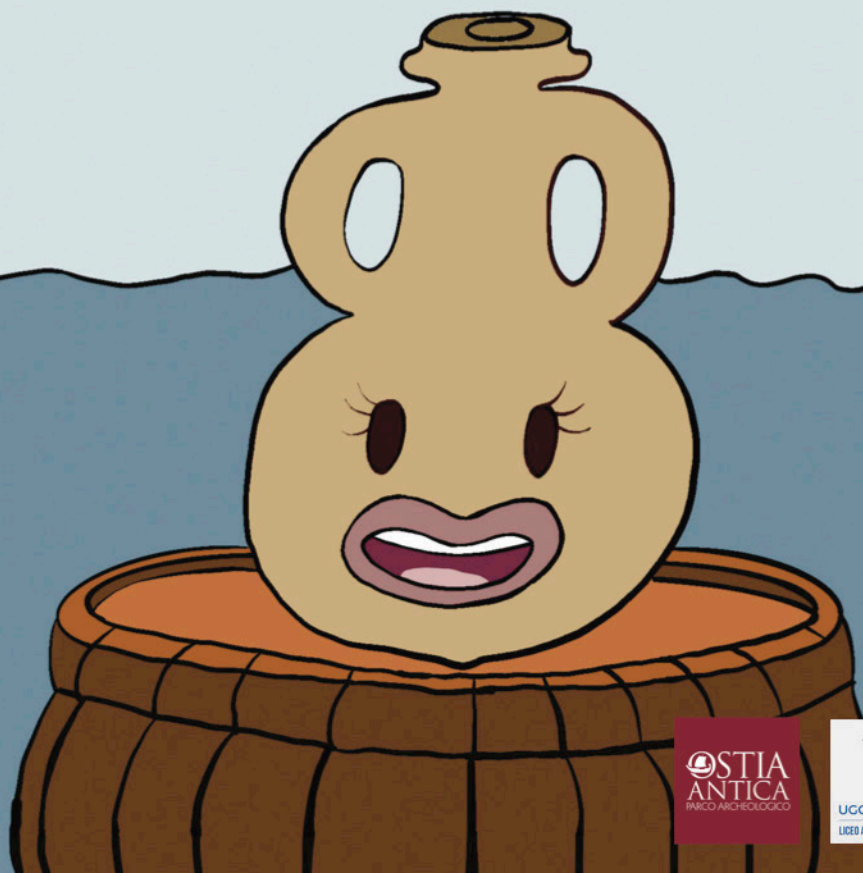
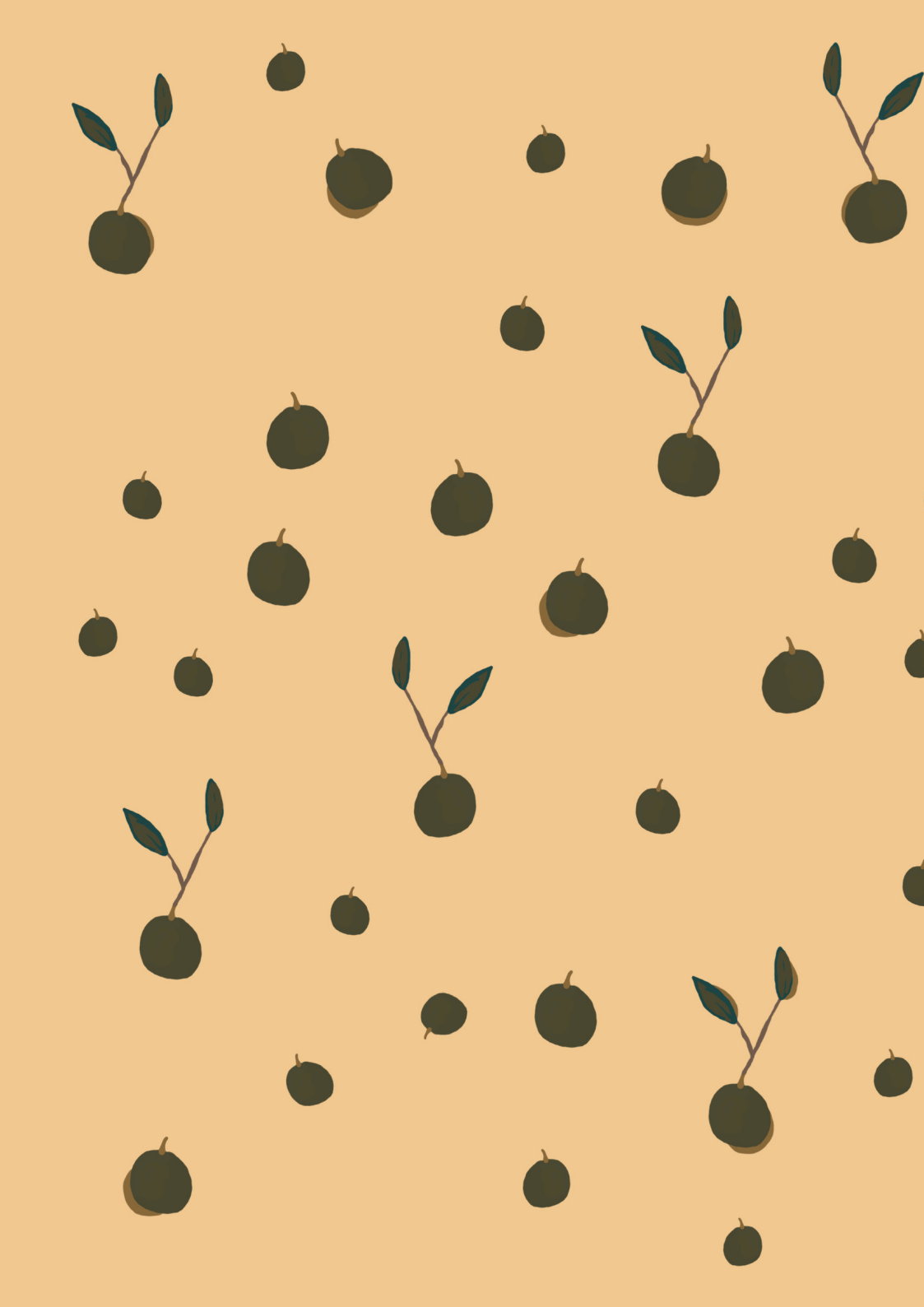


