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)

Davide Falco, *Immagini liminari: spazio portuale e identità urbana nei porti del Mediterraneo orientale di età imperiale*

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:
D. Falco, *Immagini liminari: spazio portuale e identità urbana nei porti del Mediterraneo orientale di età imperiale*, *Thiasos* 14, 2025, pp. 559-582

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

Immagini liminari: spazio portuale e identità urbana nei porti del Mediterraneo orientale di età imperiale

Davide Falco*

Key words: Port landscape; Urban image; Civic identity; Connectivity; Imperial-period infrastructures.

Parole chiave: Paesaggio portuale; immagine urbana; identità civica; connettività; infrastrutture età imperiale.

Abstract:
The paper examines the transformation of urban port landscapes in the Eastern Mediterranean during the first two centuries of the Roman Empire, highlighting both the continuity and evolution of urban and architectural models rooted in the Hellenistic tradition. Through a critical synthesis of documented contexts, it identifies the emergence of a shared monumental language based on the functional, visual, and symbolic integration of port and city. Recurrent architectural elements reveal a compositional strategy aimed at monumentalizing the urban approach from the sea, thus establishing the port as a representative interface of the civic community. Particular attention is devoted to the ideological and communicative dimensions of these transformations, as reflected in epigraphic, numismatic, and literary evidence that underscores the symbolic centrality of the port façade in shaping urban identity. Within the broader field of research on the image of the ancient city, this contribution offers an interpretation of the port as an eminently urban space, where nature and human technical mastery converge to construct civic identity and a widely recognized sense of civic affiliation.

Il contributo analizza la trasformazione dei paesaggi urbani portuali del Mediterraneo orientale nei primi due secoli dell'età imperiale, mettendo in luce la continuità e l'evoluzione rispetto ai modelli urbanistici e architettonici di matrice ellenistica. Attraverso una sintesi di contesti noti si evidenzia l'emergere di un linguaggio monumentale condiviso, fondato sull'integrazione funzionale, visiva e simbolica tra porto e città. Elementi architettonici ricorrenti rivelano una strategia compositiva finalizzata a monumentalizzare l'accesso urbano dal mare, trasformando il porto in interfaccia rappresentativa della comunità civica. Particolare attenzione è dedicata alla dimensione ideologica e comunicativa di queste trasformazioni, anche alla luce della documentazione epigrafica, numismatica e letteraria che riflette la centralità simbolica del fronte portuale nell'identità urbana. Nell'ambito del filone dello studio dell'immagine della città antica, il contributo propone una analisi del ruolo del porto come spazio eminentemente urbano e luogo privilegiato nel quale la natura e la capacità tecnica dell'uomo costruisce identità civica e senso di appartenenza.

Introduzione

Alla fine del periodo ellenistico e nel corso dei primi due secoli dell'età imperiale, le città portuali nel Mediterraneo orientale mostrano caratteri variabili in termini di funzionalità e organizzazione strutturale e, al contempo, esprimono elementi ricorrenti che sembrano delineare caratteristiche comuni nelle scelte operate dalle comunità che utilizzano il porto come scenografia privilegiata dell'immagine urbana e per esprimere una specifica identità civica. In tale ambito, nel constatare una tendenza piuttosto diffusa alla ridefinizione del paesaggio portuale attraverso una omogeneità di scelte progettuali[1], un elemento di grande interesse è la possibilità di interpretare il concetto di "connettività", mutuato dal contesto degli studi mediterranei[2], includendo in questa prospettiva di analisi gli aspetti politici, religiosi, sociali e simbolici delle architetture della città che hanno agito come *medium* privilegiato per la trasmissione di valori e di significati culturali all'interno di un contesto in grado di organizzare la comunicazione attraverso linguaggi comuni.

* Politecnico di Bari, Dipartimento di Architettura, Costruzione e Design: davide.falco@poliba.it

[1] Livadiotti 2018; Feuser 2020.

[2] Braudel 1982; Horden, Purcell 2000; Harris 2005; Abulafia 2013; Malkin 2011; Concannon, Mazurek 2016.

Fig. 1. Mare Egeo, le rotte di navigazione secondo i dati dei geografi antichi. Sono sottolineate le città citate nel testo (elab. dell'A. da Arnaud 2005).

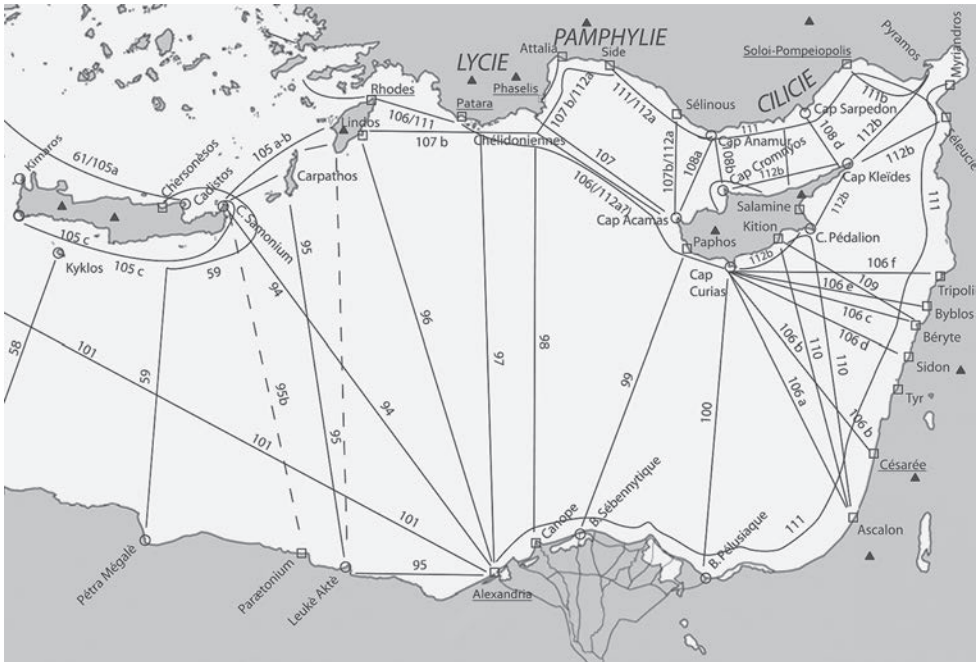


Fig. 2. Mediterraneo orientale, le rotte di navigazione secondo i dati dei geografi antichi. Sono sottolineate le città citate nel testo (elab. dell'A. da Arnaud 2005).

In questa prospettiva, dal punto di vista della monumentalizzazione del paesaggio portuale urbano, il quadrante orientale del Mediterraneo antico dimostra una particolare vivacità, riscontrabile nei grandi centri del commercio mediterraneo, come Alessandria, Rodi, Mileto ed Efeso, ma anche in centri dimensionalmente minori, ma altrettanto importanti a livello regionale o interregionale, come il porto di Kos, che all'attività mercantile associava l'importante funzione di approdo per la città anche in relazione al rilevante santuario extraurbano di *Asklepios*. In tale contesto, tuttavia, anche altri centri minori, inseriti all'interno di importanti reti di comunicazione marittima, mostrano il ricorso a soluzioni architettoniche e a scelte progettuali che rientrano in linguaggio architettonico comune (figg. 1-2).

In questo quadro di riferimento, dunque, le riflessioni qui proposte si inseriscono in continuità con gli spunti offerti al dibattito accademico da Monica Livadiotti che ha messo in evidenza il carattere fortemente scenografico delle architetture portuali di età imperiale e il loro ruolo nel monumentalizzare l'accesso alla città dal mare, enfatizzandone il valore simbolico di ingresso alla città dal mare. Lo scopo del contributo è quello di approfondire l'analisi di questo linguaggio comune, per provare a fornire una possibile interpretazione dei modelli di espressione della monumentalità delle città portuali nel contesto del Mediterraneo orientale anche in relazione all'eredità culturale del mondo ellenistico nelle pratiche di progetto, a livello urbanistico e alla scala delle singole architetture[3]. Riprendendo e sviluppando questi spunti, la lettura qui proposta prende in esame l'influenza duratura dell'eredità ellenistica, riconoscibile nella configurazione dei paesaggi portuali della prima età imperiale e nel valore funzionale e progettuale delle trasformazioni architettoniche. Queste ultime vengono analizzate non solo per il loro impatto visivo, ma anche per il loro inserimento coerente nella rete viaria e nei meccanismi di organizzazione urbana. Inoltre, si considera il ruolo delle tecnologie costruttive nella definizione degli spazi portuali, anche attraverso forme e possibilità espressive che trasformano il porto nel palcoscenico ideale della rappresentazione della città.

Alla luce di queste premesse, il contributo prova a esaminare il ruolo delle città portuali del Mediterraneo orientale nella costruzione del paesaggio urbano e nella definizione delle identità civiche in età imperiale, assumendo il porto come dispositivo architettonico e simbolico capace di esprimere le relazioni tra tecnica, spazio e potere. Tale prospettiva si inserisce nel più ampio quadro degli studi mediterranei che, da Fernand Braudel in poi, hanno messo in evidenza la natura relazionale e interconnessa del "mare interno", interpretato come spazio di mediazione e di scambio. In questa cornice, le città-porto sono considerate come luoghi di soglia, in cui si concentrano i processi di integrazione tra le reti terrestri e marittime e nei quali la componente funzionale dell'infrastruttura si traduce in un linguaggio architettonico condiviso. Nonostante la crescente attenzione dedicata al tema negli ultimi decenni, a partire dai contributi pionieristici di Ardaillon e Lehmann-Hartleben fino alle ricerche più recenti[4], la conoscenza dei porti antichi rimane disomogenea. Le indagini archeologiche, spesso condizionate dalla continuità insediativa e dai mutamenti geomorfologici delle aree costiere, restituiscono un quadro frammentario, nel quale la ricostruzione dei contesti richiede un approccio comparativo e interdisciplinare. Pertanto, l'obiettivo di questo contributo è di individuare, attraverso l'integrazione tra dati archeologici, letterari, epigrafici e iconografici, i principali caratteri tipologici e rappresentativi dei porti orientali della prima età imperiale. L'attenzione si concentra sul rapporto tra architettura e immagine, tra tecniche costruttive e ideologia, al fine di riconoscere nei porti non soltanto infrastrutture funzionali, ma veri e propri strumenti di autorappresentazione civica e di proiezione simbolica del potere.

L'eredità ellenistica come fondamento progettuale

Tra la fine dell'età classica e nel corso dell'età ellenistica, infatti, le infrastrutture portuali avevano progressivamente assunto importanza come dispositivi urbanistici fondamentali per la gestione economico-militare delle città e degli stati territoriali, sviluppandosi in forme diversificate in relazione ai centri urbani di riferimento attraverso articolati sistemi di connessione tra i bacini portuali e i centri urbani, talvolta integrando strutturalmente il porto nella maglia urbana, come nel caso del Pireo o della città di Rodi, talaltra separandolo nettamente, pur mantenendo in costante rapporto funzionale il porto con il cuore civico della città, come nel caso di Kos[5] (fig. 3).

L'integrazione funzionale tra città e porto è evidente nelle città fondate o riorganizzate tra la fine del IV e il III secolo a.C., le quali si caratterizzano come organismi urbani complessi che mostrano una crescente specializzazione nella gestione degli spazi. In tali contesti, il porto diventa parte di una strategia insediativa più ampia, tesa a coordinare esigenze militari, commerciali e simboliche, all'interno di un sistema socioeconomico di scala più ampia rispetto all'età classica. Dunque, in età ellenistica l'organizzazione urbana delle città portuali risponde non solo alla morfologia naturale del sito ma anche a scelte razionali di pianificazione urbana e controllo territoriale. Nei sistemi urbani di questo periodo un primo elemento da considerare è la varietà delle soluzioni adottate nella gestione del rapporto tra quartiere portuale e città. In alcuni casi, come a Rodi, l'infrastruttura è strutturalmente integrata nella maglia urbana fino a condizionare l'orientamento della viabilità interna; in altri contesti, come a Kos, il porto, pur prossimo al centro cittadino, è fisicamente, separato dall'area civica; altrove il porto è distante dal centro urbano di riferimento, come nel caso di Elaia, dipendente da Pergamo: si tratta, probabilmente di quelle infrastrutture alle quali le fonti si riferiscono con il termine di *epineia,* riferendosi più specificatamente alla loro funzione di scali por-

[3] Il tema è affrontato in maniera complessiva in Falco 2023, in particolare: pp. 245-293. Sul tema si veda anche Feuser 2020, pp. 289-306.

[4] Falco 2023, pp. 20-23.

[5] Una sintesi in Falco 2023, pp. 271-281, con bibliografia di riferimento per i contesti citati.

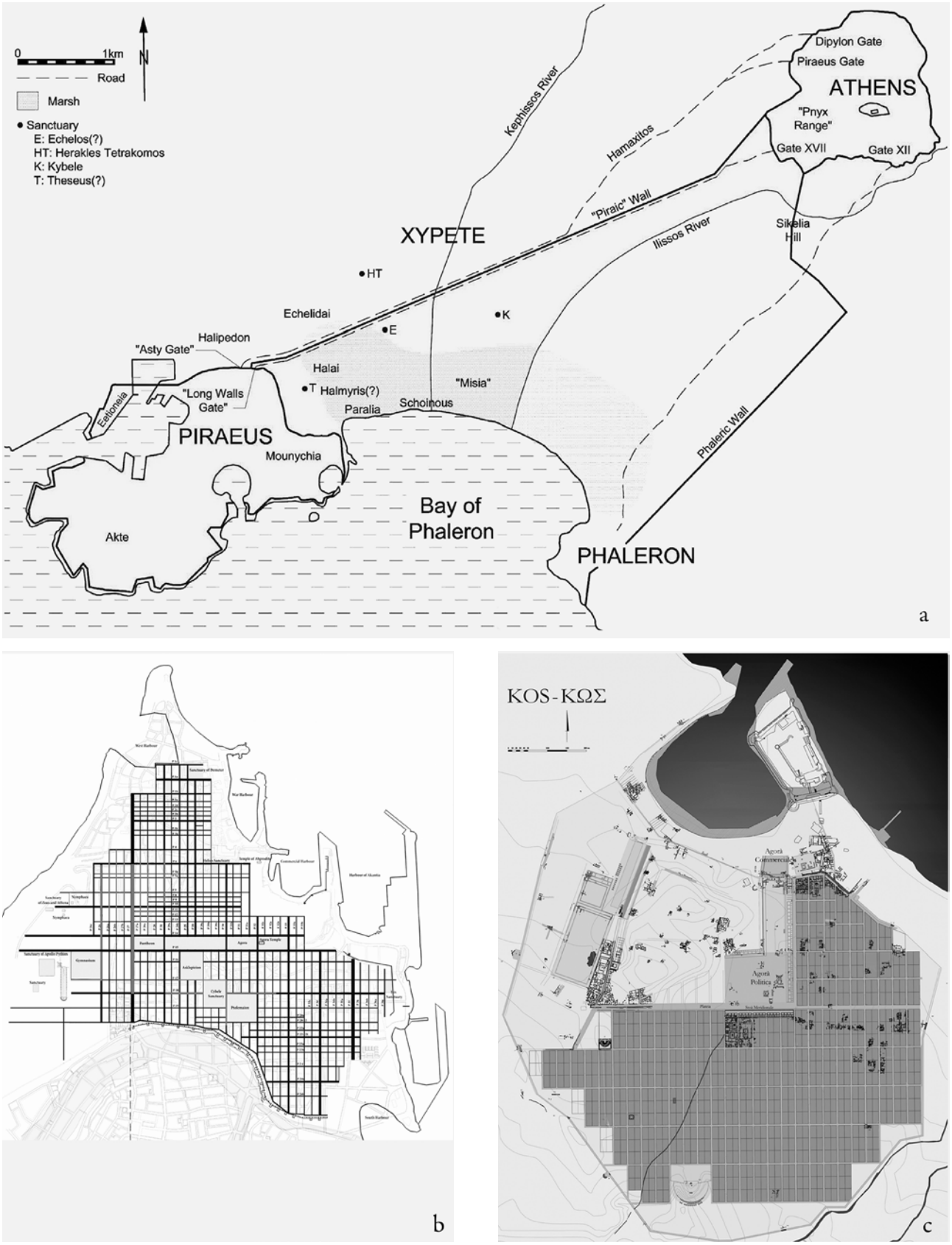


Fig. 3a-c. Planimetrie a confronto: a. il sistema fortificato Atene-Pireo (elab. da Conwell 2008); b. Rodi, pianta della città in età ellenistica (elab. da Filimonos, Pastiada 2018); c. Kos, planimetria generale della città (dallo studio topografico di Kos a cura di G. Rocco e M. Livadiotti, in collaborazione con la Eforia alle Antichità del Dodecaneso e l'Istituto di Studi Egei di Rodi, da Rocco, Livadiotti 2011).

