

Un graffito di nave in un cunicolo delle fortificazioni puniche di Lilibeo

di GIANFRANCO PURPURA

Una delle più interessanti scoperte effettuate in quest'ultimo periodo nella Sicilia nord-occidentale concerne il rinvenimento di alcuni tratti di mura e torri delle fortificazioni puniche di Lilibeo, delle quali diffusamente riferiscono le fonti antiche in rapporto agli avvenimenti della prima guerra punica (1). Nell'assedio di questa roccaforte militare punica si risolsero, in pratica, le sorti del conflitto tra le due più grandi potenze dell'antichità, dopo un enorme dispendio di uomini e di mezzi, che ha lasciato diverse tracce.

I lavori di alcuni cantieri edili hanno posto in luce tratti di fortificazioni e scoperchiato un cunicolo quasi certamente connesso con una delle due torri a guardia di una delle porte della città sul lato nord-orientale (2). È probabile che si tratti di uno dei camminamenti sotterranei dei quali parla Polibio (I, 42, 12), scavati dai cartaginesi per attaccare alle spalle con improvvise sortite i due accampamenti dei romani, a nord-est ed a sud-est. Attraverso questi cunicoli gli abitanti di Lilibeo tentavano di incendiare le macchine d'assedio, poste di giorno in giorno più vicine alle mura. Subito dopo l'ingresso in prossimità delle torri e delle difese della città assediata, il cunicolo con una serie di agevoli gradini raggiungeva un livello inferiore al fossato che circondava le mura. Quindi il camminamento, intagliato nel tufo in maniera tale da essere idoneo a consentire persino il passaggio di cavalieri, si inoltrava verso l'aperta campagna.

Oggi, dopo poche decine di metri in discesa (fig. 1) e un breve tratto in piano, la galleria è interrata, proprio quando sulle sue pareti cominciano a scorgersi alcune «nicchie», sulla cui funzione allo stato attuale non è possibile pronunziarsi (fig. 2). Il riempimento del cunicolo ha finora restituito materiali non posteriori al II sec. a.C., e sembra

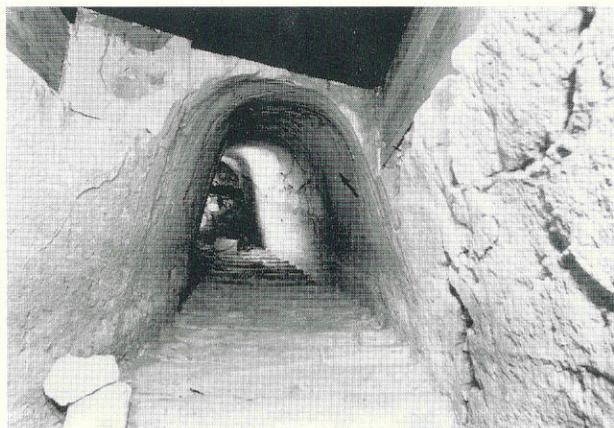


FIG. 1 - Cunicolo delle fortificazioni puniche di Lilibeo. La freccia indica la posizione del graffito della nave.

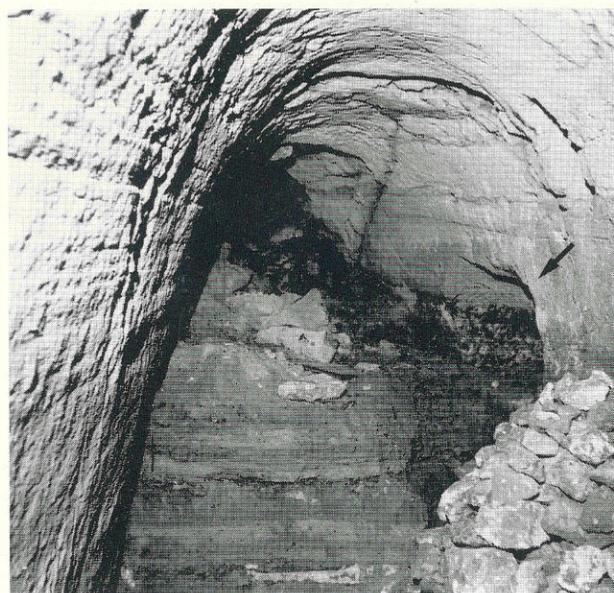


FIG. 2 - La fine del cunicolo delle fortificazioni puniche di Lilibeo, attualmente interrato. Si noti sulla destra una nicchia; il cunicolo continua piegando leggermente sulla sinistra.

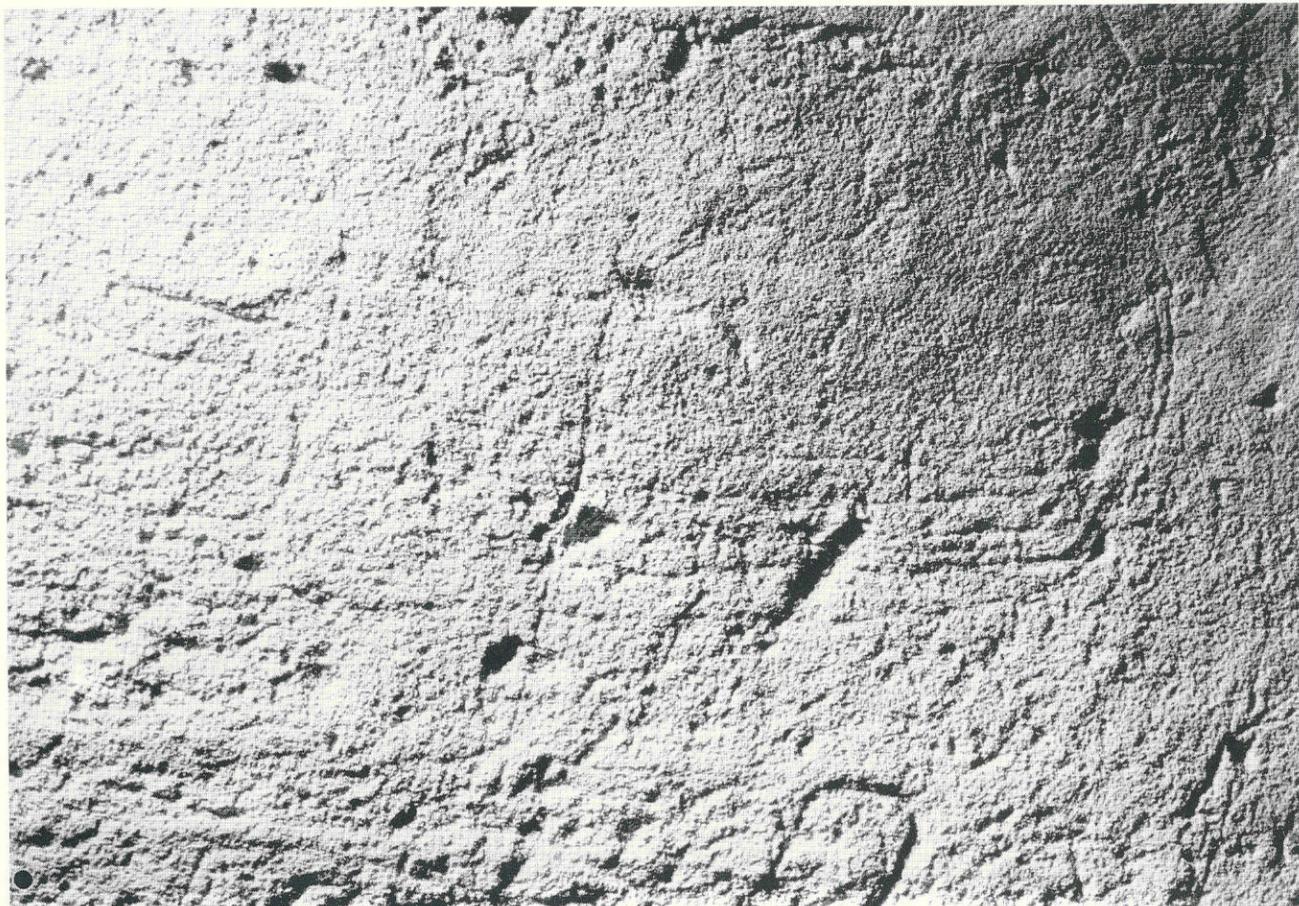


FIG. 3 - Graffito di nave da guerra di età ellenistica in un cunicolo delle fortificazioni puniche di Lilibeo.

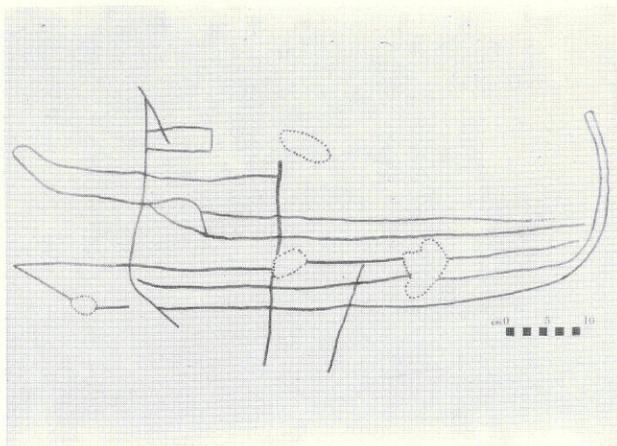


FIG. 4 - Rilievo del graffito della nave nel cunicolo di Marsala.

