

Vito Antonio Sirago

BRINDISI AL TEMPO DI AUGUSTO*

Quando Augusto, nel ripartire l'Italia in undici *regiones*, ha costituito la *II Regio* tra il 9 e il 14 d.C. – la *Regio* cioè che raccoglieva *Hirpinos, Calabriam, Apuliam et Sallentinos* –, *Brundisium* aveva una sua precisa fisionomia e una funzione economica e politica che andavano al di là delle esigenze regionali. Già grande città – la più popolosa della *II Regio* –, era *finis (terminal)* della più grande strada romana verso il sud, la famosa via *Appia*¹, era il più grande porto di Roma in comunicazione con l'Oriente, era un grande centro industriale e commerciale che inviava i suoi prodotti in ogni parte del Mediterraneo.

La sua importanza viaria non si limitava solo a raccogliere la via *Appia*, che attraverso Oria le proveniva da Taranto, dove giungeva dopo aver percorso tutto il tratto subappenninico Benevento–Venosa–*Silvium* (Gravina), *Blera* (sotto Santeramo), *Sublupatia* (presso Laterza) e *Canales* (Palagiano). Ma raccoglieva un'altra frequentatissima strada proveniente da nord lungo il mare, la via *Maritima*, che percorreva l'intero bordo costiero della *II Regio* a partire da *Buca* (Termoli): tagliando fuori il Gargano, attraversava *Arpi* (Foggia), si accostava di nuovo al mare a *Salapia* (Trinitapoli) e quindi attraversava una serie di porti,

* La presente relazione è stata letta il 25 gennaio 1980.

¹ ORAZIO, *Sat.*, I, 5, 104: *Brundisium longae finis cartaeque viaeque est.*

Barduli (Barletta), *Turenum* (Trani), *Natiolum* (Giovinazzo), *Barium*, *Gnathia*, fino a Brindisi. In questa via *Maritima*, a *Gnathia*, si immetteva un'altra strada di estrema importanza, la via *Minucia*, che partiva da Benevento, entrava nel Tavoliere, qui piegava verso sud percorrendo l'Apulia interna attraverso *Canusium*, *Rubi*, *Butuntum*, *Caelia*, con l'incrocio a *Gnathia*. All'epoca di Augusto la via *Maritima* con biforcazione a *Gnathia* era ancora a terreno battuto, mentre l'Appia era selciata: quindi soggetta a polverone d'estate e fango d'inverno, con immaginabili buche e pozzanghere, non adatta a traffico pesante. Comunque Mecenate nel 38 a.C., bramoso di giungere a Brindisi quanto prima per stipulare l'accordo politico con gli emissari di Antonio, poco dopo Benevento lasciò l'Appia e imboccò proprio la via *Minucia*, sobbarcandosi a tutti gli scossoni e al fango della sua sede stradale. Traiano fra un secolo circa avrà buone ragioni per pavimentare la via *Minucia* da Benevento a Brindisi, e così sarà poi ricordata col nome di *Via Minucia Traiana*.

Ma la via *Maritima* non moriva a Brindisi: essa proseguiva nel Salento col nome di *Calabra*, costeggiando l'intera penisola: si dirigeva quindi a *Lupiae* (Lecce) e a *Hydruntum* (Otranto), girava per il Capo. risaliva lungo il mar Ionio a *Callipolis* (Gallipoli) e quindi a Taranto. Di qui si tornava a Brindisi sull'Appia.

A Brindisi portava dunque tutta una serie di strade disposte a ventaglio nel territorio retrostante. Non dimentichiamo che se l'Appia portava fino a Roma, da Taranto lungo il mar Ionio proseguiva una lunga strada che penetrava nella Lucania e nel *Bruttium*, cioè la *III Regio*, e che la via *Maritima* a nord non raggiungeva solo *Buca* (Termoli), ma proseguiva lungo l'Adriatico, fino ad *Aternum* (Pescara) ed oltre.

Ma data l'estensione dell'impero, Brindisi più che un *terminal* costituiva un nodo stradale, forse il più importante dell'impero. Difatti un frequente servizio di traghetto collegava *Brundisium*

con *Durrachium* (Durazzo), sull'opposta sponda, donde un'altra lunga strada consolare, la via *Egnatia*, già funzionava sotto Augusto: l'*Egnatia* tagliava in direzione orizzontale l'attuale Albania, costeggiava il lago di Ocrida, proseguiva per l'attuale Macedonia iugoslava toccando *Heraclea Lyncestis* (Bitola), quindi per l'attuale Macedonia greca, toccava Pella e terminava a *Thessalonike* (Salonico). Ma di qui col tempo un'altra strada avrebbe portato a *Byzantion* (Costantinopoli), e comunque partivano varie rotte nelle direzioni orientali, per raggiungere le province d'Asia.