Fig. 4. Regno di Adriano, moneta con raffigurazione di Iside Pharia e del Faro (da Falco 2023).

tuali amministrativamente dipendenti da centri amministrativi posti ad una certa distanza da essi[6].

Già dalla fine dell'età classica e in misura maggiore nel corso dell'età ellenistica, questa varietà di assetti è accompagnata da una crescente monumentalizzazione del paesaggio portuale che assume connotazioni sia pratiche, volte a rispondere a esigenze difensive e di organizzazione logistica del porto, sia rappresentative, allorché anche il significato architettonico della città comincia a connotarsi di elementi di senso del tutto specifici rispetto al passato che trovano una straordinaria sintesi, per un verso, nello sviluppo delle cinte fortificate[7], per altro verso nel ricorso a tipologie architettoniche specifiche come le *stoai*[8]. Tuttavia, per gli scopi del contributo, l'aspetto interessante è che tra la seconda metà del IV e il I secolo a.C., si possano identificare interventi che influenzeranno le scelte progettuali successive. È il caso di Mileto[9] che sperimenta una trasformazione profonda che coinvolge in modo diretto la sua infrastruttura portuale e la sua organizzazione urbana modulando un sistema che propone il porto non come semplice infrastruttura separata dalla città ma come uno dei luoghi deputati alla celebrazione dell'identità comunitaria. In questo periodo, anche Kos, Efeso, Rodi e Thasos, rappresentano configurazioni interessanti per comprendere l'evoluzione del rapporto tra i quartieri portuali e i centri cittadini, all'interno del quale i complessi agorali[10] svolgono una fondamentale funzione di cerniera e, in alcuni casi, di quinta architettonica in grado di gestire il passaggio tra i settori della città[11].

Un altro aspetto importante nello sviluppo delle città ellenistiche è legato alla presenza dei monarchi[12] che definiscono nuovi standard di espressione dell'immagine urbana legata a mutate esigenze di propaganda all'interno di una cornice sociale, politica ed economica profondamente diversa dalle epoche precedenti. Alessandria è l'archetipo della città che celebra se stessa attraverso l'immagine dei monumenti sul porto[13]. La capitale del regno d'Egitto rappresentò per tutta l'antichità un modello di integrazione visiva e funzionale dell'approdo in relazione alla città: in particolare, sotto i Tolemei lo sviluppo in forme monumentali del fronte urbano sul mare avvenne secondo una logica di rappresentazione del potere dinastico in una visione unitaria del paesaggio portuale utilizzato come quinta scenografica per la città. L'aspetto interessante è che l'intreccio tra infrastruttura, architettura e ideologia raggiunse ad Alessandria un livello tale da rendere il porto indistinguibile dalla città stessa: uno spazio eminentemente urbano, simbolo del potere stesso del regno (fig. 4).

Dunque, il modello ellenistico fornì il linguaggio urbanistico, architettonico e simbolico che verrà ripreso e adattato nel corso dell'età imperiale. In particolare, il concetto di porto come oggetto integrato nella pianificazione urbana; l'uso di portico e piazza come dispositivi di mediazione ed esaltazione dello spazio tra approdo e città; la distribuzione di assi visivi e viari in grado di esaltare la relazione diretta tra bacini portuali e centri civici; il ricorso a monumenti che oltre ad abbellire l'immagine del porto – e, dunque, della città – fossero in grado di offrire capisaldi visivi sia fuori che all'interno del porto. Sull'impalcatura di questi modelli ellenistici si innesteranno le innovazioni dell'età imperiale, all'interno di un mutato quadro politico e sociale nel quale il Mediterraneo orientale rappresenta, in questo senso, un osservatorio privilegiato.

Le porte del "continente liquido": l'integrazione tra il porto e la città in età imperiale

Con l'inizio dell'età imperiale, nel Mediterraneo orientale si osserva un diffuso processo di riorganizzazione degli spazi portuali in rapporto ai centri urbani. Tale fenomeno non si configura come un mero ampliamento né come un semplice adeguamento infrastrutturale alle nuove esigenze economiche, ma rivela dinamiche di ridefinizione del rapporto tra porto e città, interpretabili su scale differenti: morfologica, architettonica, funzionale e simbolica.

[6] Falco 2023, con riferimenti bibliografici.
[7] Caliò 2012a; Caliò 2012b; Caliò 2013; Caliò 2021.
[8] Coulton 1976; Emme 2013; Rocco 2018.
[9] Feuser 2020, pp. 31-51.
[10] Sielhorst 2015.
[11] Falco 2023, pp. 140-158; 201-205. Vedi *supra* nota 4.
[12] Caliò 2012a, pp. 383-388.
[13] Falco 2023, pp. 169-200.

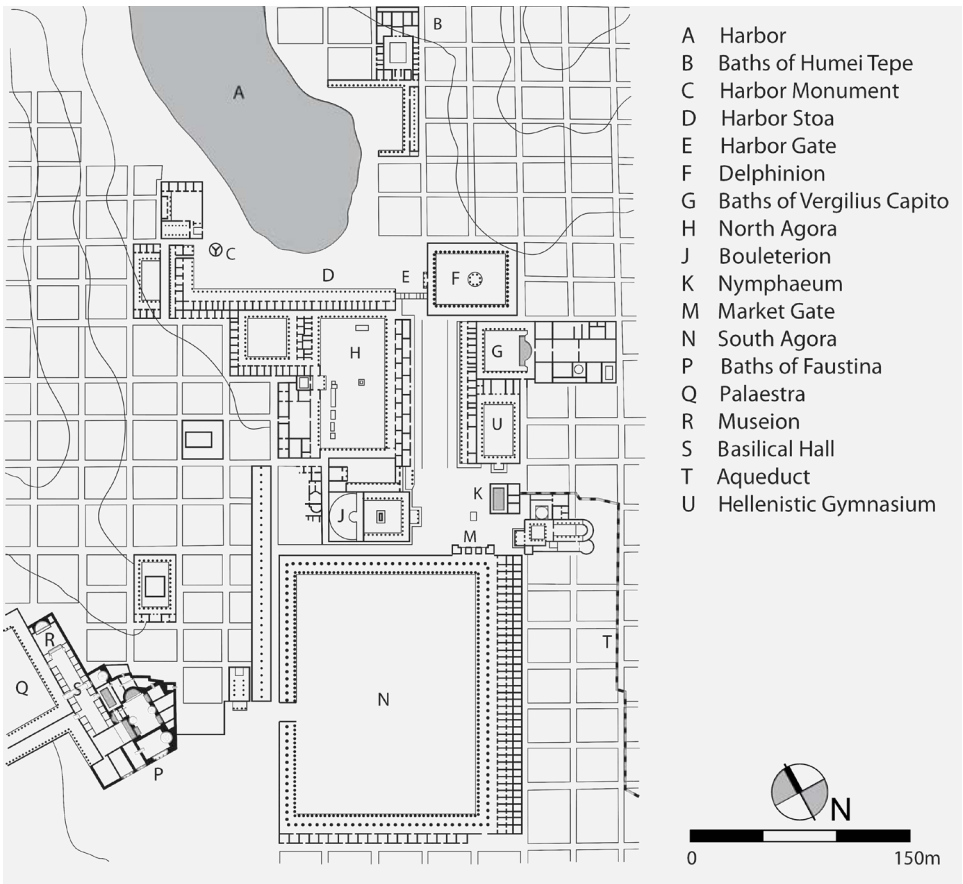


Fig. 5. Mileto, II sec. d.C. Planimetria ricostruttiva dello sviluppo dell'impianto urbano nell'area del cd. "Porto dei Leoni" (elab. dell'A. da Yegül, Favro 2019).

In questo quadro, le classi dirigenti locali svolgono un ruolo cruciale nella mediazione tra le istanze del potere imperiale e le specificità territoriali. Attraverso forme di evergetismo, interventi diretti nella gestione portuale e l'assunzione di cariche tecniche, le élite municipali non solo contribuiscono alla manutenzione delle infrastrutture, ma ne orientano anche la funzione rappresentativa. Il porto diventa così uno spazio in cui si riflette il prestigio civico e personale, e dove le scelte architettoniche e urbanistiche rispondono tanto a esigenze logistiche quanto a strategie di visibilità e legittimazione sociale. Come ha dimostrato Pascal Arnaud, questa interazione tra pratiche locali e potere centrale si articola attraverso reti di patronato, relazioni personali e collegamenti con i *collegia* professionali, che fungono da intermediari tra i tecnici, gli operatori e i decisori. Ne emerge un sistema complesso, in cui la trasformazione dello spazio portuale è il risultato di negoziazioni multilivello, capaci di integrare tradizioni preesistenti e nuove logiche imperiali[14].

A livello progettuale, tali dinamiche trasformative si manifestano innanzitutto sul piano della continuità fisica e funzionale tra i bacini portuali e i centri urbani. In età ellenistica non erano mancati gli esempi di porti pienamente integrati alle città, come per esempio Rodi o Alessandria; tuttavia, nei primi due secoli dell'età imperiale il porto tende a configurarsi in modo definitivo come prolungamento naturale della città, mentre la città stessa finisce per riconoscersi sempre più nell'immagine urbana riflessa dal suo approdo[15]. È in questo contesto che si registrano le sistemazioni urbanistiche che si articolano a partire da veri e propri assi di penetrazione urbana che collegano direttamente le banchine portuali al cuore civico e lungo i quali si dispongono architetture e dispositivi monumentali con effetti tanto pratici a livello urbanistico quanto significativi nell'espressione architettonica.

Un primo e significativo esempio è rintracciabile nella città di Mileto, dove nel I secolo d.C. viene realizzata una porta monumentale nei pressi del cosiddetto "*Löwenhafen*", che segnala il passaggio dalla zona portuale alla città e, in particolare, all'agorà nord (fig. 5): l'intervento inaugura una sequenza architettonica complessa, destinata ad accentuarsi. L'area dell'agorà fu dotata sul lato orientale di un complesso terme-ginnasio che occupò lo spazio libero tra il ginnasio ellenistico e il santuario di Apollo *Delphinion*; si realizzò una stoà ad un piano con portico di ordine ionico su crepidine che consentiva l'ingresso alla palestra del nuovo ginnasio, mentre l'intera fronte colonnata del portico occidentale, realizzata entro la fine dello stesso secolo, all'inizio del II secolo venne estesa verso Sud fino ad allinearsi con l'angolo sud-occidentale del ginnasio, raggiungendo una lunghezza vicina ai cento metri. Nel corso del II secolo, sul

[14] Arnaud 2014; Arnaud 2015.

[15] Livadiotti 2018.

lato occidentale della piazza una seconda stoà lunga m 115, anch'essa su crepidine e provvista di vani sul lato opposto, monumentalizzò l'accesso all'Agorà nord servendo come propileo al santuario posto nel recinto del mercato e come accesso monumentale a un secondo santuario realizzato tra il mercato e il *bouleuterion*. Gli interventi modificarono in maniera sensibile la topografia dell'area[16], alterando le percorrenze ellenistiche fino ad obliterare la direttrice est-ovest che, precedentemente, attraversava l'agorà ponendo in comunicazione il porto orientale con il quartiere gravitante sul porto "del teatro". La continuità con l'assetto ellenistico venne così rielaborata secondo un progetto urbano che rese il porto un ingresso privilegiato al centro cittadino, in un sistema architettonico articolato per quinte scenografiche che disegnavano gli spazi e definivano le facciate monumentali degli edifici disposti nell'area.

Sempre in Asia Minore, Efeso propone un modello differente ma altrettanto scenografico. I primi interventi di monumentalizzazione risalgono al I secolo d.C., quando l'Agorà inferiore venne rinnovata e collegata al porto tramite una strada colonnata larga 24 metri, il cui accesso era marcato dalla cosiddetta "Medusentor". Questo asse monumentale orientava la configurazione del quartiere portuale, destinato a ospitare esclusivamente spazi e strutture pubbliche. Nel contesto efesino appare significativo che l'intera riorganizzazione urbanistica della città si fondi sulla griglia ortogonale ellenistica, riprendendone i riferimenti spaziali e modulari. Ancora nel corso del I secolo, l'ingresso all'agorà commerciale fu monumentalizzato con la costruzione di un propileo dotato di fronte colonnata su podio, avancorpi laterali e scalinata d'accesso. In questo stesso quadro si colloca l'intervento evergetico di Mazeo e Mitridate, promotori e finanziatori di una porta monumentale affacciata sull'Embolos, cuore urbanistico e simbolico della città: la loro iniziativa contribuì a definire l'accesso scenografico all'agorà inferiore, rafforzando la monumentalità di uno degli snodi più rappresentativi di Efeso[17]. All'inizio del II secolo, subito a Ovest dello spazio agorale, fu realizzato un recinto di 76 × 117,5 metri, in relazione con un edificio di culto posto sul fondo, forse dedicato a Serapide, affacciato sulla strada colonnata tra l'agorà e la Medusentor ed elevato su una terrazza artificiale di 4 metri rispetto al piano stradale. L'Agorà inferiore, dunque, destinata principalmente a funzioni commerciali, svolgeva un ruolo centrale dal punto di vista urbanistico, configurandosi come snodo fondamentale nel tessuto connettivo della città: il recinto porticato, infatti, era in stretta relazione con il passaggio, a Est, della Via Sacra, mentre l'attraversamento della piazza verso Nord consentiva di raggiungere direttamente il teatro; infine, verso Ovest, attraverso il propileo occidentale, la strada colonnata e la Medusentor, il complesso dell'Agorà inferiore monumentalizzava il passaggio dalla zona del porto al centro cittadino e viceversa.

