



REGIONE SICILIANA

Assessorato dei Beni Culturali, Ambientali e della Pubblica Istruzione

Dipartimento dei Beni Culturali, Ambientali e dell'Educazione Permanente  
Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali di Trapani



MUSEO ARCHEOLOGICO "BAGLIO ANSELMI"

Marsala



IL MUSEO ARCHEOLOGICO "BAGLIO ANSELMI"  
ITINERARI DIDATTICI: DAL MUSEO AL TERRITORIO

*Il Mare racconta*





REGIONE SICILIANA

*Assessorato dei Beni Culturali, Ambientali e della Pubblica Istruzione*

Dipartimento dei Beni Culturali, Ambientali e dell'Educazione Permanente

Area Soprintendenza BB.CC.AA. di Trapani

MUSEO ARCHEOLOGICO "BAGLIO ANSELMI"

Marsala

**IL MUSEO ARCHEOLOGICO "BAGLIO ANSELMI"**  
**ITINERARI DIDATTICI: DAL MUSEO AL TERRITORIO**

***Il Mare racconta***

1

Regione Siciliana

Assessorato dei Beni Culturali, Ambientali e della Pubblica Istruzione  
Dipartimento dei Beni Culturali, Ambientali e dell'Educazione Permanente

Palermo

Con il volume *Il Museo Archeologico "Baglio Anselmi". Itinerari didattici: dal Museo al Territorio*, il Servizio per i Beni Archeologici della Soprintendenza di Trapani propone una nuova serie di percorsi didattici che si aggiunge alla ormai lunga lista delle pubblicazioni realizzate nell'ambito del progetto "Scuola Museo", promosso dal Dipartimento regionale dei beni culturali, ambientali e di educazione permanente. Quando, nell'ormai lontano 1992, il progetto venne avviato in via sperimentale, le azioni per realizzare questo tipo di didattica, che era ritenuta importante, ma non prevalente rispetto agli insegnamenti curricolari, erano limitate agli ambiti disciplinari di competenza e Museo e Scuola apparivano come realtà separate, con percorsi paralleli destinati raramente ad incontrarsi.

Da allora molte cose sono cambiate; lo dimostra, ad esempio, la bibliografia specialistica, sempre più ricca di titoli, segno dell'interesse crescente del mondo della formazione in generale, dalla scuola primaria all'Università, nei confronti di tutte le teorie e le prassi legate alla didattica dei beni culturali. L'ultima definizione espressa dall'*International Council of Museum* a Seoul nel 2004 riassume le tappe principali del cambiamento in atto: "Museo è un'istituzione permanente, senza scopo di lucro, al servizio della società e del suo sviluppo. È aperto al pubblico e compie ricerche che riguardano le testimonianze materiali e immateriali dell'umanità e del suo ambiente; le acquisisce, le conserva, le comunica e, soprattutto, le espone a fini di studio, educazione e diletto." Ciò, di conseguenza, conferma le ragioni delle scelte fin qui operate dall'Amministrazione regionale dei beni culturali. Infatti l'articolazione progettuale in quattro fasi, delle quali la prima, come è noto, comprende la selezione, la predisposizione e la pubblicazione degli itinerari didattici specifici da parte di una équipe mista composta dal personale tecnico del Museo o della Soprintendenza e da docenti con competenze specifiche, si è rivelata vincente. Il progetto è ormai attività ordinaria degli Istituti regionali dei beni culturali e si arricchisce ogni anno di nuovi strumenti e di nuove risorse che consentono, a chiunque voglia approfondire la conoscenza del patrimonio della Sicilia, di disporre di una serie di pubblicazioni, ormai più di cinquanta, che forniscono, in maniera attraente e stimolante, notizie scientificamente corrette e nello stesso tempo propongono metodi di utilizzazione e di verifica delle competenze che non vogliono essere esaustivi, ma che si aprono ad ipotesi diverse di impiego e mirano all'acquisizione di saperi interdisciplinari.

Momenti fondamentali dell'offerta formativa previsti dal progetto sono i seminari di aggiornamento, cioè gli incontri nei quali i percorsi vengono illustrati ai docenti e alla popolazione interessata, in un'ottica di educazione permanente e arricchiti dalle visite guidate, propedeutiche al lavoro da svolgere nelle classi e sui siti. Successivamente, a completamento, i laboratori offrono un'occasione in più per verificare le competenze ed i saperi acquisiti: la pittura, la ceramica, la ripulitura dei siti, le adozioni dei monumenti sono alcune delle attività più frequenti, frutto della collaborazione fra i Musei e le Soprintendenze e il mondo della Scuola. Infine, a supporto del programma di educazione ai beni culturali, è stato ideato il concorso "Conosci il tuo Museo", il grande laboratorio, vera fucina di idee e di talenti, che da otto anni è ormai un appuntamento atteso dal mondo della Scuola siciliana.

Il nuovo volume prodotto dalla Soprintendenza di Trapani rispetta in una logica di continuità i canoni progettuali. Esso studia a fondo le emergenze archeologiche del territorio di Marsala mettendo in connessione il Baglio Anselmi con il territorio sul quale insiste. È uno strumento per gli insegnanti, da utilizzare per attività che sono ampiamente curricolari: per la didattica della storia, ma anche per quella dell'arte, della letteratura latina e molto ancora. È il Museo di Lilibeo che viene descritto e da lì si parte o si arriva percorrendo gli antichi tracciati, le vie del mare, le rotte dei Fenici testimoniate dalla nave punica. Ma è anche il Museo di Marsala che viene valorizzato e, nel raccontare attraverso i reperti la storia che li ha generati, il testo fornisce ai giovani la possibilità di individuare le risorse per uno sviluppo compatibile e a misura d'uomo e agli adulti l'opportunità di approfondire conoscenze essenziali per migliorare la qualità della vita.

Il testo non è quindi un punto d'arrivo, ma un momento di partenza per altre stimolanti iniziative che faranno del Museo del Baglio Anselmi un luogo vivo e fitto di incontri e di esperienze.

*Assunta Lupo*

Dirigente UOXV – Attività di Educazione Permanente  
Dipartimento Regionale Beni Culturali, Ambientali ed Educazione Permanente



In un contesto culturale sempre più attento alle esigenze della comunicazione di massa e quasi travolto da *input* mediatici e multimediali di ogni genere, si avverte la necessità di riappropriarsi del significato e delle valenze del testo scritto e, in particolare, della divulgazione di contenuti in sé complessi.

La conoscenza di eventi storici, di reperti e di monumenti, diventa il primo passo in un serio percorso di valorizzazione dei beni culturali: conoscere per amare, amare per avere cura di un bene, sentirlo come patrimonio comune e quindi usufruirne nel modo appropriato. Una Soprintendenza come quella di Trapani, che ricade in un territorio straordinariamente fecondo di segni e di stratificazioni del passato e ricco di testimonianze archeologiche, non può mancare al compito di trasmettere conoscenze, di suscitare interessi, di rispondere a domande di formazione, primo passo, questo, per la valorizzazione e la fruizione dell'immenso patrimonio culturale di cui è custode.

E in questa operazione di trasmissione culturale i destinatari privilegiati sono senz'altro i giovani, attraverso il mondo della Scuola che da diversi anni è nostro interlocutore grazie ad una serie di interessanti iniziative del Dipartimento dei Beni Culturali, Ambientali e dell'Educazione Permanente della Regione Siciliana, come i Progetti Scuola – Museo di cui fa parte anche questa pubblicazione.

Il Museo Archeologico “Baglio Anselmi”, che vanta tra i suoi visitatori un numero considerevole di studenti e docenti, inizia ad assumere, con i primi *Itinerari didattici: dal Museo al Territorio*, il ruolo di laboratorio di didattica museale, connesso all'area archeologica di Capo Boeo, sede del costituendo Parco Archeologico di Lilibeo, e proiettato verso i siti archeologici urbani, tra i quali l'area del convento di San Girolamo - di recente oggetto di un progetto di valorizzazione che ha visto la proficua collaborazione tra Comune e Soprintendenza - offre un valido esempio.

In ultimo vale la pena sottolineare che il vasto comprensorio di Mozia e Lilibeo costituisce, nell'ambito della “provincia archeologica” di Trapani, uno dei più rilevanti attrattori culturali, destinato a divenire, con il parco naturale di Mozia e della laguna che la circonda e il parco urbano di Lilibeo, la forza trainante dello sviluppo culturale ed economico del territorio: dalle rotte dei Fenici, alle vie dell'archeologia e del vino.

*Giuseppe Gini*

Soprintendente per i Beni Culturali ed Ambientali di Trapani



Con questi primi Itinerari didattici, significativamente intitolati *Dal Museo al Territorio*, prende avvio, in modo concreto e strutturato, la sezione didattica del Museo Archeologico “Baglio Anselmi”, polo museale capofila nell’ambito dei beni archeologici della Soprintendenza di Trapani.

Il ruolo del museo, non più inteso come contenitore o vetrina di preziosi reperti, ma come strumento didattico, luogo di una cultura raccontata e vissuta, è ormai entrato nella percezione e nel sentire comune, fa parte del nostro quotidiano ma, affinché questo obiettivo si realizzi e il museo diventi un bene culturale nel significato pieno del termine, in quanto bene di tutti, condiviso ed amato dai suoi fruitori, è necessario che esso si faccia conoscere in modo completo e che si apra all’esterno, al territorio.

I seminari e gli incontri con i docenti referenti dei progetti sui beni culturali, le molteplici iniziative finalizzate alla fruizione dei beni archeologici del territorio, dalle visite guidate ai laboratori didattici, che hanno visto in questi anni la collaborazione tra la Scuola, da una parte, e il Museo e la Soprintendenza, dall’altra, sono i momenti più significativi di un percorso che il Servizio per i Beni archeologici della Soprintendenza di Trapani sta conducendo in tale direzione e che vede in prospettiva l’istituzione di un laboratorio per le attività ludiche e didattiche nei locali dell’attiguo Baglio Tumbarello, nell’ambito del progetto del costituendo Parco Archeologico di Lilibeo.

Sembra anche opportuno sottolineare la continuità di questo Progetto Scuola – Museo sul Baglio Anselmi rispetto all’itinerario didattico *I Fenici a Mozia*, edito nel 2002 dalla Soprintendenza di Trapani con la collaborazione della Fondazione Whitaker. Il segno di tale continuità risulta evidente anche dal titolo e dal contenuto del secondo itinerario di questa pubblicazione: *Da Mozia a Lilibeo*, che consente al giovane fruitore di focalizzare il legame della punica Lilibeo con la madrepatria fenicia.

Il Museo “Baglio Anselmi” si colloca così al centro di un itinerario fenicio- punico di cui Mozia e Lilibeo rappresentano le tappe più rilevanti, un itinerario che è anche un viaggio per mare, tra i commerci, testimoniati dai numerosi rinvenimenti di anfore e di ancore, e le battaglie, di cui furono teatro il mare delle Egadi e la laguna dello Stagnone, documentate dal rinvenimento della nave punica e della nave sorella.

Lilibeo nel suo ruolo di crocevia di culture diverse, quella fenicia e punica da una parte e quella romana viene poi simbolicamente rappresentata dal nuovo logo del Museo, presentato in copertina: due mani che si stringono in segno di amicizia, un gesto di valore universale e perenne. Si tratta della riproduzione grafica della *tessera hospitalis* in avorio, raffinato prodotto dell’artigianato artistico ellenistico, sul cui lato rovescio è iscritto il patto di amicizia tra il greco *Lyson* ed il punico *Imulch*, che oggi assumiamo a simbolo dello straordinario incrocio di culture che si realizzò nella città di Lilibeo e dei valori universali di fratellanza e di solidarietà tra i popoli, che speriamo di potere consegnare ai giovani.

In ultimo, ma non da ultimo, sembra doveroso ringraziare la dott.ssa Assunta Lupo, Dirigente responsabile delle Attività di Educazione Permanente dell’Assessorato Regionale dei Beni Culturali, Ambientali e della Pubblica Istruzione, per l’impulso e il sostegno dato all’iniziativa, e la dott.ssa Maria Grazia Griffo, referente per questa Soprintendenza, dei Progetti Scuola - Museo, che ha seguito e coordinato tutte le fasi di realizzazione degli itinerari didattici.

*Rossella Giglio*

Dirigente del Servizio per i Beni Archeologici  
Soprintendenza per i Beni Culturali ed Ambientali di Trapani



## Introduzione

“Dal Museo al Territorio” è il sottotitolo emblematico, scelto per sottolineare lo stretto legame che unisce il Museo “Baglio Anselmi” di Marsala al vasto comprensorio archeologico che lo circonda: l’area di Capo Boeo, sede del futuro Parco Archeologico, il centro urbano con le molteplici testimonianze dell’abitato e delle necropoli antiche, la laguna dello Stagnone con la fenicia Mozia e Birgi nella prospiciente terraferma.

Il Progetto Scuola Museo che prende avvio con questi primi tre itinerari didattici, programmati nel 2006 e portati a termine alla fine del 2007, grazie al sostegno dell’Assessorato dei Beni Culturali ed Ambientali e della Pubblica Istruzione della Regione Siciliana, si propone di offrire ai docenti e agli studenti delle Scuole Secondarie, Media e Superiore, un primo strumento di approccio didattico alla visita, all’osservazione e alla conoscenza di questa importante struttura museale.

Gli itinerari che questa prima fase del progetto ha previsto sono tre e possono, a nostro avviso, corrispondere a tre grandi tematiche, o moduli didattici unitari, da trattare separatamente o in sequenza, nell’ambito dell’orario curricolare con l’intero gruppo classe, ovvero nell’ambito di attività di laboratorio con gruppi scelti di studenti.

Il primo, che ha anche un carattere introduttivo alla visita del Museo nel suo complesso, si intitola *Il mare racconta* ed è dedicato alla presentazione dei reperti subacquei, primo fra tutti la nave punica per la cui conservazione venne progettato e realizzato, nel lontano 1986, questo Museo.

Il secondo, *Da Mozia a Lilibeo*, vuol dare ragione delle origini della città di Lilibeo, fornendo un utile strumento didattico per la conoscenza del popolo dei Fenici, spesso trattato in modo frettoloso dai testi scolastici; il breve testo si sofferma, in particolare, sulla descrizione dei materiali meglio rappresentati nella sezione del Museo dedicata a Mozia: le stele, per evidenziare i legami culturali tra i due centri ed abituare i giovani visitatori al confronto di reperti diversi.

Il terzo itinerario intende narrare *la città di Lilibeo*, dalla fondazione al periodo romano-imperiale; questa viene descritta nella forma urbana, nelle case, negli elementi della vita quotidiana, nelle tombe e nei culti, in una sintesi di notizie storiche, rigorosamente tratte dalle fonti, di materiali e di contesti archeologici.

