

**Zavorra e commercio 'triangolare' nell'oceano Indiano :
a proposito di un libro recente**

Col proposito dichiarato di aggiornare e integrare il libro di N. Groom¹ e gli atti del Convegno pisano del 1996², il volume in oggetto³ raccoglie sei articoli concernenti aspetti diversi del commercio (e/o dell'uso) dell'incenso nell'antichità e uno su incenso e mirra oggi. La sua composizione è stata tuttavia in qualche misura ispirata dalle ricerche sui cumuli di ciottoli di basalto rinvenuti nei pressi dei porti di Myos Hormos e Berenice : risultati, a un'analisi petrografica, originari dal porto di Qana' (la *Kaví* del *Periplus Maris Erythraei*) e, in minor misura, da quello di Aden (Arabia Eudaemon), essi sono stati acutamente interpretati come zavorra imbarcata dalle navi che, in età romana, si recavano in quei porti dell'Arabia meridionale esportando carichi ben più pesanti dell'incenso che ne avrebbero importato.

Sull'onda dell'entusiasmo di questa notevole scoperta, i loro autori hanno avvertito l'esigenza di presentare i risultati di questa loro originale indagine nel più generale contesto di una panoramica dello stato presente della ricerca sul commercio dell'incenso nell'antichità. Dopo una breve introduzione e un lavoro di C. Singer (*The Incense Kingdoms of Yemen : An Outline History of the South Arabian Incense Trade*, p. 4-27), che traccia una succinta storia del commercio dell'incenso, il libro presenta due saggi che debbono essere letti in qualche modo in parallelo : la già evocata ricerca sui ciottoli di basalto dai porti di Myos Hormos e Berenice, a firma di D. Peacock, D. Williams e S. James (*Basalt as Ships' Ballast and the Roman Incense Trade*, p. 28-70), e il lavoro di A. Sedov sul complesso della *evidence* documentaria relativa al porto di Qana' (*The Port of Qana' and the Incense Trade*, p. 71-111). La correlazione tra i due lavori è imposta dai risultati dell'analisi petrografica dei campioni di ciottoli di basalto rinvenuti a Myos Hormos e Berenice, la quale ha rivelato una largamente maggioritaria (nel caso di

-
1. *Frankincense and Myrrh : A Study of Arabian Incense Trade*, London (1981).
 2. A. AVANZINI (ed.), *Profumi d'Arabia. Atti del Convegno*, Roma (1997).
 3. D. PEACOCK / D. WILLIAMS (edd.), *Food for the Gods. New Light on the Ancient Incense Trade*, Oxford (2007).

Myos Hormos) o addirittura esclusiva (nel caso di Berenice) provenienza da Qana' dei materiali esaminati.

Ovviamente, ciò dimostra che le navi che tornavano da Qana' sbarcavano a Myos Hormos e Berenice con carichi di merci più leggeri di quelli con cui erano approdate a Qana'. A spiegare il fenomeno, giustamente si richiama il contrasto tra le merci importate e esportate da Qana' secondo *Periplus Maris Erythraei* 28 (d'ora in poi, PME) : « It is clear that ships from Egypt would have been heavily laden with items such as wine and some wheat as well as copper, tin, storax, horses, statuary and textiles, while for the return journey the commodities would be dominated by frankincense and other rich pickings from the east » (p. 62) : per quanto notevoli possiamo immaginarle, le quantità di incenso e aloe importate da Qana' non riuscivano a eguagliare il peso di merci come il χαλκός, il κασσίτερος, i cavalli e le statue.

Lo studio di Peacock, Williams e James va senz'altro apprezzato per l'originalità del metodo di indagine e le prospettive di ricerca che una sua più sistematica applicazione potrebbe aprire. Non saprei dire se è possibile individuare altro materiale da zavorra, riferibile ad altri empori « erythraei », ma anche solo un rilevamento e una quantificazione più accurati del basalto da Qana' depositato presso Myos Hormos e Berenice potrebbero, p.es., confermare (o smentire) le ipotesi di una parziale diversa specializzazione dei due porti egiziani ⁴ : in questo senso, potrebbe essere interpretata già l'assenza, a Berenice, di zavorra da Aden, presente invece a Myos Hormos nella misura del 30% dei campioni.

Accanto all'apprezzamento per questo aspetto importante e originale del loro lavoro, andrà tuttavia dichiarato un dissenso rispetto ad alcune inferenze che gli studiosi traggono dalla loro indagine : senz'altro convincenti quando interpretano le presenze di depositi di zavorra, lo sono meno quando tentano di spiegarne le assenze, accertate o presunte.

L'assenza di basalto da Qana' nel porto sudarabico di Khor Rori (il Μόσχα λιμήν del PME), p. es., appare (e non è chiaro perché) indizio di unidirezionalità dei traffici tra i due porti : « Equally the absence of basalt at Khor Rori in Oman suggests that the traffic was in one direction only. Khor Rori and Syagros may have had ports but they did not play the same role as Qana'. These were much more concerned with supplying Qana' with frankincense and no doubt it would have been carried on smaller coastal craft, such as the rafts mentioned in the Periplus, which would not have needed ballasting ». Sebbene PME 27 specifichi che l'incenso prodotto nella regione (ἐν τῇ χώρᾳ : si tratta della χώρᾳ Λιβανωτοφόρος menzionata poco prima) era convogliato a Qana' con mezzi diversi (cammelli,

4. F. DE ROMANIS, *Cassia, cinnamomo, ossidiana. Uomini e merci tra oceano Indiano e Mediterraneo*, Roma (1996), p. 178-183.

zattere locali in cuoio messe insieme con otri, vere e proprie navi : καμήλοις τε καὶ σχεδίαις ἐντοπίαις δερματίναις ἐξ ἄσκων καὶ πλοίοις), riterrei difficile che i traffici tra Qana' e Khor Rori si svolgessero « on smaller coastal craft ».

È infatti dubbio che σχεδίαι ἐντόπιαι δερματίναι ἐξ ἄσκων fossero impiegate anche per i trasferimenti di merci da Qana' a Khor Rori e ciò non tanto (o non soltanto) perché la distanza che separa Qana' da Khor Rori (circa 700 km) rendesse *a priori* improbabile il ricorso a più piccole imbarcazioni : si potrebbe infatti obiettare che σκάφαι (ed ἐφόκλια) da Qana' si spingevano, ben oltre Moscha, almeno fino all'isola di Sarapide (PME 33). Piuttosto, il ricorso a piccole zattere per il trasporto dell'incenso da Moscha a Qana' appare improbabile perché Moscha, assieme alla stessa Qana' e a Syagros, era uno dei tre grandi centri costieri di raccolta dell'incenso della Λιβανωτοφόρος χώρα : le quantità di incenso ivi depositate e disponibili dovevano attirare soprattutto natanti più grandi delle σχεδίαι ἐντόπιαι δερματίναι ἐξ ἄσκων. Non a caso il PME (32) parla di abituali approdi a Khor Rori di πλοῖα da Qana' o di πλοῖα di ritorno (παραπλέοντα) dalla Limyrike o Barygaza. Si tratta dunque di vere e proprie navi e a volte di grandissimo tonnellaggio, come nel caso di quelle provenienti dalla Limyrike. Gli scambi che a quegli approdi seguono (sui quali più avanti torneremo) non sono unidirezionali né fanno pensare che le navi da Qana' vi approdassero con carichi meno pesanti di quelli con cui ripartivano, per cui anche un eventuale accertamento di assenza, a Khor Rori, di basalto da Qana' dimostrerebbe alcunché.

Discutibili sono anche le deduzioni che Peacock, Williams e James ritengono di trarre dall'assenza, nei porti di Myos Hormos e Berenice, di zavorra di riconosciuta origine indiana : « It is worth noting that no Indian ballast has been found at Quseir or Berenike. One might expect the Deccan traps from the north or metamorphic rocks from the south, both of which seem to be lacking. Equally no ballast has been found in India, although it is doubtful if it has been systematically searched ». Da queste assenze – ripeto : in parte accertate (a Quseir e Berenice), in parte solo presupposte (in India) – si è indotti ad accreditare l'ipotesi (già avanzata da J.-F. Salles⁵) che il trasferimento delle merci tra Egitto e India sarebbe avvenuto segmentando in due tappe i percorsi marittimi (Egitto-Cane, Cane-India, India-Cane, Cane-Egitto) : « On balance it seems that the preferred point was exchange at Qana', with Aden continuing to act in this role to a lesser degree. This accords with the view of Salles (1993, 506), who considered it unlikely that products shipped at Myos Hormos would reach India on the same boat, at the end of a straight voyage, and vice versa. Such journeys did happen, but were probably a rarity » (p. 63). Anche A. Sedov è dell'opinione che « direct sailing from the Egyptian Red Sea ports to the ports of the Indian coast was rare » (p. 98).