I nuovi assi di percorrenza realizzati in età romana per mettere in relazione il porto con la città furono progettati come strade pavimentate e colonnate (fig. 6). Nel corso del II secolo, si procedette con la strutturazione del quartiere portuale attraverso la definizione di altri percorsi stradali legati al porto e monumentalizzati lungo il fronte a mare da porte che marcavano in forma scenografica il passaggio dal porto al centro cittadino[18] (fig. 7). La via colonnata in relazione alla porta monumentale sul porto rappresenta, dunque, la cifra architettonica della monumentalità del paesaggio portuale efesino. La maggiore delle strade colonnate è quella che nel IV secolo prenderà il nome di Arcadio, a seguito di un intervento evergetico dell'Imperatore che ne consentì il restauro[19]. La strada fiancheggiata da portici colonnati, larga m 22 e lunga circa m 500, rappresentava la principale strada di Efeso e collegava le banchine portuali al teatro (fig. 8); il suo percorso, magniloquente, era ulteriormente enfatizzato da due porte poste ai punti terminali della strada: della porta verso il teatro poco si conosce, mentre la porta affacciata sul quartiere portuale era composta da una struttura a tre fornici datata dagli scavatori tra la fine del I e l'inizio del II secolo. La via colonnata di Efeso fu, forse, tracciata già in età ellenistica. Ad ogni modo, venne monumentalizzata a partire dal I secolo d.C., in occasione della visita di Domiziano. L'asse stradale, fiancheggiato da portici e integrato da terme, ginnasi e spazi di rappresentanza, definiva un paesaggio urbano continuo e integrato, in cui lo spazio portuale è parte integrante di una scenografia che si misura su scala urbana. L'effetto generale doveva essere quello di una città "proiettata" sul mare che dichiarava apertamente il suo ruolo di capitale e di "mercato più grande d'Asia"[20]. In questo contesto, il porto offriva l'accesso più consono alla città e attorno ad esso si sviluppano magazzini, aree mercatali e spazi pubblici monumentali che celebravano la grande ricchezza della città e il favore della casa imperiale.

Nel corso del II secolo, in particolare tra i regni di Adriano e di Antonino Pio, la strada colonnata, spesso associata a porte monumentali, rappresenta una scelta architettonico-urbanistica documentata in diversi contesti del Mediterraneo orientale, all'interno dei quali la connessione tra questi dispositivi e le infrastrutture portuali assume un valore paradigmatico[21]. Tra gli esempi noti, la città di Soli-Pompeiopolis, in Cilicia. Il porto, dotato di moli gettati al largo, era caratterizzato da un profilo a ferro di cavallo riconoscibile anche nelle emissioni monetali prodotte proprio durante il

[16] Feuser 2020, pp. 51-640
[17] Groh 2006.
[18] Feuser 2014.
[19] Baronio 2023, pp. 68-90.
[20] Strabone 14, 1, 24.
[21] Livadiotti 2018. Un quadro generale degli sviluppi dell'urbanistica di età romana in Asia Minore in Yegül, Favro 2019, pp. 597-706.

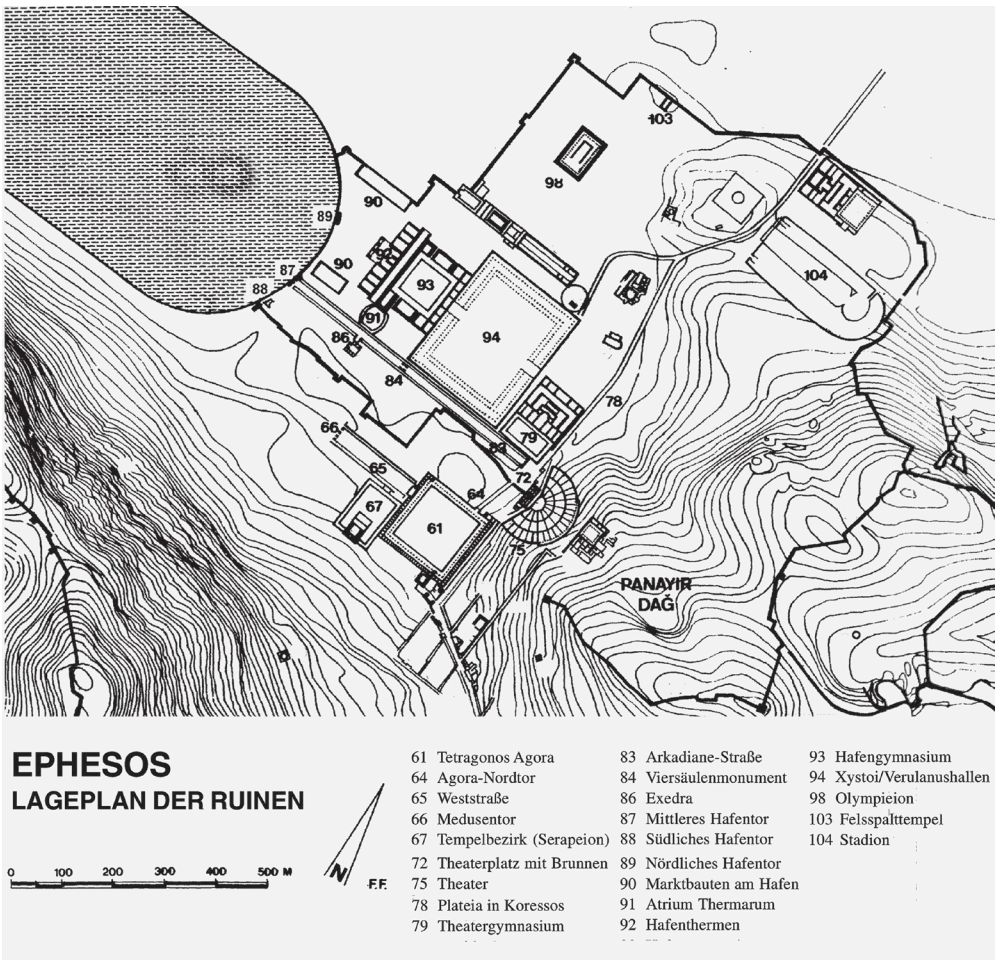
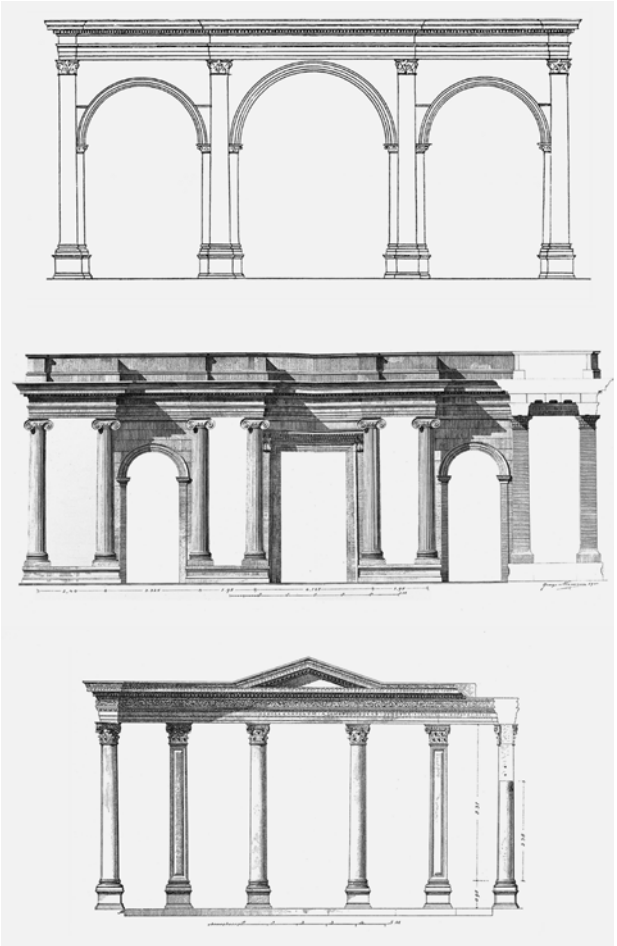


Fig. 6. Efeso, planimetria generale del sito e dei resti archeologici. I numeri indicano i monumenti di età imperiale dislocati nel quartiere monumentale del porto (elab. dell'A. da Scherrer, Trinkl 2006).



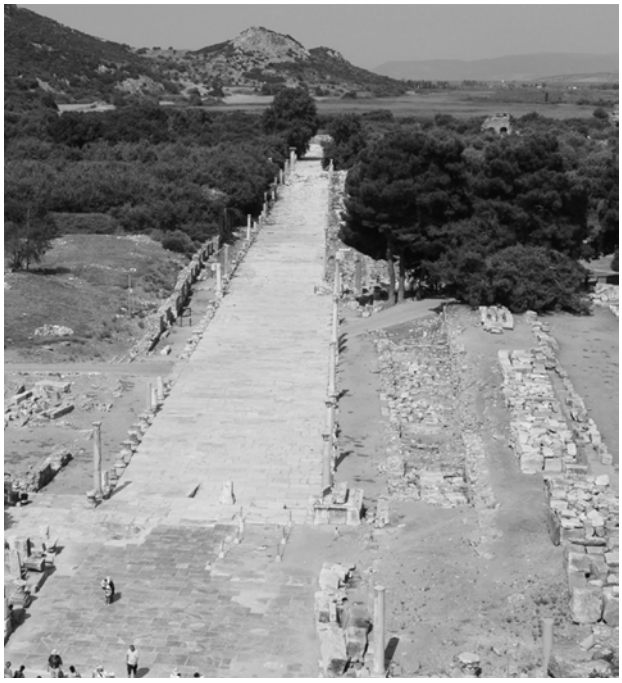


Fig. 8 Efeso, via Arcadiana. Vista della strada colonnata dall'area del teatro: sullo sfondo il bacino portuale (da Baronio 2023).

Fig. 7. Efeso, quartiere portuale. Disegni ricostruttivi delle porte affacciate sulle banchine portuali. Dall'alto: porta settentrionale, prospetto ovest; porta centrale; porta meridionale, prospetto est (elab. dell'A. da Falco 2023).

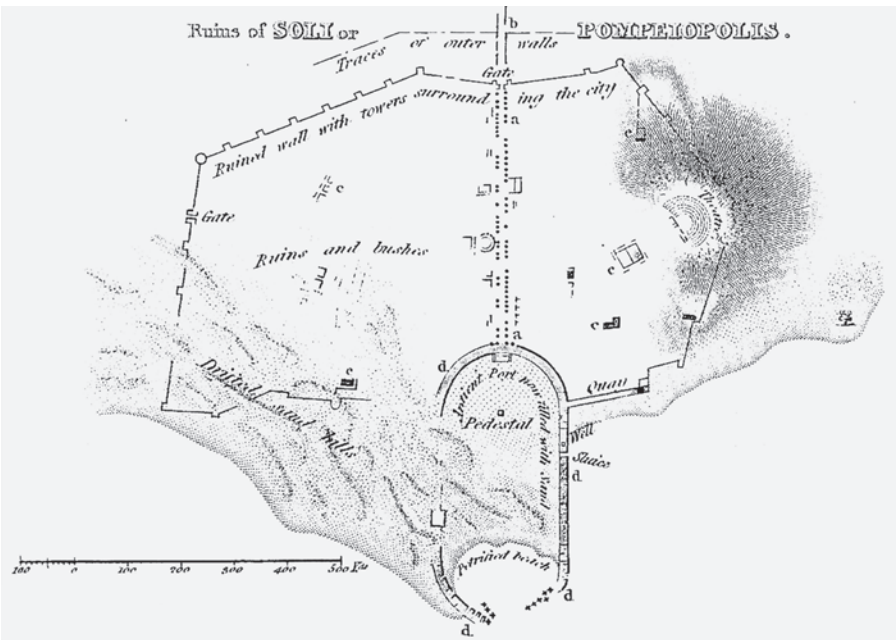


Fig. 9. Soli-Pompeiopolis. In alto: planimetria generale dei resti archeologici della città antica; in basso: A. de Laborde (1838), veduta artistica della strada colonnata (da Falco 2023).

regno di Antonino Pio[22]. In asse con il porto, una strada colonnata lunga oltre trecento metri e larga oltre quattordici metri percorreva tutto il centro cittadino fino a raggiungere il limite della città verso l'entroterra; è verosimile che la strada, il cui impianto risaliva ad età precedente, forse alla rifondazione della città voluta da Pompeo, sia stata oggetto di monumentalizzazione negli anni del regno di Adriano[23], tra il 130 e il 150 d.C., in concomitanza con i lavori eseguiti sul porto celebrati nelle emissioni monetali cui si è precedentemente fatto cenno (fig. 9).

Al regno di Adriano risalgono interventi analoghi presso Patara. La città, capitale della *provincia Lycia et Pamphylia*, già nel corso del I secolo vide la realizzazione di un faro[24], posto su un promontorio affacciato sul mare, composto da una struttura molto semplice che comprendeva un podio quadrangolare a gradoni di m 20 per lato sul quale si ergeva una torre circolare del diametro di m 6. Sul lato del podio rivolto sul mare era posta l'iscrizione dedicatoria in lettere bronzee che celebrava l'imperatore Nerone e il propretore provinciale Sextus M. Priscus, che eseguì il lavoro. Pochi anni dopo, sotto Vespasiano, sul luogo del faro gli abitanti di Patara vollero onorare in maniera ancora più importante il legato imperiale dedicando alla sua memoria una statua onorifica, su podio, posta davanti alla torre e rivolta a Est, in direzione di quanti entrassero nel porto. Successivamente, al periodo adrianeo, risale la costruzione di *horrea* sul porto e la realizzazione di una strada colonnata[25] che collegava il quartiere portuale al centro cittadino (fig. 10a,b).

[22] Boyce 1958.
[23] Livadiotti 2018, pp. 292-293; Feuser 2020, p. 260, con riferimenti in nota 177 e 179.
[24] Falco 2023, pp. 49-52, con riferimenti bibliografici agli scavi del faro e agli studi epigrafici.
[25] Livadiotti 2018, p. 291. Sul porto: Dündar, Koçak 2021.