Uno degli obiettivi fondamentali è far comprendere il rimando tra reperti esposti, siti archeologici visibili e fruibili nel territorio urbano e fonti storiche: dalla ricerca archeologica alla ricostruzione storica attraverso quel *medium* fondamentale che è il Museo.

L’apparato didattico viene completato, in ciascun fascicolo, da un glossario, che agevola l’approccio con i termini specifici che non possono essere sempre semplificati ma vanno, il più delle volte, spiegati; da semplici schede di verifica, e da una completa bibliografia, che potrà agevolare l’approfondimento degli studenti delle Scuole Superiori, con la guida dei docenti.

Utile strumento alla consultazione degli itinerari è la pianta del Museo, con simboli, esemplificativi di categorie di reperti e, al tempo stesso, di percorsi tematici, e colori, che indicano i periodi storici di riferimento. Simboli e colori, ripetuti, gli uni, nell’intestazione dei paragrafi, gli altri, in corrispondenza del numero delle pagine, hanno la funzione di guidare lo studente nella lettura del testo e soprattutto nella visita al Museo.

La visita guidata, motivata e preparata in classe, oppure libera, secondo l’approccio anglosassone dello “brain-storming”, rivestirà sicuramente un ruolo centrale nell’ambito di ciascuna proposta didattica, punto di partenza, ma anche di arrivo, del percorso della conoscenza, dell’apprendimento creativo dell’allievo che dovrà sentirsi protagonista, e non spettatore, dell’esperienza. Dalla visita del Museo, come suggeriscono il secondo ed il terzo itinerario su Mozia e sulla città di Lilibeo, si potrà passare alla visita delle aree archeologiche del territorio, dove già gli studenti di

molte Scuole della città hanno condotto l'esperienza di trasformarsi in "ciceroni" durante la Settimana e della Cultura, nell'ambito di una proposta formativa della Soprintendenza di Trapani: *Marsala apre le porte all'Archeologia*.

Un'ulteriore tappa del progetto prevede la pubblicazione di un quarto itinerario dedicato alla città di Lilibeo dai primi secoli del Cristianesimo al periodo medievale, completato da alcune schede di lettura su categorie diverse di materiali (ceramica, scultura, mosaico, metalli), finalizzate all'apprendimento di un metodo di decodificazione e descrizione delle opere esposte.

Per concludere, con questo primo progetto Scuola - Museo, prestando attenzione in primo luogo alla funzione didattica del lavoro, abbiamo cercato di presentare gli argomenti - in sé rigorosi e scientifici - in una forma piana ed accessibile che tende a semplificare ma non a banalizzare i contenuti; abbiamo dato risalto al legame tra cultura materiale e ricostruzione storica del territorio, nel tentativo - speriamo almeno in parte riuscito - di fornire ai giovani utili chiavi di lettura di una città antica, la cui memoria si attualizzi nella comprensione e il confronto dell'oggi e si proietti in un domani carico di promesse.

Maria Grazia Griffo

Referente dei Progetti Scuola-Museo  
Soprintendenza per i Beni Culturali ed Ambientali di Trapani



## Il Museo Archeologico Regionale “Baglio Anselmi”

### Il Museo nel Parco

Il Museo Archeologico Regionale “Baglio Anselmi” ha sede a Marsala in uno stabilimento vinicolo, costruzione tipica nella zona di produzione del vino Marsala e in piena attività nell'Ottocento (fig. 1).

Costituito da vari fabbricati con aperture verso il cortile interno, esso garantisce sicurezza, come il *vallum* romano o il *ballium* tardo-medievale.

Il Museo si trova sul promontorio di Capo Boeo, estrema propaggine occidentale della Sicilia, che costituisce il nucleo del parco archeologico di Lilibeo; viene accettata generalmente l'ipotesi che questa area, occupata dall'abitato lilibetano dalla metà del IV secolo a.C. in poi, fu completamente abbandonata contestualmente all'erezione della nuova cinta fortificata da parte degli Spagnoli (metà XVI secolo) e per questo motivo conserva intatta la stratigrafia archeologica.

Oggi occupano l'area soltanto alcuni edifici: durante l'Ottocento furono costruiti sul lungomare una serie di stabilimenti vinicoli, per la lavorazione delle uve e lo stivaggio delle botti.

Inserito quindi all'interno del parco archeologico di Lilibeo (fig.2), il museo è stato scelto negli anni '70 del Novecento per la conservazione del relitto di una nave punica e, successivamente, dal 1986, è sede del Museo Archeologico Regionale, che illustra la storia di Lilibeo e del territorio storicamente connesso, con un ordinamento ad un tempo cronologico e topografico, e che testimonia la storia della città dalla preistoria al medioevo.

Tutta l'area di proprietà demaniale è stata riqualificata recentemente, con la ristrutturazione architettonica degli immobili rurali e del grande complesso architettonico del Baglio Tumbarello, che costituiranno nuovi spazi adeguati alle più moderne esigenze espositive, punto di partenza per la visita del parco in cui vivono insieme archeologia, storia, natura.

Tra le importanti testimonianze archeologiche note da tempo, come l'*insula* romana, o da poco rimesse in luce, come la pavimentazione stradale del *decumanus maximus* o le fortificazioni costiere e le aree destinate a necropoli, un'ulteriore tappa di visita dell'area del parco è la chiesa di San Giovanni Battista al Boeo, che ingloba nella parte sot-



Fig. 1



Fig. 2

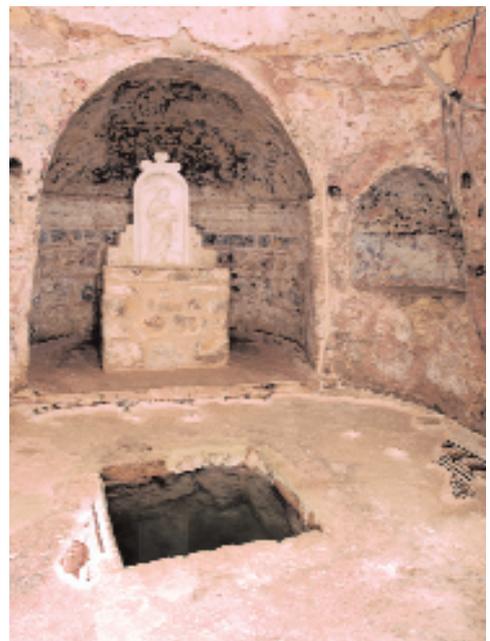


Fig. 3

terranea una polla sorgiva d'acqua dolce (fig. 3) che, da sempre, è stata considerata un dato essenziale per la scelta del sito, al momento della fondazione della città da parte dei Moziesi, immediatamente dopo la distruzione della loro città ad opera di Dionisio di Siracusa, dopo il 397 a.C. La scoperta della statua di Venere nel corso di scavi recenti (fig. 4) conferma l'interesse del sito, che, anche per la presenza di una sorgente ipogeica, è generalmente riferito all'esistenza di un culto oracolare dell'acqua (grotta della Sibilla). La chiesa di San Giovanni e tutta l'area circostante, sul mare, ovvio riferimento a terra delle rotte del Mediterraneo, ha caratterizzato il ruolo della città, inespugnabile base militare cartaginese, contraddistinta dal suo rapporto con il mare attraverso i suoi porti e la laguna dello Stagnone.



Fig. 4

## Il percorso di visita

All'ingresso, appena fuori il grande androne prospiciente il magnifico giardino mediterraneo, con palme, ulivi e piante subtropicali, si trova una ricostruzione moderna di prua rostrata di una nave antica in riferimento al relitto.

Nel lato a sinistra dell'ingresso del museo, in una piccola saletta, sono esposti alcuni pannelli didattici relativi alla localizzazione geografica del sito, alla storia della città di Lilibeo ed alla sua conformazione urbana.

### Sala Lilibeo

Nella grande sala espositiva, con arcate ogivali, che era utilizzata originariamente per lo stivaggio delle botti, sono esposti reperti del territorio marsalese (fig. 5).

Nelle prime vetrine vicino l'ingresso sono alcuni reperti preistorici provenienti dal comprensorio di Marsala (Baglio D'Anna, S. Onofrio, La Falconera) e di Mazara del Vallo (Roccazzo) e una tipologia di reperti provenienti da Mozia, che confermano che l'isola era già abitata prima dell'arrivo dei Fenici.

Una sezione particolare è riservata alla statua di Venere, del tipo *Callipige*, ritrovata nel corso degli scavi condotti nell'area della chiesa di San Giovanni, vicina al Museo.

La statua (fig. 6) rappresenta una figura femminile acefala, nuda, stante, che reggeva con la mano sinistra abbassata l'*himation* che ricadeva verso il basso.

In buone condizioni generali, il reperto presenta delle lacune: metà del braccio destro che, portato obliquamente davanti al corpo, copriva pudicamente il seno, nonché più che la metà del braccio sinistro, che reggeva il ricco *himation* in basso; metà circa della gamba destra e parte della gamba sinistra da sotto il ginocchio.

La statua è alta 1,18 m. ca. e dunque doveva misurare, presumibilmente, almeno 1,70 m. Con il corpo perfetto reso con tenui passaggi di piani fra il corpo nudo ed il pannello del manto, la statua esprime la rappresentazione sensuale del corpo femminile.

Un fondamentale elemento per la identificazione del monumento a cui la statua si riferisce e per la sua datazione, è costituito dal ritrovamento di un frammento architettonico a forma di timpano, riutilizzato come soglia, con una iscrizione in lingua latina, riferibile alla dea Venere e alla sorgente, posta da un personaggio di rango senatorio, il cui nome è perduto. Egli ricorda due tappe della sua carriera (*cursus senatorio*): quella di *leg(atu)s pro pr(aetor)* e quella successiva di *pr(aetor) desig(natus)*. In altre parole, egli era stato prima per così dire l'assistente del proconsole della provincia di Sicilia, e successivamente, avrebbe



Fig. 5



Fig. 6



ricoperto la carica di pretore. L'epigrafe si data su base paleografica nell'ambito del I secolo d.C.

Il tipo *Callipige* καλλιπυγος è l'epiteto di un simulacro di Afrodite venerato a Siracusa. Ateneo (XII 554) ricorda due ragazze che, disputando sulle loro bellezze (fra di loro chi fosse καλλιπυγοτέρα), chiamarono come arbitro un giovane che proclamò vincitrice quella maggiore e se ne innamorò, mentre contemporaneamente suo fratello si innamorò della sorella minore. Entrambe le ragazze per ringraziamento fondarono un tempio dedicato alla dea. Il tipo, identificato da un rilievo di Coo, di scuola rodio-asiatica (metà I secolo a. C.), trova il suo confronto più immediato con la cosiddetta Venere *Landolina* di Siracusa, ritrovata, fra i ruderi di un ninfeo nel 1804 a Siracusa, da Saverio Landolina.

Nelle vetrine successive sono esposti, quindi, i reperti provenienti dalla ricca necropoli di Lilibeo, disposti secondo un criterio cronologico.

Rilevanti sono i reperti di ceramica con decorazione sovradipinta del cosiddetto "Gruppo di Lilibeo" (fine IV-inizio III sec. a.C.); due *lekythoi*, una del "Gruppo Lentini-Manfria", con figura di donna seduta di profilo, con un grande ventaglio nella mano destra; l'altra fusiforme del tipo "Pagenstecher" con figura di cigno dal lungo collo ricurvo (fine IV sec. a.C.).



Interessanti alcuni vasetti plastici (a forma di piede con calzare, testa di negro dai tratti somatici fortemente evidenziati, porcellino), di cui è incerta la destinazione d'uso: generalmente essi si trovano nelle tombe come offerte e nei templi come ex voto. Da notare inoltre varie forme vascolari di vasellame da mensa a vernice nera del III sec. a.C. (*skyphoi* a pareti inflesse, *kantharoi* a corpo carenato, piatti, coppe, patere). Sono esposti inoltre, per intero, alcuni corredi funerari, come quelli rinvenuti in un ipogeo dell'area di S. Maria della Grotta (III, p. 28).

Fra i reperti più significativi, *lagynoi* (fine III - II sec. a.C.) e bicchieri del tipo "a pareti sottili" (I sec. a.C. - I sec. d.C.); un manico d'osso con figura di Isis - Tyche, stante e ammantata, all'interno di una *tholos*, che regge in mano una cornucopia (I sec. a.C.); alcune laminette plumbee iscritte (*defixiones*), una sorta di maledizioni, affidate al defunto ed inviate nel regno dei morti contro qualcuno (v. III, p. 32); una *tessera hospitalis* con iscrizione (I sec. a.C.), che raffigura sul rovescio due mani destre congiunte in segno di amicizia (III, p. 20); varie anse di anfore con bollo, in netta prevalenza importazioni rodie.

Quindi, una edicola funeraria della collezione acquistata dal Salinas nel 1902 e oggi esposta presso il Museo Archeologico di Palermo; l'edicola ha forma di tempietto

(*naiskos*), con decorazione dipinta con tecnica ad affresco in rosso, giallo, verde-azzurro e nero (II, pp. 11-12; III, p. 26) La vetrina seguente contiene una tipologia di terrecotte figurate (maschera teatrale, cane, gallo, Eros su delfino, Eros su cavallo, Eros in groppa ad un'anitra e varie figure femminili stanti e panneggiate), variamente datate fra il III ed il I sec. a.C.; da notare alcune placchette fittili, raffiguranti *gorgoneia* dal volto ovale, bocca carnosa e capigliatura resa a grosse ciocche (I sec. a.C.).



Nella parete di fondo della sala sono esposti resti di altri monumentini funerari in tufo, con decorazione policroma ad affresco e iscrizioni; in particolare, una edicola funeraria costituita da un cippo parallelepipedo, con scena policroma di banchetto funebre e iscrizione (I sec. a.C. - I sec. d.C.), una colonnina funeraria con tabella dipinta raffigurante un giovane con tunica, ai cui lati sono dipinte in rosso due grandi mani alzate (II sec. a.C.), una stele funebre, consistente in un blocco a forma di colonna scanalata, al centro della quale è una tabella rettangolare con iscrizione in greco (incisa e poi colorata in rosso-bruno) nella quale si ricorda un uomo straniero, *Poseidermos* di Marsiglia, morto lontano dalla patria (fine III sec. a.C. - inizi II sec. a.C.) (vedi III, p. 20).

Da notare, quindi, una serie di cornici in stucco policromo, variamente modanate, particolarmente rilevanti per la qualità e la finezza della tecnica di lavorazione: utilizzate come coronamento delle pareti interne delle abitazioni, esse erano fissate mediante grappe (II - I sec. a.C.); sono inoltre documentati frammenti di *geison* dorico, di soffitto in stucco, una antefissa a palmetta.