5. J.-F. SALLES, « The Periplus of the Erythraean Sea and the Arab-Persian Gulf », *Topoi* 3 (1993), p. 506.

In generale, ritengo questa opinione non sufficientemente fondata. Non che non riconosca l'importanza dei traffici che i mercanti sudarabici intrattengono con l'India. A PME 21, dei ναυκληρικοὶ ἄνθρωποι καὶ ναυτικοὶ di Muza si dice che συγχρῶνται γὰρ τῇ τοῦ πέραν ἐργασίᾳ καὶ βαρυγάζων ἰδίους ἐξαρτισμοῖς. A PME 27, Cane appare mantenere autonomi contatti con gli empori indiani della Skythia e Barygaza : ἔχει δὲ καὶ αὐτῆ[ν] σύγχρησιν τῶν τοῦ πέραν ἐμπορίων, βαρυγάζων καὶ σκυθίας καὶ Ὀμάνων καὶ τῆς παρακειμένης Περσίδος. Ma né queste testimonianze né il fatto che nell'oceano Indiano vi fossero rotte commerciali evidentemente non frequentate da navi provenienti dall'Egitto romano bastano a far ritenere che queste per lo più non raggiungessero l'India, arrestandosi agli empori arabi. Per quel che specificamente riguarda i traffici con l'India meridionale, importantissimi dal punto di vista economico, questo assunto risulta in contraddizione con quanto può positivamente accertarsi sulla base del PME : Muziris, *primum emporium Indiae* secondo Plinio ⁶, appare ἀκμάζουσα δὲ τοῖς ἀπὸ τῆς Ἀριακῆς εἰς αὐτὴν ἐρχομένοις πλοίοις καὶ τοῖς Ἑλληνικοῖς ⁷. Non dunque navi arabe da Muza o Cane, come certamente si potevano vedere a Barygaza, ma navi Ἑλληνικά. La qualificazione Ἑλληνικά (da confrontarsi coll'appartenenza agli Yavanar, in Akanānūru 149, delle navi che approdano a Muziris portando l'oro e ripartendo col pepe) rende assolutamente certa, a mio giudizio, la provenienza egiziana di quelle navi e legittima il riferimento a questo commercio delle navi egiziane descritte in Philostr., *u. A.* III 35 : [...] ναῦς, οἷαν Αἰγύπτιοι ξυντιθέντες ἐς τὴν θάλατταν τὴν ἡμεδαπὴν ἀφιάσιν ἀγωγίμων Ἰνδικῶν ἀντιδιδόντες Αἰγύπτια. Le navi che si dirigevano verso l'India meridionale, insomma, veramente salpavano dall'Egitto e arrivavano a Muziris, e da Muziris all'Egitto ritornavano.

Ove incontrovertibilmente accertata, la mancanza di zavorra dalla Limyrike nei porti egiziani, e segnatamente a Berenice, va a mio giudizio spiegata altrimenti. Ancora una volta, ricorrerei a ciò che dice il PME. In un precedente lavoro ⁸ credo di aver dimostrato che a PME 56 è necessaria una correzione al testo trådito che, con un intervento paleograficamente economico, restituisca al passo razionalità di senso e semplicità di espressione : πλεῖ δὲ εἰς τὰ ἐμπόρια ταῦτα μέγιστα [μεστὰ cod., Drakonaki-Kazantzaki, Casson : μεγάλα Müller, Frisk] πλοῖα διὰ τὸν ὄγκον καὶ τὸ πλῆθος τοῦ πεπέρεως καὶ τοῦ μαλαβάθρου. Io considero quella correzione certa, ma anche chi non accettasse la soluzione da me proposta, dovrebbe comunque riconoscere che il peso (ὄγκος) e il volume (πλῆθος) del pepe e del malabathro (potremmo forse precisare : il peso del pepe e il volume del malabathro) caratterizzano i carichi importati dall'India meridionale. Con ogni

6. Plin., *n.h.* VI 104 ; cfr. PME 53 : Μούζιρις καὶ Νελκύνδα αἱ νῦν πράσσουσαι.

7. PME 54.

8. DE ROMANIS, *Cassia, cinnamomo, ossidiana*, cit., p. 178-180, nt. 40.

probabilità, il peso del pepe ha reso superflua, nel viaggio di ritorno, quella zavorra indiana che non a caso dunque potrebbe non rinvenirsi nei dintorni di Berenice. Viceversa, il fatto che le dimensioni (μέγιστα, secondo la correzione da me proposta) delle navi dirette in India meridionale si giustificassero soprattutto per il peso e la massa del pepe e del malabathro e non per i carichi trasferiti dall'Egitto all'India, unitamente alla circostanza che le importazioni dall'India meridionale fossero pagate in gran parte con moneta anche aurea (προηγούμενος χρήματα πλείστα), dovrebbe rendere ragionevole l'ipotesi che quelle navi viaggiassero dall'Egitto all'India appesantite con zavorra portata dall'Egitto, forse da ricercare, a Muziris, tenendo presente che la *nauium statio* si attestava *longe a terra*⁹.

Il contributo di A. Sedov presenta un resoconto dettagliato dei risultati delle campagne di scavo condotte a Qana' e un tentativo di interpretazione del ruolo dell'emporio sudarabico nel commercio tra Roma e l'India. L'evidenza archeologica ha permesso di individuare tre fasi distinte BA I, BA II, BA III, che riflettono tre momenti diversamente caratterizzati del commercio indo-romano.

La prima di esse, cronologicamente compresa tra la metà del I sec. a.C. e la fine del I d.C., è marcatamente caratterizzata da ceramica di importazione dal Mediterraneo (Dressel 2-4), dal regno nabateo, dall'area mesopotamica e dall'India. Nella seconda fase (BA II), che sembra prolungarsi dal II fino al V sec. d.C., vengono meno le vecchie forme e compaiono diverse tipologie ceramiche d'importazione, nordafricane (tripolitane), p.es., o anche, nei momenti finali, aksumite. Finalmente, nella terza fase, attribuibile ai secc. V-VII, prevale ceramica che mostra forti analogie con quella prodotta nell'area di Aqaba. Sebbene al momento non ne sia ancora possibile un più ampio inquadramento e una più puntuale interpretazione, la varietà diacronica della documentazione archeologica di Qana' appare di enorme interesse storico : le sequenze della ceramica di importazione evidentemente ricalcano transizioni importanti nella storia sociale ed economica del Mediterraneo e suggeriscono anche una conseguente evoluzione delle forme del commercio indo-mediterraneo.

Il lavoro di S. Gupta (*Frankincense in the 'Triangular' Indo-Arabian-Roman Aromatics Trade*, p. 112-121) presenta un'interessante interpretazione della compresenza di reperti archeologici indiani e mediterranei nei porti sudarabici di Qana' e Khor Rori. Questa caratteristica concorrenza di materiali è letta dallo studioso come il risultato di una precisa politica commerciale, in base alla quale le esportazioni di derrate alimentari indiane in Arabia sarebbero servite a compensare in parte le importazioni di incenso arabo in Egitto : « a rapid increase in the south Arabian frankincense exports to the Roman world created the problem of reciprocal supplies for the Romans. There was a need to provide more than the

9. Plin., *n.h.* VI 104.

traditional elite goods (wine, fine cloth, statuary) to the Hādamawt. This forced the Romans to augment their exports to Arabia with Indian foodstuff and cloth that had a steady demand in the arid peninsula » (p. 112). Di qui il confronto (p. 119) col commercio anglo-cinese del XIX secolo, quando l'oppio indiano, usato via via sempre più largamente per bilanciare le importazioni di merci cinesi, frenò l'emorragia di moneta e metallo nobile verso la Cina.

Depurata dell'impulso dirigistico da cui lo studioso lo fa discendere – difficilmente il fenomeno dipenderà da una strategia commerciale preordinata dall'alto, riterrei più probabile che esso risulti da convenienze strutturali – andrà riconosciuto al Gupta il merito di aver giustamente enfatizzato un meccanismo tipico dei traffici indo-romani, su alcuni aspetti del quale converrà qui soffermare l'attenzione.