Ma più spesso le province d'Asia si raggiungevano per mare, partendo proprio da Brindisi. Se per lunghi secoli l'Italia era stata collegata col Mediterraneo orientale mediante il porto di Taranto, da quando i Romani stabilirono la loro colonia a Brindisi – nel 246 a.C. secondo Livio², e nel 245 secondo Velleio Patercolo³ –, Taranto andò decrescendo a favore di Brindisi, con un fenomeno analogo a quanto era successo sulla costa meridionale del Mediterraneo, dove la fondazione di Alessandria in Egitto, col successivo rapido sviluppo, deprese per sempre il porto di Tiro e di qualunque altra città fenicia. A Taranto si aggiunse anche lo sbaglio nella scelta politica durante la guerra annibalica: lo schierarsi con Annibale le provocò un altro momento di grave ritorsione da parte dei Romani, da cui Taranto non si sarebbe mai più rialzata all'antico splendore. Brindisi contava un porto attivissimo già agli inizi del II sec. a.C., cioè due secoli prima della morte di Augusto, se Ennio al suo tempo poté celebrarlo per la sua sicurezza⁴.

² TITO LIVIO, *Per.* 19.

³ VELLEIO PATERCOLO, I, 14.

⁴ Fr. 340 Valmaggi, da GELLIO, n.a. 7,6: *Brundisium pulcro praecinctum praepete portu.*

Il porto di Brindisi era destinato a fiorire per lunghi secoli: una sessantina d'anni dopo la morte di Augusto Plinio il Vecchio, così sobrio nelle indicazioni, non esita a scrivere: *Brundisium... in primis Italiae portu nobile*⁵, cioè una delle prime città italiane grazie al suo porto. Era avvenuto un costante ingrandimento delle sue attività a detrimento di Taranto, che pur non si rassegnava al declino: essa infatti, resosi conto dell'importanza della costa adriatica in seguito alle conquiste romane nella penisola Balcanica, aveva pensato perfino di costituirsi un proprio porto a sud di Brindisi, creandosi una *statio* direttamente gestita, la *statio Miltopes*⁶, forse a San Foca, certo immediatamente a sud di San Cataldo dove era il porto di *Lupia*⁷. Ma la soluzione non era stata felice: al tempo di Augusto il *portus tarentinus* sulla costa adriatica era una semplice *statio*, un ormeggio, e Taranto stessa aveva ridotto la sua attività portuale, limitandola al piccolo cabotaggio – rapporti nel suo golfo, soprattutto con Crotona – o a qualche linea diretta con l'Egitto. Tutte le altre rotte passavano invece per Brindisi.

Questa è tanto sicura di sé da non temere nemmeno la concorrenza di altri porti adriatici, esistenti sia a nord che a sud: a nord quelli di *Gnathia* e di *Barium*, a sud quelli di *Caelia* (non Ceglie ma Cellino)⁸, di *Balesium* o *Valesium* (presso S. Pietro Vernotico, di *Lupia* (Lecce, e quindi S. Cataldo), la *statio Miltopes* dei Tarantini (forse San Foca), *Fratuertium* (forse Torre dell'Orso), *Neretum* tra Torre dell'Orso e Otranto⁹, e infine Hy-

⁵ PLINIO IL VECCHIO, 3,101.

⁶ PLINIO IL VECCHIO, 3,101.

⁷ NISSEN, *Italische Landeskunde*, II,2, p.881.

⁸ NISSEN, cit., p.880

⁹ TH. MOMMSEN, *Corpus inscriptionum messapicarum* (CIL), II, 1006 – ILS,6484.

druntum (Otranto), che svolgeva una certa attività. Plinio il Vecchio continua a ripetere che Otranto è il punto piú vicino all'altra sponda, raggiungibile quindi con tragitto piú breve (*qua in Graeciam brevissimus transitus*), sottolineando che dirimpetto (*ex adverso*) si trova Apollonia. Ma il porto di Brindisi ha fama di essere piú sicuro: la massa delle navi provenienti dall'Oriente si dirigono a Brindisi, anche con tragitto piú lungo¹⁰. Infatti, sottolinea Plinio, la distanza Brindisi-Durazzo è calcolata a 225 miglia (337,500 km circa), mentre quella del Canale di Otranto è calcolata a 50 miglia (75 km circa): misure inesatte, dovute alle difficoltà insormontabili delle misurazioni marittime nel mondo antico, in quanto il Canale di Otranto risulta oggi largo circa 70 km mentre la distanza Brindisi-Durazzo è calcolata a soli 150 km.

