



## STORIA DELLA MARINERIA (Raccolta )

DI ORAZIO FERRARA

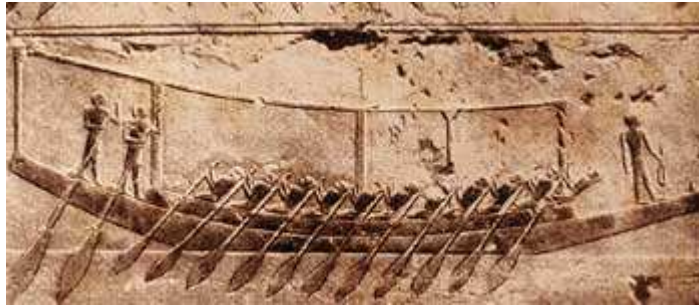
(da <http://cronologia.leonardo.it/mondo11d.htm> )

### Sommario

LE NAVI DI OMERO .....	2
I FENICI - LA STORIA .....	9
I FENICI - LA STORIA .....	18
I SIGNORI DEL MARE TRA RITI E COMMERCIO .....	30
UN DELFINO PER NUME TUTELARE.....	35
LA VITA MARINARA NEI CANTI DEL PERIODO IONICO .....	35
MARINERIA NELL'ANTICHITA' .....	42

## LE NAVI DI OMERO

di Orazio Ferrara



Navi a remi sul Nilo. Bassorilievo tomba del Ti, V dinastia. Sekkara 2500 a.C.

Le navi e le tecniche di navigazione della marineria della Grecia arcaica, soprattutto di quella micenea, della seconda metà del II millennio avanti Cristo sono sostanzialmente quelle descritte, con dovizia di particolari nei poemi omerici, in particolare nell'Odissea. Ciò è dovuto essenzialmente al fatto che per secoli quella marineria, erede della cicladica e minoica, non subisce alcuno radicale cambiamento per assoluta mancanza di grandi innovazioni tecniche. Quest'ultime verranno dopo Omero e porteranno a quel formidabile strumento bellico che sarà la triere, o latinamente trireme, nave che sconvolgerà gli equilibri marittimi nel Mediterraneo, un po' com'era accaduto a suo tempo nella tattica militare terrestre quando era apparso il carro da guerra.

Altro motivo, non secondario, di questa sostanziale coincidenza è che Omero o chi per esso, tralasciamo qui di entrare nell'annosa e complessa "questione omerica", pur vivendo nel secolo VIII A.C., compone due poemi epici sulla base di una lunghissima tradizione orale, che tramanda così, in modo abbastanza fedele, non pochi aspetti di vita dei secoli precedenti.

Se le imponenti rovine di Troia e di Micene confermano la veridicità del mondo cantato dal poeta, così le rappresentazioni vascolari, i modellini e le pitture parietali confermano, anche con scoperte recentissime, che le descrizioni omeriche si avvicinano, con buona approssimazione, a quella che dovrà essere effettivamente la realtà marinaresca della Grecia arcaica.

Nell'indicare le navi di quel tempo Omero cita con frequenza due epiteti: orthòkrairos= dalle corna erette e kòilos= concava. Questi epiteti rendono subito, in modo plastico, il profilo che presentano gli scafi a chi li guardi navigare da lontano: delle ricurve corna di toro. La sagoma ricorda, a grandi linee, quella delle

navi dei Popoli del mare, che, nell'ultimo quarto del II millennio, imperversano nel Mediterraneo orientale e che, in uno dei tanti raids, si scontrano nel delta del Nilo con la flotta egiziana.



Nave egizia seconda metà II millennio. XVIII dinastia (Museo egizio, Torino)

La vittoria di quest'ultima è il motivo per cui il faraone del tempo fa immortalare nella pietra l'immagine delle navi nemiche.



Nave da guerra Fenicia

La stretta rassomiglianza tra le navi micenee e quella dei popoli del mare evidenzerebbe l'esistenza di una medesima tecnica cantieristica nel Mediterraneo orientale, almeno per il gruppo indo-europeo, al quale appartengono ambedue i popoli. Il profilo a forma di corna di toro, oltre ad essere una necessità costruttiva, potrebbe anche essere dovuta ad influenze magico-religiose, considerando la sacralità del simbolismo del toro presso tutte le popolazioni di ceppo indo-europeo. Non a caso pitture vascolari greche del periodo geometrico mostrano navi da guerra, recanti sulla prua l'insegna di due corna taurine.

Fin dai primi tempi ritroviamo la tradizionale suddivisione tra nave da guerra e nave mercantile, come testimoniano la coeva iconografia greca e il ritrovamento del relitto di Capo Chelidonia nella Turchia sud-occidentale, relitto che si riferisce ad una nave esclusivamente da carico del sec. XIII o XII A.C.. La tecnica cantieristica, primitiva e raffinata allo stesso tempo, tende empiricamente a rapporti tra larghezza e lunghezza dello scafo, che si avvicinano di molto a quegli standards oggi considerati ottimali dal punto di vista nautico per le navi antiche: 1 a 8 e 1 a 10 per le navi da guerra, da cui il classico profilo lungo; 1 a 3 e



1 a 4 per le navi mercantili, da qui il profilo tondeggiante. L'archetipo di nave lunga o tonda, a seconda della funzionalità richiesta, persisterà nei cantieri navali del Mediterraneo fin oltre il Medioevo.

La propulsione della nave da guerra della Grecia arcaica è principalmente affidata alla forza dei rematori, che usufruiscono però anche dell'ausilio di una vela quadra, viceversa è essenzialmente velica la propulsione della nave da carico, che, nei casi necessari di calma di vento o di manovre in porto, ricorre ai pochi rematori imbarcati.

Comunque è da precisare che in Omero la suddivisione tra i due tipi di nave non è poi così rigida, in particolare per la nave più diffusa quella a venti rematori, dieci per lato, che viene utilizzata indifferentemente per il trasporto di merci e passeggeri e la guerra da corsa

Per ambedue i tipi di nave il timone è costituito da due grossi remi poppieri. Questo timone è di difficilissima manovrabilità e richiede una perizia tutta particolare, acquisita con lunghi anni d'esperienza. Non a caso in molti poemi antichi, e quindi non solo in Omero, vengono citati timonieri particolarmente esperti, volendone così tramandare il nome ad imperitura memoria.

L'attrezzatura velica della nave del tempo omerico è poi di una semplicità estrema. Un'unica grande vela quadra di tela per lo più bianca, legata con numerosi lacci taurini alla lunga asta dell'antenna, che a sua volta, mediante legacci sempre di cuoio, è fissata alla parte terminale dell'albero della nave. Quest'ultimo, viene mantenuto fermo, oltre che dal suo piede posto nell'apposito incastro, da due grosse funi, (sàrte o sàrtie) che si dipartono rispettivamente da prua e da poppa. Infine le corde (scotte) che, legate agli angoli inferiori della vela, servono a distenderla al vento. Le scotte sono due, quella di destra e di sinistra, che con moderno linguaggio marinaresco sono intese rispettivamente "poggia" e "orza". Il materiale usato per le sàrtie e le scotte è costituito da budella taurine intrecciate ritorte.

L'intera attrezzatura velica è completamente smontabile, essa viene tolta ogni qualvolta lo scafo è tirato in secco, il che avviene frequentemente, oppure quando, per bonaccia di vento, si ricorre alla sola forza dei rematori, infine quando infuria una tempesta. Nei casi in cui l'attrezzatura deve essere montata si procede incastrando il piede dell'albero nell'apposito alloggio, posto sulla trave di chiglia, in mezzeria o leggermente decentrato a prua, e non ricavato nella trave stessa come sostengono alcuni studiosi in quanto così si sarebbe fatalmente compromessa la resistenza di una fondamentale struttura alle sollecitazioni del moto ondoso. È presumibile l'utilizzo di una trave trasversale a quella di chiglia come lasciano supporre alcuni versi omerici. L'albero è poi stabilizzato dalle due sàrtie già descritte.

La manovra di drizzare l'albero e spiegare la velatura avviene in tempi rapidissimi e rientra nella quotidianità delle navi del tempo. Malgrado ciò si verifica, con una certa frequenza, che un vento impetuoso spezzi l'albero. Qualche volta l'incidente ha conseguenze gravissime, come nell'episodio descritto da Omero in cui una



improvvisa tempesta, sorprendendo la nave di Odisseo svelle di netto l'albero, rovinando in coperta, travolge ed uccide, con una ferita mortale al capo, il timoniere.

L'intera struttura dello scafo poggia su un'unica trave di chiglia, a cui erano collegate coste e tavole. Il tutto giuntato, secondo alcuni studiosi, soltanto con il sistema della cucitura, rinforzato forse con corde che inanellavano strettamente l'intero scafo. Questa tesi è sostenuta da autorevoli esperti di marineria antica, che portano a sostegno gli stessi versi di Omero, quando nell'Iliade descrive le pessime condizioni delle navi greche, perché le intemperie e il sole avevano allentato tutte le corde.

La pratica della cucitura, arcaicissima riscontrandosi già ai primordi della civiltà egiziana, sarebbe poi confermata, secondo gli stessi esperti, dal relitto di Capo Chelidonia, anche se altri studiosi, non meno autorevoli, sono d parere contrario.

Personalmente riteniamo che già nella cantieristica di quel tempo il sistema di cucitura coesistesse con quello ad incastri e cavicchi di legno (i chiodi erano di là da venire). Un'esplicita conferma sono i versi omerici descrittivi della tecnica di costruzione di una zattera.

In ambedue i casi lo scafo richiede una buona impermeabilizzazione, che si ottiene ricorrendo alla pece, a sostanze cerose e resinose, quest'ultime ricavate forse dall'incisione di alberi di pino. L'interno dello scafo è tutto catramato e questo spiega la ricorrente espressione di "nave nera", mentre esternamente è catramata soltanto la parte immersa nell'acqua, le fiancate al di sopra della linea di galleggiamento sono di un vivace colore rosso a base di sostanze cerose o resinose. La prora è invece dipinta di colore azzurro sempre a base di cera. Deve forse riferirsi a questa eventuale utilizzazione la scorta di cera menzionata per la nave di Odisseo.

Le navi da guerra di quel tempo non hanno un unico ponte di copertura, bensì due piccoli ponti, uno a prua l'altro a poppa. I rematori stanno nel mezzo e si trovano allo scoperto, anche se occorre precisare che alcuni scafi, raffigurati nei dipinti di Tera, sono attrezzati con una primitiva tettoia, che ripara la parte remiera dal sole e dall'intemperie. E' probabile che questa leggera tettoia smontabile sia utilizzata anche al tempo di Omero. Sulla disposizione dei rematori non vi sono dubbi in quanto è immediatamente intuibile la loro dislocazione sui banchi, a differenza dell'enigma dei vogatori di una trireme, vero e proprio rompicapo forse definitivamente risolto dalle intuitive ipotesi del Morrison.

Esiste però un piccolo problema relativo ai banchi di voga di una nave omerica. Infatti dalle rappresentazioni pittoriche e dalle descrizioni dello stesso Omero non si riesce a comprendere se si tratti di un unico banco per ogni coppia di vogatori affiancati oppure ciascun rematore usufruisce di un singolo banchetto, in modo che ci sia una piccola corsia (non più larga probabilmente di un metro), che attraversa longitudinalmente il fondo dello scafo, come lasciano supporre esplicitamente alcuni versi. Noi propendiamo per quest'ultima ipotesi.

Un modellino votivo siracusano però di epoca molto più tarda presenta simili

banchetti di voga.

Nell'Iliade e nell'Odissea la nave preferita dai guerrieri-marinai greci e senza dubbio quella a venti rematori, più il timoniere e il capitano, ciò è dovuto forse alla sua estrema versatilità operativa nell'essere, allo stesso tempo, affidabile sia per la guerra da corsa, che prevede rapidi sbarchi e altrettanti rapidi imbarchi dopo le razzie, sia per il trasporto di persone e merci rare in tempi relativamente brevi. Una nave a venti remi è quella utilizzata da Agamennone per rimandare Criseide al padre, così a venti è la nave di Telemaco per andare da Itaca a pilo e quella dei Proci, che vogliono tendergli un agguato sul mare. All'esistenza nello stesso periodo di navi con un numero maggiore di rematori rimandano le pitture di Thera e lo stesso Omero. Nel cosiddetto catalogo delle navi, riportato dal Il libro dell'Iliade, le navi dei territori di Metone, Taumacia, Melibea e Olizone sono a cinquanta vogatori, (25 per lato) deve trattarsi certamente dei primissimi tipi del famoso pentecontero, la nave da guerra greca che successivamente dominerà incontrastata i mari fino all'avvento delle triremi. Con questo tipo di nave i greci procederanno alla colonizzazione del Mediterraneo occidentale.

Anche i Feaci, secondo Omero i migliori marinai del tempo, possiedono navi a cinquanta remi, una di esse riporterà Odisseo ad Itaca. Anzi, nel caso specifico, i versi del cantore sono talmente precisi che, citando il numero dei marinai dell'equipaggio, lo fa ascendere a cinquantadue, effettivamente si riferisce all'equipaggio completo di timoniere e di capitano, comunque la nave a cinquanta remi resta appannaggio, come nel caso dei Feaci, di poche popolazioni all'avanguardia nella marineria della Grecia arcaica.

Le tavole dell'archivio del palazzo reale di Pilo, d'età tardomicenea e quindi tra le più antiche testimonianze scritte sull'attività marinara nel Mediterraneo, riportano, per quel periodo, anche navi a trenta remi (15 per lato).

Comunque la stragrande maggioranza delle navi, giunte ai lidi troiani, sono scafi a venti remi, questa ipotesi ridurrebbe ad una cifra accettabile il numero dei Greci all'assedio della città, circa 20.000 uomini. Cifra pur sempre alta per un esercito della seconda metà del II millennio A.C., ma che troverebbe una spiegazione razionale trattandosi di un esercito di coalizione. I più potenti eserciti del tempo, egiziano e hittita, hanno grosso modo anche loro circa 20.000 effettivi ciascuno.

A conclusione di questo capitolo, per una migliore comprensione della figura di Omero, ancora oggi insuperato cantore delle cose di mare, riportiamo le suggestive pagine scritte sul grande poeta greco dall'insigne studioso Ettore Romagnoli.

*" Così io mi figuro il poeta dell'Odissea.*

*Sopra un legno di mercanti e, chi sa, di pirati, di costa in costa, d'isola in isola, percorre tutto il Mediterraneo, che sembra veramente infinito. Disteso a prora, dal primo all'ultimo raggio di sole, mentre le vele gonfie rapiscono a volo il battello, a pari dei gabbiani, contempla, con le avido pupille del poeta, le infinite parvenze del cielo e del mare. A notte, giacendo a poppo, come Ulisse nel battello dei*



*Feaci, avvolto in una ruvida coltre, fissa le stelle roteanti attorno all'Orsa, unica immune dai lavacri d'Oceano, sin che giunge a sopirlo il sonno datore d'oblio. E nelle interminabili bonacce, tocca la sua lira e canta ai marinai. Canta le gesta degli eroi.*

*.... Ed ecco il battello giunge in vista delle spiagge di Troia. I nocchieri greci approdano ai lidi sacri, dove un tumulto ricorda l'eroismo e la sventura di Aiace. Il poeta scende meditabondo sulla via deserta, venera la tomba eroica. Levando gli occhi, vede disegnarsi sul cielo la fatale collina dove un giorno sorgeva Troia. Muove, a lenti passi, verso la città fatale. Verso di lui scende, travolgendo i suoi flutti vorticosi, lo Scamandro, gonfio come non vide mai i fiumi della patria. Gli sembra quasi avverso, minaccioso, e che lo respinga al mare. Un impeto d'orgoglio patrio solleva i gorghi della sua anima contro l'impeto del fiume straniero. Nella sua fantasia è nata, alla vita dei secoli, la lotta tra Achille e lo Scamandro....*

*E torna al naviglio e al mare. Il battello approda a una città florida e popolosa. Si scende nell'agora che protende le sue lastre di marmo sino entro le onde del mare, si espongono le mercanzie, s'intrecciano i traffici.*

*.... E dopo una settimana di venti contrari, ecco sul far della sera levarsi la brezza di terra. Partire, di nuovo partire ! Di nuovo errare sulle onde. Il poeta saluta gli ospiti, e si riprende la corsa per i mari noti e per gli ignoti, in cerca della fortuna e forse della morte.*

*La fantasmagoria continua. Dinanzi agli occhi del poeta passano scene e scene meravigliose. Nuovi mari senza confine, bonacce interminabili, burrasche sterminatrici, scogliere immani e ai loro fianchi orride caverne, dalle quali sbucano spesso fauci di orridi mostri. Ma talvolta, ridendo sul mare una bianca bonaccia, la barca poteva entrare in un'altra grotta mirabile, e una fantastica irradiazione azzurra avvolgea tutto, rendeva le cose pervie e imbevute e raggianti asse stesse di luce soprannaturale. E sulle pareti emergenti e sulle sommerse e sul fondo un mobile corruscare di piropi, di smeraldi, di zaffiri, di crisoliti, componeva e scomponeva senza tregua le trame incandescenti di una sinfonia luminosa. Questa era la casa di una fata, la reggia di una Dea. Ma di un tratto tutte le luci e tutti i colori si spegnevano. La caverna era buia. La mano protesa ad afferrare le gemme prodigiose non stringeva che viscidie alghe. Ed ecco uno, due, cinque, dieci tentacoli sferzano il braccio incauto, l'avvinghiano, trascinano l'imprudente, con forza irresistibile, nei regni della morte. Scilla, la terribile Scilla. Che fare ? Fuggire. Meglio uno dei cari compagni che tutti !*

