



ALTA FORMAZIONE
altaformazioneinrete.it



CORSO DI SPECIALIZZAZIONE
SPECIALISTA IN RICERCHE E MANAGEMENT
DELL'ARCHEOLOGIA DEL PAESAGGIO
I.D. 7131

MODULO

“La valorizzazione del patrimonio storico culturale, ricerca storico archeologia sulle colonie romane del 194 a.c.”

Unità didattica 1.5

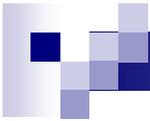
Docente: Prof. Luigi Crimaco

Anfora "Dressel 20"



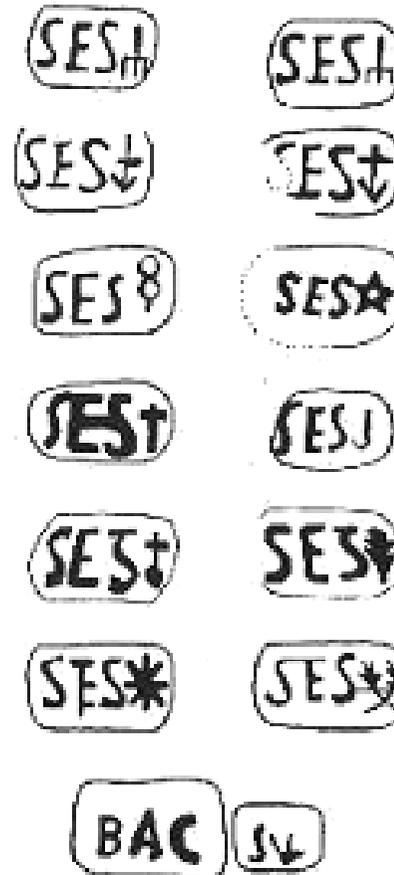
Il testo è composto da una **formula onomastica con i *tria nomina***: *il gentilicium e il cognomen, o solo il cognomen*, spesso abbreviati alle sole iniziali al genitivo.

Le formule si riferiscono ai proprietari delle *figlinae* in cui veniva prodotta l'anfora, o, più in generale, ai responsabili della produzione:
i personaggi che bollano le anfore possono essere tanto i **domini**, tanto **liberti e schiavi** che sovrintendono alla produzione.

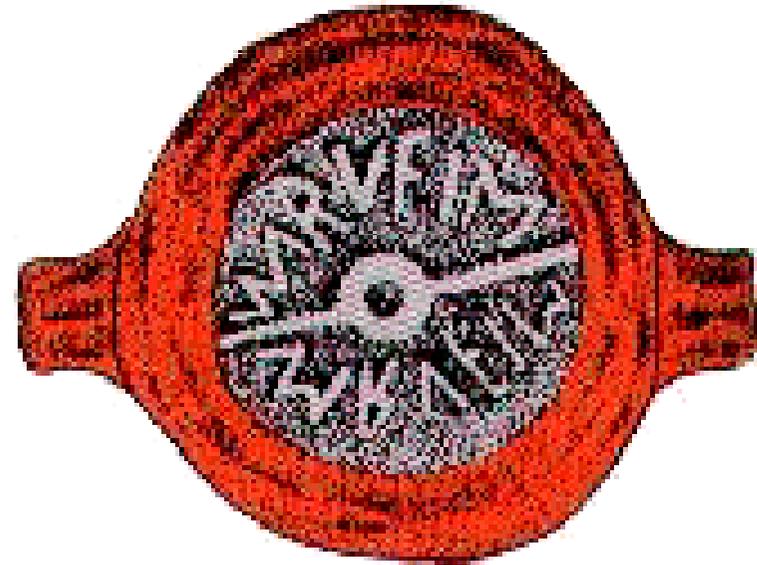


Un esempio di bollo con tria nomina è L. LENTV
P. F, forse riferibile a L. Cornelius P. f. Lentulus
Crus che aveva proprietà a Minturno e in
Campania.

Un caso di bollo con nome abbreviato è
SES/SEST riferibile a L. Sestius Albanianus
Quirinalis o suo figlio P. Sestius, proprietari di
ville nella colonia romana di Cosa.



I *Signacula* sono i marchi impressi nell'argilla o nel tappo prima della cottura e indicano il nome del fabbricante, che poteva essere anche l'armatore della nave o lo spedizionario.



