

ORIGINE E DIFFUSIONE DELLE NAVI ETRUSCO-ITALICHE

(Con 5 tavole f. t.)

L'archeologia navale è indubbiamente la disciplina che attualmente gode la maggior parte dei favori dell'opinione pubblica e degli studiosi che cercano sempre nuove vie per indagare tra i frustoli della vita e della civiltà degli antichi che l'opera del tempo non è riuscita a distruggere fino ai nostri giorni. Le nuove possibilità date dalla tecnica di violare i segreti dei fondali marini e trarre da essi i resti delle navi che millenni addietro vi trovarono l'ultimo riposo, e l'indubbio ambiente spettacolare e coreografico in cui si svolgono queste ricerche, hanno dato agli scavi sottomarini grande diffusione e popolarità, facendo di ogni sommozzatore un archeologo privilegiato dalla fortuna, capitato in mezzo ad un'abbondanza di reperti a portata di mano, senza onere di scavo e senza dover riscontrare le amare tracce di una ricerca precedente. Purtroppo per la scienza, finora il mare non ha restituito che centinaia di pittoresche anfore, qualche ceppo d'ancora, qualche pezzo di vasellame e pochi frammenti di legno fradicio, di incerta attribuzione: troppo poco per poter trarre da essi indicazioni fondamentali per il progresso delle nostre conoscenze sull'arte navale degli antichi popoli del Mediterraneo.

L'archeologia navale si è tuttavia sempre tratta d'impaccio anche senza sommozzatori, ed è una branca delle discipline archeologiche che ha una storia antichissima, nonostante ogni apparenza; tra i suoi cultori figurano i nomi famosi del Breusing (1), del Guglielmotti (2), del Torr (3), del Koester (4) e di tanti altri noti

(1) BREUSING, *Die Nautik del Alten*, Brmen, 1886.

(2) GUGLIELMOTTI, *Delle due navi scolpite sul bassorilievo portuense del Principe Torlonia* in *Rivista Marittima*, 7, 1874, fasc. I, 69-115; II, 271-325.

(3) TORR, *Ancient Ships*, Cambridge, 1894.

(4) KOESTER, *Das antike Seewesen*, Berlin, 1923.

archeologi che si occuparono delle navi antiche a partire dal 1614, anno in cui uscì la prima trattazione sull'argomento ad opera di Pantero Pantera (*L'armata navale*).

Data la scarsità delle fonti, coloro che vollero indagare sulla forma e sull'origine delle navi antiche, dovettero rivolgersi quasi esclusivamente alle raffigurazioni che si trovano sui vasi, sugli affreschi, sui mosaici e sulle sculture venute alla luce dagli scavi effettuati in tutto il bacino del Mediterraneo, e poterono trarre da questo materiale, fortunatamente abbondantissimo, gli indizi atti a riconoscere i diversi tipi di nave nominati dalle fonti ed attribuire ad esse un'origine etnica ed una diffusione in ambienti culturali ben precisi e delimitati dai luoghi stessi ove furono ritrovate le testimonianze.

Tutti i tipi di navi antiche riconosciuti dalle raffigurazioni si rifanno chiaramente a tre forme fondamentali di scafo: la nave tonda, con le due estremità rialzate, quella lunga, foggiate a trave, con un acuminato sperone a prora, e quella di tipo misto, con uno scafo del tipo della nave tonda e l'aggiunta di uno sperone situato sotto la prua. Questo ultimo tipo di nave viene comunemente denominato « etrusco-italico » essendosene ritrovato nella penisola una buona quantità di raffigurazioni, che mancano inoltre quasi totalmente in altri ambienti culturali.

Prima di passare all'esame delle raffigurazioni di navi etrusco-italiche, alcune delle quali sono state interpretate non troppo correttamente, è necessario rifarsi, per riconoscere le origini della forma di queste navi, alle testimonianze pervenuteci sulle navi cretesi, del periodo Minoico e Miceneo.

Un attento e minuzioso studio del Marinatos (5) ha tratto, dalle incisioni sulle gemme e sulle cretule ritrovate in abbondanza negli scavi cretesi, un complesso di raffigurazioni di navi veramente eccezionale (Figg. 1-4); nonostante infatti le piccolissime proporzioni delle rappresentazioni, esse hanno rivelato all'occhio attento del Marinatos un'insospettabile dovizia di particolari ed una stupefacente esattezza di linee e di proporzioni. Ottenute da questi piccoli oggetti una cinquantina di raffigurazioni di navi il Marinatos le unì ad altre testimonianze tratte da altri monumenti, e ad alcuni modelli fittili, raccogliendo in tale modo circa settanta figure di navi. Su questo punto il Marinatos ordinò il materiale raccolto con un cri-

(5) MARINATOS, *La marine créto-mycénienne*, in *B C H.*, 57, 1933, 170-235.

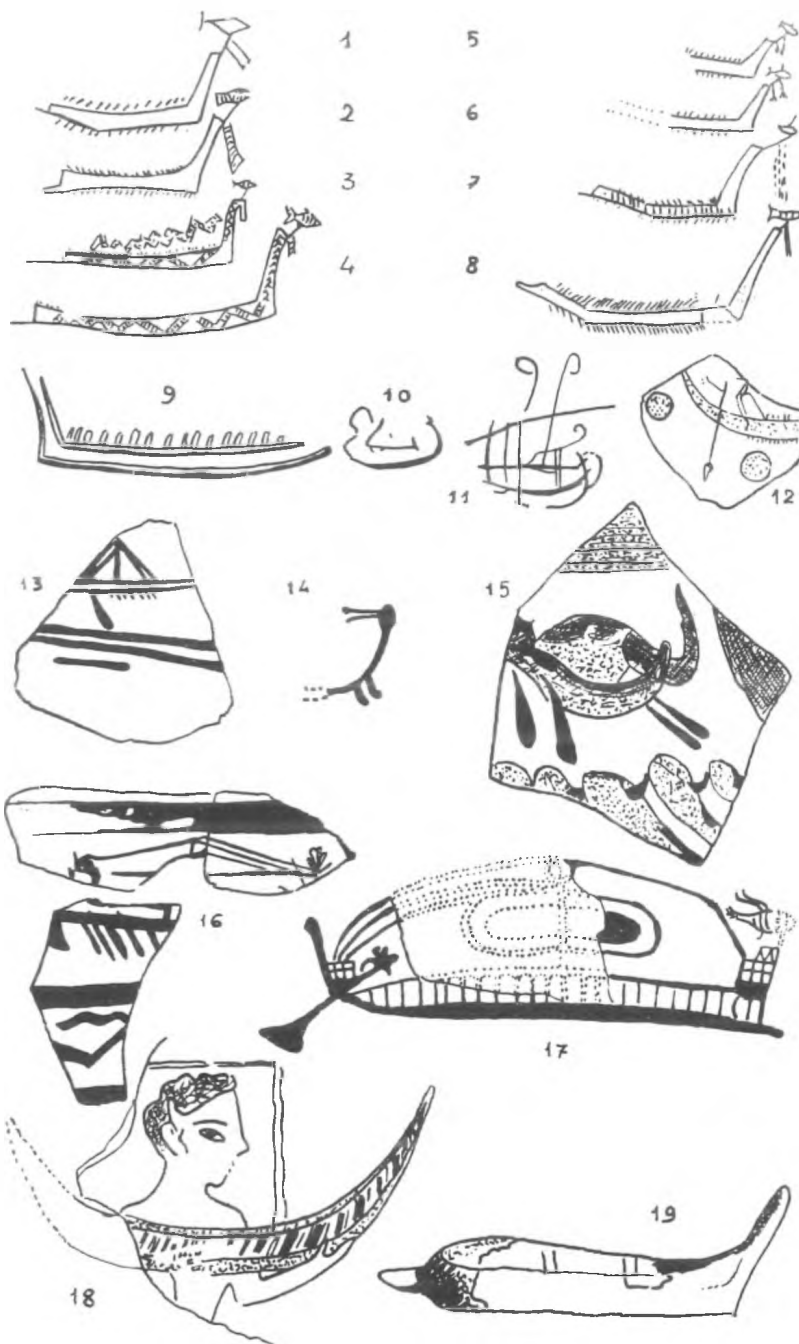


Fig. 1.