Franco Tella
Liceo Artistico Paritario Ugo Foscolo

IL VIAGGIO AVVENTUROSO DELL' ANFORA OLEARIA





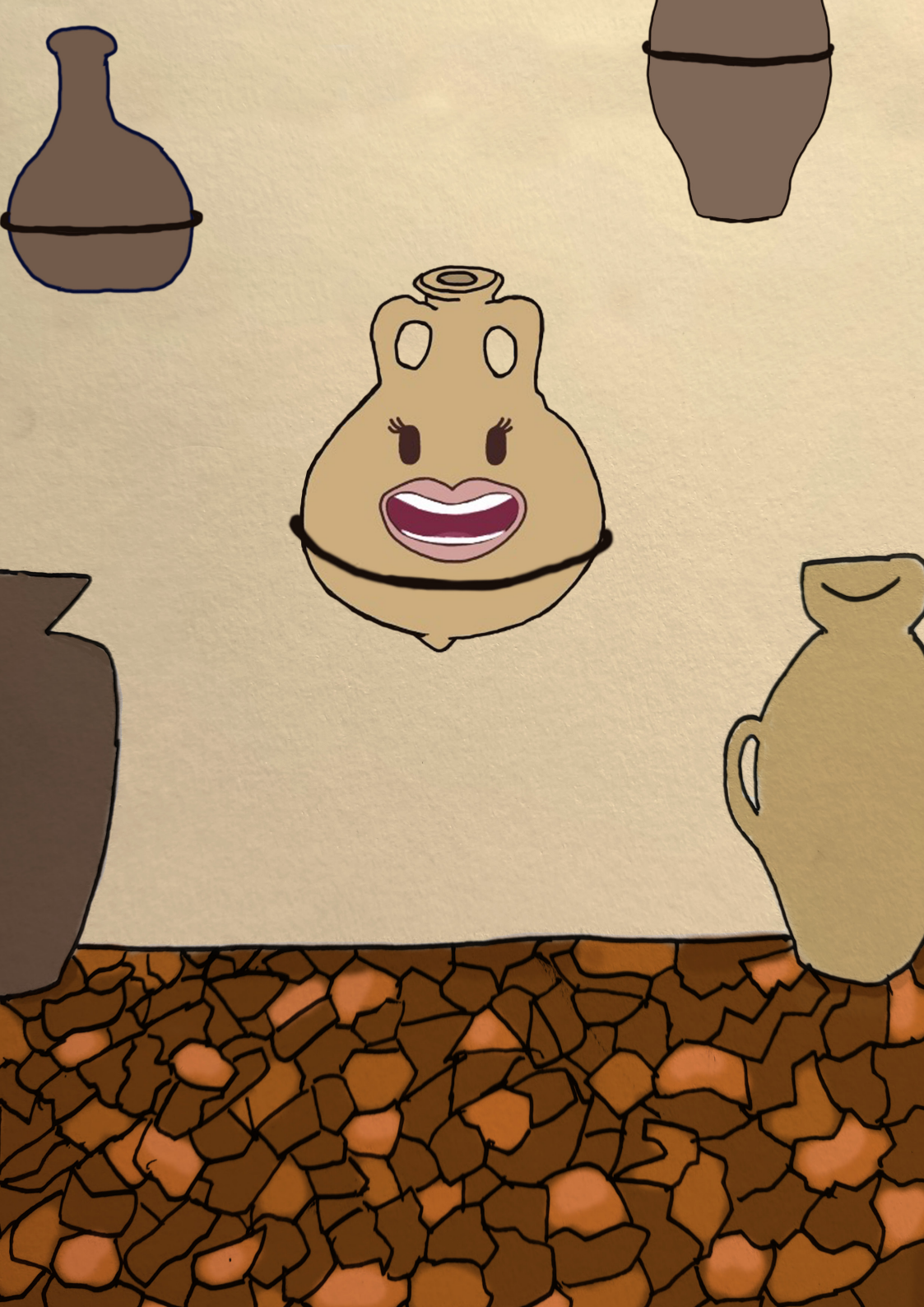


Franco Tella

IL VIAGGIO AVVENTUROSO DELL'ANFORA OLEARIA



**Illustrazioni: Liceo Artistico Paritario Ugo Foscolo
Via Isole del Capo Verde, 192, Lido di Ostia RM**



Il viaggio avventuroso dell'anfora Olearia

Dalla terra di uno scavo
nella piana di Testaccio,
era lì che mi trovavo,
finalmente mi riaffaccio¹.

Sono l'anfora panciuta
con due anse e il fondo a punta
delle olive la spremuta
trasportavo tutta unta².

Il mio nome era Valeria
Olearia è presto detto,
quando gaia, quando seria
per lo scopo prediletto.

Tanti anni son volati,
due millenni c'è chi adduce,
in quei tempi ormai passati
da quand'io venni alla luce ³ !

Era il tempo dei Romani
forti, abili e costanti,
di quel mondo i capitani,
non temevano i restanti ⁴.

La Repubblica sparita,
per l'astuzia di Ottaviano ⁵,
dell'Impero allor la vita
regolava il buon Traiano.