Gupta infatti mette alla prova la validità del suo modello confrontandolo con un passo del PME che egli giustamente considera « crucial ». Si tratta di PME 32, dove si descrivono gli scambi che si svolgono nel Μόσχα λιμῆν. Nelle edizioni del Frisk e del Casson, il testo è riportato come segue : [...] Μόσχα λιμῆν λεγόμενος, εἰς ἣν ἀπὸ Κανῆς συνήθως πλοῖα πέμπεται τινα, καὶ παραπλέοντα ἀπὸ Λιμυρικῆς ἢ Βαρυγάζων, ὀψινοῖς καιροῖς παραχειμάσαντα κτλ.

Perché i traffici qui descritti possano essere ricondotti al meccanismo 'triangolare' teorizzato da Gupta, bisognerebbe dimostrare che almeno una parte delle navi che approdano a Moscha provengano dall'India e siano dirette in Egitto : solo così, in effetti, si potrebbe affermare che lo scambio tra ὀθόνιον, σίτος ed ἔλαιον (σησάμινον ? ¹⁰) indiani e λίβανος sudarabico sia funzionale all'importazione di incenso in Egitto. Nella discussione di Gupta, però, il problema degli itinerari commerciali delle navi si trasforma in quello, a rigore non coincidente, dell'identità dei naviganti e curiosamente si dissolve nella somma delle diverse opinioni degli studiosi precedenti : « Who were the shippers coming from India and 'sailing by' Moscha ? Schoff [...] has nothing to say on the identity of ships exchanging wheat for frankincense. His use of the term « returning » instead of « sailing by » is suggestive of Roman ships on their way back to Egypt after delivering consignments in India. Presumably, some of these returning ships wintered at Moscha [...] Furthermore, Casson assumes the sailors to be Indian. Salles is of the opinion that the shippers who took food consignments from Barygaza to the Arabian Peninsula were Arabs and Persians. In my opinion, the vessels making landfall at Moscha belonged to Arabo-Persians, Indians, Romans ; all important players in the maritime trade of the Arabian Sea ».

10. Cfr. PME 14 ; 41. Intende lo ἔλαιον di PME come ἔλαιον σησάμινον anche L. CASSON, *The Periplus Maris Erythraei. Text with Introduction, Translation, and Commentary*, Princeton (1989), p. 173.

Osservato che il passo in questione non consente conclusioni in merito all'etnia dei mercanti, una questione su cui possiamo qui sorvolare, varrà la pena di cercare di comprendere in quali particolari circostanze navi impegnate in attività commerciali nell'oceano Indiano potessero scegliere di approdare e trafficare a Moscha. Contro coloro che avevano attribuito a mercanti arabi che tornavano in Arabia i πλοῖα παραχειμάσαντα di PME 32, Casson ha giustamente osservato che una sosta invernale a Moscha (παραχειμάσαντα) non avrebbe avuto ragion d'essere, se la mèta delle navi fosse stata la stessa Arabia o qualsiasi altra terra a occidente di essa, giacché proprio in inverno navigavano le navi che dall'India si dirigevano verso l'Arabia o l'Egitto romano ¹¹. Lo studioso americano ne conclude pertanto che quelli sarebbero stati vascelli indiani (in viaggio verso l'India), sorpresi nel porto di Moscha dalla fine del monsone estivo ¹².

Sebbene confortata dall'etimologia del verbo παραχειμάζω, l'interpretazione proposta da Casson costringe tuttavia a una non piana lettura dell'inciso παραπλέοντα ἀπὸ Λιμυρικῆς ἢ Βαρυγάζων, dovendosi immaginare che la Limyrike e Barygaza siano non i porti dai quali salpano le navi che si dirigono a Moscha, ma quelli di origine degli equipaggi, che dopo aver raggiunto le loro mete in occidente (in Arabia ? in Egitto ?) ritornerebbero in India. Ciò appare difficilmente accettabile, sia per il parallelismo con l'ἀπὸ Κανῆς immediatamente precedente, sia perché, se nei porti della Limyrike ci fossero state navi locali abituate ad attraversare l'oceano per recarsi in Arabia o in Egitto, difficilmente l'autore del PME avrebbe ommesso di ricordarle, limitandosi a dire, di Muziris, ἀκμάζουσα δὲ τοῖς ἀπὸ τῆς Ἀριακῆς εἰς αὐτὴν ἐρχομένοις πλοίοις καὶ τοῖς Ἑλληνικοῖς (53).

Oltre a ciò, l'interpretazione dello studioso americano suscita perplessità, perché presuppone una sosta eccezionalmente lunga nel porto arabo di Moscha. Si dovrebbe infatti immaginare che queste imbarcazioni partissero dall'India nell'autunno/inverno, raggiungessero la loro mèta (Arabia o Egitto che fosse) dopo qualche mese, ma non riuscendo a vendere il carico di partenza e acquisire quello di ritorno prima di luglio/agosto, si adattassero a rimanere a Moscha fino al ritorno del monsone di SO, nella primavera successiva. Non c'è bisogno di

-
11. CASSON, *The Periplus Maris Erythraei*, *cit.*, p. 173 : « [...]there was no reason for Arab craft returning from Limyrike or Barygaza to stop and winter at Moscha ; winter was precisely the time when they did return from India, not only to Arabia but anywhere west of it ».
 12. *Ibid.* : « The only foreign bottoms to be seen in the harbor were accidental arrivals, namely Indian ships that, passing by Moscha, discovered it was too late to catch the last of the southwest monsoon for home and had to lay over until its reappearance the following spring ».

sottolineare che una tale sosta avrebbe provocato un danno economico enorme, cui difficilmente si sarebbero rassegnati mercanti e armatori.

Questa considerazione induce a respingere anche l'interpretazione in cui l'inciso παραπλέοντα – παραχειμάσαντα sia riferito a navi che sostino a Moscha di ritorno dall'India, in attesa di riprendere il mare per l'Egitto. Qualcosa del genere, nel volume oggetto di recensione, è stato affermato da Caroline Singer : « From Sumhuram, the frankincense was sold to passing ships : most of the sailors who docked here would have been Greeks and Egyptians on their way back from India, over-wintering before returning to Egypt » (p. 23). Se fosse così (e prescindiamo dal senso particolare che così avrebbe il verbo παραχειμάζω), le navi ritardatarie, arrivate a Moscha alla fine dell'inverno, avrebbero dovuto attendere fino all'autunno successivo per riprendere la navigazione verso l'Egitto, scontando dunque una più che semestrale inattività.

Entrambe queste interpretazioni discendono dal riferimento alle stesse navi delle azioni indicate dai due participi, uno al tempo presente, l'altro all'aoristo ¹³, παραπλέοντα e παραχειμάσαντα. In quanto παραπλέοντα, le navi dovrebbero intendersi in viaggio da una sponda all'altra dell'oceano Indiano ; in quanto ὀψινοῖς καιροῖς παραχειμάσαντα, esse dovrebbero essere in ritardo al punto tale da essere costrette a « svernare » a Moscha. Dalla sovrapposizione di queste informazioni risultano necessariamente imprese commerciali dai tempi assai poco economici e, più in generale, la convinzione di Casson che i traffici di Moscha, se si eccettuano le poche navi che vengono da Cane, si debbano ad arrivi accidentali, in periodi dell'anno che non permettono la prosecuzione della navigazione ¹⁴.

Come uscire da una tale aporia ? Varrà la pena di osservare che se non si svolgessero ὀψινοῖς καιροῖς e non comportassero una sosta invernale a Moscha, i traffici delle navi παραπλέοντα ἀπὸ Λιμυρικῆς ἢ Βαρυγάζων sarebbero in tutto analoghi ad altri scambi che si effettuano negli altri empori del golfo di Aden – scambi che Gupta fa giustamente rientrare nello schema di commercio « triangolare » ¹⁵.

13. H. FRISK, *Le Périples de la Mer Érythrée. Suivi d'une étude sur la tradition et la langue*, Göteborg (1927), p. 61 ha richiamato l'attenzione sulla differenza di tempo, senza però proporre una spiegazione : « Je laisse en suspens la question de savoir s'il faut expliquer l'aoriste παραχειμάσαντα par le fait que cet acte peut être antérieur à ἀντιφορτίζουσιν ».

14. Cfr. *supra* nt. 12.

15. A similar set of goods were shipped from the great harbour of Barygaza (modern Bharuch, western India) to the inhabitants of Socotra island, the Somali « far side » ports and the Aksumite port of Adulis near the southern Red Sea (PME 6, 14, 31, 32). The internal evidence of the Periplus suggests that Moscha was integral to a

Il participio παραπλέοντα di PME 32 sollecita infatti il confronto con PME 14 : καὶ οἱ μὲν προηγουμένως εἰς ταῦτα τὰ ἐμπόρια πλέουσιν, οἱ δὲ «κατὰ» [Stuck] τὸν παράπλου ἀντιφορτίζονται τὰ ἐμπεισόντα. Qui l'autore stabilisce un'opposizione tra coloro che si recano a trafficare soprattutto (προηγουμένως) con gli empori della costa somala e coloro che invece vi commerciano solo di passaggio¹⁶. Come si evince dalla circostanza che vi si esportano merci importate dall'Ariake e da Barygaza¹⁷, coloro che vi commerciano «κατὰ» τὸν παράπλου lo fanno ritornando di lì.