Il porto di Brindisi viene quindi ordinariamente preferito a qualunque altro del sud Adriatico. Virgilio nel 19 a.C. s'imbarcò proprio a Brindisi, e qui fece ritorno, già ammalato, e dopo qualche giorno morì¹¹. Nel 20 d.C. proprio a Brindisi giungeranno le ceneri di Germanico, morto in Siria, raccolte nell'urna portata ostentatamente dalla sua vedova Agrippina *maior*, e proprio Brindisi, con l'accorrere dei suoi abitanti, darà inizio allo spettacolare funerale in onore del beneamato principe morto giovane in circostanze misteriose, funerale che proseguirà lungo l'intero percorso della via Appia fino a Roma. I Brindisini furono i primi a commuoversi, con partecipazione collettiva al grande lutto¹².

¹⁰ PLINIO IL VECCHIO, 3,101: *Velut certiore transitu sicuti longiore.*

¹¹ TIB. CLAUDIO DONATO, *De P. Virgilii Maronis Vita*; PROBO, *Chron. Hieron.*, 01,190.

¹² TACITO, *Ann.*, 3,1: *ubi primum ex alto visa classis, complentur non modo por-*

Il porto di Brindisi doveva la sua fama soprattutto alla sua sicurezza. Com'è noto, due insenature, a nord e a sud della città, posta perciò su uno sperone, entrano profondamente nella terraferma: soprattutto quella nord a forma di U che gli antichi facevano pensare alla testa d'un cervo ornato di due lunghe corna. Anzi dicevano che la parola messapica *brenta*, testa di cervo, avesse dato origine al nome di *Brentesion*, *Brundisium*, Brindisi¹³. Comunque le due profonde insenature che avvolgono lo sperone della città, sono avvolte da due bracci di terra che si accostano alla punta: anzi nel maggiore accostamento si erge un'isoletta, detta *Pharos* nel mondo antico, oggi Sant'Andrea, che chiude completamente il porto. L'isoletta rivelò la sua importanza strategica nel 48 a.C. nelle operazioni della guerra civile tra Cesare e Pompeo: occupata più volte dalla flotta pompeiana, riusciva a bloccare il porto, tenuto dai Cesariani¹⁴, e questi ogni volta misero grandissimo impegno per liberarsi dal blocco, rioccupando l'isola con ogni sforzo. Ma qui non è il momento di parlare della funzione militare svolta dal porto di Brindisi né nella guerra tra Cesare e Pompeo né nell'altra tra Antonio e Ottaviano: è un capitolo di ampio rilievo da cui abbiamo molte notizie, che meritano attenzione tutt'altro che fuggevole. Brindisi aveva un valore strategico di prim'ordine: come riconosce Cesare¹⁵, Pompeo resistette a Brindisi proprio nella convinzione che il possesso di quel porto permetteva di dominare sull'intero Adria-

tus et proxima maris, sed moenia ac tecta, quaque longissime prospectari poterat, maerentium turba et rogitantium inter se, silentione an voce aliqua egredientem exciperent.

¹³ STRABONE, 6,3,15.

¹⁴ CESARE, *De bello civili*, 3,23 sgg.

¹⁵ CESARE, cit., 1, 25.

tico: *quo facilius omne Hadriaticum mare ex ultimis Italiae partibus regionibusque Graeciae in potestate haberet atque ex utraque parte bellum administrare posset*. Qui aggiungiamo soltanto che, per l'ovvia importanza strategica, Augusto collocò nel porto di Brindisi una stabile flotta da guerra¹⁶, non però della portata dei due massimi porti militari italiani, sull'Adriatico quello di Ravenna e sul Tirreno quello di Miseno¹⁷.

Il porto di Brindisi godeva, allora che la navigazione era a vela, dell'immenso vantaggio del vento di terra notturno, la brezza piuttosto robusta proveniente dalle colline delle Murge che si ergono a breve distanza all'interno. Gli antichi la chiamavano *ventus Iapjx*, come se fosse un vento tipico della regione Messapica¹⁸. In realtà, è il fenomeno della brezza, che scendendo dalle Murge investe il porto di Brindisi onde le navi uscivano a vele spiegate dal porto, si allontanavano rapidamente e mantenendosi lungo la costa fino ad Otranto continuavano a sfruttare il vento di terra proveniente dai gradoni del Salento. Di giorno la brezza marina in senso contrario favorisce l'avvicinarsi e l'entrare nel porto di Brindisi, con effetto benefico.

Il porto di Brindisi aveva infine un altro vantaggio naturale, quello di fornire acqua potabile da una sorgente che sgorgava presso l'imbarcadero¹⁹. In una regione arida per eccellenza come la Puglia, una fonte d'acqua dolce proprio a portata di mano

¹⁶ CIL, IX. pp.41-3.

¹⁷ G. SUSINI, *Miseno e Ravenna: parallelo critico delle fonti*, in "Corsi di cultura e arte Ravennate e Bizantina", XIV (1967), pp.367 sgg.