A Testaccio, devi sapere,
lungo il fiume c'era il porto ⁶,
tra facchini un gran vociare,
merci e imballi per l'asporto.

Or ti voglio raccontare
come andò che venni a Roma
da una terra d'oltremare ⁷,
la mia storia e la mia fama.

Dall'argilla bianca e molle
di una cava della Spagna,
fui plasmata tra le ville
che quel Fiume Grande bagna ⁸.



Uliveti a perdifiato
della dolce Andalusia,
dei migliori del Senato ⁹
eran lì in quell'amonìa !

Là mi volle Gaio Antonio,
suo cognome era Quieto ¹⁰,
per riempirmi del suo olio
sinfonia dell'uliveto.

Quindi su uno dei battelli
scesi giù pel fiume Betis ¹¹,
tra correnti e mulinelli
fino a Gades ora Càdiz ¹².



Alla fine della gita
ecco scintillare il mare
e la vista assai gradita
del bel Porto rimirare.

Così allora venni presa,
trasportata sulla nave
oneraria perché pesa
e di merci è tanto grave ¹³ !

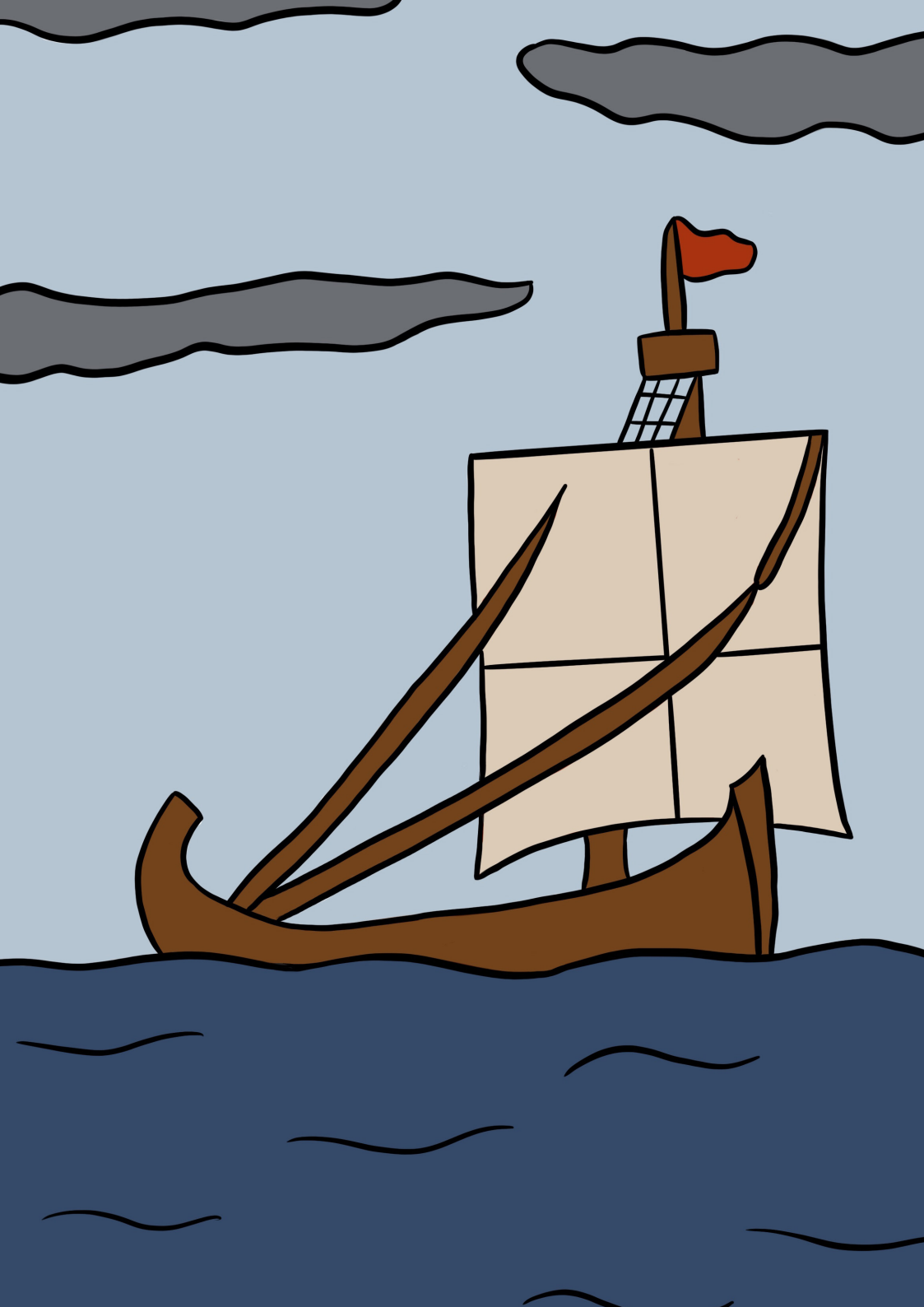
S' aspettava solo il vento
nella vela di maestra ¹⁴,
per salpare in un momento
dopo d'Iside la festa ¹⁵.