Un ulteriore confronto, suggerito questa volta dalla provenienza delle navi dalla Limyrike e Barygaza, può proporsi con PME 31, dove si evocano i traffici dell'isola di Socotra : συνεχρήσαντο δὲ αὐτῇ καὶ ἀπὸ Μούζα τινὲς καὶ τῶν ἐκπλέοντων ἀπὸ [Müller: διὰ] Λιμυρικῆς καὶ Βαρυγάζων ὄσοι κατὰ τύχην εἰς αὐτὴν ἐπιβάλλοντες ὄρυζαν τε καὶ σῖτον καὶ ὀθόνην Ἰνδικὴν ἀντικαταλασσόμενοι καὶ σώματα θηλυκὰ διὰ σπάνιν ἐκεῖ προχωροῦντα, χελώνην ἀντεφορτίζοντο πλείστην. Anche Socotra, come Moscha, offre occasione di traffici commerciali a coloro che navigano dalla Limyrike e Barygaza. Anche a Socotra, come a Moscha, si esportano derrate alimentari e tessuti indiani (cui si aggiungono schiave) e si importa la specialità locale, in questo caso i gusci di tartaruga.

Approdi di navi di ritorno dall'India sono di nuovo deducibili dalle merci dall'Ariake importate ad Adulis, ἐμπόριον νόμιμον cui l'autore del PME non attribuisce tuttavia una ἐργασία ο σύγχρησις¹⁸ con empori indiani : ὁμοίως δὲ καὶ ἀπὸ τῶν ἔσω τόπων τῆς Ἀριακῆς [Müller : Ἀραβικῆς] σιδηρος Ἰνδικὸς καὶ στόμωμα καὶ ὀθόνιον Ἰνδικὸν τὸ πλατύτερον, ἢ λεγομένη μοναχὴ, καὶ σαγματογῆναι καὶ περιζώματα καὶ καυνάκαι καὶ μολόχιναι καὶ σινδόνες ὀλίγαι καὶ λάκκος χρωμάτινος.

Le navi che commerciano cogli empori somali, toccandoli di passaggio («κατὰ» τὸν παράπλου) di ritorno dall'India, saranno dirette almeno in Arabia, se non anche in Egitto. Le navi che approdano κατὰ τύχην a Socotra tornando dalla

maritime network supplying Indian essential goods from Oman through the Gulf of Aden and up to the southern Red Sea during the BC-AD transition » (p. 115-116).

16. Intende giustamente κατὰ τὸν παράπλου Müller, *GGM* I p. 267 : « in praeternavigatione » ; diversamente Casson, *op. cit.*, p. 59 : « some follow the coast ».
17. PME 14 : ἐξαρτίζεται δὲ συνήθως καὶ ἀπὸ τῶν ἔσω τόπων, τῆς Ἀριακῆς καὶ Βαρυγάζων, εἰς τὰ αὐτὰ τὰ τοῦ πέραν ἐμπόρια γένη προχωροῦντα ἀπὸ τῶν τόπων, σῖτος καὶ ὄρυζα καὶ βούτυρον καὶ ἔλαιον σησάμινον καὶ ὀθόνιον, ἢ τε μοναχὴ καὶ ἢ σαγματογῆνη, καὶ περιζώματα καὶ μέλι τὸ καλάμινον τὸ λεγόμενον σάκχαρι.
18. Come invece hanno Muza (PME 21) e Kane (PME 27).

Limyrike o Barygaza proseguiranno anch'esse subito dopo per l'Arabia o l'Egitto. Le navi che, di ritorno dall'Ariake, sostano ad Adulis, si recheranno anch'esse subito dopo a Muza, in Arabia, o in Egitto. Perché le navi che approdano a Moscha svernano lì ὄψινοῖς καιροῖς ? Perché non avrebbero potuto anch'esse approdare in tempo utile per ripartire e raggiungere l'Egitto ? Qual è la ragione di queste soste invernali ? In che modo sono determinate da ὄψινοὶ καιροί (intenderei il dativo come un complemento di causa) ? Per dove ripartono le navi dopo aver svernato a Moscha ?

Al contrario di Casson, non riterrei accidentali queste soste ὄψινοῖς καιροῖς. Non riterrei, in altre parole, che esse dipendano da ritardi non previsti accusati durante la navigazione. Riterrei invece che esse siano la conseguenza di partenze differite oltre il termine ultimo entro il quale era lecito confidare in un agevole viaggio di ritorno in Egitto. Che vi fosse il rischio ¹⁹, p. es., che navi giunte a Muziris in ottobre non fossero pronte a ripartire ancora il 13 gennaio, mi sembra confermato dalla formulazione con cui Plinio precisa la tempistica per il viaggio di ritorno dall'India meridionale ²⁰, ricalcata, come ho suggerito altrove ²¹, sulle clausole dei contratti di prestito per Muziris.

Orbene, se una nave giunta dall'Egitto a Barygaza o alla Limyrike non fosse stata in grado di ripartire in tempo utile per ritornare di nuovo in Egitto durante il monsone invernale, sarebbe stata costretta a restare nell'oceano Indiano, senza poter tentare un approdo in Egitto, per poco meno di un anno. In quelle circostanze, l'unico modo per rendere in qualche modo meno infruttuosa una tale permanenza nell'oceano Indiano, era quello di impegnare imbarcazione ed equipaggio in un'impresa commerciale a più breve raggio geografico e arco temporale, che consentisse però un qualche profitto e permettesse, l'anno successivo, di portare a buon fine l'impresa commerciale dall'India all'Egitto abortita l'anno precedente.

Il porto di Moscha poteva offrire un riparo sicuro e non affollato, appartato com'era rispetto alle grandi correnti di traffico, ma soprattutto poteva offrire

19. È di secondaria importanza speculare per quali ragioni ciò potesse accadere. Si potrebbero comunque ipotizzare difficoltà di ricostituzione del carico per il viaggio di ritorno dovuta a penuria di merci. Scarsa abbondanza di merci è, p. es., lamentata a Muziris, pur *primum emporium Indiae* : Plin., *n.h.* VI 104.

20. Plin., *n.h.* VI 106 : *ex India renaugant mense Aegyptio Tybi incipiente, nostro Decembri, aut utique Mechiris Aegyptii intra diem sextum, quod fit intra idus Ianuarias nostras : ita euenit ut eodem anno remeent.*

21. DE ROMANIS, *Cassia, cinnamomo, ossidiana, cit.*, p. 183-192.

considerevoli disponibilità di incenso ²², rimasto invenduto dall'autunno, le cui quotazioni, a fronte dei generi alimentari indiani, dovevano essere ulteriormente depresse dalla ἔνδεια τῆς τροφῆς che caratterizza tutta la χώρα Λιβανωτοφόρος ²³. È quindi ragionevole assumere che i mercanti imbarcati su una nave che non fosse stata in grado di ricostituire in tempo utile un carico di merci indiane adatte agli empori egiziani, avessero potuto considerare la possibilità di acquistare tessuti e derrate alimentari indiane da scambiare a Moscha con l'incenso della regione. In fondo, per un verso si trattava solo di applicare su scala più ampia un espediente praticato da moltissimi mercanti provenienti dall'Egitto : pagare con generi di prima necessità indiani l'incenso sudarabico. Per altro verso, però, il regime dei venti in quel periodo dell'anno sconsigliava di riesportare in Egitto l'incenso così acquisito : come si diceva, si sarebbe dovuto attendere il ritorno del monsone invernale, ciò che avrebbe comportato una sosta superiore ai sei mesi. D'altra parte, il verbo παραχειμάζειν suggerisce una sosta che non vada oltre l'inverno.

Per esportare l'incenso in India – a Barbarikon emporio di Minnagar, metropoli della Skythia, dove esportazioni di incenso sono attestate dal PME ²⁴, o magari anche in altri empori dove, pur non essendo attestate dal (testo tràdito del) PME, esportazioni di incenso sono nondimeno archeologicamente documentate ²⁵ – sarebbe invece bastato attendere in primavera il ritorno del monsone di SO : così, l'assai più breve permanenza non costringerebbe a riferire a una sosta estiva il participio παραχειμάσαντα. Tornate in India col carico di incenso importato da Moscha, i mercanti avrebbero potuto di nuovo tentare di ricostituire un carico di merci indiane da esportare, col monsone invernale, in Egitto.