¹⁸ ORAZIO, *Carmina*, 1, 3, 3-4: *ventorumque regat pater/obstrictis aliis praeter Iapyga*. Cf. la lunga discussione sui venti, attribuita a Favorino da A. Gellio, 2,22, proprio a proposito del vento *Iapyx*.

¹⁹ PLINIO, cit., 2, 230: *Brundisi in portu fons incorruptas semper praestat aquas navigantibus*.

nel porto di Brindisi doveva apparire un vero miracolo. Oggi si conoscono meglio le possibilità di acque sotterranee circolanti nel sottosuolo carsico pugliese: ma nel mondo antico la fonte nello stesso porto doveva riuscire d'un valore incalcolabile. Il porto, atto a facili attracchi, chiuso dall'isola contro il mare aperto, fornito di acqua potabile, divenne la vera causa di successo per la città, che colonizzata dai Romani, liberatasi dalla concorrenza di Taranto, in breve tempo s'ingrandì e sotto Augusto era considerata tra le più grandi d'Italia.

Viaggi e percorsi passavano ormai per Brindisi: sotto Augusto, ad opera di suo genero Menenio Agrippa (morto nel 12 a.C.), furono raccolte le misure delle distanze tra le località più notevoli, ovviamente rispetto a Roma: e Brindisi si trovò al centro di diversi percorsi, segnati in autentici portolani. Brindisi-Taranto, 35 miglia (circa 52,500 km), ma molto più breve (*multo brevius*)²⁰ Brindisi-Sasine (Porto Cesareo), che effettivamente si aggira sui 40 km, Brindisi-Otranto, 50 miglia (75 km circa), Brindisi-Durazzo, 225 miglia (337,500 km), misura eccessiva, calcolandosi oggi solo km 150. E poiché si segnava il percorso *Durrachium-Thessalonike*, 245 miglia (km 367,500)²¹, Brindisi entrava perciò nell'intero percorso Roma-Thessalonike, cioè via *Appia* più traghetto più via *Egnatia*. Ma Brindisi entrava soprattutto nel più lungo percorso, tra Roma e l'Eufrate, di cui si segnavano le distanze in Plinio²².

²⁰ PLINIO, cit., 3, 99.

²¹ PLINIO, cit., 4, 36.

²² PLINIO, cit., 2, 244. Roma-Brindisi, miglia 360 (km 540 circa); Brindisi-Acroceraunia (Valona), miglia 87 1/2 (km 131,350 c.); Acroceraunia-Corfü, miglia 132 1/2 (km 198,750 c.); Corfü-Leucade, miglia 87 1/2 (km 131,350 c.); Leucade-Patrasso, miglia 87 1/2 (km 131,350 c.); Patrasso-Istmo (Corinto), miglia 102 1/2 (km 153,750 c.); Istmo-Delo, miglia 212 1/2 (km 318, 750 c.);

Le distanze sono calcolate fra terminali di rilievo, che dovevano rappresentare tappe obbligatorie, ove occorreva abbandonare il proprio mezzo, salire su un altro, e quindi compiere una sosta non del tutto breve.

Brindisi è una di queste tappe obbligatorie: provenendo da Roma, si deve lasciare la vettura a cavallo e prendere la nave. Per il cambio occorre qualche giorno: e in quest'attesa la città deve offrire alloggio e viveri. Dobbiamo quindi supporre un vasto servizio di *hotels* e di ristoranti. Ma dobbiamo anche supporre un vasto servizio per la manutenzione di carrozze e cavalli – stallieri, fornitori di paglia e fieno, fabbri, sellai, carpentieri, ecc. Senza dire del vasto servizio per la manutenzione delle navi, un vero arsenale la cui efficienza è assicurata dal tempestivo trasporto del materiale occorrente, dal legname di pino che non esiste attorno a Brindisi o esiste in quantità limitata, e dalla pece, anch'essa inesistente (entrambi devono provenire, lungo la via Ionica dal complesso montuoso sikano nel *Bruttium*) a tutti gli oggetti in metallo, pure inesistenti a Brindisi, che deve quindi provenire da *Puteoli* (Pozzuoli) con molta probabilità.

Insomma, il traffico terrestre e marittimo vede impegnare un largo strato della popolazione brindisina: osti e albergatori, artigiani di varie specialità, trasportatori marittimi e terrestri, commercianti, grossisti e negozianti al minuto, per soddisfare alle richieste molteplici dei viaggiatori. I quali non sono semplici turisti peditempo: sono commercianti, proprietari terrieri, affaristi in genere, sono uomini politici provenienti da Roma destinati in provincia, accompagnati da vasto seguito, sono militari che si avvicendano, reclute che raggiungono le provincie lontane o

Delo-Efeso, miglia 200 (km 300 c.); Efeso-Mazaca (Cappadocia), miglia 499 (km 748,500 c.); Mazaca-Eufrate, miglia 244 (km 366 c.). Totale Roma-Eufrate via Brindisi, miglia 2013 (km 3020 circa).

veterani che tornano a casa.

