

TESTIMONIANZE STORICHE SUL LIBRO DEGLI ATTI (8)

Il racconto che Luca ci ha lasciato del lungo ed avventuroso viaggio di Paolo verso Roma ci offre, in abbondanza, materiale sul quale riflettere dal punto di vista storico e archeologico. Sono interessanti i riferimenti, in questo racconto, alle località portuali toccate dalla nave sulla quale Paolo fu tradotto dal centurione romano responsabile del Suo trasferimento a Roma, ma la parte più importante della narrazione è certamente costituita dalla dettagliata descrizione della navigazione e del naufragio.

L'inizio del viaggio di Paolo verso l'Italia

Finalmente arrivò il momento in cui il procuratore Festo decise di mandare a Roma un contingente di prigionieri, sotto una scorta militare.

Chi li comandava era un centurione di nome **Giulio** e Paolo faceva parte del numero (Atti 27:1).

L'imbarco avvenne nello splendido porto di **Cesarea**.

Accompagnarono l'apostolo un fratello di Tessalonica, **Aristarco** (che rimarrà con lui per tutto il periodo della prigionia), ed anche Luca che infatti prosegue il racconto in prima persona plurale.

Da questo momento l'autore degli Atti si diffonderà in una dovizia di particolari (27:1-28:16), riferendo con drammatici dettagli specialmente la famosa tempesta in mare ed il conseguente naufragio davanti all'isola di Malta.



La cartina riprodotta in alto, ci consentirà di seguire anche visivamente l'itinerario del viaggio.

Salpati dunque da Cesarea, i prigionieri arrivarono a **Sidone**, 70 miglia più a nord, dove si trovava un gruppo di cristiani che il cortese centurione Giulio permise a Paolo di visitare.

Il testo precisa (v. 2) che la nave era di Adramitto.

Questa città è nominata solo qui, in connessione con la nave sulla quale Paolo effettuò la prima parte del viaggio verso Roma.

Si sa che **Adramitto** aveva un buon porto ed era situata a nord di Pergamo, ai piedi del monte Ida e di fronte all'isola di Mitilene.

La località è stata finora scarsamente esplorata, ma l'attuale città turca di Edremit ne perpetua ancora il nome.

Ripreso il viaggio da Sidone, la nave proseguì poi con qualche difficoltà, a causa dei venti contrari (v. 4), passando a nord-est dell'isola di Cipro, per rimanere sotto vento.

Dal testo (come vedremo in seguito) si apprende che la stagione era assai inoltrata, ed è noto che in quel periodo dell'anno in quella zona prevalgono i venti da ovest.

Tuttavia, utilizzando le correnti e le brezze sottocosta, finalmente la nave riuscì ad arrivare a **Mira di Licia** (v. 5), dove il centurione decise di cambiare imbarcazione.

Dell'antica Mira si conoscono molte cose. Vi si può soprattutto ancora vedere una interessante necropoli rupestre e molte rovine di epoca greco-romana, fra cui un teatro ben conservato, con pregevoli decorazioni che attestano della ricchezza e dell'importanza del luogo.

Anticamente vi si trovava un santuario dedicato ad una divinità del mare (forse Poseidon), dove i naviganti erano usi portare offerte al ritorno dei viaggi burrascosi.

In epoca bizantina la città di Mira fu poi consacrata a San Nicola, che ne era stato un famoso vescovo, e che da allora divenne il protettore dei marinai.

Si dice che il corpo del santo, sepolto dapprima nei pressi della città, sia stato trasportato nell'XI secolo a Bari, per sottrarlo alle invasioni dei Saraceni. Da allora il prestigio di San Nicola crebbe d'importanza, divenendo in breve tempo il patrono anche dei Greci e dei Russi.

Molte leggende sono legate al San Nicola di Mira, compresa quella di sue misteriose donazioni di borse piene d'oro alle famiglie povere della città. Di qui prese origine la tradizione dei doni segreti da fare la vigilia del 6 dicembre, giorno di San Nicola, ritardata in seguito al 25 dicembre.

Il Santo Nicolaus distributore di doni fu chiamato poi, nei paesi nordici, Santa Claus, da cui deriva il Babbo Natale dei paesi latini.

La navigazione commerciale all'epoca di Paolo

A Mira dunque **Paolo dovette cambiare nave**.