Se queste sono le modalità dei traffici delle navi ὄπινοις καιροῖς παραχειμάσαντα, se cioè l'itinerario da esse programmato è non India-Moscha-Egitto, ma India-Moscha-India, è evidente che di esse non si sarà potuto dire che sono παραπλέοντα ἀπὸ Λιμυρικής ἢ Βαρυγάζων. È evidente infatti che navi che partono dall'India, trafficano a Moscha e all'India ritornano, non commerciano

22. PME 32 : [...] λίβανον ἀντιφορτίζουσι παρ' ὄλον τὸν Σαχαλίτην χώμασι κείμενον καὶ ἀφύλακτον [Fabricius : χώματι κειμένῳ καὶ ἀφυλάκτῳ cod., Giangrande, Casson], δυνάμει θεῶν τινὶ τοῦτον τὸν τόπον ἐπιτηρούντων· οὔτε γὰρ λάθρα οὔτε φανερώς χωρὶς βασιλικῆς δώσεως εἰς πλοῖον ἐμβληθῆναι δύναται· κἄν χόνδρον τις ἄρῃ, οὐ δύναται πλεῦσαι τὸ πλοῖον [ἀπὸ δαίμονος δίχα] [Frisk : cod., Giangrande, Casson].

23. PME 29 : ἐπίνοσοι δὲ δεινῶς οἱ τόποι, καὶ τοῖς μὲν παραπλέουσι λοιμικοὶ, τοῖς δὲ ἐργαζομένοις πάντοτε θανατώδεις, ἔτι δὲ καὶ διὰ τὴν ἔνδειαν τῆς τροφῆς εὐχερῶς ἀπολλύμενοι [cod., Frisk, Casson : ἀπολλύμενοις Müller].

24. PME 39.

25. Incenso è stato trovato a Pattanam, come cortesemente mi comunicano P. Cherian, P. Shajan, V. Selvakumar, che qui vivamente ringrazio.

«κατὰ» τὸν παράπλουv. I due participi, insomma, sono in reciproca contraddizione, ch  non si pu  παραπλε ν nei mesi invernali dall'India fino ai mari a occidente di Moscha e, allo stesso tempo, παραχειμάσαι  ψινο ς καιρο ς a Moscha.

Converrà dunque chiedersi se quella sovrapposizione e convergenza dei due participi non derivi da un guasto della tradizione manoscritta.   possibile infatti che l'autore del *PME* volesse contrapporre – cos  come altrove (*PME* 14) contrappone coloro che navigano esclusivamente verso gli empori το  π ραν a coloro che vi commerciano «κατὰ» τὸν παράπλουv – navi che trafficano παραπλέοντα  πο Λιμυρικ ς   Βαρυγ ζων ad altre che invece lo fanno  ψινο ς καιρο ς παραχειμάσαντα.

Converrà di conseguenza chiedersi se il testo originario, p.es., non fosse : [...] Μόσχα λιμ ν λεγόμενος, ε ς  ν  πο Καν ς συν θως πλο α πέμπετα  τινα, και παραπλέοντα  πο Λιμυρικ ς   Βαρυγ ζων « »  ψινο ς καιρο ς παραχειμάσαντα κτλ. Cos , infatti, noi avremmo una nitida distinzione tra coloro che, impossibilitati a ripartire per l'Egitto in tempo utile, si adattavano a un'impresa commerciale India-Arabia-India, svernando a Moscha  ψινο ς καιρο ς e quanti invece trafficavano a Moscha da navi παραπλέοντα secondo lo schema « triangolare » del Gupta. Distinguendo tra le navi παραπλέοντα e quelle παραχειμάσαντα, dove il presente del primo participio suggerisce un'azione abitudinaria, mentre l'aoristo del secondo riterrei che esprima la puntualit  di un'azione considerata relativamente eccezionale, otteniamo due comportamenti diversi e alternativi, ispirati entrambi, per , a criteri di razionalit  economica in relazione ai venti dominanti e ai tempi di navigazione tra India, Arabia ed Egitto.

Il contributo di J. Bird (*Incense in Mithraic Ritual : The Evidence of the Finds*, p. 122-134)   in realt  la riproposizione di un lavoro gi  pubblicato in altra sede, dove si raccolgono le testimonianze dell'impiego dell'incenso nel rituale mitraico.

Le pagine di D. Peacock e L. Blue dedicate al ruolo di Adulis (*Incense and the Port of Adulis*, p. 135-140) contengono interessanti anticipazioni circa le novit  apportate dalle recenti ricognizioni e analisi sedimentologiche sull'isola di Dese in merito alla conformazione delle linee di costa e alla topografia di Adulis. Meno precisa   invece la valutazione del ruolo giuocato da Adulis nel commercio dell'incenso. Sarebbe stato forse opportuno sottolineare che certo la testimonianza di Cosma Indicopleuste ²⁶ dimostra che nel VI sec. ad Adulis giungevano via mare

26. Cosm. Indic., *Top. Christ.* II 49 :  στι δ    χώρα   λιβανωτοφόρος ε ς τ   κρα τ ς Α θιοπίας, μεσ γειος μ ν ο σα, τ ν δ   κειαν ν  πέκεινα  χουσα,  θεν και ο  τ ν Βαρβαρίαν ο κο ντες,  ς  γγ θεν  ντες,  νερχόμενοι ε ς τ  μεσ γεια και πραγματευόμενοι κομ ζουσιν  ξ αυτ ν τ  πλειστα τ ν  δυσμ των, λ βανον,

gli aromi somali, per cui si può presumere che di lì fossero importati a Ela e Clysma nell'impero romano, ma all'età del *PME* ciò chiaramente non avveniva. Nel *PME* Adulis non è un emporio dell'incenso, ma solo dell'avorio e dei gusci di tartaruga : φέρεται δὲ ἀπὸ τῶν τόπων ἐλέφας καὶ χελώνη καὶ ῥινόκερωσ²⁷.

Completa il libro un lavoro di M. Shackley (*Frankincense and Myrrh Today*, p. 141-151), in cui si discute delle aree di produzione, della lavorazione, del commercio e dell'impiego dell'incenso oggi.

Federico DE ROMANIS

κασίαν, κάλαμον καὶ ἕτερα πολλά, καὶ αὐτὰ πάλιν διὰ θαλάσσης κομίζουσιν ἐν τῇ Ἀδοῦλῃ καὶ ἐν τῷ Ὀμηρίτῃ καὶ ἐν τῇ ἔσωτέρῃ Ἰνδία καὶ ἐν τῇ Περσίδι.

27. PME 6.

Compte rendu

R.T.J. CAPPERS, *Roman Foodprints at Berenike. Archaeobotanical Evidence of Subsistence and Trade in the Eastern Desert of Egypt*, Berenike Reports 6 (Series Editors : St. Sidebotham/ W. Wendrich), Cotsen Institute of Archaeology, University of California, Los Angeles, Los Angeles (2006), p. XV+229.

Oggetto di studio del presente volume sono i reperti botanici raccolti durante le campagne di scavo condotte dalla missione americano-olandese della University of Delaware e della Universiteit Leiden sui siti di Berenice, porto sul mar Rosso dall'età tolemaica a quella bizantina, e Shenshef, insediamento tardoantico a poco più di venti chilometri da Berenice. Preceduto da un primo capitolo sul commercio dell'impero romano con l'Oriente (p. 9-20), da un secondo sulla vegetazione naturale del deserto orientale egiziano (p. 21-37) e da un terzo sulla dieta degli Ababda, i beduini che oggi abitano le aree in cui insistono i siti di Berenice e Shenshef, il loro inventario, che costituisce il nucleo centrale del libro, è presentato in schede organizzate per specie alfabeticamente ordinate (p. 49-138). Di ciascuna delle specie recuperate si elencano, dopo il nome scientifico, le denominazioni inglesi, arabe e indiane che la designano; si specificano quindi le parti del vegetale che sono state rinvenute negli scavi, si precisano il preciso luogo di ritrovamento, la cronologia e lo stato di conservazione dei reperti. Segue quindi una più o meno estesa notizia sulla specie vegetale, la sua area d'origine, le possibili circostanze a seguito delle quali essa è stata rinvenuta a Berenice o Shenshef.