Poi di botto ecco si mosse
quella grande imbarcazione
e sentimmo forti scosse
della stiva al gran pennone.

Con la prora verso oriente
superammo le due coste,
l'alto mar poi finalmente
a noi fece le sue poste ¹⁶.

per sei notti e sette giorni
si viaggiò tranquillamente,
ecco quindi come stormi
nuvoloni all'orizzonte.



Brillò un lampo da sinistra ¹⁷,
poco dopo forte un tuono
e dei flutti la tempesta
scatenò dal mar Nettuno ¹⁸.

“Alle acque tutto presto !”
Alto e dritto sulla prora
l’armatore con un gesto
“Dai !” Gridava a squarciagola ¹⁹.

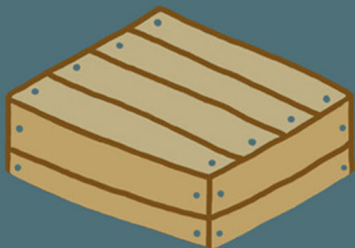
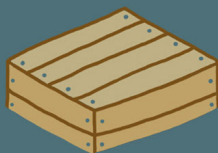
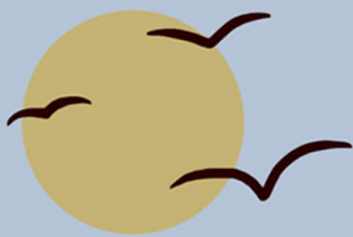
come fossero saette
giù volarono i bagagli
quando il mar mette alle strette
non c’ è tema che tu sbagli.



In quel grande pandemonio,
con un'ascia e con grand'estro,
l'armatore Ulpio Petronio ²⁰
troncò l'albero maestro ²¹ !

Non appena fu doppiato
quello stretto già del Gallo ²²,
come s'era presentato
il mal tempo volse al bello.

Finalmente corre calma
va con una vela sola ²³,
sì la nave è meno colma
però può viaggiare ancora.



Dalla stiva, rincuorata,
senza più trepidazione,
altri giorni viaggiai grata
per la mia navigazione.

Alla fine all'orizzonte
là nel cielo il Monte Cavo ²⁴
e poi il Faro più evidente ²⁵
quello proprio che aspettavo !