Seguono gli elementi architettonici, rivestiti da stucco policromo, del monumento funerario a *tholos* su podio cubico (II secolo a.C.), provenienti dalla necropoli monumentale di via del Fante; in particolare, il blocco troncoconico decorato, all'interno, da un grande rosone a petali a rilievo disposti a raggiera e, all'esterno, da una triplice fila di scaglie (III, p. 26).

In fondo, a destra, è una piccola sala dove sono esposte sette epigrafi latine (III, pp. 21-22).



Al centro della sala, da notare una statua di marmo, rinvenuta in mare nei pressi di capo Boeo: essa raffigura un guerriero, forse eroizzato, in posizione frontale, che regge lo scudo ed un mantello con il braccio sinistro (copia romana da originale greco - III sec. d.C.) (fig. 7); una statua virile marmorea (età romano-imperiale).

Tra le più recenti acquisizioni, un tesoretto aureo di età ellenistica (fig. 8) rinvenuto nel mare di Marsala (un anello, alcuni orecchini variamente configurati, un gancio costituito da due teste di leone affrontate).



Fig. 7



Fig. 8

Sono inoltre esposti, al centro della grande sala, due pavimenti a mosaico: il primo raffigura, entro un riquadro delimitato da una treccia policroma, uno stambecco stante (V sec. d.C.), il secondo, proveniente dal vano n. 36 dell'*insula* di Capo Boeo, ha sul bordo un motivo a tenda e una decorazione centrale di esagoni, stelle, rombi e croci sagomate inserite al centro di ottagoni (fine III sec. d.C.).



Un grande plastico esplicativo e una serie di pannelli fotografici illustrano la grande *insula* di età romano-imperiale di Capo Boeo.

Sempre nell'ampio settore centrale della sala sono stati ricostruiti anche i contesti originali di rinvenimento di alcuni scavi condotti di recente in alcune vie del centro storico (*domus* di via Diaz- via Sibilla).

L'esposizione prosegue con la rappresentazione fotografica di acquerelli riproducenti affreschi, ora perduti, di età paleocristiana, e dei pannelli esplicativi sugli scavi archeologici recentemente condotti presso le Catacombe dei Niccolini; sono esposti inoltre reperti di età medievale provenienti dallo scavo dell'ex Convento di San Girolamo (XI-XV secolo).



L'esposizione si conclude in questa sala con una sezione particolare riservata all'importante ed unico ritrovamento dell'ipogeo di *Crispia Salvia* (v. III, pp. 29-30): un altare per le libagioni ricoperto da stucco bianco e decorazione policroma in rosso e bruno, quattro coperchi (relativi ai vasetti murati al pavimento per contenere cibi o liquidi), una lucerna. L'epigrafe in lingua latina indica con il nome di *Crispia Salvia* la defunta a cui il marito, *Iulius Demetrius*, avendo vissuto con lei quindici anni, dedica un dolce pensiero; la lastra fittile era affissa alla parete della camera funeraria e fu spezzata in antico in quattro frammenti, uno dei quali è rimasto cementato sulla parete dell'ipogeo.



## Sala nave punica



Fig. 9

## Le anfore

Nella grande sala della nave punica sono esposti anche altri reperti provenienti da ricerche subacquee.

Il relitto definito con la lettera "A" fu scoperto nel 1983 dal Comando della Guardia di Finanza lungo la costa meridionale, in prossimità del Lido Signorino; dalla successiva esplorazione fu recuperato il carico (v. pp. 32-35).

E' stata esposta una serie di anforette dal corpo stretto e allungato, solcato da scanalature orizzontali, datate alla seconda metà del XII secolo, in epoca normanna. E' esposta nella stessa sala inoltre una vasta tipologia di anfore, di provenienza sottomarina, riconducibili a diverse fabbriche di produzione distribuite in un ampio arco cronologico (v. pp. 21-22).

Con il termine anfora (ἀμφορεύς da ἀμφι-φέρω, vaso a doppio manico) si indicava nell'antichità sia una misura di capacità corrispondente circa a 26 litri, sia un tipo di contenitore di terracotta usato per il trasporto di merci liquide o semiliquide (vino, olio, conserve di pesce, frutta).



Nell'antichità non vi fu una sola regione del Mediterraneo, affacciata sul mare o prossima ad esso, che non produsse anfore per commercializzare i propri prodotti.

L'anfora fu uno dei simboli dell'economia locale o regionale che l'aveva espressa. La diversificazione geografica, e quindi culturale, delle aree di produzione influì sulla forma dei vasi che tuttavia conservarono per secoli caratteristiche determinate in primo luogo dalla funzionalità: un collo fatto in modo da potere essere sigillato con un tappo, una spalla più o meno ampia sopra un ventre di forma per lo più cilindrica, il fondo a puntale (per adagiare il vaso in uno strato di terra o di sabbia) oppure piatto, e infine le anse, generalmente due, di forme spesso molto differenti.



Poiché le anfore trasportavano prodotti alimentari è evidente che esse consentono di verificare il potenziale di una economia agricola e le sue capacità di commercializzazione.

La frequente presenza di vistose tracce di resina al loro interno assicura la loro funzione come contenitori di vino. L'assenza di fonti naturali di acqua dolce in molte isole del nostro mare, autorizza anche l'ipotesi di un rifornimento idrico effettuato, come del resto avviene ancora oggi, con navi cisterna.

Se da un dato reperto è possibile sapere cosa conteneva, è importante conoscere quale tipo di società produceva quei prodotti e in quale tipo di azienda agricola, con quale tipo di organizzazione della produzione, quale era lo status sociale del proprietario dell'azienda, dell'armatore navale, se queste due figure si identificavano in una stessa persona: un semplice vaso utilitario, l'oggetto "anfora", finisce per diventare un fossile-guida indispensabile per comprendere la storia economica antica.

La storia della distribuzione tipologica delle anfore si lega indissolubilmente alla produzione del vino.

La maggior parte degli esemplari di anfore infatti era realizzata per il trasporto del vino di proprietari terrieri che, in tempi e modi diversi, commercializzarono il loro prodotto.



L'espansione di questo colossale mercato da un punto di vista quantitativo raggiunge l'acme durante l'Impero romano e non sarà poi più eguagliato fino al sorgere dei traffici con le Americhe nel XVI secolo.

Con gli inizi dell'Impero romano anche le province più ricche, come la Spagna e la Gallia, cominciarono ad esportare i loro prodotti: in particolare il vino e le conserve di pesce.

L'allevamento del pesce e la sua manipolazione (salagione e conserva) veniva praticato in quasi tutte le ville maritti-

me lungo le coste del Mediterraneo, dotate di grandi peschiere, come è documentato dalla presenza di grandi vasche sul promontorio di Capo Boeo.

Nei primi due secoli dopo Cristo la produzione delle conserve di pesce sembra divenire un carattere quasi esclusivo delle coste spagnole, che invadono letteralmente con i loro prodotti i mercati italiani. A partire dal III secolo d.C. la conserva di pesce spagnola venne parzialmente sostituita da quella tunisina; dall'Africa provenivano olio e conserve di pesce (Tunisia), ma anche vino (Mauretania e Tripolitania), per non parlare ovviamente del grano e dell'olio.

La caratteristica base terminante a punta delle anfore da trasporto è la peculiarità per l'immagazzinamento di questi recipienti nelle stive delle navi o nei magazzini. Per questo, disponendo un certo numero di anfore in più file, non si potevano sfruttare tutti gli spazi, come avviene oggi con i moderni *container*. A questo problema si ovviava con una disposizione del carico nella stiva a scacchiera (fig. 10), in modo da permettere l'inserimento dall'alto di un'anfora ogni tre o quattro colli di anfore dello strato inferiore. In questo modo si potevano creare due o più piani sfalsati di anfore, in modo da utilizzare razionalmente lo spazio della stiva.

Secondo una tecnica molto antica, fra le spalle delle anfore era lasciato un piccolo spazio finalizzato all'inserimento di paglia, giunchi o rametti che ammortizzassero urti pericolosi fra i vasi.

Il carico andava effettuato con particolare perizia non soltanto per conservare integre le merci: dalla disposizione dei contenitori dipendeva anche l'assetto e la stabilità della nave. Un carico maldisposto poteva infatti rendere la nave assai meno governabile o causarne l'affondamento in caso di condizioni meteorologiche non buone.

Indipendentemente dal carico, una nave era munita per ogni viaggio della zavorra necessaria a equilibrarla e a governarla.

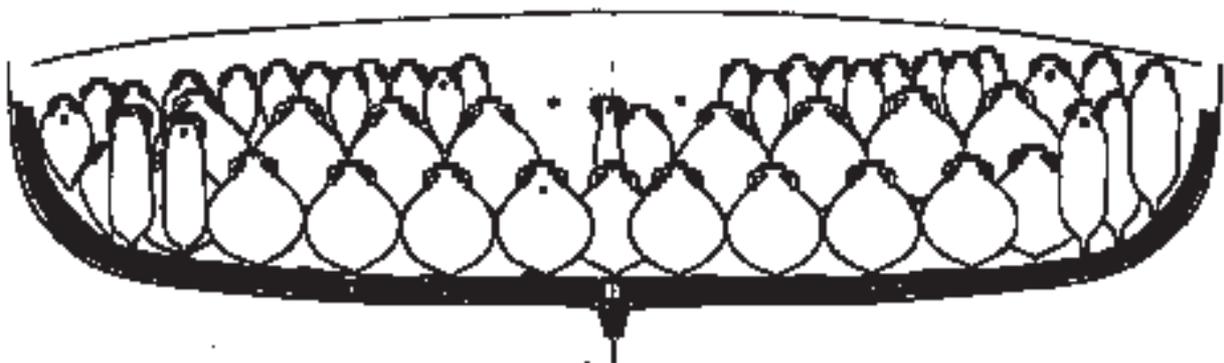


Fig. 10



Fig. 11



Talvolta, in assenza di carico, si provvedeva a utilizzare opportune quantità di pietre, ma, generalmente, per motivi di economicità, l'armatore faceva in modo che la nave trasportasse merci anche nel viaggio di ritorno. Nell'impossibilità di ricostruire il tonnellaggio medio delle grandi navi antiche possiamo solo far riferimento ad esempi documentati dalla ricerca scientifica: fra i relitti meglio conosciuti, quello noto come *Mandrague de Giens* trasportava dalle 6500 alle 8500 anfore, per un totale di 450 tonnellate; la nave di Albenga, con 12.000 anfore circa, aveva una capacità di 500-600 tonnellate.

## Il relitto della nave punica

Un riferimento merita, nel nostro contesto del Mediterraneo occidentale, il rinvenimento del relitto della nave punica, nave da guerra esile e snella, che aveva infatti una stazza di sole 120 tonnellate.

Tra i relitti rinvenuti nel Mediterraneo, la nave punica di Marsala rappresenta, alla luce delle attuali conoscenze, dagli anni '70 del Novecento ad oggi, l'unica imbarcazione da guerra scavata, conservata e pubblicata con criteri scientifici.

Già al tempo del suo recupero si trattava di un reperto molto interessante per la storia della navigazione del Mediterraneo e ancora oggi, trent'anni dopo, la sua importanza rimane tale, grazie anche al considerevole interesse di cui è oggetto da parte della comunità scientifica internazionale.

Il relitto è stato rinvenuto da una missione inglese diretta da Honor Frost nel 1971, nel tratto di mare al largo dell'Isola Grande, presso l'imboccatura nord della Laguna dello Stagnone di Marsala; negli anni 1971-1974 fu realizzata la raccolta dei dati *in situ*, il recupero del legno e l'immediato processo di conservazione e restauro.

Fra il 1975 e il 1978, a Marsala, presso lo Stabilimento Vinicolo C. Pellegrino, tutti i legni recuperati furono conservati in vasche di acqua dolce (fig. 11) e, successivamente, immersi in vasche con una cera sintetica (polietilene glycol - PEG 4000 ad alta percentuale), dissolta in acqua a diverse combinazioni e temperature; alla fine del trattamento in vasca, il legno, lasciato asciugare, fu successivamente assemblato nei locali del Baglio Anselmi, non ancora destinato a museo. Per un breve periodo vennero allora esposti al pubblico i calchi originali realizzati al momento del recupero (fig. 12).

Nel 1978 il legno conservato, insieme con le integrazioni in legno moderno, venne montato sul supporto metallico



Fig. 12

attuale, ad opera di tecnici locali, i fratelli Bonanno, secondo le linee dello scafo suggerite da Austin P. Farrar, un ingegnere navale della missione inglese.

Le condizioni architettoniche dei locali espositivi, però, non erano in quel momento idonee: si decise allora di proteggere la nave con il grande tendone di plastica; la visione del relitto era possibile attraverso alcune finestre trasparenti (fig. 13).

Nel 1986 furono ultimati i lavori di ristrutturazione architettonica dell'edificio, con l'allestimento espositivo di un'altra grande sala, dove furono esposti i reperti archeologici provenienti dagli scavi dell'antica Lilibeo.

Nel mese di maggio del 1999 finalmente è stato smontato il grande tendone di plastica che per ventuno lunghi anni ha protetto il relitto; è stato infatti progettato, realizzato e più recentemente collaudato l'impianto di climatizzazione all'interno della grande sala espositiva.

Il relitto della nave di Marsala è l'unico documento oggi noto per conoscere la tecnica di costruzione navale seguita dalle maestranze puniche.

È noto che i Fenici e, successivamente, i Cartaginesi, abili navigatori, erano dotati di capacità indiscusse nel campo della cantieristica navale.

I sistemi di costruzione navale noti nell'antichità sono tradizionalmente due: fissare direttamente il fasciame, dopo aver sistemato la chiglia e inserire, in una fase successiva, l'ossatura (sistema su fasciame o a guscio); oppure, al contrario, montare l'ossatura sulla chiglia, precedentemente preparata, e rivestire lo scheletro con i corsi di fasciame, per formare l'involucro della nave (sistema su ordinate o su scheletro, tutt'ora usato nelle costruzioni navali). Nel primo caso, il fasciame gradualmente determina la forma della carena, durante il montaggio; nel secondo caso, come nella nave punica di Marsala, è lo scheletro che ricopre il ruolo strutturale più importante, perché determina la forma della carena e ne assicura la solidità.

Per le attività commerciali i Fenici utilizzavano navi da trasporto con grande capacità di carico, generalmente di lunghezza variante fra i venti e i trenta metri, larghezza fra i sei e sette metri (fig. 14a); le navi che componevano la flotta da guerra erano invece più snelle (fig. 14b).

Caratteristica importante di quest'ultimo tipo di imbarcazione era la prua, dove veniva sistemato il rostro, una punta di bronzo variamente sagomata che, sotto la linea di galleggiamento, veniva utilizzata in battaglia per spezzare i fianchi delle navi avversarie.