A tanta gente d'affari va aggiunto un certo numero di turisti. Era invalsa ormai la moda di recarsi dall'Italia in Grecia o in Asia Minore a scopo turistico. Catullo²³ accenna alle città d'Asia: *ad claras Asiae volemus urbes*. Orazio²⁴ nomina qualcuna delle città piú celebrate turisticamente: Corinto sui due mari, Tebe, Delfi, la Valle di Tempe in Tessaglia, l'isola di Lesbo con Mitilene, l'isola di Rodi ed Efeso sulla costa asiatica. L'anonimo autore dell'*Aetna*, il poemetto dell'*Appendix Vergiliana*, precisa ancora meglio, nominando²⁵ Tebe, Sparta, Atene – certo a causa della loro storia – e poi Pergamo presso l'Ellesponto. La moda di viaggiare per divertimento entrò perfino come *topos* letterario nella produzione moralistica dell'età neroniana: basti pensare a Manilio²⁶, e alle tirate di Seneca che decisamente non l'approva²⁷.

Ebbene, gran parte dei turisti era gente che poteva spendere, come i due giovani Ovidio e Fabio Massimo che tra visita alle città d'Asia e d'Egitto e alla Sicilia spesero almeno un paio d'anni²⁸. Per loro, giungere a Brindisi e aspettare l'imbarco era il motivo di divertimento. La città provvedeva a distrarli, con giochi, con spettacoli e altre attrattive, per alleggerirli d'un po' di monete d'oro e d'argento dei cui sacchi erano carichi i loro schiavi. Brindisi, come tutti gli altri porti, aveva un frequentato tempio di Venere: Catullo ricorda²⁹ le *tabernae* di donnine allegre esi-

²³ CATULLO, 46, 6.

²⁴ ORAZIO, cit., 1, 7, 1-4.

²⁵ 569 sgg.

²⁶ MARCO MANILIO, *Astronomicon*, 4, 512 sgg.: *Sed iuvat ignotas semper transire per urbes/scrutarique novum pelagus*.

²⁷ SENECA, *Ad Helv. matr.*, 17, 2, 13; *Nat. Quaest.*, 5, 18, 6-7; *de Tranqu. an.* 2, 13 sgg.

²⁸ OVIDIO, *Epist. ex Ponto*, 2, 10, 21 sgg.

²⁹ CATULLO, cit. 36, 15.

stenti a Durazzo, famose da secoli, tanto da essere ricordate fin da Plauto³⁰. *Durrachium* è diripetto a *Brundisium*, con la stessa funzione: di accogliere i passeggeri fra terra e mare. Un'analoga situazione può immaginarsi a Brindisi senza commettere grave peccato di fantasia. Del resto lo stesso Catullo, nell'ode ricordata, cita altri templi famosi di Venere sulla costa adriatica, ad *Uria garganica*³¹ (*Urios apertos*) e ad Ancona³², non certo con l'intento di citarli tutti: difatti tralascia un famoso tempio di Venere che sorgeva sulla costa abruzzese presso l'attuale Fossacesia, nel posto poi detto di San Giovanni in Venere.

Tra i viaggiatori c'era infine il gruppetto degli studiosi: gente che, secondo ben radicata tradizione, si recava in Grecia o in Asia Minore a scopo di studio. Anche a loro Brindisi offriva l'adeguata distrazione, cioè la merce da essi più richiesta, ogni specie di libri – quelli più rari, più antichi, più atti a distrarre – si allineavano nello stesso recinto del porto, in modo da attirare immediatamente l'attenzione dei viaggiatori in partenza e in arrivo: veri antenati dei *bouquinistes* parigini allineati lungo i *quais de la Seine*. Quando un secolo e mezzo dopo la morte di Augusto vi sbarcherà il giovane Aulo Gellio, proveniente dal suo non breve tirocinio fatto in Grecia alla scuola di rinomati e potenti maestri di eloquenza, troverà tutta un'esposizione di libri proprio nel porto di Brindisi: *cum e Graecia in Italiam rediremus et Brundisium iremus egressique e navi in terram in portu illo in clyto spatiaremur.... fascis librorum venalium expositos vidimus*³³.

³⁰ PLAUTO, *Men.*, 261: *meretrices... nusquam blandiores*.

³¹ CATULLO, cit., 12: *Urios apertos*.

³² CATULLO, cit., 13.

³³ AULO GELLIO, *Noctes Acticae*, 9, 4.

