

DUE POPOLI - UNA STORIA

**STUDI  
DI STORIA ITALO - ELLENICA**



A CURA DI  
NIKOS MOSCHONAS

**ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ Ε.Ι.Ε.**  
**ΚΒΕ - ΚΝΕ**

VOLUME I

CAMERA DI COMMERCIO ITALOELLENICA  
ATENE 1998

DUE POPOLI - UNA STORIA

**STUDI  
DI STORIA ITALO - ELLENICA**



A CURA DI  
NIKOS MOSCHONAS

**ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ Ε.Ι.Ε.  
ΚΒΕ - ΚΝΕ**

VOLUME I

CAMERA DI COMMERCIO ITALOELLENICA  
ATENE 1998

## IL PORTO DI PATRASSO E LA COMUNICAZIONE CON L'ITALIA DURANTE L'ERA REPUBBLICANA

NEL SUO NOTEVOLE STUDIO sui commercianti italiani nell'Oriente, J. Hatzfeld riteneva che, a l'epoca repubblicana, il porto di Patrasso non rivestisse alcun ruolo importante nel sistema delle comunicazioni marittime con l'Oriente e questo spiegava secondo la sua opinione, l'assenza di un *conventus civium Romanorum* nella città. I *negotiatores* (commercianti) che viaggiavano in Grecia usavano altri porti, come quello di Ambracia sulle coste di Epiro o quello di Creusa dentro il golfo di Corinto e specialmente sulle coste beotiche. L'ultima città svolgeva secondo Hatzfeld un ruolo di privilegio; la sua posizione eccezionale, al termine di una importante via terrestre che passava da Tespié e che conduceva alla Grecia Centrale e ad Eubea, la rendevano porto importante di destinazione per le navi provenienti dall'Occidente; questo avrebbe giustificato, secondo lui, la presenza di commercianti romani in questa città e nelle città vicine.

È vero che sarebbe difficile mettere in dubbio la presenza di commercianti romani inseriti o meno in comunità sull'asse Calcide-Creusa, ma l'importanza attribuita all'ultima città, è secondo il nostro parere sopravvalutata. Anzitutto, non abbiamo alcuna testimonianza di esistenza di una comunicazione regolare con l'Italia e certi esempi che vengono menzionati dallo stesso Hatzfeld, si riferiscono all'uso del suo porto solo per i movimenti casuali dell'esercito romano in direzione o provenienza del nord. Contrariamente l'uso del porto di Patrasso come stazione intermedia verso le Isole Ionie e da lì verso l'Italia, sembra molto di più sistematico.

La seconda argomentazione riportata da Hatzfeld, è che Cicerone (*Ad Atticum* V, 9), partendo per Cilicia nel 51 a.C. non trovò da Brindisi a destinazione di Patrasso, che *actuarias*, cioè piccole navi leggere che

vano, in caso di necessità trasportare un passeggero frettoloso, ma che erano adatte ad una comunicazione normale e permanente. Del pari, al ritorno l'anno seguente, l'oratore, non fu particolarmente soddisfatto di essere imbarcato a Patrasso, perché la traversata era faticosa e lunga (*Ad Att. XVI, 9*). Il porto di Patrasso non aveva certamente l'importanza acquistò durante gli anni dell'impero, comunque non possiamo accettare l'opinione di Hatzfeld, che cioè non aveva ancora alcun ruolo. Le fonti del periodo mostrano che veniva usato "regolarmente" per la comunicazione diretta con l'Italia, dove la destinazione principale era Brindisi. Le navi mercantili che salpavano da Reggio e da Siracusa erano in grado di fare direttamente il viaggio fino a Patrasso (*Ad Att. XVI, 6, 1*), che senza dubbio era un porto importante questo periodo durante il quale Corinto era scomparsa e il vecchio centro religioso e politico dei Achei, nonostante il suo porto era un porto commerciale, non attirava i Romani. Il ruolo politico dell'ultima città era stato sostituito, dopo l'anno 146 a.C, a favore di Patrasso che cercò e riuscì ad approfittare della favorevole per se congiuntura e di conoscere anzi in un periodo di generale ed economico raggrinzimento, una certa fioritura la quale è confermata dagli scavi archeologici.

La posizione strategica di Patrasso all'entrata del golfo di Corinto spiega, come si vede, la sua utilizzazione dall'inizio dell'implicazione romana in Grecia sia come porto di imbarco o di sbarco delle legioni romane, sia come base navale militare; e appunto per questa ultima qualità fu durante le guerre civili il teatro della discordia e l'oggetto di rivendicazioni dalle flotte dei generali romani avversari dal momento che la sua posizione permetteva, non soltanto il controllo della Grecia centrale e del Peloponneso ma anche la comunicazione diretta e facile con l'Italia.