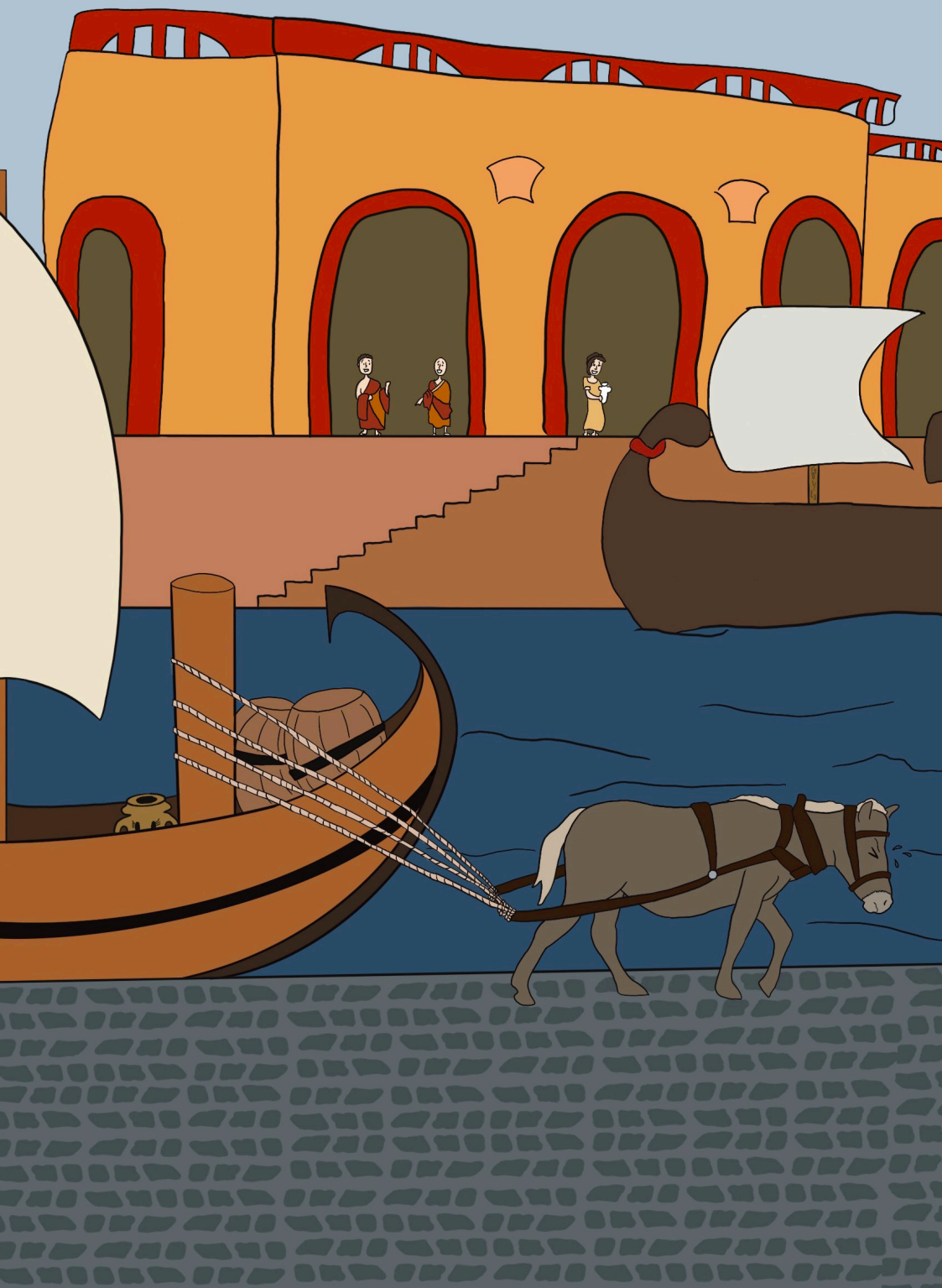
Dentro i bracci del gran Porto
con la nave giù alla fonda,
ero pronta pel trasporto
nella navicella tonda.



