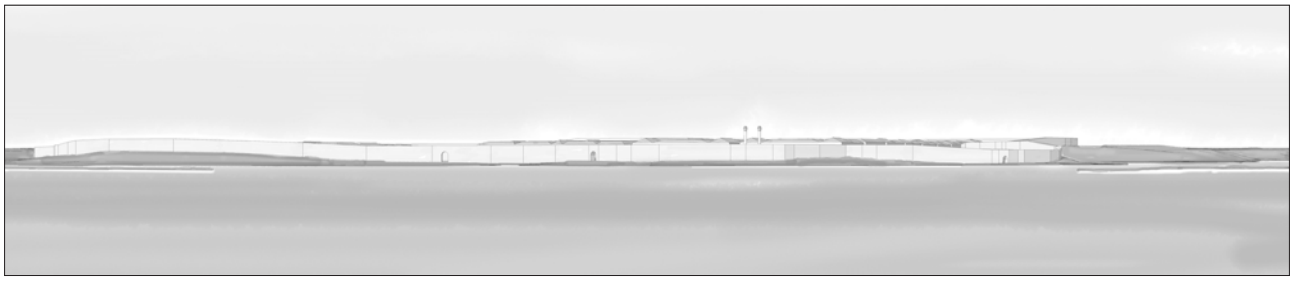

Fig. 10. Vista 3. Veduta ricostruttiva della *Brundisium* romana dall'imboccatura del porto interno (elab. dell'A.).

L'elaborazione di un'analisi di visibilità[89] delle colonne romane indica che esse potevano essere viste da tutti e tre i punti di osservazione scelti (fig. 9). Tuttavia, le tre vedute ricostruttive qui proposte consentono di mettere in luce significative differenze nelle modalità in cui il monumento doveva essere percepito da ciascuno di essi. Sicuramente, l'ultima veduta (fig. 10) è quella in cui le colonne emergono maggiormente dal paesaggio urbano circostante, venendosi a trovare al centro del campo visivo dell'osservatore e svettando al di sopra delle mura e dell'edificato retrostante grazie alla loro collocazione su un punto elevato della scarpata con cui la Collina di Ponente scendeva verso la riva. Da questo punto di vista il monumento doveva essere pertanto percepito come uno degli elementi caratterizzanti del paesaggio urbano, contribuendo fortemente alla definizione architettonica dello spazio portuale[90]. Sotto questo aspetto, le colonne di Brindisi sembrano potersi inserire in una più generale tendenza – tipica del mondo ellenistico e romano – a connotare i porti come spazi urbani a tutti gli effetti, piuttosto che come semplici infrastrutture, spesso scegliendoli come luogo privilegiato per l'erezione di monumenti celebrativi del potere centrale e di importanti eventi della storia urbana[91].

Alcuni paralleli in tal senso possono essere individuati nel Mediterraneo Orientale, con il quale la città di Brindisi intratteneva rapporti privilegiati grazie all'attività del suo porto. Nel già citato caso di Cesarea, Flavio Giuseppe – oltre a dare notizia della presenza delle già menzionate statue erette su pilastri – riferisce che la più alta delle torri (πύργοι) che sorgevano sul molo era nota come *Drusion* e dedicata alla memoria di Druso maggiore[92]. Sebbene lo storico giudaico non riporti una descrizione della torre, è probabile che la sua associazione alla celebrazione della dinastia giulio-claudia fosse esplicitata in un apparato iconografico includente raffigurazioni di Druso stesso e di altri membri della casa imperiale[93].

Se il *Drusion* è sostanzialmente noto solo dalle fonti, il "Porto dei Leoni" di Mileto ha invece restituito consistenti resti archeologici di due monumenti onorari che sorgevano sul fondo dell'insenatura (fig. 11) e che pertanto dovevano probabilmente risultare visibili alle navi in arrivo solo a seguito del loro ingresso all'interno del bacino portuale. Il cosiddetto "*großes Hafenmonument*" – di datazione tardo-repubblicana o augustea[94] – si configurava come un podio di base triangolare[95] decorato con rilievi rappresentanti tritoni, delfini, prore e altre parti di imbarcazioni, motivi di chiara connotazione marittima e che ne indicano un probabile legame con la celebrazione di una vittoria navale[96]. Il podio sosteneva un tripode realizzato in materiale litico e rivestito di lastre marmoree: il monumento raggiungeva così un'altezza complessiva di circa 18 metri[97], molto prossima a quella delle colonne di *Brundisium*. In un momento più tardo, collocabile verso la fine del I sec. d.C.[98], si data invece la costruzione del vicino "*kleines Hafenmonument*", alto complessivamente m 5,36 e caratterizzato da una configurazione planimetrica simile a quella del monumento più antico[99].

Tra i diversi edifici e monumenti che si affacciavano sul porto di Alessandria[100], i due obelischi eretti nel 13 a.C. davanti al *Caesareum*[101] sembrano mostrare diverse analogie simboliche e funzionali con le colonne gemelle del porto di Brindisi. Così come quest'ultime si trovavano davanti alle *fauces portus*, rappresentando – in maniera simile ai monumenti del Porto dei Leoni di Mileto – un traguardo ideale per le navi che facevano il loro ingresso nell'insenatura[102]; gli obelischi alessandrini sorgevano di fronte all'imbocco del porto orientale[103], costituendo così non solo uno dei primi elementi del paesaggio urbano ad essere percepiti dagli equipaggi in arrivo, ma anche un importante punto di

con la realizzazione dell'attuale canale navigabile da parte di Andrea Pigonati alla fine del XVIII secolo si veda Uggeri 1988, pp. 54-55.

[89] Nello specifico, è stata analizzata la visibilità delle due colonne rispetto a punti di osservazione collocati in mare a un'altezza di m 4 s.l.m., grossomodo corrispondente a quella di un osservatore in piedi sul ponte di una imbarcazione di medie dimensioni.

[90] Per un'analisi più dettagliata del ruolo delle colonne nella monumentalizzazione dell'immagine urbana rivolta verso il mare si rimanda a Cera 2023.

[91] Feuser 2020, pp. 326-330.

[92] *Antiquitates iudaicae*, 15, 9, 6, 336. Sulle diverse ipotesi relative all'effettiva localizzazione della torre e sul suo possibile utilizzo come faro si veda Raban 2009, pp. 121-122.

[93] Cfr. a riguardo Bernett 2007, p. 105 e Alföldy 2012, p. 142.

[94] Sulle diverse proposte di datazione del monumento si vedano von Gerkan 1922, pp. 72, 96-97; Kleiner 1968, p. 56; Tuchelt 1979, p. 114; Brückner *et alii* 2014, p. 68.

[95] Per una descrizione più dettagliata del monumento si rimanda a von Gerkan 1922, pp. 55-73. ÜCKNER

[96] *Ibidem*, pp. 60-68; Tuchelt 1979, pp. 113-114; Schollmeyer 2011, pp. 13-18.

[97] von Gerkan 1922, pp. 70-72.

[98] La datazione si basa soprattutto sulle caratteristiche della dedica epigrafica di un tale *C. Grattius* presente su alcuni blocchi dell'elevato (*ibidem*, p. 78).

[99] Sulle caratteristiche architettoniche del monumento si vedano *ibidem*, pp. 73-79 e Kleiner 1968, p. 56.

[100] Per una sintesi sulla topografia del porto si rimanda tra gli altri a Fraser 1972, pp. 17-27; McKenzie 2007, pp. 174-176; Raban 2009, pp. 153-159 e Feuser 2020, pp. 72-98, con il rispettivo apparato bibliografico.