Ma le attività portuali di Brindisi non si limitavano solo al servizio passeggeri, anche se di grande volume: si esplicava un non meno grande volume di servizio merci. Era un movimento di arrivo e partenza di tanta merce da equiparare l'*import/export*. Dobbiamo ricordare due fonti sicure di attività lucrative di Brindisi col suo *hinterland*: quella agricola e quella artigiano-industriale.

A Brindisi giungeva, per l'esportazione, l'eccedenza dei prodotti agricoli raccolti non solo nell'immediato retroterra, ma anche nelle contrade viciniori. Il territorio brindisino – la Messapia vera e propria – è ricordata dalle fonti antiche spesso in comune con quello di Taranto: possiamo farvi però distinzione tra quella collinare, adibito a pascolo ovino, con grande produzione di lana alla cui lavorazione badano maestranze tarantine, e quello della pianura, coi larghi valloni tra le alture murgesche, con produzione di frutta e cereali. Nel territorio propriamente brindisino si ottenevano per esempio delle *fruges* dal colore scuro (*fusca*), che costituivano la meraviglia degli studiosi e curiosi: lo stesso Teofrasto aveva detto che *in Messapis omnia frusca nasci*³⁴. Si trattava verosimilmente di un cereale antenato dell'attuale grano Cappella, grano duro di pregevole qualità per panificazione e prodotti industriali. È certo che a Brindisi si imbarcava grano destinato a posti lontani, grano trasportato dalle zone limitrofe fino al porto, a schiena, da lunghe file di asini, veri greggi di quadrupedi³⁵.

Il territorio brindisino coltivava – naturalmente sulle colline – viti e produceva vino: produzione non eccessiva in Apulia, come oggi, limitata ad alcune contrade, forse per l'autoconsumo, e

³⁴ PLINIO, cit., 31, 14.

³⁵ VARRONE, *De re rustica*, 2, 6, 5.

tra queste proprio nel brindisino. Qui c'era un particolar modo di sostenere le viti, il sistema detto *funetum*: cioè s'intrecciavano i tralci ancora teneri tra vite e vite, in modo da formare un arco, per sostenersi a vicenda³⁶. Nel Brindisino i tralci intrecciati dovevano essere legati con raffia o con funicelle³⁷.

Ma superava il consumo locale certamente l'olio d'oliva, sia nell'immediato *binterland* che nel Salento: un'oliva pregiata, diffusa in larghi territori, si chiamava *Sallentina*³⁸. L'olio eccedente si raccoglieva nel porto di Brindisi, per l'esportazione.

Per l'epoca di Cesare—primi anni di Augusto—conosciamo il nome di un grande esportatore brindisino: *M. Tuccius Galeo*, nominato nell'epistolario ciceroniano³⁹. È stata rinvenuta una decina d'anni fa una nave romana nel golfo di Lione, alla foce del Rodano, affondata nel suo carico di anfore e pani di colorante. I pani sono risultati pezzi di *caeruleum*, un colorante azzurro chiaro fabbricato da C. Vestorio, banchiere e affarista di *Puteoli* (Pozzuoli) che operò dal 50 a.C. in poi, fino ai primi anni di Augusto. Le anfore portano il sigillo di *Tuccius* brindisino: esaminato il contenuto, risulta olio⁴⁰. Questa nave, affondata alla foce del Rodano, mostra vari fatti d'estremo interesse: che la nave è partita da Brindisi col carico di olio; a *Puteoli* ha caricato pani di *Vestorianum*; ripreso il largo, si dirigeva a Marsiglia. Siamo di fronte a una vera società commerciale, tra *Taccius* brindisino e *Vestorius* puteolano. Se pensiamo che *Taccius* è amico di Cicerone ed Attico e *Vestorius* è il banchiere di Cicerone, amicissimo

³⁶ PLINIO, cit., 17, 174.

³⁷ PLINIO, cit., 17, 166: *crine funiculove*.

³⁸ PLINIO, cit., 15, 20.

³⁹ CICERONE, *Epistolario*, Att., 11, 12, 4, dell'8 marzo 47 a.C.

⁴⁰ A. TCHERNIA. *Les fouilles sous-marines de Planier*, Bouche du Rhône, CRAI, 1968, pp. 292 sgg.

di Attico, la loro società oltre che direttamente può essersi anche costituita tramite intermediari politicamente potenti⁴¹.

Comunque, i rapporti finanziari diretti tra Brindisini e Puteolani risultano da un'altra attività commerciale, quella delle ostriche. I Brindisini si son dati da tempo ad allevare ostriche nelle proprie acque territoriali: se le ostriche di Baia godettero rinomanza fino alla guerra Marsica (91-88 a.C.), in seguito si affermarono sul mercato romano quelle di Brindisi⁴². Ma data la distanza e il lungo tempo occorrente per il trasporto, che rischiavano di far giungere a Roma un prodotto avariato, si escogitò un sistema che risultò efficientissimo: trasportarle da Brindisi a *Puteoli*, lasciarle per qualche tempo nel lago Lucrino o lago d'Averno, e poi portarle a Roma. La trovata fu apprezzata dai buongustai: addirittura i banchettanti romani riuscivano a distinguere il gusto originario delle ostriche brindisine con l'aggiunta del gusto lucrino, come se esse avessero subito un'autentica adozione: *sic Brundisina in Averno composta et suum retinere succum et a Lucrino adoptari creduntur*⁴³.