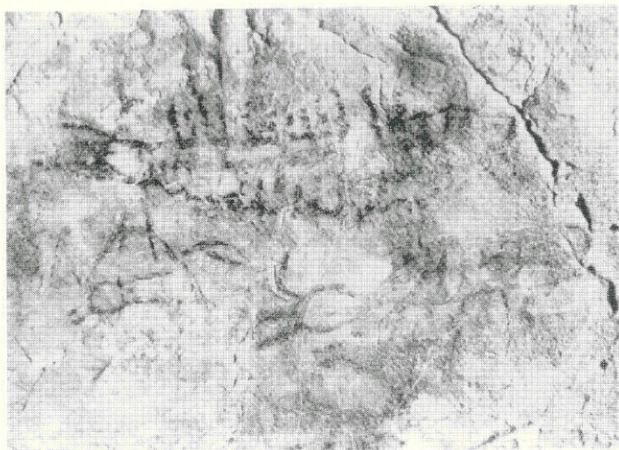


FIG. 5 - Disegni sulle pareti del santuario punico di Grotta Regina (Palermo). Si tratta, forse, di due navi insieme ad altri simboli.



FIG. 6 - Graffiti di due vascelli del 1694 nella latomia della chiesa di S. Maria della Grotta (Marsala). Sulla parete, oltre la data, si legge: PHILIPPO D VICENZO CARINISI. Si noti la serpa del vascello di destra, caratteristica della fine del sec. XVII.

probabile che poco dopo la fine della prima guerra punica la galleria sia stata definitivamente abbandonata, almeno nel tratto finora esplorato (3).

Diversi graffiti di difficile interpretazione a causa della friabilità del tufo ricoprono le pareti del cunicolo: una invocazione al dio Ammon in caratteri latini, un'ascia, una nave, un guerriero, oltre ad alcune iscrizioni in caratteri punici (4).

Della nave è stata finora pubblicata soltanto una fotografia (fig. 3) (5) ed è sembrato pertanto utile effettuarne un accurato rilievo (fig. 4).

Si distingue la sagoma caratteristica di una nave da guerra di età ellenistica, munita di rostro e priva di albero, di remi e dei governali. L'eleganza della poppa (a destra) e dell'*aphlaston* contrasta con la rozza esecuzione della parte prodiera della nave. Ivi si distingue un castello sormontato da una struttura non chiaramente identificabile, quindi, l'oculo, l'*embolon* o rostro, in prosecuzione della linea della chiglia e, forse, un deformato *akrostolion*. Manca il *proembolon*, ma sono distinguibili le linee dei principali corsi del fasciame e dell'impavesata. Notevole è la sottile foggia dell'*aphlaston*, leggermente incurvato, ma si osserva una certa sproporzione delle dimensioni, soprattutto nella parte prodiera.

Potrebbe trattarsi di un'altra raffigurazione completa (6), anche se schematica, di nave da guerra punica, di particolare interesse alla luce dei recenti rinvenimenti di scafi di questo tipo e

della stessa epoca proprio nelle acque antistanti (7).

È noto che nel mondo punico, almeno in età ellenistica, i disegni di navi ricorrono con frequenza. Cintas (8), per l'appunto, si è posto il problema delle frequenti raffigurazioni di navi in ambienti funerari punici e dell'associazione con il disegno di un'ascia (9) per giungere alla conclusione che entrambi sono simboli funerari e che molto probabilmente i punici del III secolo a.C. credevano in un viaggio verso un soggiorno nell'aldilà (10).

Alcuni rozzi disegni di navi pubblicati dal noto studioso (11) somigliano ad alcune incomprensibili raffigurazioni osservate sulle pareti della Grotta Regina, il noto santuario punico nei pressi di Palermo (fig. 5). Nonostante finora siano stati interpretati come disegni di pesci (12), non potrebbe anche in questo caso trattarsi di navi e di simboli analoghi a quelli presenti in una tomba punica di Korba (13)?

Certamente in Sicilia, graffiti di navi — come ad esempio quelli di vascelli della fine del 1600 osservati in un'altra cavità sotterranea a non grande distanza dal cunicolo di Marsala (fig. 6) — sono molto frequenti. Ma la presenza nel cunicolo di Marsala del simbolo dell'ascia nei pressi del graffito della nave rafforza l'ipotesi che a Marsala e a Grotta Regina il simbolo della nave venga impiegato da parte dei punici con un preciso significato funerario (14).

NOTE

- (1) POLIBIO, I, 42, 7 ss.; DIODORO 24, 2.
- (2) DI STEFANO, *Nuove scoperte archeologiche a Marsala, Le fortificazioni puniche di Lilibeo, Sicilia Archeologica*, 21-22, 1973, pp. 71 ss.
- (3) DI STEFANO, *op. cit.*, p. 77. L'esplorazione e lo studio di questa galleria appare oltremodo auspicabile, nè dovrebbe essere difficile individuarne altri tratti nel sottosuolo della cittadina. Le tracce lasciate a Marsala dalle guerre puniche (mura con torri, fossato, camminamenti, abitazioni incendiate, relitti di navi) appaiono ben più evidenti di quelle esistenti sul suolo della stessa Cartagine e tra le più cospicue dei centri urbani del bacino del Mediterraneo, al punto da giustificare, a mio avviso, unitarie iniziative di ricerca, studio e valorizzazione.
- (4) Di questi graffiti si occuperà B. Rocco in un prossimo lavoro.
- (5) DI STEFANO, *op. cit.*, p. 78, fig. 12.
- (6) Sulle raffigurazioni di navi da guerra fenicie e puniche cfr. BASCH, *Phoenician oared ships*, I, *Mariner's Mirror*, 55, 2, 1969, pp. 139-162; II, *Mariner's Mirror*, 55, 3, 1969, pp. 227-245; BARTOLONI, *Le raffigurazioni di carattere marino rappresentate sulle più tarde stele di Cartagine*, I, *Le navi, Riv. Studi Fenici*, V, 2, 1977, pp. 147 ss.; *Le navi puniche della Grotta Regina, Riv. St. Fenici*, VI, I, 1978, pp. 31 ss.; PURPURA, *Raffigurazioni di navi in alcune grotte dei dintorni di Palermo, Sicilia Archeologica*, XII, 40, 1979, pp. 58 ss.
- (7) FROST, *Relitto di una nave punica del III sec. a.C. al largo dell'Isola Lunga. La prima campagna di scavi 1971, Not. Scavi*, 1972, pp. 651-673. Una rassegna degli articoli sulle navi puniche di Marsala in PURPURA, *op. cit.*, p. 7 int. 6.
- (8) CINTAS, *Didon est-elle au Paradis des Îles, Mèl. Carcopino*, Paris, 1966, pp. 229 ss.
- (9) Nel mondo greco l'ascia fu un simbolo funerario fre-

quentemente utilizzato. Tra la vasta e dibattuta letteratura cfr. soprattutto DE VISSCHER, *L'Ascia funéraire, RIDA*, X, 1963, pp. 213 ss. e la bibliografia ivi citata.

(10) CINTAS, *op. cit.*, p. 234. Frequentemente si tratta di navi militari munite di rostro. Nella perdita pressochè totale di ogni documentazione scritta non resta che affidarsi alle testimonianze archeologiche per avanzare qualche ipotesi sulle credenze dei puniche.

È una nave da combattimento quella scolpita su di una lastra tombale della fine del VI sec. a.C. proveniente da Selinunte e oggi al Museo di Basilea. Cfr. *Sintesi*, luglio-agosto 1978, pp. 5 ss.

(11) CINTAS, *op. cit.*, p. 239, figg. 2, 3, 4.

(12) GUZZO AMADASI, *Grotta Regina*, II Roma, 1979, p. 73 e fig. 49.

(13) CINTAS, *op. cit.*, p. 234.

(14) Si è supposto che la più interessante delle navi di Grotta Regina sia un *navigium Isidis*. Cfr. ROCCO, *La Grotta di Monte Gallo (iscrizioni e disegni)*, *Sicilia Archeologica*, V, 1969, pp. 23-26; *La Grotta Regina: Iscrizioni isiache, Ann. Ist. Univ. Or. di Napoli*, 19, 1969, pp. 547-551. Tale ipotesi non è però condivisa da BARTOLONI, *Le navi puniche della Grotta Regina, cit.*, pp. 34 s. e da GUZZO AMADASI, *Grotta Regina*, I, p. 46 nt. 1. Cfr. PURPURA, *op. cit.*, p. 64. In realtà Grotta Regina che, comunque, non è mai stata oggetto di uno scavo completo, ma solo di alcuni saggi, sembra essere stata già in antico più volte svuotata e con ciò si è definitivamente perduta la possibilità di accertare la presenza di eventuali sepolture. A Marsala, fermo restando l'uso militare del cunicolo, non si può escludere che in secondo tempo il camminamento militare sia stato utilizzato per breve tempo per deporvi i morti e che proprio questo sia stato l'impiego delle «nicchie» sulle pareti del sotterraneo, che per ora cominciano ad apparire proprio quando questo si interra (fig. 2).