La miglior raffigurazione del ruolo di Patrasso, soprattutto alla fine della Repubblica, si trova nella corrispondenza di Cicerone con il suo amico Attico, con il servo fedele e segretario Tirone e infine con i suoi clienti abitanti a Patrasso il romano Manio Curio e i greci Lisone ed Asclapone. Tirone che accompagnava il suo signore durante il suo ritorno da Cilicia nel 50 a.C. si

ammalò per strada. Cicerone lo lasciò a Patrasso, perché voleva ritornare presto a Roma per la cerimonia del suo trionfo (*ad honorem nostrum* [*Ad Fam.* XVI, 1, 1]) prima che scoppiasse la guerra civile la quale sembrava inevitabile. Imbarcato su una nave a Patrasso il 2 novembre, arriva il giorno seguente ad Alisia sulle coste dell'Acarnania; ci resta un giorno (il 4 novembre) e si trova a Leucade dopo due giorni; il 7 novembre si trova ad *Actium* dove ritarda un giorno a causa del mal tempo; parte il 9 novembre per arrivare a Corcira (Corfù), dove resta immobilizzato dalla tempesta per sette giorni; il 17 percorre 120 stadi dal porto di Corcira a Cassiope, alle coste settentrionali dell'isola, dove i venti lo tengono ancora fino al 22 novembre; infine parte grazie ai venti favorevoli e nello spazio di una notte e di un giorno arriva in Italia (*Ad Att.* VII, 2, 1. - *Ad Fam.* XVI, 9) il 23 novembre prima ad Otranto e poi a Brindisi il giorno seguente, il 24 novembre.

L'oratore alle prime lettere che inviò già durante il suo viaggio, a Tirone, era convinto del rapido ristabilimento della salute del suo segretario. Le attive novità che arrivarono a Leucade rimandarono a più tardi il viaggio di ritorno di Tirone, probabilmente all'inizio del periodo invernale, un fatto che richiedeva maggiori precauzioni (*Ad Fam.* XVI, 9, 4:) «Resta chiederti, regarti di non prendere il mare sconsideratamente: l'abitudine dei marinai è di constringere la gente per guadagnare di più; sii prudente mio Tirone: una lunga e difficile traversata ti aspetta ancora; se puoi con Mescinio: è prudente quando viaggia per mare. In caso contrario devi trovare un uomo di qualità di cui il prestigio si imponga sul comandante della nave».

Purtroppo Mescinio tornerà da solo, perché una nuova recidiva di salute stacolò Tirone di viaggiare con lui; ogni intenzione di ritorno durante il tutto periodo invernale viene adesso respinta (*Ad Fam.* XVI, 11, 1): «non ti devi esporre ammalato al mal di mare, né di essere obbligato ad intraprendere una pericolosa traversata di inverno»; lo consiglia in una sua lettera. Cicerone pone la sua speranza ad A. T. Varrone, il quale si assume la responsabilità di sorvegliare la salute di Tirone e di organizzare la traversata senza però indicare la data precisa (*Ad Fam.* XVI, 12, 6). Dalla corrispondenza

dell'oratore con Attico veniamo a sapere che la salute di Tirone dopo un miglioramento passeggero diventò di nuovo critica (*Ad Att.* VIII, 6, 5.). Ad aprile Tirone si trova ancora a Patrasso e tornerà a Roma appena l'estate del 49 a. C.

La corrispondenza lascia intendere che il porto di Patrasso servisse come capolinea per la comunicazione con Brindisi, il quale si considerava come porta dell'Italia. Era molto facile trovare dei viaggiatori con provenienza o destinazione l'Italia: «esiste un mezzo» scrive Cicerone (*Ad Fam.* XVI, 5, 2) a Tirone, «e lo userai se mi vuoi bene; ogni giorno Acaste deve stare al porto; ci si troverà un sufficiente numero di persone ai quali potremo affidare le lettere, e che saranno felici a consegnarmele nelle mie stesse mani; io non lascerò scappare l'occasione di un viaggiatore che viene a Patrasso». La corrispondenza frequente fra i due uomini, che viene assicurata grazie alla regolare comunicazione marittima con Patrasso, è di certo molto difficile durante il periodo del mal tempo; è caratteristico che l'oratore, dopo la sua partenza da *Actium* e fino al suo arrivo a Brindisi non gli inviò che una lettera da Corcira. Arrivando in Italia continua ad inviare lettere a Tirone, meno frequentemente però; la sua ultima lettera, da Capua, è datata il 27 gennaio (*Ad Fam.* XVI, 12); le comunicazioni durante il periodo invernale (*mare clausum*) non sono buone senza però interrompersi del tutto e l'oratore si domanda se le sue lettere arrivano a Patrasso.