Il centurione romano ne trovò una che faceva vela per l'Italia e vi fece salire i prigionieri. Si trattava (v. 38) di **una nave adibita al trasporto di grano dell'Egitto**, considerato il granaio di Roma.

Gli approvvigionamenti della capitale erano della più grande importanza, ed il governo

considerava i trasporti del grano come un'attività dello stato, tanto che gli armatori delle navi erano considerati suoi agenti e concessionari. Essendo quindi in servizio governativo, queste navi potevano essere anche usate per i trasporti di prigionieri sotto giurisdizione imperiale.

Certamente il centurione responsabile di Paolo doveva aver fatto sempre conto su una nave di quel tipo per arrivare a Roma!

Le navi che trasportavano il grano dall'Egitto erano di notevoli dimensioni (sulla nave di Paolo, secondo il v. 37, si trovavano ben 276 persone!).

Specialmente nella stagione avanzata (v. 9) **non si poteva affrontare il mare aperto, ma si dovevano sfruttare i venti navigando sotto costa.**

I Romani avevano imparato l'arte della navigazione e la tecnica di costruzione delle navi soprattutto dai Cartaginesi che, come i Fenici da cui traevano origine, avevano tenuto il monopolio delle rotte marittime per secoli in tutto il Mediterraneo.

Occorre però subito distinguere **tra navi da guerra e navi commerciali.**

Le prime erano agili e veloci, perché erano spinte sia da vele che da remi, sistemati spesso in file sovrapposte. Ciò consentiva in battaglia di effettuare le indispensabili evoluzioni e gli improvvisi cambiamenti di rotta per poter speronare il nemico ed evitare i colpi recati dal naviglio avversario.

Le più grandi navi da guerra contenevano fino a 300 uomini, erano lunghe oltre 40 metri, navigavano durante tutto il corso dell'anno e potevano raggiungere la velocità di 6-7 nodi (il nodo equivale alla velocità in mare di un miglio all'ora; un miglio = 1850 metri circa).

Profondamente diversa era invece la situazione per le navi da trasporto, che erano assai più massicce, mosse soltanto dalle vele e quindi meno veloci (velocità massima raggiungibile circa 4 nodi). La navigazione di solito si svolgeva **da marzo a ottobre**, e solo in vista delle coste (piccolo cabotaggio). Ciò avveniva prevalentemente nelle ore diurne, riconoscendo il profilo del paesaggio a memoria, o forse con l'aiuto di qualche schizzo fatto nei viaggi precedenti (è più che certo che nell'antichità non esisteva alcun tipo di carta nautica come l'intendiamo oggi!). Era così possibile collegare centri rivieraschi distanti fra loro al massimo una giornata di navigazione (circa 40 miglia).

Talvolta si effettuava anche la navigazione in mare aperto (lungo corso), ad una maggior distanza dalle coste, ma sempre in vista della terra. Durante la notte, quando il tragitto non permetteva soste alla navigazione, si cercava di mantenere l'orientamento con l'osservazione delle stelle, specialmente quelle dell'Orsa Maggiore.

In caso di cattivo tempo o di vento contrario venivano effettuate delle soste, scegliendo possibilmente specchi d'acqua a ridosso di promontori o di isole.

Il sistema di velatura antico a vela quadra, come diremo fra poco, creava non poche difficoltà quando si trattava di procedere contro vento. Tuttavia, proprio l'incostanza dei venti mediterranei e il loro orientamento spesso mutevole, se talvolta imponevano soste di alcuni giorni, consentivano però che il traffico commerciale si svolgesse in ogni direzione, senza la necessità di attese stagionali o di giri viziosi lunghissimi.

Le nostre conoscenze sulle navi da trasporto dell'epoca imperiale romana derivano da tre fonti: descrizioni letterarie; bassorilievi, pitture e mosaici; relitti di naufragi

portati alla luce dall'archeologia subacquea.

Si deve però osservare con rammarico che queste conoscenze sono tutt'altro che complete.

Ciò è dovuto a vari fattori.

I racconti antichi che parlano di navi (compreso il testo degli Atti) non avevano propriamente lo scopo di insegnare come le navi erano fatte. I lettori lo sapevano già, e non era certo il caso di descrivere quei dettagli costruttivi che invece a noi farebbe tanto piacere conoscere. Quanto ai bassorilievi e ai mosaici, essi vanno considerati con una certa cautela, perché spesso le dimensioni risultano alterate, specialmente per le persone, sproporzionatamente grandi rispetto agli scafi.