Del relitto di Marsala, di linea slanciata, si conservano per circa dieci metri di lunghezza e tre di larghezza, la parte poppiera e la fiancata di babordo.



Fig. 13

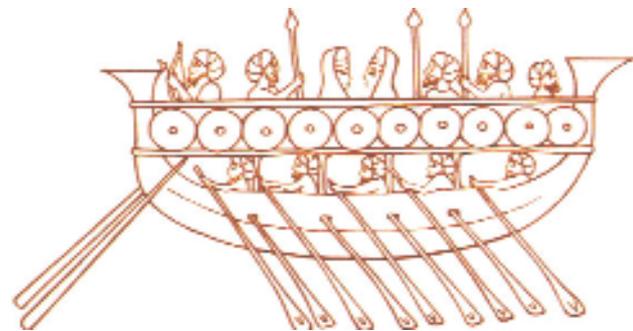


Fig. 14a

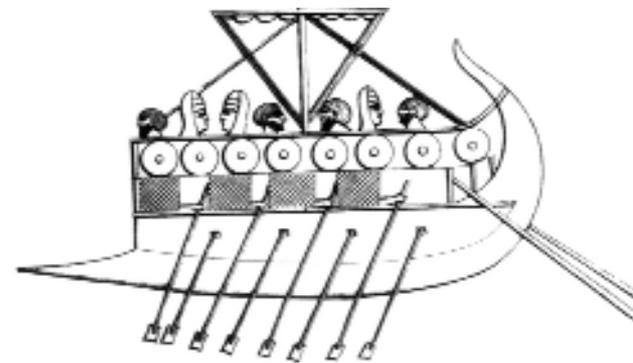


Fig. 14b

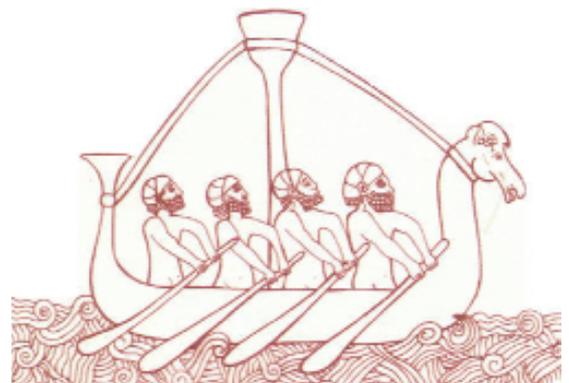


Fig. 14c

E' possibile definirne ipoteticamente la lunghezza di m. 35, la larghezza di m. 4,80, la stazza di 120 tonnellate, con un possibile equipaggio di 68 vogatori, 34 per lato, che azionavano i 17 remi di ogni fiancata.

La carena é realizzata con fasciame semplice sorretto internamente da un'ossatura di madieri e ordinate, in alternanza regolare; il fasciame era rivestito e protetto sul lato esterno da lamine di piombo, fissate con chiodi di rame. La parte rostrata della prua è stata ricostruita grazie al recupero di un elemento, la zanna di tribordo, rivestita in bronzo, della *Sister Ship*, un secondo relitto posto a circa 70 metri di distanza dal luogo di rinvenimento della nave punica.

L'eccezionalità di questo reperto deriva dalla presenza di linee-guida e di segni dell'alfabeto fenicio-punico (fig. 15), incisi e dipinti sul fasciame in due sequenze, che favorivano l'assemblaggio di differenti strutture, ricavate separatamente con l'aiuto di sagome prestabilite. Le linee-guida e i segni hanno consentito di ricostruire le procedure e le tecniche delle fasi costruttive seguite dalle maestranze puniche: l'imbarcazione, infatti, a guscio portante, fu costruita con una notevole velocità, quasi in serie, secondo quanto era noto dalle fonti letterarie, in particolare da Polibio e Plinio.

La freschezza dei colori del fasciame e del pagliolo, nonché dei segni degli attrezzi dimostrano che la nave era nuova e che venne varata in fretta. Infatti anche il mastice, che fu usato per riempire i vuoti fra le ordinate nel guscio di tavole dello scafo, non ebbe il tempo di indurirsi.

Insieme ai resti del relitto sono esposti nelle vetrine in fondo alla stessa sala, materiale ceramico vario riferibile alla dotazione di bordo; funi e spaghi intrecciati di diverso spessore di sparto, la graminacea dalle cui foglie si ricava una fibra utilizzata per cordami, reti, panieri e carta (*Stipa tenacissima* e *Lygeum spartum*); una ramazza di frasche; steli di una pianta simile alla *Cannabis sativa*; foglie e ramoscelli di *phylleria*.

Questi reperti, insieme ai dati epigrafici e alle determinazioni al Carbonio 14, concordano nel datare la nave alla metà del III secolo a.C.: con tutta probabilità essa affondò il 10 Marzo del 241 a.C., nel corso della battaglia navale combattuta nel mare delle Egadi che concluse la prima guerra punica.



Fig. 15



## La collezione di anfore



Fig. 16

Le anfore sono i contenitori da trasporto più diffusi dell'antichità; la loro solidità, la loro quantità, la loro presenza capillare in tutti i siti archeologici e lungo tutte le coste del Mediterraneo le indicano come i reperti più conosciuti relativi alle civiltà antiche.

Le forme e le tipologie dei contenitori cambiavano di area in area, di città in città e venivano prodotti tipi diversi in epoche diverse.

Le anfore erano essenziali per trasportare prodotti; merci originarie del Mediterraneo orientale viaggiavano in mare verso Occidente, in Italia, in Francia o in Spagna e prodotti provenienti dal Mar Nero potevano raggiungere le coste dell'Egitto o della Tunisia.

Sono contenitori molto resistenti e funzionali: la forma è allungata per poter essere stivate all'interno delle navi, sono provviste di anse per poter essere trasportate facilmente e l'imboccatura, stretta, era chiusa con tappi di sughero o di ceramica e sigillata con la pece.

In fondo alla sala della nave punica e in quella adiacente sono rappresentate molte tipologie appartenenti a più di mille anni di storia - dal VI secolo a.C. al VII secolo d.C. - e relative essenzialmente alle tre grandi civiltà che si sono succedute sulle coste del Mediterraneo, greca, fenicia e romana (fig. 16).

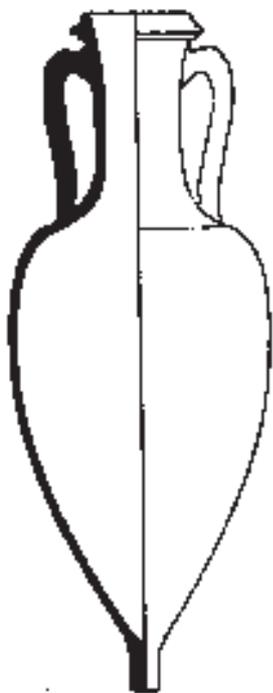


Fig. 17

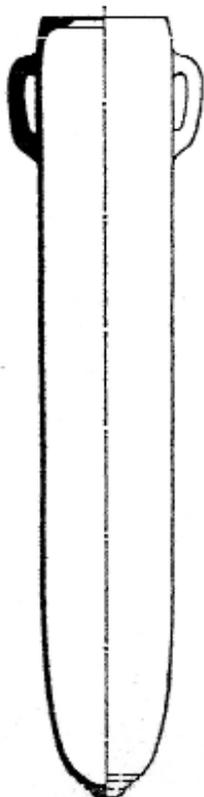


Fig. 18

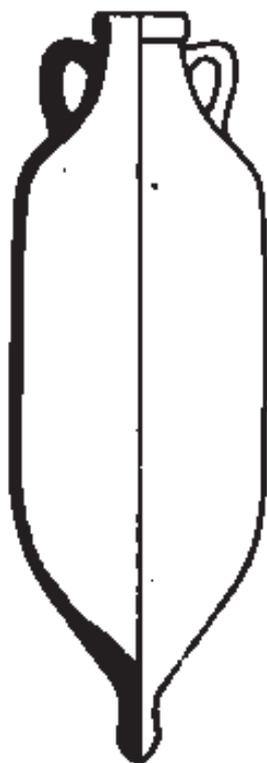


Fig. 19

Le anfore greco - italiche, così chiamate perché sembrano essere state prodotte nelle aree meridionali della penisola italiana e specialmente nelle colonie di origine greca, appaiono all'inizio del IV secolo a.C. e, con molte varianti, sono presenti fino al II secolo a.C. Sono contenitori molto diffusi nel bacino centro - occidentale del Mediterraneo ed erano utilizzate per trasportare vino.

La forma è slanciata, il corpo è a forma di cuore e il fondo è caratterizzato da un **puntale** cilindrico (fig. 17).

Le anfore di origine fenicia e punica (fig. 18) sono molto caratterizzate dal punto di vista della forma e facilmente riconoscibili perché traggono ispirazione da modelli provenienti dalle coste del Vicino Oriente.

E' possibile che questi contenitori, così allungati e conosciuti con il nome di "anfore a siluro", fossero utilizzati per trasportare alimenti solidi; i Fenici infatti, erano specializzati nella produzione di salse di pesce e nella conservazione del pesce con il sale.

Questo tipo è frequente nel Mediterraneo dal V al III secolo a.C. ed è caratterizzato da piccole anse, dall'imboccatura piana e dal fondo decorato con profonde scanalature.

Le anfore romane (fig. 19) hanno dimensioni notevoli e le forme sono specializzate secondo le aree di produzione delle derrate; questo tipo è d'origine africana - l'odierna Tunisia - e veniva utilizzato per trasportare l'olio prodotto in questa regione.

Il corpo è cilindrico e molto capiente, l'imboccatura era funzionale al versamento del liquido, mentre il **puntale** doveva essere molto solido per evitare rotture del fondo. Il periodo di produzione è compreso dal III al V secolo d.C.



## La nave punica di Marsala

### Il recupero

Si deve alla casuale scoperta di alcuni pezzi di legno e di alcuni frammenti di ceramica avvenuta nel 1969, ad opera del capitano di una **draga**, un certo Diego Bonini, che raccoglieva sabbia dal fondo dello Stagnone per una fabbrica di vetro, l'inizio dell'avventura che portò al rinvenimento della nave punica.

L'archeologa inglese Honor Frost si recava a fare le prime indagini subacquee nel sito (fig. 20), al largo della punta nord occidentale dell'Isola Lunga che, durante due successive campagne di prospezioni condotte nel 1970 e nel 1971, si rivelò un vero e proprio cimitero di navi.

Dalle fonti storiche sappiamo che, a causa dei fondali bassi e sabbiosi che circondavano l'antica Lilibeo e delle correnti marine (fig. 21), le navi erano obbligate, per entrare dentro il porto esterno alla città, oggi chiamato di Punta d'Alga dalla stretta lingua di terra che lo delimita, a seguire una rotta ben precisa, che da Favignana costeggiava esternamente l'Isola Lunga per dirigersi verso lo Stagnone. E' noto anche che lo specchio di mare tra le Isole Egadi e lo Stagnone fu teatro della battaglia che pose fine alla prima guerra punica, con la vittoria dei Romani dopo ben nove anni di inutile assedio alla città di Lilibeo (v. pp. 32-33).

Venne quindi organizzata una missione, composta da archeologi subacquei, architetti, ingegneri e fotografi, finanziata dall'Accademia Britannica di Roma e da una serie di sponsors privati, sotto la tutela della Soprintendenza alle Antichità della Sicilia Occidentale, allora competente per territorio, che, durante quattro campagne di scavo condotte dal 1971 al 1974, portò a termine lo scavo del **relitto** più interessante tra quelli individuati, segnalato sul fondo da molte pietre di **zavorra** e da poche anfore commerciali.

Dopo avere ripulito il sito dalla sabbia e dalle alghe sedimentatesi nel tempo, grazie ad una **sorbona** (fig. 22), una specie di aspira-



Fig. 20

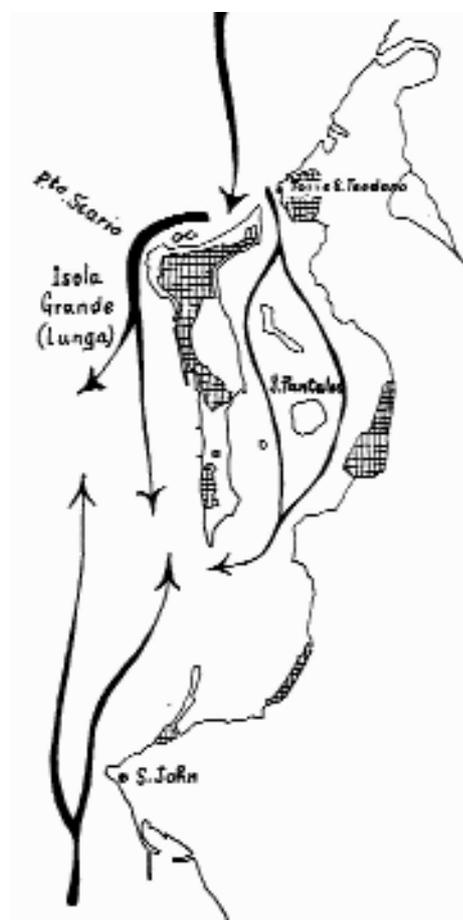


Fig. 21

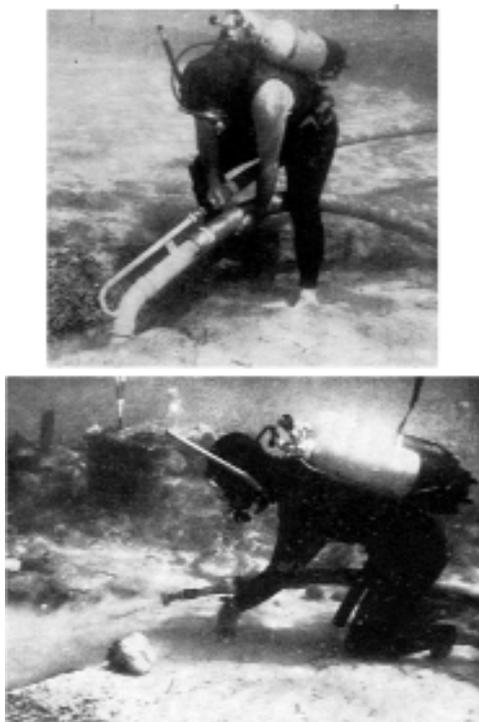


Fig. 22



Fig. 23



Fig. 24

polvere subacqueo, venne eseguito il rilievo fotografico e grafico del relitto, grazie alla **quadrettatura** (fig. 23) con tubi piantati nel fondale marino e lo **scavo stratigrafico**, che portò alla luce le parti strutturali della nave e i materiali in essa contenuti.