La corrispondenza di Cicerone con Attico svela che la città era collegata durante lo stesso periodo con altri porti dell'Italia e della Sicilia. Le informazioni che vengono fornite riguardano il progetto di un viaggio di Cicerone in Grecia il 44 a. C.; volendo evitare l'abituale imbarco a Brindisi, porto controllato in quell'epoca dai suoi nemici politici, rivolse ad Attico una lettera (*Ad Att.* XVI 5, 4) nella quale gli spiega che gli venissero offerte due possibilità per il passaggio a Patrasso: sia da Reggio sia da Siracusa, «perché il viaggio da questa città verso la Grecia veniva elogiato» (*quod ab ea urbe transmissio in Graeciam laudabatur*). Il viaggio da questi porti poteva essere eseguito sia direttamente verso Patrasso con una *oneraria navis*, cioè una

nave di trasporto pesante e lenta, la quale non aveva paura della navigazione al mare aperto, o diversamente con le *actuariae naves*, navi più piccole e leggere, le quali temevano di più la tempesta e che potevano più facilmente rifugiarsi, in caso di pericolo, al porto più vicino; in questo caso il viaggiatore doveva cambiare nave a certi porti, come si può dedurre dall'uso del plurale "actuariae" contrariamente al singolare "oneraria", che si usa per la nave di trasporto diretto e immediato (*Ad Att.* XVI, 6, 1).

Il collegamento di Patrasso con i porti italiani è stato interrotto durante l'ultima guerra civile e gli scompigli che questa ha provocato; durante l'Impero però, la fondazione di una colonia e la sistemazione del suo porto hanno rafforzato il ruolo di Patrasso nel sistema delle comunicazioni con l'Italia; J. Rougé ha studiato due traversate immaginarie che risalgono certo, agli anni imperiali, ma che si riferiscono ad un'epoca anteriore; si tratta della navigazione di Enea da Troia a Cartagine, come ce l'ha riportato Dionisio di Alicarnasso nelle *Antichità Romane* (I, 50-51) e Virgilio nel terzo libro dell'*Enneide*. La descrizione dell'itinerario è presa dalla realtà contemporanea e da questo punto di vista malgrado la "finzione" è un documento storico importante. Lo stesso succede con la narrazione di Plutarco (*De defectu oraculorum* 419 B-DO) in relazione alla morte del grande Pan; la nave della questione nella narrazione venendo da Patrasso passa dalle Echinadi —a sud dell'Acarnania— e in seguito attraversando lo Ionio incontra la piccola isola di Paxos e finalmente attraverso lo stretto di Corfù arriva di fronte a Paleò, cioè Butrinto, dove il comandante avvisa della morte di Pan.

In quest'epoca l'importanza del porto di Patrasso viene segnalata anche da altri scrittori contemporanei come Plinio (*Naturalis Historia* IV, 11) o Agatemero (*Geographi Graeci Minores* II, 471, ed. C.Muller): Patrasso è sempre la prima stazione per le navi provenienti dall'Istmo, in seguito si riferiscono Leucade, Corfù e Brindisi. Le liste agonistiche rivelano le tappe dello stesso itinerario fatto dagli atleti internazionali che partecipavano alle gare delle città greche e italiane. Al contrario le navi da carico potevano

esentarsi da tutte le tappe intermedie e viaggiare in mare aperto dirette dal golfo di Patrasso direttamente verso l'Italia o la Sicilia, ma questo percorso nascondeva maggiori pericoli. Aristide (XXIV B, 540, ed. Dindorf) fece un percorso faticoso e diretto dalla Sicilia in due notti e un giorno; la corrente condusse tranquillamente la nave fino a Cefalonia, ma il seguito del viaggio verso Patrasso fu pericoloso a causa di una tempesta.

