

I Punici e la quadrireme rodia del III sec. a.C.

Di Gianfranco Tanzilli

Considerazioni di un modellista sullo scopo del proprio lavoro

Durante lo studio e la ricostruzione della monère¹ dei Tirreni del V – IV sec. a.C.² ho potuto approfondire le tematiche collegate con i tipi di strutture navali dell'antichità con particolare riferimento alle tecniche costruttive a fasciame portante e al problema della posizione dei rematori in presenza di uno o due ordini di remi.

Altro tema affrontato è stato quello della differenziazione strutturale delle navi lunghe da guerra rispetto alle navi tonde onerarie.

Nella monère etrusca ho cercato di rappresentare, in modo concettuale ed ipotetico, la fase di passaggio tra una tradizione nautica arcaica e una classico-ellenistica nonché quelle che potrebbero essere state le caratteristiche di una nave dell'epoca a duplice impiego, commerciale e bellico. Questo lavoro ha stimolato il desiderio di approfondire l'evoluzione storica, dal punto di vista tecnico-funzionale, delle navi da guerra nel Mediterraneo antico, dalle monéri alle poliéri³, e le innovazioni apportate dai maestri d'ascia.

Ricercando nella iconografia archeologica, la mia attenzione si è concentrata sulla riproduzione in una moneta d'argento di una nave punica del III sec. a. C. (Cabinet des médailles, Paris) dove è rappresentata una poliére di tipo rodio⁴.

Le navi puniche e fenicie sono state studiate dal prof. Marco Bonino, docente di architettura navale antica presso l'Università di Bologna, il quale ha pubblicato sul tema un interessantissimo studio⁵. La tetrére⁶ punica era molto ammirata dai Romani per le sue eccellenti qualità nautiche, soprattutto di agilità e potenza propulsiva.

Tali qualità, unite alla sua bellezza, hanno conferito nell'antichità alla poliére rodia una fama di efficacia ed eleganza. La nave rappresenterà, per gli usi bellici, un notevole punto di riferimento delle marinerie mediterranee dell'epoca.

Per approfondire, ho raccolto molti riferimenti bibliografici, mi sono procurato libri e pubblicazioni, documentandomi il più possibile sull'argomento.

Quando le idee sono diventate chiare, ho deciso di procedere alla ricostruzione della nave.

Durante questo lavoro ho avuto il privilegio di poter scambiare idee e proposte ricostruttive con il prof. Bonino, risultate indispensabili, anche se con alcuni 'distinguo'.

I problemi strutturali da risolvere sono stati fonte di attente valutazioni, previa scrupolosa indagine

archeologica iconografica delle raffigurazioni esistenti e delle necessità funzionali.

Al lavoro di ricostruzione si è accompagnata una ricerca sulle tecniche di navigazione e di orientamento di Punici e Fenici, sulle loro imprese nautiche, sugli uomini addetti alla nave a sui loro compiti, sulle manovre di attacco in caso di battaglia navale, sulle tipologie di armi a getto in uso nel terzo secolo a. C., sui simboli magico-religiosi impressi sullo scafo e sulla vela e sul loro significato.

Non è quindi solamente uno studio delle modalità costruttive di un modello, ma la rappresentazione di un aspetto fondamentale del carattere di uomini particolarmente esperti in *rebus nauticis* e in possesso di notevoli qualità di ingegno, di tecnica e di arte.

A tutto ciò si è aggiunta la scoperta di questi popoli marinari, delle loro straordinarie imprese e delle conoscenze nautiche, del loro senso estetico, di alcune delle loro credenze magico-religiose di ispirazione egizia, che sono sorprendenti.

Tra le imprese suscita ammirazione e stupore il periplo dell'Africa nel VII se. a.C. su incarico del faraone Neco, o Neco, in cui i Fenici, hanno dimostrato la capacità di stringere il vento con vele quadre e la possibilità quindi di affrontare in tutte le direzioni venti e mari, anche in luoghi sconosciuti ed ostili.

Altro fatto che stupisce è la loro grande padronanza, su mari e con cieli ad essi noti, del rilevamento della posizione della nave con la semplice osservazione del sole e delle stelle, nonché la grande esperienza delle proprietà e caratteristiche della natura.

Questi temi mi hanno particolarmente attratto e spinto non solo a ricostruire una nave dell'antichità descrivendone la tecnica costruttiva, che è notevolissima per le soluzioni di alta ingegneria, ma anche a scoprire il modo di essere di coloro che l'hanno costruita.

Appaiono implicite una visione della realtà del tempo, nonché credenze religiose, speranze e timori, abilità, audacia, esperienza di stupefacenti imprese nautiche che sono fuori dal comune nel contesto storico in cui si sono manifestate.

Oggi è questo ciò che mi interessa maggiormente di una nave antica: i suoi significati, quelli tecnici visibili e quelli che si possono dedurre e che attengono alla sfera conoscitiva, umana ed emotiva del popolo che l'ha realizzata.

Una nave può 'parlare' a chi la studia, può dire molte cose.

Più di venti secoli fa, con questi mezzi, uomini del Mediterraneo affrontavano l'impegno della navigazione con fiducia, con la sicurezza dell'esperienza acquisita nelle grandi imprese, ma anche con il timore di una natura spesso crudelmente ostile e con spazi ignoti ancora da scoprire, ma in definitiva con tenace ardimento, supportati da questo bagaglio di conoscenze, a contatto diretto con le forze del creato.

Era una realtà che oggi abbiamo difficoltà a comprendere, vittime come siamo di un progresso enorme e spesso senz'anima.

Coloro che studiano e ricostruiscono queste navi, se vogliono provare intense emozioni, debbono arrivare a 'sentire' le forme dello scafo di cui va scoperta e compresa non solo la meccanica e la funzionalità, in cui nulla è senza significato, ma, in relazione ad esse, vanno scoperte anche la 'vita' e le avventure di chi le progettava e realizzava, e, come ideali maestri d'ascia e navigatori, potremmo riportare in vita un mondo affascinante pressoché perduto nelle nebbie dei secoli.

Spero di onorare con questo lavoro la memoria degli aspetti migliori del popolo punico cercando di rappresentare quello che a me appare come il culmine dell'ingegno navale del suo tempo: la tetrère punica di tipo rodio.

Note al testo

¹ Dal greco, nave con un unico ordine di remi

² *Una nave etrusca. Studio per la ricostruzione di una monére oneraria e da guerra dei 'Tirreni' del V – IV sec. a. C.*, Tanzilli, 2011, GMT

³ Dal greco, nave con più ordini di rematori e/o più rematori per remo

⁴ La poliére di tipo rodio deriva dall'esperienza cantieristica greca di Rodi che in epoca ellenistica produsse un tipo di navi a due ordini di remi con rematori contigui leggermente sfalsati in altezza, che garantiva velocità, agilità e stabilità. Altre caratteristiche erano un apposticcio laterale o *caisse de rames*, sul quale si trovavano le scalmiere, ed un rostro trifido.

⁵ *Navi fenicie e puniche*, Marco Bonino, 2010 Athenaion, Lumières Internationales.

⁶ Dal greco, quadrireme. Questo nome deriva non dagli ordini di remi che non possono essere superiori a tre per la conservazione della stabilità della nave, ma dal numero di rematori per gruppo di voga che è composto da quattro rematori con due rematori per remo. Secondo gli esperti la tetrère rodia poteva avere due ordini di remi, venti gruppi di voga per lato, due rematori per remo, per un totale di 160 rematori.