*E la fantasmagoria continuava. Qui sulla vetta di un'alpe inaccessibile, un vorticar di fumo, un lampeggiar di fiamme, un tempestare di bombiti orrendi. E pietre immense erano scagliate dalla cima giù per le balze sino a sfiorare i fianchi del battello. Anche di qui fuggire. E calava la notte negra, senza stelle. Aperte le vele a un alito di vento, i nocchieri si abbandonavano al dèmone. E il dèmone li spinge miracolosamente, di notte, per una gola angusta, entro un difficile porto. Il battello approda a una spiaggia declive e rimane lì fisso, senza bisogno d'ancora, fasciato da un buio impenetrabile.*



*Ma all'alba, dopo l'inquieto sonno, quale paesaggio d'incanto s'illuminava ai loro occhi ! Entro una luce purissima, boschi profondi, orti, giardini, dove tutti i fiori e tutti i frutti, questi appena turgescenti, quelli maturi, altri quasi disfatti, imbevevano l'aria di aromi inebrianti come liquori. Erano gli orti elisi ? No. Era la patria di gente felice; e fra loro i nocchieri passavano alcuni giorni di sogno. E il poeta beveva, beveva con tutti i sensi la fantasmagoria prodigiosa. Tutte le parvenze del mondo esterno, ingolfandosi impetuose per i suoi cinque sensi, colpivano, ferivano prodigiosamente la sua anima profonda . ed essa rispondeva all'urto con la parola. Ogni immagine sonora, luminosa, olfattiva, tattile, trovava il subito riflesso nell'armonioso vocabolo, che, nato dal prodigio, prodigiosamente, rievocava le immagini, risuscitava nel cervello degli uditori le visioni meravigliose. Sono corsi più di trenta secoli. E l'opera magica non ha perduto ancor nulla della sua efficacia".*

Orazio Ferrara

Bibliografia

*I Signori del mare, di Orazio Ferrara,*

*Appunti per una storia delle antiche marinerie, Sarno, Centro Studi I Dioscuri, 1998)*

MM



## I FENICI - LA STORIA



PER LA ZONA IN CHIARO VEDI CARTINA PIU' AVANTI

IL "TESTO DI PARAIBO" - CIVILTA' SCOMPARSE - CHI ERANO I FENICI ?  
LA STORIA - ARRIVANO GLI ASSIRI

-----  
(nella seconda parte)

L'ESPANSIONE NEL MEDITERRANEO - LA STORIA DI CARTAGINE - L'IMPERO DI  
CARTAGINE - LE COLONIE DI CARTAGINE - LO SCONTRO CON ROMA - LA  
RELIGIONE - L'ARTE - ECONOMIA E COMMERCIO  
L'ALFABETO FENICIO-GRECO-ETRUSCO-LATINO  
-----

### IL TERRITORIO

Guardando la cartina dell'antica Fenicia, si può comprendere come il destino del popolo che la abitava fosse inevitabilmente rivolto verso il mare. La Fenicia infatti, corrispondeva alla maggior parte della costa del Libano attuale, limitata a sud dal monte Carmel, a nord dal golfo di Sidkenderun; a est dalla catena del Libano e a ovest dal mare. Si presenta come uno stretto passaggio tra l'Africa e l'Asia; al di là del Libano si estendeva il grande deserto della Siria. Gli abitanti erano quindi addensati in una fascia di terra molto stretta perché la catena del Libano dista dal mare soltanto 50 chilometri nel punto più lontano e una quindicina nel punto più vicino. Lo stesso territorio è diviso in parecchi settori isolati e avendo dietro i monti le comunicazioni fra una città e l'altra erano spesso quelle attraverso il mare. La conformazione del territorio non era quindi tale da far contare su sufficienti risorse agricole.

Costretti in un territorio angusto e scarso di risorse naturali, tutto affacciato al mare e prossimo ai più grandi imperi dell'antichità, è intuibile come la vocazione dei Fenici fosse rivolta ai commerci e come nel mare essi vedessero la via naturale per

i loro scambi. Quasi tutte le loro città vennero fondate su capi protesi nel Mediterraneo, preferibilmente nei pressi di isole dove la popolazione poteva rifugiarsi in caso di invasioni nemiche. Si sceglieva di preferenza la posizione a cavallo di un promontorio, perché ciò permetteva l'uso di due porti uno verso il nord, uno verso il sud. I testi ricordano 25 città e moltissime borgate. Fra di esse spiccano per la loro importanza politica o religiosa: Byblos, Sidone e Tiro.

La Fenicia fu abitata da tempi antichissimi, come è provato dai ritrovamenti di località preistoriche. Agli inizi del XXVI secolo prima della nostra era, una forte emigrazione di popoli semiti partì dal nord della Siria e invase il territorio fenicio. Anche i rapporti fra l'Egitto e la Fenicia furono molto antichi, cioè addirittura anteriori all'epoca storica; e lungo il terzo millennio questi rapporti continuarono ancora. Nel secondo millennio sappiamo che i principi della città fenicia di Byblos erano vassalli dell'Egitto. Per quest'epoca abbiamo un documento unico di fonte egiziana che fa un ritratto pittoresco della vita nell'interno del paese della Fenicia. E' il racconto chiamato: Le Avventure di Sinuhe nel quale vi è dipinta con la più scrupolosa fedeltà la vita di questo popolo, che fino a poco tempo fa conoscevamo quasi nulla.

Come per gli Egizi (qualcosa l'Europa apprese dopo la spedizione di Napoleone - dopo il rinvenimento della "Stele di Rosetta" che Champollion poi decifrò), così i Fenici, ogni loro traccia, ogni documento rimase sepolto nella polvere.

Il ritrovamento del primo documento della storia fenicia ha qualcosa di avventuroso e comincia nel 1872.

Sembra che l'America sia stata scoperta 1000 anni prima dei Vichinghi, 2000 anni prima di Cristoforo Colombo.

Della stessa scrittura fenicia, nulla sapevamo fino a un secolo fa.

« Noi siamo figli di Canaan, veniamo da Sidone, la città del re. Il commercio ci ha gettati su questo lido remoto, in una terra di montagne. Abbiamo sacrificato un giovane agli dei e alle dee, nel diciannovesimo anno di Hiram, nostro potente sovrano. Partiti da Ezion-geber nel Mar Rosso, abbiamo viaggiato con dieci navi. Siamo rimasti assieme per due anni attorno alla terra di Cam (Africa), ma la tempesta ci ha separato dai nostri compagni. Così siamo arrivati qui, dodici uomini e tre donne, su una spiaggia che io, capitano, governo. Che gli dei e le dee possano benevolmente soccorrerci ».

Queste parole sono raccolte su di una tavola di pietra: duecento e quarantasei caratteri fenici, oggi facilmente comprensibili e traducibili. Ma ciò che dà importanza a questo documento, e che ha fatto discutere gli esperti di tutto il mondo, è una circostanza eccezionale: l'incisione è stata ritrovata in Brasile! Si può quindi dedurre che i Fenici giunsero per primi in America, prima ancora non solo di Colombo, ma anche dei Vichinghi?

La deduzione è però contrastata da molti autorevoli studiosi, che negano con argomenti degni del massimo interesse e rispetto l'autenticità del documento fenicio, ritenendolo un'abilissima prova di falsificazione, dovuta ad un esperto di

cose fenicie. Ma vi sono pure autorevoli studiosi che ritengono autentica e veritiera l'incisione.

Cercheremo ora rapidamente di far comprendere ai nostri lettori i termini della questione, che sfumano spesso in caratteri degni d'un racconto giallo: non si tratta infatti d'una questione erudita, ma di una discussione di grande importanza per giungere diritto allo scopo di questo nostro capitolo: illustrare le caratteristiche della vita e della civiltà dei Fenici. L'iscrizione fenicia ha avuto certamente il merito di far riaccendere l'interesse non soltanto degli specialisti e degli studiosi, ma un po' di tutti, su di un popolo e su di una civiltà che per lungo tempo esercitarono il predominio indiscusso sui mari.

### IL "TESTO DI PARAIBO"

Dicevamo che la storia dell'iscrizione fenicia è essa stessa avventurosa: comincia nel 1872 ed il primo protagonista è uno schiavo d'una piantagione del Nord Est del Brasile; è lui a trovare questa pietra che porta strani segni sulla sua superficie levigata con cura. Incuriosito la porta al figlio del padrone, che con sensibilità certo rara, provvede a trascrivere con grande scrupolo quei segni misteriosi e poi spedisce la copia della trascrizione al Museo Nazionale di Rio de Janeiro. A questo punto inizia la seconda fase della storia di quello che intanto ha già un nome preciso, che gli viene dal luogo in cui è stato ritrovato: « testo di Paraibo ». Il direttore del Museo, benché non sia uno specialista, intuisce l'importanza del documento e rende pubblica la scoperta invitando gli studiosi a pronunciarsi. Intanto cerca di recuperare la pietra incisa, ma è scomparsa!

Gli studiosi sono profondamente divisi nel giudizio sul « testo di Paraibo »: autentica o falsa, le posizioni sono opposte e inconciliabili. E la questione finisce nell'oblio. Improvvisamente un colpo di fortuna: un professore americano acquista un fascio di vecchie carte presso un rigattiere; tra tante altre cianfrusaglie c'è un quaderno che contiene una lettera spedita dal direttore del Museo di Rio ad uno studioso americano: la lettera contiene il « testo di Paraibo »! E così il testo arriva al noto esperto di cose fenicie Cyrus H. Gordon, che lo studia con estrema attenzione, concludendo con l'affermazione della sua veridicità e autenticità.

Il Gordon basa la sua tesi non soltanto sull'esame linguistico del testo, ma anche sulla piena concordanza che c'è tra i fatti narrati nell'iscrizione e quelli tramandati a noi dagli storici antichi. Erodoto, infatti, racconta che durante il regno del faraone Necho (intorno al 500 avanti Cristo), fu allestita una flotta di navi fenicie, che salpò dal porto di Ezion-geber, sul Mar Rosso, e compì il periplo dell'Africa; le navi fecero ritorno soltanto tre anni dopo attraverso il Mediterraneo: i marinai, suscitando incredulità, affermarono d'aver navigato per lungo tempo con il sole a destra.

Duemila anni dopo, anche Dante Alighieri, scrisse qualcosa nel suo poema che forse molti non capirono Lui neppure forse. Le inserì e basta. Per diversi secoli molti non compresero quelle tre righe così oscure e passarono oltre. Le vogliamo



riportare: Nel Primo canto del Purgatorie Dante dice:

*Io mi volsi a man destra, e puosi mente  
all'altro polo, e vidi quattro stelle  
non viste mai fuor ch'alla prima gente.  
Goder pareva il ciel di loro fiammelle:  
ho settentrional vedovo sito  
poichè privato se' di mirar quelle!  
(versi 22-27).*

Nessuno fino al 1488 (prima di Cao e poi Diaz, nel periplo dell'Africa) aveva mai navigato fino allora oltre i 20 gradi a sud, e la Croce del Sud non è assolutamente visibile se non dal 30° grado.

Ma Dante sa ancora di più, che la terra è rotonda, ha due poli e che l'Orsa maggiore si abbassa sempre più sull'orizzonte man mano che si procede verso sud, mentre la Croce del Sud si alza nel cielo notturno.

Ma come fa a saperlo? - Infatti proseguiamo la lettura nei versi 28-31.

*Com'io dal loro sguardo fui partito,  
Un poco me volgendo all'altro polo,  
Là onde il Carro già era sparito,  
Vidi presso di me un veglio solo...*

Poi in un altro punto al canto quarto, versi 55 sgg, Dante riferisce d'esser giunto nell'emisfero meridionale e di aver visto il sole a nord. Insomma troppo preciso. Non può essere una invenzione nè teorica nè poetica. Qualcosa da qualche parte doveva aver letto, e anche se le informazioni sono distorte, lui le riporta.

-----  
Riceviamo

"In riferimento a questo articolo sui fenici, in cui sono citati alcuni passi della divina commedia, mi permetto di sottolineare che la costellazione della croce del sud è visibile con tutte le sue stelle a partire da 25° nord circa e non da 30° sud come si intuisce dal vs scritto....Dante aveva involontariamente commesso un errore nel dire "settentrional vedovo sito" l'errore nasce dal fatto che ai suoi tempi si conosceva poco la geografia del pianeta.e ,secondo i suoi contemporanei, il settentrione del pianeta era soprattutto limitato al mediterraneo ed ai paesi del nord europa i quali sono vedovi di quella costellazione.Il settentrional sito,in cui e'compreso tutto l'emisfero nord del pianeta, non ne e'completamente vedovo.Ora, se consideriamo che buona parte dell'India posta a sud dei 25° nord , , era stata occupata dagli arabi,prima che fosse scritta la divina commedia,(sultanato di delhi 1206)(considerare che Dante nacque nel 1265 e morì nel 1321)risulta ovvio che questi arabi da quelle latitudini sicuramente notarono questa costellazione. Considerando che gli arabi avevano nelle loro file molti astronomi si intuisce da dove Dante abbia potuto trarre quelle informazioni,anche se furono riportate in modo alquanto distorte, e cioè', forse ,da traduzioni di trattati scritti da astronomi arabi.Quindi questi versi di Dante non



servono in alcun modo a confermare la teoria secondo cui il poeta avrebbe tratto queste indicazioni da chisa' quali scritti fenici, che poi sarebbero andati persi.e non confermerebbero neanche che i fenici si sono addentrati in latitudini sud.

A conferma del fatto che tale costellazione e' visibile dall'emisfero settentrionale a partire dai 25° nord circa ci viene in aiuto l'astronomia, secondo cui una stella per poter essere vista sorgere e tramontare, la sommatoria,dei valori assoluti della sua declinazione e della latitudine dell'osservatore deve essere inferiore a 90° ;se conderiamo che la stella piu' lontana della croce del sud ha una declinazione di circa 64°S ed alla sua declinazione aggiungiamo 25°N otteniamo il risultato di 89° ,che e' inferiore a 90° e questo ci indica che tutta la costellazione e' visibile a partire dalla latitudine di 25°N circa e che andando verso sud ,a partire da questa latitudine, tale costellazione sara' sempre piu' alta rispetto all'orizzonte . L'India si estende all'incira tra i 08°N ed i 32°N e quindi nelle regioni costiere dell'India che guardano verso sud, da 08°N a 25° N circa ,la costellazione della croce del sud e' completamente visibile.

Quindi da chi Dante avrebbe tratto quelle informazione se non dagli arabi?  
Spero che, con queste mie osservazioni,abbia fatto cosa gradita. Saluti.Francesco M.

Tornando al "Testo di Paraibo", è possibile supporre che nel corso della navigazione, le navi fenicie trasportate verso occidente o da una tempesta o dalle correnti e dai venti, finirono per toccare la punta del Nord-Est del Brasile, che è pure la zona dell'America del Sud più vicina all'Africa!

Ma la tesi di Gordon è respinta da un altro autorevole studioso di cose fenicie, Sabatino Moscati, che in un'intervista ha dichiarato di non credere che l'iscrizione sia autentica: « E' troppo bella e interessante per esserlo ». Ma il parere negativo di Moscati si basa su di un'attenta discussione del testo linguistico dell'iscrizione, troppo bene elaborata per essere stata composta da un marinaio (ma siamo poi sicuri che era un semplice marinaio?). Ma il dubbio resta: è tutto vero o è soltanto l'invenzione d'un bizzarro e geniale cultore di testi orientali?

## CIVILTA' SCOMPARSE

Abbiamo soffermato la nostra attenzione su questa vicenda che potrebbe sembrare una questione erudita da risolversi tra specialisti della materia, per far comprendere ai nostri lettori che talvolta l'archeologia, lo studio di ciò che non è più, di ciò che è scomparso, finisce per diventare qualcosa di direttamente attuale e contemporaneo, che tutti interessa e tutti un po' coinvolge: la conclusione dovrebbe pertanto essere di interesse profondo per una scienza che è sì di altissima specializzazione e di grande erudizione, ma spesso può risolversi in argomenti spettacolari, tali da avvincere tutti coloro che provano passione per le grandi vicende della storia dell'uomo.

Ricordiamoci che ancora poco più di un secolo fa, i maggiori scienziati del tempo, chiamavano "buffoni" coloro che sostenevano che i fossili (conchiglie, piante, animali, ecc. ecc.) erano testimonianze di un passato molto remoto della Terra, e

non "scherzi della natura" come sosteneva il clero.

Nel 1750 c'era stato un uomo audace, BUFFON, che ipotizzò che la Terra aveva 75.000 anni, e affermava che la vita vi era apparsa dopo 35.000 anni. La reazione del mondo degli studiosi fu quella di perdonare questa "buffoneria", affermando che si addiceva al nome che l'autore portava. Del resto anche lo stesso Voltaire, in una sua Storia del mondo, considera i fossili uno scherzo della natura e nel parlarne sorvola in gran fretta il tema

La stessa archeologia e paleontologia era considerata un'eresia. I fossili pietrificati erano scherzi della natura, e che ogni scheletro di uomo o animale non poteva datare oltre il 4004 a.C. cioè dalla Creazione Biblica del mondo, quella cioè che il teologo LIGHTFOOT nel 1675 aveva fissato (dopo discussioni di secoli) con una sua certezza matematica: Dio aveva creato il mondo alle ore 9 del mattino del 26 ottobre, appunto del 4004 a.C.