Questo itinerario marittimo per il quale la corrispondenza e le fonti posteriori apportano particolarità interessanti, è noto da molto tempo: navi che partivano dai porti della costa occidentale dell'Asia Minore, arrivavano attraverso le isole del mare Egeo alla costa continentale greca; di là in proporzione alla loro grandezza e il loro carico, passavano sia dall'Istmo di Corinto, o doppiavano il capo di Malea, al Peloponneso meridionale. La prima via, attraverso l'Istmo, più breve e meno pericolosa, era destinata durante l'epoca repubblicana, per i viaggiatori e i passeggeri importanti. Per questa ragione fu adottata dalla navigazione ufficiale, almeno fino al primo secolo della nostra epoca, perché era per le persone importanti una via affascinante, con molte tappe intermedie. La seconda via era destinata per le grandi navi commerciali, le quali rischiavano di meno viaggiando al mare aperto; queste potevano andare direttamente in Sicilia, ma in certi casi seguivano le coste greche occidentali fino a Corfù o l'isola Sason, e da lì si dirigevano in seguito sia verso Brindisi, sia verso lo stretto di Messina e il mare Tirreno. Questo percorso era relativamente facile, perché i marinai avevano come punti di riferimento e di orientamento il capo Leucata sulla penisola meridionale della Leucade, il monte *Φαλακρόν όρος* di Corfù (Strab. VII, 7, 5), e sulla costa italiana il capo *Υαπύγιον* (*Leucopetra Tarentinorum*) e il capo Dell'Armi (*Leucopetra Reggina*) in Sicilia.

La prima parte del viaggio tra le Isole Ionie era facile per la navigazione, perché le correnti in questa zona, in generale non erano sfavorevoli. Infatti dopo aver abbandonato il golfo di Corinto all'altezza del capo di Araxos si dirigevano verso nord-ovest per arrivare ad Actium, ad una distanza di 180 miglia. Durante questo viaggio la nave doveva sfruttare le correnti calde della



zona navigando alle vicinanze delle coste dell'Acarmania dato che la brezza marittima locale soffiava solo per un certo tempo della giornata, è improbabile che le navi passassero le coste dell'Acarmania in un giorno; i porti dell'Acarmania e le Isole Ionie erano, in questo caso, delle stazioni convenienti per le navi che si dirigevano verso nord-ovest; Di tutti questi porti il più importante fu quello di Leucade, che era la prima stazione delle navi che partivano da Patrasso. Il percorso più facile e rapido per andare dal porto di Leucade ad Actium passava dallo stretto di Leucade, il famoso *Dioryctos*; Con venti favorevoli questo viaggio durava 3 o 4 ore circa per una nave commerciale, di meno di due ore per una trireme. Propabilmente questo percorso seguì Cicerone durante il suo viaggio l'autunno del 50 a.C. quando prima di dirigersi a Leucade si fermò al porto di Alisia sulle coste di Acarnania; questa stazione non sembra essere né regolare né indispensabile per le navi che si dirigevano verso l'Italia.

Per la navigazione verso sud, in partenza da Corfù o da Actium fino all'entrata del golfo di Corinto, il percorso era completamente diverso. In questo caso, la via migliore passava dalla parte esterna di Leucade e da quella interna di Cefallonia e di Itaca (all'estremità sud-ovest di Leucade). Così Cicerone nel suo viaggio verso l'Oriente, il giugno dell'anno 51 a.C., volendo evitare questa via marittima che faceva il giro di Leucade, preferì, dopo essere arrivato ad Actium, la via terrestre: *Actio maluimus iter facere pedibus, qui incommodissime navigassemus et Leucatam flectere molestum videbatur...* (*Ad Att.* V, 9). Il grande inconveniente della prima parte del tragitto attraverso le isole Ionie era la lentezza, perché la navigazione durava un giorno e le navi dovevano penetrare in spiagge sconosciute delle Isole Ionie e della costa di fronte, prima di prendere il largo nell'Adriatico, all'altezza dello stretto d'Otranto. Cicerone impiegò tre settimane per effettuare il percorso tra Patrasso e Brindisi nell'ottobre del 50 a.C. una durata, certamente, molto lunga, perché se non contiamo i ritardi dovuti al mal tempo, la durata effettiva del viaggio dell'oratore non era che di sette giorni, di cui sei per il viaggio tra Patrasso e Corfù, con quattro tappe intermedie, ed uno solo per il tragitto