Man mano che lo scavo procedeva, le parti del relitto portate alla luce venivano poste entro grandi vasche di acqua dolce per eliminare il sale che si sarebbe trasformato in cristalli non appena il legno si fosse essiccato (fig. 11). In una seconda fase, per evitare che il legno antico subisse deformazioni, veniva immerso in una soluzione di acqua e **cera sintetica** (polietilene glicol) per impregnarne la struttura interna. Infine veniva operato un essiccamento artificiale per eliminare tutta l'acqua residua.

Per la ricostruzione del relitto furono scelti i magazzini dell'ex stabilimento vinicolo Baglio Anselmi, non ancora destinato a Museo (fig. 24).

Il relitto è stato ricostruito secondo lo stesso metodo che avevano utilizzato gli antichi carpentieri navali, a partire dall'elemento fondamentale della sua struttura, la **chiglia**, fissando a questa le diverse parti del **fasciame**, all'interno di una struttura in acciaio poggiata su grandi blocchi in cemento (fig. 25). Per completare le linee della nave sono state inserite delle tavole in legno nuovo, il cui colore più chiaro consente al visitatore di distinguere l'integrazione. La sala della nave punica, arricchita dall'esposizione, entro due vetrine, dei materiali pertinenti al relitto e di alcune anfore che facevano parte della dotazione di bordo, costituisce, sin dal momento dell'inaugurazione del Museo Archeologico "Baglio Anselmi", una delle attrattive più importanti e una tappa fondamentale dell'itinerario di visita.



Fig. 25

## La struttura della nave

Dell'antica nave si è conservata la parte **poppiera** e la **fiancata di babordo**, per circa dieci metri di lunghezza e tre di larghezza. Al momento della scoperta lo scafo si presentava ingombro di pietre di zavorra di origine vulcanica, provenienti, con tutta probabilità, dalle coste laziali; la presenza di zavorra, normalmente utilizzata per stabilizzare il peso dell'imbarcazione, insieme all'esiguità del carico, costituito da poche anfore commerciali e da frammenti di vasellame da mensa, consentivano di escludere l'ipotesi che si trattasse di una nave da trasporto. Le pietre erano sistemate nella stiva sopra uno strato di ramoscelli che servivano a proteggere lo scafo (fig. 26). Si è notato che parte del mastice che veniva utilizzato per chiudere le fessure tra i legni è rimasto attaccato alle pietre di zavorra e ai rami sul fondo della nave: indubbia testimonianza della fretteolosità con cui venne varata la nave. Il fatto poi che tali rami fossero ancora verdi al momento del rinvenimento può significare che l'imbarcazione affondò poco tempo dopo il suo varo.

L'imbarcazione era costruita secondo la tecnica, tipica del mondo antico, detta "a guscio portante" - in inglese "shell first" - basata sulla realizzazione prima del **fasciame** e poi della struttura interna. Alla trave principale, detta **chiglia**, venivano agganciati, di taglio, con il sistema "a **tenone e mortasa**", costituito cioè da elementi ad incastro, i corsi di fasciame. Sorprendente la sagoma a spigolo che alcuni di essi mostrano vicino alla **linea di galleggiamento**, accorgimento che forse può mettersi in relazione con l'aspetto idrodinamico di uno scafo concepito per la velocità. L'ossatura interna, costituita da **madieri** e **ordinate**, (fig. 27) veniva fissata ai primi undici corsi di fasciame con chiodi battuti dall'esterno verso l'interno; quindi venivano inseriti gli altri sei corsi di fasciame caratterizzati dallo spigolo vivo. Per il fasciame era stato utilizzato pino silvestre e marittimo; per i madieri, quercia ed acero; per le ordinate e la chiglia, pino ed acero.

La parte esterna dello scafo era rivestita da lamiere in piombo, fissate con chiodini in bronzo, per evitare che i legni venissero attaccati sottacqua dai molluschi marini, mentre un tessuto impermeabilizzante, poiché impregnato di una sostanza resinosa, stava tra il fasciame ed il rivestimento metallico.

Una delle caratteristiche più interessanti di questa nave sono i segni geometrici, le linee-guida e le lettere dell'alfabeto fenicio-punico, dipinte o incise, per guidare le fasi di costruzione (fig. 28). Si distinguono: segni geometrici che identificavano la posizione dei madieri; segni alfabetici in



Fig. 26



Fig. 27



Fig. 28



Fig. 29

diverse combinazioni, di una, due o tre lettere, che molto probabilmente identificavano tre diverse fasi di fabbricazione della nave. Ad esempio, sul terzo corso di fasciame in prossimità della poppa, si è riconosciuta la parola “curva”, mentre una associazione di due lettere “W” (waw) si trova scritta sempre vicino ad un chiodo, per cui si ritiene che possa indicare proprio il punto in cui questo doveva essere fissato. Che fosse prevista una parziale prefabbricazione delle parti di fasciame è testimoniato dalle impronte circolari lasciate dal fondo di un vaso di vernice a cavallo tra due corsi di fasciame, pertinenti alla zona ricurva dello scafo: è evidente che il vaso di vernice deve essere stato poggiato quando le tavole erano unite su un piano orizzontale.

La nave punica è dunque una testimonianza archeologica di quanto riferito dagli storici antichi riguardo all’abilità dei carpentieri navali punici e alla velocità di costruzione delle navi durante la prima guerra punica.

## I materiali di bordo

Possiamo farci un’idea sulla vita di bordo, sulle abitudini alimentari e le attività dei marinai, sulle attrezzature che facevano parte della dotazione della nave, attraverso i materiali rinvenuti nel relitto, esposti in due vetrine lungo la campata destra della sala.

Ad esempio, dalle ossa di animali recuperate, tagliate a pezzi in quanto già macellate, apprendiamo che la dieta dei marinai era prevalentemente a base di carne di ovini, bovini, suini, e di selvaggina, cotti alla brace o precotti con il metodo della salagione, dato che non sono state trovate pentole adatte alla cottura delle carni. Sicuramente il vino accompagnava i pasti, a giudicare dalla presenza di anfore vinarie (fig. 29) rivestite di resina, come era solito nell’antichità.

L’assenza di noccioli di frutta fresca e la presenza invece di noccioli di olive e gusci di noce in mezzo alle frasche che proteggevano lo scafo dalla zavorra, probabile frettoloso pasto dei carpentieri navali, potrebbe significare che la nave sia stata varata durante i mesi autunnali o invernali.

Si è molto discusso sulla presenza nella nave di Marsala di **Cannabis**, rinvenuta sotto forma di ramoscelli (fig. 30), insieme a resti di cibo, nella cavità della chiglia, e sotto forma di steli all’interno di due ceste in fibra vegetale intrecciata, assai simili alle “coffe” tunisine (fig. 31). Forse le foglie di Cannabis servivano per fare un infuso, una bevanda corroborante che dava coraggio e forza agli uomini che si apprestavano a combattere, o ad affrontare complicate ed estenuanti manovre con i remi, un corrispettivo del

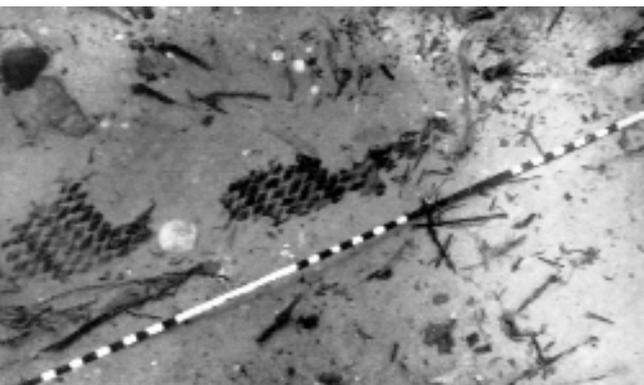


Fig. 30

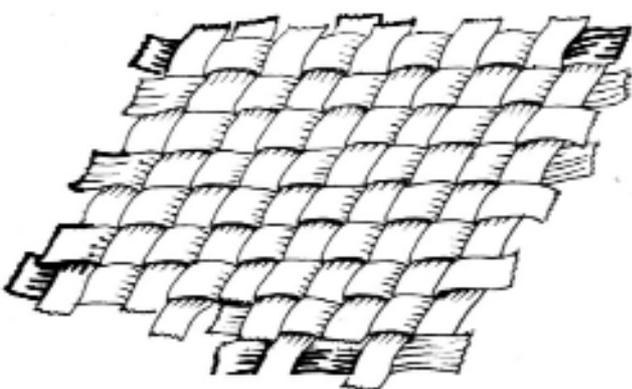


Fig. 31

bicchierino di rum che veniva somministrato ai marinai inglesi ancora nell'Ottocento.

Tra la dotazione di bordo è emersa dal mare una piccola scopa in sparto (fig. 32), una fibra vegetale ancora oggi utilizzata per la fabbricazione di panieri. Dello stesso materiale venivano realizzate corde e gomene di vario spessore (fig. 33), che potevano essere utilizzate per l'ancoraggio, oppure per rinforzare parti dello scafo, come dimostra una raffigurazione di **liburna** nella Colonna Traiana (fig. 34). Il cordame veniva **impiombato**, ossia intrecciato e rinforzato, grazie ad uno strumento in legno terminante a punta, rinvenuto a bordo, ancora oggi utilizzato e chiamato **caviglia** (fig. 35).

E' evidente che la vita di bordo alternava i momenti dedicati al lavoro e alla manutenzione delle attrezzature essenziali alla navigazione, a quelli dedicati al riposo. Dalla parte centrale del relitto, che è stata definita "cucina" per la tipologia dei materiali rinvenuti, provengono resti di cibo, anfore, vasellame di bordo, costituito dal tipico corredo dell'equipaggio: boccali, piatti, ciotole; un mortaio; le ceste con gli steli di Cannabis, tappi in sughero (fig. 36) per le anfore da trasporto.

Oltre ai chiodi in bronzo o in ferro, gli uni utilizzati per la parte dello scafo a contatto con l'acqua, gli altri per la parte emersa, sono stati trovati pochissimi oggetti in metallo; tra le armi soltanto un pugnale, fatto sorprendente se la nave punica deve interpretarsi come una nave da guerra. A giudicare dall'inclinazione della chiglia sottacqua, sembrerebbe che la nave sia stata speronata e che una parte di essa sia rimasta protesa sopra la superficie del mare a causa della scarsa profondità, consentendo il salvataggio dei marinai e dei soldati. Non a caso infatti sul relitto sono stati ritrovati soltanto pochi resti umani, assai probabilmente riconducibili ad un individuo.



Fig. 32

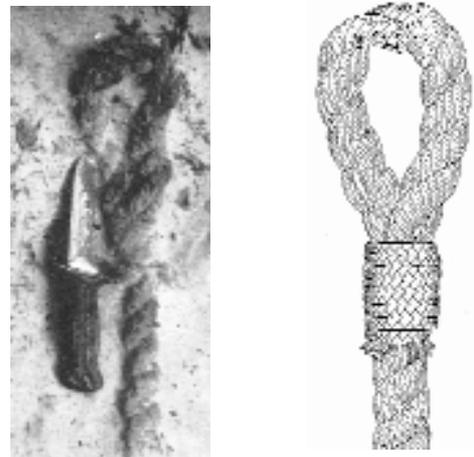


Fig. 33



Fig. 34



Fig. 36



Fig. 35



Fig. 37

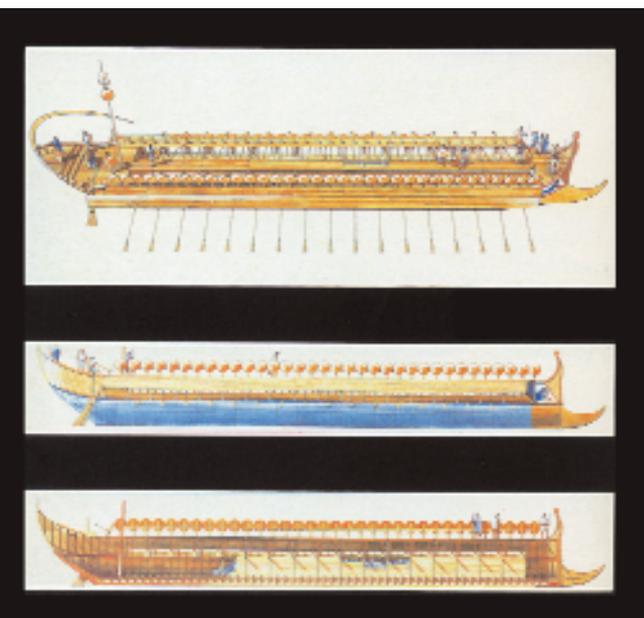


Fig. 38

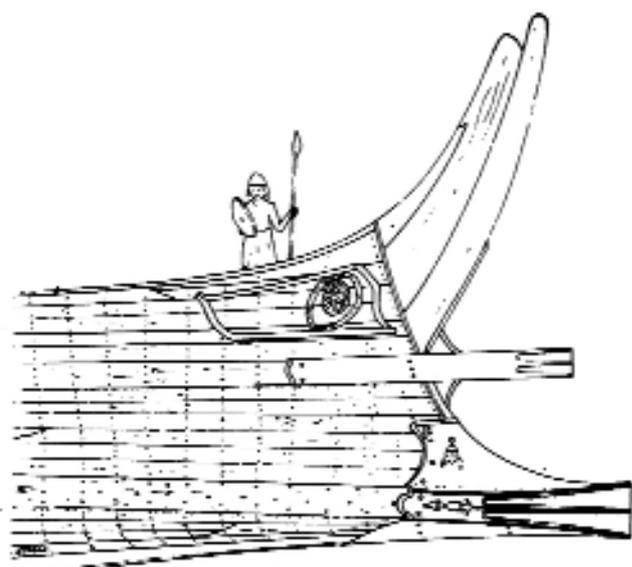


Fig. 39

## Navi da guerra o imbarcazioni ausiliarie? Un quesito ancora aperto

Una nave così simile alla prima da essere definita “sister ship”, nave sorella, fu rinvenuta, a circa 70 metri dalla prima, nel 1973, con la chiglia spezzata in due parti, scaraventata a due angoli diametralmente opposti così da far ritenere che anche questo relitto, come la nave punica, fosse stato affondato in modo violento. Mentre la nave punica ha restituito la parte di poppa, la “nave sorella” ha conservato i resti della ruota di prua (fig. 37), per cui con l’unione dei dati la missione inglese ha ricostruito un unico modello di nave punica (fig. 38).

La nave punica, nel disegno ricostruttivo della missione inglese, si presenta come una tipica nave “lunga” e veloce da combattimento: lo scafo lungo circa 35 m. e largo 4.80 m., con un rapporto di 1:7 tra le due dimensioni; la stazza di 120 tonnellate; propulsa da 17 remi per lato, azionati in tutto da 68 marinai, disposti a due a due per ciascun remo.