### CHI ERANO I FENICI ?

La discussione sul « testo di Paraibo » ci porterà ora ad illustrare le caratteristiche di questa grande civiltà fenicia: nostra guida preziosa e d'eccezionale fascino è il libro di Sabatino Moscati, *Il mondo dei Fenici, Il Saggiatore, 1966*, cui rinviamo subito tutti quei lettori desiderosi di approfondire e meglio conoscere questo appassionante argomento.

Il nome « Fenici » risale certamente ad Omero, se non oltre, ed è senza dubbio collegato al nesso semantico che in greco vale « rosso porpora », quindi alla tipica industria della colorazione dei tessuti con la porpora, propria delle città fenicie. Fenici è dunque un nome straniero, ma le fonti locali registrano il nome di «Cananei» per gli abitanti e di «Canei» per gli abitanti e di «Canaan» per la regione; nomi che nella Bibbia sono estesi ad indicare genericamente un po' tutte le popolazioni preisraelitiche. Se Cananei fu verosimilmente un nome che i Fenici usarono per designare se stessi, certamente esso non fu l'unico e forse non il principale: troviamo registrato anche quello di Sidonî, dal nome della città famosa di Sidone. Particolarmente interessanti sono le osservazioni che Moscati svolge su questa incertezza della denominazione: « Scarsi e poco frequentemente usati sono i nomi che designano i Fenici come unità, almeno per quanto riguarda i Fenici stessi: il che è chiaro riflesso del frazionamento dell'area e del prevalere in essa della coscienza cittadina su quella nazionale». In questo senso, dunque, già nel loro nome i Fenici rivelano la caratteristica peculiare della propria civiltà.

Da dove proviene questo popolo? Come per quasi tutti gli altri popoli dell'antichità le ipotesi sono diverse e tra loro contrastanti, ma sulla scorta degli spunti che offrono gli autori classici è possibile concretarne diverse: Filone di Biblo afferma che i Fenici sono autoctoni; Erodoto li fa abitare primariamente sul Mare Eritreo; Strabone afferma che sul Golfo Persico si trovavano templi e città simili a quelli fenici; e Plinio lo conferma; Giustino infine narra che, allontanati dalla loro patria per un terremoto, si sarebbero insediati prima sul lago siro (il Mar Morto?) e quindi sulla costa del Mediterraneo. Ma il problema delle origini non ha un valore decisivo per i Fenici, che si costituiscono come « nazione » sulla base di

un'evoluzione storica nell'area siro-palestinese e non in quanto frutto di una migrazione di genti dall'esterno: sono anzi altre genti che migrano (Filistei, Ebrei, Aramei) a comprimere le città fenicie in condizioni autonome di vita.

La regione abitata dai Fenici può essere indicata nell'area costiera siro-palestinese; una regione che ha profondamente caratterizzato la storia del popolo che l'ha abitata: essenzialmente montuosa, solcata da brevi valli, più spesso i promontori rocciosi si protendono nel mare, modesti i torrenti che con le piogge s'ingrossano e di estate si seccano; insomma questa situazione geografica ha determinato tre condizioni essenziali: la prima è la frattura con le popolazioni dell'entroterra, isolate dai rilievi montuosi; ma in secondo luogo, i rilievi hanno pure impedito la formazione d'uno stato unitario, e favorito invece la crescita di città autonome; in terzo luogo la sola via che si apre di fronte a queste popolazioni è il mare e il solo strumento di lavoro è il commercio. L'agricoltura era tuttavia particolarmente sviluppata, approfittando d'un terreno che è, a paragone d'altri vicini, molto fertile: la maggior ricchezza della Fenicia erano però le foreste del Libano, che fornivano pini, cipressi e soprattutto cedri, ancor oggi famosi in tutto il mondo.

Un paese dunque di notevoli risorse economiche, ma che la configurazione geografica proiettava naturalmente in una dimensione di scambi e di commerci, in un primo momento con i popoli vicini, poi con tutte le regioni che s'affacciano sul Mediterraneo e anche oltre le mitiche colonne d'Ercole.

## LA STORIA

Particolarmente complessa è la ricostruzione delle primissime fasi storiche della civiltà dei Fenici: i dati storici ricavabili da documenti e da iscrizioni sono scarsi, mentre più ricche possono essere le fonti indirette, che forniscono diverse notizie sull'assoggettamento delle città siropalestinesi; tra queste fonti riveste primaria importanza la Bibbia, i cui libri storici danno più volte precise notizie delle relazioni con le città fenicie e con quella di Tiro in modo particolare.

L'invasione dei « popoli del mare », intorno al 1204 avanti Cristo, colpì direttamente alcune città costiere: Arado fu distrutta e probabilmente anche Sidone; tuttavia questa situazione politica e militare conseguente alle invasioni consentì l'inizio di un'era di indipendenza: le città fenicie approfittarono di un momento di inattività delle grandi potenze nell'area siro-palestinese: l'Assiria si era rinchiusa nei suoi confini, l'Egitto era stato duramente sconfitto.



Le città protagoniste di questa nuova fiorente fase storica sono: Arado, Biblo, Sidone, Tiro; tra tutte forse Sidone ha esercitato un predominio ed un'influenza particolare. Il momento felice di questa fase di espansione è testimoniato da documenti che ci narrano d'una spedizione compiuta dal re assiro Tiglatpileser I (1112-10741 nell'Alta Siria dove ricevette tributi da Arado, Biblo e Sidone.: il re



confermò l'autonomia della zona e probabilmente stipulò contratti commerciali con alcune città fenicie.

Nella loro espansione territoriale e commerciale i Fenici trovarono come diretti antagonisti i Filistei e gli Israeliti: se sui rapporti con i primi ci resta la sola notizia della distruzione di Sidone ad opera degli Ascalonesi, per quanto riguarda gli Israeliti tutto il Vecchio Testamento è ricco di dati e di racconti storici.

Con ogni probabilità, ad esempio, David, nell'espandere il suo stato, incluse in esso larga parte della costa fenicia: ma Tiro, la città fenicia più importante in questo periodo, rimase certamente autonoma, e inviò a David artigiani e legno di cedro per edificargli un palazzo.

Al tempo di Salomone (961-922) le notizie si fanno ancora più precise e più ricche: a Tiro regna ancora Hiram (969-936), che ingrandisce la città e l'abbellisce con nuovi templi e opere pubbliche. In questo periodo i rapporti tra i Fenici di Tiro e gli Israeliti sono molto buoni ed improntati al riconoscimento della rispettiva autonomia; un particolare curioso, che bene rivela lo spirito d'amicizia che unì i due re, è quello che ci mostra Salomone e Hiram in gare di sapienza, intenti a risolvere gli indovinelli che a vicenda si pongono. Al di là di questi episodi aneddotici, sta il fatto piuttosto rilevante d'una spedizione marittima nel paese di Ofir intrapresa in comune dai due re: Salomone costruì le navi, dice la Bibbia, ma Hiram fornì i marinai, «navigatori esperti del mare». Dunque fin dal X secolo la perizia marinara dei Fenici si era affermata sui paesi vicini.

Ad Hiram successe Baleazar, che visse quarantatre anni e ne regnò diciassette (935-919); Abdastratos, che visse ventinove anni ne regnò nove (918-910) e fu ucciso dai figli della sua balia. Di questi regnò prima Methustratos, che visse cinquantaquattro anni e ne regnò dodici (908-898); quindi Astharymos, che visse cinquantotto anni e ne regnò nove (897-889); quindi, assassinando il fratello, Phelles che visse cinquant'anni e regnò otto mesi (888). Phelles fu assassinato da un sacerdote di Astarte, Ittobaal, che visse sessantotto anni e ne regnò trentadue (887-856), inaugurando una nuova dinastia che sarebbe durata almeno un secolo.

Il periodo di agitazioni e di guerre intestine che Ittobaal conclude corrisponde significativamente ad un analogo periodo di torbidi in Israele nel momento in cui la normalità torna a Tiro, anche tra gli Israeliti torna per opera di Omri; e tra Omri e Ittobaal si riprende quel clima di relazioni amichevoli tra i due stati. La potenza di Tiro sotto Ittobaal si estende fino a porsi come egemonia su tutta la regione fenicia; ma la religione dei Fenici acquista vantaggio anche presso gli Israeliti, come chiaramente mostrano alcune dure pagine della Bibbia.

## ARRIVANO GLI ASSIRI

Questo periodo di autonomia delle città fenicie è interrotto dalla decisa ripresa della potenza politica e militare degli Assiri, sotto il re Assurnasirpal II (883-859), che intorno all'875 organizzò una spedizione in Fenicia. Le città fenicie si arrendono



senza ingaggiare battaglia, com'era costume dei piccoli stati, ma pagando tributi e donando omaggi al più potente: Tiro, Sidone, Biblo, Arado ed altre città minori si piegarono al re assiro. Anche il suo successore, Salmanassar III (858-824) compie a più riprese spedizioni in occidente, esigendo tributi e imponendo la sua supremazia; la situazione si tranquillizza alla sua morte, ma non per questo vien meno il senso dell'egemonia assira sulle coste fenicie.

Durante tale periodo è da segnalare la spedizione effettuata da Adadnirari III (809-782).

Con Tiglatpileser III (745-727) la pressione assira si rinnova e si fa più decisa, passando risolutamente all'annessione territoriale delle regioni settentrionali della Fenicia fino all'altezza di Biblo, restando questa città e Arado in condizioni di relativa autonomia. In seguito Salmanassar V (726-722) conquista Samaria, e Sargon II (721-705) porta la supremazia assira su Cipro: questo fatto finisce per limitare notevolmente le ancor fiorenti capacità commerciali dei Fenici; la conquista di Cipro da parte assira decide anche il controllo del bacino orientale del Mediterraneo. L'avanzata degli Assiri procede con regolarità: sotto il regno di Asarhaddon (681-668) il territorio fenicio è ormai diviso in province sottomesse all'autorità assira: al nord Simira, al centro la zona di Sidone, a sud quella di Tiro; resistono soltanto alcune autonomie cittadine, ormai isolate e direttamente minacciate: Arado, Biblo e Tiro insulare. Sotto Assurbanipal (668-626) anche queste città, dopo un tentativo di rivolta, connesso a quello egiziano di scuotere il dominio assiro, cadono e diventano tributarie.

Successivamente, al ritorno dalla campagna contro le tribù arabe, Assurbanipal deve affrontare nuove ribellioni fenicie.

La situazione si presenta immutata alla caduta dell'impero assiro e all'arrivo dei Babilonesi, nel 612; e così pure ben poco dovette cambiare al momento del sopravvento dei Persiani, fino alla riforma dell'impero persiano decisa da Dario I, che nel 515-514 divise il vastissimo territorio a lui sottomesso in satrapie e riunì le città fenicie nella quinta satrapia, lasciando tuttavia i re e le autonomie locali sotto il controllo però di commissari, che curavano il pagamento dei tributi e la fedeltà militare.

In questo periodo si registra un certo predominio di Sidone sulle altre città: il re di Persia vi aveva una propria residenza.

Con il IV secolo a.C. si può notare una certa evoluzione nella politica delle città fenicie verso la Persia. Nel 392, quando il greco Evagora s'impadronisce di Cipro e attacca la Fenicia, Tiro e altre città gli si sottomettono temporaneamente. Nel 362 il re Stratone di Sidone si riavvicina ai Greci, fino ad ottenere il soprannome di Filelleno. Tenne, re di Sidone dal 354 al 344, si ribella nel 346, distruggendo il palazzo del satrapo e saccheggiando il parco reale: il re Artaserse Oco interviene compiendo una strage terribile e annientando la rivolta: Sidone è messa a ferro e fuoco e più di quarantamila abitanti sono massacrati.



Il dominio persiano si conclude con la conquista, di Alessandro Magno: dopo la vittoriosa battaglia di Issos (333) le principali città fenicie gli aprono le porte. Tiro, invece vuole conservare la propria autonomia e Alessandro decide di conquistarla, cingendola d'assedio. E' questa una delle pagine militari più importanti nella storia della strategia antica. Alessandro per raggiungere l'isola di Tiro intraprende la costruzione di un terrapieno e per proteggersi durante i lavori ottiene l'aiuto della flotta delle altre città fenicie: alla fine anche Tiro, cui viene a mancare il promesso aiuto di Cartagine, è costretta a cedere con gravi perdite.

La conquista di Alessandro Magno segna praticamente la fine della potenza fenicia: tutto il territorio siriano-palestinese si ellenizza, la stessa lingua greca sostituisce le lingue locali. Ma il processo della crisi è molto lento e non senza alcuni significativi ritorni di autonomia. Anche dopo la conquista romana, nel 64 a.C., Tiro, Sidone e Tripoli, continuano a godere di una certa autonomia: malgrado queste resistenze, il corso generale della storia dei Fenici può considerarsi concluso.

## I FENICI - LA STORIA

L'ESPANSIONE NEL MEDITERRANEO - LA STORIA DI CARTAGINE - L'IMPERO DI  
CARTAGINE - LE COLONIE DI CARTAGINE - LO SCONTRO CON ROMA - LA  
RELIGIONE - L'ARTE - ECONOMIA E COMMERCIO  
L'ALFABETO FENICIO-GRECO-ETRUSCO-LATINO

---

### L'ESPANSIONE NEL MEDITERRANEO

Finora abbiamo tracciato in rapide linee la storia dei Fenici d'Oriente. Ma la caratteristica peculiare della civiltà fenicia è quella d'essersi lanciata alla colonizzazione dei punti più importanti, da un punto di vista sia strategico che commerciale marittimo, del Mediterraneo. E la storia più bella dei Fenici è forse proprio questa della loro espansione, della loro « diaspora » in tutte le regioni del bacino mediterraneo e anche al di là dello stretto di Gibilterra. (qualcosa di molto simile faranno poi gli Arabi, dominando il Mediterraneo per oltre circa quattro secoli).

La colonia che è un po' il simbolo di questa attività commerciale e marinara dei Fenici, e il cui destino strettamente si legherà a quello di Roma è Cartagine. La colonia divenne ben presto città autonoma e poi un formidabile impero economico e commerciale, una potenza di primissimo piano, creatrice a sua volta di nuove colonie e per lungo tempo bilancia della vita politica mediterranea.

### LA STORIA DI CARTAGINE



La fondazione di Cartagine risale all'814/3 avanti Cristo, e sulle circostanze che la causarono vi sono ampie testimonianze. La tradizione vuole che i fondatori di Cartagine provenissero da Tiro, ove Elissa, sorella del re Pigmalione, aveva sposato lo zio Acherbas, sacerdote di Melqart e possessore di grandi ricchezze: Pigmalione fece assassinare Acherbas e allora Elissa, insieme ad un gruppo di cittadini fedeli all'ucciso suo sposo, fuggì in gran segreto a Cipro. Qui decise di recarsi ad Occidente e di fondare una nuova colonia. Sbarcati sul territorio, ove poi sarebbe sorta la città, Elissa ricorse ad un'astuzia per l'acquisto del terreno: concordò con il proprietario di pagare un terreno che si potesse coprire con la pelle di un bue; ma fece tagliare la pelle in minutissime striscie che coprirono tutta la collina su cui sorse la città. Da ricordare che nella tradizione al nome di Elissa si associò e poi si sostituì quello di Didone.

La nuova città stabilì subito rapporti d'amicizia con i popoli vicini: la posizione che occupava era tale però da portarla in breve tempo ad assumere una posizione di egemonia. Infatti essa era eccezionale sia in sé sia per le possibilità di irradiazione e di consolidamento dell'interno; la collina su cui sorgeva si apriva come un vasto promontorio tra due lagune, che ne difendevano ottimamente i fianchi, ed era unita al continente da un istmo sabbioso, di cui era facile e comodo assicurarsi e mantenere il controllo. Infine il promontorio offriva possibilità di terre coltivate: l'insieme era imprendibile.

Al di là di questo racconto tradizionale sulla fondazione di Cartagine mancano precise notizie sulle sue vicende, fino alla fondazione di una colonia in Ibiza, nel 654/3 avanti Cristo. Ma è indubbio che Cartagine si sviluppò presto al livello di principale centro fenicio d'Occidente, riuscendo ad imporre la propria autorità e supremazia a tutte le altre colonie. L'elemento che contribuisce in modo determinante alla realizzazione della zona d'influenza cartaginese, che poi diverrà vero e proprio impero, è la penetrazione greca nell'area mediterranea, che crea un pericolo costante per le numerosissime colonie fenicie sulle coste del Mediterraneo; ma anche la natura stessa delle colonie fenicie, avamposti isolati, facili prede delle rivolte delle popolazioni dell'entroterra, rendeva necessario un appoggio ad un centro unico, che poi era inevitabilmente proprio la colonia più forte.

Allo sviluppo sempre crescente di Cartagine fa diretto riscontro la progressiva crisi di Tiro e dell'Oriente fenicio, che, come abbiamo visto, perde sotto i colpi successivi di Assiri, Babilonesi e Persiani la forza della propria autonomia e finisce in uno stato di effettivo vassallaggio.

## L'IMPERO DI CARTAGINE

All'epoca della fondazione della colonia di Ibiza, con ogni probabilità i Cartaginesi si sono impiantati anche in Sardegna ed in Sicilia, e complessivamente già nel VII secolo la diffusione mediterranea di Cartagine è un fatto reale e di grande portata.