terio cronologico, seguendo gli schemi dati dall'Evans (6), ed esaminando le raffigurazioni navali dei diversi periodi giunse a concludere che nel periodo dell'Antico Minoico erano in uso a Creta delle navi del tipo egeo, cioè formate da un lungo scafo munito di sperone, spinte a remi ed atte a viaggi brevi con poco carico; che nel

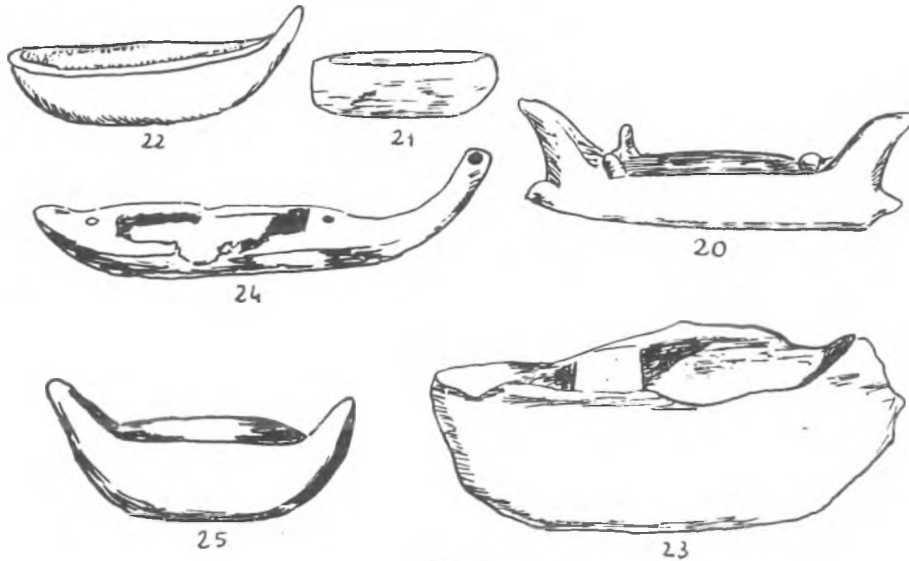


Fig. 2.

periodo Medio Minoico le navi del periodo precedente si erano trasformate nello scafo, divenuto più capiente e quindi più tozzo, mentre lo sperone aveva ridotto le sue proporzioni; che nel periodo Minoico recente lo sperone era sparito e la nave aveva assunto le caratteristiche di una nave tonda, dal grande scafo, munito di vele, privo di ogni sperone. Ponendo la questione in termini di evoluzione e di trasformazione il Marinatos si trovò di fronte all'impossibilità di spiegare una evoluzione degli scafi così priva di senso logico dal punto di vista tecnico-costruttivo, e lo ammise apertamente, demandando ad altri la soluzione (7).

(6) EVANS, *The palace of Minos at Knossos*, London, 1928. Com'è noto la cronologia degli strati cretesi data dall'Evans, è stata contestata dal Levi (*Gli scavi di Creta*, in *Nuova Antologia* n. 1866, giugno 1956), che afferma una sostanziale contemporaneità del Paleo e del Medio Minoico. La correzione della cronologia conferma ancor di più l'esistenza indipendente in Creta dei tre tipi di nave di cui si parla nelle righe seguenti.

(7) MARINATOS, *op. cit.*, 214: « Il appartient aux spécialistes de discuter les avantages de ce type nouveau... ».

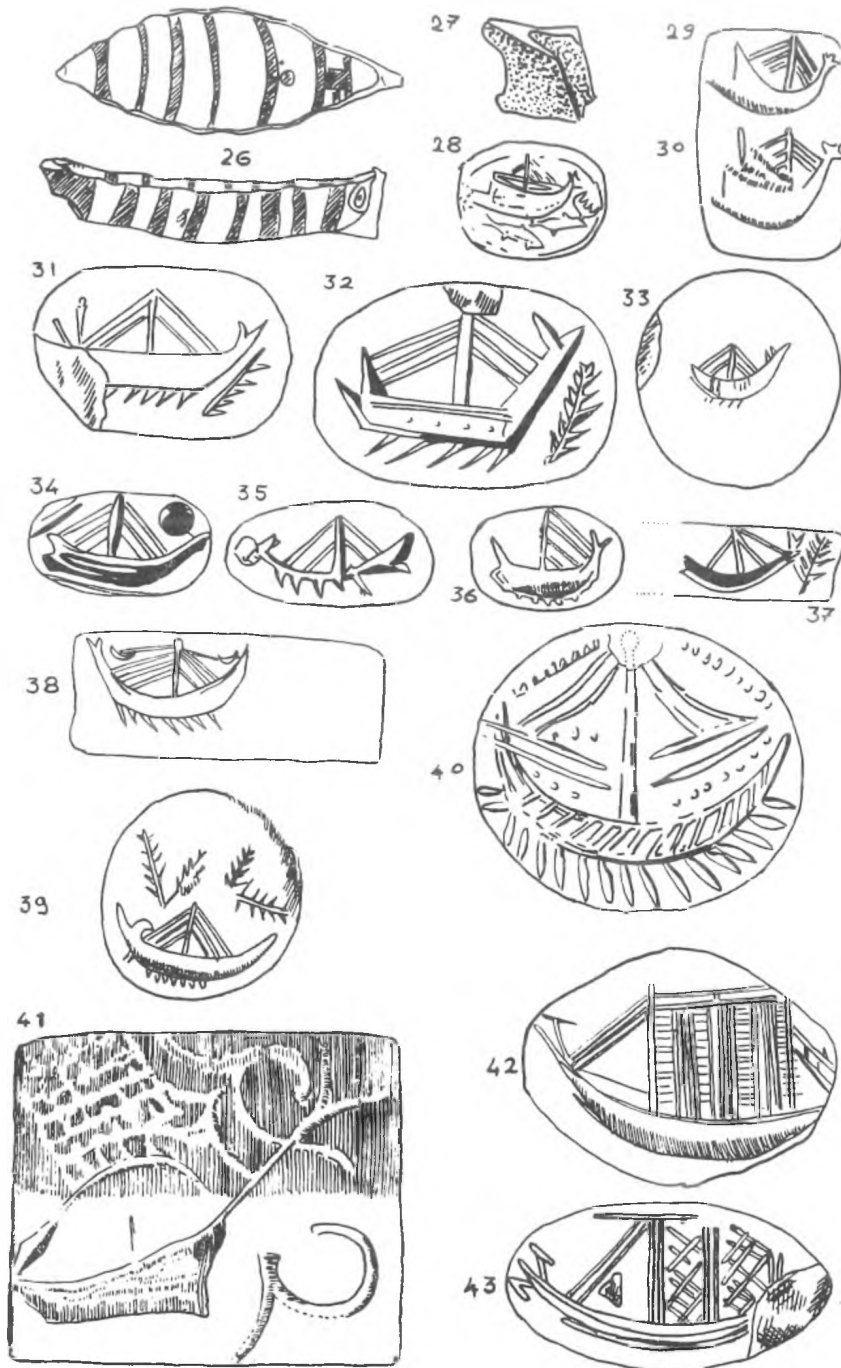


Fig. 3.

In realtà non esisteva nella questione nulla di particolarmente complicato: infatti nella scala cronologica prevista dal Marinatos si notava il prevalere e non l'esclusiva presenza dei vari tipi di scafo (8); ciò avrebbe dovuto convincere subito dell'impossibilità di una derivazione, data la presenza fin dall'inizio dei tre tipi di nave, e di una reale possibilità che le raffigurazioni cretesi rappresentassero, in periodi diversi, le navi maggiormente in uso nei periodi stessi.

Esaminiamo infatti le raffigurazioni di navi di tipo ellenico del Paleominoico: nessuna di esse proviene da Creta, tranne una, trovata a Paleocastro, città posta all'estrema punta orientale dell'isola; le altre sono quasi tutte graffite sui noti specchi di Siro. Si tratta evidentemente di navi di ambiente cicladico, e quella di Paleocastro proviene da una zona periferica di influenza dell'arcipelago. La nave cicladica doveva fungere da rapido mezzo di comunicazione in un dedalo di isole separate da stretti bracci di mare: di qui la sua forma snella e di poca capienza; inoltre, essendo stata costruita più per la guerra che per la pace e cioè per i commerci (è noto infatti che i trasporti per via marittima di merci appartengono al periodo evoluto della marineria antica), aveva a prua un robusto sperone ricavato nel trave stesso che forniva la spina dorsale della nave. Quando Creta non aveva ancora sviluppato appieno la sua potenza politica ed economica, gravitava anch'essa nell'ambito cicladico, e le sue navi si uniformavano a quelle delle isole con le quali più frequentemente aveva rapporti, più o meno amichevoli.