Carichi notevoli per viaggi sempre sottocosta

Alle grandi dimensioni del naviglio commerciale romano abbiamo già fatto cenno. Alcuni pensano che le navi granarie potessero raggiungere anche le 1000 tonnellate di stazza.

Quanto ai passeggeri a bordo, non ci debbono stupire le 276 persone della nave di Paolo (Atti 27:37): Flavio Giuseppe riferisce che la nave che doveva portarlo dalla Palestina a Roma ne poteva contenere 600.

Le persone imbarcate, tuttavia, dovevano passarsela piuttosto male. Solo i più fortunati potevano usufruire di ripari sotto coperta; per gli altri non c'erano che le tavole del ponte.

Come si apprende da molti testi, gli antichi temevano particolarmente il "mal di mare", che a bordo di navi di quel tipo doveva essere un vero flagello.

I Greci lo chiamarono *nautia*, nome collegato alla *naus*, la nave (proprio per il fatto che su una nave era ritenuto normalissimo sentirsi male; la parola greca *nautia* diventò poi in latino *nausia*, e in italiano *nausea*).

Riguardo alla **rotta dall'Egitto a Roma**, anche se nessun testo ne parla esplicitamente, possiamo dire di conoscerla con sufficiente precisione.

Le navi percorrevano la prima tratta costeggiando la Palestina fino a Tiro, poi puntavano su Mira di Licia (o Patara, poco più a occidente), passando al largo di Cipro.

Successivamente, dirigendosi a sud di Creta, pervenivano alla costa ionica della Grecia, che seguivano verso nord fino a raggiungere, con breve traversata, la penisola italiana. Costeggiavano poi questa fino allo stretto di Messina, ed infine, risalendo la costa tirrenica, arrivavano finalmente ai porti di Roma (che in epoca imperiale erano Pozzuoli ed Ostia).

Questo percorso, lungo e tortuoso, era stato scelto perché si **svolgeva praticamente sempre in vista della terra**.

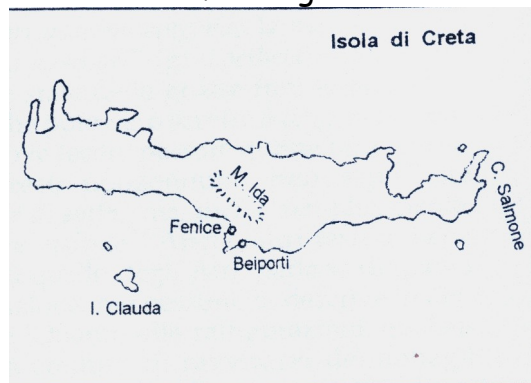
Nonostante ciò, specialmente per le navi a pieno carico, la navigazione risultava spesso difficoltosa.

Considerando i tempi di percorrenza, le operazioni di carico e scarico, e i lunghi mesi di inattività invernale, si è calcolato che ogni nave granaria potesse fare non più di due traversate utili all'anno.

La tempesta e il naufragio all'isola di Malta

Partita dunque da **Mira**, la nave romana con a bordo Paolo e gli altri prigionieri navigò lungo la costa anatolica fino a **Cnido**, poi puntò su **Creta**, e doppiandone il promontorio Salmone sul lato orientale, la costeggiò fino ad un luogo chiamato **Beiporti**, situato sulla costa sud, nei pressi di Lasea (v. 8).

E' stato possibile identificare la località di Beiporti: il suo nome sopravvive ancora nella moderna forma greca **Kali Limenes** (da kalos = *bello*, e limen = *porto*).



A questo punto il testo prosegue dicendo che *"la navigazione si era fatta pericolosa perché anche il [giorno del] Diggiuno era passato"* (v. 9). Veniva chiamato *"Diggiuno"* il giorno giudaico dell'espiazione, che cadeva il 10° giorno del mese di Tishri. Però, essendo il calendario ebraico basato sui cicli lunari, il mese di Tishri variava di anno in anno tra i mesi di settembre e ottobre del calendario giuliano.

Supponendo che il viaggio in questione abbia avuto luogo nell'anno 59 — come la maggioranza degli studiosi ritiene — è stato calcolato che il giorno dell'espiazione si sarebbe verificato il **5 ottobre** (mentre negli anni immediatamente precedenti l'anno 59, il giorno dell'espiazione cadeva molto prima). Ciò spiegherebbe l'osservazione che *"la navigazione era diventata pericolosa"*. Infatti, secondo il parere di autorevoli autori antichi, la navigazione commerciale si poteva svolgere senza rischi solo dal 10 marzo al 15 settembre.