Intorno al 600, secondo quanto narra Tucidide, i Cartaginesi subirono una dura



sconfitta navale per opera dei Focesi che riescono ad installarsi così a Marsiglia, una colonia che permette loro di controllare la ricca zona della valle del Rodano. In questo momento particolarmente difficile Cartagine stringe rapporti con gli Etruschi, nel comune tentativo di contrastare l'espansione greca nel Mediterraneo. Questa alleanza permetterà una piena rivincita sui Focesi: ad Alalia Cartaginesi ed Etruschi li affrontarono in una dura battaglia sul mare, riuscendo ad infliggere loro una grave sconfitta, e ad annientare la potenza dei Focesi e nello stesso tempo a bloccare per sempre la via della Corsica e della Sardegna all'espansione greca. Alcuni trattati divisero la zona d'influenza tra Etruschi e Cartaginesi e sancirono un periodo di intensi scambi anche culturali e artistici tra le due civiltà.

L'alleanza ha però un significato più vasto sul piano mediterraneo: essa salda infatti in Occidente la catena anti-greca costituita dalle nazioni orientali sotto l'egida dell'impero persiano; la prima avvisaglia di crisi nell'alleanza anti-greca d'Occidente è data dal declino etrusco e precisamente dalla proclamazione dell'indipendenza di Roma con la cacciata dei Tarquini (510). Il primo atto internazionale della Repubblica Romana sarà proprio la stipula d'un patto d'amicizia con Cartagine: praticamente ciò dimostra come nulla potesse accadere di politicamente rilevante in Occidente senza suscitare immediatamente l'intervento di Cartagine, vero pilastro in questo periodo della storia mediterranea.

Ed è significativo il fatto che quando l'avanzata persiana contro la Grecia è bloccata, anche la potenza cartaginese subisce una serie di rovesci in Sicilia, finendo col rinunciare alle sue pretese di egemonia anche sull'isola in cui forti erano le tracce della presenza greca.

## LE COLONIE DI CARTAGINE

Prima di passare ad illustrare le fasi dello scontro con i Greci in Sicilia, preludio del mortale duello con Roma, sarà bene dare un'idea dell'eccezionale grado di potenza militare e commerciale raggiunta da Cartagine, rapidamente citando le colonie più importanti sparse lungo le coste del Mediterraneo occidentale. Partiamo dalle coste africane, procedendo da est verso ovest: il primo insediamento d'un certo rilievo che si incontra è Leptis Magna, poi Ocea (l'attuale Tripoli), più avanti Bu Settha, Sabratha; nell'area geografica dell'attuale Tunisia, il primo centro punico di rilievo è Acholla, poi Thapsos e Mahdia e Leptis Minor; particolarmente importante è Hadrumetum, oggi Susa, e anche Utica, tradizionalmente ritenuta la più antica colonia fenicia dell'Africa settentrionale. Nell'attuale territorio algerino ben poco è possibile rintracciare delle colonie di Hippo Acra (Biserta) e Hippo Regius (Bona) e Philippeville; meglio nota è Cirta (Costantina); di Icosium (Algeri) poco si conosce, data la presenza della città moderna.



Procedendo ancora verso Occidente seguono Iol (Cherchel), Gunugu (Guraya), Les Andalouses, Rachgoun, Mersa Madakh. Passando nel territorio dell'odierno Marocco, il primo centro punico che s'incontra è Russadir, poi Emsa, segue Sidi Abdselam del Behar, Tamuda; per poi passare alla costa atlantica del Marocco, con Lixus e Mogador.

Naturalmente non è sempre facile poter distinguere tra gli insediamenti originariamente punici e quelli fenici passati sotto il pieno e diretto controllo cartaginese. In generale, l'affermazione di Cartagine determina il suo sostituirsi alla madrepatria nell'opera di colonizzazione in Occidente; tuttavia alcuni reperti archeologici suggeriscono un'origine direttamente orientale, o comunque contatti con il mondo fenicio.

In Occidente non meno numerose sono le colonie: a cominciare da Malta, originariamente colonia fenicia, passata poi sotto controllo diretto di Cartagine; e con Malta le altre isolette di Gozo e Pantelleria, tutte particolarmente importanti nei traffici marittimi verso la Sicilia e verso la Grecia. In Sicilia non è possibile stabilire bene se siano giunti prima i Fenici o i Cartaginesi, in ogni caso la loro presenza è cospicua anche se tormentata da lunghe guerre, che finiranno col chiamare in causa Roma.

In Sardegna le origini fenicio-puniche sono notevolmente antiche e con sicurezza l'esistenza d'una fase fenicia è di periodo precedente la presenza punica; in ogni caso l'intervento di Cartagine nell'isola è un fatto compiuto a partire dal VI secolo. Nora, Sulcis, Inosim, Karalis (l'odierna Cagliari) e Tharros sono le colonie più importanti sulla costa; ma anche all'interno si spinse la colonizzazione cartaginese, con le colonie di Othoca, Uselis, Macopsica, Magomadas, Gurulis, Nura; recentemente un importante caposaldo punico è stato scoperto a Monte Sirai. Se le città costiere sorsero evidentemente come punti di appoggio sulle grandi rotte marittime del commercio, quelle dell'interno rispondono ad esigenze molteplici, tra cui sul piano internazionale va citato l'intento di tener lontani i Greci da questa zona vitale per il traffico mediterraneo, mentre sul piano interno la creazione delle colonie ha una funzione di protezione dei centri costieri e nello stesso tempo di sfruttamento delle risorse agricole e minerarie.

In Spagna la colonizzazione fenicia ebbe lo scopo essenziale di assicurarsi il controllo delle fonti del commercio dei metalli (oro, stagno e specialmente argento) che i Fenici acquistavano in questa regione per poi rivendere in Oriente. Le principali colonie sono Cadice, forse anche la più antica, secondo la tradizione che la vuole fondata dalla flotta di Tiro nel 1110; poi Tartesso, città ricca per il commercio dei metalli, Ibiza nelle Baleari, di primaria importanza per il controllo delle rotte marittime verso i porti spagnoli.

## LO SCONTRO CON ROMA

Tra il V e il IV secolo l'affermazione di Cartagine è risolutamente in autonomia nei confronti della madrepatria ed anche nei confronti del mondo greco: sulle coste africane si realizza la costituzione di uno stato autonomo, dotato d'una politica propria e caratteristica. In tale politica, che per il suo intento essenzialmente

commerciale richiama e riprende l'eredità fenicia, ma su nuove basi e da un nuovo centro di gravità, non ha parte alcuna l'affermazione imperiale: le colonie cartaginesi restano colonie e non si legano con vincoli di sudditanza alla loro madrepatria: sarà proprio questa caratteristica politica essenziale a sancire il crollo di Cartagine nello scontro con Roma. Ma resta il fatto che per la prima volta Cartagine porta l'Africa a protagonista della storia mediterranea ed è l'ispiratrice di una tenace resistenza al mondo greco.

Al culmine del suo apogeo economico e politico Cartagine si vide sulla strada la crescente potenza dei Romani, che miravano a impadronirsi della Sicilia; intuisce subito che l'avversario è pericoloso e che occorre contrastarlo ad ogni costo. Più di cento anni durerà lo scontro tra Roma e Cartagine e subito tutti i protagonisti compresero che il risultato avrebbe deciso le sorti dell'intero Mediterraneo occidentale. Le vicende delle guerre puniche sono troppo note per essere qui narrate (vi rimandiamo alla Storia d'Italia, nel periodo Romano)

## LA RELIGIONE

Nelle sue caratteristiche generali la religione fenicia può essere considerata come il prolungamento nel tempo, con la conservazione e l'acquisizione di elementi autonomi, della religione che nel II millennio avanti Cristo possiamo genericamente e convenzionalmente chiamare cananea. Ma il fatto che caratterizza la religione fenicia, che poi è quella punica, è che le varie città presentano elementi autonomi di culto e a volte anche divinità particolari. A Biblo le maggiori divinità sono El Baalat e Adonis; a Sidone (Sitone) Baal, Astarte e Eshmun; a Tiro Melqart, Astarte ancora, Bait-ili, Baal-samen, Baal-Malage ed altri.

Poco sappiamo delle divinità delle altre città fenicie. La religione cartaginese presenta caratteristiche in comune con la religione delle altre città fenicie, ma finisce poi col differenziarsi in modo autonomo. Due sono le divinità che prevalgono su tutte: Tanit Pene Baal e Baal Hammon, i quali sono menzionati sempre assieme.



*Statuetta del dio Baal Ammon - Stele col segno del dio Tanit*

Il nome Baal significa signore e sembra fosse un dio locale fenicio. Dai suoi caratteri e dalle sue rappresentazioni (un guerriero col casco e con il fulmine nel pugno) lo si direbbe un dio tipicamente asiatico come lo si incontra anche presso i Caldei, i Babilonesi, i Sidonii e presso il popolo d'Israele. Figli di Baal sono Alian che ha pressappoco gli stessi attributi del padre, e la sorella Anat vergine guerriera. Asthart sembra un doppione di Anat. L'antagonista di Aliyan figlio di Baal è suo fratello Mot che è di volta in volta sole di mezzogiorno, distruttore della vegetazione e dio degli inferi. Possiamo asserire che la religione dei Fenici nel mezzo del secondo millennio prima della nostra era ha conservato parecchie tracce pure della sua origine. Essa è un ramo della religione asiatica primitiva delle forze, della fertilità e della fecondazione.

Sotto l'influenza della filosofia greca il carattere naturalista dell'antica religione prese una forma differente. La fonte principale a cui gli storici attingono per la sua conoscenza sono i testi dello scrittore greco Filone di Byblos, nato in Fenicia verso l'anno 42 della nostra era. Egli ci ha trasmesso le idee religiose dei Fenici riprendendole dalle opere di Sanchoniathon, prete fenicio nato a Berito circa l'XI secolo a.C. Tuttavia l'opera di Sanchoniathon è persa e nessuno prima di Filone ci parla di questo scrittore.

La tradizione fenicia dell'origine del mondo narra che all'inizio esistevano solamente un'Aria densa e il Caos. Da questi elementi derivarono il vento e il desiderio che produssero Mot la cui forma era quella di un uovo. In questo uovo erano riunite tutte le creature in germe.

Gli dei fenici furono adorati in diversi luoghi ma ogni città ebbe una preferenza e un dio come patrono.

Altri dei erano Melqart il dio della città, all'origine il dio di tribù. Agli inizi ebbe carattere solare e fu poi considerato divinità marina. Era anche venerato il dio Baaldagon, soprannominato Sitone, che col tempo acquistò anch'egli attributi marini. Poi c'è il dio Reshei, il dio luminoso. A Sidone regnava un altro dio e cioè Eshum, dio della salute. Le due grandi città del nord della Fenicia adoravano anche le Baalat, femminile di Baal che significa dama, signora. Una di queste Baalat era Ashtart (Astarte) che, come in tutta l'Asia occidentale era la personificazione della fecondità, la dea della maternità e della fertilità, la dea-madre.

Accanto a questi ve ne erano altri non considerati come dei veri e propri, ma in correlazione con quelli. Per esempio: le montagne, le acque sacre, gli alberi sacri. Con il nome di betyle si designano certe pietre nelle quali si pensava dimorasse la divinità. Gli ultimi scavi fatti a Byblos autorizzano ad avvicinare ai betyle l'ashera, una specie di piccola colonna votiva di legno. I luoghi di culto dei Fenici erano molto spesso dei « luoghi elevati », cioè degli spazi situati al sommo di montagne e di colline. Il tempio consisteva essenzialmente in un recinto sacro a cielo aperto avente al centro o una piccola cappella, santuario della divinità, o un betyle. Davanti al betyle o alla cappella era situato un altare dei sacrifici. Questa costruzione sopra un'altura che rinchiudeva un betyle non era particolare dell'antichità semitica: nell'Asia Minore sopra le montagne, specialmente a Kara-Dagh si possono incontrare rocce che portano disegnati dei troni, che sono i troni

delle divinità. Di fianco ai betyle bisogna ricordare che i Fenici erigevano anche delle stele e dei cippi. L'iscrizione bilingue, che ha servito alla decifrazione della lingua fenicia, era ripetuta su due cippi dedicati al dio Melqart, che sono stati ritrovati a Malta, antica colonia fenicia.

## SACERDOTI E INDOVINI

Vi possiamo trovare diverse analogie con le successive religioni e i loro riti (nei corsivi)

Nei templi dei Fenici c'era un gran numero di preti incaricati di compiere i riti; meno frequentemente v'erano anche delle sacerdotesse. Tra i sacerdoti si trovavano anche gli indovini. Al tempio erano addetti numerosi servitori, guardiani molto simili ai Leviti degli Ebrei; c'erano anche degli artigiani perché il tempio possedeva una vita propria ed era un organismo con una propria amministrazione e proprie leggi.

Prestavano la loro opera anche dei *barbieri*, incaricati di tagliare i capelli a coloro che si votavano agli dei. Le funzioni sacerdotali considerate onorifiche erano come presso gli Israeliti appannaggio di certe famiglie.

I Fenici attribuivano ai loro dei alcune qualifiche da cui possiamo dedurre che essi li consideravano come dei padroni oppure anche dei qadosh cioè dei « separati ».

Agli dei si sacrificavano in particolar modo sostanze alimentari che si spandevano e si bruciavano sugli altari. Noi oggi possediamo anche alcune tariffe di sacrifici con le quali si valutavano gli oggetti sacrificati. Il più importante era il bue, poi in ordine decrescente, il vitello e il cervo, il montone e il capro, l'agnello e il capretto, gli uccelli, il grano, l'olio, il latte e sicuramente il vino. La tariffa detta di Marsiglia fu redatta verso il terzo secolo a.C. Presso i Fenici avevano luogo anche i sacrifici umani. Filone ci racconta che durante i grandi riti pubblici si usava sacrificare i bambini più cari per allontanare le sventure. Alcuni scavi hanno infatti messo in luce presso le fondamenta di alcuni edifici delle ossa di fanciulli, come se questi fossero stati deposti in quel luogo in qualità di vittime propiziatricie.

Le feste religiose consistevano soprattutto in *pellegrinaggi*. Una delle più tipiche era quella di Adonis, celebrata con una specie di *processione* che raggiungeva le vette del Libano e che si *arrestava in parecchi punti della strada* per commemorare le tappe della caccia di Adonis.

I Fenici ammettevano *l'esistenza di un'anima che alla morte si separava dal corpo e continuava a vivere*, ma conduceva una vita vegetativa e senza gioia. Lo spirito del defunto conservava uno stretto contatto con il corpo che egli aveva abbandonato, così che era molto importante che il cadavere venisse preservato da ogni danno, chiuso in una tomba che era chiamata casa di riposo, o casa di eternità. Per questo i sarcofagi erano situati nel fondo di fossi molto profondi o in caverne nascoste. Non era mai praticata l'incinerazione, ma le salme erano conservate appunto in sarcofagi e circondati da suppellettili consistenti in gioielli e ceramiche. In certi periodi della loro storia i Fenici subirono anche l'influenza



dell'Egitto e così, come si disse, praticarono la mummificazione almeno degli uomini di grande importanza.

## L'ARTE

Di questa grande civiltà antica restano ben poche tracce: il tempo e gli uomini hanno cancellato quelle che certamente erano le grandiose città fenicie e così nulla è a noi arrivato dei loro palazzi e dei templi. C'è da dire però che negli ultimi anni nuove ricerche archeologiche, condotte con un rigoroso metodo scientifico, hanno reso possibile il recupero di resti se non di importanza sensazionale, certamente però interessanti che permettono di ricostruire meglio e con esempi diretti la struttura architettonica e pure urbanistica di città e centri minori fenici e cartaginesi. Non bisogna però richiedere testimonianze vistose, quanto il recupero di opere d'arte minore, in particolar modo connessa con i riti funebri: sarcofaghi, maschere, tombe, suppellettili varie.



MASCHERE DI TERRACOTTA RINVENUTE A CARTAGINE

L'arte fenicia dell'Africa settentrionale, quella che si svolge, cioè attorno al polo di Cartagine è, a confronto di quella delle coste orientali del Mediterraneo, senz'altro più ricca di reperti interessanti e pertanto più conosciuta. La presenza stessa di una città grande e importante come Cartagine, che è duratura nei secoli, rende possibili questi risultati. Infatti gli scavi ampi e prolungati effettuati sul luogo dell'antica città, benché forniscano una documentazione ineguale, riescono a fornire un quadro diretto e denso di opere della produzione artistica cartaginese. Anche a Cartagine però la provenienza delle opere d'arte è per lo più funeraria: si tratta dunque di produzione minore; ma non bisogna dimenticare che l'arte tutta del bacino mediterraneo era all'epoca fenicia priva di opere statuarie di notevoli proporzioni.

Ma è proprio nell'arte, più che negli altri aspetti della civiltà cartaginese, che prima abbiamo riassunto, che è possibile indicare l'evidente legame che l'unisce alla madrepatria e misurarla in tutta la sua intensa presenza. I reperti archeologici ci danno però anche la conferma del ruolo « internazionale » di Cartagine nel momento della sua più forte potenza: l'arte punica appare infatti permeata di motivi egiziani e nello stesso tempo greci, essendo Cartagine, molto più della Fenicia orientale, sottoposta all'azione dell'influenza greca; e non manca pure talvolta la presenza dell'influsso etrusco. Ma ciò non significa che l'arte punica non presenti una sua propria fisionomia originale: indubbiamente stenta a differenziarsi e a muoversi secondo motivi propri, ma non per questo fallisce l'obiettivo dall'espressione originale e autonoma.