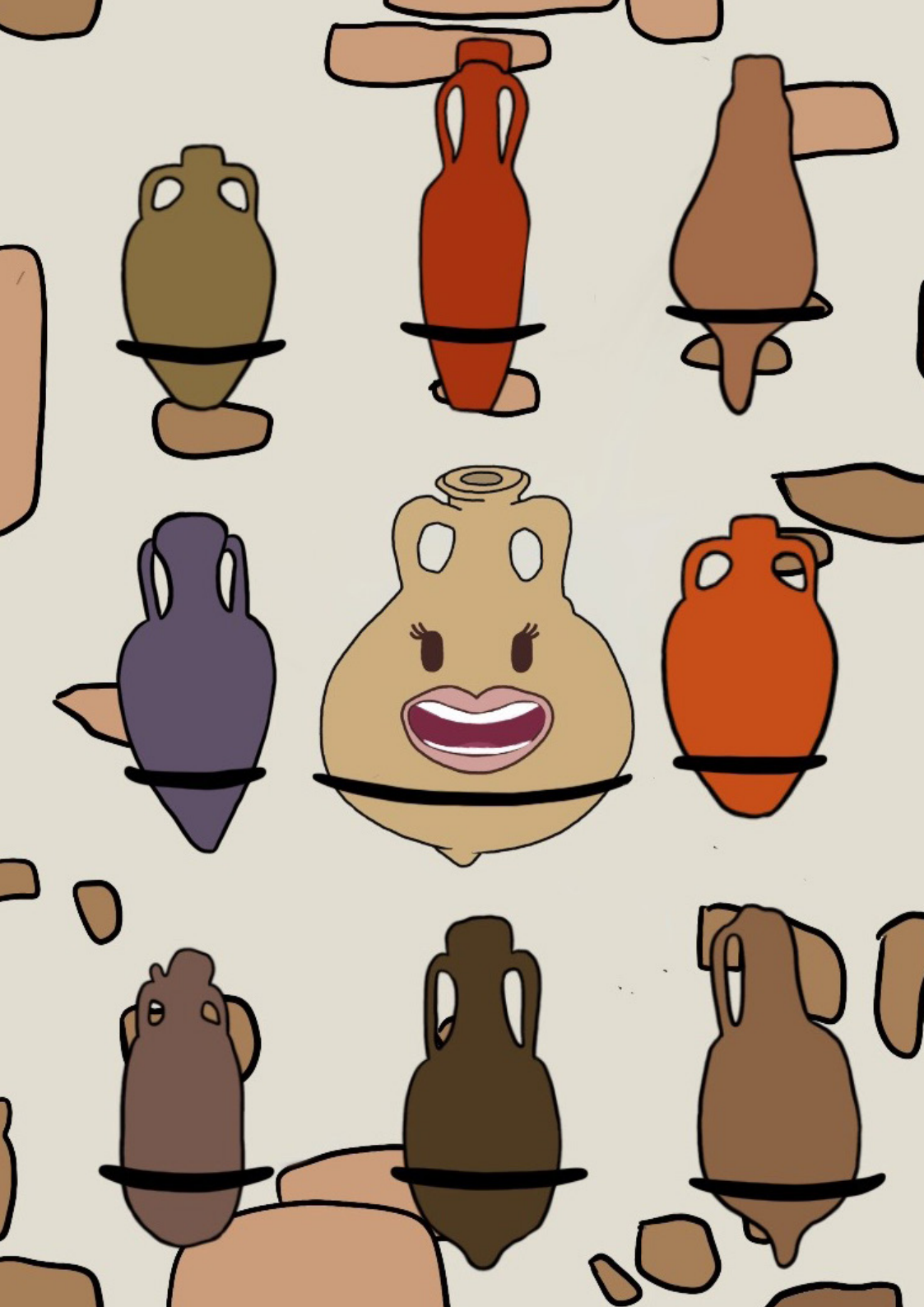
Ecco allora un lavorante
nella stiva vien bel bello
e dal ponte assai volante
mi portò sopr'al battello ²⁶.

Alle spalle il Mar Tirreno
verso il Tevere accogliente,
nel Canale di Traiano
si passò controcorrente ²⁷.

Per tre giorni e per tre notti
sul quel fiume arditamente
con le funi e coi bardotti ²⁸
risalimmo la corrente ²⁹.



Così all'alba di un bel maggio
a Testaccio fui con l'olio,
dopo tutto quel gran viaggio
giunsi infine al nostr'Emporio ³⁰ !



Note alla Ballata

1 La protagonista della Ballata, che si presenta al lettore nella quartina successiva, viene scoperta in uno scavo archeologico dello storico quartiere di Testaccio, l'antico Porto fluviale dei Romani.

2 L'anfora che governerà il timone del viaggio avventuroso si rivela essere una Dressel 20, così come viene chiamata dagli archeologi, per via della classificazione fatta dallo studioso Heinrich Dressel sul finire dell'Ottocento. Prodotte nella Spagna Betica, odierna Andalusia, tra il I e il III sec. d.C., le Dressel 20 trasportavano l'olio particolarmente pregiato di quella provincia romana. Il monte Testaccio (*mons testaceus*, "monte dei cocci"), la collina artificiale che dà il nome al quartiere romano, costituita da frammenti di anfore rotte, raggiunge la sua spiccata altezza di 54 m. sul livello del mare, grazie soprattutto alla presenza di anfore olearie Dressel 20.

3 Come si vedrà più avanti, la nostra Valeria viene fabbricata al tempo dell'imperatore Traiano, che regna tra il 98 e il 117 d.C.: da allora sono effettivamente trascorsi poco meno di due millenni!

4 A quel tempo Roma, dopo la conquista della Dacia, l'attuale Romania, aveva raggiunto la sua massima espansione militare e politica. Governava buona parte dell'attuale territorio europeo, diverse aree dell'Asia occidentale e l'intera fascia costiera nordafricana. Il Mar Mediterraneo era per quei Romani il "*Mare Nostrum*".

5 L'anfora Valeria accenna qui a Gaio Ottavio (Ottaviano) Augusto, grazie alla cui fine scaltrezza politica, sul finire del I sec. a.C., le antiche istituzioni repubblicane si dissolvono nel nuovo potere imperiale, di cui Ottaviano sarà il primo *princeps*.

6 Come ci ricorda Tito Livio, nella Storia di Roma dalla sua fondazione (XXXV, 10, 11-12), nell'anno 193 a.C. la piana di Testaccio - libera da edifici e a completa vocazione agricola - viene prescelta dalla città con una popolazione in forte crescita, per la costruzione del nuovo porto fluviale di Roma, in sostituzione dell'antico scalo mercantile del Foro Boario (nell'area dove oggi si trova il Palazzo dell'Anagrafe), con assai ridotte possibilità di espansione.