Stando così le cose, Paolo esprime le sue preoccupazioni al centurione (che probabilmente gli era diventato amico), ma il suo richiamo alla prudenza non viene ascoltato, e la nave riparte alla volta di **Fenice**, porto ritenuto più adatto, dove i responsabili dell'imbarcazione intendevano passare l'inverno.

I responsabili vengono indicati con i nomi di *naukleros* (il padrone della nave, ossia l'armatore) e *kubernetes* (il timoniere).

Questo ci conferma che nella marineria antica si trovava di tutto salvo la figura del capitano come la intendiamo noi.

Dalla rotta verso Fenice alla deriva nel Mediterraneo

Quanto al porto di Fenice, il v. 12 precisa che esso era esposto a libeccio e a maestrale, cioè ai venti di sud-ovest e di nordovest.

La sua ubicazione probabile sarebbe quindi una località che ancor oggi ne conserva il nome (Phineka), esposta ad ovest, sul lato opposto della penisola dov'era Beiporti.

Attualmente non vi si trova nessun porto, ma qualcuno ritiene che nei tempi antichi dovesse essercene uno.

Tuttavia la nave a Fenice non arrivò mai, perché **improvvisamente si scatenò dalle pendici del Monte Ida un furibondo uragano che la gettò lontano dalla costa, verso sud-ovest.**

Il vento nominato solo qui come *Euraquilone*, significherebbe: *Euro* = vento da nord-est; *Aquilone* = vento dal nord.

A una furia di quel genere non c'era modo di resistere per le navi dell'epoca.

Quindi i marinai serrarono la vela maestra e lasciarono che la nave andasse alla deriva (v. 15).

In quella corsa pazza, trascinati dalla bufera, è detto che passarono nei pressi dell'**isoletta Claudia** (v. 16) — facilmente identificabile con la moderna **Gaudo** — e che a stento riuscirono a ricuperare la scialuppa. Questa normalmente era rimorchiata a poppa, e veniva issata solo con tempo cattivo.

In un antico bassorilievo noto come Rilievo Torlonia, trovato presso il porto di Ostia, la scialuppa è chiaramente riconoscibile, a poppa della nave.

I tentativi per salvare la nave

Più difficile da interpretare è invece il seguito del racconto, quando i marinai fecero ricorso a **mezzi e procedure che non hanno riscontro nella marineria moderna**.

La traduzione letterale del passo è "*mezzi ausiliari usarono cingendo la nave*" (v. 17).

I "*mezzi ausiliari*" (gr. *boétheia*) dovrebbero essere state delle grosse funi (gòmene), le sole che potessero servire a cingere la nave.

Ma dove fecero passare queste funi?

Il verbo greco *upozonnumi* può significare "*legare di sotto*" ma anche, semplicemente, "*legare insieme*".

Anche altri testi antichi, oltre a quello degli Atti, parlano di questa operazione, ma nessuno la descrive in dettaglio.

Quanto alle raffigurazioni, qualcuno ha creduto di ravvisarvi dei dettagli esplicativi, che altri hanno contestato.

Riassumendo, sono state avanzate dagli studiosi quattro ipotesi:

1. le funi erano state fatte passare verticalmente attorno ai fianchi della nave;
2. erano state fatte passare longitudinalmente attorno alla parte esterna dello scafo;
3. erano state legate da una parte all'altra della nave all'interno della stiva;
4. erano state legate longitudinalmente sopra la nave, da prua a poppa.

Per quanto ne sappiamo al presente, non è possibile scegliere con sicurezza l'una o l'altra di queste alternative, e dobbiamo quindi convenire che, nonostante tutte le scoperte, siamo costretti a rimanere ancora all'oscuro.

C'è poi ancora un'altra notizia nel v. 17: viene detto che fu calato in acqua un oggetto chiamato in greco *skeuos*, che alcuni hanno interpretato come "*àncora galleggiante*" o "*galleggiante*" (Nuova Riveduta, CEI), pensando che i marinai intendessero frenare con quel mezzo la corsa della nave.

L'ipotesi è certamente plausibile, ma in effetti il termine *skeuos* significa "*attrezzo*", in senso molto generico.