GRAFFITI DI NAVI NORMANNE NEI SOTTERRANEI DEL PALAZZO REALE DI PALERMO

di GIANFRANCO PURPURA

Ibn Ġubair, viaggiatore e scrittore arabo, nel 1184 durante il viaggio di ritorno dai luoghi santi dell'Islam fece naufragio a meno di mezzo miglio a sud di Messina. Dalla descrizione dell'evento tratta dal suo diario (1) si ricava qualche notizia sulle navi dell'epoca:

«Verso la mezzanotte di domenica 3 di questo mese benedetto, quando già stavamo presso alla città di Messina nell'isola anzidetta, ci assalirono all'improvviso le grida dei marinai, conciossiachè il vento con la sua violenza ci mandava a dare in secco sopra una delle due costiere. Il capitano fece incontanente calare le vele, ma quella dell'albero detto al-ardimūn non si poteva ammainare, per quanto si affaticassero intorno, tanto il vento la portava via. Quando più non ne potevano, il capitano la tagliò pezzo a pezzo col coltello, sperando così di far arrestare la nave. Durante questo affaticarsi il legno andò ad urtare con la chiglia sulla costa, percuotendovi con i due governali, ossia i due timoni che servivano a governarla. Levaronsi a bordo grida disperate e venne per noi il dì del giudizio supremo, la rottura che non potevamo risarcire, ed il colpo terribile che ci tolse ogni coraggio... Il vento e le onde si avvicendavano nel battere la nave in sino a che uno dei timoni si ruppe. Il capitano gettò un'ancora sperando di riuscire a pigliar fondo, ma invano; allora tagliò la gomina e lasciò l'ancora in mare... I marinai già avevano messo mano alla scialuppa per sbarcare le cose principali, uomini, donne e bagagli, ed una sola volta riuscirono a toccare terra, ma non poterono rimandare indietro la barca, e l'onda la gettò in pezzi sulla costa... Poscia, levatosi il sole, vennero in soccorso le barche. Intanto

il grido (del caso nostro) era corso per la città, ed il Re stesso di Sicilia Guglielmo (II), accompagnato da diversi personaggi, si presentò per osservare l'accaduto. Noi corremmo a gara per scendere nelle barche, ma la violenza dei marosi non permetteva loro di accostarsi alla nave. Questo nostro sbarco pose il suggello alla terribile burrasca (passata) e ci salvammo sulla spiaggia... ».

La nave di Ibn Gubair appare dotata di almeno due vele, due alberi — uno dei quali è detto «al-ardimūn» (2) — di due remi-timone e di una scialuppa, insufficiente per tutta la gente imbarcata. Alcune rappresentazioni di navi di questa epoca si osservano tra i mosaici dei monumenti normanni di Palermo, ma finora sono state prese in scarsa considerazione.

La scoperta di alcuni graffiti di navi in un sotterraneo (3) del Palazzo Reale di Palermo consente di esaminare il problema della struttura delle navi in età normanna e di valutare, in certa misura, l'attendibilità delle raffigurazioni navali musive dell'epoca (4).

Sulle pareti di un ambiente a pianta rettangolare, al quale si accede dopo aver percorso una delle gallerie che si diramano dalla cripta sottostante la Cappella Palatina del Palazzo Reale di Palermo (fig. 1), si osservano diversi graffiti di navi che sembrano potersi approssimativamente attribuire all'età normanna (5).

Gli ambienti in questione, non ancora esplorati al tempo dei restauri di Valenti (6), furono da Guiotto (7) attribuiti all'antico fortilizio arabo esistente nel sito del Palazzo Reale di Palermo. Utilizzati in età normanna, questi vani subirono alcune trasformazioni, forse in occasione della cinquecentesca rioccupazione del palazzo da parte dei Viceré spagnoli e della costruzione del sovrastante cortile della fontana (8). Almeno due porte furo-

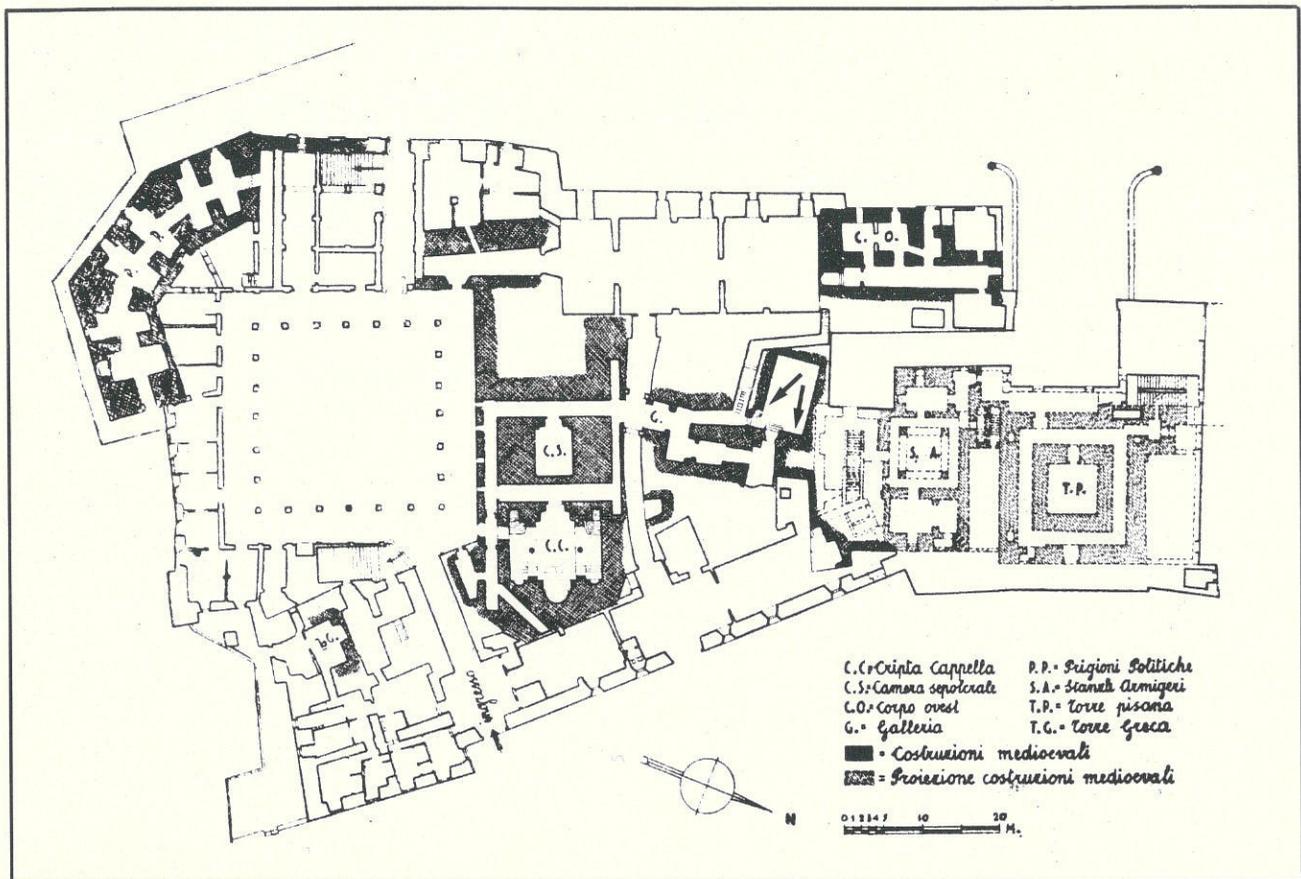


FIG. 1 - Pianta del piano terreno del Palazzo Reale di Palermo (Guilotto). Le frecce indicano l'ubicazione dei graffiti di alcune navi di età normanna.

no aperte nella stanza in questione, interrompendo la teoria di navi (fig. 2) che si sviluppava su due pareti e tagliando a metà due di questi scafi (9).

Sulla parete est sono graffite su uno strato di intonaco almeno tre navi (A, B, C) e nell'angolo di sinistra sullo sfondo una struttura a rettangoli che sembra rappresentare un edificio (fig. 3). Sulla parete sud sono tracciate altre due navi (D, E), con lo sfondo di una struttura a rettangoli simile alla prima. Tracce assai labili di qualche altro scafo si riscontrano forse sulla medesima parete e ciò che sembra essere un terzo edificio è graffito nell'angolo di sud-ovest della stanza, in prossimità di una terza porta dell'ambiente, che si apre nella parete ovest. Solo in quest'ultimo caso i solchi dell'incisione sembrano contenere tracce di colore rosso.

La scena complessa, raffigurante il traffico di alcune navi probabilmente con lo sfondo di un edificio, appare solo a tratti risparmiata, ove l'intonaco originario resta miracolosamente indenne dalle ingiurie del tempo e degli uomini (10).

La prima nave (A) (figg. 3 e 4) della parete est è certamente la più interessante imbarcazione della stanza. Il suo scafo inciso con abilità ed accuratezza da un uomo pratico, contiene precisi dettagli. Si osserva in primo luogo il remo-timone che poggia sulla fiancata dell'imbarcazione, la cui pala ha una caratteristica foggia triangolare.

Sembra che con qualche accentuazione sia stato così rappresentato un tipico governale dalla pala asimmetrica. La presenza di questo remo-timone permette di riconoscere con sicurezza la poppa e la prua, di diverso aspetto: la prima assai

alta e ricurva, che quasi rievoca l'aplustre di un'oneraria romana di età imperiale, la seconda la cui sommità del dritto è di forma triangolare, che richiama alla mente un particolare tipico di alcune vecchie imbarcazioni da pesca siciliane. Lo scafo, propulso da dieci lunghi remi in fase di voga, che si dipartono dal capo di banda, appare leggermente più profondo a prua, che a poppa.