dell'Adriatico da Cassiope a Otranto. La parte più stretta di questo passaggio è il cosiddetto "stretto di Otranto", delimitato dall'isola Sason, al nord-ovest di Corfù e Iapigia sulla riva di fronte. La distanza tra questi punti è solo di 50 miglia nautiche e la navigazione non durava più di dieci ore, quanto il vento era favorevole. Cicerone (*Ad Fam.* XVI, 9) giustamente approfittò di un intervallo di buon tempo per realizzare la traversata con velocità di 7 chilometri all'ora (o 4 nodi). Lo stesso tentativo di Cesare da Apollonia l'inverno dell'anno successivo (49/48 a.C.) fu meno riuscito, a causa di una terribile tempesta: Lucano (*Pharsalia* V, 504-577) dà una descrizione di questa impresa volontariamente esagerata, non molto lontana però dalla realtà e Plutarco (*Caesar*, 38) parla ugualmente di venti i quali impedirono definitivamente a Cesare di fare la traversata da Apollonia a Brindisi. In ogni caso, la descrizione di questi venti non si allontana molto dalla ben nota realtà moderna. Si tratta probabilmente del vento dalmatico "borra", che scendendo dalle montagne dalmatiche, delle volte, è più tremendo del vento nord-ovest (maestrale) perché si muove con la velocità di 150 chilometri all'ora.

Che questa via marittima di comunicazione ebbe, durante l'era repubblicana, un ruolo determinato nello sviluppo del commercio e dei scambi non c'è alcun dubbio. Questo ruolo non è nuovo; basta ricordare, le colonie e le scale (centri di commercio) che sono stati fondati sulla costa orientale dell'Adriatico da Corinto, che fu per molti secoli l'indiscutibile dominatore del commercio con l'Occidente. Questa via marittima perse l'interesse che aveva all'inizio, dal momento che l'Etruria smise di essere mercato importante, però l'interesse si rinovò con l'intervento di Roma alla Magna Grecia. I commercianti Romani o Italiani, che cominciarono a percorrere questi mari, sono stati in un certo modo i prodomi degli eserciti che non tarderanno a presentarsi; infatti quando i loro interessi e la libera circolazione nell'Adriatico sono stati contestati dalla pirateria illirica, Roma non esitò ad intervenire militarmente per ristabilire l'ordine; le guerre illiriche aprirono nuovi mercati sulla costa orientale dell'Adriatico e molte occasioni per altri contatti; Le ambasciate dalle città greche a Roma si succedevano l'una l'altra;

merosi *negotiatores* romani e italiani vennero a installarsi nelle nuove regioni con la speranza di guadagnare presto e molto.

La dipendenza politica definitiva della Macedonia e della Grecia da Roma dopo il 146 a.C. inaugurò un nuovo periodo di rapporti e creò una vera linea di navigazione tra i porti dell'Italia meridionale e quelli della costa orientale dell'Adriatico, del Peloponneso e della Grecia centrale. All'inizio, questa via passava per *Brundisium* (Brindisi), che comunicava attraverso via *Appia* con Roma, o con il porto di *Dyrrhachium* (Durrazzo) o con il porto di Cassiope a nord-est di Corfù. Di questi due porti, *Dyrrhachium* aveva, certamente una importanza maggiore, perché si trovava al termine occidentale di una principale via di comunicazione terrestre, cioè della via *Egnatia*, la quale attraversava la Macedonia e la Tracia risultava l'asse principale di traffico e di comunicazione del mondo romano con l'Oriente. Le navi che si dirigevano verso la Grecia meridionale del sud partivano da Cassiope o da Corfù da dove attraverso le Isole Ionie arrivavano a Patrasso e di là, sia per via mare attraverso l'Istmo, sia per via terra finivano al porto di Atene.

Il fatto che questa via marittima fu secondaria dall'aspetto soprattutto economico è indubitabile. I nuovi assi commerciali e i centri economici si trovavano altrove (Asia Minore, Egitto, Africa, Taranto ecc.) e la penisola italiana giocava un ruolo molto piccolo nella nuova distribuzione della ricchezza e del lavoro. Il confinamento con le coste italiane diede qualche impulso negli scambi che vengono confermati dai reperti epigrafici, monetari e archeologici. Sembra che tra le città della costa orientale dell'Adriatico, *Phoenike* godesse una relazione particolare con Roma. Il ruolo principale della città nel racconto di Polibio, in associazione ad un grande numero di nuovi elementi storici mostrano secondo M. G. Crawford, l'esistenza di un contatto regolare con Roma. Purtroppo i tesori monetari i quali provengono dalle città della Grecia occidentale e vengono datati al periodo repubblicano, sono rari, perché fino all'epoca imperiale, il denaro non veniva usato in Grecia per gli scambi; è caratteristico che i due tesori di Actium si collegano direttamente con i fatti storici che si sono svolti nell'area alla fine della seconda guerra civile. L'uso