A cominciare dall'architettura, di cui, malgrado la radicale distruzione dei Romani, che furono tanto scrupolosi da gettare sulle macerie il sale perché neppure le erbe potessero rinascere tra le rovine, è possibile ricostruire l'impianto urbanistico, che si svolgeva attorno all'acropoli di Byrsa, su cui sorgeva il tempio di Eshmun; ma è nella statuaria e nella presenza di cippi e di stele, soprattutto quest'ultime, il vero punto centrale della storia artistica di Cartagine, in cui è presente l'impronta della madrepatria e dell'arte egiziana, ma pure un'autonoma espressione di motivi iconografici, soprattutto animali e umani. Notevoli sono pure i sarcofagi, chiamati del gruppo di S. Monica, e le figurine di terracotta, che compaiono in Cartagine fin dagli inizi; ma una tipica produzione cartaginese sono le maschere, di una ricchezza davvero eccezionale: la loro utilizzazione era anzitutto funeraria ed esse servivano ad allontanare, con la loro espressione di smorfia, o a conciliare, con il sorriso, gli spiriti maligni.

## ECONOMIA E COMMERCIO

Come già abbiamo detto all'inizio, i Fenici seppero sfruttare molto bene le ristrette zone di terra coltivabile a loro disposizione, ricavandone viti, ulivi, fichi e palme da datteri; ma soprattutto i boschi di cedri e di abeti rappresentano la struttura dorsale dell'economia fenicia: non solo servono per la costruzione delle robuste ed agili navi, ma il legno è largamente esportato. La principale industria fenicia fu quella dei tessuti; i fenici andavano famosi nel mondo per la loro abilità nel colorare le stoffe con il caratteristico color porpora ricavato da un tipo di conchiglia diffuso sulle coste della Fenicia. Ma anche l'industria del vetro è fiorente a partire dal VII secolo: non è più accettata la notizia di Plinio che fa dei Fenici gli inventori di questo tipo di lavorazione, ma indubbiamente furono essi a svilupparla e a migliorare la qualità dei prodotti.

E' però il commercio a stabilire la potenza economica dei Fenici. Il veicolo di questi traffici intensissimi con ogni zona del Mediterraneo era la nave. Due erano i tipi più diffusi di imbarcazione: il primo da guerra, con la poppa fortemente ricurva e lo sperone a filo d'acqua; i marinai sono disposti su due file sovrapposte, sporgendo i remi dall'inferiore e gli scudi dal superiore. Il secondo tipo, da commercio, ma anch'esso difeso da alcuni soldati, ha tutt'e due le estremità rialzate, i marinai sono disposti allo stesso modo del tipo precedente; sopra la nave mancano le strutture per la velatura. Naturalmente i Fenici usavano anche navi più piccole, per trasporti di minore entità.

La navigazione, ovviamente senza l'ausilio della bussola, si svolgeva sotto la guida dell'Orsa minore, che significativamente i Greci stessi chiamavano «fenicia». (la Stella Polare, chiamata appunto, la Stella dei *Foinike*).

Le navi evitavano con cura di prendere il largo ed infatti le colonie fenicie occupano sulle coste distanze sempre regolari: erano i punti d'appoggio essenziali

per una navigazione sicura.

Ma non per questo i Fenici esitarono dal lanciarsi in imprese più rischiose verso mete lontane: secondo Erodoto, e lo abbiamo già in apertura del nostro articolo ricordato, compirono addirittura la circumnavigazione dell'Africa, (conosciuto sotto il nome di "Periplo di Annone") e raggiunsero le Canarie e le Azzorre, e forse accidentalmente l'America del Sud.

## L'ALFABETO - LE COMPARAZIONI

Una delle glorie maggiori dei Fenici e forse la maggiore in senso assoluto è la diffusione dell'alfabeto nell'area mediterranea. Non c'è nessun dubbio che siano stati i Fenici ad insegnare ai Greci la scrittura alfabetica. Basterebbe questo solo fatto per assicurare ai Fenici un ruolo di prima grandezza nella storia della civiltà. Non è ancora molto chiara la questione dell'origine dell'alfabeto: che i Fenici lo abbiano diffuso non implica che lo abbiano inventato.

Ai Fenici sembra che l'*idea* sia venuta osservando (loro che viaggiavano molto) i segni egiziani, quelli mesopotamici, gli ideogrammi cretesi, e... ora sappiamo dell'esistenza delle Tavole di Tartaria in Tracia sul mar Nero, e forse proprio qui ai fenici venne la singolare idea.

Il più antico documento a noi pervenutoci con i primi 20 segni; detto Alfabeto n. 1, è quello di Ugarit del 1650 a.C. (in questa città era in uso, ed è abbastanza singolare, già da 1350 anni il cuneiforme sumerico con tante variazioni). Ma devono passare altri 664 anni perchè l'alfabeto fenicio arrivi a una evoluzione con quello di 22 lettere (detto Alfabeto n. 2) nel 986 a.C., sempre a Ugarit (Iscrizione della Stele d'Hiram).

Certamente essi possedevano questi utili segni già verso la fine del 1200 a.C. e ad essi sicuramente spetta il merito di averlo perfezionato.. L'alfabeto fenicio si compone di ventidue lettere tutte consonanti che rendono mirabilmente il suono della lingua. Non figurano invece le vocali, che i Fenici non scrivevano mai. L'invenzione di queste è dovuta ai Greci, i quali accogliendo l'alfabeto fenicio lo modificarono in alcune parti, trasformando appunto alcuni dei suoi segni in vocali. Fu un francese, l'abate Barthélémy, che alla fine del 1700 decifrò la lingua fenicia. Come le altre lingue essa possiede delle parole radici che per mezzo di suffissi, affissi e modificazioni interne dà le differenti sfumature necessarie all'espressione del pensiero. Queste parole radici sono generalmente formate da tre lettere. La letteratura fenicia propriamente detta è completamente perduta, ma non doveva essere molto importante. Dotati di spirito pratico e non portati alle raffinatezze della letteratura, l'alfabeto presso questo popolo nacque soprattutto ai fini di semplificare le necessità del commercio. Fra i testi principali della letteratura ricordiamo quelli di « Ras-Shamra » che datano alla metà del XIV secolo a.C..

La semplificazione e la diffusione dell'alfabeto fu un grande apporto dei Fenici alla civiltà; era nato uno strumento di incalcolabile valore per la diffusione della cultura.

Quando però prima gli Etruschi e poi i Fenici saranno sconfitti e integrati con i romani, oltre che il loro sistema politico-economico, crollò anche l'intera loro cultura e insieme il vecchio modo di scrivere. Dopo 4-5 generazioni sia l'Etrusco che il Fenicio, svaniscono nel nulla. Creando in seguito grandi difficoltà agli studiosi per comprendere sia la lingua che Tirreno dalla Lidia-Fenicia si era portato dietro e sia il Fenicio che ancora a Cartagine era in uso prima dell'arrivo dei Romani.

Alcune difficoltà per decifrarlo furono poi superate solo quando l'abate Barthelemy nel XIX sec. riuscì a decifrare l'alfabeto fenicio n. 2.

La lingua che le iscrizioni fenicie ci presentano è senza dubbio fortemente legata alle altre semitiche dell'area siro-palestinese, sia precedenti nel tempo sia contemporanee: ed è pure senza dubbio in sé frazionata dialettalmente, come frazionata è la storia e la cultura della Fenicia. Ma tutto sommato possiamo dire che la lingua fenicia presenta una propria autonomia ed individualità, e che quindi offre alla definizione del popolo quella componente indispensabile che è la coscienza collettiva di chi parla la stessa lingua.

	FENICIO	GRECO arcaico	GRECO classico	ETRUSCO	OSCO	LATINO arcaico	LATINO classico
a	𐤀	Α Α	Αα	ΑΑ	𐌆	Α Α Α	A
b	𐤁	Β Β	Ββ		𐌇	Β	B
z	𐤂	Γ Γ	Γγ	𐌈 𐌉	𐌈	Γ Γ Ο	C
d	𐤃	Δ Δ	Δδ		𐌉	Δ	D
e	𐤄	Ε Ε	Εε	𐌊 𐌋 𐌌	𐌊	Ε Η	E
waw	𐤅	Ϝ Ϝ		𐌍 𐌎 𐌏	𐌍	Ϝ Η	F
r	𐤆	Ζ Ζ	Ζζ	𐌐 𐌑 𐌒	𐌐		Z
kh	𐤇	Η Η	Ηη	𐌓 𐌔	𐌓	Η	H
ih	𐤈	Θ Θ	Θθ	𐌕 𐌖 𐌗			
i	𐤉	Ι Ι	Ιι	𐌘	𐌘	Ι	I
k	𐤊	Κ Κ	Κκ	𐌙	𐌙	Κ	K
l	𐤋	Λ Λ	Λλ	𐌚	𐌚	Λ	L
m	𐤌	Μ Μ	Μμ	𐌛 𐌜	𐌛	Μ	M
n	𐤍	Ν Ν	Νν	𐌝 𐌞	𐌞	Ν	N
x	𐤎	Ξ Ξ	Ξξ				X
o	𐤏	Ο Ο	Οο			Ο	O
p	𐤐	Π Π	Ππ	𐌟	𐌟	Π	P
s	𐤑			𐌠 𐌡			
q	𐤒	Φ Φ				Φ	Q
r	𐤓	Ρ Ρ	Ρρ	𐌢 𐌣	𐌢	Ρ	R
s	𐤔	Σ Σ	Σσ	𐌤 𐌥	𐌤	Σ	S
t	𐤕	Τ Τ	Ττ	𐌦 𐌧 𐌨	𐌦	Τ	T

Le cinque lettere che seguono al T nell'alfabeto greco (Υ, υ, γ; Φ, φ, ϑ; Χ, χ, χ; Ψ, ψ, ψ; Ω, ω, δ) furono aggiunte in epoca posteriore.  
Quando il C latino, che valeva g, prese il posto del K, per g s'introdusse il segno G con una leggera modificazione del C.



FINE

MM

## I SIGNORI DEL MARE TRA RITI E COMMERCIO

di Orazio Ferrara



Il simbolo della potenza marittima greca in una decorazione di vaso

Una delle molle fondamentali, che spinge gli antichi Greci sulle insicure vie del mare, è senza dubbio quella del commerci, come dimostra il ritrovamento del relitto della nave mercantile di Capo Chelidonia.

Nelle acque di Bes Adalar, di fronte appunto a Capo Chelidonia nella Turchia sud-occidentale, alcuni anni fa' sono stati rinvenuti i resti di una nave da carico, risalente probabilmente al XIII sec. A.C. pur non potendosi stabilire con certezza il luogo di provenienza, forse l'isola di Cipro, la nave appartiene senza dubbio all'arena d'influenza della marineria greca arcaica.

Dello scafo rimangono pochissimi e non facilmente classificabili frammenti, che però lasciano supporre che il sistema costruttivo seguito sia stato quello della giuntatura mediante cucitura, cioè con corde che passano attraverso dei fori praticati nelle tavole da unire. Sebbene al riguardo Giuseppe Puglisi un suo studio "Nave chiodata, nave mediterranea" sostiene che il relitto di Capo Chelidonia presenti inequivocabili fori per cavicchi di legno.

Comunque il ritrovamento fornisce notevoli indicazioni sul tipo di commercio che si svolgeva all'epoca nel bacino orientale del Mediterraneo. Infatti del carico si sono recuperati una quarantina di grossi pani di rame, ognuno oscillante tra i 15 e i 25 Kg. . Tutti sono contrassegnati da un marchio, che doveva evidentemente essere quello del fabbricante. Altro materiale recuperato si riferisce a mucchi di minerali di stagno bianco. Dunque la nave trasporta minerali strategici per quel tempo, rame e stagno, la cui lega dà il bronzo, con cui si costruiscono utensili da lavoro, ma soprattutto armi. E anche armi di bronzo già pronte trasporta la nave: scuri, doppie asce, spade, punte di lancia e di giavelotto. Il commercio delle armi, sempre redditizio, è dunque, come si vede, comune a tutte le epoche storiche.

Alcuni piccoli scarabei porta-fortuna, ritrovati nella parte riservata all'equipaggio, dimostrano che la credenza, presso i marinai, di oggetti scaramantici dalle proprietà salvifiche ha radici assai antiche. L'abitudine a commerciare i minerali



perché altamente remunerativi, è confermata inoltre da numerosi passi omerici. Come quelli riguardanti Atena, che assunte le somiglianze di Mente, signora dei Tafi abilissimi navigatori, racconta a Telemaco di voler veleggiare verso Temesa (forse Cipro) in cerca di bronzo, portando come scambio "ferro lucente".

La nave è in quel tempo, sempre di proprietà di un armatore privato, tanto che Telemaco, pur essendo principe ereditario della casa regnante a Itaca è costretto, per il suo viaggio a Pilo, a chiedere in prestito a Noemone, figlio di Fronio, appunto una nave con venti rematori. Evidentemente il regno non possiede una propria flotta, che, per gli alti costi di manutenzione, è remunerativa solo se si esercita il commercio o raids navali, che fruttano sostanziali bottini. D'altronde lo stesso Noemone usa la nave per piccoli e lucrosi commerci, tanto che, nel consegnarla a Telemaco, gli raccomanda di ritornare presto perché la stessa serve poi a lui per andare nell'Elide e riportare in Itaca un mulo di buona razza.

Per grande o piccolo che sia, il commercio per mare ha sempre richiesto dei buoni approdi. Nei primi tempi dell'età arcaica, per i Greci la scelta del sito per un buon porto o approdo si riduce, per secoli, ad identificare un'insenatura, ben riparata, della costa, che offra delle larghe spiagge pianeggianti, dove tirare in secco gli scafi delle navi, anche se la sosta ha poi la durata di una sola notte. Essenziale, nel sito prescelto, è la presenza di una fonte di acqua dolce. Quest'ultima condizione è sempre rispettata per i numerosi approdi citati nei versi dell'Odissea.

È la marineria fenicia la prima, già agli inizi del I millennio A.C., a sperimentare con successo per i suoi empori commerciali, sparsi nel Mediterraneo ([vedi FENICI](#)) la tecnica della costruzione di porti artificiali con moli, avamposti e bacini di carenaggio, a complemento sempre, s'intende, di favorevoli condizioni naturali della costa. Formidabile il sistema collegato dei tre porti della città fenicia di Sindone: esterno, interno ed egiziano. In tal modo è sempre possibile l'approdo delle navi in uno di essi qualunque tipo di vento flagelli in quel momento il quadrante di mare antistante la città.

Fin dai primordi della navigazione il porto ha anche una funzione sacrale, in quanto rappresenta per i marinai un anello magico a difesa delle influenze malefiche dei demoni inferi, che popolano il mare aperto. Per questi motivi esso è posto sempre sotto l'alta protezione di una benefica deità marina, a cui ogni equipaggio affida peraltro, al momento di ogni partenza, le sorti del viaggio e del ritorno. Il porto dell'Itaca di Ulisse è sacro al vecchio dio marino Forco; in età classica il grande e cosmopolita porto di Alessandria, in Egitto, ha ben tre templi quali baluardo magico-sacrale: uno consacrato a Poseidone e due alla dea Iside, nella sua connotazione di patrona delle genti di mare.

Al dio del mare, Poseidone, è sacro anche l'unico porto, degno di questo nome, menzionato da Omero nell'Odissea: quello dei Feaci nell'isola di Scheria. Certo la descrizione omerica di quest'ultimo porto rimanda ad un archetipo di porto ideale

e perfetto con i due approdi dalle imboccature diametralmente opposte, in modo da permettere comunque il rientro delle navi con qualsiasi tipo di mare mosso. Ma non deve essere poi tanto raro nella realtà storica del tempo, considerato che vi sono popolazioni greche, dedite, al pari dei Feaci, anima e corpo alle cose di mare e in grado dunque di ricorrere ad una soluzione di tal tipo.

Nella vivida descrizione omerica del porto dei Feaci i due approdi, che formano un unico complesso, sorgono a destra e a sinistra di uno stretto istmo, che conduce all'acropoli fortificata di alte mura. Sull'istmo sorge un vasto foro, che permette le riparazioni e il deposito delle attrezzature navali, nonché il commercio dei prodotti arrivati per mare; sovrintende a questa cosmopolita vita marinara il maestoso tempio consacrato a Poseidone. Ed è proprio a Poseidone che i Greci, prima di ogni spedizione navale, particolarmente impegnativa e rischiosa, immolano sulla spiaggia immediatamente antistante le navi dei tori neri. Consuetudine gentile e fascinosa è poi quella del rito augurale, all'inizio di ogni viaggio per mare, che consiste in un brindisi dei rematori, che, seduti ieraticamente ai banchi di voga, con coppe ricolme di vino libano alle divinità del mare, immortali ed onnipotenti, primo fra tutte il grande Poseidone, l'enosigeo "dalla chioma azzurra".

Il brindisi dei rematori, coincidendo, in quel tempo, la loro figura sempre con quella di guerrieri, signori della lancia, richiama poi, nemmeno tanto velatamente, una funzione essenziale nella vita comunitaria di uomini, che, legati da un'unità di intenti, sono tesi verso l'ignoto, rappresentato dal "vasto oceano". Quindi il brindisi non soltanto quale omaggio alle divinità del mare, di cui comunque s'invoca la protezione, ma anche solenne giuramento a non tirarsi mai indietro dinanzi a qualsivoglia pericolo. Per non venire mai meno a questi giuramenti i greci consegneranno alla storia marinara pagine di leggenda.