Tre linee orizzontali continue marcano la murata dello scafo ed indicano il livello del ponte di coperta. È incerto se i due tratti semicirculari a poppa indichino l'esistenza di un riparo per il timoniere e se qualche segno obliquo che prende inizio dalla prua sia relativo ad uno straglio dell'imbarcazione. I danni dell'intonaco al di sopra della murata non consentono di scorgere la serie di personaggi presenti sulle altre imbarcazioni della stanza. Un rozzo e sproporzionato albero, sormontato da una enorme coffa rettangolare dalla quale si innalza l'asta per una bandiera e, forse, si protende un argano, contrasta fortemente con l'accurata esecuzione dello scafo. È possibile che que-

sto sia frutto di un successivo «abbellimento», dovuto ad altra, assai più inesperta, mano. In tal caso l'albero originario dell'imbarcazione dovrebbe riconoscersi in uno dei tratti verticali che attualmente compongono l'albero. Un solco in alto a destra inclinato verso la prua indica forse l'antenna e la nave, pur non recando traccia di vele, potrebbe in conseguenza essere attrezzata con una vela latina. Non sono invece relative alla imbarcazione le due linee verticali parallele che si incontrano verso poppa: delimitano il fianco dell'edificio retrostante, come rivela il confronto con le altre costruzioni tracciate sulle pareti dell'ambiente.

Della seconda nave (B) (fig. 5 e 6), in parte distrutta dall'apertura di una porta, resta un pò più della metà. Si tratta della parte poppiera, marcata anch'essa da un remo-timone. Lo scafo, di esecuzione meno accurata del precedente, appare più robusto. Anche in questo caso tre linee orizzontali segnano la murata dello scafo, dalla cui sommità si dipartono dieci remi, orientati nello stesso senso dello scafo A. Alcuni personaggi appaiono im-

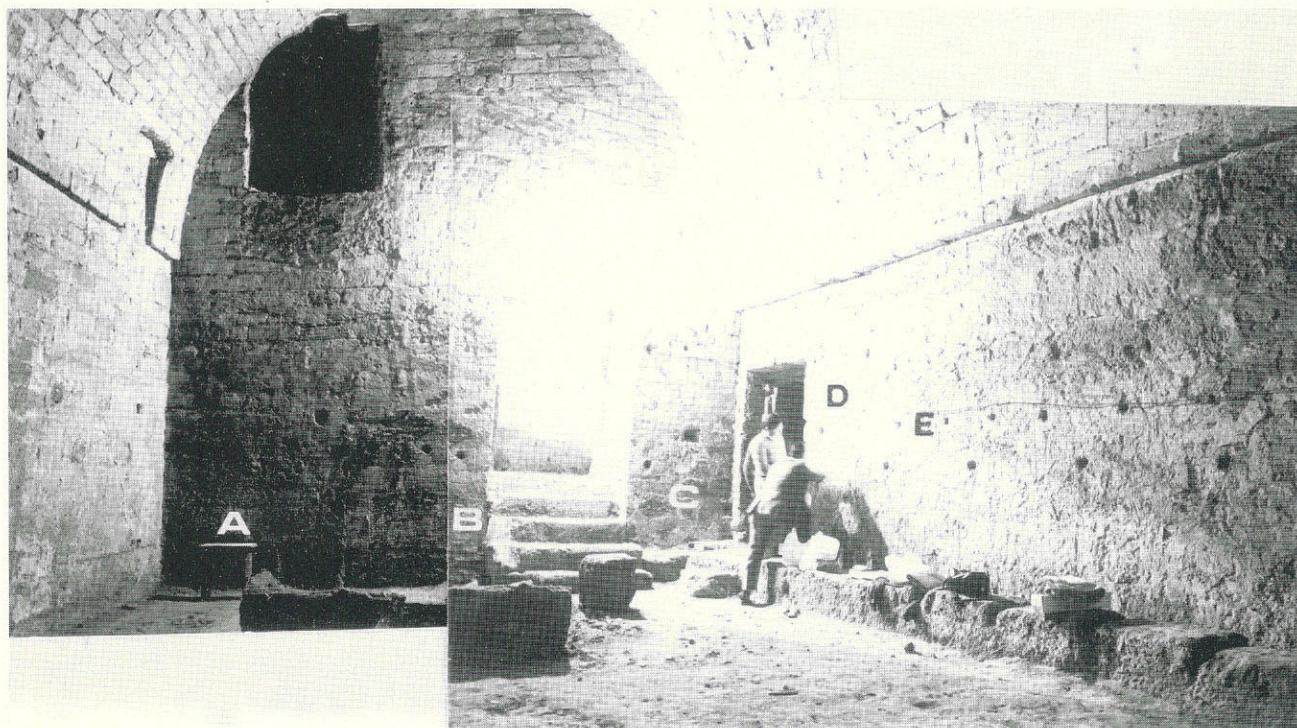


FIG. 2 - Sotterraneo del Palazzo Reale. Le lettere indicano la posizione delle cinque navi graffite.



FIG. 3 - La nave A del sotterraneo del Palazzo Reale, con un edificio sullo sfondo a sinistra.

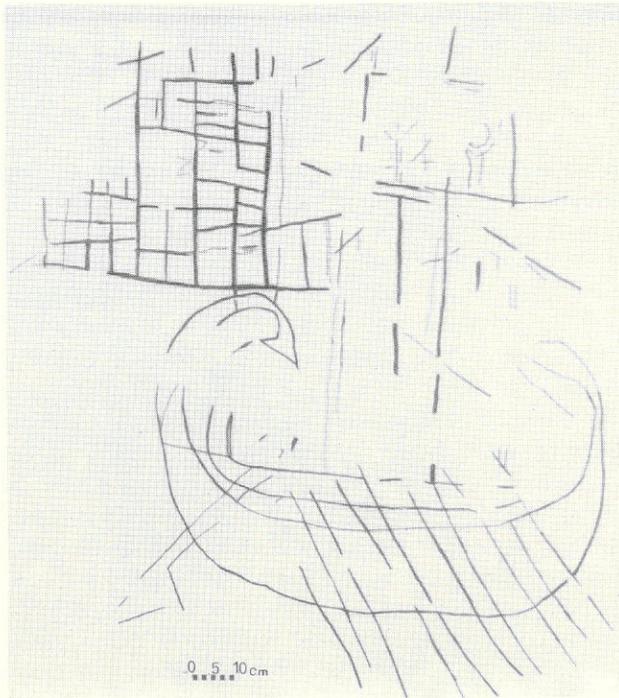


FIG. 4 - Rilievo della nave A del sotterraneo del Palazzo Reale.

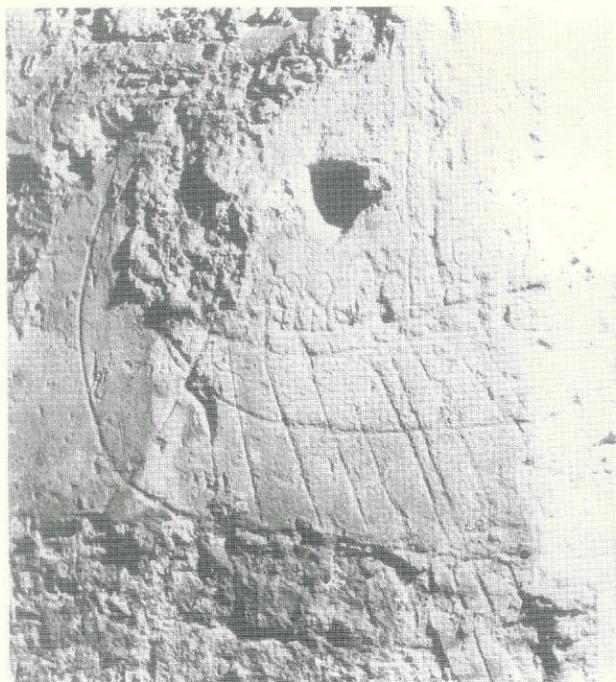


FIG. 5 - La nave B del sotterraneo del Palazzo Reale.

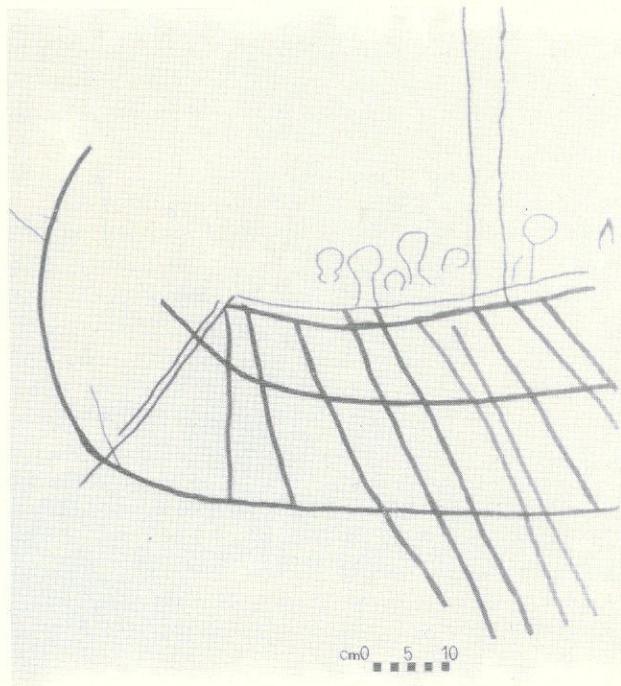


FIG. 6 - Rilievo della nave B.

barcati. Purtroppo non è possibile scorgere il coronamento della poppa, ma è invece chiaramente segnato un proporzionato e rastremato albero.