(8) Diamo qui una tavola cronologica e tipologica delle raffigurazioni navali cretesi:

	Tipo egizio	Tipo Ellenico	Tipo Misto (etrusco-italico).
A. M. I			
A. M. II	10, 11, 12.	1-8, 9, 19.	20 (?) 27 (?).
A. M. III	21.	28, 29 30.	
M. M. I	60, 61.		31, 32, 34, 35 (?), 36, 37.
M. M. II	38, 39, 40.		33.
M. M. III	62-68.		41, 59 (9).
M. R. I	22, 23, 58, 69. 56. 57.		
M. R. II	42-55, 18, 25.		
M. R. III	15, 24 (?).		26.

Le datazioni sono state tratte dal lavoro citato del MARINATOS, o dai testi ai quali rimanda lo stesso autore nella bibliografia. Con i nuovi aggiornamenti cronologici dati dal LEVI i primi sei gruppi della tabella devono considerarsi contemporanei.

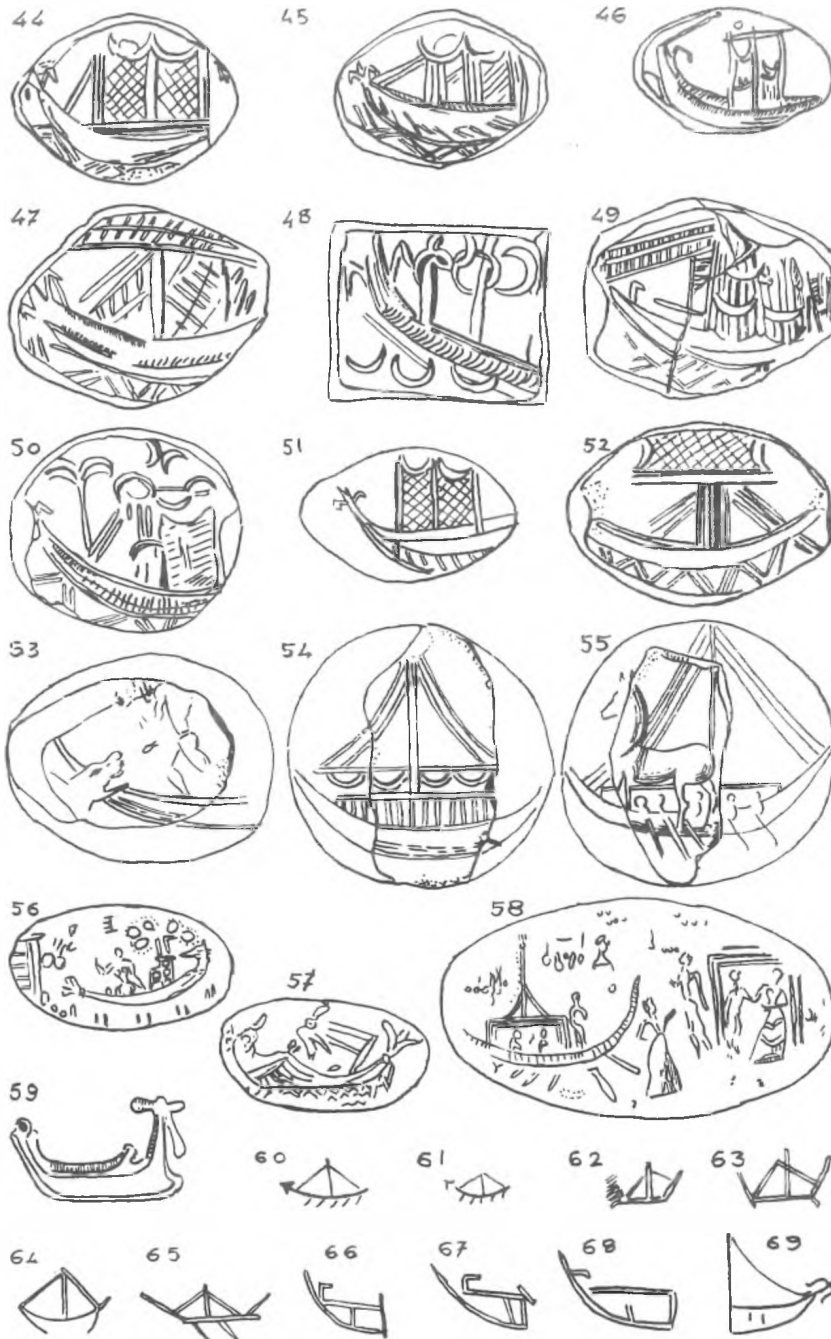


Fig. 4.

Nel Medio Minoico, la civiltà cretese dà il meglio di se stessa; Creta diviene un centro indipendente e le sue forme d'arte dimostrano chiaramente la sua assoluta indipendenza culturale ed anche commerciale (9). I marinai cretesi cercano le materie prime lontano dai lidi della patria e si spingono forse verso occidente, toccando le sponde dell'Italia Meridionale, non ancora Magna Grecia (10).

Per questi lunghi viaggi in mare aperto le esili navi cicladiche non bastano più: ha così grande fioritura un tipo di nave che è già presente, nelle sue forme essenziali, nel periodo precedente. Si tratta di una nave più ampia, più capiente, che non rinuncia tuttavia a quei mezzi essenziali di difesa che erano necessari a chi trovava numerosi predoni e nemici lungo le rotte lontane dalla patria, ed è quindi munita di un robusto sperone saldato alla prora. Si tratta della nave che noi denominiamo etrusco-italica, a ragione se ci riferiamo alla sua diffusione nell'ambiente tirrenico, a torto se ci riferiamo all'ambiente in cui nacque, essendo questo da localizzarsi, come abbiamo dimostrato, sulle spiagge cretesi. Può darsi, ma ne dubitiamo, che futuri ritrovamenti dimostrino un giorno che anche i cretesi copiarono da un altro popolo; ciò è estremamente improbabile tuttavia, poichè nel Medio Minoico, come si è detto, Creta dimostra una completa indipendenza etnica e culturale in ogni sua manifestazione, e non vediamo perchè a questo quadro uniforme si debba sottrarre solo il campo delle costruzioni navali.

Nel Minoico recente Creta cade sotto l'influsso egizio, e dall'Egitto deriva ogni manifestazione artistica e culturale. Prende così sviluppo la costruzione di un tipo di nave tondo, a bordi rialzati, con la chiglia piatta adatta ai bassi fondali del Delta; questo tipo di nave è già presente nei periodi precedenti ma in minore misura; esso tuttavia, come dimostra la dovizia di testimonianze delle fonti e dell'iconografia egizia, ebbe origine proprio in Egitto, in base alle esigenze ambientali basate quasi essenzialmente su un tipo di navigazione mista fra il grande fiume e le coste africane e mediorientali (11).

Torniamo intanto alla nave etrusco-italica. Si potrebbe affer-

(9) GLOTZ, *La civilisation égéenne*, Paris, 1923, 230-233.

(10) L'unica traccia di rapporti costanti di commercio fra Creta e l'occidente è data a Creta dalla presenza della liparite, usata per fare vasi e lampade, proveniente dalle isole Eolie. (GLOTZ, *op. cit.*, 259).

(11) Non esiste alcuno studio specializzato sulle navi egizie: la raccolta

mare che la questione della derivazione di questo tipo di nave dalla nave cretese del Medio Minoico è reversibile; nulla impedirebbe infatti una derivazione della nave cretese da quelle viste eventualmente dai marinai cretesi sulle coste italiche; nulla lo impedisce, ma nulla lo dimostra, poichè le prime testimonianze iconografiche sulle navi etrusco-italiche sono di molti secoli posteriori a quelle sulle navi cretesi: al punto attuale delle nostre conoscenze è quindi più logico affermare come originario ciò che è più antico, e quindi come derivato ciò che, sia pure a distanza di secoli, ripete lo stesso tipo e le stesse forme.