Fanno seguito : un capitolo dedicato in parte alla tempistica delle rotte commerciali dell'oceano Indiano, in parte alla coltivazione in ambiente desertico, in parte alla conservazione delle derrate alimentari (p. 139-151) ; uno che vuole essere di riassunto interpretativo e di conclusioni (p. 152-168) e, finalmente, una presentazione di una selezione dei subfossili rinvenuti (p. 169-180).

Il *dossier* documentario è analizzato e discusso tenendo presente soprattutto due motivi di interesse enfatizzati sin nel sottotitolo (*subsistence e trade*). Essi attengono alla vita dell'antica Berenice in quanto centro abitato collocato in un contesto ambientale problematico per quanto riguarda i rifornimenti alimentari e, d'altra parte, in quanto importante punto di snodo del commercio a lunga distanza tra il Mediterraneo e l'oceano Indiano. Infatti, i resti vegetali dagli scavi di Berenice e Shenshef, se per un verso riflettono il flusso di merci che passava attraverso Berenice, giungendo talvolta sin dall'India meridionale e arrivando fino alla Britannia romana, dall'altro aiutano a capire aspetti essenziali dell'economia e della vita quotidiana delle comunità del deserto orientale.

Rispetto a questi motivi di interesse, appare logico che la presentazione dei reperti botanici sia preceduta da una panoramica sui commerci orientali dell'impero romano, sulla vegetazione naturale del deserto circostante e sulla dieta degli Ababda, i beduini che oggi abitano le aree in cui insistono i siti di Berenice e Shenshef e a cui il volume è dedicato. Meno conseguente, invece, risulta la scelta di presentare le schede delle specie in ordine alfabetico. Forse, una loro diversa presentazione (dove, p.es., fossero stati raggruppati separatamente i vegetali prodotti localmente, quelli provenienti dalla valle del Nilo e quelli importati dall'oceano Indiano) avrebbe facilitato il lettore a concentrare l'attenzione sulle due chiavi di lettura proposte, *subsistence* e *trade* – il capitolo sesto, *Interpretative Summary and Conclusion*, offre solo un parziale rimedio a questo inconveniente.

È impossibile qui riferire in dettaglio le informazioni trasmesse dai molti reperti analizzati da Cappers, che testimoniano il consumo, accanto a generi locali (datteri), di prodotti importati dalla valle del Nilo (grano e orzo), dal Mediterraneo (mandorle, noci, pinoli e persino albicocche) e dall'India. Ci si limiterà a sottolineare l'interesse della lunga scheda (p. 111-119) dedicata al pepe nero, prodotto esclusivo (μυρογενῶς : PME 56 !) della Limyrike, commercializzato persino a Vindolanda (TVindol 184) e ritrovato a Berenice in grandi quantità : oltre ai più di 3000 grani, di grande importanza sono i 7,5 kg ritrovati dentro un dolio, di cui R. Tomber ipotizza l'origine indiana, collegandone la tipologia alla specifica funzione di contenitore di pepe nero. È da auspicare che un giorno si possa comparare un po' più puntualmente le quantità di pepe nero ritrovate a Berenice con quelle rinvenute a Myos Hormos¹ : se le prime fossero di gran lunga superiori alle seconde, ne uscirebbe in qualche modo confermata la tesi² secondo cui soprattutto da Berenice salpavano e soprattutto riapprodavano i mevgista ploi' a che si dirigevano alla Limyrike per importare pepe nero, ciò che spiegherebbe, forse, anche come mai a Quseir al-Qadim il pepe nero dovesse arrivare dalla valle del Nilo (così suggerisce Cappers, sulla base di PQuseir 28 = SB XX 14263).

Gli strati della Berenice tardo-antica restituiscono notevoli quantità di sorgo domestico (*Sorghum bicolor*), che è invece pressoché assente negli strati di I e II sec. d.C., dove tra i cereali dominano incontrastati l'orzo e il grano duro. Discutendo le varie ipotesi circa la sua origine, Cappers (p. 125-127) rileva che *Sorghum bicolor* era coltivato, dall'età romana in poi, a Qasr Ibrim e che alcune anfore rinvenute a Berenice (dalla trincea BE 95/96/97-5) sono simili a quelle da Qasr Ibrim : la più cospicua presenza di *Sorghum bicolor* è dunque la spia

-
1. Su cui per adesso, cfr. M. VAN DER VEEN, « The Merchants' Diet : Food Remains from Roman and Medieval Quseir al-Qadim », *Egypt*, in P. LUNDE/ A. PORTER (edd.), *Trade and travel in the Red Sea region*, Oxford (2004), p. 123-130.
 2. F. DE ROMANIS, *Cassia, cinnamomo, ossidiana. Uomini e merci tra oceano Indiano e Mediterraneo*, Roma (1996), p. 178-183.

dell'accresciuta importanza di una diversa via di comunicazione tra Berenice e la valle del Nilo, parallela a quella che fa capo a Coptos ? Accanto al grano, all'orzo e al sorgo c'è anche il riso, che per Cappers potrebbe essere la spia di presenze di mercanti Indiani a Berenice.

Altra lunga scheda (p. 73-79) è quella dedicata alla noce di cocco (*Cocos nucifera* L.), di cui gli scavi a Berenice hanno restituito cinque frammenti con tracce di lavorazioni (due di essi recano un foro, per cui si ipotizza fossero inseriti in una collana o fungessero da bottone). Nella lunga trattazione delle fonti letterarie, Cappers giustamente sottolinea come il primo riferimento sicuro alle noci di cocco nella letteratura greca si trovi solo in Cosma Indicopleuste (XI 11) e respinge la traduzione « palm oil » di Schoff per PME 17, che tuttavia si basa, va ricordato, sulla correzione, proposta da Müller, registrata da Frisk e respinta, probabilmente a ragione, da Casson³, del tràdito NAUPLIOS in NARGILIOS.

Federico DE ROMANIS

3. L. CASSON, « *Periplus Maris Erythraei* : Three Notes on the Text », *CQ* 30 (1980), p. 496-497.

Compte rendu

H. CUVIGNY, *Ostraca de Krokodilô. La correspondance militaire et sa circulation. O. Krok. 1-151. Praesidia du désert de Bérénice II*, Institut français d'archéologie orientale, Fouilles de l'IFAO 51, Le Caire (2005), p. xi+283.

Dopo appena tre anni la pubblicazione della prima edizione dei due volumi de *La route de Myos Hormos*¹, in cui si anticipavano i motivi di interesse storico di alcuni risultati delle campagne di scavo e delle ricerche condotte sui *praesidia* della *hodos Myshormitike* da un gruppo di studiosi guidato da Hélène Cuvigny, ecco che viene pubblicato dalla stessa Cuvigny un primo lotto di ostraca (ben 151) da Krokodilo, *praesidium* della *hodos Myshormitike*, costruito in età flavia e abbandonato già all'età di Adriano. La celerità della pubblicazione, corredata peraltro da uno splendido apparato iconografico, risulta tanto più apprezzabile quando sia commisurata all'acribia dell'edizione e all'erudizione del commento.

La selezione comprende testi relativi alla corrispondenza di servizio e alla registrazione del suo passaggio da Krokodilo. Dopo un *Avant-propos* in cui si precisa il numero degli effettivi militari acuartierati nei *praesidia* della *hodos Myshormitike* e si descrive il funzionamento del servizio postale lungo di essa, si presentano i documenti suddivisi in undici sezioni enucleate in base a criteri cronologici e tipologici.

Una tipologia di documenti è quella che comprende quelli che la C. definisce « journaux de poste », registrazioni redatte sotto la responsabilità del curatore del *praesidium*, in cui sono annotati gli arrivi e le partenze della corrispondenza ufficiale o anche di personaggi di qualche rilievo in transito tra Coptos e Myos Hormos : si tratta di missive e uomini, che i tre cavalieri dislocati a Krokodilo devono recapitare o scortare al *praesidium* successivo. Nel primo capitolo sono raccolti quelli redatti durante la prefettura del deserto di Berenice di Cosconius, nel terzo capitolo quelli compilati durante la prefettura di Artorius Priscillus. Sorprendentemente, in un ben limitato periodo della prefettura di Cosconius si registrano anche (1, ll. 22-40) ripetuti trasporti di pesci (le quantità, quando sono specificate, sono modeste : 10 *kestreis*, 4 *skaroi*) provenienti dal mar Rosso e diretti alla valle del Nilo : acutamente, la C. li suggerisce destinati al prefetto d'Egitto in visita a Coptos.