Così in quell'anno gli edili curuli (magistrati che avevano la cura della città) Marco Emilio Lepido e Lucio Emilio Paolo, con finanziamento pubblico, le cui risorse derivavano da una multa imposta "a molti allevatori di bestiame", intraprendono i lavori per il nuovo complesso portuale.

L'area di Testaccio, tra il fiume e le pendici dell'Aventino, a partire da quel momento si arricchirà di un numero sempre maggiore di strutture portuali e di monumentali depositi di stoccaggio delle merci (gli *horrea*), conservando la sua fondamentale funzione commerciale fino alla tarda età imperiale.

7 L'anfora Valeria allude qui alla sua origine spagnola.

8 "Il Gran Fiume" traduzione dall'arabo di *al-Wādī al-Kebīr*, ovvero l'odierno Guadalquivir, è il fiume che i Romani conoscevano con il nome, probabilmente iberico, di *Baetis*, da cui la denominazione di *Hispania Baetica*. Il fiume bagna Cordova e Siviglia, le romane *Corduba*, sede del proconsole (governatore) della provincia, e *Hispalis*.

9 Smisurati campi di olivi delle ville produttive dei senatori romani, grandi proprietari terrieri, si estendevano a perdita d'occhio nella vasta regione spagnola.

10 Gaio Antonio Quieto, di età flavio-traiana (fine I-inizi II d.C.), possedeva effettivamente una figlina e cioè un'officina per la produzione di anfore, poco a nord di Siviglia, a ridosso del Guadalquivir, nel territorio dell'attuale comune di Alcolea del Rio.

11 Dal geografo di lingua greca Strabone (*Geografia*, III, 2.3) apprendiamo che il fiume era agevolmente navigabile con battelli fluviali fino "ai luoghi un po' più a monte di Cordova, a 1200 stadi dal mare", cioè ad una distanza di ben oltre 200 Km. dalla foce.

12 La nostra amica dall'entroterra di Siviglia, attraverso le correnti del Guadalquivir, si ritrova infine, con il suo battello, sulla costa in prossimità di Cadice, da dove, come vedremo, quando sarà giunto il momento propizio, salperà alla volta di Roma.

13 Arrivata a Cadice l'anfora viene trasportata, da inservienti portuali, dal battello fluviale alla nave oneraria, cioè il grande bastimento commerciale, sul quale, con innumerevoli "sorelle" ed altre ingenti mercanzie, affronterà il lungo viaggio per mare.

14 E' la vela dell'albero maestro della nave oneraria, fissato nella parte centrale della chiglia. Di forma quadrangolare, la vela era spesso sormontata da un'altra vela triangolare, più piccola, il *siparum* (la "vela di gabbia"), che dava uno slancio aggiuntivo all'andatura della nave: "non c'è niente che favorisca la velocità della nave quanto questa vela che sta in alto; è da qui che la nave riceve la spinta maggiore", così scrive Seneca al suo amico Lucilio nella descrizione dell'arrivo della grande flotta Alessandrina al porto di Pozzuoli (Seneca, *Lettere a Lucilio*, 77). Le onerarie erano in genere provviste di un secondo albero minore, inclinato in avanti sul ponte di prua.

15 Con il *navigium Isidis*, la festa della nave di Iside, il 5 di marzo, in coincidenza dell'equinozio di primavera, veniva riaperta la grande navigazione per mare, interrotta da novembre, per l'intera durata del cosiddetto "*mare clausum*", periodo corrispondente al tardo autunno e ai mesi invernali.

Una vivace descrizione di questa festività si trova nell'XI libro dell'*Asino d'oro* di Apuleio (capp. 5 e 6).

16 La nave, volgendo la sua prua ad est, doppia le cosiddette Colonne d'Ercole, l'attuale stretto di Gibilterra, passando dall'Oceano Atlantico al Mar Mediterraneo, prendendo finalmente il largo. Per una settimana, come apprendiamo dalla quartina successiva, tutto filerà liscio. Ma alla settima notte di viaggio...

17 La burrasca che coglie all'improvviso la nave romana che tra il suo prezioso carico annovera la nostra carissima Valeria, ricorda da vicino quella descritta dal poeta Giovenale, nella sua dodicesima Satira, dedicata al fraterno amico Catullo scampato appunto ad un fortunoso, ed in quel caso vero, viaggio per mare.

18 Dio delle acque correnti e poi del mare, nella mitologia romana; si identifica con il Poseidone dei Greci.

19 Il *navicularius*, ovvero il proprietario della nave, viste le pessime condizioni atmosferiche e la possibilità assai realistica di un rovinoso naufragio, ordina energicamente all'equipaggio di gettare il carico in mare, per la salvezza delle vite e della nave stessa.