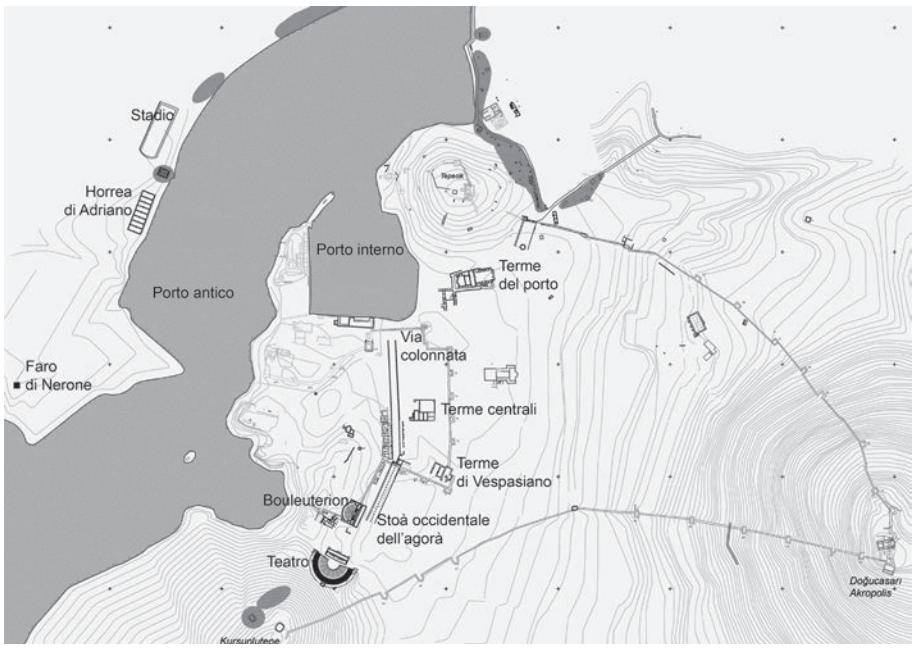
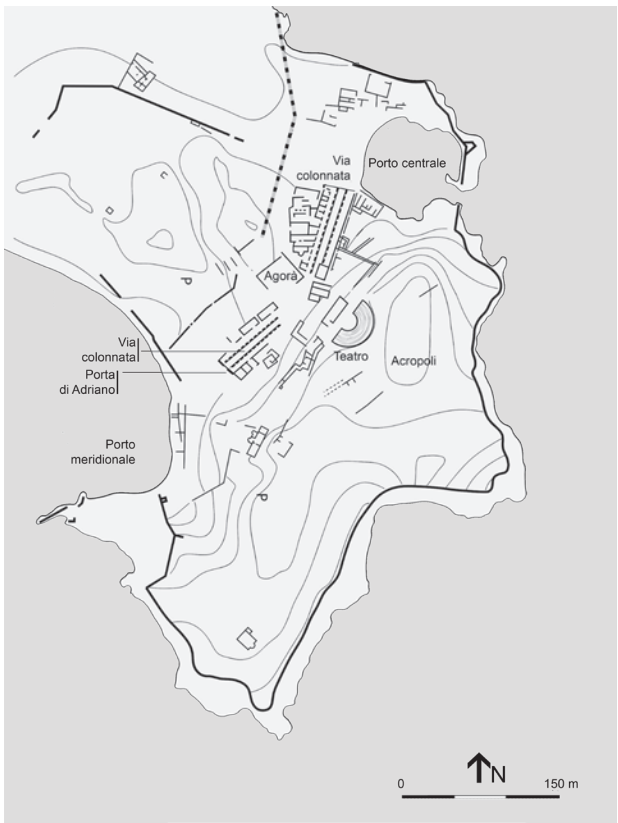


Fig. 10. Patara: a. planimetria della città antica (elab. dell'A. da Koçak 2019); b. vista della strada colonnata in direzione del porto (Wikimedia Commons: public domain © Bjørn Christian Tørrissen CC BY-SA 4.0).

Al tempo del principato di Adriano, ancora nella stessa regione, la città di Phaselis, importante scalo commerciale sulla rotta tra la Cilicia e Cipro, promosse l'edificazione di una porta in onore dell'Imperatore che visitò la città intorno al 131. La città era dotata di due impianti portuali principali: la porta enfatizzava l'accesso in città dal porto meridionale, immettendo sul percorso della strada principale che, fiancheggiata da portici, attraversava il centro monumentale della città e terminava presso il secondo porto urbano, nel settore nord-orientale della città[26] (figg. 11-12).

L'intensa attività edilizia nei porti citati nel corso della prima metà del II secolo caratterizza anche l'importante centro urbano di Kos. Dopo il 142, a seguito di un sisma[27], la città avviò un ampio programma di ricostruzione del quartiere portuale che portò ad una completa ridefinizione dell'immagine monumentale del paesaggio[28]. Il crollo di un tratto delle fortificazioni settentrionali, che nella fase ellenistica separava fisicamente il porto dalla grande agorà cittadina, fornì l'occasione per una completa risistemazione del settore settentrionale della piazza che, tramite un monumentale propileo d'accesso, venne posta in connessione diretta con l'area del porto. Sulla base delle indicazioni archeologiche, la sistemazione di età imperiale dell'area portuale è stata studiata da Monica Livadiotti che ne ha proposto una dettagliata ricostruzione[29]. Funzionalmente la sistemazione dell'area portuale mirava a dotare la città di un nuovo

[26] Sul sistema portuale: Aslan 2016; Aslan, Kiliç, Orhan 2018. Sulla porta di Adriano si veda Arslan, Akçay 2022.
[27] Pausania 8, 43, 4.
[28] Rocco, Livadiotti 2011; Livadiotti 2012; Livadiotti 2018; Livadiotti 2018b;
[29] Rocco, Livadiotti 2011, pp. 401-420.



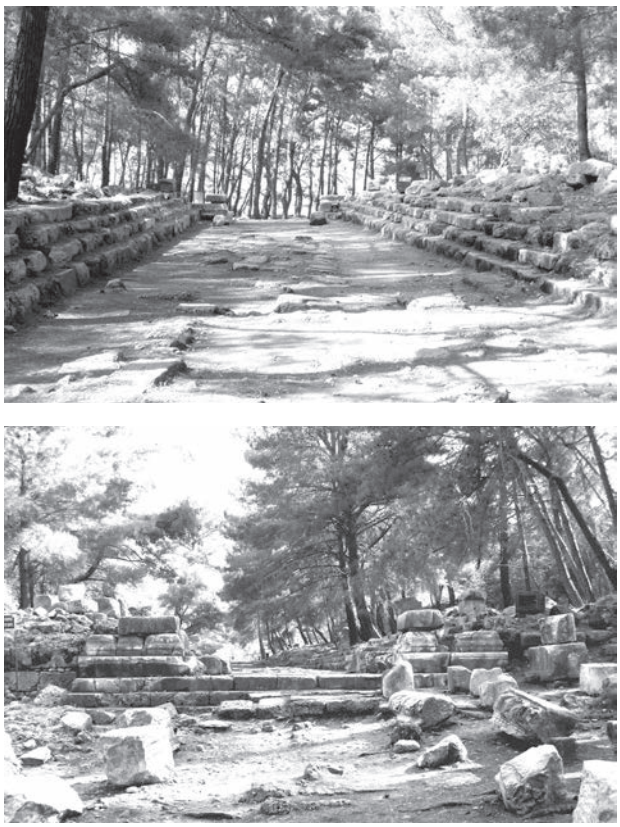


Fig. 11. Phaselis, planimetria generale della città (elab. da Falco 2023).

Fig. 12. Phaselis, strada colonnata e porta di Adriano sul porto meridionale. In alto: vista da Nord-Est della strada colonnata, in direzione del porto; ; in basso: quartiere del porto meridionale, e della strada colonnata (elab. dell'A. Fonte: Wikimedia Commons © C. Raddato CC-BY-SA-2.0).

accesso. A tal scopo i lavori consentirono di liberare le macerie del crollo delle fortificazioni e di smantellare ulteriori tratti delle difese settentrionali della città. I resti dell'opera difensiva offrirono l'appoggio per una terrazza lunga oltre cinquanta metri sulla quale venne impostato un monumentale *propylon* posto alla sommità di una scalinata d'accesso e articolato da un corpo centrale fiancheggiato da ali più basse che immettevano nella retrostante agorà (figg. 13-14). Sul porto, il propileo rivolgeva un fronte prostilo esastilo in marmo bianco; il tetto doveva essere a doppia falda, con frontoni, mentre i corpi laterali, caratterizzati da una sequenza di tre arcate inquadrate da paraste e da semicolonne, prevedevano un attico e una copertura piana. Alle spalle del colonnato, la sala centrale potrebbe essere stata destinata al culto imperiale: l'interpretazione sembra essere avvalorata dal rinvenimento di un frammento di statua colossale e dalle tracce dell'iscrizione presenti sulla trabeazione, la cui parziale ricostruzione ha restituito l'appellativo *Asklapios*, epiteto onorifico conferito a Kos agli imperatori sin dal I secolo. Dal punto vista della composizione generale, la sistemazione del fronte portuale di Kos realizzava in forme magniloquenti il nuovo rapporto tra il centro urbano e il quartiere portuale che, inoltre, fu provvisto di una pavimentazione in lastre di marmo bianco che ne enfatizzava il ruolo di spazio eminente della città in stretta relazione con l'agorà.

Anche Rodi si dimostra un caso significativo. La topografia portuale di età imperiale nella città del Colosso rivela cambiamenti significativi nell'immagine del porto, soprattutto in relazione alla vista dal mare. Le ricerche condotte dagli archeologi e dagli architetti italiani che operarono nel Dodecaneso[30] fin dai primi anni dell'occupazione italiana hanno consentito di comprendere i rimaneggiamenti nell'area del porto di età imperiale, soprattutto in merito alla realizzazione di un tetrapilo e di una strada colonnata che gli approfonditi studi di Matilde Cante datano tra la fine del II e gli inizi del III secolo[31]. Analogamente a quanto visto nel porto di Kos, anche a Rodi il monumento occupò una porzione dell'area precedentemente occupata dagli arsenali ellenistici distribuiti lungo il versante meridionale del porto di Mandraki e, significativamente, all'incrocio tra gli assi stradali che dovevano mettere in connessione diretta il porto con l'area pubblica dell'agorà[32] (fig. 15). Il nuovo monumento, impostato sulle strutture precedenti, enfatizzava

[30] Livadiotti, Rocco 1996.
[31] Cante 1986-1987.
[32] Falco 2023, pp. 133-139, con bibliografia di riferimento.

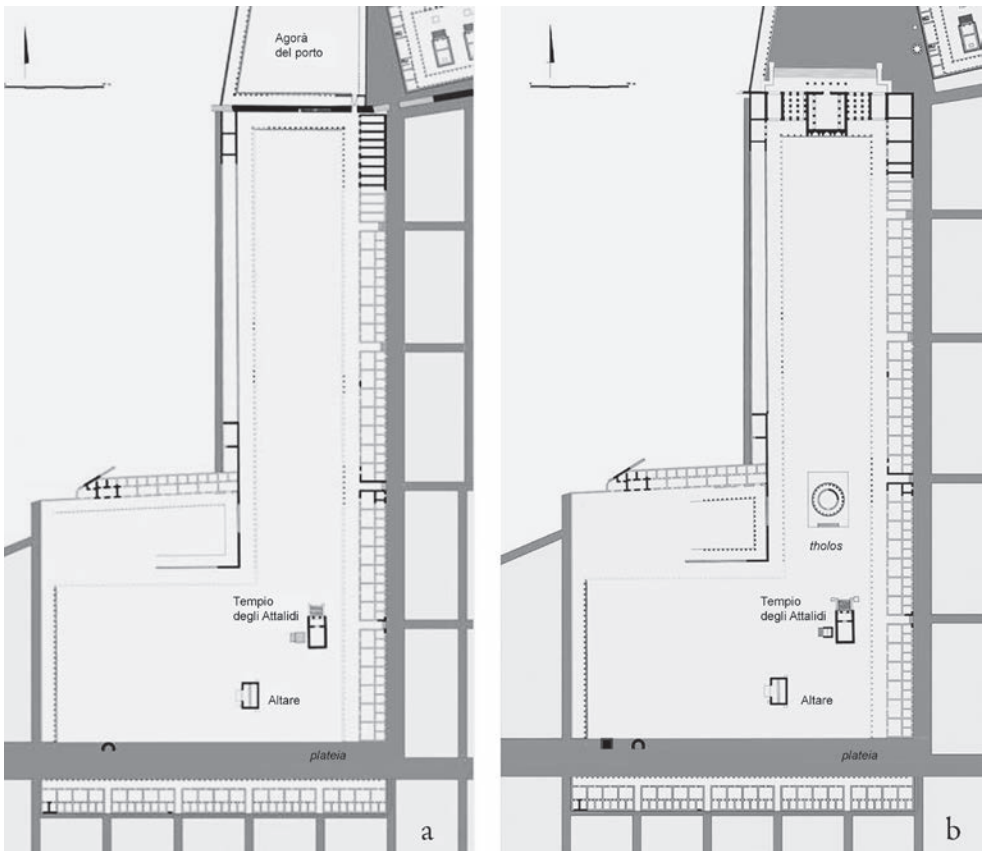


Fig. 13. Kos, agorà: a. pianta della fase di II sec. a.C.; b. pianta della fase di II sec. d.C. (elab. dell'A. da Rocco, Livadiotti 2011).

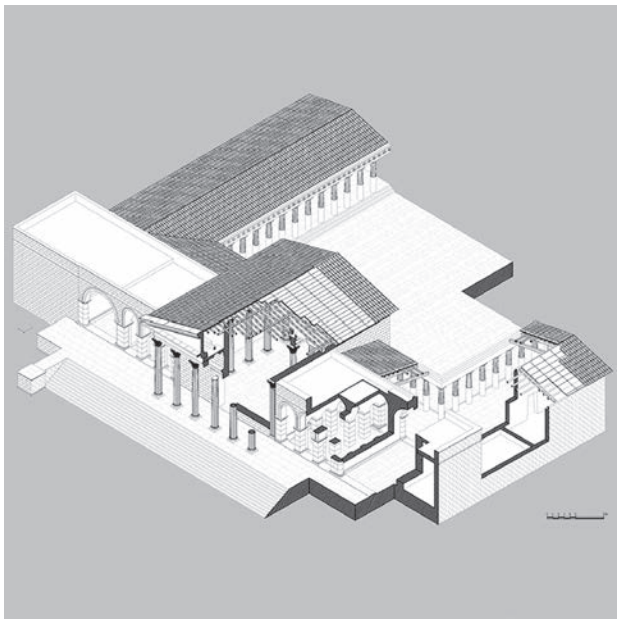


Fig. 14. Kos, agorà. Ipotesi di restituzione del propileo sul fronte settentrionale, vista assonometrica (da Rocco, Livadiotti 2011).