Se i « journaux de poste » restituiscono la frequenza e la rapidità del sistema di comunicazioni militari nel deserto orientale senza però darci una chiara idea

1. Nel 2006 è uscita una seconda edizione.

dei contenuti di quelle missive, alcune delle lettere di quello che la C. definisce il *dossier* di Capito (5-23), uno dei *curatores* di Krokodilo, e altre scritte e ricevute da altri *curatores* (64-81), ci mettono in contatto con alcuni aspetti della *routine* dei *praesidia* del deserto : in un testo di questi, Capito scrive al prefetto del deserto di Berenice per sollecitare l'invio di un *acisculum* e mezza mina di piombo per il restauro della macina (14) ; altri rivelano richieste di piccole solidarietà : Aulenus chiede a Capito di anticipare a un suo cavaliere orzo e paglia : egli li restituirà a chi e quando Capito vorrà (18) ; Apellas chiede a Lucretius di inviargli un tippon (? 72) ; Iulas chiede allo stesso Lucretius un po' di cuoio per sandali ; toccante infine è l'apprensione di Germanus per la salute di Ammonianos (76).

Ovviamente, di ben altro tenore (e soprattutto di ben altra rilevanza storica) sono i testi che provengono dall'ufficio del prefetto del deserto di Berenice, circolari dirette a tutti i curatori dei *praesidia* della *hodos Myshormitike* oppure di tutto il deserto di Berenice (quando gli ordini riguardano un singolo *curator*, il prefetto li fa diramare da un sottoposto).

Una serie di circolari emesse da Artorius Priscillus nel mese di Epeiph 109 (tra Epeiph e Thoth, luglio e settembre, si concentravano le partenze delle navi che salpavano per Adulis, l'Arabia meridionale, l'India e il Corno d'Africa ²) e trascritte tutte su un frammento d'anfora (41) mostrano la preoccupazione del prefetto del deserto di Berenice riguardo la trasmissione a Myos Hormos di quantitativi di legname per le navi ³ ; riguardo la scorta e l'accompagnamento che si deve garantire, da presidio a presidio, agli uomini e agli asini che trasportano a Myos Hormos paglia e orzo ; riguardo il rischio di smarrimento degli stessi asini, che invece devono essere tutti ricondotti a Coptos, dal prefetto ; riguardo il λόγος di grano, orzo e paglia che i curatori avrebbero già dovuto presentargli.

Nello stesso frammento d'anfora è anche trascritto « un *diploma* au sens classique de sauf-conduit » (p. 84), che ordina ai *curatores* della *hodos Myshormitike* di dare acqua a tre ὄνηλάται che trasportano paglia e fieno. Perché questo speciale permesso ? Deve dedursi che gli ὄνηλάται e, più in generale, i viaggiatori cui non fosse stato concesso un simile documento non avrebbero potuto rifornirsi d'acqua presso i pozzi dei *praesidia* ?

Altri frammenti d'anfora riportano altri insiemi di circolari risalenti ai mesi di settembre-ottobre dello stesso 109 (47). Si richiedono rapide e sicure comunicazioni tra il prefetto del deserto e il porto di Berenice, tra un decurione dell'ala dei Voconzi e il prefetto ; riaffiora il desiderio di controllo sul legname che viene trasportato nell'area, ma soprattutto emergono i resoconti dei combattimenti

2. PME 6 ; 14 ; 24 ; 28 ; 39 ; 49 ; 56.

3. La C. segnala che alla stessa circolare si riferisce forse 30 l. 44.

con coloro che dovevano essere una preoccupazione costante per i *praesidia* del deserto orientale : i Barbari. Muovendosi per piccole bande, assaltavano i *praesidia* razziano, rapinando, uccidendo. Di qui l'esigenza di comunicarne al più presto i movimenti e le azioni, perché ai *praesidia* (questo è l'auspicio che in tale documentazione ricorre con frequenza quasi ossessiva) non venga una qualche ἐπίρεια.

Di questo tipo di documenti, forse il più significativo, è il resoconto dello scontro di Patkua riportato dell'ormai celebre « amphore des Barbares » (87). Redatta dal cavaliere Antonius Celer della *cohors II Ituraeorum* (ll. 26-50) e trasmessa da Cassius Victor (ll. 14-26), centurione della stessa unità, la relazione racconta un attacco di una banda di 60 Barbari al non altrimenti noto presidio di Patkua. Iniziato alla decima ora del 17 Phamenoth 118 e proseguito fino alla seconda ora della notte, il combattimento si rinnova il giorno seguente. Solo il 19, il cavaliere Antonius Celer può finalmente inviare la relazione dello scontro ormai conclusosi, indicando caduti, feriti e rapiti. Ricevuta dal centurione Cassius Victor a Parembole, dove si trova l'accampamento da cui il presidio di Patkua in qualche modo dipende, essa viene trasmessa agli altri *praesidia* del deserto orientale (la C. ha probabilmente ragione ad attribuire a « étourderie du copiste » (p. 143) il κουράτορι πραισιδείων ὁδοῦ Μυσόρμου di ll. 15-16 invece del più logico κουράτορι πραισιδείων κατ'ὠρεινῆς. Naturalmente, sapremmo valutare meglio l'efficienza di questo sistema di comunicazioni, se conoscessimo l'ubicazione di Patkua e il giorno esatto in cui la relazione di Antonius Celer viene recapitata a Krokodilo : possiamo forse presumere che questa parta da Coptos non più tardi del 22 Phamenoth, quando viene trasmessa la circolare trascritta immediatamente dopo sulla stessa anfora e possiamo presumere che Patkua si trovi nel deserto orientale all'altezza della Dodekaschoinos : così almeno si dovrebbe ritenere, se la Parembole dove milita Cassius Victor, centurione della *cohors II Ituraeorum equitata*, ricordata a Syene agli inizi dell'età traianea (ILS 8907), è tutt'uno con la Parembole fissata a 16 miglia a sud di Contra Syene dell'*Itinerarium Antonini* (161, 2). Riterrei una tale identificazione tanto più probabile, quanto meno verosimile mi sembra l'ipotesi che la Parembole dell'*Itinerarium Antonini* abbia un carattere fantomatico.

Quanto al resto, la circostanza che il toponimo Παρεμβολή risulti ora attestato in documenti della prima età adrianea come sede di un distaccamento militare sotto il comando di un centurione della *cohors II Ituraeorum equitata* inquadra in una prospettiva nuova il problema della concorrenza col toponimo nubiano scritto in demotico *P-ḥre-rm-Ḥw/ P-ḥre-rm-Ḥwt* e in greco Φαρεμω / Faremo. Attestato in graffiti di devoti egiziani in visita a Philae⁴, esso è fissato nella

4. *I Philae* 174 ; 175 ; 176 ; F.L. GRIFFITH, *Catalogue of the Demotic Graffiti of the Dodekaschoenus*, I, Oxford (1937), Ph 44 ; 431 ; 432.

regione di Dehmit da un regolamento confinario d'età traiana⁵. Poiché Faremo e Παρεμβολή ricorrono entrambi in documenti emanati dall'ufficialità militare a pochi anni di distanza l'uno dall'altro, è molto probabile che essi si riferiscano a luoghi diversi o, almeno, comunità distinte. Non per questo, ovviamente, si deve escludere che Φαρεμω e Παρεμβολή siano etimologicamente connessi. Tuttavia, l'attestazione adrianea del toponimo Παρεμβολή, la sua effettiva pertinenza a un accampamento militare nel 118 nonché la difficoltà di intendere *P-ḥre-rm-Ḥw/P-ḥre-rm-Ḥwt* come toponimo genuinamente egiziano⁶ dovrebbero indurre ora a ritenere di gran lunga più probabile, se i due toponimi hanno la stessa origine, che sia Φαρεμω a derivare da Παρεμβολή piuttosto che il contrario. Si indicano allora forse, con l'espressione οἱ ἀπὸ Φαρεμω, gli abitanti dell'insediamento civile vicino all'accampamento militare (Παρεμβολή) ?

Federico DE ROMANIS

-
5. SEG XXX 1781. Discussione sull'esatta ubicazione in G. GERACI, « L'epigrafe greca di Birbet Markos : un regolamento confinario d'epoca traiana nella Bassa Nubia », in S. CURTO, G. GERACI, V. MARAGIOGLIO e C. RINALDI, *Dehmit*, Roma (1973), p. 69-89 ; J. BINGEN, « Notes d'épigraphie grecque », *CdE* 55 (1980), p. 314-316.
6. GRIFFITH, *Catalogue of the Demotic Graffiti*, p. 125.

Compte rendu

D. PEACOCK/ L. BLUE (eds.), *Myos Hormos-Quseir al-Qadim. Roman and Islamic Ports on the Red Sea. Volume 1 : Survey and Excavations 1999-2003*, Oxford (2006), p. viii+180.