[101] O, riprendendone la descrizione di Plinio il Vecchio "*ad portum in Caesaris templo*" (*Naturalis Historia*, 36, 69). Gli obelischi erano ancora visibili nella loro posizione originaria nel 1877, quando si verificò il crollo di uno di essi, che fu trasportato a Londra ed eretto sul Victoria Embarkment. Il secondo obelisco fu invece smontato nel 1879 per essere trasportato a New York, dove oggi si trova all'interno di Central Park. Per una sintesi sulla storia e le caratteristiche dei due monumenti si veda Fraser 1972, p. 25. Per una ricostruzione della loro originaria collocazione si rimanda a Arnaud 2002.

[102] Cera 2023, p. 84.

[103] Cfr. McKenzie 2007, pp. 177-178; Feuser 2020, p. 96.

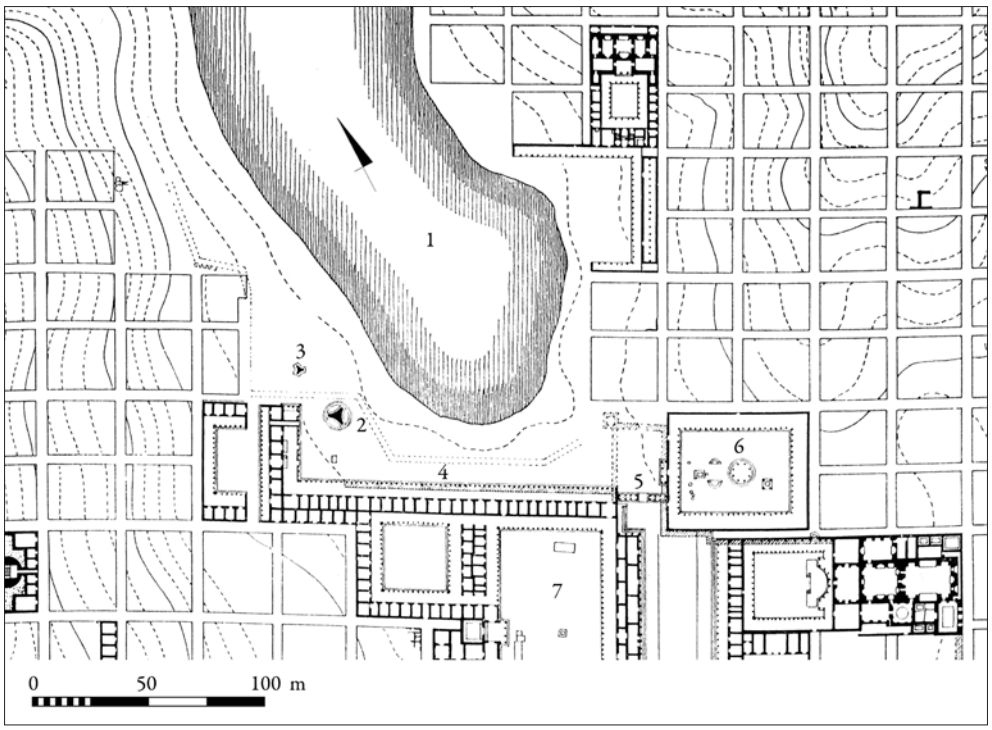

Fig. 11. Porto dei Leoni di Mileto. 1. Tratto meridionale dell'insenatura. 2. *Großes Hafenmonument*. 3. *Kleines Hafenmonument*. 4. Stoà. 5.Porta. 6. *Delfinion*. 7. Agorà settentrionale (rielaborato da von Gerkan 1922, p. 2).

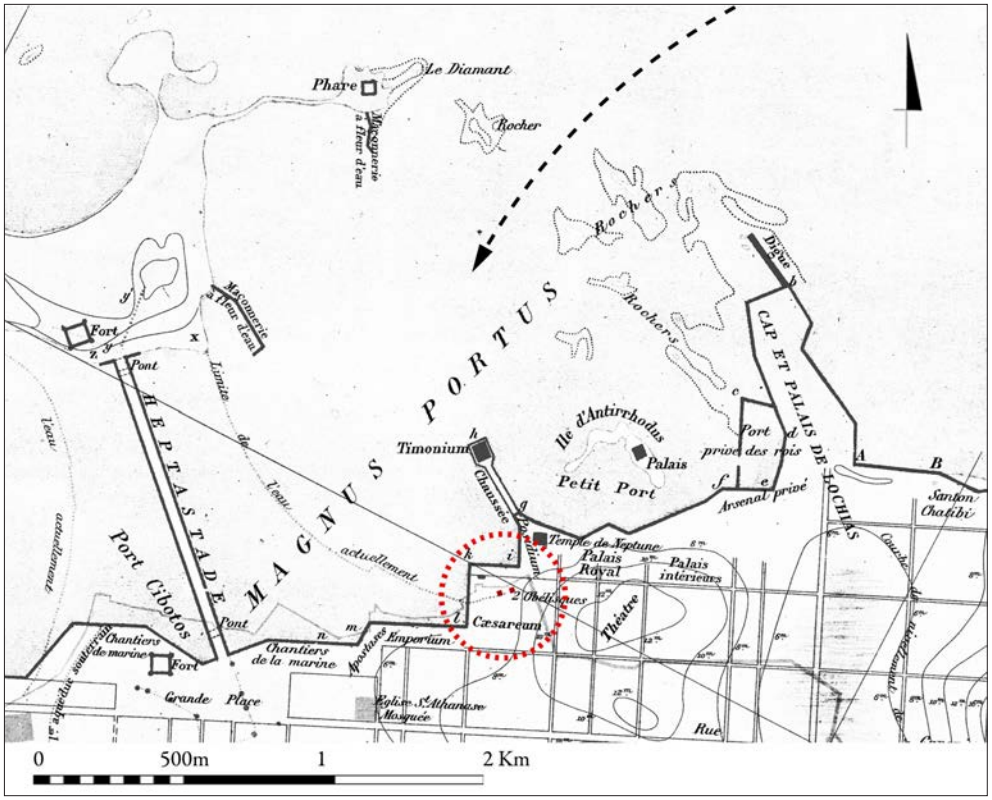

Fig. 12. Rielaborazione della *Carte de l'antique Alexandrie et de ses faubourgs* di Mahmud Bey (Maḥmūd Aḥmad Ḥamdī al- Falakī, 1866), con indicazione della posizione degli obelischi del *Caesareum* rispetto all'accesso principale del bacino portuale (elaborazione dell'autore, cartografia storica fornita da gallica.bnf.fr / Bibliothèque Nationale de France).

riferimento per dirigere le manovre di atterraggio (fig. 12). La forte connotazione "marittima" del monumento e il suo stretto legame con l'attività del porto traspaiono inoltre dal fatto che ciascuno degli obelischi era supportato alla base da quattro grandi granchi in bronzo – i cui due esemplari superstiti sono attualmente esposti al Metropolitan Museum di New York[104] – e dalla dedica del tempio principale del retrostante santuario a Cesare *Epibaterios*[105], epiteto che

[104] Merriam 1883, pp. 5-8; D'Alton 1993, p. 22; McKenzie 2007, p. 176. Sull'unica chela superstite è riportata un'iscrizione dedicatoria (*OGIS* 656), che consente di datare al 13 a.C. l'erezione degli obelischi.