Se la “nazionalità” punica delle navi è stata provata con la presenza di lettere dell’alfabeto fenicio-punico sui corsi di fasciame, di contro la provenienza delle pietre di zavorra dalle coste laziali può significare che si trattava di una nave romana costruita da carpentieri punici, prigionieri di guerra, oppure che pietre di zavorra provenienti da navi forse affondate venissero riutilizzate nei cantieri cartaginesi. Anche la datazione della nave al III sec. a.C., sulla base dell’analisi del radiocarbonio 14 presente nei resti organici del relitto (ramoscelli, legni di vario genere, resti di pasto), viene messa in dubbio in base all’esame della ceramica rinvenuta a bordo che si data nell’arco cronologico di ben due secoli.

Oltre che per le linee affusolate, tipiche delle “long ships” (navi lunghe), le navi di Marsala sono state interpretate come navi da guerra sulla base dell’originaria presenza di un **rostrum** sulla nave sorella (fig. 37).

Il rostrum era un’appendice fissata alla prua delle navi da combattimento con la funzione di speronare le navi nemiche grazie a manovre di aggiramento, di centratura del bersaglio e di indietreggiamento, effettuate a forza di remi. La sua forma poteva essere ad unica appendice, più o meno ricurva verso l’alto, come quella ipotizzata per la nave punica di Marsala (fig. 38), oppure a tridente, costituito da un robusto rivestimento in bronzo di un supporto ligneo, solidamente ancorato alla prua della nave, come il rostrum recuperato nelle acque di Athlit (Israele) (fig. 39) o quello proveniente dal mare delle Isole Egadi (fig. 40). Il rostrum della nave punica era un’appendice della struttu-

ra fondamentale della nave, costituita da due legni ricurvi verso l'alto, inchiodati ai lati della chiglia, simili a due “zanne di elefante”, e da un terzo elemento centrale, non più esistente, in origine collegato alla **ruota di prua** tramite un incastro (**tenone**) e ai bracci laterali con dei chiodi. Intorno ai legni ricurvi sono state rinvenute tracce di tessuto imbevuto di resina e un frammento di lamina in piombo, per cui si ritiene che il rostro fosse rivestito di metallo per una maggiore resistenza. E' stato ipotizzato che la funzione della “zanna” centrale fosse quella di una specie di “pungiglione”, destinato a spezzarsi dopo essere penetrato nello scafo della nave nemica, in modo che con una manovra di arretramento la nave attaccante potesse sganciarsi da quella avversaria, destinata ad affondare a causa della falla praticata dal rostro (fig. 41).

Contro questa ricostruzione, sicuramente molto affascinante, dei relitti di Marsala come navi puniche da guerra affondate durante la battaglia delle Egadi che pose fine alla prima guerra punica, sono state avanzate diverse critiche che riconducono a due ipotesi: o l'appendice aveva la funzione di tagliamare (fig. 42), ossia di un prolungamento dello scafo destinato a migliorare la velocità di navigazione e a proteggere la prua dai fondali bassi e sabbiosi che caratterizzano la costa di Lilibeo e lo Stagnone, oppure poteva avere una funzione nautica simile a quella che nelle navi moderne svolgono i bulbi, ossia la parte rigonfia dell'opera morta di prua. Tali interpretazioni implicano che le navi di Marsala non fossero da combattimento, ma imbarcazioni ausiliarie, azionate sia a vela che a remi, che servivano probabilmente come appoggio delle navi da combattimento, sia come rifornimento di derrate alimentari, sia come rinforzo in azioni di abbordaggio o di disturbo della flotta nemica.



Fig. 40

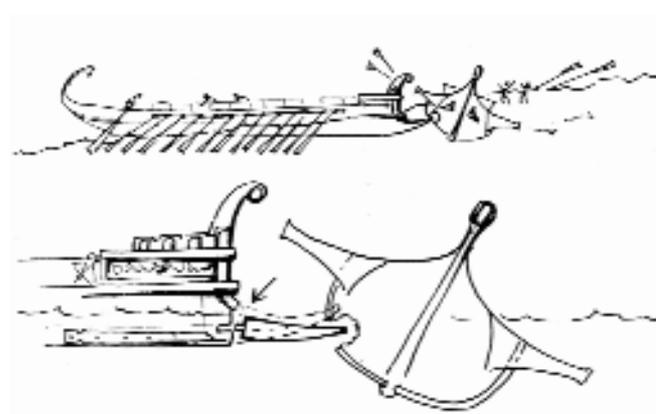


Fig. 41

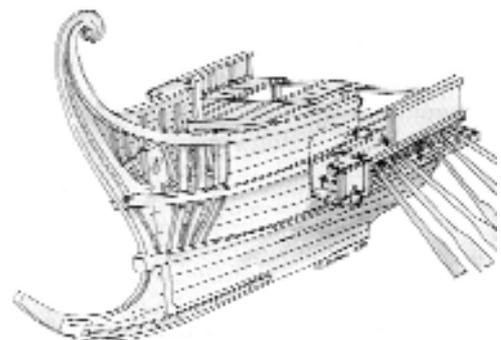


Fig. 42

## La battaglia delle Egadi

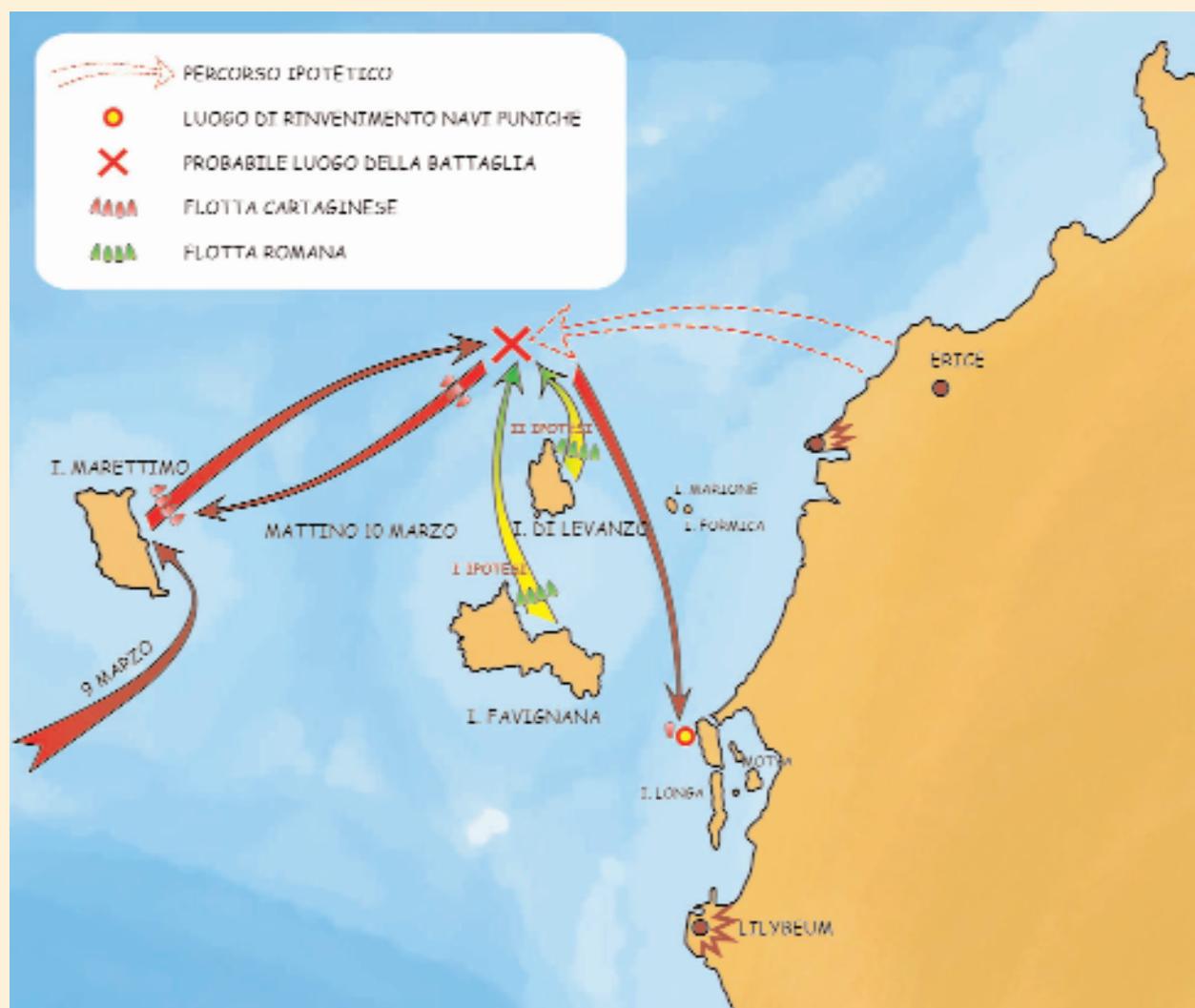


Fig. 43

Erano passati ventidue anni da quando era iniziato il primo conflitto tra i Romani e i Cartaginesi e da nove anni la guerra si era concentrata intorno alla fortezza di Lilibeo.

I Romani avevano ormai ben compreso che la guerra con Cartagine potevano vincerla soltanto sul mare e per due volte avevano allestito delle flotte, ma l'inesperienza e la sfortuna avevano vanificato i loro sforzi.

Nonostante l'opposizione del Senato, si decise di costruire una terza flotta, ma poiché le finanze dello Stato romano erano esauste, si ricorse ad un prestito volontario da parte di ricchi cittadini, i quali anticiparono le spese di costruzione che sarebbero state loro rimborsate se la spedizione avesse avuto buon esito.

Costruirono così 200 **quinqueremi**, sul modello di una nave cartaginese catturata mentre usciva da Lilibeo, e armarono altre cento navi simili o minori, riattate o fornite dagli alleati italici.

Con questa flotta, nel 260 a. C., il **console Q. Lutazio Catulo** mosse alla volta della Sicilia occidentale e bloccò i porti di Lilibeo e Trapani.

I Cartaginesi, da parte loro, prepararono una nuova flotta, formata da 400 navi da guerra e da molte navi da carico, e la inviarono in Sicilia agli ordini di Annone.

Era intenzione del comandante cartaginese, una volta raggiunta l'isola di Marettimo, di attendere

il momento propizio per sbarcare le vettovaglie alle pendici del monte Erice, caricare sulle navi alleggerite i marinari migliori e quindi ingaggiare battaglia con la flotta romana. Non appena si levò un forte vento a lui favorevole, Annone mosse alla volta della marina di Erice.

Lutazio, che si era nascosto con la flotta nei pressi di Favignana o di Levanzo, avvistate le navi nemiche, nonostante il vento contrario, schierò le sue navi in un'unica fila per impedire il passaggio dei nemici.

I Romani avevano delle navi molto agili dalle quali avevano eliminato ogni peso superfluo, i marinai erano ben addestrati e i soldati imbarcati erano uomini scelti per il loro coraggio.

Le navi cartaginesi, di contro, erano appesantite dal carico, i marinai erano impreparati e raccoglietici, i soldati di leva recente erano ancora poco addestrati. Tuttavia, dal momento che i Romani tagliavano loro la strada, Annone non poté far altro che disporre la flotta per la battaglia.

Nell'antichità nelle battaglie navali le due flotte si schieravano l'una di fronte all'altra, abbattevano gli alberi delle vele e facendo affidamento unicamente sulla forza dei rematori, per avere la massima manovrabilità, attendevano il segnale dell'attacco.

Le tattiche delle battaglie erano sostanzialmente due. Nel primo caso le singole navi simultaneamente, al segnale convenuto, puntavano sulla flotta nemica, giunte nei pressi delle navi avversarie alzavano in aria i remi e sgusciavano tra due navi nemiche, spezzandone i remi se quelli non erano veloci a tirarli su. Nel frattempo i soldati dal ponte lanciavano frecce e proiettili sui nemici. Superate le navi nemiche, i marinai rimettevano i remi in acqua, velocemente viravano e andavano a colpire con lo sperone la poppa delle navi nemiche. Poi rapidamente invertivano la voga e si tiravano indietro, lasciando affondare la nave nemica.

La seconda tattica, affine alla precedente, consisteva nel portarsi a lato della nave nemica e nel colpirla sul fianco con lo sperone che stava a prua.

I Romani, che non erano molti abili in questo tipo di manovre, già nel 260 a. C., nella battaglia di Milazzo, avevano introdotto un'innovazione nella tecnica delle battaglie navali: il console Gaio Duilio aveva armato le navi con dei corvi, una sorta di ponte mobile fornito di rostro col quale veniva agganciata una nave nemica nel momento in cui si avvicinava. I soldati romani attraverso quella passerella irrompevano sulla nave nemica e trasformavano così la battaglia navale in un corpo a corpo, nel quale riuscivano ad avere la meglio.

La mattina del 10 marzo del 241 a. C., i Cartaginesi, nello specchio di mare a nord di Levanzo, ammainarono le vele e con alte grida si lanciarono contro la flotta romana (fig. 43). Probabilmente anche in questa occasione i Romani si avvalsero dei corvi e riuscirono ad avere la meglio sulla flotta cartaginese.

Cinquanta navi cartaginesi furono affondate, settanta vennero catturate; il resto della flotta, issate le vele col favore del vento, che frattanto aveva cambiato direzione, fece ritorno a Marettimo e di là rientrò in Africa.

Le navi da trasporto cartaginesi, che si erano defilate dal luogo dello scontro, verosimilmente cercarono scampo nel porto di Lilibeo, che i Romani avevano lasciato sguarnito, per affrontare a ranghi completi i Cartaginesi. Ma i Romani, dopo il ripiegamento dei nemici, si lanciarono al loro inseguimento, le raggiunsero e le colarono a picco al largo dell'Isola Lunga.

Il relitto conservato nel Museo e gli altri individuati al largo dell'Isola Lunga presumibilmente furono affondati in quella circostanza.

I Romani, secondo i loro **annalisti**, avrebbero perso soltanto dodici navi; ottanta, secondo lo storico filo-cartaginese Filino.

I Cartaginesi, sfiniti dalla lunga guerra, chiesero la pace che i Romani concessero volentieri.

Lilibeo, che i Romani non erano riusciti a conquistare nel corso del lungo assedio a cui l'avevano sottoposta, fu evacuata dalle truppe cartaginesi e consegnata ai vincitori.



Fig. 44



Fig. 45



Fig. 46

## I relitti arabo-normanni di Lido Signorino: il carico

Nel giugno del 1983 la Guardia di Finanza di Marsala intercettava sulla spiaggia di Contrada Barbaro un bambino che dissotterrava alcune anforette, provenienti dai resti di uno scafo distante circa 30 metri dalla riva, alla profondità di 2 metri (fig. 44).