Nel periodo geometrico compaiono in Grecia delle raffigurazioni di navi, con scene di battaglie o di viaggio dipinte nel caratteristico stile essenziale e monocromo che si suole appunto denominare « geometrico » (12). Anche in ambiente italico abbiamo delle manifestazioni analoghe in periodo contemporaneo, ma le raffigurazioni navali mancavano del tutto essendo preferiti altri soggetti; pochi anni fa il Buchner trovò finalmente a Lacco Lameno, nell'isola d'Ischia, un cratere di produzione locale raffigurante la scena di un naufragio: la nave è completamente rovesciata ed i sei uomini dell'equipaggio sono alle prese con voraci pesci di proporzioni colossali che sembrano avere il sopravvento. Il vaso è datato dal Buchner alla seconda metà dell'ottavo secolo (13).

Prima di iniziare l'esame particolareggiato della nave è necessario correggere l'indebita curvatura che è stata data, nel disegno pubblicato dal Buchner, allo scafo della nave stessa, poichè dalle fotografie del vaso risulta chiaramente che la linea del ponte della nave è diritta e non ricurva come è diventata nel disegno a causa della deviazione apportata dello sviluppo sul piano della decorazione del cratere: riportando su di una linea retta il ponte della nave abbiamo quindi la sua vera forma, quale fu dipinta dall'artista (Fig. 5b).

Un rapido confronto con le raffigurazioni di navi su vasi geometrici di ambiente ellenico dimostra chiaramente che la nave di

di testimonianze più aggiornate sta in VINGIANO, *Storia della Nave*, Roma, 1955.

(12) Alcuni esempi in KUNZE, *Bruchstücke attischer Grabkratere*, in *Neue Beiträge zur kl. Altertumswissenschaft*, 49-58 tavv. 4, 5, 9.

(13) BUCHNER, *Figürlich bemalte spätgeometrische Vasen aus Pithecussai und Kyme*, in *Röm. Mitt.*, 60-61, 1954, 37 sgg.

Lacco Lameno è di tipo assolutamente nuovo e diverso (14); le navi greche infatti appartengono ad una fase evolutiva delle navi di tipo cicladico, con l'aggiunta di ponti e di sovrastrutture. La nave di Lacco Lameno non ha invece alcun valido termine di con-

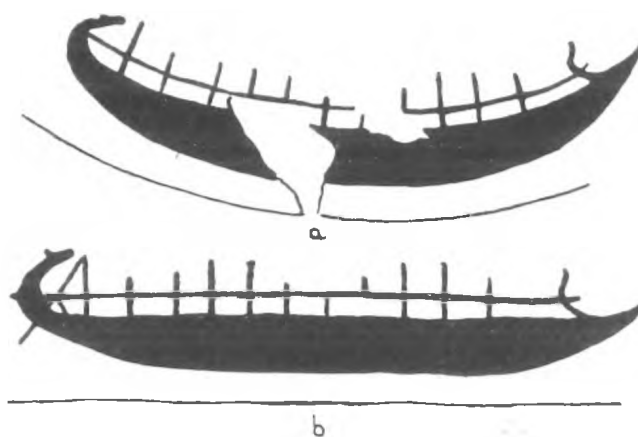


Fig. 5.

fronto, almeno a prima vista: essa infatti sembra appartenere al tipo di nave rotonda o simmetrica; a tale categoria pare infatti appartenere la linea dolcemente incurvata della sua carena che si rialza ad entrambe le estremità dalla linea di galleggiamento. Vi sono tuttavia altri elementi che ci fanno certi di trovarci di fronte a qualcosa di più complesso di una semplice nave rotonda: così la curva rientrante della poppa, motivo insolito nel tipo di nave simmetrica e soprattutto la linea della prua: sebbene infatti a prima vista non ci appaia nulla di insolito, la voluta di prua a cui si attacca il ponte e soprattutto l'accentuata curva verso l'alto che assume la linea superiore dello scafo dopo il punto di appoggio della voluta ci informano che in quel punto termina lo scafo incavato della nave ed inizia un grosso ed aguzzo sperone, perfettamente adattato ed incurvato secondo la linea dello scafo, con cui si confonde ulteriormente per l'omogenea colorazione nera data dal pittore.

(14) Il BUCHNER (*op. cit.*, 44) tenta un confronto con una nave dipinta su di un'oinochoe di Tebe protogeometrica: il confronto è improponibile, trattandosi nel caso della nave tebana di un chiaro esempio di nave ellenica derivata dal tipo cicladico; il BUCHNER è stato forse tratto in errore dal modo in cui la nave è stata riprodotta (in *Jahrb.*, 1888, 248), con un errore di curvatura della chiglia data dallo sviluppo in piano della spalla del vaso.

Abbiamo perciò una nave di forma rotonda e simmetrica, provvista di robusto sperone a prua: non possiamo quindi che collegare questa raffigurazione sia alle navi del Medio Minoico cretese che abbiamo descritto nelle pagine precedenti, sia ad altre raffigurazioni di ambiente italico di età leggermente posteriore.

Un ulteriore esame della nave di Lacco Lameno pone in evidenza come il complesso delle sue sovrastrutture formi un ponte sospeso su pilastri simili a quelli che si trovano in contemporanee raffigurazioni di navi di tipo ellenico su vasi del « Dipylon » (15): se infatti si trattasse solo di una recinzione dei bordi della nave sarebbero inspiegabili le appendici superiori, che troviamo spesso invece sulle raffigurazioni di navi elleniche già citate. L'unica traccia di attrezzatura della nave è data dal timone fissato a poppa, che il Buchner ricollega giustamente al tipo di timone che si nota in raffigurazioni di navi egizie dell'Alto Impero; né d'altra parte si può pretendere di più da una nave rovesciata. L'insieme della nave dà un'impressione di stabilità e di agilità, caratteristica a tutte le navi di tipo intermedio fra le navi lunghe od elleniche e le navi rotonde od egizie, ossia delle navi etrusco italiche.

Dal Piceno, ovvero dalla costa adriatica, proviene una stele che porta graffite alcune rappresentazioni di navi (16); la datazione della stele, posta verso l'inizio del settimo secolo (17) e la sua provenienza dall'ambiente adriatico, rendono importantissime le raffigurazioni navali che essa reca, che presentano inoltre delle particolarità assai interessanti (Fig. 6).

Le navi di Novilara costituiscono in un certo senso il punto opposto corrispondente a quello di Lacco Lameno, poiché entrambe si trovano, sia pur in direzioni opposte, nell'area di influsso etrusco, pur conservando sempre una certa qual caratterizzazione locale: solo da esse dunque si può cercare di desumere se certe particolarità che troveremo sulle navi etrusche siano o meno di origine locale.

Sulle navi di Novilara lo scafo non sembra molto ricurvo, anzi dà l'impressione di avere un fondo piuttosto piatto, adatto ai bassi fondali adriatici: la supposizione si accorda benissimo con la forma poco rilevata e tagliata verticalmente della poppa, di tipo

(15) Vedasi la nota 12.

(16) STELLA, *L'Italia antica sul mare*, Milano, 1930, 163 e tav. XLV.

(17) STELLA, *op. cit.*, 164; d'accordo anche RANDALL-MAC IVER, *The Iron Age in Italy*, Oxford, 1927, 118-119 e tav. XXIII, che data la stele fra il 700 ed il 650.

mai incontrato finora. La nave posta superiormente nella stele ha un albero ed una vela con manovre di tipo comune e già noto, quindici rematori per lato, un addetto alle vele ed un timoniere che regge un timone verticale, appoggiato alla poppa piatta, di aspetto completamente uguale a quello delle navi moderne. La prua della nave forma un angolo ottuso con lo scafo spingendosi in avanti ed assumendo all'apice la forma di una testa di animale; sotto la prua sporge ben visibile uno sperone che però è abbastanza incomprendibile, visto che il dritto di prua sporge in avanti assai di più, impedendo allo sperone stesso di giungere, in caso di attacco, a contatto con la nave avversaria. Forse si tratta di un semplice errore di rappresentazione da parte dello scultore, forse però anche di un'inesperta applicazione di un'arma vista su navi straniere.