Della terza imbarcazione (C) (fig. 7), tracciata su una parete assai danneggiata, si distingue solamente l'albero sormontato da una coffa e l'antenna inclinata verso destra. Esili tracce di linee orizzontali indicano, forse, lo scafo, che si può soltanto intuire. A sinistra una croce sembra essere stata tracciata in un secondo tempo e non sembra far parte, quindi, delle strutture della nave.

Sulla parete meridionale, a destra di una porta aperta posteriormente è tracciata la ricurva estremità di un altro scafo (D) (fig. 8 e 9). Doveva trattarsi della più grande e massiccia tra le imbarcazioni graffite sulle pareti dell'ambiente. Lo scafo a giudicare da quel poco che resta, appare eseguito in maniera diversa da quello delle navi A e B: numerose linee ricurve, tracciate all'interno, delineano l'inarcarsi dei corsi del fasciame in prossimità di quella che, forse, è la prua. I remi dell'imbarcazione, infatti, inclinati verso destra, non sono preceduti dal caratteristico remo-timone che dovrebbe marcare la poppa. Lo scafo, allora, potrebbe procedere nello stesso senso delle imbarcazioni A e B ed essere sospinto, come in quel caso, da alcuni remi in fase di voga.

La nave E (fig. 9 e 10), più piccola delle precedenti, sembra avere simili le estremità dello scafo, segnate dall'inarcarsi dei corsi del fasciame, come nel caso della nave D. All'interno dello scafo due linee orizzontali sono fortemente marcate e dieci lunghi remi, come nella nave A, traggono origine dal capo di banda. Al centro, un rozzo albero è sovrastato da una grande coffa ed un'antenna è inclinata verso sinistra. Alcune figure umane appaiono imbarcate. Non v'è traccia di remi-timone e, quindi, non è facile stabilire quale sia la poppa e la prua dell'imbarcazione. I remi e l'antenna, orientati in senso diverso dalle imbarcazioni precedenti, lasciano forse supporre una direzione di questa nave in senso contrario; ma ciò non è sicuro.

L'esame dettagliato dei graffiti di navi della stanza permette, adesso, qualche considerazione conclusiva. Innanzi tutto si osserva che la rappresentazione di navi con lo sfondo di edifici è consueta nell'età antica e persiste nel medioevo: un

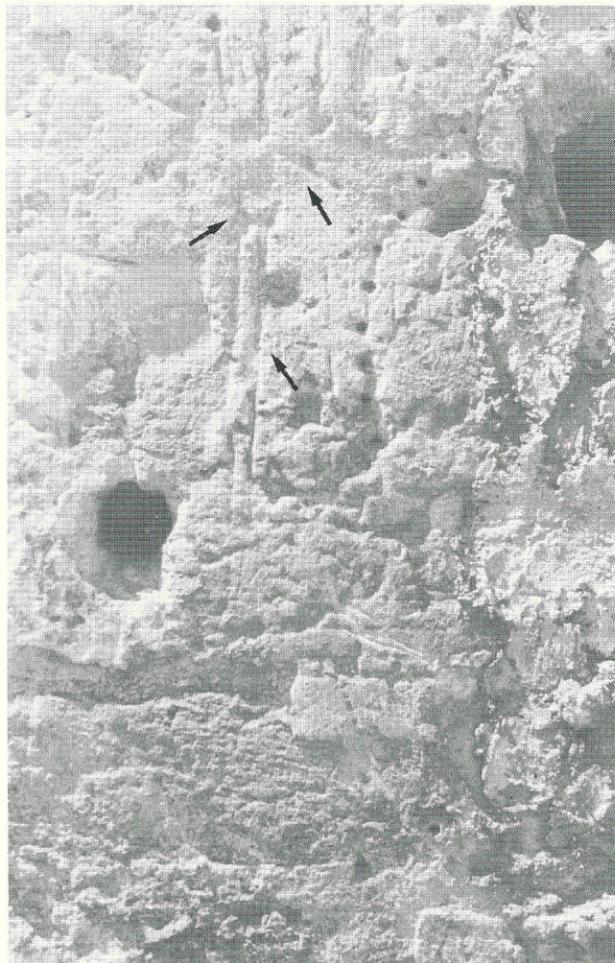


FIG. 7 - Tracce della nave C. Le frecce indicano l'albero, l'antenna e la coffa.

rilievo sul campanile di Pisa, ad esempio, raffigura una nave con un faro sulla destra (11). La rozzezza e schematicità della struttura a rettangoli tracciata in tre diversi punti della stanza non consente, però, una sicura identificazione. Sembra che si tratti in tutti e tre i casi di uno stesso edificio: così, ad esempio, sul verso di un sigillo di Federico II è rappresentato un palazzo, ripartito a rettangoli per indicare i massi squadri che ne compongono la struttura (fig. 11). Nel nostro caso, nonostante l'assoluta schematicità, sembra di poter distinguere un basamento alto e liscio, solcato soltanto da qualche linea in senso verticale, un'alta torre centrale forse merlata e due basse ali laterali, con



FIG. 8 - Tracce del disegno di due navi (a sinistra nave D, a destra nave E) con lo sfondo di un edificio.

una struttura a grandi blocchi rettangolari. Potrebbe trattarsi di un faro, delle fortificazioni di un porto o di un qualsiasi edificio in prossimità del mare.

Elementi di un certo rilievo per la datazione delle navi del Palazzo Reale sembrano essere il remo-timone, la coffa al di sopra della sommità dell'albero, l'antenna denotante un'attrezzatura con vela latina, la massiccia struttura degli scafi dai corsi del fasciame convergenti alle estremità. La presenza del timone impernato al dritto di poppa, in Europa, è chiaramente testimoniata per la prima volta (12) in un rilievo del fonte battesimale della cattedrale di Winchester, datato al 1180 (13), ma almeno fino alla fine del XIII secolo l'antico

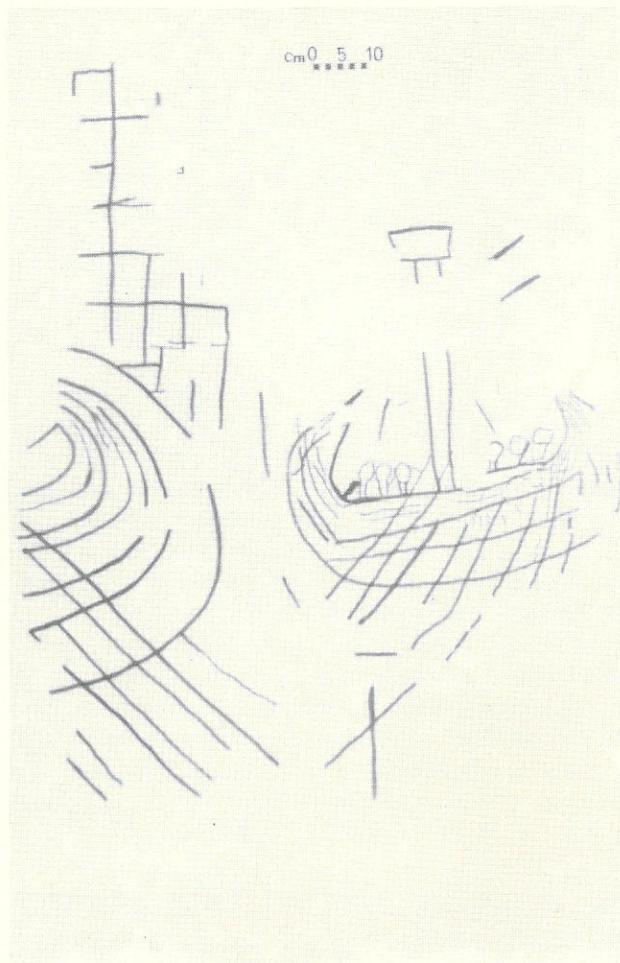


FIG. 9 - Rilievo delle navi D ed E

uso del remo-timone restò in voga (14). È, quindi, quest'ultimo il termine finale per la datazione delle imbarcazioni del sotterraneo del Palazzo Reale. Anche gli altri elementi sui quali sopra si è richiamata l'attenzione sembrano concordare con una datazione al XII-XIII secolo e la stessa forma tondeggiante dello scafo ricorre con frequenza in raffigurazioni di navi di questa epoca, sul finire della quale compaiono sovrastrutture poppiere o prodiere, assenti nelle navi del sotterraneo del Palazzo Reale (fig. 12) (15).

Una conferma di questa datazione è offerta dal mosaico pavimentale della basilica cattedrale di Otranto (fig. 13) (16), portato a compimento nel

1165 ed iniziato nel 1163 sotto il regno di Guglielmo I, ove è raffigurato uno scafo, che, nonostante l'ingenuità della esecuzione e l'imprecisione di alcuni dettagli (17), appare nel complesso assai simile alla nave E del sotterraneo del Palazzo Reale di Palermo.