2. Graffiti

segni incisi

1. prima della cottura, sono di pertinenza del **vasaio**;

2. dopo la cottura sono relativi al **commercio** e cioè

- al peso,
- al tipo di merce e
- all'ordine di stivaggio; sono segni difficili da interpretare

3. Tituli Picti

sono iscrizioni dipinte *con setole di maiale o con un dito*; indicano:

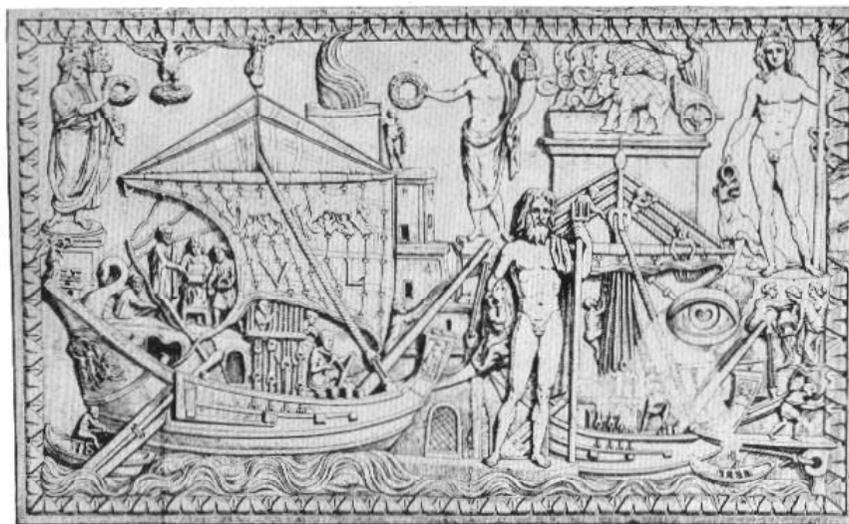
- il contenuto: peso a vuoto, il peso netto
 - la provenienza o destinazione
 - il trasportatore: *mercator* (che acquistava anfora e contenuto dal proprietario del fundus),
- il peso e il numero d'ordine nella stiva.

*Su ogni parte di anfora si può, al limite, trovare un'iscrizione; in genere le parti più segnate sono il **collo, le anse e la spalla.***

Altri titoli venivano tracciati dai funzionari **addetti ai controlli doganali**: questi registravano in caratteri corsivi, in genere sotto una delle anse, il luogo del controllo, l'anno consolare, il peso esatto e il nome del controllore.

Il controllo finale avveniva ad opera degli **impiegati del fisco**, nel punto di sbarco

*(Rilievo Torlonia
con lo sbarco di
un carico
d'anfore
nel porto di
Traiano a Ostia)*



La capacità di un'anfora



Anche se l'anfora fu sempre **un prodotto artigianale di capacità non precisa**, la misura di un'amphora fu acquisita in età romana quale parametro per i liquidi.

Nel periodo repubblicano **la misura di amphora o quadrantale** venne suddivisa in sottomultipli: **un'amphora equivaleva ad otto congi, pari a circa 26 litri.**

Un congius era pari a sei sextarii, cioè a tre litri e ventotto decilitri.

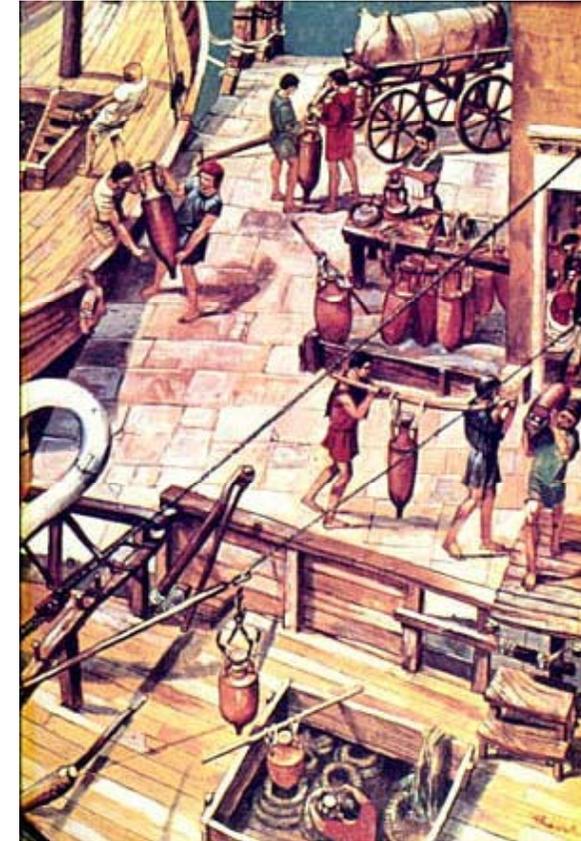
Lo Stato controllava e bollava alcuni di questi contenitori come oggi vengono bollati i litri o mezzi litri da mescita, garantendo così la loro capacità di misura.