[105] La dedica del tempio alessandrino (ἐπιβατηρίου Καίσαρος νεώς) è nota grazie alla sua menzione da parte di Filone (*De Legatione ad Gaium,* 151).

Fig. 13. Vista 2. Veduta ricostruttiva della *Brundisium* romana dall'imboccatura del porto esterno (elab. dell'A.). La freccia indica la posizione delle colonne.

Fig. 14. Vista 1. Veduta ricostruttiva della *Brundisium* romana dal tratto di mare davanti a Capo Gallo (elab. dell'A.). La freccia indica la posizione delle colonne.

significa letteralmente "nell'atto di imbarcarsi", ma che appare essere prerogativa delle divinità in onore delle quali si compivano gli *epibateria* – ovvero i sacrifici effettuati al momento dell'imbarco – affinché garantissero la loro protezione al viaggio[106].

Se dunque appare evidente e ricca di confronti la centralità visuale assunta dalle colonne brindisine all'interno dell'area portuale, nella ricostruzione della veduta della città dall'imboccatura del porto esterno (fig. 13) le colonne emergono a malapena dall'edificato alle loro spalle, che si sviluppa sulla parte più alta della Collina di Ponente, e dalle basse alture dell'entroterra che si stagliano in lontananza. Sebbene la loro visibilità potesse essere occasionalmente incrementata dal riflesso del sole su eventuali sculture bronzee collocate sulla loro sommità, rispetto a questo punto di vista esse non sembrano pertanto costituire un punto di riferimento di particolare importanza. Piuttosto, da questa distanza il primo elemento a segnalare ai naviganti la presenza della città doveva probabilmente essere la cinta muraria, che emergeva come un lungo fronte in forte contrasto cromatico con la vegetazione che presumibilmente ricopriva i tratti di costa adiacenti[107]. Una significativa conferma di ciò si può trovare nel passo in cui Tacito, descrivendo il ritorno in Italia della flotta che trasportava le ceneri di Germanico, ricorda l'accalcarsi di una grande folla sui tetti e sulle mura di *Brundisium*, da cui "*longissime prospectari poterat*"[108] e che, di conseguenza, dovevano essere visibili da grande distanza per chi giungesse via mare.

Le colonne appaiono invece ben più visibili nella veduta ricostruita rispetto al punto di vista di un osservatore posto davanti a Capo Gallo (fig. 14). Da questa prospettiva lo sviluppo "obliquo" della costa consente al monumento

[106] Cfr. Merriam 1883, pp. 20-27. Un passo di Svetonio che descrive l'incontro a Pozzuoli tra la nave del *Princeps* e un'imbarcazione alessandrina (*Divus Augustus*, 96) attesta l'attribuzione da parte degli abitanti di Alessandria del ruolo di protettore divino dei viaggi per mare non solo a Cesare, ma anche allo stesso Augusto (Merriam 1883, pp. 32-33; Fishwick 1984, p. 131). Sul significato dell'epiclesi *Epibaterios* e sulle attestazioni della sua attribuzione a sovrani ellenistici e imperatori romani si rimanda a Richard 1988.

[107] Sulla frequente identificazione di punti di riferimento nautici in elementi dotati di un marcato contrasto cromatico con il loro intorno si vedano Arnaud 2005, p. 33; Mauro 2021, pp. 17-18.

[108] *Annales*, 3, 1.

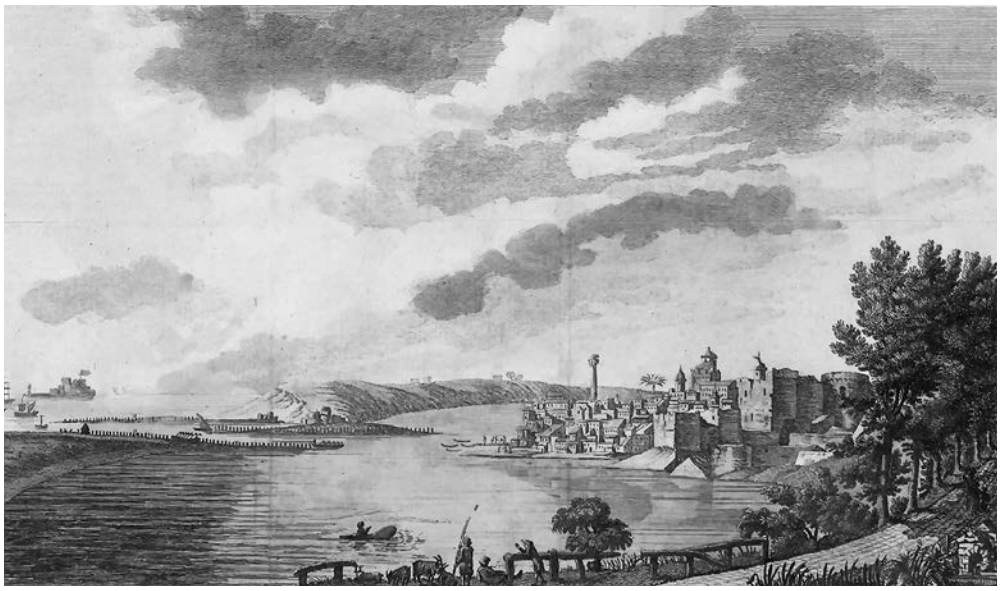

Fig. 15. Veduta della città di Brindisi dalla sponda occidentale del Seno di Ponente (da Swinburne 1783, p. 397).

di stagliarsi contro il cielo, emergendo al di sopra della sommità delle mura e dei tetti della città (fig. 15)[109]. Ciò sembra compatibile con un possibile utilizzo delle colonne come punto di riferimento per le rotte di cabotaggio che raggiungevano la città da Nord, sfruttando le correnti costiere. In ogni caso, non bisogna dimenticare che le ricostruzioni prospettiche qui proposte non tengono conto della vegetazione, che poteva influire in maniera significativa sulla visibilità del monumento. Pur mancando elementi concreti per valutare che tipo di specie arboree potessero trovarsi in antico lungo questo tratto di costa, interessanti informazioni sono contenute nel già citato portolano di Giacomo Marieni, nel quale si riferisce che nella prima metà del XIX secolo la costa intorno a Brindisi era coperta per la maggior parte da boschi[110]. La presenza anche in antico di vegetazione di alto fusto avrebbe potuto celare del tutto o in parte la vista delle colonne alle barche a largo di capo Gallo, riducendone significativamente l'impatto visuale.

In conclusione, i risultati dell'analisi sopra condotta indicano che le colonne brindisine dovevano esercitare un impatto visivo piuttosto limitato sul traffico marittimo gravitante sul porto della città salentina, non costituendo punti di riferimento nautico di particolare rilievo né per le imbarcazioni che percorrevano le rotte transadriatiche né per quelle che navigavano lungo la costa. Peraltro, la loro scarsa importanza per la navigazione trova conferma nel fatto che esse non siano menzionate nei testi dei principali portolani di epoca moderna giunti fino a noi[111], né riportate in raffigurazioni della città vista da mare legate ad un uso nautico – quali quelle contenute nel *Kitāb-i bahriyyė* di Pīrī Re'īs[112] o nell'atlante del Mediterraneo di Francesco Maria Levanto[113]. Neppure il già più volte citato ed estremamente dettagliato portolano di Giacomo Marieni fa menzione delle colonne, indicando invece come punto di riferimento per le manovre di avvicinamento al porto un'area della sponda occidentale della rada esterna caratterizzata dalla presenza di macchie di terreno affiorante di colore rosso[114]. Questo silenzio non sembra derivare da uno scarso interesse per il monumento – che invece è frequentemente menzionato sin dal Rinascimento nelle opere di eruditi locali[115] o nei resoconti di viaggiatori[116], oltre che costituire uno dei motivi preferiti delle raffigurazioni artistiche della città diffusesi nell'ambito della letteratura di viaggio legata al *Grand Tour*[117] – ma piuttosto dal fatto che esso venisse percepito come irrilevante ai fini della navigazione e pertanto non meritevole di menzione in opere di carattere più tecnico/pratico.