Considerata l'importanza della scoperta, la Soprintendenza Archeologica della Sicilia Occidentale, competente allora per territorio, progettava, in collaborazione con l'Istituto Centrale per il Restauro di Roma, il recupero, il restauro e la conservazione del relitto.

Il sito è stato oggetto di quattro campagne di scavo, condotte dal 1983 al 1986 (fig. 45), nel corso delle quali si rinvennero i resti di un secondo relitto, distante pochi metri dal primo; il primo e più grande scafo fu detto "relitto A", e il secondo fu detto "relitto B".

Si effettuò un recupero pressoché totale del carico del relitto A e fu realizzata una prima documentazione grafica e fotografica delle strutture lignee; quindi si provvide al rilievo e al recupero delle strutture del relitto B, unitamente al suo carico.

La tipologia delle anforette che costituivano il carico del relitto A, dal corpo stretto e allungato, solcato da scanalature orizzontali (fig. 46), suggerisce una datazione fra la fine dell'XI e il XII secolo, in quanto si confronta con le anfore provenienti dalla Zisa di Palermo e con numerose anfore provenienti dalle coste della Sicilia occidentale. Una cronologia più precisa è fornita da un'anfora incisa e dipinta bande di colore bruno che si può datare alla seconda metà del XII secolo (fig. 47).

Come le anfore di età antica, anche queste erano utilizzate come contenitori da trasporto; essendo ancora tappate con sughero, nel corso del restauro ne sono stati recuperati e analizzati resti del contenuto: seppure modificato, il campione giallo oro di consistenza cremosa prelevato è risultato assimilabile alle resine naturali, in particolare alla resina di pino o ai suoi derivati. Purtroppo questi dati sono ancora troppo generici per avanzare precise ipotesi riguardo al carico. Si può anche ipotizzare che la nave trasportasse prodotti facilmente deperibili, come tessuti o spezie.

Da documenti dei mercanti ebrei della **Geniza** del Cairo, datati tra l'XI e il XII secolo, emerge l'immagine della Sicilia quale centro ideale dei traffici del mondo mediterraneo musulmano e costituente un tutt'uno con il **Maghreb**. Il tipo di mercato che questi documenti riflet-

tono sembrerebbe soprattutto quello dei prodotti di lusso. Pare che verso l'Egitto si esportassero ad esempio stoffe e seta grezza, corallo, piombo, pelli di bue, drappi di cotone, importando lino, pepe, formaggi per uso rituale, sale d'ammoniaca, riso, spezie, verzino e indaco quali coloranti per tessuti. Il commercio del grano siciliano verso la Tunisia è testimoniato invece dai responsi giuridici islamici, le c.d. *fatawa*.

Tra i materiali più particolari che costituivano il carico si segnalano, dal relitto A, un curioso vaso a forma di imbuto dalla funzione incerta, secondo alcuni studiosi utilizzabile per la decantazione del succo dalla canna da zucchero (fig. 48); alcuni frammenti di un recipiente **invetriato** con decorazione a rilievo ed un prezioso secchiello in rame con decorazione in caratteri **cufici** e manico in ottono sbalzato, entrambi dal relitto B (fig. 49).

Quale testimonianza della vita di bordo, lo scavo ha inoltre restituito due piccoli dischi di terracotta che sono stati interpretati come pedine, forse utilizzate per il gioco degli scacchi: si può immaginare che i marinai li usassero durante le lunghe pause offerte dalla lenta navigazione a vela.

In base all'esame del carico si è potuto dunque stabilire che il relitto A si inquadra nella seconda metà del XII secolo, mentre il relitto B si data ad un periodo compreso tra la fine dell'XI secolo e l'inizio del XII secolo.

I relitti del Lido Signorino riescono a fornire preziosi dati per un periodo poco conosciuto e molto complesso della storia siciliana, caratterizzato dalla sintesi di culture diverse, in cui sicuramente la cuspide occidentale tra Marsala e Mazara giocava un ruolo importante.



Fig. 47



Fig. 48



Fig. 49



## I relitti arabo-normanni di Lido Signorino: la struttura

Le campagne di scavo si conclusero con il rilievo dei due relitti, a partire dal quale gli studiosi hanno elaborato ipotesi ricostruttive abbastanza attendibili.

Il relitto A è stato rilevato, consolidato, ricoperto e lasciato sul luogo del rinvenimento, in attesa dello scavo definitivo, ma la documentazione pubblicata, i confronti con altri relitti e le raffigurazioni, ad esempio i mosaici di Monreale, permettono di ricostruire forme e strutture della nave originaria (fig. 50).

Essa aveva dimensioni medio – piccole: una lunghezza totale di m. 15,5, una larghezza di m. 4,5, l'immersione dello scafo di m. 1,5, un carico di 30 tonnellate; probabilmente aveva un albero con **vela latina** e due **timoni-derive**, che potevano essere applicati al fianco della poppa o all'**incastellatura**, su cui si appoggiava la lunga **antenna** della vela. L'estremità dell'albero aveva la caratteristica forma ripiegata in avanti.

Le parti rinvenute permettono di ricostruire il metodo e le fasi di costruzione dell'imbarcazione, un aspetto fondamentale della ricerca archeologica navale. È stata costruita per prima una parte dello scheletro, con la **chiglia**, le **ruote di prua** e di **poppa**, quasi tutti i **madieri** e le **cinte laterali** in legno di olmo, su cui si è applicato con chiodi di ferro il **fasciame** fatto in legno di abete. Il completamento della struttura ha comportato l'applicazione di tutte le altre **ordinate**, del **paramezzale** (il corrente longitudinale interno centrale su cui poggiavano i puntelli e l'albero) in legno di pioppo e il completamento del fasciame di legno di abete.

Nel corso della vita della nave sono state fatte alcune riparazioni con legni diversi, come castagno o noce, a seconda della disponibilità locale. La struttura ha ancora molti ricordi dei sistemi costruttivi antichi, dato che solo nel Medioevo inoltrato ed in epoca rinascimentale le costruzioni navali saranno perfezionate come le vediamo nelle nostre barche tradizionali in legno.

In questo quadro di tecnica in evoluzione le cinte laterali giocano un ruolo importante come integrazione della robustezza dello scheletro e come elemento di pianificazione geometrica delle linee dello scafo. Per dare la forma alla parte centrale dello scafo si è usata la curva della **sezione trasversale maestra**, restringendola andando verso prua e verso poppa per uno spazio uguale di dieci ordinate, come si faceva nei cantieri tradizionali con il **garbo**. Questo metodo era forse già applicato in età clas-

sica, ma è in età bizantina che lo troviamo riconducibile in modo più preciso a quello tradizionale: la nave ritrovata a Serçe Limani (Turchia), datata all'XI secolo, mostra lo stesso approccio, insieme a caratteristiche strutturali simili a quelle del nostro relitto del Lido Signorino.

Questa nave quindi fu costruita in ambiente culturale bizantino e utilizzata in ambito economico magrebino: infatti anche nelle zone di influenza araba prevalevano le tecniche navali che definiamo bizantine. Anche il travaso di parole tecniche dal greco e dall'arabo conferma questa comunanza.

Il relitto B è più frammentario e ci dice solo che l'imbarcazione era più piccola di quella del relitto A. Le circostanze del ritrovamento fanno ritenere che le due imbarcazioni avessero navigato in convoglio e che siano naufragate in seguito allo stesso incidente.

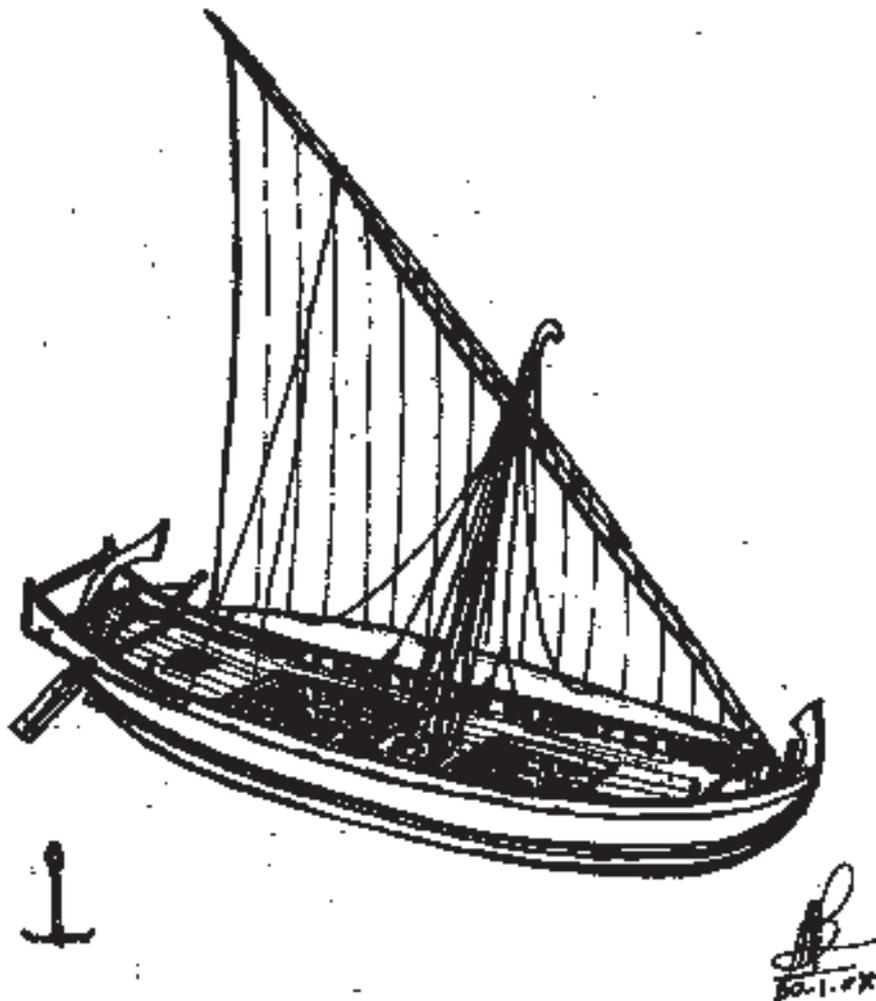


Fig. 50



## GLOSSARIO

**Acefala:** priva di testa.

**Alabastron:** contenitore per profumi.

**Amphoriskos:** piccola anfora.

**Annalista:** lo storico che descriveva gli avvenimenti che accadevano anno per anno.

**Antenna:** asta lunga e sottile collocata in posizione obliqua rispetto all'albero che la sostiene, con la parte più bassa verso prua e quella più alta verso poppa; porta la vela latina.

**Apobàtes:** atleta che nelle gare sportive saltava da un cavallo o da un carro.

**Apotropaiico:** che allontana gli influssi malefici.

**Arula:** piccolo altare.

**Aryballos:** contenitore per profumi.

**Askos:** vaso plastico a configurazione animale.

**Babordo:** parte sinistra della nave.

**Betilo:** pietra non figurata, rappresentazione della divinità.

**Cannabis:** o canapa, pianta erbacea della specie delle Cannabacee, può essere di due tipi: "sativa" e "indica". Dalle sostanze resinose di quest'ultima si ricava una droga, che viene utilizzata come analgesico, stupefacente o narcotico.

**Carena:** la parte dello scafo immersa nell'acqua.

**Caviglia:** strumento utilizzato per allargare ed intrecciare le estremità delle funi.

**Cera sintetica:** sostanza chimica costituita da polietilene glicol, diluito in acqua a diverse percentuali, utilizzata per impregnare e rendere indeformabile il legno bagnato.

**Chiglia:** elemento fondamentale dello scafo, che corre da poppa a prua.

**Cinerario:** contenitore di ceneri funerarie nel rito della cremazione

**Cinta:** corso di fasciame aggiunto all'esterno del tavolato dello scafo per rinforzarlo e proteggerlo.

**Console:** ciascuno dei due magistrati che avevano il più alto potere nella Repubblica romana.

**Coroplastica:** scultura in terracotta.

**Corredo funerario:** insieme di oggetti deposti con il defunto nella tomba.

**Costa:** la parte dell'ordinata che poggia sul fianco dello scafo.

**Cothon:** porto artificiale.

**Cratere:** grande recipiente con bocca larga utilizzato nei banchetti per mescolare il vino con l'acqua.

**Cufico:** da Kufa, la città che fu sede del Califfato prima di Baghdad, indica il capostipite degli alfabeti arabi.

**Draga:** imbarcazione utilizzata per ripulire i fondali sabbiosi.

**Fasciame:** insieme delle tavole che rivestono l'ossatura della nave e ne forma l'involucro esterno.

**Fatawa:** responsi giuridici emessi per chiarire una questione quando la giurisprudenza islamica (*fiqh*) sia poco chiara.

**Fibula:** spilla, anche di uso ornamentale.

**Fittile:** di argilla.

**Garbo:** è lo strumento geometrico, il regolo, con cui si adatta la forma della sezione maestra alla parte centrale dello scafo: la stessa forma curva della sezione maestra viene ristretta verso prua e verso poppa e progressivamente innalzata per accompagnare la rotondità dello scafo, per un numero di strutture uguali verso prua e verso poppa.

**Geison:** elemento architettonico, cornice.

**Geniza:** deposito della comunità ebraica, nella sinagoga del Cairo, in cui si conservavano i docu-

menti in cui compariva il nome di Dio e che quindi non potevano essere distrutti.

**Gorgoneion:** testa di Gorgone/Medusa.

**Incastellatura:** qualsiasi sovrastruttura dell'imbarcazione, ad esempio il ponte sopra la coperta della nave.

**Invetriato:** vaso ricoperto da una vernice lucente a base di silice, la stessa componente per fabbricare il vetro, da cui deriva l'attributo "invetriato".

**Ipogeo:** tomba sotterranea.

**Lagynos:** brocca dal collo alto stretto utilizzata per cerimonie conviviali.

**Lekythos:** vaso affusolato di uso funerario

**Liburna:** nave da guerra di tipo allungato e veloce, utilizzata prima dai pirati delle coste iliriche (Dalmazia) e poi dai romani.

**Linea di galleggiamento:** il punto dello scafo raggiunto dall'acqua quando la nave è in movimento.

**Kantharos:** vaso su piede con due grandi anse.

**Kylix:** tazza poco profonda.

**Kline:** letto.

**Kotyle:** coppa.

**Madiere:** parte centrale dell'ordinata che poggia direttamente sulla chiglia con la parte centrale, mentre i bracci laterali sono collegati alle coste.

**Maghreb:** dall'arabo *Al-Maghrib*: "l'Occidente", comprende i territori occupati oggi dalla Tunisia, dalla costa orientale dell'Algeria e da quella occidentale della Libia.