limitato del denaro dal I° secolo a.C. spiega la presenza di monete romane isolate, le quali vengono datate allo stesso periodo. In ogni caso la loro presenza a posti come Corfù, Cefalonia, Actium, Cassiope, Delfi e Patrasso, che si trovano sulla via marittima tra la Grecia e l'Italia, indicherebbe il frequente uso di questi porti da militari, diplomatici, pirati, viaggiatori e alla fine da commercianti o imprenditori. Questi ultimi furono attirati presto (inizi del II° secolo a.C.) dalla ricchezza delle nuove provincie di Roma e cominciarono a confluire nelle più ricche di queste soprattutto durante il periodo della Repubblica. Si installarono in massa in città dell'entroterra e soprattutto in città costiere come Salona, Lissos e forse Dyrrachium e Apollonia. Lo stesso accade nell'Epiro. I *negotiatores* si presentarono nell'area agli inizi del II° secolo a.C. e investirono grandi somme nell'agricoltura e nell'allevamento del bestiame, che esportavano ai grandi centri italiani. Grandi fondi di terra di Epiro appartenevano a Romani ricchi, parecchi dei quali facevano parte della classe degli *equites*.

La corrispondenza di Cicerone parla dei poderi di Attico, ma sembra che i Romani, che facevano l'andare e venire tra l'Epiro e l'Italia, e che Cicerone chiama *Epirotici homines* (uomini di Epiro), fossero anche loro grossi proprietari terrieri. Un decreto consolare della confederazione acarnanica (*IG IX 1, 153*) onora due Romani, che sono, secondo Hatzfeld, *negotiatores* di Ambracia. La Acarnania, malgrado l'assenza di *negotiatores*, aveva dei rapporti commerciali con l'Italia dal III° secolo a.C., come viene testimoniato dalle monete acarnaniche che si trovarono in Italia. Tra le iscrizioni che si trovarono nelle Isole Ionie, delle steli sepolcrali provenienti da Corfù, indicano la presenza dei Romani nell'isola, i quali appartenevano a delle famiglie di commercianti note; è strano però che non troviamo nell'isola un'agglomerazione dei Romani *negotiatores* organizzata in *conventus civium Romanorum* data l'importanza di Corfù nelle comunicazioni tra la Grecia e la Puglia. Al contrario il gruppo dei Romani di Zante, che si trovava sulla via che faceva il giro di Peloponneso, sembra di avere qualche importanza numerica, perché riuscì a resistere nel 86 a.C. in un tentativo di Archelao di

conquistare l'isola. Incotriamo *negotiatores* Romani e Italiani a molte città della costa settentrionale del Peloponneso (Patrasso, Ègio, Pellene e forse Sicione) che si trovano sulla via marittima che abbiamo appena descritto.

L'unico *negotiator* a Patrasso è Manio Curio, amico e cliente dell'oratore, con il quale scambia diverse lettere; ripetutamente riceve l'oratore a Patrasso. Cicerone in queste lettere è molto vago riguardo l'esatto impegno di Curio; dice *Curius qui Patris negotiatur* (*Ad Fam.* XIII, 17, 1) ma purtroppo il significato di questo ultimo termine è molto vago; Curio avrebbe potuto occuparsi di affari bancari, perché il trasporto dei soldi a Tirone, che gli fu chiesto da Cicerone, non sembra che fosse un semplice favore verso il suo signore, ma che costituisse parte dei suoi affari correnti; il commercio potrebbe anche essere un proficuo impegno, data l'importanza di Patrasso per la comunicazione con l'Italia. Alla fine l'ultimo rapporto relativo nel 44 a.C. mostra che il trasporto delle informazioni e delle lettere avrebbe potuto costituire parte dei suoi impegni (*Ad Att.* XVI 3, 3). Curio fu un *negotiator* di grandissima importanza; i suoi impegni non erano incompatibili con la sua appartenenza ipotetica alla classe degli *equites* perché molti di questi erano *negotiatores*.

La brutta situazione politica a Roma è, forse, una delle spiegazioni del prolungato soggiorno di Curio a Patrasso, ma possiamo anche pensare che importanti interessi economici lo mantenessero in questa città di Peloponneso, malgrado l'insistenza di Cicerone (*Ad Fam.* XIII, 17, 1 e XIII, 50) che lo esortava a tornare nella capitale; il contenuto delle lettere di raccomandazione che chiese da Cicerone per conto del governatore della Macedonia Sulpicio, indicano che Curio voleva assicurare il suo patrimonio e i suoi interessi prima di ogni ritorno in Italia: *Quare, Cicero, mi persevera constanter nos conservare et Sulpici successorum nos de meliore nota commenda, quo facilius tuis praeceptis obtemperare possimus, teque ad ver libenter videre et nostra religere deportareque tuto possimus* (*Ad Fam.* VII, 29, 1). Questo ritorno che era stato previsto per la primavera del 44 a.C., non sembra che fosse realizzato e non possiamo affermare se Curio rientra più tardi o muore a

Patrasso.