Le due navi raffigurate nella parte inferiore della stele stanno combattendo una battaglia navale, soggetto assai caro agli artisti di ogni epoca: si nota però in questo caso che le due navi non hanno aspetto differente fra di loro come in tante altre raffigurazioni, ma sono perfettamente uguali: si tratta forse di una rappresentazione di uno scontro fra popoli etnicamente e culturalmente vicini e quindi dotati di navi uguali. È tuttavia più probabile che si tratti di semplificazione dovuta alla pigrizia mentale del disegnatore.

Sulle due navi in lotta si notano alcuni cambiamenti, rispetto all'altra nave: è innanzi tutto scomparso l'albero con le vele e le manovre, forse perché abbassato per la battaglia secondo il costume greco; inoltre il dritto di prua, invece di sporgere in avanti, è questa volta ricurvo internamente in entrambe le navi, non tanto però da permettere un efficiente uso degli speroni.

Anche sulla stele di Novilara troviamo dunque un tipo di nave che, pur essendo dotato di uno scafo più piatto per adattamento alle condizioni locali, presenta ugualmente uno sperone adattato ad una carena che non ne era, come nelle navi elleniche, dotato naturalmente; ci sono quindi gli estremi per fare rientrare anche la nostra nave nel gruppo delle navi etrusco italiche.

Di epoca quasi contemporanea alle navi di Lacco Lameno e di Novilara è un graffito su vaso proveniente dalla necropoli di Veio, rappresentante una nave (18); la tipologia del vaso, del tipo « ad

(18) *Not. Scavi*, 1935, 43 e fig. 3 e 3bis; VIGHI, *La più antica rappresentazione di nave etrusco-italica in un vaso della necropoli veiente*, in *Rend. Lincei*, S. VI, VIII, fasc. 3-4, 367-375.

impasto», non consentirebbe infatti una datazione inferiore all'inizio del settimo secolo (19): ci troveremmo quindi di fronte alla più antica raffigurazione di nave appartenente al ristretto ambiente etrusco (Fig. 7).

Se il vaso sul quale è graffita la nave di Veio non fosse di chiara origine locale, nessuno avrebbe il coraggio di affermare di trovarsi di fronte la rappresentazione di una nave etrusca: essa infatti fin dal primo sguardo dà l'impressione di avere un aspetto esotico

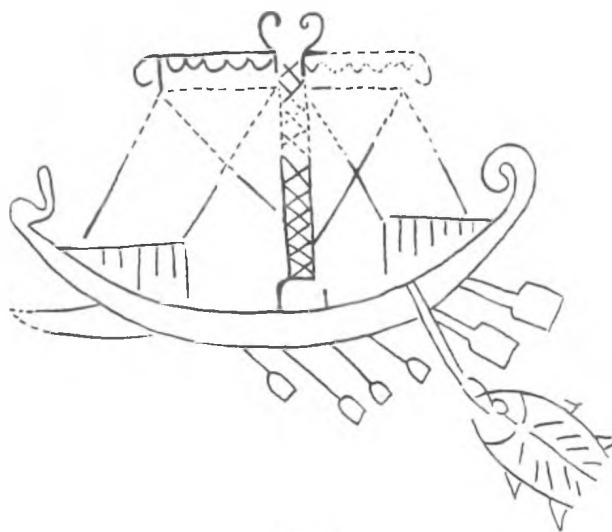


Fig. 7.

ed orientalizzante: il suo scafo basso ed incurvato, le estremità che si arrotondano, il suo aspetto assolutamente simmetrico con i due ponti di prua e di poppa ci riportano logicamente all'aspetto esteriore delle navi del bacino orientale del Mediterraneo, e più particolarmente a quelle egizie che ne sono le migliori rappresentanti(20). Per trovare però una rassomiglianza perfetta ed assoluta alla nave del graffito veiente bisogna ricorrere ad una sagoma di nave dipinta su di un vaso di Cipro (21) (Fig. 8). Queste due navi hanno

(19) VIGHI, *op. cit.*, 367.

(20) Il VIGHI fa un elenco dettagliato di queste navi egizie a pag. 374 e 375.

(21) VOCINO, *La nave nel tempo*, Roma, 1950, 27 e fig. 34; a questa nave si riferisce probabilmente il CASSON (*Chypre dans l'antiquité*, Paris, 1939, 172) che nota nella collezione Cesnola un vaso con decorazione semplice

forma ed aspetto assolutamente identico: uguale è lo scafo, in cui la prua ha il vago aspetto di una protome di cigno, motivo che avrà larga diffusione solo in seguito (22); uguali sono i due ponti alle estremità dello scafo, persino nel trattamento a righe verticali che ne rappresentano sommariamente la struttura ad assi di legno saldate insieme; identici sono poi gli alberi, con un incastro rilevato alla base, le antenne su cui sono raccolte le vele, le corde che si incrociano ad X andando a collegarsi con i vari punti delle antenne e degli scafi. Tutto corrisponde perfettamente, tranne un particolare: la nave di Veio è, a differenza di quella cipriota, munita di un acuto sperone, che tuttavia, anche qui come nel caso delle navi di Novilara, non sporge affatto dalla perpendicolare della prua ed ha quindi scarse possibilità offensive.

La nave di Veio è la più evidente e palmare dimostrazione che la nave etrusco italica nacque da una combinazione tra i mezzi offensivi della nave ellenica e lo scafo robusto e capace della nave rotonda orientale, foggiandosi col tempo in modo sempre più omogeneo, fondendo fra loro i due elementi compositivi, come vedremo nelle raffigurazioni di età posteriore: con la nave di Veio siamo evidentemente ancora ai primordi di questa fusione, tanto sono ancora evidenti e staccate le particolarità di origine diversa.

Alla luce di questa fusione di motivi e di qualità nell'ambito etrusco, penso che sia da considerare pienamente valida l'affermazione di Plinio (23) che, parlando delle origini delle diverse parti della nave, dice testualmente: *Rostra addidit Pisaetus Tirreni*. Questa notizia non è stata tenuta finora nel dovuto risalto dagli studiosi che, non essendosi resi conto della diversità fondamentale che esisteva fra l'ἔμβολον greco (naturale prolungamento del trave di

del tipo «ad uccello» che raffigura appunto una nave; tale vaso è datato all'inizio del sesto secolo.

(22) La protome di cigno, che compare sistematicamente a poppa di tutte le navi mercantili dei secoli I a. C. e I d. C. è presente a prua di qualche raffigurazione di navi su vasi a figure rosse: si veda ad esempio la protome di cigno sulla prua della nave dei Feaci raffigurata su di una pisside di Amiens (JUCKER, *Eine neue Odysseedarstellung*, in *Röm. Mitt.*, 1950, 135-139 e tavv. 7-9).

(23) PLIN. VII TDR; esiste una variante del codice R che porta *Thyrrenus* al posto di *Tirreni*, ma pare una *lectio faciliior*; penso che il genitivo *Tirreni* sia una precisazione di PLINIO che ha voluto evitare che il nome *Pisaetus* facesse pensare ad un'origine dell'inventore da Pisa del Peloponneso; non è da escludere invece che il nome sia in correlazione con la Pisa tirrenica.

chiglia) ed il *rostrum* latino (parte probabilmente metallica inserita sulla curva anteriore dello scafo) l'hanno considerata un frutto del nazionalismo romano e manifestamente in contrasto con le testimonianze iconografiche (24); una volta compiute le necessarie distinzioni non vi sono più fondati motivi per ritenere falsa la notizia, che è anzi in pieno accordo con quanto abbiamo finora constatato sulla scorta dei monumenti esaminati.

Un confronto fra le prime tre raffigurazioni di navi etrusco-italiche che abbiamo finora esaminato pone in evidenza come, mentre sulle due navi di Novilara e di Veio lo sperone è fissato a fior d'acqua in modo scarsamente efficace per l'accentuata curvatura della chiglia, sulla nave di Lacco Lameno lo sperone stesso ha raggiunto già una posizione più idonea, fissandosi all'estremità anteriore dello scafo; questa nuova posizione si riscontra anche su alcune raffigurazioni di navi che provengono dall'ambiente etrusco e sono datate ad epoca leggermente più recente delle precedenti rappresentazioni.