[109] Un'idea del modo in cui le colonne potevano essere percepite da questa prospettiva è fornita da una veduta inclusa nel *Travels in the two Sicilies* di Henry Swinburne (Swinburne 1783, p. 397), in cui la città è osservata dalla sponda settentrionale del Seno di Ponente. Una vista simile è ancor oggi fruibile dalla banchina di via Ammiraglio Millo.

[110] Marieni 1845, p. 499.

[111] Cfr. tabella 1.

[112] Ventura 1988, pp. 65, 71.

[113] Levanto 1664, pp. 89, 97. Le colonne sono invece ben riconoscibili in vedute pressoché coeve dal carattere più divulgativo e meno tecnico, quali quelle pubblicate nel 1663 da Joan Blaeu nel *Theatrum Civitatum et Admirandorum Italiae* o nel 1703 da Giovan Battista Pacichelli ne *Il Regno di Napoli in prospettiva* (cfr. Cera 2022, pp. 29-31).

[114] Marieni 1845, p. 514.

[115] Quali Giovanni Battista Casmiro nel 1567 (Tuccinardi 2018, pp. 18-21) o il già citato Andrea della Monaca (cfr. *supra*, nota 41).

[116] Le colonne sono ad esempio menzionate nel resoconto del viaggio in Oriente compiuto da Anselmo Adorno nel 1470-1471, in cui viene riferito il mito che le riteneva opera di Virgilio (Heers, de Groer 1978, pp. 384-385).

[117] Cera 2022, pp. 48-49 e p. 23, nota 133.

In considerazione di ciò, sembra potersi escludere che lo scopo primario della costruzione delle colonne brindisine fosse quello di stabilire un punto di riferimento nautico. Piuttosto, le vedute ricostruttive qui proposte dimostrano che l'impatto visivo del monumento si esercitava soprattutto sull'interno del porto, coerentemente con l'individuazione in esso – proposta in recenti contributi scientifici sul tema[118] – di un elemento di valenza rappresentativa e celebrativa, parte di un più ampio programma edilizio legato alla monumentalizzazione dello spazio portuale della città. In tal senso, il ruolo del monumento doveva essere analogo a quello svolto dalle colonne onorarie e dagli archi trionfali osservabili nelle sopra citate raffigurazioni iconografiche di *Portus* e di Pozzuoli, oppure dall'arco eretto da Traiano alla base del molo del porto di Ancona[119]. L'inserimento all'interno del porto di monumenti celebrativi e commemorativi costituiva una pratica diffusa anche nel Mediterraneo Orientale, dove trova significative attestazioni archeologiche nei casi di Mileto, Caesarea e Alessandria. In particolare, gli obelischi posti davanti al *Caesareum* alessandrino mostrano interessanti analogie con le colonne del porto di *Brundisium.* Entrambi i monumenti sono infatti composti da due elementi gemelli e furono eretti di fronte all'imboccatura del porto interno, costituendo una delle prime componenti del paesaggio urbano a mostrarsi alle navi in ingresso. Alla luce di ciò non è da escludere – accettando l'ipotesi di Enzo Lippolis sull'esistenza di una fase augustea delle colonne brindisine precedente al loro rifacimento severiano – un legame tra i due monumenti, che sarebbero stati eretti più o meno contemporaneamente a segnare i due estremi di una delle più frequentate, rapide e dirette rotte per il trasporto di passeggeri tra l'Italia e l'Oriente[120].

[118] Ovvero i già citati Cera 2023; Belli 2023; Cera 2022, p. 55; Tuccinardi 2018, p. 12.

[119] Sul monumento si veda, tra gli altri, Sebastiani 1996, pp. 33-36, con la relativa bibliografia.

[120] Cfr. Filone di Alessandria, *In Flaccum*, 5, 26, e Warnking 2015, pp. 256-258. L'importanza di questo collegamento era favorita soprattutto dal rapido collegamento terrestre tra Roma e Brindisi garantito dalla via Appia. Per il trasporto delle merci erano invece preferite altre rotte, quali quelle che collegavano la metropoli egiziana con Siracusa, Pozzuoli e *Portus*/Ostia (*ibidem,* pp. 258-275; Arnaud 2005, pp. 27, 217).

Tab. 1. Raccolta di descrizioni del porto di Brindisi in diverse fonti portolaniche. In grassetto sono indicati i punti di riferimento citati nei testi (elab. dell'A.).