Il caso di Menio Gemello è ancora più complesso. Esule politico stabilito a Mitilene, ad Atene e alla fine a Patrasso, divenne cittadino di questa ultima città e adottò il figlio di un suo concittadino, Lisone. Cicerone (*Ad Fam.* XIII, 19, 2) non dà dettagli degli impegni di Gemello e non possiamo affermare se aveva delle attività finanziarie in questa città. Al contrario di Patrasso, dove l'assenza di un *conventus civium Romanorum* è dovuta forse al casuale delle scoperte, la sua presenza è attestata nelle città vicine Ègio e Pellene. La presenza della prima comunità risale al periodo che segue la guerra di Mitridate; la seconda è posteriore, e risale all'inizio del periodo imperiale.

Non c'è assolutamente dubbio sui moventi che spingevano gli Italiani e i Romani commercianti a stabilirsi in città che si trovarono su una via marittima molto frequentata la quale nonostante le guerre civili e la pirateria, veniva usata senza interruzione da ogni genere di navi che navigavano verso la Grecia. Dalla metà del I° secolo a.C. ottene, pare, una nuova importanza grazie alla pace e all'insediamento nelle città costiere di molti commercianti Romani. Delle città che si trovano sulle coste sembra che Patrasso ottenesse, grazie al suo posto vantaggioso all'entrata del golfo di Corinto, i più grandi profitti: Il suo porto diventò la Porta di questa linea marittima e questo le fruttò vantaggi non solo economici ma anche politici i quali preannunziavano in un certo modo l'importanza che avrebbe ottenuto la città durante l'Impero. Da quell'epoca fino ai nostri giorni si impose come il porto della comunicazione con l'Italia e come una delle più importanti città di Peloponneso.

## BIBLIOGRAFIA

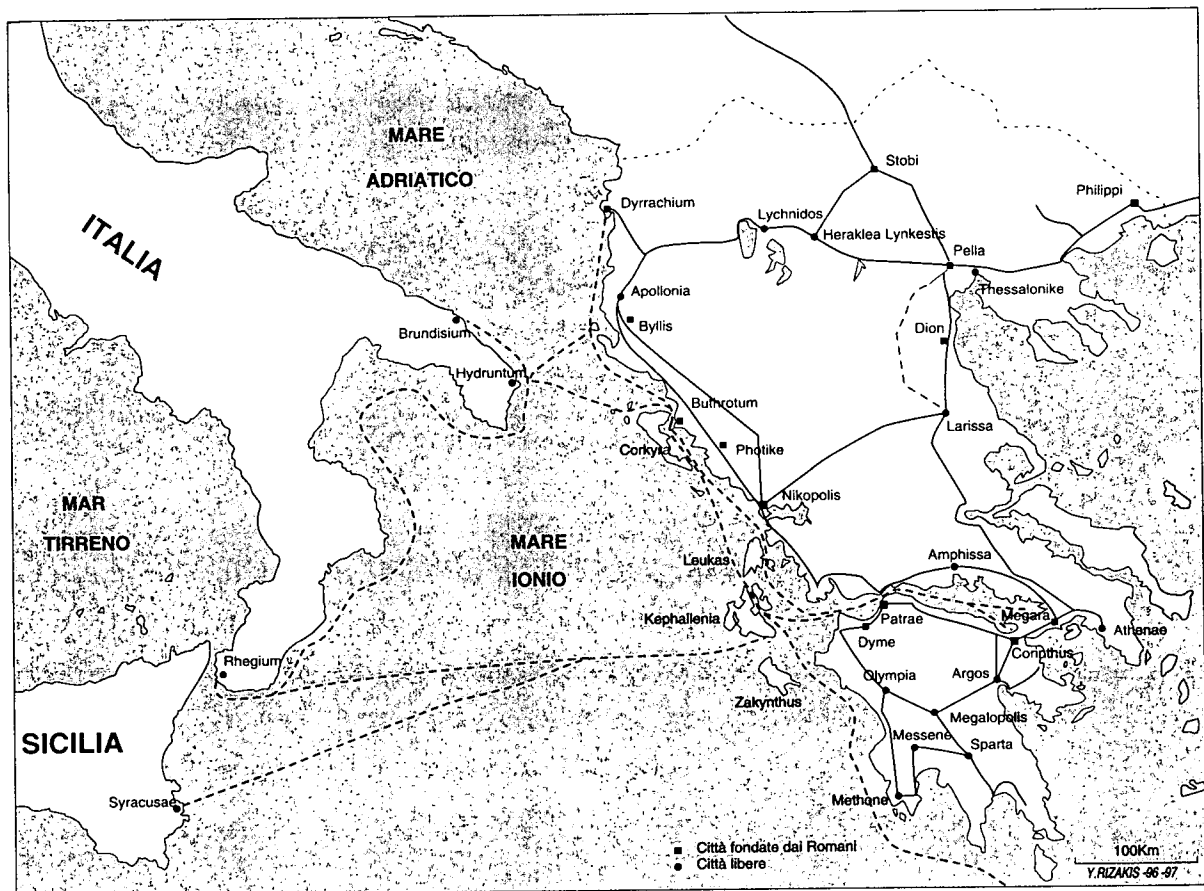
- BAYET, J., *Cicéron, Correspondance*, t. IV-V, (CUF), Parigi, 1950-1964.
- CRAWFORD, M., *Trade and Movement of Coinage across the Hellenistic Period*. «Scripta Nummaria Romana, Essays presented to Humphrey Sutherland», Londra 1978, pp. 1-11.
- HATZFELD, J., *Les trafiquants italiens dans L'Orient hellénique* [Bibliothèque