Fig. 15. Rodi, tetrapilo del porto. Ipotesi di restituzione in assonometria (1:200) (elab. dell'A. da Cante 1986-1987, tav. XXIII).

l'asse di percorrenza est-ovest della città ellenistica, ponendosi come monumentale ingresso per una strada colonnata larga circa m 10, di nuova realizzazione, impostata su un precedente asse viario pertinente alla fase ellenistica della città. A Rodi il tetrapilo e la strada colonnata rappresentano le testimonianze più evidenti dell'arricchimento monumentale e, insieme, del cambiamento nell'immagine della città in età romana, la cui conoscenza rimane, comunque, ancora limitata. Tuttavia, sembra utile sottolineare che nel contesto rodio l'inserimento del monumento e della strada colonnata sfruttarono – ancora una volta – le possibilità offerte dall'impianto greco: la risistemazione dell'area offrì l'occasione per ridefinire il paesaggio monumentale del porto, enfatizzando con la presenza del tetrapilo un punto nevralgico della città, significativamente posto sul limite tra il porto e il centro cittadino, sostituendo all'immagine della gloriosa marineria ellenistica, il profilo di una città ormai definitivamente inserita nel quadro del sistema portuale imperiale.

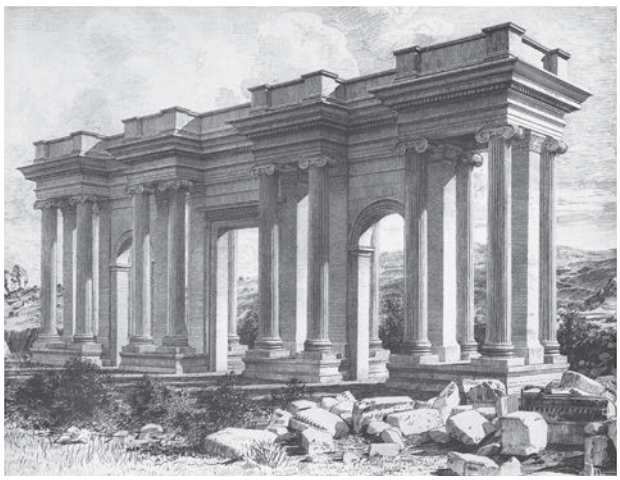


Fig. 16. Efeso, quartiere portuale. Disegno ricostruttivo della porta centrale, affacciata sulle banchine portuali, connessa alla strada colonnata, detta poi "Arcadiana" (dis. G. Niemann 1901 da Hueber 1997, fig. 18).

Fig. 17. Soli-Pompeiopolis, disegno ricostruttivo ideale della città (da Brandon *et alii* 2010, fig. 2).

Sulla base di quanto fin qui delineato, è possibile riconoscere, nella disposizione dei percorsi di attraversamento urbano, nella rimodulazione degli spazi e nell'adozione di architetture monumentali volte a valorizzare i punti di accesso tra porto e centro cittadino, una precisa strategia progettuale orientata a enfatizzare l'ingresso alla città dal mare e a costruirne un'immagine scenografica, fortemente imperniata sull'affaccio marittimo.

In questa prospettiva, alcune soluzioni sembrano diventare ricorrenti. È il caso delle vie colonnate, che organizzano i percorsi tra il porto e la città enfatizzandone la presenza e l'articolazione complessiva. In tal senso, la città di Efeso è emblematica. La capitale della *provincia Asia* offre, naturalmente, un caso interessante per osservare lo sviluppo architettonico della tipologia della strada porticata[33] che dal porto conduce al centro città. Nel caso efesino la grande strada, detta poi "Arcadiana", pavimentata e bordata da portici e forse già presente alla fine del I secolo a.C.[34]; tuttavia, già a partire dalle risistemazioni di età augustea e fino al principato di Adriano gli assi di percorrenza che caratterizzavano il tracciato urbano nel monumentale quartiere portuale furono progettati come strade porticate, mentre le banchine portuali erano enfatizzate da porte[35] di grande valore scenografico (fig. 16). La strada porticata, dunque, assume grande significato nella monumentalizzazione dei centri portuali, poiché la scansione ritmica dettata dalle colonne, l'uso del marmo e l'orientamento scenografico dei percorsi dovevano conferire a queste strade il valore di fondali architettonici magniloquenti, in grado di monumentalizzare il porto e, al contempo, di conferire ampia profondità alla scenografia urbana. In tal senso, sono altrettanto significativi i dispositivi impiegati a Patara, a Soli-Pompeiopolis o a Phaselis. Questi esempi dimostrano come la presenza di assi stradali porticati e di porte in relazione diretta con gli approdi richiamassero un linguaggio comune nelle scelte progettuali funzionali alla monumentalizzazione e all'organizzazione urbanistica dei centri portuali (fig. 17). In questo contesto, la dimensione visiva – la costruzione di una facciata rivolta al mare – rappresenta la cifra ideologica più significativa rintracciabile nelle scelte progettuali. Come ha già avuto modo di sottolineare Monica Livadiotti[36], in età imperiale l'architettura del porto non si limita a rispondere a esigenze funzionali; piuttosto, sembra ricercare un disegno urbano ben delineato, che renda riconoscibile la città da quanti vi giungano via mare e nel quale ogni elemento concorre alla rappresentazione di una comunità all'interno di un sistema comune di valori che si esprimono soprattutto a livello sociale e politico.

Paesaggio portuale e ideologia urbana nelle immagini monetali

Alla luce di quanto finora discusso, risulta opportuno esaminare il ruolo della città nella sua dimensione portuale, con particolare attenzione ai pochi esempi offerti dall'iconografia numismatica. Tale prospettiva consente di cogliere, seppur indirettamente, la percezione simbolica e ideologica dello spazio portuale in età imperiale. È significativo rilevare come, anche in questo ambito, la documentazione disponibile provenga quasi esclusivamente dal qua-

[33] Bejor 1999.

[34] Sulla sistemazione urbanistica di Efeso in età romana in riferimento al porto: Falco 2023, pp. 206-214, con riferimenti nelle note. Si veda anche Feuser 2020, pp. 100-148.

[35] Feuser 2014.

[36] Livadiotti 2018.

Fig. 18. Regno di Antonino Pio: a. moneta con raffigurazione del porto di Soli-Pompeiopolis (da Brandon et alii 2014); ; b. moneta con raffigurazione del porto di Kenchreai (da Pensa 1998a).

drante orientale del Mediterraneo, mentre siano assenti evidenze riferibili alle città portuali del Mediterraneo centro-occidentale[37]. Tuttavia, l'osservazione delle immagini monetali deve tenere conto dei loro caratteri specifici, determinati dalle funzioni del supporto e dalle condizioni imposte dallo spazio disponibile per le raffigurazioni. In virtù del loro carattere ufficiale, tali immagini trasmettono necessariamente messaggi politici, chiaramente identificati dall'autorità emittente. Di conseguenza, esse sono sottoposte a un processo di trasposizione figurativa volto ad adattare il messaggio figurato allo spazio disponibile, privilegiando l'immediatezza comunicativa anche a scapito della correttezza formale dell'immagine. Ciononostante, le immagini monetali rappresentano comunque esempi significativi nello sviluppo e nel riconoscimento dei temi legati alla rappresentazione del paesaggio urbano[38]. Ai fini di questo contributo, è rilevante che, ancora una volta, la concezione della città in rapporto al paesaggio dimostra di trovare pieno significato nell'ambito delle *poleis* di cultura greca del Mediterraneo orientale[39], all'interno del quale si riscontra la presenza di rappresentazioni del paesaggio portuale prodotte su coni monetali emessi tra l'età degli Antonini e il regno dei Severi. In questa cornice di riferimento, la monetazione greca di età imperiale conserva esempi con raffigurazioni di porti nei quali possono riconoscersi schemi che mediano tra la raffigurazione edilizia e la connotazione paesaggistica.

A partire dalla metà del II secolo d.C., dunque, numerosi centri – tra la Grecia continentale e le regioni comprese tra le coste meridionali dell'Asia Minore e la Fenicia – coniano monete che raffigurano paesaggi portuali secondo una grammatica iconografica riconoscibile, fondata su schemi architettonici stilizzati e allusioni paesaggistiche codificate. Le emissioni non si limitano a riprodurre motivi decorativi: esse traducono in immagine il significato simbolico e civico dell'approdo. In maniera significativa, la scelta di fissare sulla superficie monetale il porto, in luogo di altri monumenti urbani, sottolinea quanto tale spazio fosse ormai percepito non solo come elemento funzionale della città, ma come immagine stessa di essa: emblema di prosperità economica, di apertura culturale e di appartenenza all'ordine imperiale.

Il caso di Soli-Pompeiopolis rappresenta una delle attestazioni più significative di questo processo. Alla metà del II secolo la città coniò un tipo che celebra il porto cittadino, scegliendo di rappresentare la struttura portuale come un lungo molo a ferro di cavallo alle cui terminazioni erano poste una statua maschile con scettro e una costruzione, non distinguibile[40]; il campo figurato era completato da una divinità marina recumbente con gli attributi del timone e del delfino (fig. 18a). È possibile che la moneta di Soli-Pompeiopolis sia stata emessa per celebrare il bicentenario della rifondazione pompeiana e in concomitanza con il completamento dei lavori del porto, cominciati con Adriano e portati a termine dal suo successore. Nel caso di Soli-Pompeiopolis, l'aspetto interessante è il preciso riscontro tra l'immagine e i resti archeologici delle strutture portuali, che restituiscono il profilo stretto e allungato del porto[41]. Tuttavia, non si tratta di un esempio isolato.

Nello stesso periodo, la zecca di Corinto emette un tipo monetale che raffigura il porto di Kenchreai[42] utilizzando l'immagine di un portico semicircolare, chiuso alle terminazioni da due edifici; all'interno del bacino d'acqua una figura maschile, stante (fig. 18b). Anche in questo caso l'immagine monetale richiama la realtà architettonica del porto descritta nella coeva *Periegesi* di Pausania, che menziona un'immagine in bronzo di Poseidone posta all'estremità del molo "che si protende verso il mare" e i santuari dedicati ad Asclepio e a Iside posti presso l'estremità opposta[43].

[37] Falco 2023, pp. 101-110. Sul tema si vedano gli approfonditi contributi di M. Pensa: Pensa 1998a; Pensa 1998b; Pensa 1999; Pensa 2011; Pensa 2012; Felici 2022. Per un catalogo delle immagini con rappresentazioni di porti in età imperiale: arachne.dainst.org/project/hafen. Si veda Feuser 2018.

[38] Belli Pasqua 2016, con riferimenti bibliografici.

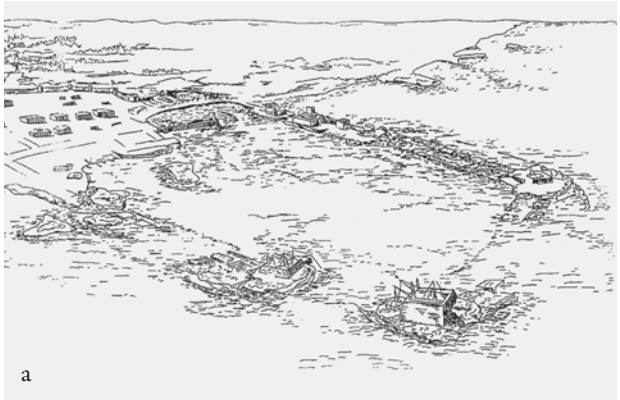
[39] Falco 2023, pp. 101-103. È significativo che i primi esempi di raffigurazione monetale destinati alla rappresentazione della città facciano la loro comparsa in ambito orientale nel corso del IV sec. a.C. e che in questi esemplari l'elemento caratterizzante sia la cinta muraria, simbolo allusivo alla città intesa nella sua concretezza architettonica. La cerchia di mura come simbolo della città si trasmette senza soluzione di continuità fino all'epoca romana, durante la quale le mura mantengono il significato simbolico e rappresentano la città anche attraverso la metafora della porta urbica. In tal senso, la rappresentazione di monumenti singoli assume il valore metaforico del paesaggio urbano. Sul rapporto tra i Greci e le città orientali e i modi di rappresentazione di questa si veda Caliò 2012a, pp. 75-103; Caliò 2012b. Sul significato simbolico delle mura nella concezione della città si veda Caliò 2021.

[40] Boyce 1958.

[41] Falco 2023, p. 105, con riferimenti alla bibliografia.

[42] Falco 2023, pp. 105-106.

[43] Pausania 2, 2, 3: «ἐν δὲ Κεγχρέαις Αφροδίτης τέ ἐστι ναὸς καὶ ἄγαλμα λίθου, μετὰ δὲ αὐτὸν ἐπὶ τῷ ἐρύματι τῷ διὰ τῆς θαλάσσης Ποσειδῶνος χαλκοῦν, κατὰ δὲ τὸ ἕτερον πέρας τοῦ λιμένος Ασκληπιοῦ καὶ Ισιδος ἱερά».



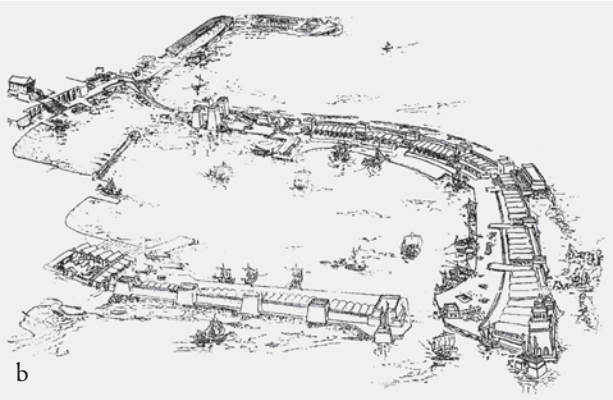


Fig. 19a,b. Caesarea Maritima, porto Sebastos: a. schizzo ricostruttivo del cantiere per la realizzazione dei moli in cementizio; b. disegno ricostruttivo del porto alla fine del I sec. d.C. (elab. dell'A. di disegni di A. Raban, C. Brandon in Feuser 2020).

È interessante notare che, nonostante il sostanziale richiamo alla realtà architettonica del porto, in maniera differente rispetto alla moneta di Soli-Pompeiopolis, nella moneta di Corinto la resa sintetica del paesaggio portuale già si rifà ad un modello architettonico riconoscibile – il portico curvilineo – che sembra riflettere non tanto l'esatta topografia, quanto la codifica simbolica del porto come spazio architettonico definito, dotato di una sua monumentalità e caratterizzato anche dagli aspetti della presenza del sacro, riconoscibile nel caso di Kenchreai da alcuni elementi salienti di quel luogo.

I due esempi citati si inseriscono in una serie più ampia – ma circoscritta – di raffigurazioni di porti presenti su emissioni monetali[44]. Si è scelto qui di citare questi due casi poiché entrambi appaiono significativi per la particolare aderenza alla realtà architettonica cui fanno riferimento, mentre già sul finire del II, così come nel III e fino alla metà del IV secolo, le immagini di porti sulle monete sono caratterizzate da un processo di stilizzazione iconografica attraverso il quale l'idea del porto giunge a collimare del tutto con lo schema grafico del portico colonnato semicircolare. L'immagine, dunque, si slega dalla descrizione topografica in favore di un modello simbolico riconoscibile che riunisce in una sola veduta l'indicazione del porto quale simbolo identitario della città di riferimento[45]. In questo processo di schematizzazione dell'immagine portuale, l'aspetto interessante è che l'impiego ricorrente di elementi figurativi, come statue, templi sul mare e portici semicircolari, sembra rivelare una codifica formale che richiama direttamente i paesaggi portuali intendendo questi come parti di un sistema scenografico di rappresentazione stessa della città.