Data	Fonte	Descrizione porto di Brindisi	Bibliografia
ca. 1160	*Liber de existencia riveriarum et forma maris nostri Mediterranei*	"*Hec formam cervi habet, et habet ante se portum optimum in sinum angustum, **in ostio cuius in medium insulam habet**. Dilatatur in circuitu sinus totus existens portus, in fundo cuius in africo iacet civitas fere hinc inde a mare precisa*"	GAUTIER DALCHÉ 1995, p. 156
1296[1]	*Il Compasso da Navegare*	"*Brandiczo è bom porto. Denanti lo dicto porto à una isola che s'appella **Sancto Andrea**, en la quale isola à una chiegia che à nome Sancto Andrea. La dicta isola à II entrate* (imboccature, cfr. DEBANNE 2011, p. 261. Si fa qui probabilmente riferimento agli ingressi della rada esterna del porto, chiusa proprio dall'isola di S. Andrea)*, una da parte de greco, l'altra da parte de sirocco. Se volete entrare da la bocca da sirocco, guàrdate de la **ponta che se clama Cavallo**, ch'è lontana a la dicta isola V millara per sirocco ver meczo dì, ch'è secca en mare I millaro. E plui che serrete a quella ponta che se clama Cavallo, trovarete III isolecte che se clama **Pedagne**. E largate* (resta a largo di, cfr. DEBANNE 2011, p. 267) *queste isole III da meczo dì. El isola de Sancto Andrea da tramontana è larga la bocca I millaro. E quanno sarrete entro, fa onore* (tieniti a distanza, cfr. KAHANE *et alii* 1967, p. 83) *all'isola de Sancto Andrea III prodesi* (unità di misura di distanza, cfr. KAHANE *et alii* 1967, pp. 97-98)*, chè da ponente à una secca che se clama lo Travo, e poi va entro da maestro. E se venite da la bocca da tramontana a Brandiczo ben podete entrare, et guardateve da quella secca ch'è en l'isola de Sancto Andrea, e va per meczo lo fredo* (stretto, cfr. DEBANNE 2011, p. 264) *enter l'isola e terra ferma. E quanno entrate en quello friedo de tramontana, quella secca dell'isola de Sancto Andrea è en lo capo dell'isola de meczo dì. La bocca del porto de Brandiczo dentro dall'isola stae a greco et a garbino*".	MOTZO 1967, pp. 27-28; DEBANNE 2011, pp. 50-51.
1435-1445	Portolano di Grazioso Benincasa	"*Brandizo. Volendo sauere el suo porto e la sua sembianza sie **doi torri** luna stai da levante del porto laltra da ponente e stai lontana luna torre dalaltra milla X et in mezo de queste due torre stai el porto e stai grecho e garbino lo **schollio di Santo Andrea** chol chastelo di Brandizo e questo schollio ha una chiexa in mezo e nona torre nessuna chi vai da ponente del schollio di Santo Andrea acostate al schollio quanto vuoli fino a la ponta dentro dello schollio che cie una crocie e alo dritto di questa crocie nella via del garbino stende una secha per lo tenere de uno prodese lassiala da mezodi et metti la proda* (prua, cfr. KAHANE *et alii* 1967, p. 97) *per garbino vedi la cholonda che mesta in una pricta la quale e in mare* (n.d.A. con "colonna" si intende qui probabilmente un palo di ormeggio o di segnalazione fondato su uno scoglio sotto il pelo dell'acqua. A riguardo si veda anche KAHANE *et alii* 1967, p. 41) *mettendo el prodese* (qui inteso come "cavo d'ormeggio disteso dalla prua", cfr. KAHANE *et alii* 1967, p. 97) *ad questa cholonda auerai sotto la nave XII pie d'acqua. Chi venisse da leuante dello schollio de Santo Andrea allargate da esso uno prodese e mezo et non più quando el scholio te sarra per greco metti la prora ad questa cholonda che de in mare e uai netto al porto*"	KRETSCHMER 1909, p. 367
1444	Portolano di Pietro de Versi	"*La chognosanza* (da intendere nel senso di "punti di riferimento che consentono di riconoscere il luogo, cfr. KAHANE *et alii* 1967, p. 42) *una **ture in punta chiama el Chavalo** e per mezo la tera una valle* (baia, cfr. KAHANE *et alii* 1967, p. 129) *con una iexia chiamada **Sancto Andrea**. Vane per mezo arditamente chon ogny naue, non tachostar a la punta delixolla dever la tera a un prodexe eliatratta* (?) *da levante inchauo de lastaria a una **ture chiamata el fano*** (faro, cfr. KAHANE *et alii* 1967, p. 52. Forse si fa riferimento a una struttura di segnalazione collocata su una delle isole Pedagne) *a un schoietto de fuor de quello e sie secho* (con acqua poco profonda, cfr. KAHANE *et alii* 1967, p. 111). *Non tachostar a quello a un mio puo truouerj uno scoio grande al qual non se puo passar dentro e truouerj anchor schoieti 4 de li quali achostate al chadier dever lixola de Sancta Andria* (sic) *e parti el freo* (attraversa lo stretto, cfr. KAHANE *et alii* 1967, pp. 58, 87) *e vane inuer la tera varda* (la terra posta di fronte, cfr. KAHANE *et alii* 1967, p. 63) *... da chostartj a la ponta delixola de San Andrja perche e secho vardando inver latera ma fatti honor un bon prodexe* (tieniti alla distanza di un prodese, cfr. KAHANE *et alii* 1967, p. 83)"	*Ibidem*, pp. 251-252

1490	Portolano di Bernardino Rizo (editore)	"*Brandizo e bon porto de chadena e a do* ***tore*** *e lo suo chanal e molto streto e tra le* ***do tore*** *quaxi in bocha e una secha circa mezo mio en mar la qual a nome le* ***Pedagie*** *de Brandizo anchora a mia 3 tra ma. e tra.* (a 3 miglia tra mestro e tramontana) *sono 3 ixolete le qual tien per staria mio uno chore per sirocho e maistro. E da le Pedagie de Brandizo al* ***ixola de Sancto Andrea*** *o. e tra. mio 1. Si tu vien de ver sirocho e voi intrar nel dito porto va per mezo lo freo e lassa la ixola de Sancto Andrea da maistro a questa bocha e neta et a fondi de passa 15 et ala ponta de Sancto Andrea de ver la cita e una secha a nome lo Trauo, honorala prodexi 2 e piu e dentro l ixola dicta e terra ferma e neto per mezo lo freo e vardate dala secha che in l ixola de tra. e sapi che lo porto de Brandixo e neto* (libero da ostacoli, cfr. KAHANE *et alii* 1967, p. 82) *e grando ed a bon fondi dal ixola de Sancto Andrea a mio. 1 per maistro e uno luogo a nome Roxera la quale e bon per ogni vento la e una cholona* (palo di ormeggio, cfr. *supra) doue le navi dali prodexi e le anchore a levante"*	*Ibidem*, p. 494
1664	Francesco Maria Levanto, *Prima parte dello Specchio del Mare*	*"Alla parte orientale della* ***punta da Levante*** (capo Cavallo) *el porto di Brindisi vi fa buon sorgere* (ancoraggio, cfr. KAHANE *et alii* 1967, p. 114) *per venti di Ponente, Libeccio e Mezzogiorno. Sopra la* ***punta a Ponente*** (capo Gallo) *del porto è situato un* ***Castello****, e alla punta da Levante giacciono due* ***Isolotti****, da terra à i quali si può passare: mà per più sicurezza colui, che vuol entrare nel Porto di Brindisi, veleggi presso al detto Castello, schivando la costa da Levante e vada presso quella di Ponente fin dentro del porto"*	LEVANTO 1664, p. 88
1775	Henry Michelot, *Le portulan de la mer Mediterranée, ou, le vrai guide des pilotes côtiers*	*"La pointe la plus au Nord de la baye de Brindisi se nomme le* ***Cap Gallo, sur lequel il y a une Tour****: on range le Cap à la distance de deux ou trois cables lorsqu'on veut entrer à Brindisi par la passe du Nord; mais la passe de l'Est vaut bien mieux parce qu'elle est beaucoup plus large. Brindisi est une baye à l'entrée de laquelle il y a deux petites Isles sur lesquelles on a bâti un* ***Château*** *qui est assez fort pour défendre le mouillage, ce qui forme deux passes; l'une du côté de l'Est, & l'autre du côté du Nord; pour y entrer il ne faut pas ranger le Château de trop près, parce que le rocher sur lequel il est bâti, pousse quelques bas fonds un peu au large dans la passe qui est du côté de l'Est: cette entrée est la meilleure; on y trouve huit & dix brasses d'eau. Le Port est au fond de la Baye: on y mouille par quatre & cinq brasses d'eau fond de vase, & par trois brasses presqu'à terre. Le meilleur endroit est vis à vis la Ville auprès d'un petit môie"*	MICHELOT 1709, *Supplément,* pp. 37-38.
1845	Giacomo Marieni, *Portolano del mare Adriatico*	"*La* ***torre di Penna*** (collocata sul Capo Gallo) *è facilmente riconoscibile per la sua altezza, e perchè il capo su cui giace è assai sporgente, non meno perchè è l'ultima che si vegga innanzi di giungere a Brindisi.* (...) *La sponda della rada dal capo Gallo corre per due miglia verso Scirocco, e di poi piega a destra e corre un altro miglio verso Libeccio sino all' ingresso nel porto: di là si dirige verso Levante sino al capo Cavallo lontano poco più di tre miglia. Nella rada medesima truovansi gli scogli, in uno dei quali è il castello o il* ***forte di Mare****, e le* ***Pettagne****, altri scogli vicini tra loro e bassi.* (...) *Due sono gl'ingressi, uno a Ponente e uno a Levante del castello, ma il primo non è accessibile che ai brigantini sia per la sua strettezza, sia per la sua profondità di 25 in 30 piedi.* (...). *Onde si vuol preferire l'ingresso di Levante tra il castello e le Pettagne, il quale è assai più profondo e largo abbastanza per potervi anche volteggiare. In questo si evita ogni inciampo avendo cura di mantenersi lontani circa 150 passi tanto dalle Pettagne e dalla spiaggia vicina, quanto dal castello medesimo, chè da ambe le parti si nascondono delle rocce sott'acqua a non molta profondità.* (...) *I legni, girato che abbiano la punta del castello, dirizzeranno la prora verso il terreno a macchie rosse, che scorgeranno nella sponda occidentale, per andare a sorgere colà di fronte;* (...). *Vicino alle medesime macchie rosse e al lido truovansi alcune sorgenti d'acqua dolce, che riesce assai gradita ai navigatori.* (...) *La torre di Penna sul capo Gallo, accennata di sopra, un'altra* ***torre sul capo Cavallo*** *che a Scirocco di Brindisi è il più sporgente, il castello di Mare e in fine la città sono i punti che dee prender di mira chi vuole prevalersi di questa rada o di questo porto".*	MARIENI 1845, pp. 513-515.