L'accertamento dell'esatta ubicazione e la scoperta dei resti dell'antico insediamento portuale di Myos Hormos vanno certo annoverati tra le più importanti scoperte archeologiche di questi ultimi anni. Diversamente infatti da quanto è accaduto per Berenice, l'altro grande porto egiziano sul mar Rosso, le cui rovine furono identificate da Belzoni già nel 1818, ancora qualche decennio fa, malgrado la puntuale indicazione dell'autore del *Periplus Maris Erythraei*, secondo cui tra i due λιμénéες intercorrevano 1800 stadi, di Myos Hormos si ipotizzavano localizzazioni diverse. Una di queste, proposta già nel 1993, con felicissima intuizione, da D. Peacock, prospettava la possibilità che Myos Hormos si sarebbe trovata a Quseir al-Qadim, presso quella che doveva essere un tempo una laguna comunicante col mar Rosso. Quell'ipotesi appare oggi, dopo le campagne di scavo condotte, dal 1999 al 2003, dall'University of Southampton (sullo stesso sito, tra il 1978 e il 1982, aveva lavorato l'Oriental Institute dell'University of Chicago), definitivamente confermata, almeno per quanto riguarda l'età romana.

Con questo che si annuncia come il primo volume di una serie e che rivela una meditata struttura, proiezione di una sistematica e ben pianificata strategia di ricerca, gli editori cercano di far luce sulle origini e lo sviluppo della città, la disposizione dell'insediamento e lo sviluppo del porto dall'età romana a quella islamica. Gli stessi promettono di indagare, in una prossima pubblicazione, sull'economia del porto e sulle caratteristiche della sua flotta commerciale. Il volume è articolato in due parti : la prima (*The Region and the Site*, p. 1-61) è dedicata alla presentazione del sito, inquadrato nel suo contesto regionale e minuziosamente analizzato sotto il profilo topografico e geologico ; la seconda (*The Excavations*, p. 63-173), presenta i risultati degli scavi in alcune trincee, miranti alla comprensione dei porti e delle città in età romana e poi, quando il sito fu rioccupato dopo un lungo abbandono, in età islamica.

A sua volta suddivisa in quattro capitoli, la prima parte si apre con un'introduzione contenente un inquadramento geografico del sito, una rapida evocazione delle testimonianze letterarie e documentarie su Myos Hormos, un riassunto delle più recenti discussioni sulla sua ubicazione e un esame critico dei precedenti scavi e studi sul sito di Quseir al-Qadim. Segue un capitolo sulla ricognizione regionale: in essa sono precisati i percorsi delle vie che legano quel tratto di costa all'immediato entroterra desertico e la posizione delle sorgenti dalle quali il porto doveva evidentemente approvvigionarsi d'acqua. Si registrano

Topoi 16 (2009)
p. 663-665

quindi le presenze (e le assenze) di tracce degli insediamenti antichi a Quseir al-Qadim e nell'odierna Quseir. Si illustrano le iscrizioni greche e i graffiti rupestri, concentrati in un sito, tra Wadi Quseir al-Qadim e Wadi an-Nakhil, evidentemente importante per gli equilibri del territorio, e finalmente si presentano, nella vicina oasi di Bi'r an-Nakhil, quello che viene definito un *hydreuma* d'età alto-imperiale e un villaggio tardo-antico e, nel Wadi an-Nakhil, alcune strutture murarie di incerto significato.

Nel terzo capitolo (*Site Survey*, p. 34-42), si presentano i risultati della survey geofisica, che ha precisato la collocazione dell'antica Myos Hormos e della medievale Quseir al-Qadim, consentendo così di mirare l'attività di scavo. Nel capitolo quarto (*The Sedimentary History of the Harbour Area*, p. 43-61), si rielaborano i risultati delle analisi sedimentologiche, in base ai quali si arriva a delineare quale conformazione dovesse avere, in età romana, la laguna collegata al mare da uno stretto canale (l'εἴσπλους σκολιός straboniano), entro la quale si trovava il porto di Myos Hormos. Contestualmente, si mostra come la laguna abbia subito un progressivo insabbiamento che, contrastato già nel II sec. d.C., doveva essere già in uno stato assai avanzato quando l'area fu rioccupata nel XII sec., sì che il porto islamico fu ricollocato attorno a un piccolo *mersa* residuo.

La seconda parte (*The Excavations*) è anch'essa divisa in quattro capitoli, in cui si presentano i risultati di alcune trincee di scavo nel porto romano (capitolo quinto, p. 67-94), in quello islamico (capitolo sesto, p. 95-115), nella città romana (capitolo settimo, p. 116-154) e nella città islamica (capitolo ottavo, p. 155-173). Da questi si ricavano preziose conferme circa la disposizione della città romana e quella medievale.

I risultati complessivamente ottenuti dal gruppo di ricerca dell'Università di Southampton sono di enorme importanza, perché accendono finalmente i riflettori su una delle strutture nodali del commercio « erythraeo » dell'Egitto romano, di cui sinora era incerta persino l'esatta ubicazione. Vale la pena di sottolineare che la collocazione di Myos Hormos all'interno della laguna ora interrata restituisce credibilità alle fonti letterarie antiche che la descrivono come un λιμὴν μέγας ¹, dal quale partivano, nella prima età augustea, ben centoventi navi per la sola India ². Il processo di insabbiamento della laguna, che tra l'altro ha costretto a far avanzare la riva del porto creando un terrapieno su una base costituita da materiale anforario d'età per lo più proto-imperiale, chiarisce uno dei motivi (che tuttavia non riterrei l'unico né quello decisivo) per cui a un certo momento dell'età romana, forse già nel II sec. d.C., Myos Hormos decadde e le sue funzioni commerciali cessarono.

1. Agatharch. 81, *GGM* I, p. 167-168.

2. Strab. II 5, 12.

Dalle risultanze di scavo, tuttavia, non tutta la storia del λιμὴν risulta uniformemente illuminata. Scarsissime sono le tracce, p.es., della Myos Hormos tolemaica. Il fatto che al porto non sia stato imposto un toponimo dinastico (Ptolemais, Arsinoe, Berenice) dimostra come esso sia emerso come punto di riferimento del commercio « erythraeo » non a seguito di una fondazione regia, come spesso lungo le coste del mar Rosso durante l'alta età tolemaica, ma in certo modo autonomamente e, con ogni probabilità, in una fase successiva. D'altra parte, però, Myos Hormos è ricordata come λιμὴν μέγας già da Agatharchide e questa menzione difficilmente può considerarsi senza relazione con le importazioni a Coptos dei πάντα ἐκ τῆς Ἀρωματοφόρου ξενία nel 133 a.C.³ e dei λιβανωτικὰ φορτία καὶ τᾶλλα ξενία nel 130 a.C.⁴. Come spiegare allora il mancato rinvenimento di tracce archeologiche di quelle attività commerciali? Era altrove la Myos Hormos di II sec. a.C.? O vi è una differenza qualitativa, oltre che quantitativa, tra il commercio « erythraeo » di età tolemaica e quello che si afferma in età romana, tale che quest'ultimo risulta a Myos Hormos archeologicamente rilevabile, mentre il primo no?

Neppure è traccia, nelle ricerche presentate nel volume, di frequentazioni d'età faraonica, che pure dovrebbero esserci state, se il toponimo Myos Hormos/Myshormos continua il toponimo egiziano *mst/mstj*⁵, che nelle Liste dei Popoli meridionali d'età faraonica occupa un posto vicino a *sw*, a sua volta da identificarsi con *s3ww*, localizzato a Mersa/Wadi Gawasis⁶.

Federico DE ROMANIS

-
3. SEG XLIX 2251. L'inclusione di Pan Euhodos, Kronos ed Herakles Kallinikos nell'elenco delle divinità cui la dedica è posta fa ritenere la stele di provenienza coptita : A. LAJTHAR, « Die Kontakte zwischen Ägypten und dem Horn von Afrika im 2. Jh. v. Chr. Eine unveröffentlichte Griechische Inschrift im Nationalmuseum Warschau », *JJP* 29 (1999), p. 60-61.
 4. *IPan* 86.
 5. F. DE ROMANIS, *Cassia, cinnamomo, ossidiana. Uomini e merci tra oceano Indiano e Mediterraneo*, Roma (1996), p. 147-156.
 6. K.H. BARD / R. FATTOVICH, *Harbor of the Pharaohs to the Land of Punt. Archaeological Investigations at Mersa/Wadi Gawasis Egypt, 2001-2005*, Napoli (2007).