Si trattò dunque di allargare la produzione delle ostriche, il cui consumo aumentava vertiginosamente sulle tavole romane: gl'imprenditori si accordarono con quelli brindisini costituendo vere società. Naturalmente, dovevano esistere rapporti precedenti, con conoscenza reciproca. I Brindisini eccellevano da tempo come pescatori. Due secoli prima Ennio aveva scritto un poemetto gastronomico, *Hedyphagetica*, dove citava i pesci più rinomati sulle tavole dei buongustai: negli undici versi dell'unico frammento a noi giunto, viene citato il sàrago di Brin-

⁴¹ V. A. SIRAGO, *La personalità di C. Vestorio*, in "Puteoli", III (1980).

⁴² PLINIO, cit., 9, 169: *petere Brundisium ostreas*.

⁴³ PLINIO, cit., 32, 61.

disi come un pesce eccellente: *Brundusii sargus bonus est: hunc, magnus si erit, sume*⁴⁴. Ora, ovviamente non si pescava solo il sàrago a Brindisi: la costa pugliese, per testimonianza d'Orazio⁴⁵, era nota per l'abbondanza di pesce: *Bari moenia / piscosi*. La citazione del sàrago indica solo la presenza a Brindisi di un'attività peschereccia ad alto livello, esistente da secoli, molto prima che vi impiantassero allevamenti di ostriche destinate all'esportazione. Ora siamo in grado di scendere nei dettagli, come si sistemassero pali e cordame sott'acqua per gli allevamenti di ostriche, per uno studio recente di Kolendo⁴⁶ su una bottiglietta istoriata, proveniente da *Puteoli* del III-IV sec., dove sono riprodotti scene d'allevamenti d'ostriche. Ma non è il caso di soffermarci, in questa sede: torniamo invece agli imprenditori brindisini.

Nella stessa idea di concorrere ad alimentare il mercato romano, un cavaliere di Brindisi, *M. Laenius Strabo, Brundisi equestris ordinis*⁴⁷, ebbe la felice idea di allevare uccelli d'ogni genere in luoghi chiusi, o meglio in grandi recinti avvolti da reti: quelli che si dessero *aviaria*. Lenio Strabone fu un pioniere: *primus instituit*. E poiché l'usanza era largamente diffusa quando Varrone scriveva il *De Re Rustica* (sul finire del 37 a.C.), l'attività di Lenio Strabone può risalire all'età Sillana, attorno all'80 a.C. La sua idea era destinata a formidabile successo: nella generazione seguente si diedero ad allevare uccelli a tutto spiano vari imprenditori romani. Varrone attesta che M. Seio presso Ostia guadagnava mediamente cinquantamila sesterzi netti all'anno

⁴⁴ APULEIO, *Apolog.*, 39.

⁴⁵ ORAZIO, cit., 1, 5, 97.

⁴⁶ J. KOLENDO, *Paros à huitres et viviers à Baiae sur un flacon en verre au Musée National de Varsovie*, in "Puteoli", I (1977), pp. 108 sgg.

⁴⁷ PLINIO, cit., 10, 141.

con tale attività⁴⁸ e che una zia materna dello stesso scrittore in una fattoria a ventiquattro miglia da Roma sulla Salaria aveva guadagnato sessantamila sesterzi in un solo anno, vendendone cinquantamila al prezzo medio di dodici sesterzi l'uno⁴⁹. A Roma andavano ormai pazzi degli uccelli o volatili in generale: da un branco di cento pavoni, sempre di M. Seio, si ricavava la somma di quarantamila sesterzi annui, con la vendita di uova e di pulcini. Per cui, anche con la moltiplicazione degli allevamenti, c'era sempre spazio per gli allevatori: i prodotti brindisini a Roma trovavano facile collocazione.

Fu allora – cioè tra l'età di Pompeo e quella del Triumvirato, fra 60 e 30 a.C. – che si svilupparono le varie specialità nell'allevamento dei volatili: l'idea di Lenio Strabone generò una vasta gamma di attività che si perpetuarono per varie generazioni, per assicurare alle mense romane le più succulente leccornie dell'arte culinaria. Dagli *aviarii* in genere pullularono le sottospecie dei *columbarii*, *gallinarii*, *phasianarii*, *pastores anserum*, *curatores pavonum*⁵⁰. Chissà quante di queste specializzazioni siano sorte proprio a Brindisi o nel suo territorio, che era particolarmente pieno di schiavi e latifondi, sempre pronti a scoppiare in rivolta e perciò tenuti particolarmente sottocchio dall'autorità politica: nel 23 a.C. sarà frenato a stento un moto servile scoppiato nel Brindisino: *apud Brundisium et circumiecta oppida*⁵¹.