Dunque il vincolo del giuramento, sacralizzato dalla libagione a carattere rituale, è mediato, per tutti i consociati, dal vino, bevanda quest'ultima a sua volta sacrale da sempre presso i popoli antichi (presente successivamente anche nei riti del cristianesimo). Non a caso il Wilamowitz ha scritto che *"la forza insita nell'atto del bere in comune è sempre qualcosa di divino"*. Il bere in comune suggella pertanto un patto per la vita e per la morte e consolida ed esalta lo spirito di gruppo, già di per sé assai forte, nell'equipaggio di una nave della Grecia arcaica. Per quanto sopra scritti può ipotizzare ragionevolmente di essere in presenza di una particolare forma, seppur primitiva, di eteria, così diffusa poi nella Grecia classica.

Il vino è dunque parte importante delle poche e poche provviste in dotazione ad una nave omerica. La nave di Telemaco, con venti uomini di equipaggio, porta come provviste dodici anfore di vino rosso e venti misure di frumento in otri di pelle (una misura equivale ad una capacità di circa 12 litri). Inoltre a bordo delle navi di quel tempo vi sono sempre lunghi archi e coltelli da caccia, per l'eventuale selvaggina fresca da catturare durante le soste. Per i lunghi viaggi si preferisce però portare in coperta del bestiame vivo di piccola taglia, da macellare all'occorrenza; solitamente trovano posto, oltre all'equipaggio, una decina di



capre. In dotazione sempre alla nave sono numerosi, e diversi per grandezza, ami per pescare. Secondo Omero un corno di bue selvatico protegge, a mo' di galleggiante, la cordicella sopra l'amo. Con questo sistema Ulisse riesce a catturare pesci e financo uccelli marini.

Un corno simile, che ha verosimilmente svolto la stessa bisogna. È quello ritrovato dall'archeologo Orsi nel villaggio preistorico dei Sesi, nella contrada Mursia dell'isola di Pantelleria, lambita sicuramente dalle scorribande micenee. Nello stesso villaggio sono state rinvenute anche delle grosse pietre trapezoidali forate, forse primitive anche votive.

Altro suggestivo rito è quello praticato in onore dei marinai greci, caduti durante il viaggio. Quando alcuni suoi compagni vengono uccisi durante la sfortunata sosta presso i feroci Ciconi, Odisseo, prima di abbandonare quella terra selvaggia dando l'ordine alle navi di salpare, fa compiere un rito che doveva essere comune a quel tempo. Tutti gli equipaggi delle navi chiamano a viva voce i nomi dei marinai uccisi. L'appello viene ripetuto tre volte per ogni singolo nominativo annotiamo, per inciso che il 3 è uno dei numeri sacrali per eccellenza presso gli antichi. Questa toccante cerimonia testimonia un bellissimo rito funebre della marineria della Grecia arcaica, in cui, mediante il triplice appello, si invocavano le anime dei marinai caduti affinché tenessero dietro alle scie delle navi dei superstiti e giungessero così al sacro suolo della patria. Qui sarebbero stati ricordati con un cenotafio, in mancanza di una regolare sepoltura. È costume dell'equipaggio della nave omerica, che, ripetiamo, sono sempre tutti uomini liberi e per lo più appartenenti all'aristocrazia guerriera, portare delle lunghe e fluenti capigliature. Tra essi figura di particolare spicco è quella del timoniere, a cui si richiede mano ferma quando infuriano le tempeste, ma soprattutto ci si affida nella pericolosa navigazione notturna.

Questo tipo di navigazione è per le navi omeriche, ordinaria amministrazione. Una sola notte occorre a Telemaco per navigare da Itaca alla volta di Pilo, partendo di sera e terminando infatti il viaggio al primo chiarore dell'alba. Anche Nestore, quando lascia Troia con la sua flotta, giunge all'approdo di Geresto di notte. La fama dei timonieri più bravi è narrata, con particolare enfasi, nei poemi antichi. Omero ne ricorda per nome molti, tra cui Fronti, figlio di Onetore, "bravissimo fra tutti". Fronti è il pilota della nave di Menelao. Altra importante incombenza del pilota è sorvegliare con attenzione il ritmo di voga degli uomini ai remi. La tenuta del ritmo è considerato, ed in effetti lo è, fondamentale per tutto il periodo della marineria remica; movimenti scoordinati, oltre a mettere in pericolo l'incolumità fisica degli stessi rematori e a provocare danni e rotture alle pale dei remi, possono compromettere perfino la stabilità nautica dello scafo che costruttivamente presenta la murata non molto alta rispetto al pelo dell'acqua. "E così uno dietro l'altro battevano coi remi il grigio mare", questi versi di Omero li ritroviamo in parecchi passi dell'Odissea ad indicare il regolare procedere della navigazione. Con la musicalità ritmata dei versi greci, il poeta cerca di rendere l'idea della ritmicità con cui la prua della nave, spinta dai remi, fende, una dietro l'altra, le onde del mare.



### Bibliografia

Orazio Ferrara, I Signori del mare.

Appunti per una storia delle antiche marinerie, Sarno, Centro Studi I Dioscuri, 1998)

MM

## I SIGNORI DEL MARE TRA RITI E COMMERCIO

### UN DELFINO PER NUME TUTELARE

### LA VITA MARINARA NEI CANTI DEL PERIODO IONICO



di Orazio Ferrara

" Subito da una nave dai bei fianchi, velocemente apparvero pirati sul mare di colore scuro: erano Tirreni. Li guidava un cattivo destino ..." così l' "Inno a Dioniso " attribuito dagli antichi ad Omero. La fama di pirati perseguiterà poi i Tirreni o Etruschi per tutto l'arco della loro storia. Fama certamente non usurpata, ma della cosa, d'altronde, non sono immuni tutte le altre marinerie dell'epoca, per le quali il mestiere di pirata non è considerato infamante. Anche se occorre aggiungere che, ad un più attento esame, scopriamo trattarsi il più delle volte, non di veri e propri atti di pirateria, ma di azioni di guerra da corsa. Quest'ultima riceverà una sua legittimità soltanto in tempi abbastanza recenti ( sec. XVI d.C.).

Nell' "Inno a Dioniso " l'espressione "una nave dai bei fianchi" ci rivela che, fin dagli albori della civiltà, avviene l'identificazione della nave con un essere vivente dal corpo umanizzato, in particolare femminile. L'innamoramento dei marinai di ogni tempo per la propria nave ha dunque radici assai antiche. Con la medesima espressione il poeta ha voluto anche implicitamente, magnificare dei carpentieri nel costruire una giusta curvatura al fasciame dello scafo per una sua migliore tenuta in mare.

Il citato inno continua poi a narrare come questi pirati tirreni catturassero il dio Dioniso. Figlio di Sèmele. Ma mal gliene incolse, perché il dio irato li tramutò immediatamente in guizzanti delfini. D'allora questo animale fu sempre sacro alle genti di mare etrusche, che, ogni volta qualvolta ne scorgevano qualcuno guizzare in eleganti piroette davanti alla prua della loro nave, consideravano ciò di buon auspicio in quanto in quel momento un antenato li guidava sulle insidiose strade del mare. E il simbolo del delfino guizzante appare in molte pitture parietali di tombe etrusche ad indicare che il proprietario aveva corso l'azzurra avventura sul mare.

Che la pirateria etrusca non fosse soltanto frutto delle malevoli insinuazioni dei greci, lo conferma lo storico tedesco, Mommsen, che fa risalire proprio ai marinai etruschi l'invenzione dell'uncino, che è poi l'arnese classico per arrembare una nave avversaria.

Alla marineria etrusca si deve poi, secondo Plinio, l'abbandono delle arcaiche ancore di pietra e l'adozione di nuove ancore, molto più funzionali, in piombo con robusto scheletro in ferro. L'attribuzione di Plinio agli Etruschi dell'invenzione dell'ancora con marre, contromarre e ceppo ha trovato conferma con il ritrovamento archeologico appunto di un ceppo d'ancora in piombo, il più antico che si conosca, tra i resti del relitto di una nave etrusca, datata al VI sec. A.C. ed affondata al largo di capo d'Antibes.

Nel bacino orientale del Mediterraneo dei tempi omerici dunque i Tirreni sono abili navigatori che imperversano in quel mare con agili navigli, come confermano altri storici greci, tra cui Ellanico di Lesbo. Essi comunque hanno già fatto la loro comparsa al tempo delle incursioni dei Popoli del Mare contro la terra dei Faraoni. Nell'ultimo quarto del II millennio avanti Cristo l'Egitto deve fronteggiare ripetuti tentativi d'invasione da parte di popolazione, che provengono dal mare. In quel tempo la tecnica marinaresca ha già raggiunto un sufficiente grado di sviluppo, tale da permettere lo spostamento, per via mare, di interi gruppi etnici. Sono i Faraoni Merenpthah (1224-1214 A.C.) e Ramses III (1198-1166 A.C.) a fermare prima e respingere poi quello strano ed esplosivo miscuglio di avventurieri e pirati di razze diverse, che passeranno alla storia con il nome di POPOLI DEL MARE.

Un dettagliato elenco di queste popolazioni lo forniscono gli scribi egiziani, che cantano le lodi dei due faraoni vittoriosi. Apprendiamo così trattarsi di Derden, Luka, Akawasha, Tursha, Sheklesh e Sherden. Dietro questa grafia si riconoscono, a giudizio concorde di molti autorevoli studiosi, nomi a noi familiari: Dardani, Lici, Achei, Tusci, o Tirreni, Siculi e Sardi.

Dunque i Tursha, citati dagli scribi egiziani, non sono altro che i Tirreni o Etruschi di nostra conoscenza.

Più tardi anche il bacino occidentale del Mediterraneo comincia a diventare oggetto di attente esplorazioni di alcuni gruppi più intraprendenti tra i Popoli del Mare. I Tirreni sono i primi a frequentare quel tratto di mare, che bagna le coste dell'Italia centro-settentrionale e che da loro prenderà il nome. Saranno seguiti successivamente dai Fenici e dai Greci. Probabilmente, in quel medesimo lasso di tempo, altre due etnie già citate, i Sheklesh (Siculi) e i Sherden (Sardi), raggiungono le loro sedi storiche e cioè le isole di Sicilia e Sardegna.

L'annosa querelle della patria originaria degli Etruschi, già posta con insistenza da Erodoto e da Dionigi di Alicarnasso, qui interessa relativamente. Un dato incontrovertibile é che dal IX al VIII sec. A.C. comincia a formarsi quella nazione etrusca sulle coste dell'odierna toscana, dove insistono notevoli giacimenti minerali. Ed è proprio l'esportazione di questi minerali il fulcro del primo commercio

marittimo etrusco. Tale commercio avviene mediante delle caratteristiche navi, che presentano la prora e poppo arrotondate e simmetriche e vele fatte di larghe strisce di tessuto colorato. Il modello è forse più influenzato da uno più antico, già preesistente alla loro venuta nel mar Tirreno. Non sono da escludere però reminiscenze costruttive delle imbarcazioni dei popoli del Mare. Strabone ci informa che nel medesimo periodo gli Etruschi esplorano anche il mar Adriatico, il cui nome deriverà appunto da un loro emporio, Adria. In particolare vengono esplorate le bocche del fiume Po, per una sua eventuale esplorazione come via commerciale dei prodotti provenienti dal nord, quali ambra ed oro. Cosa che avverrà puntualmente in seguito con grosse remunerazioni per chi vi si dedica.

Un'arcaica scultura di una tomba di Vulci, raffigurante un uomo a dorso di un cavallo marino, testimonia la persistenza in quel tempo di contatti anche con l'isola di Minosse, Creta.

### LA VITA MARINARA NEI CANTI DEL PERIODO IONICO

Oltre al "divino" Omero, quasi tutti gli altri autori greci del periodo più antico hanno celebrato, chi più chi meno, "l'azzurra avventura" sul mare. E non poteva essere altrimenti per gli "aedi" di un popolo dimorante su una penisola frastagliatissima e su innumerevoli isole. Perfino Esiodo, vissuto intorno alla metà del secolo VIII A.C., uomo assai legato ai miti e ai riti della terra, si attarda nel suo "*Le opere e i giorni*" vv. 618-677 a parlare della navigazione, dei viaggi del padre marinaio e di un suo "memorabile" viaggio per mare a Calcide. L'occasione è fornita dai consigli da dare al fratello Perse, qualora lo cogliesse, al pari del proprio padre, il desiderio della navigazione, sempre "*gravida di pericoli*".

Esiodo, conscio che il desiderio si trasformerà ben presto in volontà di agire, comincia con lo scongiurare all' "*assai dissennato*" fratello dall'intraprendere qualsiasi viaggio per mare all'inizio dell'inverno, quando "*le Pleiadi, fuggendo l'impeto di Orione, cadono nel mare*". Trapela qui, con immediata concretezza, l'importanza che il marinaio di ogni epoca deve sempre dare alla posizione delle stelle nel firmamento e al susseguirsi delle stagioni. Si passa poi ai consigli pratici: in quel tempo cioè in inverno è necessario tirare la nave in secco, lontano dalla risacca, e tenerla ben ferma, ponendo tutt'intorno allo scafo delle grosse pietre, sicuro ancoraggio contro l'infuriare dei venti.

Esiodo conferma, nei suoi versi, una pratica usuale, nella stagione inclemente, per tutto il periodo della marineria arcaica. Altra precauzione da non dimenticare assolutamente è quella di togliere il tappo in fondo alla sentina, affinché la pioggia, ristagnando, non faccia marcire il legno. Questo togliere il tappo alla sentina, gesto sicuramente visto fare al proprio padre chissà per quanti inverni, ci illumina su un curioso particolare tecnico, non citato da altri autori antichi. Infine tutta l'attrezzatura delle vele ("*le ali della nave*" per il poeta), ben ripiegata, deve essere riposta, all'asciutto, in casa; così come il grosso timone, da collocare vicino al camino. Successivi versi esiodici parlano di "*navi dai molti cavicchi*", dimostrano

dunque per quel periodo, del tutto abbandonata la tecnica della cucitura dello scafo, ancora in uso nei tempi omerici.

Cinquanta giorni dopo il solstizio d'estate è, per Esiodo, il momento buono per mettersi in mare, perché in quell'epoca "i venti sono sicuri e il mare pacifico". La navigazione procederà tranquilla però solo se si è avuta l'accortezza di sistemare per bene nella stiva, equilibrandolo, il carico da commerciare. Questa raccomandazione la dice lunga sugli infortuni e sui naufragi delle fragili navi antiche per via di un carico mal sistemato, cioè non equilibrato; la cosa è d'altronde validissima ai nostri giorni, vedi gli ultimi affondamenti di potenti navi traghetto per l'improvviso spostamento del carico. L'ultimo consiglio per il fratello Perse è quello, una volta concluso il commercio, di affrettarsi sulla via del ritorno e *"non attendere il vino nuovo e la pioggia autunnale e l'inverno incombente e le tremende burrasche di Noto"*, che rendono il mare infido. In un passo precedente Esiodo ha appena rassicurato il fratello che, seguendo fedelmente i suoi consigli, non gli accadrà alcunché di spiacevole *"a meno che Poseidone il dio che scuote la terra a te non benevolo o Zeus re degli immortali non vogliano la tua rovina; in essi infatti sta ugualmente l'esito del bene come del male"*. Queste ultime parole squarciano in parte il velo, dietro cui si cela il fatalismo del poeta beotico, lontanissimo dalla concezione eroica dei marinai omerici, che osano sfidare proprio sul mare le ire degli dei.

La grandezza dello spirito odissiaco è ormai lontana, ha vinto la squallida realtà commerciale di Ascra, borgo natio di Esiodo, *"malvagia in inverno, penosa d'estate, buona in nessun tempo"*.

Cantore del mare e della guerra è invece Archiloco, nato, qualche decennio antecedente il 650 A.C., nell'isola di Paro. Isola in cui prosperano fichi dolcissimi e la vita marinara. Di quest'isola porterà per sempre, negli occhi, l'azzurro. Archiloco diventa ben presto il cantore, umano e simpatico, di una scanzonata visione della vita, di chi, soldato di ventura, in attesa di incontrare *"la bella morte"*, se la gode un mondo. Egli è l'ideale stesso, incarnatosi, dello spirito greco di quel periodo storico: soldato, marinaio e poeta ad un tempo. Scanzonato su tutto, anche sulle sue origini. Figlio di nobile Telesicle, che ha dedotto una colonia sull'isola di Taso, a seguito di un vaticinio dell'oracolo di Delfi, e della bella sacerdotessa Enipò, che una tradizione posteriore, malevole, fa passare per una schiava. Il bello è, che questa diceria è messa in giro proprio da Archiloco, amante, come sempre, delle contraddizioni estreme: alla solare nobiltà paterna ama contrapporre l'invenzione di oscuri natali materni.

Le testimonianze epigrafiche, il *Monumentum archilochi* e l'epigrafe *Kondoleor*, fanno giustizia di questa maldicenza, ripresa dalla tradizione letteraria dei Comici del V secolo, esse rivelano altresì la recondita *"pietas"* del poeta-guerriero, il suo amor patrio e il suo sprezzo del pericolo. Certo, come risuonano i versi antichi, *"Archiloco non fu buon testimone per se"*, forse anche per il voler essere pericolosamente, ogni giorno, un passo più avanti degli altri. Questa concezione aristocratica trova conferma nelle parole rivolte ad Esimide:



"... nessuno che si curi della maldicenza del popolo potrebbe, provare le moltissime desiderabili cose... ". È un esplicito invito al nobile amico a non essere corrivo al suggestivo richiamo di divenire *"amico del popolo"*.