Continuando ancora la tempesta, furono poi indotti, con lo scopo di alleggerire la nave, (v. 18) a "*gettare a mare il carico*" (gr. *ekbole*) e, successivamente (v. 19) la "*attrezzatura della nave*" (c'è nuovamente la parola *skeuos* del v. 17).

Potrebbe trattarsi, secondo alcuni, addirittura della vela maestra, che era molto pesante, e del relativo pennone.

Riguardo alle indicazioni geografiche sul luogo della tempesta, dobbiamo osservare che **le Sirti** (v. 17), sulle quali i marinai temevano di andarsi ad incagliare, corrispondono alla **Sirte Maggiore**, lungo banco sabbioso mobile sulla costa settentrionale dell'Africa, presso Cirene; e **l'Adriatico** (v. 27) va inteso nel senso estensivo che gli davano gli antichi, comprendente anche lo Jonio e il Mar di Sicilia.

A mezzanotte del quattordicesimo giorno di tempesta, i marinai, insospettiti forse da un insolito rumore, si misero a scandagliare il fondo, e si resero conto che stavano avvicinandosi a terra; e allora, in attesa che facesse giorno, per evitare di incagliarsi decisero di calare quattro ancore da poppa (v. 29).

C'è ancora un elemento utile nel racconto, al v.38, che ci conferma che **la nave di Paolo era una nave granaria**: in attesa che facesse giorno, dopo essersi rifocillati, tutti provvidero ad alleggerire la nave *gettando il frumento in mare*.

Forse si trattò di completare l'operazione già descritta nel v. 18, liberandosi della parte rimanente del grano, in greco *sitos*.

Fattosi finalmente giorno, i marinai scorsero un'insenatura, e allora, abbandonate le ancore in mare (v. 40), sciolsero al vento l'artimone, che dovrebbe essere la piccola vela quadra sistemata sull'albero sporgente a prua.

Se è questa l'interpretazione corretta, allora "*l'attrezzatura della nave*", gettata in mare al v. 19, potrebbe davvero essere intesa come la vela maestra ed il relativo pennone. Però tutto fu inutile, perché la nave si incagliò e la violenza delle onde la distrusse.

Il racconto di Luca, **indubbiamente uno dei più istruttivi documenti per la conoscenza della navigazione antica**, termina dicendo che tutte le 276 persone arrivarono sane e salve a terra, chi a nuoto, chi su tavole e rottami della nave.

Quanto alla baia dell'isola di Malta, dove la nave si arenò, è più che comprensibile che la tradizione abbia voluto localizzarla, indicandola nella cosiddetta Baia di S. Paolo, sulla costa nord-orientale dell'isola. Ma finora non è stato ritrovato alcun relitto o reperto che ne possa confermare l'autenticità.

Da Malta a Roma

Alcuni dettagli sull'isola di Malta meritano di essere messi in evidenza.

Gli abitanti del luogo sono chiamati "*barbari*" da Luca (Atti 28:2); alcune versioni traducono il termine greco con "*indigeni*".

In realtà, i Greci erano abituati a definire "*barbari*" tutti quelli che non parlavano e non intendevano la loro lingua. Pertanto, nel chiamare "*barbaro*" qualcuno, non si intendeva affatto indicarlo come un incivile o un selvaggio.

E' interessante verificare se gli abitanti di Malta potevano parlare effettivamente un linguaggio che Paolo e Luca non erano in grado di comprendere.

Le scoperte archeologiche (ceramiche e avori) hanno mostrato che fin dall'inizio del 1° millennio a.C. l'influenza della Fenicia sull'arcipelago maltese fu assai intensa.

Ciò dipese senza alcun dubbio dal ruolo strategico che Malta era chiamata ad

assolvere sulle rotte aperte dalle città-stato della Fenicia lungo il Mediterraneo. Inoltre, verso la metà del VI sec. a.C., l'assunzione da parte di Cartagine di un ruolo egemone ebbe conseguenze notevoli su Malta, anche se le relazioni appaiono discontinue.

L'isola fu poi occupata dai Romani nel 218 a.C., ma non ne divenne mai una colonia.

E' comprensibile quindi che i suoi abitanti continuassero a parlare al tempo dell'arrivo di Paolo un dialetto di tipo feniciopunico.

Un'altra considerazione riguarda "*l'uomo principale dell'isola, chiamato Publio*" (v. 7), che diede ospitalità a Paolo e Luca.