un'amphora = 26 litri = 8 congi; 1 congi = litri 3,28 = 6 sextari.

Rapporto CONTENITORE \ CONTENUTO

Per determinare **la capacità** di un'anfora occorre sottoporre il contenitore a **pesatura**.

Un'anfora vinaria italica di età repubblicana ripiena pesava in media una cinquantina di chili ed era dunque difficile da trasportare senza particolari accorgimenti, solo se sospesa per le anse ad una trave avrebbe potuto essere agevolmente sollevata.



Se l'anfora per il commercio marino corrispose all'esigenza di reperire un **contenitore relativamente leggero, ma allo stesso tempo tanto robusto** da consentire di stivare la maggior quantità di prodotti nel minor spazio possibile, può esser interessante esaminare il **rapporto peso del vuoto - peso del contenuto nei diversi tipi di anfore.**



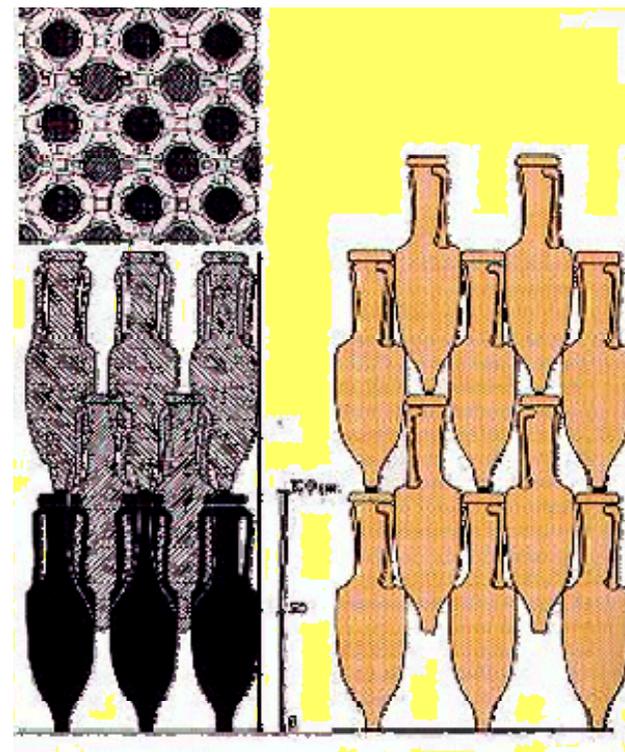
Robuste, ma pesanti, furono le anfore del II – I sec a.C. per il trasporto del vino italico (Dressel 1 A) o dell'olio dalla Spagna in età imperiale (Dressel 20).

Il miglior rapporto si realizzò talvolta a scapito della robustezza, come nel caso dell'anfora c.d. "africana" del III sec. d.C. dalle pareti piuttosto sottili.

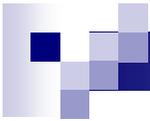
Nella **stiva** di un'imbarcazione antica avrebbero potuto esserne stivate oltre **diecimila anfore**, in strati sovrapposti fermati da frasche (stipulae).

Resti di questi ramoscelli, che si ritrovano frequentemente nei relitti, sono oggi in grado di indicarci il periodo dell'anno dello stivaggio della nave, poiché di solito si tratta di arbusti stagionali.

Il carico della grande **nave oneraria romana naufragata ad Albenga** - stimato superiore alle diecimila anfore - ed il contenuto **della nave del I sec. a.C. scavata alla Madrague de Giens** (Francia) dimostrano la veridicità delle indicazioni delle fonti.



Sistema di stivaggio a “quincunx”



Ricostruzione del carico d'anfore del relitto di Albenga, I sec. a.C.
(Museo di Albenga).