Figlio di Telesicle, che ha corso, in lungo e in largo, il mare greco, Archiloco è lui stesso buon marinaio e pertanto attento osservatore delle cose astronomiche. Infatti in un suo frammento allude ad un'eclissi di sole osservata nel mare Egeo, probabilmente in navigazione davanti alle coste di Taso. Per gli scienziati del nostro tempo quell'eclisse ha una data precisa: 6 aprile dell'anno 648 avanti Cristo. Archiloco ci ha consegnato la prima data certa della letteratura greca.

*Nella lancia è il mio pane  
nella lancia è il mio buon vino di Ismaro  
appoggiato alla lancia io bevo*

Così canta il poeta-guerriero, che ha affidato alla punta aguzza della sua lancia il suo destino di vita e forse, non ultimo, il suo destino di gloria, inorgogliendosi di essere di *"Enialio (Ares) signore"* e conoscitore dell'amabile dono delle Muse. Altri versi immortali Archiloco riserva al mare e alla vita marina. Il mare delle infinite vie azzurre, che portano il solfato di ventura verso infinite altre nuove avventure. Sono i versi della *"Veglia sul mare"* che fissano, per l'eternità, l'attimo fuggente, nella notte fonda prima dell'aurora che precede forse lo scontro con il nemico, in qualche parte del Mediterraneo orientale, di una nave greca. L'equipaggio, formato tutto da uomini liberi, è teso all'unisono a far forza sui remi ( sono ancora lontani i tempi dell'infamia dei galeotti al remo). Mentre i suoi muscoli e quelli dei compagni sono spasmodicamente contratti nel duro sforzo fisico della voga accelerata, si aggiunge la tensione psichica dell'incombente incontro-scontro con l'avversario, per cui Archiloco sollecita con foga un compagno a togliere *"i coperchi degli orci capaci"* attingendo *"il vino rosso fino alla feccia"*, e portare *"in giro la coppa senza tregua, tra i banchi della nave veloce"*, perché, conclude il poeta, *"non potremo essere sobri in questa veglia"*.

Quest'ultimi versi racchiudono la profonda ed umana verità che non si potrà mai essere sobri alla vigilia del probabile incontro con la propria morte.

Quella di avere sempre, nella stiva, dei capaci otri pieni di vino, per dar vigore agli uomini addetti al remeggio, è una tradizione che, come abbiamo visto, è già attestata per le navi omeriche, d'altronde gli equipaggi del tempo di Archiloco praticavano anch'essi l'arcaico rito, gentile e fascinoso, di libare con vino puro agli dei del mare, prima dell'inizio di ogni navigazione.

Altro momento di vita marinaresca, registrato da Archiloco, sono i versi che parlano dell'isola di Taso:

*Questa come schiena d'asino  
s'erger di foresta selvaggia coronata.*

È senza dubbio la descrizione di un'isola vista dal ponte di una nave, così come i versi che li seguono sono frutto delle fantasie e dei desideri dei naviganti di quel tempo in cui si favoleggia delle mitiche terre d'Occidente, quelle che diventeranno in seguito gli opulenti territori della magna Grecia:



*" Perché non è bella ...  
come quella che il Siri bagna  
con le sue correnti.*

Di fronte alle forze naturali, come i marinai di ogni tempo e paese, è poi affascinato e timoroso ad un tempo, lo dimostrano i versi della "Tempesta": " ... il mare profondo spumeggia agitato ... un nembo ... s'addensa alle vette dei Girei. Nasce dall'inatteso il timore".

Costretto dagli eventi tumultuosi della vita a lasciare l'amata isola natia, ci lascia poi dei versi struggenti, che ci illuminano sulle cose che incantano gli occhi e il cuore di Archiloco: "lascia paro e quei fichi e la vita sul mare".

La persistenza della consuetudine marinara, diffusa nel Mediterraneo antico, di dipingere sulle murate di una nave animali, che sembrano slanciarsi verso la prua, quale simbolo beneaugurante di dominio sui flutti, già riscontrate nelle antiche pitture parietali dell'isola di Tera, ci è confermata da un frammento del poeta Ipponatte, nato da Efeso nella prima metà del sec. VI. Il frammento ci conferma ancora una volta che la superstizione dei marinai non è mai pura invenzione. Infatti Ipponatte si scaglia con parole durissime contro il pittore Minné, reo della grave colpa di aver dipinto sulle murate "sopra i fitti banchi della trireme una serpe che si slancia da prua verso il pilota".

Lo scrittore rivela anche la diffusione già in quel periodo della potente nave da guerra greca, la triere o trireme "dai fitti banchi", che sta rivoluzionando gli equilibri marittimi del Mediterraneo del tempo. L'invenzione originaria non è forse greca, essendo, con buona probabilità, il frutto della marineria fenicia, ma resta il fatto che l'intelligente rielaborazione greca del prototipo fenicio, con la sfalsatura sovrapposta dei banchi da remeggio senza allungare troppo lo scafo e quindi senza comprometterne la stabilità marina, ha creato una nuova formidabile macchina navale da guerra.

Tornando al motivo delle imprecazioni contro il pittore Minné, per Ipponatte già la scelta della figura del serpente "animale infero" è infelice, ancora più infelice la posizione invertita che lo raffigura nell'atto di slanciarsi, invece che verso prua a dominio dei flutti, verso poppa dove sta il timoniere. "Per pilota è questo cattivo augurio. È iettatura certa" conclude il poeta. Anche la divina Saffo, che vive nell'isola di Lesbo tra la fine del sec. VIII e la prima metà del sec. VI A.C. e i cui versi sono consacrati totalmente all'amore, tiene in alta considerazione il fascino della vita marinara, che vede svolgersi pittorescamente nella sua amata isola, tanto da scrivere in un frammento famoso:

*Quale la cosa più bella  
sopra la terra bruna ? uno dice "una torma  
di cavalieri", uno "di fanti", uno "di navi".*

In questa celebre ode, in ricordo dell'amatissima Anattoria, Saffo elenca quello che giustamente è stato definito il questionario della cultura greca arcaica ("qual è la cosa più bella" o "più giusta" o "migliore" o "più grande"), cioè i sommi valori in





cui si riconosce il mondo eroico dei primi greci. pur se alla domanda superlativa la poetessa risponde personalmente "*ciò che si ama*", nondimeno nei versi è implicito che "*una forma di navi*", che veleggia lontano lungo la sottile linea blu dell'orizzonte, è, per il mondo cantato di Saffo, qualcosa di così bello da emozionare i sensi di chi la osserva.

La poesia dei primi Greci del periodo ionico offre dunque pagine stupende nel cantare il mare, i suoi mutevoli, fascinosi e repentini cambiamenti, le sue favolose creature, i suoi miti e soprattutto gli uomini e le navi, che appunto sul mare, tendono a realizzare ogni giorno il mitico sogno di Ulisse, racchiuso ogni giorno il mitico sogno di Ulisse, racchiuso nel cuore di tutti i veri marinai di ogni tempo e paese: la conquista dell'ignoto e poi domani andare oltre. Sempre.

*Orazio Ferrara*

Bibliografia

Orazio Ferrara, *I Signori del mare*.

Appunti per una storia delle antiche marinerie, Sarno, Centro Studi I Dioscuri, 1998)

MM

## MARINERIA NELL'ANTICHITA'



### **Pantelleria (Cossyra 1400 a.C.): uno scalo sull'antica rotta verso Occidente** di Orazio Ferrara

Alla luce di recenti scoperte archeologiche, diversi studiosi hanno avanzato l'ipotesi dell'esistenza di una rotta meridionale, che, a partire dal XIV secolo avanti Cristo, avrebbe collegato il bacino orientale a quello occidentale del Mediterraneo. Questa rotta meridionale, tracciata e percorsa da marinai dell'area levanto-cipriota, avrebbe costeggiato le coste dell'Africa settentrionale per arrivare ai ricchi territori minerari dell'odierna Spagna, in contrapposizione alla già conosciuta e frequentata rotta settentrionale, controllata da genti dell'area egeomicenea e che costeggiava le attuali coste greche, italiane e francesi.

La rotta meridionale avrebbe usufruito, nel suo lungo percorso, di vari e scaglionati punti di appoggio per le necessarie ed opportune soste; uno di questi punti nevralgici sarebbe coinciso con l'isola di Pantelleria, che inoltre, secondo qualche studioso, avrebbe avuto, unitamente alla Sicilia, anche la strategica funzione di ponte di collegamento con la rotta settentrionale. Infatti la zona del Canale di Sicilia era l'unica dell'intero bacino mediterraneo in cui i tracciati delle due rotte più si sarebbero avvicinati.

L'esistenza di questa rotta del sud, oltre a spiegare il successo dell'espansione commerciale dell'ossidiana di Pantelleria, configurerebbe peraltro una sorta di vera e propria precolonizzazione di territori, che, alcuni secoli più tardi, si troveranno lungo la direttrice d'espansione verso Occidente delle genti fenicie. Forse i Fenici non fanno altro che mettere a frutto l'esperienza marinaresca, accumulata e tramandata sulle coste siro-palestinesi in merito alla vecchia rotta. L'ondata della colonizzazione fenicia parte, dalle sue sedi originarie, verso l'XI secolo a. C.. Intorno al 1100 viene fondata Utica e nell'814, secondo le fonti classiche, Cartagine. Più tardi tocca alle isole del Canale di Sicilia: Pantelleria, Malta e Gozo; scelta obbligata per queste tre isole, in quanto le stesse sono funzionali non solo alla rotta commerciale, ma al quadro strategico di un embrionale dominio marittimo del Canale. Con l'avvento della potenza cartaginese sul mare, assistiamo al fenomeno delle



rifondazioni puniche su preesistenti scali fenici, salvaguardando però una certa autonomia. La cosa vale anche per Pantelleria e Malta. Fino alla conquista romana, Pantelleria, pur ricadendo in pieno nella sfera d'influenza punica, batte moneta propria e possiede una flotta da guerra con propri equipaggi.

Quando, sul finire dell'VIII secolo a. C., marinai fenici decidono d'insediare un loro scalo stabile in Pantelleria, l'isola è conosciuta da tempo per trovarsi sulla frequentata rotta verso l'estremo misterico mare occidentale, dove sorge la mitica e ricca Tartesso. In quell'epoca Pantelleria è chiamata con il fenicio nome di Ynm, Yranim o Kyranim (la Cirani o Kirani del greco Erodoto).

[\(vedi "STORIA DEI FENICI"\)](#)

E' proprio ai Fenici, genti marinare per eccellenza, che si deve la prima e valida impostazione del porto di Pantelleria, che, nella sua ossatura essenziale (porto vecchio), è quello che è giunto praticamente ai nostri giorni e che, fin quando le navi sono state, come nel periodo antico e medievale o al tempo dei velieri, di piccola stazza, ha svolto egregiamente la sua funzione e questo per oltre duemilacinquecento anni.

Oltre all'essere un ottimo scalo strategico, altri motivi influiscono nella scelta fenicia di farne un approdo stabile. Uno è quello commerciale, infatti l'isola è uno dei pochissimi posti di tutto il Mediterraneo in grado di fornire in abbondanza l'ossidiana, una pietra sempre richiesta per tutto l'evo antico. Anche se ora, a differenza del periodo neolitico nel quale era prodotto di scambio per ricavarne taglienti lame e coltellini, viene commerciato dall'emporio fenicio come bene di lusso per farne collane, monili e ninnoli portafortuna.

Altro motivo, non secondario nella mentalità dell'epoca, investe la sfera magico-religiosa.

Nell'isola, fin dai tempi preistorici, sono diffusi i culti, comprendenti forse anche il rito della prostituzione sacra, in onore di una grande dea della fertilità naturale; quest'ultima è per i Fenici, per le molte analogie rituali, non altro che l'ipostasi della loro grande dea dell'amore: Istar - Astarte. Ed è appunto a questa dea che essi, in un momento successivo al loro insediamento in Pantelleria, consacrano un piccolo santuario nei pressi del lago di Bugeber o Bagno dell'Acqua, conosciuto anche come Lago o Specchio di Venere, forse su un preesistente primitivo luogo di culto alle acque salutifere.

Sui reperti archeologici rinvenuti in loco alla fine dell'Ottocento, sia P. Orsi sia A. M. Bisi, che ha condotto un riesame sui reperti quasi un secolo dopo il primo, concordano nel datare il materiale coroplastico più antico ai secoli VII e VI a. C. e l'omogeneità del tema iconografico ripreso: una dea nuda della fecondità, da identificare verosimilmente con la fenicia Istar. Ambedue sottolineano però l'estrema eterogeneità degli stili delle offerte votive. Si va dallo stile egittizzante al siceliota, dal rodio al moziense, dal fenicio al cartaginese. Una spiegazione, a tale apparentemente incomprensibile eterogeneità potrebbe trovarsi nell'ipotizzare la consacrazione del santuario ad Istar nel suo specifico attributo di Stella del

Mattino (Venere) e pertanto nella sua connotazione di protettrice e guida dei marinai durante le perigliose traversate per mare.

Dunque un santuario caro ai marinai di tutte le etnie mediterranee, che, ogni qualvolta approdano nell'isola, portano alla dea, per ringraziamento, la propria caratteristica offerta. Da qui la babele di stili. Nell'isola Isthara diventerà poi, nel tempo punico, Tanit, il cui simbolo verrà perfino impresso sulle monete, e in quello romano Iside, conservando quindi sempre delle peculiarità di divinità marinara.

Ma torniamo alla costruzione del porto di Pantelleria da parte dei Fenici.

E' la marineria di questo popolo la prima a sperimentare con successo, per i suoi empori commerciali sparsi nel Mediterraneo, già agli inizi del I Millennio la tecnica della costruzione di porti artificiali con moli, avamposti, bacini di carenaggio; a completamento sempre, s'intende, di favorevoli condizioni naturali della costa. Pantelleria, a differenza di altre isole mediterranee e della non lontano Malta, manca di profonde insenature naturali ottimali per l'installazione di un buon porto. Ciò non sfugge logicamente ai Fenici, che fanno comunque buon viso a cattivo gioco. Ai loro occhi esperti di consumati navigatori l'unico sito in grado di soddisfare, almeno in parte, le condizioni per la costruzione di un porto è l'ampia baia, l'unica dell'isola racchiusa tra Punta San Leonardo e Punta Croce. Purtroppo la baia è squassata, per buona parte dell'anno, dalle violenti tempeste di nord-ovest. Per ovviare a questo vero e proprio castigo di Dio (chi ha visto qualche tempesta di maestrale investire l'isola, sa a che cosa alludo), essi s'industriano sfruttando, genialmente, delle preesistenti scogliere naturali in parte semisommerse. D'altronde la scelta di questo sito è obbligata anche per via delle polle d'acqua, sgorganti nelle immediate vicinanze. Acqua che, seppur fortemente mineralizzata, ha il pregio di essere potabile; il che non è cosa da poco nell'assetata Pantelleria, sprovvista di sorgenti di acqua dolce. L'estensore di queste note, nei primi anni Sessanta, qualche volta ha bevuto di quest'acqua minerale. Ad eccezione del saporaccio amarognolo non certamente gradevole per il palato, non ha altri inconvenienti da segnalare. Né risultano, per concorde testimonianza degli storici locali, danni alla salute di chi, in passato, ne abbia fatto uso abitualmente. Anzi qualcuno ha sostenuto che avesse delle ottime capacità curative per diversi malanni. Queste polle d'acqua sono dette con terminologia derivante dall'arabo bbuivre (da bu'ir = fonte).

Un'altra di esse si trova nella caletta di Mursia, vicinissima al preistorico villaggio dei Sesi; segno certo che la costruzione del predetto villaggio fortificato fu senz'altro condizionata dalla presenza di tale sorgiva.

Non secondario deve essere stato poi il motivo che il sito, prescelto dai Fenici per il porto, presentasse un'ampia spiaggia pianeggiante; l'unica dell'isola seppure di ghiaia assai grossolana. Non si deve dimenticare che a quel tempo è consuetudine tirare in secco gli scafi delle navi, anche se la sosta ha la durata di una sola notte.

Da Punta Croce venendo verso Pantelleria centro, la prima scogliera naturale semisommersa che i Fenici incontrano è quella su cui sorgerà in seguito, intorno al



1928, l'attuale molo Nasi, alla cui estremità attraccano oggi i traghetti. Qui i Fenici si limitano a rinforzare con massi artificiali la scogliera, ottenendo così una efficiente barriera frangiflutti contro le mareggiate di nord-ovest. Esso è il braccio esterno di maestrale del costruendo porto fenicio. Immediatamente dopo, e parallela a quest'ultima, altra scogliera naturale semisommersa. Ad essa i Fenici dedicano tutte le loro attenzioni, in quanto sarà l'ossatura portante dell'intero porto: il braccio interno di maestrale. Con una gettata di massi artificiali la scogliera diventa un vero e proprio molo, dalla caratteristica e non causale forma ad Y, con il gambo nascente dalla riva e le due braccia distese a mare a proteggere dai frangenti l'imboccatura del porto. A perenne testimonianza della bravura delle maestranze che lo hanno ideato, ancora oggi, dopo millenni, pur distrutto in buona parte da insensati dragaggi, è segnato sulle carte come scogliera cartaginese.