La prima di queste navi è quella che compare su una situla eburnea di stile orientalizzante di provenienza chiusina e datata alla fine del settimo secolo (25): si tratta di una nave di tipo rotondo simmetrico, con alta voluta di poppa e dritto di prua verticale (Fig. 9); l'albero, con l'antenna e la vela raccolta, non presenta alcuna nuova particolarità, così come è normale il timone retto da un uomo seduto a poppa; al sommo dell'albero è forse fissata una coffa: anche questo motivo non è nuovo poiché con ogni probabilità bisogna riconoscere una coffa anche nella doppia voluta che orna il sommo dell'albero della nave di Veio. Benché la nave sia di tipo simmetrico, essa a prima vista presenta un aspetto stranamente squilibrato ed impennato: questa sensazione è data dal rostro che

(24) HELBIG, *L'épopée homérique*, Paris, 1894, 98 n. 1: la tradition latine d'après laquelle le Tyrrhénien Piseus aurait inventé les rostra (PLIN. VII, 209) n'a pas besoin de réfutation. STELLA, *op. cit.*, 160, n. 1: «secondo la tradizione romana, il rostro era invenzione dell'etrusco Piseo». È ovvio che a PLINIO sia sfuggito il fatto che l'idea di Piseo non era del tutto originale, dato che le navi calcidesi ed ancor più quelle cretesi non avevano più realtà storica per i romani: questo fatto è facilmente ammissibile, mentre non lo è la supposizione che PLINIO credesse in una identità fra *embolon* e *rostrum* e non tenesse conto della lunga ed antica tradizione della marineria ellenica, dando la palma della scoperta di un generico sperone ad un marinaio tirrenico.

(25) STELLA *op. cit.*, 156; VIGHI, *op. cit.*, 370; DUCATI, *L'arte Classica*, 165.

è fissato alla parte anteriore della prua in modo da formare un solido cuneo offensivo; se si esclude lo sperone dalla sagoma generale della nave si vede che essa è invece equilibratissima e perfettamente simmetrica.

A pochi decenni di distanza dalla situla di Chiusi, e cioè all'inizio del sesto secolo, vanno datate due raffigurazioni di navi dipinte su due vasi etruschi. Il primo di questi vasi proviene da Cerveteri ed è ora al Louvre (26) (Fig. 10): su una fascia decorativa di questo cratere si succedono delle navi tutte uguali alternate ad uccelli marini; l'aspetto di queste navi non sembrerebbe a prima vista molto fededegno, essendo tracciate con poche e sommarie pennellate: si possono però notare in esse le caratteristiche salienti di tutte le navi etrusche: vediamo così l'alta poppa a voluta chiusa, tipica di tutte le navi etrusche, il dritto di prua quasi verticale che già abbiamo notato sulla nave chiusina e l'aguzzo sperone che si intuisce in parte dietro l'uccello che precede la nave: anche in questa raffigurazione il rostro mantiene una posizione rilevata rispetto alla linea di galleggiamento e la sua parte superiore non è più rettilinea ma leggermente falcata. Benché sulla nave sinistra le sovrastrutture che si notano possano far pensare ad una costruzione in coperta, i dubbi spariscono guardando la nave di destra, in cui si distingue bene che quelle sovrastrutture altro non sono che il solito albero con le non meno solite antenne, vela e manovre; le righe che si vedono tracciate sui fianchi della nave sono dei remi, segnati sommariamente come nella stele di Novilara; è interessante infine notare come l'artista abbia dimenticato di munire di timoni la nave di sinistra, mentre quella di destra li possiede del tipo comune laterale.

L'altra raffigurazione di nave contemporanea alla precedente è quella dipinta su un'anfora etrusca proveniente da una tomba vulcente della Polledrara (27) (Fig. 11): benché non si noti in essa alcuna sostanziale novità è evidente che l'artista è stato in questo caso assai accurato, distinguendo dallo scafo vero e proprio la linea della chiglia in cui ha anche incorporato il rostro; come nella nave di Cerveteri il rostro non ha la linea superiore rettilinea ma leggermente falcata; anche la sua posizione è immutata restando sempre ben al di sopra della linea di galleggiamento. L'albero e la

(26) STELLA, *op. cit.*, 157; tav. XLIII. VIGHI, *op. cit.*, 372.

(27) STELLA, *op. cit.*, 157; tav. XLII. VIGHI, *op. cit.*, 372.

vela sono di tipo normale, con qualche abbellimento pittorico: la maggiore accuratezza rappresentativa si nota anche nella raffigurazione del timone in cui si distinguono l'asse centrale e le due pale laterali.

Seguendo una stretta linea cronologica avremmo dovuto inserire fra la nave della situla chiusina e quelle di epoca più recente la raffigurazione di battaglia navale dipinta sul celeberrimo cratere di Aristonoo, datato alla seconda metà del settimo secolo (28) (Figg. 12-13). Abbiamo invece preferito cercare di caratterizzare il più possibile l'immagine di una nave etrusca attraverso l'esame delle raffigurazioni sicuramente appartenenti a quell'ambito etnico e culturale, prima di procedere all'esame di questa rappresentazione che offre più complessi problemi di origine e di struttura. Esaminiamo innanzi tutto le raffigurazioni: è facile riconoscere nella nave di sinistra (Fig. 12) la classica sagoma della nave ellenica, con l'alta poppa incurvata, lo sperone a fior d'acqua foggiate a protome ferina, un ponte su pilastri su cui stanno gli opliti pronti alla lotta; fra il ponte e lo scafo stanno i rematori; l'albero è stato probabilmente abbassato per il combattimento: nonostante qualche sproporzione di rapporti dovuta al pennello del pittore indigeno, la nave ellenica ha conservato in pieno le sue caratteristiche. Quest'ultima considerazione è più importante di quanto possa apparire a prima vista perché ci assicura che anche l'altra nave è fedele alla realtà, non potendosi usare due criteri differenti per giudicare la stessa opera.

La nave destra del cratere di Aristonoo ha l'apparenza di una composita (Fig. 13): lo scafo infatti, la voluta di poppa, lo sperone, il dritto di prua, l'albero e tutte le attrezzature rientrano perfettamente nel quadro che abbiamo tracciato delle navi etrusche; non vi rientra però il ponte pensile su cui poggiano i combattenti, che troviamo invece sulla nave di ambiente prossimo all'Etruria, ma non etrusco, di Lacco Lameno; benché a prima vista fra le due navi non sembri esserci nulla di comune, si finisce invece per ammettere che esse hanno tutto in comune, e che sono praticamente differenziate solo dal diverso modo in cui sono state viste e dipinte dai rispettivi raffiguratori. Il pittore di stile geometrico ha stilizzato lo scafo, reso al più possibile omogeneo con esso lo sperone ed ha curato la purezza delle linee; l'altro pittore ha un poco

(28) DUCATI, *Storia della ceramica greca*, I, 138-139; VIGHI, *op. cit.*, 373.

errato le proporzioni facendo la nave più alta di quello che era realmente (e lo stesso difetto si riscontra nella nave ellenica, troppo tozza) ed ha certo curato meno la purezza delle linee e l'accuratezza dei particolari.

Se corrisponde al vero la localizzazione in Cuma del luogo di fabbricazione del cratere di Aristonoo, data dal Ducati (29), anche i legami storici uniscono le due raffigurazioni di navi che abbiamo poco fa confrontato: infatti sia Ischia che Cuma rientrano nello stesso ambiente colonizzato dai Calcidesi in epoca molto antica: avremmo quindi la testimonianza del perdurare per oltre un secolo delle stesse tradizioni costruttive navali, e potremmo inoltre affermare che le navi di tipo misto, nella loro esatta tecnica costruttiva, vennero diffuse in ambiente italico-etrusco dagli stessi Calcidesi, che, commerciando in origine con i cretesi, copiarono da essi la forma delle loro navi.