Questo Publio doveva essere il governatore romano, ed il titolo di "*uomo principale*" (gr. *protos*) è attestato da due iscrizioni trovate a Malta, una in greco e l'altra in latino.

La residenza di Publio — nella quale Paolo, pur nella sua qualità di prigioniero in attesa di giudizio, riuscì a portare avanti la sua testimonianza — è poi stata messa in collegamento dalla tradizione con i resti di una villa romana nella località di San Pawl Milqi, sovrastante la Baia Salina.

Verso Roma su una nave alessandrina

Trascorsi alcuni mesi, i prigionieri furono poi imbarcati su una "*nave alessandrina*" che aveva svernato nell'isola e che si apprestava a partire per l'Italia (v. 11).

Anche quella doveva essere dunque una nave granaria, che serviva a portare a Roma il frumento dell'Egitto, e che evidentemente era stata bloccata a Malta dal sopraggiungere della cattiva stagione.

Un curioso dettaglio del racconto ci informa che, come polena (immagine scolpita sulla prua), su quella nave c'erano le figure di Castore e Polluce (ossia i Dioscuri), i due fratelli figli di Giove che erano considerati in quell'epoca i patroni della navigazione. Infatti la loro costellazione, quella dei "*Gemelli*", era ritenuta un segno di buona sorte quando appariva durante una tempesta.

Dopo una sosta a **Siracusa**, e varcato **lo stretto a Reggio**, la nave pervenne finalmente nel Tirreno, e navigando col vento in poppa, arrivò rapidamente a **Pozzuoli**.

All'epoca in cui si svolse il viaggio di Paolo, Pozzuoli (la romana Puteoli) era un porto commerciale importantissimo, anche se il suo prestigio cominciava già ad essere offuscato dallo sviluppo di Ostia, molto più vicina a Roma.

Pozzuoli dunque costituiva il capolinea delle navi granarie provenienti dall'Egitto; di lì in poi i sacchi di frumento avrebbero proseguito per la capitale su carri trainati da buoi, lungo il percorso della **via Appia**, definita la regina delle strade.

Della Pozzuoli del 1° secolo possiamo dire di conoscere molte cose.

Purtroppo da allora la fisionomia dei luoghi è mutata, alterata dalle forze lente o convulse del sottosuolo.

La regione (detta dei Campi Flegrei) è infatti sede di fenomeni vulcanici di varia natura (notissima è la *Solfatara*, il *Forum Vulcani* degli antichi, con i fanghi continuamente ribollenti) che talvolta assumono aspetti parossistici.

Per esempio, in una notte del 1538 emerse improvvisamente dalla pianura un cono

vulcanico, oggi noto come il Monte Nuovo.

Molti edifici ed impianti d'epoca romana, compresa la totalità delle strutture portuali, sono stati trascinati col tempo nel grembo delle acque, perché in tutta la zona opera il bradisismo, un fenomeno geologico che si manifesta con successivi innalzamenti ed abbassamenti del suolo.

Il fenomeno trova evidente riscontro soprattutto nel monumento noto come Tempio di Serapide (in realtà si trattava del mercato di commestibili, ossia del macellum).

Tre colonne superstiti del porticato risultano infatti sfioracchiate a varie altezze dai litodomi (molluschi foraminiferi che vivono a pelo d'acqua), permettendo così di determinare il livello massimo raggiunto dal mare nel periodo dell'abbassamento del suolo (circa m 5,70 dal pavimento).

A tale abbassamento, registrato una prima volta tra il IX e il XII secolo e una seconda tra il XV e il XVI, seguirono periodi di lento rialzamento, l'ultimo durato fino al principio del XIX secolo.

Attualmente la costa è di nuovo in fase di abbassamento e il pavimento è sott'acqua di m 2,50.

Il bradisismo dunque ha fatto sparire ogni traccia delle costruzioni portuali romane. I resti della poderosa gettata dell'antico porto (*opus pilarum*), ancora emergenti dalle acque del golfo nei primi decenni del nostro secolo, sono ora sommersi o sono stati inglobati nella massicciata del molo moderno.

L'opera si componeva di quindici giganteschi pilastri (*pilae*), costruiti in opera a getto cementata con l'ottima pozzolana delle colline circostanti, non egualmente distanziati l'uno dall'altro e collegati da arcate; la larghezza del molo era di 15-16 metri e la lunghezza complessiva di 372 m.

