



## **Οι κυπριακοί αμφορείς της ύστερης ρωμαϊκής περιόδου**

Στυλιανή Δεμέστιχα

Κατά τη διάρκεια της ύστερης ρωμαϊκής περιόδου (4ος - 5ος αι. μ.Χ.) εμφανίστηκαν νέοι τύποι εμπορικών αμφορέων, κυρίως από τις ανατολικές Επαρχίες της Αυτοκρατορίας, ο χάρτης διασποράς των οποίων περιλαμβάνει ολόκληρη τη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα. Ανάμεσα στους πλέον διαδεδομένους τύπους είναι ο Late Roman Amphora 1 (στο εξής LR1), εργαστήρια του οποίου έχουν εντοπιστεί στις ακτές της Κιλικίας, στην Καρία, στη Ρόδο και στην Κύπρο. Κατά τη διάρκεια του 7ου αι. μ.Χ. στο σχηματολόγιο των κυπριακών εργαστηρίων προστέθηκε ένας ακόμη τύπος αμφορέα, ο Late Roman Amphora 13 (στο εξής LR13). Η παρούσα μελέτη είχε στοχεύει στη διερεύνηση του ρόλου του νησιού στα εμπορικά δίκτυα της ανατολικής Μεσογείου κατά την ύστερη Ρωμαϊκή περίοδο, μέσα από την εξέλιξη της παραγωγής των αμφορέων LR1 και LR13. Μεθοδολογία Για να επιτευχθεί ο στόχος αυτός έπρεπε να γίνουν κατανοητές κατ' αρχήν οι συνθήκες παραγωγής των αγγείων, δηλαδή ο αριθμός των εργαστηρίων, οι μέθοδοι κατασκευής και η τυπολογική εξέλιξη των αμφορέων. Απαραίτητη επίσης κρίθηκε και η μελέτη της εμπορίας και της διασποράς των αμφορέων, εντός και εκτός Κύπρου. Μελετήθηκαν σύνολα 605 τμηματικά σωζόμενοι αμφορείς LR1 και LR13 από της εξής θέσεις: 1. Εργαστήριο της Κάτω Πάφου (σωστική ανασκαφή στο χώρο του ξενοδοχείου Annabelle) 2. Αρχαία Αγορά Αμαθούντας 3. Αρχαία Αγορά Κουρίου 4. Μεγάλη Ν.Α. Βασιλική Αμαθούντας 5. Άγιος Τύχωνας Αμαθούντας 6. Άγιος Γεώργιος Πέγειας Ως αποτέλεσμα της μακροσκοπικής εξέτασης του πληθύ των καταγεγραμμένων αμφορέων αλλά και με βάση τις πετρογραφικές αναλύσεις (οι οποίες πραγματοποιήθηκαν στο Τμήμα Γεωλογικής Επισκόπησης του Υπουργείου Γεωργίας της Κύπρου) διαχωρίστηκαν πέντε τοπικά εργαστήρια και δύο ακόμη, των οποίων η κυπριακή ταυτότητα δεν είναι απολύτως εξακριβωμένη. Προκειμένου να εξεταστούν οι συνθήκες παραγωγής, πραγματοποιήθηκαν πειραματικές ανακατασκευές αμφορέων σε παραδοσιακά αγγειοπλαστεία της Λευκωσίας. Διαπιστώθηκε ότι υπάρχουν δύο μόνο βασικοί τρόποι κατασκευής αγγείων με ημισφαιρική βάση και στη συνέχεια καταγράφηκαν αναλυτικά τα μορφολογικά αποτελέσματα των διαφορετικών τρόπων μορφοποίησης του πηλού, σε κάθε στάδιο. Με δεδομένα και τα παραπάνω, επιχειρήθηκε κατ' αρχήν ο τυπολογικός διαχωρισμός των αμφορέων LR1, οι οποίοι ήταν και οι περισσότεροι αριθμητικά. Τα κριτήρια της κατάταξης ήταν η διαμόρφωση των διαγνωστικών τους τμημάτων (χείλος, λαϊμός λαβές) και οι βασικές διαστάσεις του λαϊμού (διάμετρος στομίου και ύψος λαϊμού). Προκειμένου να μελετηθεί καλύτερα το σύνολο των κυπριακών LR1, ήταν απαραίτητη η ταξινόμηση και των δημοσιευμένων αμφορέων, οι οποίοι προέρχονταν από όλες σχεδόν τις παράκτιες θέσεις της Μεσογείου. Διαχωρίστηκαν δύο τύποι πρώιμων αμφορέων LR1 (4ος - 5ος αι. ) και τέσσερις τύποι της όψιμης φάσης (5ος - 7ος αι.). Η ίδια διαδικασία ακολουθήθηκε και για τους αμφορείς LR13, οι οποίοι διαχωρίστηκαν σε δύο κύριες ομάδες. Η παραγωγή αμφορέων στην Κύπρο κατά τους ύστερους ρωμαϊκούς χρόνους είναι ενδεικτική της εμπλοκής του νησιού στα εμπορικά δίκτυα της ανατολικής Μεσογείου. Η παραγωγή εντάθηκε στα τέλη του 6ου αιώνα, οπότε η Κύπρος φαίνεται ότι είτε κατόρθωσε να διατηρήσει το εμπορικό δίκτυο που είχε δημιουργήσει από τον προηγούμενο αιώνα είτε ίσως αναγκάστηκε να εντατικοποιήσει τις εξαγωγές της για να αναπληρώσει το κενό που δημιουργήθηκε από τις απώλειες των εδαφών της γειτονικής Αντιόχειας και της Αιγύπτου. Η παραγωγή αμφορέων στο νησί ήταν αποτέλεσμα των ευνοϊκών αυτών συνθηκών, οι οποίες διήρκεσαν περίπου δύο αιώνες.