[1] Questa data, riportata nell'incipit dell'opera, corrisponde alla sua copiatura. La redazione del testo sembra potersi datare una cinquantina di anni prima, come suggerisce l'assenza tra le città menzionate di Manfredonia, fondata solo nel 1256 (cfr. MOTZO 1947, pp. IX, XXX).

Bibliografia

Alaggio 2009 = Alaggio R., *Brindisi medievale: natura, santi e sovrani in una città di frontiera*, Napoli 2009.

Alföldy 2012 = Alföldy G., *L'iscrizione di Ponzio Pilato: una discussione senza fine?*, in Urso G. (a cura di), *Iudaea socia, Iudaea capta: atti del convegno internazionale, Cividale del Friuli, 22-24 settembre 2011*, Convegni della Fondazione Niccolò Canussio 11, Pisa 2012, pp. 137-150.

Andreassi 1980 = Andreassi G., *Egnazia 1979: ricerche nella necropoli e alle mura*, in *L'epos greco in Occidente: atti del diciannovesimo Convegno di studi sulla Magna Grecia: Taranto, 7-12 ottobre 1979*, Taranto 1980, pp. 442-449.

Arnaud 2002 = Arnaud J.-L., *Sources et méthodes de restitution, les obélisques et le Césaréum d'Alexandrie*, in Empereur J.-Y. (ed.), *Alexandrina 2*, Études Alexandrines 6, Le Caire 2002, pp. 177-190.

Arnaud 2005 = Arnaud P., *Les routes de la navigation antique: itinéraires en Méditerranée*, Paris 2005.

Baldoni 2000 = Baldoni V., *Le mura romane di Osimo*, in *Fortificazioni antiche in Italia: età repubblicana*, Atlante tematico di topografia antica 9, Roma 2000, pp. 29-38.

Baronio 2021 = Baronio P., *Lo spazio monumentale nella città tardoantica. Architettura e immagine di piazze e vie colonnate nei grandi centri del Mediterraneo orientale*, Thiasos Monografie 18, Roma 2021.

Belli 2023 = Belli Pasqua R., *Le colonne romane di Brindisi: analisi iconografica e contestualizzazione*, in Belli Pasqua R., Sassu R. (a cura di), *Nel segno di Archita. Scritti in memoria di Enzo Lippolis*, Thiasos Monografie 20, Roma 2023, pp. 251-272.

Bernett 2007 = Bernett M., *Der Kaiserkult in Judäa unter den Herodiern und Römern: Untersuchungen zur politischen und religiösen Geschichte Judäas von 30 v. bis 66 n. Chr.*, Wissenschaftliche Untersuchungen zum Neuen Testament 203, Tübingen 2007.

Bianchi 2009 = Bianchi F., *Su alcuni aspetti della decorazione architettonica in marmo a Leptis Magna in età imperiale*, in *Marmora* 5, 2009, pp. 45-70.

Brückner *et alii* 2014 = Brückner H., Herda A., Müllenhof M., Rabbel W., Stümpel H., *On the Lion Harbour and other harbours in Miletos: recent historical, archaeological, sedimentological, and geophysical research*, in *ProcDanInstAth* 7, 2014, pp. 49-103.

Bruno, Bianchi 2015 = Bruno M., Bianchi F., *Marmi di Leptis Magna*, Studia Archaeologica 204, Roma 2015.

Caliò 2021 = Caliò L. M., *Le fortificazioni in Puglia tra età arcaica ed ellenistica. Un'analisi preliminare*, in *Thiasos* 10.1, 2021, pp. 215-253.

Capriotti 2015 = Capriotti T., *Ancona o Brindisi? Considerazioni sulla scena LXXIX Cichorius del rilievo della Colonna Traiana*, *in Hesperìa* 32, 2015, pp. 351-371.

Casson 1994 = Casson L., *Ships and Seafaring in Ancient Times*, Austin 1994.

Castellan 1819 = Castellan A. L., *Lettres sur l'Italie: faisant suite aux Lettres sur la Morée, l'Hellespont et Constantinople*, Paris 1819.

Castelnovi 2004 = Castelnovi M., *Il portolano: una fonte storica medievale trascurata*, in De Maria L., Turchetti R. (a cura di), *Rotte e porti del Mediterraneo dopo la caduta dell'Impero romano d'Occidente: continuità e innovazioni tecnologiche e funzionali; IV seminario, Genova, 18 - 19 giugno 2004*, Soveria Mannelli 2004, pp. 343-362.

Cera 2021 = Cera G., *The contribution of digital cartography to a Brundisium (Puglia, Southern Italy) ancient wall reconstructio*n, in Prevosti M, Guitart i Duran J. (eds), *Proceedings of the 1st TIR-FOR Symposium. From Territory Studies to Digital Cartography*, Barcelona 2021, pp. 233-239.

Cera 2022 = Cera G., *Brindisi in età messapica e romana. Topografia della città*, Atlante Tematico di Topografia Antica, Supplementi 23, Roma 2022.

Cera 2023 = Cera G., *Entrando in città dal mare. Brundisium e il fronte monumentale del porto*, in *Atlante tematico di topografia antica* 33, 2023, pp. 83-94.

Cifani 2012 = Cifani G., *Le mura serviane*, in Carandini A. (a cura di), *Atlante di Roma antica*, Milano 2012, pp. 81-84.

Cocchiaro 2001 = Cocchiaro A., *Brindisi romana: l'area archeologica di san Pietro degli Schiavoni*, Valenzano 2001.

Cocchiaro, Lippolis 2007 = Cocchiaro A., Lippolis E., *Le Colonne Romane di Brindisi*, Brindisi 2007.

Cocchiaro, Sciarra Bardaro 1988 = Cocchiaro A., Sciarra Bardaro B., *Per una carta archeologica di Brindisi*, in Cocchiaro A., Andreassi G. (a cura di), *La necropoli di via Cappuccini a Brindisi*, Fasano 1988, pp. 11-39.

Corrente 1999 = Corrente M., *Canosa: il Municipio*, in Gravina A. (a cura di), *La Daunia romana: città e territorio dalla romanizzazione all'Età imperiale. Atti del 17° Convegno Nazionale sulla Preistoria - Protostoria - Storia della Daunia. San Severo, 6-8 dicembre 1996*, San Severo 1999, pp. 41-68.

D'Alton 1993 = D'Alton M., *The New York Obelisk or How Cleopatra's needle came to New York and what happened when it got here*, New York 1993.