In conclusione, tra il II e il III secolo le emissioni numismatiche delle città orientali sembrano confermare che la monumentalizzazione del porto non è assunto solo un fatto edilizio, ma è inteso come un fenomeno visivo e comunicativo che identifica l'intera città, coinvolgendo architettura, iconografia e ideologia. Al netto delle uniche due emissioni che riproducono con un certo grado di coerenza la realtà architettonica, le monete che raffigurano schematicamente i porti testimoniano la diffusione di modelli formali condivisi, capaci di condensare un intero paesaggio urbano, e al tempo stesso rivelano l'importanza strategica dell'immagine portuale nella costruzione dell'identità civica in età imperiale.

La costruzione come immagine del potere: tecnica e celebrazione nei porti imperiali

Nel processo di trasformazione dell'immagine urbana dei porti del Mediterraneo orientale in età imperiale un ruolo cruciale fu svolto anche dall'adozione di nuove tecniche costruttive, che non solo ampliarono le possibilità ingegneristiche, ma modificarono la stessa concezione progettuale del fronte marittimo. L'introduzione dell'*opus caementicium* in grado di fare presa in ambienti umidi[46], concesse la possibilità di costruire strutture artificiali in grado di modificare sensibilmente il paesaggio costiero[47]. Nel Mediterraneo orientale, alla fine del I secolo a.C., il cemento idraulico consentì la realizzazione del porto di Caesarea Maritima[48] (fig. 19a,b).Tuttavia, per quanto riguarda il Me-

[44] Falco 2023, pp. 105-110.

[45] Interessanti sviluppi di questa astrazione possono riconoscersi in raffigurazioni più tarde, come quelle presenti nelle miniature del cd. "Virgilio Vaticano" e nelle figure della *Tabula Peutingeriana*. Falco 2023, pp. 109-110, con riferimenti bibliografici.

[46] Oleson 1988; Oleson *et alii* 2004; Brandon *et alii* 2014.

[47] A partire dal II secolo a.C., l'utilizzo di calcestruzzo a base di calce e pozzolana nel territorio della penisola italiana determinò profondi cambiamenti nel modo di costruire i porti e un cospicuo aumento delle strutture, come sembra dimostrare il graduale sviluppo di scali artificiali di piccola e media grandezza lungo la costa tirrenica, associati ai porti maggiori di Pozzuoli e Portus. McCann 1987; Felici 1998; Felici 2001; Gianfrotta 2010; Schörle 2011.

[48] Falco 2023, pp. 218-243; in particolare, sulla costruzione delle strutture portuali: pp. 234-243.

a b

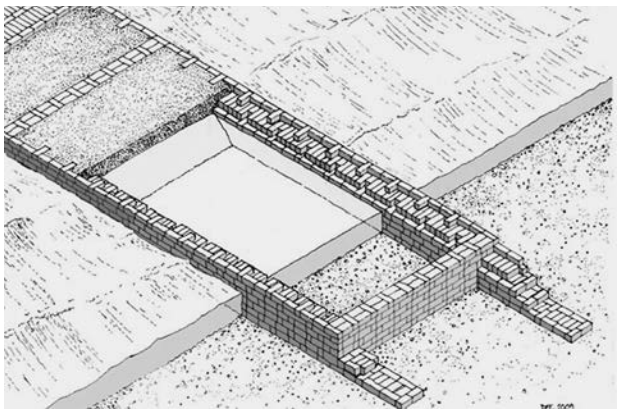


Fig. 20a-b. Soli-Pompeiopolis (Mezitli, Turchia). a. resti archeologici del molo occidentale (da Brandon *et alii* 2010, fig. 5); b. ricostruzione grafica della struttura del molo occidentale (disegno C.J. Brandon, da Brandon *et alii* 2014, fig. 4.47).

diterraneo orientale, l'utilizzo di opera cementizia doveva rapresentare una voce di spesa elevata, visto l'impiego di cenere vulcanica, cui si sommava il costo del trasporto e delle maestranze coinvolte[49]; così, sulla base delle conoscenze disponibili, nel Mediterraneo orientale le possibilità offerte dalla tecnologia del cemento idraulico furono impiegate in maniera più limitata[50]. Significativo, in tal senso, il caso già citato di Soli-Pompeiopolis[51], le cui strutture portuali mostrano un interessante utilizzo dell'opera cementizia in combinazione con blocchi di cava di taglio regolare per la realizzazione degli imponenti moli[52] lunghi otre trecento metri che distinguono in modo caratteristico la forma del porto (fig. 20a-b).

Per ampliare la comprensione della varietà di soluzioni adottate in età imperiale, è tuttavia necessario esaminare, sia pur brevemente, il comparto centrooccidentale del Mediterraneo, dove le dinamiche costruttive e le strategie comunicative presentano tratti distintivi rispetto ai modelli orientali fin qui analizzati. L'impiego del cementizio offre, in questo senso, spunti interpretativi di particolare interesse per i temi affrontati in questo contributo, evidenti soprattutto nell'ambito della penisola italica[53]. Qui, la realizzazione di opere di grande impegno costruttivo – come a Portus, Pozzuoli, Miseno e Civitavecchia – accompagna il crescente sviluppo dei porti italici e si associa a una precisa retorica che contraddistingue in modo specifico gli interventi imperiali destinati alla costruzione o alla manutenzione degli scali, elaborando uno schema ideologico incentrato sulla capacità dell'Imperatore di dominare la natura, plasmare la costa e governare il mare.

Sotto questo aspetto, la documentazione epigrafica disponibile[54], pur molto limitata, consente di notare quanto questi temi divengano evidenti nella comunicazione scritta di carattere ufficiale. Di fatto, nel corso dei primi due secoli dell'età imperiale, insieme alla struttura di governo andò stabilizzandosi l'unificazione economica del Mediterraneo: un processo complesso che fu possibile anche grazie alla già esistente rete infrastrutturale portuale disponibile nel bacino centro-orientale del Mediterraneo[55]. Tuttavia, i porti sui quali si concentrò l'azione programmatica imperiale, pur con interventi notevoli, furono relativamente pochi e tra questi, naturalmente, assunse notevole valore – in termini di lavori e di rilevanza simbolica – l'opera di implementazione e di monumentalizzazione del sistema portuale alla foce

[49] Brandon *et alii* 2014, pp. 223-236.
[50] Falco 2023, pp. 249-252, con bibliografia.
[51] Brandon *et alii* 2014, pp.; 94-101.
[52] Un interessante confronto con la tecnica utilizzata a Soli-Pompeiopolis è fornito dalla realizzazione, ancora in età adrianea, del molo presso il porto di San Cataldo (Lecce) nel quale sono impiegati grandi blocchi e opera cementizia: Sammarco 2008; Sammarco, Marchi 2012.
[53] Falco 2023, pp. 250-252, con riferimenti alla bibliografia.
[54] Falco 2023, pp. 40-60; in particolare, sulla documentazione di età imperiale: pp. 52-60.
[55] Rickman 2008.

del Tevere[56], intrapresa al tempo di Claudio e sotto Traiano. Al di là di questi interventi e senza considerare la realizzazione di porti militari come Classe, Fréjus o Miseno, al netto di grandi lavori come quelli eseguiti in età neroniana presso Leptis Magna[57], in Italia e nelle province occidentali gli interventi imperiali furono eseguiti per rinnovare, migliorare o implementare scali già esistenti e, in tale contesto, le cure maggiori furono riservate alla rete infrastrutturale della costa tirrenica, fondamentale per l'approvvigionamento granario di Roma.

In questo quadro di riferimento, nella disamina degli aspetti relativi alla documentazione epigrafica, Pascal Arnaud[58] ha bene messo in evidenza la natura celebrativa delle iscrizioni che ricordano l'intervento diretto dell'Imperatore inserendolo nel solco di una tradizione celebrativa e propagandistica che incrocia le tradizioni ellenistiche di *epimeleia* ed *euergesia*. In tale contesto, la costruzione di impianti portuali poneva questioni particolari: considerata prerogativa di re e sovrani, così come nella Roma repubblicana, in quanto *opera publica*, affidata all'attività dei censori, la costruzione di porti, oltre al notevole impegno economico, assumeva una valenza semantica molto forte poiché considerata come sforzo costruttivo che si misura con la natura e, dunque, come una dimostrazione di forza manifestabile solo per il tramite di un'entità divina, quale doveva considerarsi l'Imperatore[59]. Ad ogni buon conto, come accennato precedentemente, nonostante l'importanza oggettiva di realizzazioni di questa tipologia, rimane scarsa la documentazione epigrafica disponibile per valutare in maniera più dettagliata questi aspetti.

Tra le epigrafi conservate, il documento più rappresentativo è certamente l'epigrafe dedicatoria apposta sull'arco che venne realizzato sul molo del porto di Ancona a completamento dei lavori condotti da Traiano[60]. Seguendo il consueto schema dedicatorio ufficiale, l'epigrafe ricorda la volontà del Senato di celebrare l'Imperatore, definito *providentissimo*, poiché – a sue spese – ha ricostruito il porto e ha reso più sicuro ai naviganti l'accesso all'Italia[61]. Nel caso di Ancona, la dedica riveste ulteriore interesse poiché è il supporto stesso sul quale è apposta – un arco onorario sul molo principale del porto – a mostrare in maniera evidente la capacità dei monumenti nel modellare l'immagine dell'approdo come luogo eminente della città, sia dal punto di vista simbolico, sia dal punto di vista economico e sociale. In tal senso, sono degni di attenzione anche due documenti epigrafici che attestano lavori di restauro compiuti da Antonino Pio sulle strutture portuali di Pozzuoli[62]. In particolare, è interessante l'iscrizione CIL 10, 1641[63], che attesta in maniera ufficiale come la ricostruzione delle *pilae* del molo sia funzionale a restituire "*antiquo splendore*" alla struttura. Il documento appare singolare poiché, pur all'interno di una formula standardizzata, esprime un giudizio qualitativo sui caratteri percettivi dell'opera. L'unicità del dettaglio in una iscrizione ufficiale e per una struttura di carattere funzionale può essere interpretata come un esplicito riferimento alla notorietà del molo, vissuto dalla popolazione come luogo eminente della città, così come ricordato da Seneca[64] e come ancora testimoniato dalle fiaschette vitree[65] di fine III-metà IV secolo d.C. decorate con viste del paesaggio costiero del *sinus puteolanus*.

Dunque, a parere di chi scrive, l'aspetto interessante delle pur esigue testimonianze epigrafiche citate sta nell'osservare quanto, nell'ambito della penisola italica, l'utilizzo del cementizio idraulico si accompagni a un duplice significato: da un lato, la capacità tecnica di impiego di questo materiale è legata alla consapevolezza dell'importanza strategica delle strutture portuali; dall'altro, alla percezione del porto come elemento peculiare della città. Ciò che colpisce è che entrambe le prospettive sembrano convergere in una visione generale nella quale le opere marittime giungono a costituire vere e proprie infrastrutture costitutive del paesaggio urbano, capaci di ridefinire l'identità delle città nelle quali si realizzano e che in queste si riconoscono.

Questa considerazione, ravvisabile a partire dal contesto italico, può inserirsi in un quadro comparativo più ampio che evidenzia le differenze tra l'Occidente e l'Oriente del Mediterraneo, tanto sul piano delle tecniche costruttive

[56] Keay 2012a; Keay 2012b; Keay 2020; Bukowiecki, Mimmo 2023; Caldelli, Laubry, Zevi 2023.

[57] Bartoccini 1953. Riferimenti generali alla topografia in Romanelli P., s.v. *Leptis Magna*, in *EAA*, 1961, edizione digitale.

[58] Arnaud 2014; Arnaud 2015.

[59] Esemplificativo in tal senso Plinio il Giovane, *Panegirico a Traiano* 29, 2. Precedentemente, il grande porto realizzato da Erode per la città di Cesarea Maritima è celebrato come opera monumentale da Flavio Giuseppe. Si veda: *Antichità giudaiche* 15, 330-341; *Guerra giudaica* 1, 408-415. In tal senso, nel corso della prima età imperale, l'impegno profuso dagli imperatori in opere funzionali al benessere del popolo divenne una categoria sulla quale poteva formarsi il giudizio degli storici antichi. Sul tema: Arnaud 2014, pp. 167-169.

[60] CIL 9, 5894: *Imp(eratori) Caesari, divi Nervae f(ilio), Nervae Traiano Optimo Aug(usto) Germanic(o) Dacico, pont(ifici) max(imo), tr(ibunicia) pot(estate) XVIIII, imp(eratori) IX, co(n)s(uli) VI, p(atri) p(atriae), providentissimo principi. Senatus p(opulus)q(ue) R(omanus), quod accessum Italiae, hoc etiam addito ex pecunia sua portu, tutiorem navigantibus reddiderit.* Falco 2023, p. 54.

[61] L'epiteto *providentissimo* risulta senza precedenti diretti e coincide con la prima comparsa di denari che celebrano *Providentia*. Appare significativo come la dedica rifletta la collaborazione tra autorità senatoria e regime imperiale nella definizione delle virtù di governo, evidenziando come la costruzione del porto fosse intesa come espressione concreta delle virtù dell'imperatore. Noreña 2011, pp. 230-232.

[62] CIL 10, 1640; CIL 10, 1641. Falco 2023, pp. 55-56.