L'altro braccio del porto, quello di tramontana (l'attuale molo Adragna, andando verso punta San Leonardo) viene costruito anch'esso su una preesistente scogliera naturale. Qui i Fenici non devono far sforzi eccessivi, essendo questo braccio di tramontana, ottimamente ridossato da Punta San Leonardo.

Questa l'ossatura del porto fenicio di Pantelleria, che arriva con marginali modifiche, fino ai primi anni del Novecento dando sempre buona prova di sé. Quando intorno al 1928 si costruisce il molo Nasi, ignorando di fatto l'indicazione fenicia e pertanto si va in prima linea contro le mareggiate di maestrale, non poche volte quest'ultime divorano letteralmente interi pezzi di molo. Alla cosa si è posto rimedio, in tempi abbastanza recenti, provvedendo con una poderosa gettata di grandi massi artificiali frangiflutti, cosa resa possibile soltanto grazie alle moderne tecniche. Qualcuno ha avanzato l'ipotesi (il D'Aietti per primo, se non erro, e con solide argomentazioni) che il porto fenicio fosse stato più ampio perché munito anche di un cothon, cioè di un porto militare, indicandone l'ubicazione nell'attuale vasta piazza Cavour.

A sostegno che quest'ultimo sito fosse in dominio delle acque, il D'Aietti riporta nel suo libro *L'isola di Pantelleria* la notizia di uno scavo nel posto che avrebbe portato alla luce un fondo marino. La conformazione dei luoghi rende molto plausibile la cosa. Infatti a quel tempo la futura piazza Cavour, aperta da un lato sul mare, era sovrastata per altri tre lati dalle alture di Maggiuluvedi. Dunque una vera e propria conca, seminvasa dal mare. Pertanto i Fenici con qualche ritocco, e cioè con degli opportuni scavi artificiali, avrebbero ulteriormente influito sulla già naturale predisposizione del sito. Che questo cothon sia realmente esistito, per le cose che andremo tra poco a dire, è più che una semplice ipotesi.

A Pantelleria sembra che i Fenici rispettino tutte le loro regole canoniche per la costruzione di un munito porto, forse perché non dimenticano la preminente rilevanza strategica dell'isola nel Canale di Sicilia. Infatti costruiscono l'immancabile castello a mare, inglobante al suo interno anche una bbuira o sorgiva, a difesa delle opere portuali. Esso sorge sul posto dell'odierno castello, frutto quest'ultimo di una congeria di ricostruzioni, rifacimenti, ampliamenti, in



quanto ci mettono le mani un po' tutti dai Bizantini agli Arabi, dagli Svevi agli Spagnoli. Ma il nucleo primigenio è fenicio, tanto che sia l'Orsi che il D'Aietti hanno riscontrato pezzi di mura punico-fenicie inglobati nei bastioni e precisamente nella cortina sud e nella cortina a mare. L'ossatura centrale del castello dell'epoca arcaica persisterà dunque nel tempo, già Plinio il Vecchio scriveva *Cossura cum oppido*, cioè Pantelleria con fortificazioni. La posizione del castello, rispetto all'impianto complessivo del porto, è apparentemente eccentrica, tutto però ridiventa più razionale e logico appena si ipotizza l'esistenza del cothon. La fortificazione viene a trovarsi esattamente a guardia della sua imboccatura. E' questo uno schema canonico che ricalca, nelle linee fondamentali, quello del porto della lontana Sidone. Con il cothon di Pantelleria (dati presumibili delle dimensioni interne: 120 metri per 75 metri) siamo di fronte ad un vero e proprio porto militare, a differenza di quello coevo di Mozia (51 metri per 30 metri) che è soltanto un grande bacino di carenaggio.

Ad un formidabile sistema portuale così ipotizzato avrebbe dovuto corrispondere, almeno per il tempo punico, una marineria da guerra degna di questo nome. Le fonti storiche effettivamente confermano, per quel periodo, la presenza di una flotta da guerra cossyrese (da Cossyra, altro nome antico di Pantelleria) nelle acque del Canale di Sicilia, collegata alla flotta cartaginese nel tentativo di contrastare il crescente expansionismo di Roma. Ulteriore conferma poi, se ce ne fosse bisogno, il ritrovamento del coevo relitto della cosiddetta nave di Marsala, zavorrata con pietrame risultato, dopo accurati esami chimico-geologici, tipico di Pantelleria e quindi presumibilmente varata dai cantieri della stessa isola.

## Il tramonto della Marineria della "Grande Cossyra"

di Orazio Ferrara

Dei fasti di quel che fu, nel Mediterraneo antico, la splendida marineria da guerra di Pantelleria, o più esattamente di Cossyra (dal nome dato all'isola nel momento del suo massimo fulgore), un pallido riflesso resta nell'attuale stemma araldico del Comune: una nave da guerra di tipo punico. Il medesimo simbolismo è riportato anche nel gonfalone municipale.

Uno storico del passato quale l'Arpagaus, citato più volte dallo studioso locale del primo Novecento Brignone Boccanera, ci tramanda notizie di una potente flotta con centinaia di navi. Al di là di queste indubbe esagerazioni, una prova dell'esistenza di quel formidabile strumento marinaro, ci viene dalle arcaiche iscrizioni di un *Triumphus navalis* da parte di due consoli romani.

I due consoli, comandanti in capo dell'armata navale romana, sono Servio Fulvio Nobiliore e Marco Emilio Paolo, i quali celebrano, ognuno per proprio conto e quindi in giorni separati, 20 e 21 gennaio dell'anno 254 avanti Cristo, la vittoria riportata l'anno precedente, il 255, contro una flotta collegata cossyro-cartaginese. Ambedue le iscrizioni (V. Zonara VIII, 14) recitano *De Cossurensibus et Poeneis - navalem egit*, la cui libera traduzione è "*Riportò una vittoria navale sui Cossyresi e sui Cartaginesi*". Conoscendo l'usuale ed affidabile pignoleria con cui i Romani elencano, nei trionfi, i nomi dei popoli da loro vinti, è facile dedurre che le navi cossyresi, e quindi con equipaggi isolani, devono essere state in numero cospicuo nella flotta sconfitta.

Del come si sia giunti a questa battaglia navale, è presto detto. Siamo al tempo della prima guerra punica, nella primavera del 255 avanti Cristo, dopo che 15.000 legionari romani, al comando del console Attilio Regolo, vengono fatti a pezzi dall'esercito cartaginese nella piana presso l'odierna Tunisi.

Quel che resta del corpo di spedizione romano si rifugia nella città fortificata di Aspida, detta dai Latini Clupea ed attualmente Kelibia. I Cartaginesi pongono quindi la città sotto stretto assedio.

Come sempre Roma non abbandona i suoi, malgrado l'umiliante sconfitta. Si dà pertanto ordine alla flotta, forte di ben 350 legni, di far vela immediatamente verso l'Africa. La guidano appunto i consoli Servio Fulvio Nobiliore e Marco Emilio Paolo.

Appena a conoscenza della notizia, i Punici allertano la loro flotta. Quest'ultima però risulta ancora falciata dalla tremenda batosta, subita l'estate precedente (256 a. C.), sempre ad opera dei Romani nei pressi di Capo Ecnomo in Sicilia. E'



giocoforza cercare l'aiuto della piccola, ma potente isola di Pantelleria, posta a solo 78 miglia marine dalla città di Cartagine. E' ipotizzabile, per quel tempo, una flotta cossyrese di circa 50 navi da guerra, dato quest'ultimo congruente con il numero di combattenti (comprensivo anche dei marinai degli equipaggi) tramandatoci dall'Arpagaus.

Alla fine una flotta collegata di Cossyresi e Cartaginesi, forte di 200 unità navali, incrocia, per giorni, nel Canale di Pantelleria le acque antistanti le coste africane. Il contatto tra le due flotte nemiche avviene quasi certamente nel mese di giugno del 255. Quella romana, dopo aver costeggiato il litorale siculo, scende puntando direttamente su Aspida (Clupea); all'altezza del promontorio Ermeo, che si protende nel mare in direzione della Sicilia e delimita l'estremità orientale della baia di Cartagine (all'altezza dunque dell'attuale Capo Bon), incontra l'armata navale cartaginese, che sbarra il passaggio.

Sono di fronte non meno di 110.000 romani con 350 navi e 60.000 cossyro-cartaginesi con 200 navi. Lo scontro violentissimo è però di breve durata. Il rapporto di forze è troppo sbilanciato a sfavore dei Cartaginesi in un rapporto di quasi uno a due. In breve il mare nereggiava di relitti di navi puniche. La vittoria arride ai Romani; per Cartagine è un'ulteriore dura sconfitta, ma per la sua alleata, la fedele Cossyra, è la fine di un sogno.

Con lo scontro navale di Capo Ermeo inizia la decadenza inarrestabile della marineria cossyrese.

Polibio, storico che scrive in tempi abbastanza vicini agli avvenimenti (cioè circa 70 - 80 anni dopo), quantifica la batosta in ben 114 navi perdute per i cossyro-cartaginesi. Praticamente oltre la metà della flotta. Concorda grosso modo Diodoro Siculo (XXIII, 18), che fa ascendere le perdite a 130 unità. Ambedue tacciono delle perdite romane, che furono probabilmente minime, come c'illumina un passo di Orosio (IV) in cui si accenna all'affondamento di 9 navi soltanto.

Dopo lo scontro i Romani procedono nella loro missione. Imbarcati i legionari restati imbottigliati in Aspida, fanno poi vela nuovamente per la Sicilia. Ma, invece di rifare la rotta d'andata, questa volta puntano al largo, direttamente verso le coste della Sicilia meridionale. Ciò a seguito espresso ordine dei due consoli, malgrado il parere decisamente contrario dei nocchieri. Giunti però in vista delle coste di Camarina, nei pressi dell'estrema punta meridionale della Sicilia, incoccano in una tremenda burrasca. Decisamente, l'aver sconfitto i Cossyresi non porta per niente bene!

Lasciamo la descrizione di quest'episodio a Polibio (I, 37), storico affidabile ed alieno da esagerazioni. *"...Avevano attraversato il mare senza danno alcuno ed erano ormai vicini al territorio di Camarina quando, colti da una tempesta di eccezionale violenza, i Romani incorsero in tale disastro che - tale è la gravità dell'accaduto - non si può neppure adeguatamente descriverlo. Delle loro 364 navi, solo 80 si salvarono..."*



E' a metà luglio del 255 avanti Cristo che avviene l'immane tragedia. Come sovente accade in mare, in poche ore un'orgogliosa e potente flotta cessa praticamente d'esistere. Oltre tre quarti del naviglio romano sono inghiottiti dagli abissi marini, con essi decine e decine di migliaia di uomini. Annotiamo che non vi è contrasto tra il numero di 364 navi romane, citato in questo passo da Polibio, e quello di 350 navi, formanti inizialmente la flotta e citati in un precedente passo sempre da Polibio, in quanto a quest'ultimo numero occorre togliere circa una decina di navi perdute nello scontro di Capo Ermeo ed aggiungere quelle catturate ai Punici, che Diodoro (XXIII, 18) fa ascendere a 24 - 30 unità.

Nel tragico evento, oltre alla fatalità, ha giocato un ruolo importante la testardaggine dei capi romani, che hanno ignorato le ripetute ed accorate raccomandazioni dei nocchieri "... di non navigare lungo il lato esterno della Sicilia rivolto verso il mare Libico ...perché una delle costellazioni pericolose ai naviganti non era ancora tramontata, l'altra era prossima a sorgere - la navigazione aveva luogo infatti fra il sorgere della costellazione di Orione e di quella del Cane...". Così Polibio (I, 37).

Infatti siamo alla metà di luglio, allorché cade il solstizio e le perturbazioni atmosferiche sono particolarmente frequenti in quel tratto di mar Mediterraneo, che può repentinamente diventare burrascoso.

Ed è ciò che accade, per la malasorte dei Romani, in quella tragica giornata di mezzogiugno del 255 avanti Cristo.

Sul tipo di nave utilizzato dalla flotta da guerra della Grande Cossyra, fino a qualche decennio fa non si sapeva niente di niente. Si brancolava nel buio più completo. Poi, illuminante al riguardo, la straordinaria scoperta presso l'isola Lunga di fronte a Marsala, nell'anno 1969, di un relitto subacqueo di una nave del tempo delle guerre puniche, che autorevoli studiosi, confortati da prove di laboratorio, attribuiscono alla cantieristica dell'isola di Pantelleria.

Gli studi più approfonditi su questo relitto, conosciuto nel mondo dell'archeologia col nome di Nave punica di Marsala e che, una volta ripescato, è stato sottoposto ad idonei processi di conservazione e di consolidamento, si devono alla studiosa Honor Frost della British School di Roma.

Attualmente i resti dello scafo sono esposti al pubblico nel Museo Regionale di Capo Lilibeo (Boeo) presso Marsala.

L'analisi al radio-carbonio (C14) ha indicato quale presumibile data del naufragio circa la metà del III secolo a. C., ricadente quindi in un arco temporale coincidente con le fasi della prima guerra punica. Sulla nazionalità dell'imbarcazione sembra non esservi dubbio alcuno. Le lettere dell'alfabeto fenicio-punico, dipinte di nero sul fasciame in legno di pino, parlano chiaro. Essa appartiene al mondo punico. La stessa indicazione danno i triangoli neri disegnati sul medesimo fasciame, che rimandano a talismani punici, tra cui il segno di Tanit. In quest'ultimo caso dovremmo essere in presenza di un'ulteriore prova che la nave sia opera dei cantieri cossyresi, infatti nell'isola è assai diffuso, quale

talismano, l'uso del segno magico di Tanit, tanto da imprimerlo perfino sulle monete e quindi, perché no, sulle navi.

La prova principe però che effettivamente la nave appartenga alla marineria di Cossyra e pertanto varata dai suoi cantieri, ci è data dalle pietre di zavorra ritrovate sul fondo della chiglia, quest'ultima realizzata in legno di acero. Sono pietre di origine vulcanica caratteristiche dell'isola di Pantelleria, come hanno dimostrato apposite analisi condotte al riguardo dal professor Georges Mascle di Grenoble. Interposta, tra la chiglia e le pietre di zavorra, è stata ritrovata, con funzioni di protezione, della ramaglia ancora verde di mirto, pistacchio, mandorlo; tutte piante che si ritrovano in Pantelleria e che, inoltre, daterebbero la costruzione dello scafo al periodo invernale.

Che le pietre di zavorra siano state deposte al momento del varo e non successivamente, ci viene rivelato dal fatto che alcune parti di queste pietre sono state ritrovate ancora inglobate in una specie di mastice resinoso bianco, usato per calafatare lo scafo. Tutto ciò indicherebbe una certa fretta nel lavoro delle maestranze cossyresi. Fretta evidenziata anche dal ritrovamento di trucioli e schegge di legno nel medesimo materiale resinoso, segno che nel momento in cui si calafatava e si zavorrava la nave, altri carpentieri ancora lavoravano alle sue sovrastrutture. Una fretta simile è indice sicuro di urgenti esigenze militari.

La rapidità di costruzione, favorita peraltro dal veloce assemblaggio del fasciame per via di lettere e segni dipinti sulle tavole da collegare, farebbe escludere di essere in presenza di una trireme, ma bensì di una nave da guerra del tipo Liburna. Una fondata ipotesi di ricostruzione mostra, infatti, un naviglio a remi dalla linea fortemente slanciato, di una lunghezza di circa 35 metri.

Questo tipo di nave, veloce e manovriero, imbarca non più di 100 uomini: 70 rematori (35 per lato), 25 soldati, 5 membri di equipaggio. Sembra che sia i rematori che i soldati imbarcati, nel momento dello scontro con il nemico, facessero abitualmente uso di droga, come si evincerebbe dai canestri con pani di hashish ritrovati sul relitto. Gli uni per non sentire la fatica della voga accelerata, gli altri per infondersi coraggio nell'assalto.

Sempre sul luogo del relitto sono stati ritrovati cordami, ancore, armi, diversi tipi di anfore per alimenti, piccole coppe e scodelle per porzioni singole, nonché resti di cibo (olive ed ossa, con evidenti segni di macellazione, di bue, maiale, agnello).

E' concorde opinione degli archeologi, che l'affondamento della nave debba risalire alla primavera del 241 avanti Cristo e sia una conseguenza della grande battaglia navale, svoltasi nelle acque antistanti le isole Egadi tra la flotta romana e quella cartaginese. Di quest'ultima, ancora una volta, fanno parte navi di Cossyra. L'isola è probabilmente in fase di ripresa, vista l'alacrità con cui lavorano i suoi cantieri navali, e cerca la rivincita alla cocente sconfitta subita, circa quindici anni prima, nelle acque di Capo Ermeo. Ma il fato, anche questa volta, non è benigno con i cossyro-cartaginesi. Le quinquiremi romane fanno a pezzi l'armata navale nemica, affondando un centinaio di navi.

Una liburna cossyrese, malridotta nello scontro, cerca scampo puntando la prora



in direzione della vicina Lilybeo, ancora in mani puniche e posta soltanto ad una ventina di minuti di navigazione. Sembra quasi farcela, quando improvvisamente affonda a pochissima distanza dalla costa amica.

Devono poi passare oltre due millenni, prima che il mare ci restituisca questa testimonianza della marineria della Grande Cossyra.

MM