È opportuno, però, ricercare un confronto specifico con altre raffigurazioni di navi collegate all'ambiente siciliano. Una imbarcazione di tipo assai simile alle navi del sotterraneo del Palazzo Reale si rileva in un codice pergameneo del XIII secolo, che sembra sia stato illustrato addirittura dallo stesso imperatore Federico II (fig. 14) (18). Si riscontra la stessa forma massiccia e tondeggiante dello scafo dalle estremità simili ma non identiche: nella illustrazione di Federico, infatti, l'estremità della poppa (riconoscibile per un grosso remo-timone di foggia triangolare, simile a quello della nave della cattedrale di Otranto) appare più flessa verso la tolda dello scafo di quella della prua, come nella nave A del sotterraneo del Palazzo Reale. Sono da notare, infine, i numerosi ed interessanti dettagli della illustrazione di Federico, come le ricurve strutture della parte poppiera, riscontrabili anche nella nave del mosaico della basilica di Otranto e che potrebbero rappresentare un sostegno nel caso del ribaltamento dell'albero. Degna di nota è anche la decorazione del capo di banda, l'inclinazione dell'albero e dell'antenna, il particolare impiego della vela.

Scafi simili, anche se alquanto schematizzati e poco aderenti alla realtà in alcuni particolari (19), si osservano tra i mosaici del XII sec. del Duomo di Monreale (20) e della Cappella Palatina di Palermo (21). A Monreale, nel mosaico della costruzione dell'arca di Noè (fig. 15) (22) e nel mosaico di Gesù che salva Pietro dalle acque (fig. 16) (23) lo scafo è tondeggiante e simile nell'aspetto alle navi del sotterraneo del Palazzo Reale.

Le altre cinque imbarcazioni raffigurate nei mosaici del Duomo di Monreale, come le altre tre raffigurazioni musive di navi di età normanna della Cappella Palatina di Palermo, presentano, con qualche lieve differenza, lo stesso tipo di scafo dalle caratteristiche estremità ricurve. Solo in due navi del Duomo di Monreale si rileva un particolare che le differenzia dalle altre, un corto ro-



FIG. 10 - La nave E del sotterraneo del Palazzo Reale.

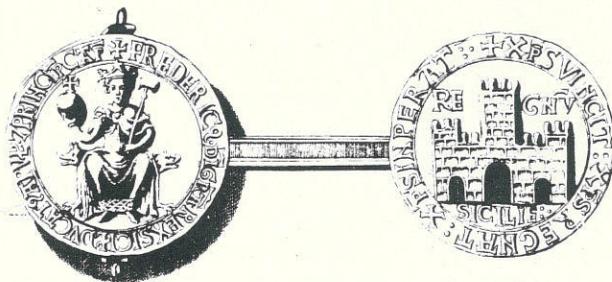


FIG. 11 - Sigillo dell'imperatore Federico II

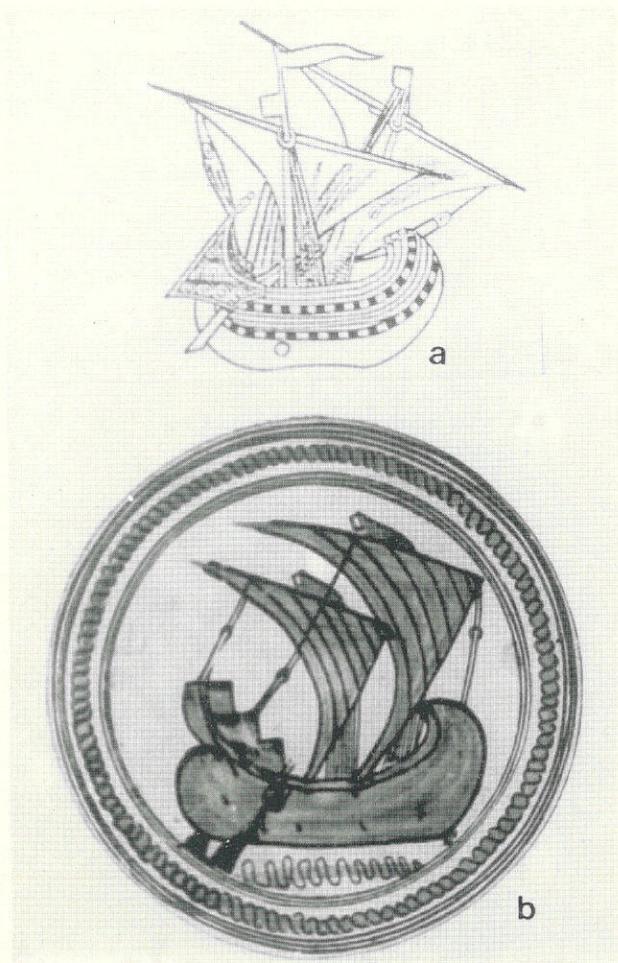


FIG. 12 - a) Nave mercantile castigliana dal Lapidario di Alfonso il Saggio - XIII sec.; b) Nave mercantile pugliese o siciliana. Piatto di ceramica nel museo di Corinto. Prima metà del XIII sec. (Whitehouse, D'Angelo). Si noti la presenza del cassero poppiero.

stro che si prolunga al di là del corso della cinta (fig. 17).

Nessun capitello del chiostro di Monreale reca alcuna raffigurazione di nave, al contrario un capitello normanno del chiostro di Cefalù (24) presenta tre raffigurazioni dell'arca di Noè (fig. 18). La presenza del remo-timone su di uno di questi scafi (fig. 18) consente di identificarne con sicurezza la poppa e di rendersi conto che le estremità dello scafo dell'arca non sono del tutto identiche: mentre a poppa i corsi del fasciame convergono



FIG. 13 - Imbarcazione del 1165 tra i mosaici del pavimento della Cattedrale di Otranto. L'anomala posizione dell'albero, assai spostato verso prua, sembra essere determinata dalla ristrettezza dello spazio a disposizione dell'artista.

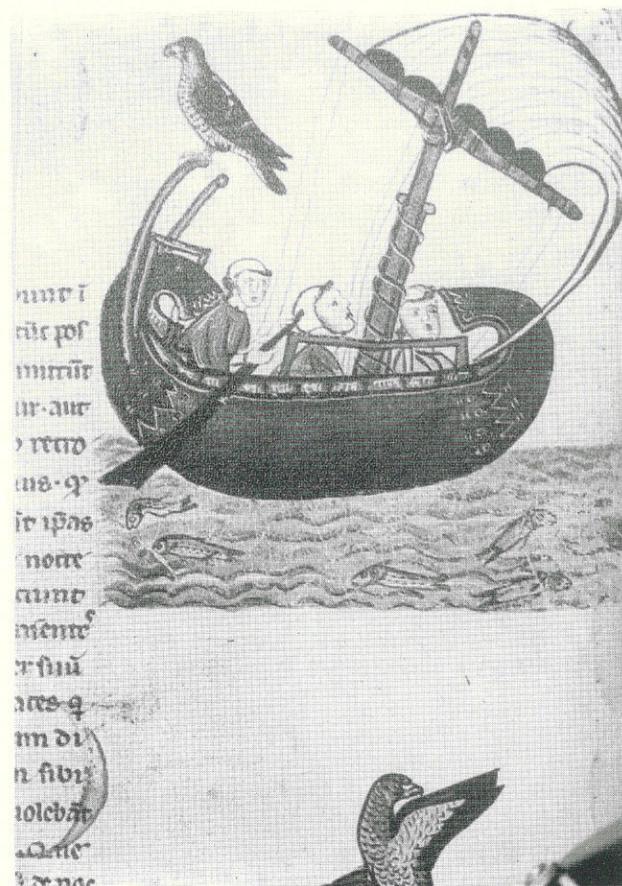


FIG. 14 - Illustrazione del codice pergameneo (Ms. Pal. Lat. 1017), contenente l'opera di FEDERICO II, *De arte venandi cum avibus*.

verso l'alto, a prua si interrompono all'altezza del bordo superiore della murata consentendo l'innalzarsi del dritto di prua di forma triangolare, in prosecuzione della linea della chiglia.

Un altro di questi scafi, in particolare, offre ampia possibilità di confronto con la nave A del sotterraneo del Palazzo Reale (fig. 19). Tolte le sovrastrutture dell'arca, lo scafo del capitello di Cefalù mostra l'estremità di sinistra marcatamente più ricurva dell'altra e volta verso la tolda dell'imbarcazione, esattamente come nella nave A del sotterraneo del Palazzo Reale.

Si tratta, quindi, della poppa dell'arca ed il dettaglio lascia supporre che la raffigurazione sopra menzionata si accosti alla realtà più delle altre, nelle quali l'arca è presentata come uno scafo dalle estremità simili.

In conclusione sembra possibile attribuire i graffiti di navi del sotterraneo del Palazzo Reale al sec. XII-XIII (25). Si tratta di imbarcazioni di un discreto tonnellaggio, in grado di trasportare almeno venti rematori (come si desume dal numero dei remi delle navi A ed E), ed appartengono tutte ad una delle più splendide età per la mariniera siciliana. In seguito alla conquista della Sicilia ed al clima di pacifica convivenza instaurato dai normanni l'isola divenne un punto di transito per gli scambi commerciali tra la Cristianità e l'Oriente. Gli enormi guadagni dei re normanni sono testimoniati dal numero e dalla grandiosità delle opere monumentali da costoro intraprese in un arco di tempo relativamente limitato. I normanni, oltre che di una attrezzata flotta mercantile, disponevano di un'eccellente flotta da guerra, come ci testimonia il ricordo delle operazioni militari lungo le coste africane, greche e maltesi.