[63] CIL 10, 1641: *[Imp(eratori) C]aesari divi [Hadriani f(ilio) divi Traiani] / [Part]hici nepoti divi [Nervae pronep(oti) T(ito) Aelio Hadriano] / [Ant]onino Aug(usto) Pio [pont(ifici) max(imo) trib(unicia) pot(estate) II co(n)s(uli) II p(atri) p(atriae)] / [c]olonia Flav[ia Augusta Puteoli] / [quod s]uper cetera ben[eficia a divo patre promis]/[sum op]us pilarum vigi[nti VI maris conlapsum splendore] / [anti]quo et munitio[ne adiecta restituit.*

[64] Seneca, *Epistole a Lucilio* 77, 1.

quanto nelle modalità di celebrazione del ruolo imperiale. Nei contesti occidentali, i grandi porti artificiali con moli, dighe e fari furono quasi sempre il risultato di interventi diretti dell'Imperatore e si caratterizzarono per l'impiego del calcestruzzo idraulico, una tecnologia innovativa che consentiva la costruzione di strutture monumentali direttamente in mare. Questa scelta tecnica non solo segnava un salto qualitativo, ma veicolava anche un preciso messaggio politico: le iscrizioni che accompagnavano tali opere mettevano in evidenza la spesa sostenuta dall'Imperatore (*pecunia sua*) o il loro carattere di interventi pubblici legati al suo patronato (*providentissimo principi; a divo patre promissum*), trasformando la materialità del porto in uno strumento di celebrazione della munificenza imperiale[66]. Diverso è il quadro nelle città greche orientali, dove le *poleis* continuarono ad utilizzare in grande prevalenza le tecniche costruttive di tradizione greca per l'implementazione o per la manutenzione di strutture esistenti, come mostra emblematicamente il caso di Efeso, dove la manutenzione e la gestione dei porti furono ordinarie espressioni di amministrazione civica ed evergetismo locale[67]. Nel Mediterraneo orientale, dunque, la monumentalità non derivava dall'adozione di nuove tecnologie, ma dalla continuità con pratiche consolidate; anche la celebrazione dell'Imperatore assumeva forme meno legate all'innovazione tecnica e più ancorate al linguaggio epigrafico civico di tradizione ellenistica, in cui la comunità cittadina e i benefattori locali continuavano a occupare una posizione di rilievo[68]. Il risultato è un dualismo in cui, a Occidente, la tecnica e la monumentalità riflettono e amplificano la centralità politica dell'Imperatore, mentre a Oriente prevale un equilibrio tra la tradizione civica e l'inserimento dell'Imperatore in un quadro discorsivo che non ne monopolizza la visibilità.

Conclusioni

Nel contesto del Mediterraneo centro-orientale dei primi secoli dopo Cristo il porto dimostra di essere ormai definitivamente inteso come spazio eminente della città, acquisendo il valore di vera e propria superficie urbana. In questo processo il porto diviene uno spazio costruito, percorribile e rappresentativo della città[69]. Definitivamente codificato nei suoi caratteri simbolici e, interpretato come elemento costitutivo del paesaggio, esso è utilizzato anche come *medium* comunicativo attraverso le sue architetture più rappresentative.

I caratteri delle trasformazioni urbanistiche e architettoniche nei porti del Mediterraneo orientale tra I e II secolo d.C. mostra con chiarezza l'emergere di modelli ricorrenti, variabili a seconda dei contesti, ma riconducibili a principi compositivi e ideologici comuni. Tali modelli paiono particolarmente significativi nella scelta di dispositivi architettonici – porte e strade porticate – che caratterizzano e definiscono gli spazi urbani e l'immagine del porto, trovando i loro principi ispiratori nelle sistemazioni che, in molti casi, sembrano trovare la loro origine nelle sistemazioni della tarda età ellenistica.

Volendo provare a oprare una sintesi, i caratteri che informano l'impiego di determinate architetture, l'articolazione degli spazi e il valore semantico che il porto assume nelle città portuali del Mediterraneo orientale sembrano potersi ricondurre a due differenti ma coerenti livelli interpretativi. Il primo livello è quello dell'architettura, che utilizza edifici e spazi come elementi strutturanti di percorsi privilegiati di presentazione dell'immagine urbana e di percorrenza della città. Come evidenziato nei casi esaminati, dal punto di vista urbanistico uno dei tratti distintivi delle città portuali nei primi due secoli dell'età imperiale è la tendenza a rimodulare le relazioni spaziali tra il bacino portuale e il centro urbano. Mentre in età ellenistica tale rapporto era mediato da diaframmi architettonici, da spazi opportunamente modulati o – più semplicemente – dalla distanza posta tra porto e centro urbano, nel periodo imperiale l'approdo è progressivamente assimilato allo spazio urbano vero e proprio. Ciò si traduce in soluzioni progettuali che rendono continui, attraversabili e visivamente integrati gli spazi e i percorsi tra le banchine portuali e le aree urbane attraverso dispositivi quali vie porticate, propilei, porte o *tetrapyla*. Nei casi di Efeso, Soli-Pompeiopolis, Patara e Phaselis questa assimilazione è resa evidente dalla creazione di assi monumentali che collegano direttamente il porto al centro urbano. In altri contesti, come a Kos e a Rodi, il rapporto tra banchine portuali e centro urbano è reso evidente da edifici monumentali che raccordano lo specchio d'acqua del porto agli spazi eminenti della città. Tali strutture non svolgono solo una funzione decorativa o celebrativa, ma operano come dispositivi architettonici di orientamento: regolano i flussi di traffico, enfatizzano gli assi visivi, inquadrano l'ingresso alla città, marcano passaggi simbolici. A Rodi il modello della porta in associazione alla strada porticata è enfatizzato dall'adozione di un tetrapilo[70]; in questo caso, il

[65] Falco 2023, pp. 110-114, con riferimenti alla bibliografia.
[66] Arnaud 2014.
[67] Arnaud, Keay 2020, pp. 319-320.
[68] Falco 2023, pp. 56-60.
[69] Sotto questi aspetti risulta particolarmente efficace la testimonianza di Flavio Giuseppe, secondo il quale la grande banchina portuale di Caesarea Maritima costituiva una "piacevolissima passeggiata" per i cittadini: Flavio Giuseppe, *Antichità giudaiche* 15, 337.
[70] Un confronto interessante con Rodi è il tetrapilo di Tripoli, eretto nel 163 d.C.: Livadiotti 2018, p. 296; Falco 2023, pp. 288-290.

monumento marcava non solo un incrocio viario, ma dichiarava in maniera enfatica la trasformazione dell'area militare del porto – che, a lungo, era stato il carattere distintivo della città – in uno spazio aperto alla città e al mare. Anche nel caso di Kos il nuovo propileo di accesso ridefinisce completamente l'immagine del porto, precedentemente chiuso alla città tramite il muro di cinta fortificato che ne definiva il limite meridionale. Infatti, nella sistemazione di età imperiale il propileo posto sulla terrazza realizzata sui resti della fortificazione riorganizzava la relazione tra il porto e la grande piazza urbana che, inquadrata da portici che coprivano una lunghezza lineare di trecento metri, doveva avere un effetto scenografico prossimo a quello di una strada colonnata.

Il secondo registro comunicativo opera a livello semantico, caratterizzando il fronte portuale come spazio simbolico. Per questa via, il porto diventa immagine tangibile della città e palcoscenico per la visibilità economica, sociale e politica della sua comunità. La monumentalizzazione del porto, dunque, inscena l'identità della città e il fronte portuale diviene la principale facciata urbana. D'altra parte, come sembra possibile evincere dalle fonti, questo processo sembra avere avuto una lunga gestazione. Già Strabone, proprio riferendosi alla città di Kos, ne esaltava la bellezza per quanti la potessero osservare navigando nello specchio d'acqua antistante il porto[71]; così come lodava la bellezza di Alessandria elogiandone la natura dei luoghi e le opere che rendevano celebre il suo porto[72]. Nello stesso senso possono essere interpretate le descrizioni della città di Alicarnasso offerta da Vitruvio[73] e quella della città di Caesarea Maritima tramandata da Flavio Giuseppe[74]. Nel corso del II secolo d.C. il processo di integrazione simbolica tra città e porto sembra definitivamente compiuto, quando anche le immagini monetali contribuiscono a celebrare i porti urbani testimoniando la definitiva acquisizione di un modello comunicativo condiviso che si rifà alla realtà architettonica o, viceversa, riesce a condensare in immagini schematiche l'idea del porto cittadino e il suo valore in termini di importanza nel quadro economico dell'Impero.

In conclusione, dall'analisi dei documenti e dei contesti archeologici pertinenti alle città portuali del Mediterraneo orientale è possibile interpretare alcuni processi trasformativi delle città in relazione ai porti che riguardano non solo le infrastrutture ma anche – e, forse, soprattutto – la loro immagine urbana e il loro significato simbolico. È stato precedentemente rilevato che questo processo mostra i suoi caratteri originari nella tradizione urbanistica orientale di età ellenistica: già tra la seconda metà del IV e nel corso del III secolo a.C., infatti, cominciano a svilupparsi modelli di organizzazione urbana nei quali il porto assume funzione strutturante e identitaria della *polis*. Tuttavia, nel corso dei primi due secoli dell'età imperiale la percezione del porto come spazio *della* città, non più separato da essa, pienamente inserito nella sua topografia e luogo privilegiato della sua autorappresentazione dimostra la sua piena maturità.

In questo processo di lunga durata, l'azione ordinatrice operata nel Mediterraneo da Roma in termini politico-economici e la sua pacificazione al tempo di Augusto possono essere interpretati come un momento fondamentale di svolta anche dal punto di vista dell'interpretazione del porto nella disciplina urbanistica. Terminata la lunga stagione caratterizzata dalle guerre condotte sul mare[75], le città affacciate sul Mediterraneo si aprirono – definitivamente – all'orizzonte marino, mentre la possibilità di crescita economica garantita dal controllo centrale di Roma consentì un incremento degli scambi commerciali mai prima registrato[76]. È in questo momento, tra il I e il II secolo d.C. che il porto della città si connota architettonicamente e simbolicamente come facciata urbana rivolta verso il mare: primo orizzonte visivo e percettivo per chi navigava e spazio eminente per la rappresentazione dell'identità civica.

Le trasformazioni urbane seguono direttrici condivise e modelli ricorrenti: la realizzazione di strade colonnate che collegano il porto al centro urbano; l'edificazione di porte e propilei di passaggio; l'affermarsi di scenografie complesse che spesso trovano il loro fulcro principale nelle facciate dei templi dedicati sul porto[77]. Queste sistemazioni non si limitano a rappresentare solo pratica architettonica o tecnica ingegneristica: si fanno linguaggio comune, elementi condivisi di una grammatica urbana che esprime l'appartenenza all'orizzonte comune mediterraneo della prima età imperiale. I progetti urbanistici, dunque, si fanno strumenti di una trasformazione – che è anche culturale – che crea spazio urbano dove prima esisteva solo margine costiero; monumentalizza luoghi che, precedentemente, erano destinati alla mera utilità; edifica e carica di un nuovo significato gli spazi liminali. La città, dunque, si proietta sul mare, ma anche il mare entra nella città: l'approdo diventa piazza urbana, il molo si fa percorso e luogo di pubblico godimento,

[71] Strabone 14, 2, 19. Sul tema si rimanda a Livadiotti, Rocco 2021, specie p. 437.

[72] Strabone 17, 1, 6-10.

[73] Vitruvio 2, 8, 13. Il tema della visibilità delle città trova la sua radice profonda in età ellenistica. Sul tema: Caliò 2005; Caliò 2016; Caliò 2018. Più specificatamente, riguardo Alicarnasso e i suoi caratteri nel panorama dello sviluppo urbanistico: Caliò 2012a, pp. 309-326.

[74] Flavio Giuseppe, *Antichità giudaiche* 15, 330-341; *Guerra giudaica* 1, 408-415.

[75] Significativamente, nel suo saggio sull'influenza del dominio sul mare sulla storia antica (Starr 1989), C. Starr intitolava il capitolo dedicato all'età ellenistica *The age of monster fleet*. Sul tema delle flotte ellenistiche: Murray 2012; Murray 2017.

[76] Rougé 1966; Arnaud 2014; Arnaud 2016; Arnaud 2017; Culham 2017; Stefanile 2017.

[77] Significativa la presenza di edifici dedicati al culto dinastico. Si vedano i casi di Alessandria, Caesarea Maritima, Kos, Leptis Magna, così come delineati in Livadiotti 2018.

la banchina accoglie i templi dedicati agli dèi e al culto dell'Imperatore. In questo quadro di riferimento, i casi analizzati rivelano come la specificità locale venga rielaborata all'interno di una cornice comune, definita da una grammatica che si esprime attraverso soluzioni differenti, capaci di coniugare i modelli ellenistici preesistenti elle nuove esigenze ideologiche.

Sotto questo profilo, l'immagine dei porti urbani di età imperiale si distingue come uno degli esiti più interessanti della disciplina urbanistica di età romana e in tale prospettiva i modelli orientali dimostrano caratteri di originalità sui quali si impostano i progetti dei grandi porti romani del Mediterraneo centrale, con particolare riferimento a Leptis Magna e ai porti di Claudio e Traiano presso Ostia. Il porto, dunque, non è più solo un'infrastruttura, ma l'interfaccia privilegiata per esprimere la comune appartenenza all'Impero di Roma: uno spazio di accoglienza e di messinscena dell'identità civica, tramite il quale la città presenta se stessa al mondo. In tal senso, è significativo che – diversamente da quanto è possibile osservare nel mondo greco[78] – la lingua latina utilizzasse il termine *portus*, la cui etimologia rimanda al significato di *passaggio* e, dunque, all'idea di uno spazio di confine che trova significato proprio attraverso la sua immagine.

In conclusione, ciò che sembra emergere è l'idea dei porti urbani quali modelli integrati tra funzionalità ed espressività architettonica, dotati di una capacità narrativa ben sviluppata e condivisa. D'altra parte, la peculiarità del Mare Mediterraneo è sempre stata quella di porre in comunicazione e in scambio continuo le diverse culture che lo abitano: l'attitudine allo scambio e la ricerca continua di un linguaggio comune, in fin dei conti, è forse la più intima realtà attraverso la quale è stato possibile cominciare a riferirsi al Mediterraneo con l'espressione *mare nostrum*[79].

[78] Falco 2023, pp. 31-40.

[79] Per un inquadramento generale del tema: Falco 2023, pp. 17-20, con bibliografia di riferimento.

Fonti

Flavio Giuseppe = Moraldi L. (a cura di), *Antichità giudaiche*, Torino: UTET 2006.

Flavio Giuseppe = Vitucci G. (a cura di), *Guerra giudaica*, Milano: Oscar Mondadori 2008.

Pausania = Jones W.H.S. (ed.), *Complete Works of Pausanias*, Delphi Classics: UK 2014. E-book ISBN: 1910630667.

Plinio il Giovane = Lenaz L. (a cura di), *Epistolario; Panegirico*, BUR: Milano 2011.

Seneca = Solinas F. (a cura di), *Lettere morali a Lucilio,* Mondadori: Milano 2004.

Strabone = Hamilton H.C., Falconer W. (eds.), *The Geography of Strabo. Literally translated, with notes*, London: Henry G. Bohn, 1854-1857.

Vitruvio = Migotto L. (a cura di), *De Architectura*, Studio Tesi: Pordenone 1990.

Abbreviazioni bibliografiche

Abulafia 2013 = Abulafia D., *Il grande mare*, Milano 2013.

Arnaud 2014 = Arnaud P., *Maritime Infrastructure. Between Public And Private Initiative*, in Kolb A. (ed.), *Infrastruktur Und Herrschaftsorganisation Im Imperium Romanum: Herrschaftsstrukturen Und Herrschaftspraxis III: Akten Der Tagung In Zürich*, Berlin 2014, pp. 161-179.

Arnaud 2015 = Arnaud P., *The interplay between practitioners and decision-makers for the selection, organisation, utilisation and maintenance of ports in the roman empire*, in Preiser-Kapeller J., Falko D. (eds.), *Harbours and maritime networks as complex adaptive systems, International workshop "Harbours and maritime Networks as Complex Adaptive Systems"*, Mainz 2015, pp. 61-82.