Dobbiamo immaginare che è assai probabile che una volta a terra siano state applicate le disposizioni della cosiddetta "*lex Rhodia de iactu*" (legge rodiese sul gettare le merci in mare in caso di burrasca). Secondo questa legge, infatti, i proprietari delle merci gettate in mare potevano agire contro il *navicularius*, il quale a sua volta avrebbe agito, come conduttore della nave, contro gli altri *mercatores*, le cui merci fossero arrivate a destinazione. Questa legge del diritto nautico romano, le cui norme possiamo leggere nel Digesto (una sorta di antologia delle opere più importanti dei giuristi romani) nel *Corpus Iuris Civilis* di Giustiniano (Digesto XIV, 2, 2), aveva lo scopo di ripartire proporzionalmente, tra tutti i partecipanti alla spedizione commerciale, gli eventuali danni causati dalle tempeste.

20 Il primo nome dell'armatore, formato inusualmente da due gentilizi romani (*gens Ulpia* e *gens Petronia*), pur essendo di fantasia richiama quello della famiglia dell'imperatore Traiano: *Marcus Ulpius Traianus*.

21 In un estremo tentativo di averla vinta sulle formidabili forze della natura, Ulpio Petronio arriva ad abbattere l'albero maestro della sua nave a colpi di ascia.

22 Apprendiamo così che la burrasca si era scatenata all'ingresso delle Bocche di Bonifacio, lo stretto che separa la punta Bonifacio sulla costa corsa, da S. Teresa di Gallura in Sardegna, che in antico era detto appunto *Fretum Gallicum*. Superato lo stretto ed entrata nel Mar Tirreno, la nave ritrova come d'incanto il bel tempo.

23 E' la vela di prua.

24 Dopo altri giorni di tranquilla navigazione ecco finalmente apparire in lontananza, alla vista dell'equipaggio, i Colli Albani con la cima del Monte Cavo. A quei tempi, infatti, la "skyline" dal mare verso la costa a Fiumicino prevedeva solo la splendida veduta del paesaggio naturale in armonia con piccoli villaggi e ordinate ville suburbane!

25 Si tratta del faro all'imbocco del Porto di Claudio, la nave ha dunque in lontananza sullo sfondo il bacino del Porto di Traiano. Un'idea di massima sull'aspetto di questo faro e delle sue caratteristiche ci viene suggerita dal cosiddetto Rilievo Torlonia, del III sec. d.C., che rappresenta l'ingresso di una nave oneraria in un porto, che secondo alcuni studiosi è identificabile, appunto, con quello di Claudio. Secondo il parere di altri archeologi, invece, il rilievo mostrerebbe il Porto di Traiano.

26 Una volta arrivati a *Portus*, per i grandi bastimenti c'erano due possibilità di sbarcare le mercanzie: o venivano scaricate dai facchini sulle banchine e poi immagazzinate temporaneamente negli *horrea*, i grandi depositi delle merci; oppure, nel caso di una spedizione più veloce e meno dispendiosa, le onerarie rimanevano a distanza dai moli ed il loro carico veniva

trasportato direttamente sui battelli fluviali, per la risalita verso Roma. A quanto ci riferisce, la nostra amica arriva, con le altre merci scampate al fortunale, direttamente nella Città Eterna, senza sostare nei monumentali magazzini del Porto di Traiano.

27 Il battello su cui viaggia Valeria, lascia il Tirreno per entrare, attraverso la *Fossa Traiana* (il canale artificiale di *Portus*), nelle acque del Tevere, che scorrono verso il mare.

28 Animali da traino, incrocio ibrido tra un cavallo e un'asina.

29 Le caudicarie (i battelli fluviali) erano in grado di risalire la corrente e i meandri del Tevere solo con il sistema dell'alaggio, cioè trainate dalla riva, lungo la cosiddetta via alzaia, attraverso un grosso cavo. A differenza di quanto ci racconta la nostra anfora, a Roma, in realtà, il traino delle barche commerciali era affidato, per lo più, a squadre di battellieri, che le tiravano per mezzo di corde a bretelle, attaccate al grosso cavo di risalita.

30 A conclusione del lungo e rocambolesco viaggio, è interessante notare come Valeria, nonostante provenga da una terra d'oltremare, apostrofi lo scalo commerciale di Testaccio come il "nostr' Emporio": questo ci fa ben comprendere tutto il suo orgoglio di essere un'anfora romana!

Il viaggio avventuroso dell'anfora Olearia
2023/2024

Illustrazioni: Liceo Artistico Paritario Ugo Foscolo

Francesca Ciambellini
Ginevra Carchedi
Aurora Squartini
Ambra Pastena
Giorgia Piancatelli
Giorgia Zannetti
Giulia Lai
Margherita Prisco
Melissa Aquino
Stella Gioia
Sara Viscarelli
Claudia Raponi
Elisa D'Angelo
Gabriele Buchetti
Christian Monticelli
Federico Acquaviva
Graziano Scotto di Marrazzo



Prof.ssa Cristiana Gucciardo, Prof.ssa Sabrina Paoletti