- des Ecoles françaises d'Athènes et de Rome, fasc. 115], Parigi 1919.
- LAMBOLEY, J.-L., *Le canal d'Otrante et les relations entre les deux rives de l'Adriatique*, «Actes du Colloque International sur l'Illyrie Méridionale et l'Épire dans l'Antiquité», Clermont-Ferrand 1984 (1987), pp. 195-202.
- MACDERMOTT, W.C., *M. Cicero and M. Tiro*, «Historia» 21 (1972), pp. 271-286.
- MACDERMOTT, W.C., *Manius Curius*, «The Classical Weekly» 49 (1947/48), pp. 179-184.
- MEYER, E., s.v. *Patrai*, in PAULYS - WISSOWA, *Realencyklopädie der Klassischen Altertumswissenschaft*, XVIII.4 (1949), col. 2209-2211.
- MURRAY, W. M., *The coastal Sites of Western Acarnania: A topographical-historical survey* (Univ. of Pennsylvania, Ph. D. 1982), Un. Microfilms International 300 N. Zeeb. Ann Arbor, Mi 48106.
- VENCI, G., *Leucopetra Tarentinorum (Cic., Att. 16, 6, 1) e l'itinerario di un progettato viaggio Ciceroniano in Grecia*, «Annuario di Scuola Normale superiore di Pisa», serie III, vol. III.2 (1973), pp. 387-396.
- RICARD, CH., *Brundisium. Notes de topographie et d'histoire*, «Revue des Études Latines» 35 (1957), pp. 285-303.
- ΡΙΖΑΚΗΣ, Α. Δ., *Η ρωμαϊκή πολιτική στην Πελοπόννησο κατά τη δημοκρατική περίοδο και η Αχαϊκή Συμπολιτεία*, «Πρακτικά του Γ' Διεθνούς Συνεδρίου Πελοποννησιακών Σπουδών», Ατene 1988, pp. 17-36 (riassunto francese: *La politique romaine dans le Péloponnèse à l'époque républicaine et la confédération achéenne*).
- ROUGÉ, J., *Les navigations hivernales sous l'Empire romain*, «Revue des Études Anciennes» 54 (1952), pp. 316-325.
- ROUGÉ, J., *La place de l'Illyrie méridionale et de l'Épire dans le système des communications de l'Empire romain*, «Actes du Colloque International sur l'Illyrie Méridionale et l'Épire dans l'Antiquité», op. cit., pp. 255-261.
- ROUGÉ, J., *Voyages officiels en Méditerranée orientale à la fin de la République et au premier siècle de l'Empire*, «Revue des Études Anciennes» 55 (1953), pp. 294-300.

ROUGÉ, J., *La marine dans l'Antiquité*, Parigi 1975.

ROUGÉ, J., «*Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*» (École Pratique des Hautes Études — VIe section— Centre de Recherches Historiques), Paris 1966.

ROWLAND, R. J., *Cicero and the Greek World*, «*Transactions of American Philological Association*», 103 (1972), pp. 451-461.



Vie marittime e terrestri nel periodo romano