Arnaud 2016 = Arnaud P., *Cities and maritime trade under the Roman Empire*, in Schafer C. (ed.), *Connecting the ancient world. Mediterranean shipping, maritime networks and their impact*, Rahden 2016, pp. 117-173.

Arnaud 2017 = Arnaud P., *Les infrastructures portuaires antiques, in* de Souza, Arnaud 2017, pp. 224-242.

Arslan, Akçay 2022 = Arslan M., Akçay A., *Phaselis Hadrianus Kapısı: Belgeleme, Koruma, Sağlamlaştırma ve Yerinde Sergileme Çalışmaları*, in *Phaselis* 8, 2022, pp. 179-196.

Aslan 2016 = Aslan E., *Phaselis Merkezi (Kent) Limanı*, in *Phaselis* 2, 2016, pp. 31-47.

Aslan, Kiliç, Orhan 2018 = Aslan E., Kiliç Y., Orhan U., *Phaselis Güney Limanı*, in *Phaselis* 4, pp. 2018, pp. 1-13.

Baronio 2023 = Baronio P., *Lo spazio monumentale della città tardoantica. Architettura e immagine di piazze e vie colonnate nei grandi centri del Mediterraneo Orientale,* Thiasos Monografie 18, Roma 2023.

Bartoccini 1958 = Bartoccini R., *Il porto romano di Leptis Magna*, in *BArchit* 13, Roma 1958.

Boyce 1958 = Boyce A.A., *The harbor of Pompeiopolis*, in *AJA* 62, 1, 1958, pp. 67-78.

Brandon *et alii* 2010 = Brandon C.J., Hohlfelder R.L, Oleson J.P., Rauh N., *Geology, Materials, and the Design of the Roman Harbour of Soli-Pompeiopolis, Turkey: the ROMACONS field campaign of August 2009*, in *International Journal of Nautical Archaeology* 39.2, 2010, pp. 390-399.

Brandon *et alii* 2014 = Brandon C.J., Hohlfelder R.L, Jackson M.D., Oleson J.P. (eds.), *Building for eternity: the history and technology of Roman concrete engineering in the sea*, Oxford Havertown 2014.

Braudel 1982 = Braudel F., *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino 1982.

Bukowiecki, Mimmo 2023 = Bukowiecki E., Mimmo M., *Infrastrutture portuali a* Portus, in Caldelli, Laubry, zevi 2023, pp. 321-336.

Caldelli, Laubry, Zevi 2023 = Caldelli M.L., Laubry N., Zevi F. (a cura di), *Ostia e* Portus *dalla Repubblica alla tarda antichita: studi di archeologia e di storia romana sui porti di Roma. Atti del sesto Seminario ostiense (Ostia antica-Roma, 10-11 aprile 2019)*, Roma 2023.

Caliò 2005 = Caliò L.M., Theatri curvaturae similis. *Note sull'urbanistica delle città a forma di teatro*, in *ArchCl* 56, 2005, pp. 49-130.

Caliò 2012a = Caliò L.M., Asty. *Studi sulla città greca*, Thiasos Monografie, 2, Roma 2012.

Caliò 2012b = Caliò L.M., *Dalla* polis *alla città murata. L'immagine delle fortificazioni nella società ellenistica*, in *ArchCl* 63, n.s. II, 2, Roma 2012, pp. 169-221.

Caliò 2013 = Caliò L.M., *L'arte della guerra e la nascita della città occidentale*, in *Scienze dell'antichità* 19,2/3, 2013, pp. 247-265.

Caliò 2016 = Calio L.M., *La città immaginata. Raffigurazioni e realtà urbana nella Grecia classica*, in *Thiasos* 5.2, Convegni, 2016, pp. 33-47.

Caliò 2018 = Caliò L. M., *Dalla* polis *immaginata all'*asty *delle immagini. Percorsi di analisi dell'immagine di città nel mondo antico*, in Livadiotti *et alii* 2018, pp. 15-45.

Caliò 2021 = Caliò M.L., *Dalla* polis *alla città murata,* Roma 2021.

Cante 1986-1987 = Cante M., *Rodi: l'arco quadrifronte sul decumano Massimo*, in *ASAtene* 48-49, 1986-1987, pp. 175–266.

Concannon, Mazurek 2016 = Concannon C., Mazurek L.A. (eds.), *Across the Corrupting Sea. Post-Braudelian Approaches to the Ancient Eastern Mediterranean*, London-New York 2016.

Conwell 2008 = Conwell D.H., *Connecting a city to the sea: the history of the Athenian Long Walls*, Boston 2008.

Coulton 1976 = Coulton J.J., *The architectural development of the Greek stoa*, Oxford monographs on classical archaeology, Oxford 1976.

Culham 2017 = Culham P., *The Roman Empire and the seas*, in de Souza, Arnaud 2017, pp. 283- 293.

de Souza, Arnaud 2017 = de Souza P., Arnaud P. (eds.), *The Sea in History. The Ancient World,* Woodbridge-Rochester 2017.

Dündar, Koçak 2021 = Dündar E., Koçak M., *Patara's Harbour: new evidence and an overview of the sequence of harbour-related defence systems*, in Demesticha S., Blue L. (eds.), *Under the Mediterranean. I, Studies in maritime archaeology*, Leiden 2021, pp. 127-146.

Emme 2013 = Emme B., *Peristyl und Polis. Entwicklung und Funktionen öffentlicher Griechischer Hofhanlagen*, Urban Space 1, Berlin-Boston 2013.

Falco 2023 = Falco D., Έργον δὲ μέγα ἢ βασίλειον. *Disegno urbano e aspetti monumentali dei porti del Mediterraneo orientale tra l'età ellenistica e la prima età imperiale*, Thiasos, Monografie 19, Roma 2023.

Felici 1997 = Felici E., *Il porto romano di Cosa. Appunti per l'interpretazione tecnica di un'opera marittima in cementizio*, in *ASubacq* 2, 1997, pp. 11-19.

Felici 1998 = Felici E., *La ricerca sui porti romani in cementizio: metodi e obiettivi*, in *Archeologia subacquea. Come opera l'archeologo sott'acqua. Storie dalle acque. VIII Ciclo di lezioni sulla ricerca applicata in archeologia (Certosa di Pontigniano, Siena 1996)*, Siena 1998, pp. 275-339.

Felici 2001 = Felici E., *Costruire nell'acqua. I porti antichi,* in *Lezioni Fabio Faccenna. Conferenze di archeologia subacquea, I e II ciclo,* Bari 2001, pp. 161-178.

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

Feuser 2014 = Feuser S., *Torbauten und Bogenmonumente in römischen Hafenstädten*, in Ladstätter, Pirson, Schmidts 2014, pp. 683-704.

Feuser 2018 = Feuser S., *Images and Imaginations of Roman Imperial Harbours*, in Carnap-Bornheim C.V., Daim F., Ettel P., Warnke U. (eds), *International Conference "Harbours as objects o finterdisciplinary research - Archaeology + History + Geosciences" at the Christian-Albrechts-University in Kiel, 30.09.-3.10.2015*, Verlag des Römisch-Germanischen Zentralmuseums, pp. 209-219.

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

Gianfrotta 2010 = Gianfrotta P.A, *Questioni di* pilae *e di* pulvis puteolanus, in *Atti del VII congresso di topografia antica: ricerche di topografia antica: bilanci critici e prospettive (Roma, C.N.R., 29-30 Ottobre 2009): parte I*, Galatina 2010, pp. 101-120.

Groh 2006 = Groh S., *Neue Forschungen zur Stadtplanung in Ephesos*, in *ÖJh* 75, 2006, pp. 47-116.

Harris 2005 = Harris W.V., *Rethinking the Mediterranean*, Oxford University Press-New York 2005.

Horden, Purcell 2000 = Horden P., Purcell N., *The corrupting sea*, Oxford 2000.

Hueber 1997 = Hueber F., *Ephesos. Gebaute Geschichte*, Mainz 1997.

Keay 2012a = Keay S.J. (ed), *Rome, Portus and the Mediterranean*, London 2012.

Keay 2012b = Keay S.J., *The Port System of Imperial Rome*, in Keay 2012, pp. 33-67.

Keay 2020 = Keay S., *The* Portus Romae, in Karivieri A. (ed.), *Life and Death in a Multicultural Harbour City. Ostia Antica from the Republic Through Late Antiquity*, Rome 2020, pp. 41-48.

Koçak 2019 = Koçak M., *Patara liman koyu araştırmaları: genel bir bakış*, in *TINA denizcilik arkeolojisi dergisi* 11, 2019, pp. 70-89.

Ladstätter, Pirson, Schmidts 2014 = Ladstätter S., Pirson F., Schmidts T. (eds), *Harbors and harbor cities in the Eastern Mediterranean from Antiquity to the Byzantine period*, Istanbul 2014.

Livadiotti 2012 = Livadiotti M.*, La rete idrica della Kos di età romana: persistenze e modificazioni rispetto alla città ellenistica*, in *Thiasos* 1, 2012, pp. 93-126.

Livadiotti 2018 = Livadiotti M., *Monumentalizzare l'accesso alla città dal mare. Fronti di età imperiale nelle città portuali del Mediterraneo*, in Livadiotti *et alii* 2018, pp. 281-302.

Livadiotti 2018b = Livadiotti M., *The infrastructure of a Hellenistic town and its persistence in Imperial period: the case of Kos*, in Hoghammar K., Livadiott M. (eds.), *Sacred and civic spaces in the Greek poleis world, Uppsala seminars, 15-16 February 2017*, *Thiasos* 7.2, 2018, pp. 39-75.

Livadiotti *et alii* 2018 = Livadiotti M., Belli Pasqua R., Caliò L.M., Martines G. (a cura di), Theatroeideis. *L'immagine della città, la città delle immagini, Atti del Convegno Internazionale, Bari, 15-19 giugno 2016*, Thiasos Monografie 11, 1, *L'immagine della città greca ed ellenistica*, Roma 2018.

Livadiotti, Rocco 1996 = Livadiotti M., Rocco G. (a cura di*), La presenza italiana nel Dodecaneso tra il 1912 e il 1948. La ricerca archeologica, la conservazione, le scelte progettuali*, Catania 1996.

Livadiotti, Rocco 2021 = Livadiotti M., Rocco G., *Neoria a Kos,* in *Thiasos* 10.1, 2021, pp. 421-443.

McCann 1987 = McCann A. *The Roman Port and Fishery of Cosa*, Princeton 1987.

Murray 2012 = Murray W.M., *The age of titans: the rise and fall of the great Hellenistic navies*, Oxford- New York 2012.

Murray 2017 = Murray W.M., *Hellenistic and Roman republican naval warfare technology*, in de Souza, Arnaud 2017, pp. 471-483.

Noreña 2011 = Noreña C.F., *Imperial ideals in the Roman west: representation, circulation, power*, Cambridge 2011.

Oleson 1988 = Oleson J.P., *The technology of Roman harbours,* in *IntJNautA* 11, 2, 1988, pp. 147-157.

Oleson *et alii* 2004 = Oleson J.P., Brandon C., Cramer S.M., Cucitore R., Gotti E., Hohlfelder R., *The ROMACONS Project: a contribution to the historical and engineering analysis of hydraulic concrete in Roman maritime structures*, in *IntJNautA* 33, 2, 2004, pp. 199-229.

Pensa 1998a = Pensa M., *Alcune considerazioni sulle immagini di porti nella documentazione numismatica*, in *RItNum* 99, 1998, pp. 114-158.

Pensa 1998b = Pensa M., *Immagini di città e porti: aspetti e problemi*, in *Ricerche di archeologia e topografia. Seminario Internazionale in memoria del Prof. Nereo Alfieri. Ravenna, 22-26 marzo 1997*, Ravenna 1998, pp. 689-710.

Pensa 1999 = Pensa M., *Moli, fari e pescatori: la tradizione iconografica della città portuale in età romana*, in *RdA* 23, 1999, pp. 94-130.

Pensa 2011 = Pensa M., *L' immagine della città nella documentazione numismatica (I)*, in *RItNum*, 112, 2011, pp. 105-134.

Pensa 2012 = Pensa M., *L' immagine della città nella documentazione numismatica (II)*, in *RItNum*, 113, 2012, pp. 267-304.

Rickman 2008 = Rickman G., *Ports, Ships, and Power in the Roman World*, in Hohlfelder R.L (ed.), *The maritime world of ancient Rome. Proceedings of "The Maritime World of Ancient Rome". Conference held at the American Academy in Rome, 27-29 March 2003,* Ann Arbor 2008, pp. 5-20.

Rocco 2018 = *La stoà come elemento generatore di spazi urbani scenografici nella città tardoclassica ed ellenistica*, in Livadiotti *et alii* 2018, pp. 47-66.

Rocco, Livadiotti 2011 = Rocco G., Livadiotti M., *The agora of Kos: the Hellenistic and Roman phases*, in Giannikourē A. (ed.), Η Αγορά στη Μεσόγειο από τους ομηρικούς έως τους ρωμαϊκούς χρόνους: Διεθνές επιστημονικό συνέδριο, Κώς 14-17 Απριλίου 2011, Αθήνα 2011, pp. 383-423.

Rougé 1966 = Rougé J., *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Mediterranee sous l'Empire romain*, Paris 1966.

Sammarco 2008 = Sammarco M., *Il porto antico di San Cataldo di Lecce. Indagini tradizionali e nuove metodologie per uno studio topografico*, in *Archeologia aerea* 3, 2008, pp. 147-176.

Sammarco, Marchi 2012 = Sammarco M., Marchi S., *Tra terra e mare: ricerche lungo la costa di San Cataldo (Lecce)*, in *RTopAnt* 22, 2012, pp. 107-132.

Scherrer, Trinkl 2006 = Scherrer P., Trinkl E., *Die Tetragonos Agora in Ephesos. Grabungsergebnisse von archaischer bis in byzantinische Zeit. Ein Uberblick Befunde und Funde klassischer Zeit*, Forschungen in Ephesos 12, 2, Wien 2006.

Schörle 2011 = Schörle K., *Constructing port hierarchies: harbours of the central Tyrrhenian coast,* in Robinson D., Wilson A. (eds.), *Maritime archaeology and ancient trade in the Mediterranean*, Oxford 2011, pp. 93-106.

Sielhorst 2015 = Sielhorst B., *Hellenistische Agorai: Gestaltung, Rezeption und Semantik eines urbanen Raumes*, Berlin-München 2015.

Starr 1989 = Starr C.G., The influence of sea power on ancient history, New York 1989.

Stefanile 2017 = Stefanile M., *The development of Roman maritime trade after the Second Punic War*, in de Souza, Arnaud 2017, pp. 258-267.

Yegül, Favro 2019 = Yegül F., Favro D., *Roman architecture and urbanism: from the origins to late antiquity*, New York 2019.