La tesi di un passaggio delle navi cretesi del Medio Minoico all'ambiente tirrenico tramite un'importazione da parte dei coloni Calcidesi è certamente più sicura dal punto di vista storico di quella enunciata pagine addietro circa contatti diretti fra i popoli etrusco-italici e marinai cretesi spintisi verso occidente alla ricerca di nuovi punti di commercio. Le due tesi tuttavia non si escludono a vicenda: osserviamo infatti che fra l'ambiente calcidese ischitano-cumano e quello etrusco esiste uno sfasamento ed una differenza cronologica non indifferente: la nave graffita sul vaso di Veio è infatti assai meno evoluta di quella dipinta sul vaso di Lacco Lameno, pur essendo più recente di almeno cinquant'anni; inoltre solo alla fine del settimo secolo, e cioè dopo un secolo e mezzo, troviamo una nave etrusca (quella della situla chiusina) con il rostro correttamente applicato. Per vedere una nave etrusca con un ponte da combattimento bisogna poi ricorrere ad un altro documento della fine del settimo secolo, cioè un cratere cerite con una raffigurazione di una battaglia navale dall'apparenza fantastica ma del tutto fededegna (30) (Fig. 14).

(29) DUCATI, *op. cit.*, 138-139.

(30) STELLA, *op. cit.*, 173 e tav. XLVII: questa raffigurazione non è mai stata presa molto in considerazione dagli studiosi poichè da essa traspare evidentemente che l'artista ha usato molto la fantasia a discapito della realtà della rappresentazione: nonostante ciò, nella nave di sinistra si possono riconoscere molte caratteristiche delle altre navi etrusche: così si nota come la parte inferiore dello scafo sia praticamente identica a quella della nave raffigurata sull'altro cratere cerite del Louvre; la parte che sta al di sopra del ponte è

Sommando questi dati a quelli storici (31), circa un sovrapporsi di una talassocrazia etrusca ad una precedente calcidese-cumana, delineiamo un quadro abbastanza chiaro dell'evoluzione marittima sulle coste del Tirreno: gli etruschi partono, nella gara per la costruzione di una flotta adatta alle condizioni ambientali tirreniche, nettamente svantaggiati: essi possono solo cercare di imitare le veloci e robuste navi che solcano i loro mari ed approdano ai loro porti imponendo scambi e commerci: vi riescono per gradi, attraverso alcune incertezze (come la corretta posizione del rostro) ed attraverso notevoli conquiste tecniche, quali l'installazione di un ponte pensile sulla coperta della nave. Quando, alla fine del settimo secolo, gli Etruschi hanno in mano finalmente un tipo di nave che possa equivalere a quello dei Calcidesi di Cuma, la potenza marittima etrusca esplose e si afferma. Sarà stroncata solo, dopo molti anni, dall'affermarsi di un altro tipo di nave, la poliremi sicula di Ierone, che batterà nettamente a Cuma la ormai antiquata nave mista etrusca (32). I dati in nostro possesso non permettono di affermare a quali popoli appartenessero le prime navi che percorsero i litorali etruschi fornendo i modelli ai marinai di quelle coste: la cosa non ha in fondo molta importanza, dato che è ormai accertato che quelle navi erano di origine cretese, sia ammettendo sia negando il tramite calcidese.

All'inizio del quinto secolo, proprio quando la tecnica navale inizia la sua rapida evoluzione, vengono a mancare le testimonianze iconografiche, visto che assai scarse e parziali sono le poche raffigurazioni che si possono citare (33). Ci soccorrono tuttavia ampia-

chiaramente fantasiosa, e nella realtà le grandi superfici bianche erano vele; si vede molto bene a prua la forma triangolare del rostro, anche se questo ha proporzioni esagerate rispetto allo scafo.

(31) Le fonti storiche circa la talassocrazia etrusca e le lotte fra etruschi e coloni greci d'Italia, primi fra tutti i Calcidesi, sono attentamente esaminate dal PALLOTTINO, *Etr.* cap. III.

(32) DIODORO SICULO, XI 51. Pindaro, *Pitica* I 140. *Inscr. Graecae*, 510.

(33) Esiste un gruppo di raffigurazioni in cui compare la parte posteriore di alcune navi, tutte dello stesso tipo: non si può dire molto su di esse, poichè troppo poco si vede e quel poco sembra assai classicheggiante e nobilitato in relazione ai miti che sono rappresentati nelle scene; ecco alcuni di questi rilievi: Anfora con la morte di Thalos, da Ruvo: GIGLIOLI, *Arte classica*, 367, fig. 458; (fra il V ed il IV secolo). Cista Ficoroni: GIGLIOLI *Arte etrusca*, 442, fig. 517 (ultimi decenni del IV secolo). Rilievo Spada: BAUMEISTER, *Denkm.*, fig. 1696 (Età antoniniana: copia?). Rilievo Ludovisi: BAUMEISTER, *Denkm.*, fig. 1360.

mente le fonti storiche, ed in particolar modo Plinio (34), che in uno stringato periodo ci riassume le vicende dell'evoluzione navale dall'invenzione della triera, protagonista della guerra del Peloponneso, fino al nascere della potenza navale di Roma: *triremem Thucydides* (sott. *auctor est fecisse*) *Aminoclem Corinthium*, *quadriremem Aristoteles Carthaginienses*, *quinqueremem Mnesigiton Alexandrum Magnum*, *ad duodecim ordines Philostephanus Ptolemaeum Soterem*, *ad quindecim Demetrium Antigoni*, *ad XXX Ptolemaeum Philadelphum*, *ad XL Ptolemaeum Philopatorem*, *qui Tryphon cognominatus est*.

Il vertiginoso aumentare del numero degli ordini di rematori è ancor più impressionante se si tiene presente la complessità di accorgimenti tecnici che si doveva usare per consentire alle navi manovrabilità e stabilità; tra la fine del quarto secolo e quella del terzo la tecnica navale toccò vette rimaste insuperate, rientrando poi in limiti più modesti ma più ragionevoli, tanto che la pur potente flotta romana era dotata di sole quinquiremi.

A parte ogni considerazione sull'utilità e sulla convenienza di costruzione e di impiego di simili colossi marini, è necessario riconoscere che lo sviluppo delle navi da guerra in età ellenistica contribuì notevolmente al perfezionamento della tecnica costruttiva; provocando il rafforzamento delle chiglie, sottoposte a sollecitazioni spaventose, e l'allargamento dello scafo, affinché esso potesse ospitare armati e marinai in gran copia; la nave assume dunque un aspetto nuovo, quale si avrebbe se si sovrapponesse alla soda e slanciata carena della nave ellenica, il panciuto scafo della nave orientale: questo per quanto riguarda la forma esteriore della nave, prescindendo da ogni rinnovamento tecnico interno. La nave da guerra assume quindi la forma che notiamo agevolmente su un gruppo di dipinti pompeiani del secolo stile, che hanno il pregio di presentarci le navi di tre quarti e non con la solita veduta laterale (35).

Questo rinnovamento, che viene applicato indistintamente da tutte le marine del Mediterraneo è testimoniato dalle raffigurazioni monetali che rappresentano tutte delle prue di navi da guerra in cui si vede il ritorno dello sperone a fior d'acqua, in corrispondenza

(34) PLINIO, VII 207-208.

(35) Pitture del tempio d'Iside a Pompei. ELIA, *Le pitture del tempio d'Iside* in *Monumenti della pittura antica scoperti in Italia*, sez. III, fasc. 3-4, pag. 9, fig. 8. Pitture della casa dei Vettii a Pompei: SOGLIANO, in *Mon. Ant.*, 8, 1898, 310-11.

dell'estremità del trave di chiglia ed in forma di triplice punta (36). La serie monetale di Volterra dimostra evidentemente che negli ultimi tempi della sua potenza marittima l'Etruria, vinta dalle più possenti poliremi avversarie, tentò di portarsi in pari adottando il nuovo tipo di scafi e rinunciando all'impiego bellico delle sue caratteristiche navi, che tuttavia continuarono ad essere costruite per impieghi commerciali, tanto è vero che in età romana se ne trovano ancora simili raffigurate in vari monumenti.