Ad est della città si possono vedere, stando in barca quando il mare è calmo, le rovine sommerse del molo per una lunghezza di circa 350 m.

Nonostante la sua sparizione, *l'opus pilarum* di Pozzuoli, raffigurato in stampe ed incisioni, fatto oggetto di studi e di rilievi, descritto e magnificato da poeti e da scrittori romani, resta uno dei punti essenziali della topografia della città ed uno dei monumenti fondamentali dell'ingegneria portuale dell'antichità.

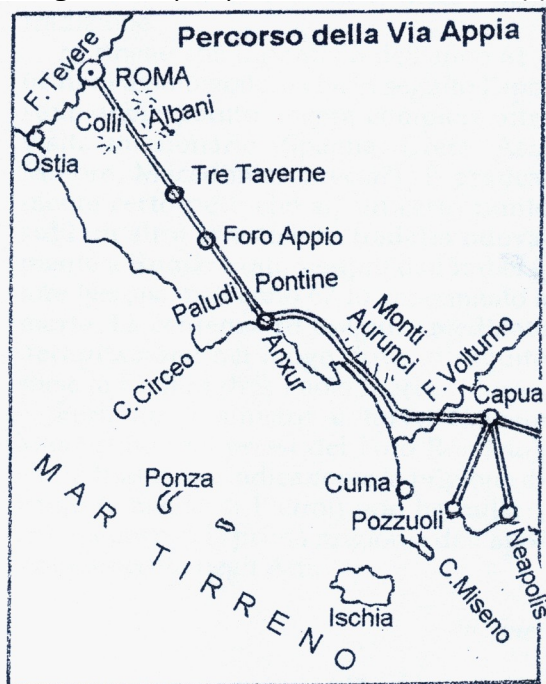
La comunità cristiana di Pozzuoli e l'incontro con i fratelli di Roma

Comunque, dobbiamo immaginarci la Pozzuoli dell'epoca di Paolo come **uno dei tanti grandi empori commerciali del Mediterraneo**, con quartieri brulicanti di moltitudini poliglote, e luoghi di culto dedicati alle più varie divinità dell'oriente; con mercanti e affaristi ricchissimi accanto a gente miserabile; e il tutto assai spesso animato da congiure, processi e scandali.

Ma in quell'ambiente torbido e corrotto si era formata e prosperava una comunità cristiana (dice Luca che vi trovarono dei fratelli, Atti 28:14), che accolse ed ospitò l'Apostolo per una intera settimana (non sappiamo le ragioni di quella lunga sosta imposta ai prigionieri).

La nuova fede aveva ormai messo radici nel cuore dell'impero, e la fama di Paolo lo aveva evidentemente preceduto.

E finalmente giunse il momento in cui Paolo, Luca e tutti gli altri partirono per Roma. Raggiunsero certamente prima la vicina **Capua** (l'attuale Santa Maria Capua Vetere) e proseguirono poi per la famosa **Via Appia**.



Questa via aveva preso il nome dal censore Appio Claudio Cieco che l'aveva fatta costruire nel 312 a.C.

Passava attraverso il massiccio dei colli Albani, le paludi pontine, i monti Aurunci e la piana del Volturno, per raggiungere Capua dopo circa 200 km.

Dopo mezzo secolo fu prolungata fino a Benevento e successivamente fino a Taranto e Brindisi.

Sono ricordate dal testo di Atti le località intermedie di **Foro Appio** e **Tre Taverne**, dove avvenne l'incontro con i cristiani di Roma, che i fratelli di Pozzuoli avevano provveduto ad avvertire.

Queste due località, ben note e spesso citate da vari antichi scrittori, erano **attrezzate stazioni di sosta** della grande arteria viaria romana.

A seconda del loro ruolo e dei servizi che offrivano, **le stazioni erano di due tipi**: le *mutationes* provvedevano solo al cambio degli animali da traino e al ristoro dei viaggiatori; le *mansiones* invece erano più attrezzate, e potevano offrire anche alloggio notturno e assistenza tecnica ai veicoli.

Trattandosi di strutture governative, nelle stazioni prestava servizio anche un distaccamento di polizia, che provvedeva alla sorveglianza del traffico ed alla sicurezza contro i ladri ed i briganti.

Attorno alle stazioni vere e proprie sorsero poi quasi sempre altre locande, trattorie, botteghe, che col tempo diedero vita a piccoli centri abitati.