Ai mosaici del Duomo di Monreale, della Cappella Palatina ed ai rilievi del capitello di Cefalù possono essere senz'altro aggiunti adesso anche questi rudimentali graffiti del Palazzo Reale a testimoniare le peculiarità delle forme delle imbarcazioni normanne e ad offrire sulle coeve e non numerose raffigurazioni artistiche, pur nella loro innegabile rozzezza, una rappresentazione un pò meno schematizzata di alcuni scafi di un'epoca per molti versi oscura della storia delle strutture navali mediterranee (26), ma di splendido sviluppo per la mariniera siciliana.

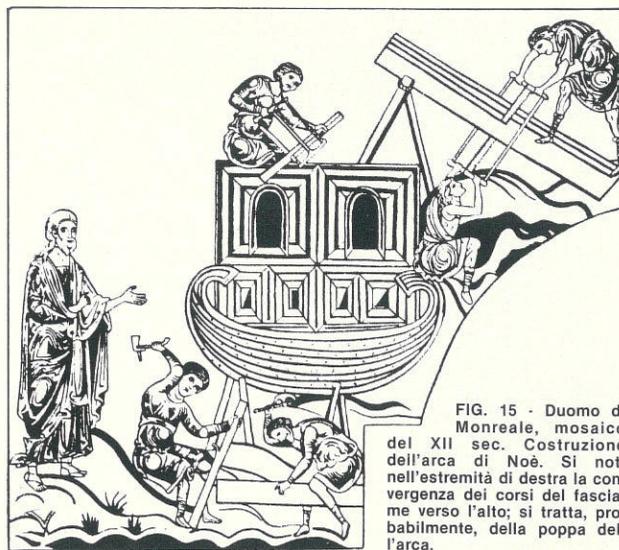


FIG. 15 - Duomo di Monreale, mosaico del XII sec. Costruzione dell'arca di Noè. Si noti nell'estremità di destra la convergenza dei corsi del fasciame verso l'alto; si tratta, probabilmente, della poppa dell'arca.



FIG. 16 - Duomo di Monreale, mosaico del XII sec. Gesù, salva Pietro dalle acque. A destra la prua dell'imbarcazione.



FIG. 17 - Duomo di Monreale. Mosaico del XII sec. Miracolo di S. Castrenze. A destra la prua dell'imbarcazione.



FIG. 18 - Capitello del chiostro di Cefalù. Le due arche di Noè ivi raffigurate sono volte l'una verso l'altra.



FIG. 19 - Capitello del chiostro di Cefalù. La costruzione dell'arca di Noè. A sinistra la poppa, flessa verso la tolda.

NOTE

(1) IBN ĠUBAYR, *Viaggio in Spagna, Sicilia, Siria e Palestina, Mesopotamia, Arabia, Egitto*, (trad. Schiapparelli) Palermo, 1979, pp. 222. Una descrizione di un analogo rischio al quale sfuggì Re Ruggero in CARINI, *Una pergamena sulla fondazione del Duomo di Cefalù*, *Archivio Storico Siciliano*, VII, 1883, p. 137, ma indipendentemente dai dubbi sulla genuinità e data del documento, questo appare di scarsa utilità per la conoscenza delle navi normanne.

(2) Il traduttore (l.c.) suppone che si tratti dell'artimone.

(3) Si tratta, in realtà, di una stanza interna a livello terreno del Palazzo Reale, al di sotto del cortile della fontana, da non molto tempo resa accessibile.

(4) Sull'attendibilità dei mosaici di Monreale cfr. l'opera di KITZINGER, *I mosaici di Monreale*, Palermo, 1960. Attualmente prevale in genere una certa cautela tra gli studiosi nel valutare l'idoneità delle raffigurazioni musive normanne ad illustrare gli aspetti materiali della vita della Sicilia del XII sec., a causa della possibile partecipazione di maestranze straniere, e in particolare, orientali, che si sarebbero potute avvalere di modelli più antichi per la realizzazione delle loro opere. Il frequente schematismo delle rappresentazioni artistiche di navi normanne contribuisce poi ad accrescere questa diffidenza, ma, come si vedrà, in qualche caso i mosaici rappresentano una fonte più attendibile e precisa di quanto comunemente non si ritenga.

Molte e interessanti considerazioni sulle navi dell'XI sec. possono essere desunte dai documenti della corrispondenza commerciale della Geniza del Cairo (cfr. *La navigazione mediterranea nell'Alto Medioevo*, Spoleto, 1978, in preparazione).

(5) La scoperta è stata effettuata dal Sig. Benedetto Arico e comunicata a Mons. Benedetto Rocco, parroco della Cappella Palatina, il quale mi ha offerto la possibilità di darne qui notizia.

(6) VALENTI, *Il Palazzo Reale di Palermo*, *Bollettino d'Arte*, IV, 2, 1925-25, pp. 512 ss.

(7) GUIOTTO, *Palazzo ex-Reale. Recenti restauri e ritrovamenti*, Palermo, 1947, p. 13.

(8) Si spera che nel corso dei lavori di restauro che da qualche tempo si svolgono nel Palazzo vi sia la possibilità di procedere ad un chiarimento dello sviluppo e della datazione di questi ambienti ed all'urgente consolidamento delle strutture, assai fatiscenti per l'umidità.

(9) È possibile che i graffiti siano stati eseguiti sulle pareti meglio illuminate dell'oscuro ambiente. L'ingresso in età normanna doveva, in tal caso, essere posto sul lato occidentale, forse in corrispondenza di un'apertura praticata assai in alto. Una panchina semicircolare si estendeva lungo la parete meridionale ed occidentale. Potrebbe quindi trattarsi di una prigione, priva di accesso, ad eccezione di una stretta e alta apertura. Successivamente in questo ambiente a media altezza fu aperta una porta, oggi murata, ed innalzato di qualche metro il pavimento, come rivelano dei fori per le travi di sostegno che, susseguendosi lungo le pareti della stanza, in qualche caso danneggiano la scena ivi raffigurata. È evidente, comunque, che queste congetture, frutto di semplice osservazione, andrebbero suffragate da più accurate indagini.

(10) È purtroppo prevedibile che, ove non intervengano in tempo lavori di restauro, anche le parti superstiti di questi graffiti siano destinate a scomparire per sempre a causa delle infiltrazioni di acqua nell'ambiente.

(11) SINGER, *ed altri, Storia della tecnologia*, II, Torino, 1967, p. 592, fig. 530.

(12) SINGER, *ed altri, op. cit.*, II, pp. 593 e 783.

(13) BASS, *Navi e civiltà*, Milano 1974, p. 199, fig. 18.

(14) BASS, *op. cit.*, p. 207.

(15) BASS, *op. cit.*, p. 190; SINGER, *ed altri, op. cit.*, II, p.

(16) GIONFREDA, *La basilica cattedrale di Otranto, Architettura e mosaico*, Galatina, 1975, p. 195, fig. 83. Hang, *Das Mosaik von Otranto*, Wiesbaden, 1977, pp. 49 ss., fig. 19.

(17) Il monaco Pantaleone, esecutore del mosaico, disponendo probabilmente di poco spazio sulla sinistra in alto ha spostato verso prua la posizione dell'albero, attrezzato con una vela latina, ed ha rimpicciolito le dimensioni della ruota di poppa sulla quale appaiono due antenne, come nella nave raffigurata nel Ms. Pal. Lat. 1017 (cfr. *infra*).

(18) Si tratta del Ms. Pal. Lat. 1017, custodito nella Biblioteca Vaticana e contenente l'opera di FRIDERICUS II, *De Arte venandi cum avibus* (cfr. SAUER, STUMMVOLL, FIEDLER, *Codices selecti*, XVI, Graz., 1969). Nel fol. XXIX è riprodotta la nave che ci interessa, mentre nel fol. X un'agile imbarcazione a remi munita di rostro: una galera. Negli altri manoscritti della medesima opera, secondari rispetto a questo eccezionale codice, miniato dallo stesso Imperatore, appaiono navi di foggia assai diversa (cfr., ad es., la nave di tipo continentale del XIII-XIV sec., dalle estremità decorate con protomi animali, che appare nel fol. 10 r. del Ms. fr. 12400 della Biblioteca Nazionale di Parigi) dalla nave del fol. XXIX, di notevole interesse ai fini della presente ricerca. In FEDERICO II, *Uomini e falchi*, Bologna, 1965, CANESI, p. 61, appare un'imbarcazione che differisce in numerosi dettagli dalla nave originale del Ms. della Biblioteca Vaticana.

(19) Non si riesce a comprendere, ad esempio, come possa essere sciolta la vela attorcigliata al pennone della nave della scena di Gesù che salva Pietro dalle acque nel mosaico del Duomo di Monreale (fig. 16). Per questa ragione non sembra che si possa condividere incondizionatamente quanto sostenuto da Mc GRAIL, FARRELL, ROWING: *Aspects of the ethnographic and iconographic evidence*, *IJNA*, 2, 1979, pp. 158 ss.