C'è infine a Brindisi una grande fabbrica di specchi: di grande rilievo nel passato, sotto Augusto è forse in decadenza. Il suo massimo splendore fu tra l'epoca dei Gracchi e l'età Sillana: poi

⁴⁸ VARRONE, cit., 3, 2, 14.

⁴⁹ VARRONE, cit., 3, 2, 15.

⁵⁰ F. DE ROBERTIS, *L'organizzazione e la tecnica produttiva. La forza di lavoro e i salari nel mondo romano*, Napoli 1946, p. 28.

⁵¹ TACITO, *Ann.* 4, 27.

subí una dura concorrenza.

Si tratta di specchi ottenuti da una lega di metalli, stagno e rame. Dati i rapporti di notevoli scambi commerciali con *Puteoli*, che li riceveva direttamente dalla Spagna. Gli specchi brindisini godevano d'una rinomanza indiscussa, quindi erano presenti nei maggiori mercati del Mediterraneo: *optima (specula) apud maiores fuerant Brundisina*⁵²; *specula... laudatissima Brundisii temperabantur*⁵³. Nell'età di Pompeo (attorno al 60 a.C.) un certo *Pasiteles Magius* inventò gli specchi d'argento che in breve attrassero le preferenze delle belle signore. Sotto Augusto, dopo le ultime guerre di Spagna, con l'abbondanza dell'argento i nuovi specchi s'imposero anche a buon mercato: se ne potevano fornire perfino le schiave⁵⁴. Più tardi, in epoca neroniana (*nuper* per Plinio)⁵⁵, si sarebbe inventato lo specchio di cristallo con oro spalmato sul retro (*certiorem imaginem reddi auro opposito vitris*): ma al tempo di Augusto si era ancora agli specchi d'argento. non è detto che il nuovo tipo abbia eliminato del tutto gli specchi brindisini: senza dire che i Brindisini erano bene in grado di convertire le loro industrie, dati i rapporti commerciali sempre intensi coi Puteolani e dato che a *Puteoli* giungevano sempre in abbondanza i metalli spagnuoli, tra cui – sotto Augusto – proprio l'argento e l'oro.

Cosí si presenta Brindisi al tempo di Augusto: ricca di abitanti, fervida di attività molteplici, alberghiere e turistiche, coi trasporti terrestri e marittimi, carico e scarico di materiali da raccogliere in capaci depositi, con iniziative commerciali e lucrative,

⁵² PLINIO, cit., 33, 130.

⁵³ PLINIO, cit., 34, 180.

⁵⁴ PLINIO, cit., 34, 180: *argenteis uti coepere et ancillae*.

⁵⁵ PLINIO, cit., 33, 130.

attività artigianali o addirittura a carattere industriale. Queste molteplici attività presuppongono la presenza di categorie di persone trascurate dalle fonti: come i banchieri – indispensabili nei luoghi di scambio commerciale –, i contabili per i depositi, artisti e giocolieri, da quelli da strapazzo ai pochi di alto livello, e infine i letterati. Tra gli artisti non dimentichiamo che un secolo e mezzo prima Pacuvio di Brindisi, nipote di Ennio, si era trasferito a Roma e s'era imposto non solo come poeta, ma anche come pittore. Si mostravano ancora i suoi affreschi del tempio di Ercole nel Foro Boario di Roma⁵⁶. Era un'arte ch'egli aveva appresa a Brindisi, non a Roma. E quanto agli interessi letterari, non dimentichiamo che i Brindisini tenevano ad avere maestri di fama, facendoli venire perfino da Roma. E come capita in questi casi, non erano sempre fortunati: maneggi mafiosi potevano far giungere a Brindisi dei poveri diavoli sprovveduti, come quel *linguae Latinae litterator, Roma a Brundisinis accersitus*, che a detta di Gellio⁵⁷ non sapeva leggere correttamente nemmeno Virgilio: *legebat barbare insciteque Virgilii septimum....*

Comunque, è salva la buona volontà dei Brindisini, tesi ad ogni esigenza: uomini d'affari, non rinunciano ai libri e ai letterati. Nelle loro molteplici attività entra anche l'interesse per la letteratura e la poesia, tanto da soddisfare alla curiosità dei letterati di passaggio che conserveranno il ricordo della città ospitale anche nella *routine* degli anni maturi.

⁵⁶ PLINIO, cit., 35, 19.

⁵⁷ GELLIO, cit., 16, 6.