Questo fenomeno fu tuttavia più consistente e duraturo laddove, fin dalla costruzione della strada, erano stati previsti, in luoghi "strategici", quegli speciali punti d'incontro e di mercato che erano indicati col termine *Forum*, accompagnato da un appellativo tratto dal nome del costruttore della strada stessa (fu questo il caso del "*Foro Appio*", in latino *Forum Appii*).

Un'installazione privata che sorgeva attorno alla stazione governativa veniva indicata con nome diverso a seconda che località chiamata "*Tre Taverne*" (in latino *Tres Tabernae*) si trovavano verosimilmente, nei pressi della stazione, tre trattorie che col tempo dovevano aver acquistato notorietà.

Tuttavia, dando retta agli antichi scrittori, sia le strutture governative che quelle private **erano tutt'altro che raccomandabili**: locali squallidi, umidi, sporchi e pieni del fumo delle cucine; letti popolati d'ogni genere di... animaletti; frequentati da carrettieri e mulattieri, giocatori d'azzardo, avventurieri e donne di malaffare.

I gestori poi, quasi sempre liberti di origine orientale, si distinguevano spesso come veri campioni di avarizia e furfanteria.

Stando così le cose, non ci fa meraviglia che le persone perbene — e che se lo potevano permettere — cercavano di tenersi alla larga da siffatte strutture, pubbliche o private che fossero (così si vantavano infatti di fare quegli scrittori che ce ne hanno tramandata memoria).

Dobbiamo dunque ambientare i **primi incontri di Paolo con i fratelli di Roma** nell'atmosfera variopinta e sguaiata che abbiamo cercato di descrivere; senza dimenticare il fatto che, come prigioniero, l'apostolo doveva anche sottostare a vincoli e limitazioni.

Ci si può chiedere se sono stati localizzati il Foro Appio e le Tre Taverne.

In effetti si sa con relativa precisione dove si trovavano: lungo quella che oggi è chiamata la "**Fettuccia di Terracina**", il più lungo rettilineo d'Italia (km 41), nella zona del comprensorio di bonifica delle Paludi Pontine.

Fino ad ora però non sono stati rinvenuti reperti di qualche interesse.

Il soggiorno di Paolo a Roma

Lasciate le Tre Taverne, Paolo e Luca fecero l'ultima parte del viaggio verso Roma accompagnati dai fratelli. E, arrivati nei pressi della capitale, percorsero quel tratto dell'Appia che ci è ben noto, col basolato poligonale fiancheggiato da tombe famose di tutte le epoche; quindi, varcata la Porta Capena (i resti di questa Porta, oggi non più visibili, furono scoperti presso il lato curvo del Circo Massimo nel 1867), **entrarono finalmente in Roma.**

Dice il testo (Atti 28:16) che a Paolo fu concesso di abitare per suo conto, con un soldato di guardia, e che prese una casa in affitto, dove rimase per due interi anni ricevendo liberamente quelli che venivano a trovarlo (v. 30).

Veniamo così a sapere che a Roma l'apostolo, in attesa del giudizio dell'imperatore Nerone al quale si era appellato, non rimase chiuso in una prigione statale, ma gli furono concessi gli "*arresti domiciliari*".

Qui però termina il racconto di Luca.

Il seguito della vita di Paolo fino al martirio (anno 67?) si può ricostruire basandosi solo su indizi tratti dalle epistole e dalla tradizione.

Si ritiene che il giudizio dell'anno 61 o 62 fu di assoluzione, e che in seguito l'apostolo abbia potuto ancora compiere altre visite missionarie (Spagna, Creta, Asia Minore, Macedonia, Grecia?).

E' praticamente certo però che ad un certo punto **subì un altro arresto e fu tradotto nuovamente a Roma**; e qui, sempre dall'imperatore Nerone, nell'anno 67 fu condannato a morte.

La sentenza fu eseguita mediante decapitazione nel luogo dove in seguito sorse la Basilica di S. Paolo fuori le Mura.

Pertanto il sinistro e torvo Carcere Mamertino (nei pressi del Foro Romano), che la tradizione indica come la prigione di Paolo (e anche di Pietro!) non ha nulla a che vedere con la prima prigionia dell'apostolo descritta negli Atti.

(8. fine)
 Davide Valente

Tratto con permesso da «IL CRISTIANO» febbraio 2003 www.ilcristiano.it