(20) KITZINGER, *op. cit.*

(21) TOESCA, *La Cappella Palatina di Palermo, I mosaici*, Roma, 1955, tav. XXXV; KITZINGER, *op. cit.*, p. 55, fig. 23.

(22) Nel mosaico della costruzione dell'arca si nota un dettaglio tecnico, la chiodatura delle tavole del fasciame, che non appare nelle altre raffigurazioni dell'arca a Monreale. Tra tutte queste solo nel primo caso si riconosce a destra la poppa in base all'andamento dei corsi del fasciame.

(23) Nell'imbarcazione raffigurata in questo mosaico secondo Mc GRAIL, FARRELL, *op. cit.*, p. 163, «the bow is possibly to the right (position of mast and braces)».

(24) SALVINI, *Il chiostro di Monreale*, Palermo, 1962, p. 91, fig. 30.

(25) In passato la più lunga durata media delle navi, conseguenza dell'elevato valore economico e del più lento ritmo di obsolescenza tecnica, tendeva a determinare una relativa stabilità della forma dello scafo per un tempo alquanto lungo, al-

meno fino alla comparsa di importanti innovazioni tecniche, come, ad es., l'introduzione del timone centrale o del castello di prua e di poppa o di diverse tecniche costruttive. Certamente, tuttavia, esistevano specifiche e non trascurabili caratteristiche locali che in Mediterraneo per i secoli XII e XIII potrebbero essere colte confrontando le diverse raffigurazioni locali. In questo periodo, poi, anche se i due tipi fondamentali di navi, da guerra e di commercio, dovevano essere alquanto simili, certamente esisteva una serie di imbarcazioni specializzate in rapporto alle loro specifiche funzioni, come ad es., la nave per il trasporto dei cavalli, impiegata nella quarta crociata (cfr. BONINO, *Lateen rigged medieval ships, new evidence from*

wrecks in the Po Delta (Italy) and notes on pictorial and other documents, IJNA, 1, 1978, pp. 9 ss.).

(26) Si dispone di informazioni più ampie sulla struttura delle navi del Mare del Nord dopo l'XI sec. anche in seguito allo studio ed al recupero di alcuni relitti di questa epoca, effettuato in seguito ad una diffusa sensibilità nei paesi del Nord dell'Europa. Cfr. SINGER, *ed altri*, *op. cit.*, pp. 588 ss.; BASS, *op. cit.*, pp. 181 ss. e la diversa ampiezza dedicata in questa opera alla trattazione delle navi del Mare del Nord dal 900 al 1200, rispetto allo studio delle navi del Mediterraneo. Sulle imbarcazioni medievali mediterranee a vela latina dal XIII al XIV sec. cfr. l'accurato studio di BONINO, *op. cit.*, pp. 9 ss.

Graffito di galera su di un muro delle fortificazioni della Rocca di Cefalù

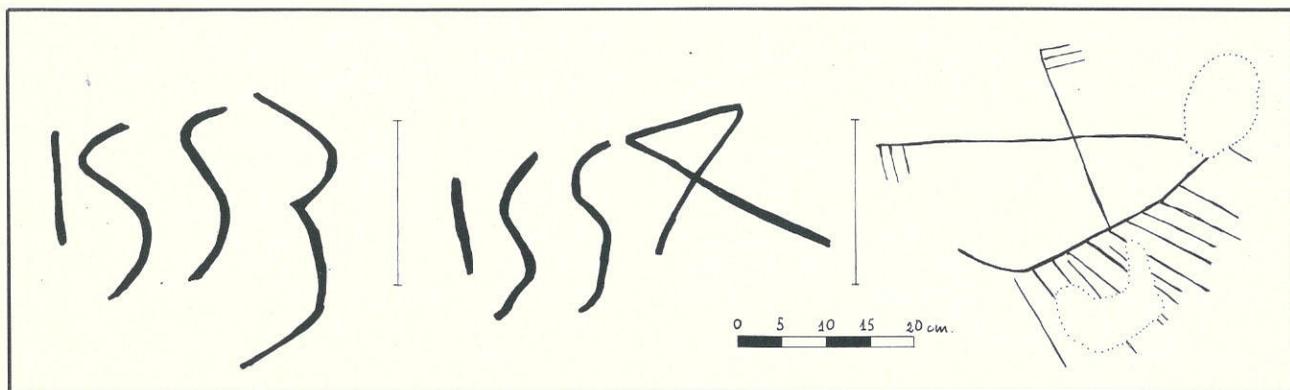


FIG. 1 - Rilievo della galera e delle date sul muro del primo sbarramento delle fortificazioni della Rocca di Cefalù.

di GIANFRANCO PURPURA

Sull'intonaco del muro del primo sbarramento delle fortificazioni che si incontrano salendo sulla Rocca di Cefalù per la consueta via di accesso sul versante occidentale del monte (1) esistono dei graffiti che raffigurano diversi soggetti: un pescatore con canna sul bordo di uno stagno, un cuore (2), tre pesci (3), quattro date, un pavone, alcune croci (4), due stelle a cinque punte, due imbarcazioni.

Questi segni appaiono certamente tracciati sull'intonaco ancora fresco e sono quindi coevi al restauro o costruzione di questo tratto delle fortificazioni (5). Delle due imbarcazioni solo una è chiaramente distinguibile. Si tratta di una schematica galera sospinta da dodici remi in fase di voga (fig. 1). Si distingue a destra la bassa prua dal corto rostro, l'albero sul quale sventola una bandiera, la lunga antenna dalla cui estremità poppiera penzola un vessillo.

Le date sul muro (due volte appare segnata sulla malta ancora fresca la data 1553, altre due

volte 1554) indicano probabilmente il periodo di tempo relativo ai lavori di restauro (fig. 1). Sotto il viceré Giovanni de Vega, dopo la vittoria spagnola in Africa e prima della battaglia di Lepanto, in tutta la Sicilia si intrapresero opere di fortificazione per la minaccia di incursioni turche e barbaresche guidate dal terribile Dragutt e dal Barbarossa (6), le quali non tardarono ad aver luogo: a Sciacca, nei pressi di Agrigento, a Messina. A Palermo la stessa residenza viceregia per ragioni di sicurezza si spostò da Castellammare a Palazzo Reale (7) e proprio nel 1553 il Viceré si recò in visita a fortificazioni, vescovati, arcivescovati ed abbazie per motivi connessi alla difesa costiera (8); tra questi luoghi doveva essere compresa la stessa Cefalù, ove furono effettuate le suddette opere.

Pochi anni più tardi, nel 1571, galere come quella raffigurata sul muro della fortificazione di Cefalù si scontravano a Lepanto in una battaglia navale decisiva che ebbe l'effetto, non solo di frenare l'espansionismo islamico, ma soprattutto di capovolgere i rapporti di forze in favore delle nazioni cattoliche.

NOTE

(1) Esisteva un'altra via di accesso dal versante nord, prospiciente il mare, e che consentiva agli abitanti del monte di attingere l'acqua alla antica sorgente del quartiere della Giudecca. Cfr. AURIA, *Dell'origine ed antichità di Cefalù*, Palermo, 1656, p. 62. Qualche vecchio abitante di Cefalù ancora oggi ricorda l'esistenza di questa seconda via d'accesso al monte e ancor oggi sussistono tratti del muro «a forma di scala», menzionato dall'Auria,

Era poi possibile accedere alla sommità superiore del monte per altri tre sentieri assai ardui, quindi solo eccezionalmente utilizzati. Uno di questi sentieri sul versante che domina l'insenatura di Presidiana e la relativa sorgente è stato interrotto dalla cava aperta per l'estrazione della pietra per il molo moderno.

(2) Il cuore di Gesù Salvatore è oggetto di particolare venerazione a Cefalù.

(3) Si noti che tre pesci, disposti però a raggiera intorno ad un pane o un pomo, furono l'insegna della città di Cefalù già da prima del seicento. Cfr. AURIA, *op. cit.*, pp. 2 e 62.

(4) I solchi del pavone e di due croci sono punteggiati da piccoli cocci inseriti nell'intonaco ancora fresco.

(5) Cfr. GIARDINA, *Cefalù perduta: vedute e memorie, Atti del Convegno per la difesa dei beni culturali di Cefalù*, Cefalù 1976, p. 12 nt. 1. Nonostante l'esistenza di una superiore e prossima linea di fortificazione con una porta è possibile che lo sbarramento inferiore esistesse già in età antica. In prossimità della porta del primo sbarramento in alto a destra, si riscontra su di un concio di tufo, che potrebbe essere stato però riutilizzato, una lettera antica (un *sigma*), finora non rilevata da alcuno.

(6) Sulla politica estera spagnola, la pirateria e le difese siciliane, cfr. la sintesi offerta da MACK SMITH, *Storia della Sicilia med. e mod.*, Bari, 1970, pp. 167 ss., ove si menziona l'attività svolta dal 1535 dall'ingegnere militare Ferramolino da Bergamo.

(7) Cfr. FAZELLO, *De rebus siculis* (Dec. I. 2. 8). I, Catania, 1749, p. 328; VALENTI, *Il Palazzo Reale di Palermo, Bollettino d'Arte*, 1925, p. 527 nt. 4.

(8) AURIA, *Historia cronologica delli viceré di Sicilia*, Palermo, 1967, pp. 40 ss.; FAZELLO, *op. cit.*, (Dec. II, 1. 10), II, p. 261.