La quasi assoluta mancanza di raffigurazioni navali durante il periodo storico di cui abbiamo poch'anzi parlato ha un'eccezione in un gruppo di ragurazioni navali trovate su alcune urnette ellenistiche volterrane, chiaramente databili al terzo secolo (37) (Figg. 15-16-17-18). Si tratta di navi o parti di esse che compaiono sullo sfondo di raffigurazioni di scene del ciclo troiano, quali il ratto di Elena o la nave di Ulisse fra le Sirene; queste urne rivelano chiaramente la mano di uno solo o di un gruppo di artisti che lavoravano insieme: è logico che anche le navi abbiano una tipologia omogenea. Il Behn rimase particolarmente colpito da questo gruppo di navi e lo prese come base per uno studio sulle navi etrusco-italiche (38), senza considerare la bassa datazione di esse rispetto al periodo di fioritura della nazione etrusca; fra le raffigurazioni più antiche il Behn prese in considerazione solo il Cratere di Cerveteri che è fra l'altro il meno chiaro di tutta la serie. Prendendo come base questo gruppo di raffigurazioni il Behn giunge logicamente a conclusioni che, se giuste erano in riferimento alle navi delle urnette volterrane, non lo erano affatto se riportate a tutte le navi etrusco-italiche: dice infatti il Behn che le navi etrusco-italiche erano del tipo rotondo orientale e vanno soprattutto riaccostate alle navi rotonde del rilievo di Sennacherib, del settimo secolo (39); inoltre lo sperone non era affatto un elemento etrusco ed è evidentemente una posticcia aggiunta dello scultore alla raffigurazione, che si ispirava

(36) Si hanno abbondanti esempi in tutta la serie monetale romana repubblicana; su un tetradramma di Zancle anteriore al 493 a. C. (RIZZO, *Monete greche della Sicilia*, 141, n. 6, Tav. XXV n. 6). Sulla serie monetale di Volterra del V secolo (STELLA, *op. cit.*, 160); qualcosa di molto simile è scolpito inoltre sulle stele di Cartagine del II secolo (HORS-MIEDAN, in *Cahiers de Byrsa*, I, 1953, Tav. 39).

(37) DUCATI, *Arte etrusca*, 489-90. VIGHI, *op. cit.*, 372.

(38) BEHN, *Die Schiffe der Etrusker*, in *Röm. Mitt.*, 1919, 1-16.

(39) HELBIG, *op. cit.*, 99 e fig. 22.

agli speroni delle navi greche. Tutta la decorazione delle navi sarebbe, sempre secondo il Behn, improntata all'arte greca, come anche il *proembolon*: questo fatto dimostrerebbe che le navi degli etruschi non erano affatto originali e dimostravano una servile imitazione da altri popoli più progrediti in campo marittimo. Il solo timone dimostrerebbe uno sprazzo di originalità non avendo riscontri in altre raffigurazioni.

Lo studio del Behn è già parzialmente criticato e confutato dalla Stella (40), soprattutto per quel che riguarda l'originalità degli speroni sulle navi etrusche; nessuno si è però mai preoccupato di chiedere al Behn quali basi egli avesse per ritenere le navi delle urne volterrane delle genuine rappresentazioni di navi etrusco-italiche: l'unica che egli poteva invocare, cioè la presenza di tali raffigurazioni su urne etrusche, ha ben poco valore se si considera come proprio queste urne siano imbevute di arte ellenistica e non rappresentino più una manifestazione di arte originale e locale; lo stesso argomento delle raffigurazioni, i miti troiani, avrebbe dovuto far comprendere al Behn che quelle navi non avevano una realtà storica, ma appartenevano e dipendevano solo dalla fantasia dello scultore che avrebbe dovuto caratterizzarle secondo quell'idea che egli aveva delle navi omeriche. È quindi logico che il Behn abbia trovato degli elementi ellenici nelle navi, perchè nella mente dello scultore le navi omeriche dovevano necessariamente accostarsi a quelle elleniche; si può però affermare che in Etruria si usavano navi di quel genere con lo stesso fondamento con cui si può affermare che gli Etruschi portavano un berretto frigio come quello che ricopre il capo di Paride e dei suoi compagni in quelle stesse raffigurazioni. L'arte del terzo secolo è già troppo grecizzante ed evoluta perchè si possano riconoscere in essa con sicurezza dei genuini elementi autoctoni: bisogna risalire più su nel tempo, cosa che il Behn in parte non volle ed in parte non potè fare (41).

Riteniamo di aver dato, con la presente rassegna di testimonianze iconografiche, un quadro abbastanza preciso dell'essenza della nave etrusco-italica, nelle sue origini, nella sua evoluzione e nel suo collocamento culturale nell'ambito mediterraneo. Non riteniamo che

(40) STELLA, *op. cit.*, 159.

(41) Le scoperte delle raffigurazioni di navi di Lacco Lameno e di Veio sono posteriori alla pubblicazione dello studio del BEHN; era invece nota la situla di Chiusi, che egli tuttavia ignora.

si possa dire di più, data la scarsità dei documenti: speriamo tuttavia che nuovi ritrovamenti ci permettano di riprendere presto l'argomento, o che la ripresa della discussione sulle navi etrusco-italiche induca tutti coloro che sono in possesso o a conoscenza di testimonianze iconografiche inedite a farne partecipe il mondo scientifico.

SERGIO PAGLIERI

POSTILLA

Per gentile concessione del dott. Mario Moretti, che ringrazio vivamente per questo suo atto di liberalità scientifica, ho potuto esaminare una grande fotografia della nave dipinta nella tomba tarquiniense detta appunto « della Nave », di recente scoperta e tuttora inedita. Lasciando, com'è doveroso, ogni osservazione di carattere storico ed antiquariale all'autore dell'importante scoperta, mi limiterò a notare che la nave non appartiene evidentemente al tipo di nave etrusco-italica che ho cercato di definire nella sua genesi ed evoluzione nel presente studio. Ciò non deve meravigliare, in quanto i porti tirrenici, al pari di oggi, dovevano ospitare anche nel periodo di fioritura della nazione etrusca, navi di ogni genere e provenienza, cariche di quegli oggetti di origine esotica che tanto frequentemente ritroviamo nelle necropoli e nelle città dell'Etruria. È quindi evidente che l'artista ha eternato sulle pareti della tomba tarquiniense non una delle navi che quasi quotidianamente toccavano il porto nella loro navigazione di cabotaggio, bensì un grande bastimento proveniente da assai lontano, che l'aveva particolarmente colpito per la maestosità della sua mole e per lo slancio delle sue vele e dei suoi alberi.

La nave di Tarquinia non apporta quindi nuovi elementi al presente studio sulle navi etrusco-italiche, pur restando un raro ed importantissimo documento sullo sviluppo e sull'evoluzione della tecnica navale nel quinto secolo a. C.

S. P.



Fig. 6.



Fig. 8.



Fig. 9.



Fig. 10.



Fig. 11.



Fig. 12.



Fig. 13.

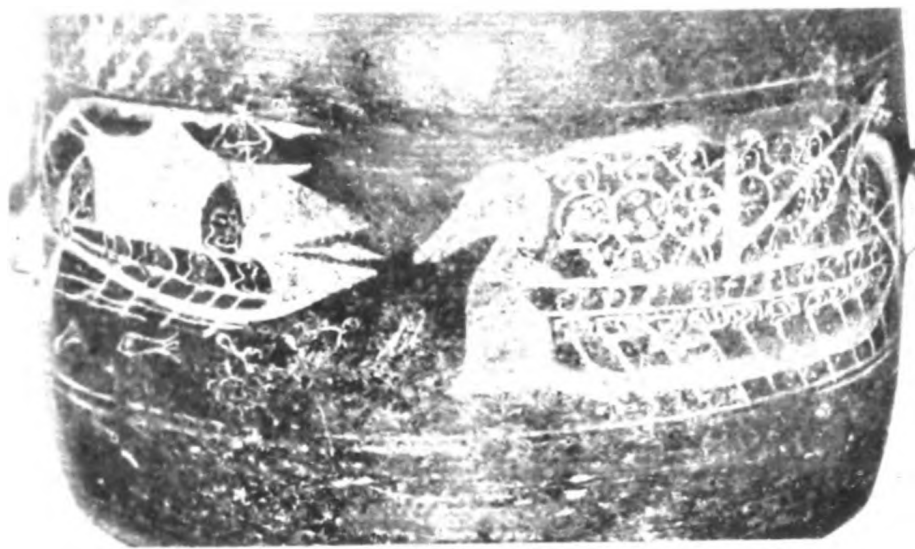


Fig. 14.



Fig. 15.



Fig. 16.



Fig. 17.



Fig. 18.