D'Andria 1995 = D'Andria F., *Otranto. La scoperta delle fortificazioni, della porta urbica e dei cippi con iscrizioni messapiche (IV-III sec. a. C.)*, in *StAnt* 8, 2, 1995, pp. 189-206.

D'Andria 1997 = D'Andria F., *La via Appia in Puglia*, in *Via Appia: sulle ruine della magnificenza antica*, Venezia 1997, pp. 95-120.

D'Andria 2020 = D'Andria F., *L'Athenaion di Castro in Messapia*, in *RM* 126, 2020, pp. 79-140.

Danti 1999 = Danti A., *Le mura urbiche*, in Mazzei M. (a cura di), *Siponto antica*, Foggia 1999, pp. 125-133.

De Mitri 2009 = De Mitri C., *Castro. Lo scavo in località "Muraglie": nuovi dati sul circuto murario di età messapica*, in D'Andria F. (a cura di), *Castrum Minervae*, Galatina 2009, pp.121-198.

Debanne 2011 = Debanne A., *Lo Compasso de navegare. Edizione del codice Hamilton 396 con commento linguistico e glossario*, Destini incrociati 5, Bruxelles 2011.

Faričić, Mirošević 2017 = Faričić J., Mirošević L., *"Carta di cabotaggio del Mare Adriatico" (1822–1824): A Turning-Point in the Development of Adriatic Maritime Cartography,* in *Imago Mundi* 69, 1, 2017, pp. 99-111.

Felici 2022 = Felici E., *Iconografia portuale romana: note di topografia antica litoranea*, in *Journal of Ancient Topography* 32, 2022, pp. 7-66.

Feuser 2020 = Feuser S., *Hafenstädte im östlichen Mittelmeerraum vom Hellenismus bis in die römische Kaiserzeit: Städtebau, Funktion und Wahrnehmung*, Urban Spaces 8, Berlin-Boston 2020.

Fishwick 1984 = Fishwick D., *The temple of Caesar at Alexandria*, in *AmJAncHist* 9, 1984, pp. 131-134.

Fraser 1972 = Fraser P. M., *Ptolemaic Alexandria*, vol. 1, Oxford 1972.

Gautier Dalché 1995 = Gautier Dalché P., *Carte marine et portulan au XIIe siècle. Le Liber de Existencia Riverierarum et Forma Maris Nostri Mediterranei (Pise, circa 1200)*, Collection de l'École française de Rome 203, Rome 1995.

von Gerkan 1922 = von Gerkan A., *Der Nordmarkt und der Hafen an der Löwenbucht*, Milet: Ergebnisse der Ausgrabungen und Untersuchungen seit dem Jahre 1899, Band 1, Heft 6, Berlin-Leipzig 1922.

Gianfrotta 2022 = Gianfrotta P. A., *Sulle bottiglie di Puteoli*, in *ArchCl* 73, 2022, pp. 431-467.

Gros 1996 = Gros P., *L'architecture romaine: du début du IIIe siècle av. J.-C. à la fin du Haut-Empire. 1. Les monuments publics*, Les manuels d'art et d'archéologie antiques, Paris 1996.

Heers, de Groer 1978 = Heers J., de Groer G., *Itinéraire d'Anselme Adorno en Terre sainte (1470-1471). Texte édité, traduit et annoté*, Sources d'histoire médiévale 11, Paris 1978.

Heidenreich 1970 = Heidenreich R., *Στυλιται. Säulenstatuen in der Antike*, in *FuB* 12, 1970, pp. 61-69.

Höckmann 1985 = Höckmann O., *Antike Seefahrt*, Beck´s Archäologische Bibliothek, München 1985.

Jacazzi 2016 = Jacazzi D., *I porti del Mediterraneo nel diario di viaggio di Konrad Grünenberg (1487)*, in Berrino A., Buccaro A. (a cura di), *Delli Aspetti de Paesi. Vecchi e nuovi Media per l'Immagine del Paesaggio*, Napoli 2016, pp. 161-170.

Janni 1984 = Janni P., *La mappa e il periplo: cartografia antica e spazio odologico*, Roma 1984.

Jomard 1818 = Jomard E. F., *Description d'Antinoe*, in *Description de l'Égypte: ou recueil des observations et des recherches qui ont été faites en Égypte pendant l'expédition de l'armée française, publié par les ordres de Sa Majesté l'Empereur Napoléon le Grand*, tome 2, chapitre 15, Paris 1818.

Jordan-Ruwe 1995 = Jordan-Ruwe M., *Das Säulenmonument: zur Geschichte der erhöhten Aufstellung antiker Porträtstatuen*, Asia Minor Studien 19, Bonn 1995.

Jurlaro 1979 = Jurlaro R., *Primi dati sull'impianto urbano di Brindisi romana*, in *RicStBrindisi* 12, 1979, pp. 153-162.

Jurlaro 1995 = Jurlaro R., *L'arca d'argento di san Teodoro d'Amasea*, in Carito G., Jurlaro R., Pettinau Vescina M. P., Schorta R. (a cura di), *Il santo l'argento il tessuto*, Fasano 1995, pp. 27-43.

Kahane *et alii* 1967 = Kahane H., Kahane R., Bremner L., *Glossario degli antichi portolani italiani*, Quaderni dell'Archivio Linguistico Veneto 4, Firenze 1967.

Kleiner 1968 = Kleiner G., *Die Ruinen von Milet*, Berlin 1968.

Kretschmer 1909 = Kretschmer K., *Die italienischen Portolane des Mittelalters: ein Beitrag zur Geschichte der Kartographie und Nautik*, Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde und des Geographischen Instituts an der Universität Berlin 13, Berlin 1909.

Labriola 2025 = Labriola A., *Viewshed-based analysis of historical maritime landscapes: a case study from southern Adriatic*, in Tunio M. N., Chaminé H. I., Mohammad P., Longato D., Della Spina L. (eds.), *Landscapes Across the Mediterranean*, vol. 2, Cham, in corso di stampa.

Lamboley 1996 = Lamboley J., *Recherches sur les Messapiens, IVe-IIe siècle avant J.-C*, Bibliothèque des Écoles françaises d'Athènes et de Rome 292, Rome 1996.

Lengyel, Toulouse 2018 = Lengyel D., Toulouse C., *Visualisierung von Hypothesen – Zur Gestaltung von Abstraktion bei der Darstellung unscharfen Wissens*, in Kuroczyński P., Bell P., Dieckmann L. (eds), *Computing Art Reader: Einführung in die digitale Kunstgeschichte*, Computing in Art and Architecture 1, Heidelberg 2018, pp. 202-215.

Levanto 1664 = Levanto F. M., *Prima parte dello Specchio del Mare, nel quale si descrivono tutti li porti, spiaggie baye, isole, scogli, e seccagni del Mediterraneo*, Genova 1664.

Lippolis, Baldini Lippolis 1997 = Lippolis E., Baldini Lippolis I., *La formazione e lo sviluppo del centro urbano di Brundisium. Aspetti e problemi della ricerca*, in *Taras* 17, 2, 1997, pp. 305-353.

Marangio 1994 = Marangio C., *Un decreto senatorio a Brindisi*, in Marangio C., Nitti A. (a cura di), *Scritti di antichità in memoria di Benita Sciarra Bardaro*, Fasano 1994, pp. 227-234.

Marieni 1845 = Marieni G., *Portolano del mare Adriatico compilato sotto la direzione dell'I. R. Istituto Geografico Militare*, Seconda Edizione, Vienna 1845.

Mauro 2019 = Mauro C. M., *Archaic and Classical Harbours of the Greek World: The Aegean and Eastern Ionian contexts*, Oxford 2019.

Mauro 2021 = Mauro C. M., *Identificazione e analisi dei contenuti nautici nel Periplo dello Ps.Scilace*, in *Habis* 52, 2021, pp. 9-30.

McKenzie 2007 = McKenzie J. *The Architecture of Alexandria and Egypt, C. 300 B.C. to A.D. 700*, New Haven 2007.

Medas 2010 = Medas S., *Il più antico testo portolanico attualmente noto: Stasiasmo o Periplo del Mare Grande*, in *Mayurqa: revista del Departament de Ciències Històriques i Teoria de les Arts* 33, 2009-2010, pp. 333-364.

von Mercklin 1962 = von Mercklin E., *Antike Figuralkapitelle*, Berlin 1962.

Merriam 1883 = Merriam A. C., *The Caesareum and the Worship of Augustus at Alexandria*, in *TransactAmPhilAss* 14, 1883, pp. 5-35.

Michelot 1775 = Michelot H., *Le portulan de la mer Mediterranée, ou, le vrai guide des pilotes côtiers: dans lequel on verra la véritable maniere de naviguer le long des côtes d'Espagne, Catalogne, Provence, Italie, les isles d'Yvice, Mayorque, Minorque, Corse, Sicile et autres*, Marseille 1775.

Motzo 1947 = Motzo B. R., *Il Compasso da navigare. Opera italiana della metà del secolo XIII. Prefazione e testo del Codice Hamilton 396*, Annali della Facoltà di Lettere e Filosofia della Università di Cagliari 8, Cagliari 1947.

Müller 1855 = Müller K., *Geographi Graeci Minores*, Paris 1855.

Nonnis 2001 = Nonnis D., *Appunti sulle anfore adriatiche d'età repubblicana: aree di produzione e di commercializzazione*, in Zaccaria C. (a cura di), *Strutture portuali e rotte marittime nell'Adriatico di età romana. XXIX Settimana di Studi Aquileiesi (Aquileia, 20-23 Maggio 1998)*, Antichità Altoadriatiche 46, Trieste 2001, pp. 467-500.

Ostrow 1979 = Ostrow S. E., *The topography of Puteoli and Baiae on the eight glass flasks*, in *Puteoli* 3, 1979, pp. 77-140.

Pane 2009 = Pane G., *La Tavola Strozzi tra Napoli e Firenze. Un'immagine della città nel Quattrocento*, Napoli 2009.

Popkin 2018 = Popkin M. L., *Urban images in glass from the Late Roman Empire: the souvenir flasks of Puteoli and Baiae,* in *AJA* 122, 3, 2018, pp. 427-461.

Prontera 1992 = Prontera F., *Períploi: sulla tradizione della geografia nautica presso i greci*, in *L'uomo e il mare nella civiltà occidentale da Ulisse a Cristoforo Colombo. Atti del Convegno. Genova, 1-4 giugno 1992*, Atti della Società Ligure di Storia Patria, nuova serie 32, 2, Genova 1992, pp. 25-44.

Raban 2008 = Raban A., *Underwater excavations in the Herodian harbor Sebastos, 1995-1999 seasons*, in Holum K.G., Stabler J.A., Reinhardt E.G. (eds.), *Caesarea reports and studies. Excavations 1995 - 2007 within the Old City and the ancient harbor*, BAR International Series 1784, Oxford 2008.

Raban 2009 = Raban A., *The harbour of Sebastos (Caesarea Maritima) in its Roman Mediterranean context*, BAR International Series 1930, Oxford 2009.

Richard 1988 = Richard F., *Les souverains en "Theoi Epibateroi". Sur un aspect particulier du culte Impérial*, in *Navire et commerces de la Mediterranée Antique. Hommage à Jean Rougé*, *Cahiers d'Histoire* 33, fasc. 3-4, 1988, pp. 441-452.

Schollmeyer 2011 = Schollmeyer P., *Statuarische Ausstattungen und figürliche Reliefs im Kontext der Baumonumente.* 1. *Großes Hafenmonument*, in Bol R., *Funde aus Milet. Teil 2*, *Marmorskulpturen der römischen Kaiserzeit aus Milet: Aufstellungskontext und programmatische Aussage*, Milet: Ergebnisse der Ausgrabungen und Untersuchungen seit dem Jahre 1899, Band 5, Teil 2, Berlin-New York 2011, pp. 13-17.

Sebastiani 1996 = Sebastiani S., *Ancona. Forma e Urbanistica*, Città antiche in Italia 4, Roma 1996.

Swinburne 1783 = Swinburne H., *Travels in the Two Sicilies*, vol. 1, London 1783.

Taddei 2016 = Taddei A., *Giustino II e il Restyling del Portus Novus a Costantinopoli*, in *Hortus artium medievalium* 22, 2016, pp. 76-82.

Tuccinardi 2018 = Tuccinardi S., *Et ambae in tota Italia portus optimi indices conspiciebantur. Le "colonne del porto" di Brindisi tra Antichità, Medioevo ed Età Moderna*, in *Pegasus* 18-19, 2018, pp. 9-37.

Tuchelt 1979 = Tuchelt K., *Frühe Denkmäler Roms in Kleinasien: Beiträge zur archäologischen Überlieferung aus der Zeit der Republik und des Augustus. Teil I. Roma und Promagistrate*, Instanbuler Mitteilungen, Beiheft 23, Tübingen 1979.

Uggeri 1988 = Uggeri G., *Il porto di Brindisi in età repubblicana*, in Marangio C. (a cura di), *La Puglia in età repubblicana. Atti del I Convegno di studi sulla Puglia romana, Mesagne 20-22 marzo 1986*, Galatina 1988, pp. 47-64.

Trethewey 2018 = Trethewey K., *Ancient Lighthouses, and other lighted aids to navigation*, Torpoint 2018.

Vella 2004 = Vella N. C., *La Geografia di Tolomeo e le rotte marittime mediterranee*, in De Maria L., Turchetti R. (a cura di), *Rotte e porti del Mediterraneo dopo la caduta dell'Impero romano d'Occidente: continuità e innovazioni tecnologiche e funzionali; IV seminario, Genova, 18-19 giugno 2004*, Soveria Mannelli 2004, pp. 21-32.

Ventura 1988 = Ventura A., *L'Italia di Piri Re'is. La cartografia turca alla corte di Solimano il Magnifico*, Lecce 1988.

Warnking 2015 = Warnking P., *Der römische Seehandel in seiner Blütezeit. Rahmenbedingungen, Seerouten, Wirtschaftlichkeit,* Pharos. Studien zur griechisch-römischen Antike 36, Rahden 2015.

Yoncaci Arslan 2015 = Yoncaci Arslan P., *Christianizing the Skyline: The Appropriation of the Pagan Honorary Column in Early Constantinople*, Tesi di dottorato, University of California, Los Angeles (UCLA), 2015.

Yoncaci Arslan 2016 = Yoncaci Arslan P., *Towards a New Honorific Column: The Column of Constantine in Early Byzantine Urban Landscape*, in *METU Journal of the Faculty of Architecture*, 1, 2016, pp. 121-145.

Zink 2014 = Zink S., *Polychromy in Roman Architecture: Colours, Materials, and Techniques*, in Østergaard J. S., Nielsen A. M. (eds), *Transformations. Classical Sculpture in Colour*, Meddelelser fra Ny Carlsberg Glyptotek ny serie 16, Copenhagen 2014.