**Monoansato:** con un solo manico.

**Mortasa/Tenone:** sistema ad incastro tra due pezzi di legno, in cui il primo è l'incavo e il secondo l'estremità che si va ad inserire.

**Naiskos:** piccolo tempio

**Oinochoe:** brocca per il vino

**Olpe:** brocca.

**Opera viva:** la parte dello scafo immersa nell'acqua.

**Ordinate:** ciascuna costola dell'ossatura del piano trasversale.

**Oscillum:** peso circolare di pietra o terracotta, con fori di sospensione.

**Paramezzale:** trave sovrapposta ai madieri che serve a collegarli e a rinforzare la struttura longitudinale.

**Pisside:** piccolo contenitore con coperchio, per cosmetici.

**Pithos:** grande vaso per derrate alimentari.

**Poppa:** parte posteriore dell'imbarcazione.

**Protocorinzio:** ceramica prodotta a Corinto, città greca, nell'VIII-VII sec. a.C.

**Prua:** parte anteriore dell'imbarcazione.

**Puntale:** parte terminale dell'anfora da trasporto.

**Quadrettatura:** metodologia di scavo che consiste nella delimitazione dell'area in quadrati di eguali dimensioni.

**Quinqueremi:** nave antica a cinque ordini di remi sovrapposti, probabilmente disposti in modo sfalsato, e azionati da uno o più rematori.

**Rostro:** dal lat. *rostrum*: becco, arma offensiva delle navi da guerra antiche che consisteva in uno sperone utilizzato per perforare lo scafo delle navi nemiche.

**Ruota di prua/di poppa:** prolungamento della chiglia a prua o a poppa; può essere di forma arrotondata, slanciata, diritta.

**Scarroccio:** Spostamento trasversale della nave rispetto alla rotta, dovuto alla spinta del vento sulla vela e sullo scafo.

**Scavo stratigrafico:** scavo archeologico condotto seguendo rigorosamente la sequenza degli

strati che testimoniano fasi di vita e/o di abbandono di un sito.

**Sezione trasversale maestra:** la sezione maestra più larga, posta al centro della nave, nella quale le strutture hanno le dimensioni maggiori; viene detta “trasversale”, in quanto sistemata secondo un piano perpendicolare a quello di simmetria longitudinale e cioè “di traverso”.

**Sorbona:** pompa utilizzata negli scavi per rimuovere terra fangosa da fondali lacustri o marini.

**Skyphos:** coppa con due manici.

**Sub divo:** all’aria aperta, a cielo scoperto.

**Tagliamare:** terminazione davanti alla ruota di prua che ha la funzione di fendere l’acqua e rendere più veloce la navigazione.

**Tholos:** tempio di forma circolare.

**Timone-deriva:** Il timone è lo strumento necessario a fare assumere e mantenere alla nave una determinata rotta, cioè una direzione di marcia. Il timone delle antiche barche aveva anche funzione di “deriva”, in quanto contrastava lo “scarroccio”.

**Tribordo:** parte destra della nave, da poppa.

**Vela latina:** vela di taglio triangolare, inserita con il lato maggiore ad un’antenna.

## VERIFICHE

1. Spiega l’etimologia della parola “baglio”. Quale era la funzione dei bagli nel territorio marsalese?
2. Quando e perché il Baglio Anselmi è stato trasformato in un Museo?
3. Spiega quale fosse la funzione delle anfore nel mondo antico.
4. Quali prodotti venivano usualmente trasportati dentro le anfore?
5. Prova a disegnare il carico di una nave basandoti sulla fig. 10 e facendo una ricerca con l’aiuto dell’insegnante.
6. Spiega le circostanze e le fasi del recupero della nave punica di Marsala.
7. Quale parte della nave è stata rinvenuta?
8. Spiega il metodo di costruzione della nave punica.
9. In base a che cosa possiamo dire che la nave punica era in parte prefabbricata?
10. Prova a raffigurare una scena di vita a bordo della nave.
11. Che cosa era il rostro? Ricerca e confronta alcune immagini di rostro.
12. Quando si svolse la battaglia delle Egadi e come si concluse? Prova a raccontarla attraverso una sequenza di immagini.
13. A quale periodo si datano il carico della nave arabo-normanna “A”, e il carico della nave “B”? Sulla base dei documenti storici, quale poteva essere il loro contenuto?
14. Che tipo di struttura aveva il relitto “A”? Secondo quale metodo era stato costruito?



## BIBLIOGRAFIA

- AA.VV.  
1989 *Amphores romaine et histoire économique*, in Atti del Convegno, Siena 1986, Roma.
- ASCANI, M- PENSO, E. M.  
1988 *Alcune considerazioni sulle navi lunghe dell'antichità e la nave punica di Marsala*, in Atti del Convegno *Dalla battaglia delle Egadi per un'archeologia del Mediterraneo*, Favignana 1985, Roma, pp. 75- 98.
- BASCH, L.  
1987 *Le musée imaginaire de la marine antique*, Atene.
- BONINO, M.  
1991 *Archeologia navale*, in *Storia di Ravenna*, Vol. II, Venezia, pp. 27-53.  
c.d.s. *Tradizioni costruttive navali nel Mediterraneo, nel quadro delle marinerie europee dell'alto Medioevo*, LV Settimana di Studi sull'Alto Medioevo, Spoleto, 2007.  
c.d.s. *Appunti sul relitto A di Marsala (Lido Signorino)*, in *Archaeologia Maritima Mediterranea*, 4, 2008.
- D'ARMS, J.H.  
1981 *Commerce and Social Standing in ancient Rome*, Cambridge Mass.
- DI STEFANO, C. A.  
1988 *Il relitto arabo-normanno di Marsala. Comunicazione di aggiornamento*, in Atti, 2° convegno internazionale di Archeologia subacquea nel Mediterraneo, Favignana 1985, Roma, pp. 36-39.
- FACCENNA, F.  
2006 *Il relitto di San Vito Lo Capo*, Bari.
- FAMA', M. L. (a cura di)  
2007 *Antiche testimonianze di pace e di guerra dal mare di Trapani*, (Trapani, Museo Pepoli 29 sett.- 30 nov. 2007), Trapani.
- FERRONI, A.M. - MEUCCI, C.,  
1996 *I due relitti arabo-normanni di Marsala*, in *Bollettino di archeologia subacquea*, a. II-III, Roma, n. 1-2, pp. 283-350.
- FROST, H. et alii,  
1981 *Lilybaeum (Marsala). The punic ship: final excavation report*, in *Notizie Scavi XXX* 1976 suppl., Roma.
- FROST, H.  
1971 *Segreti dello Stagnone: canali e relitti perduti intorno a Mozia*, in *Sicilia Archeologica* 13, pp. 5-12.  
1985 *I mari preservano le navi antiche: ma siamo noi in grado di conservare questi nobili manufatti?*, in *Archeologia Subacquea* 2, suppl. n. 29/1985 *Bollettino d'Arte*, pp. 137-144.
- GIGLIO, R. - FROST, H. - CRUMLIN-PEDERSEN, O.  
1993 *Fenici e Vichinghi, Le navi*, Catalogo della Mostra, Palermo.
- GIGLIO, R.  
1985 *La nave da guerra punica esposta nel Museo di Marsala*, in *Antiqua X* 3/4, Roma.  
1993 *Museo Archeologico Regionale "Baglio Anselmi" e zona arch. di Capo Boeo*, Palermo.  
1997 *Il Museo Archeologico Regionale "Baglio Anselmi"*, in M. G. GRIFFO (a cura di), *Marsala*, Marsala, pp. 97-102.  
1997 *Museo Archeologico Regionale "Baglio Anselmi"*, Palermo.  
1998 *Un mare ricco di sorprese*, in *Archeologia Viva*, 69 (XVIII), 73-76.  
1999 a *Senza tendone la nave punica*, in *Archeologia Viva* 77 (XVIII).

- 1999 b *Conservazione ed esposizione di relitti antichi: la nave punica di Marsala, Il Museo Archeologico Regionale Baglio Anselmi e la nave punica di Marsala, in Nuove Effemeridi - Archeologia subacquea XII 46.*
- 2001 *Mozia, Lilibeo. Un itinerario archeologico, Trapani.*
- 2002 *Problemi di archeologia urbana: Marsala, il "parco archeologico" di Capo Lilibeo e le attività di ricerca, in Sicilia Archeologica, (XXXIV) 99/2001, pp. 67-83.*
- 2004 *Scavi nel parco archeologico di Lilibeo: il ritrovamento della statua di Venere, in Sicilia Archeologica 102, (XXXVII), pp. 91-96.*
- HESNARD, A. et alii  
1988 *L'épave romaine Grand Rimbaud (Hyères, Var), in Archeonautica 8.*
- KEAY, S. J.  
1984 *Late Roman Amphorae in the Western mediteranean. A Typology and economic Study: the catalan Evidence, BAR Int. Ser., 136.*
- LAMBOGLIA, N.  
1971 *L'ottava e la nona campagna di scavi sottomarini (1970-1971) sulla nave romana di Albenga, in Riv. Ingauna e Intemelia n.s. 26.*
- LANDSTROM, B.  
1961 *La nave, Milano, pp 84-87.*
- MEDAS, S.  
2000 *La marineria cartaginese. Le navi, gli uomini, la navigazione, Sassari.*
- MERK RICORDI, P.  
2005 *Studio della battaglia delle Egadi. Ipotesi tecniche sulla dinamica, in Il mare delle Egadi, a cura di S. Tusa, Palermo, pp. 95-102.*
- MEUCCI, C.  
1988 *Il relitto arabo-normanno di Marsala. Uno scavo finalizzato alla conservazione, in Atti 2° convegno internazionale di Archeologia subacquea nel Mediterraneo, Favignana 1985, Roma, pp. 40-43.*
- POMEY, P. - TCHERNIA, A.  
1979 *Le tonnage maximum des navires de commerce romains, in Archeonautica 2.*
- PURPURA, G.  
1981 *Graffiti di navi normanne nei sotterranei del Palazzo Reale di Palermo, in Sicilia Archeologica, XIII, 44, pp. 43-54.*
- 1985 *Un relitto di età normanna a Marsala, in Archeologia Subacquea 2, suppl. al n. 29/1985 del Bollettino d'Arte, Roma, pp. 129-136.*
- SELVAGGIO, P.  
2006 *Tesi di Laurea in Conservazione dei Beni Culturali, Università di Bologna, Trapani, Marzo 2006, relatore M. Bonino: Restituzione grafica di un relitto arabo-bizantino del XII sec. di Marsala.*
- STEFFY, J.R.  
1994 *Wooden shipbuilding and the interpretation of shipwrecks, Texas A. & M. Univ.*
- TCHERNIA, A.  
1986 *Le vin de l'Italie romaine. Essai d'histoire économique d'après les amphores, in BEFAR 261, Roma.*

#### FONTI ANTICHE

- POLIBIO *Storie, trad. C. Schick, Milano 1970*
- DIODORO SICULO *Biblioteca storica, libri XXI - XL, a cura di G. Bejor, Milano 1988.*
- EUTROPIO *Breviario, XXV.*

## INDICE DELLE ILLUSTRAZIONI

- 1 – Lo stabilimento vinicolo prima della costituzione del Museo. Da FROST 1985, fig. 9.
- 2 – Il progetto di valorizzazione e fruizione dell'area archeologica di Capo Boeo. Officina di architettura Giovanni Nuzzo.
- 3 – La c.d. grotta della Sibilla, chiesa di San Giovanni al Boeo. Foto Giovanni Nuzzo.
- 4 – L'area archeologica esterna alla chiesa di San Giovanni al Boeo, con l'indicazione del luogo di rinvenimento della statua di Venere. Foto Giovanni Nuzzo.
- 5 – La sala Lilibeo.
- 6 – La statua di Venere nell'attuale allestimento museale. Foto Emanuele Canzonieri.
- 7 – Statua di guerriero, copia di periodo romano imperiale da originale greco del V sec. a.C., da Capo Boeo. Foto Franco Rancatore.
- 8 – Tesoretto aureo di età ellenistica, da Capo Boeo, Museo "Baglio Anselmi". Da M.G. GRIFFO (a cura di), *Marsala*, Marsala 1997, tav. XVII.
- 9 – La sala della nave punica.
- 10 – Il carico di una nave commerciale romana.
- 11 – Vasche d'acqua dolce per la desalinizzazione del relitto.
- 12 – Calchi in gesso di parti strutturali della nave punica, Baglio Anselmi 1975. Da FROST 1985, fig. 13.
- 13 – Il relitto della nave punica all'interno del tendone protettivo. Foto Franco Rancatore.
- 14 – Restituzione grafica di tre tipi di navi fenicie raffigurate in un bassorilievo del palazzo assiro di Khorsabad: a) nave commerciale; b) nave da guerra; c) imbarcazione da trasporto, *hippos*.
- 15 – Segni alfabetici dipinti sul fasciame della nave punica.
- 16 – La sala delle anfore, Museo "Baglio Anselmi".
- 17 – Un'anfora di tipo greco-italico.
- 18 – Un'anfora punica del tipo "a siluro".
- 19 – Un'anfora romana, di produzione africana.
- 20 – Foto area dello Stagnone con indicazione del punto in cui sono stati individuati i relitti. Da FROST *et alii* 1981, fig. 1.
- 21 – Lo Stagnone con la direzione delle correnti causate dai venti dominanti e l'indicazione del sito di rinvenimento presso Punta Scario. Da FROST 1971, p. 9.
- 22 – Fasi preliminari dello scavo: una piccola sorbona e un getto d'acqua liberano il relitto da accumuli di fango. Da FROST *et alii* 1981, fig. 5.
- 23 – Fasi del rilievo con il metodo della quadrettatura dell'area di scavo. Foto Franco Rancatore.
- 24 – Fasi di ricostruzione della nave: i grandi blocchi in cemento che sosterranno la struttura all'interno del Baglio Anselmi, 1978. Da FROST 1985, fig. 9.
- 25 – Fasi di ricostruzione della nave: la sistemazione della intelaiatura in acciaio su cui verrà applicato il legno trattato. Da FROST 1985, fig. 10.
- 26 – Pietre di zavorra sopra i ramoscelli che proteggevano lo scafo, al momento del rinvenimento. Da FROST *et alii* 1981, fig. 31.

- 27 – La struttura dello scafo: madieri e ordinate fissati al fasciame.
- 28 – Segni dipinti sul fasciame per la prefabbricazione della nave.
- 29 – Anfore vinarie di tipo greco-italico dal relitto. Sala nave punica.
- 30 – Ramoscelli di *cannabis* e resti delle due ceste che li contenevano, al momento del rinvenimento. Da FROST *et alii* 1981, fig. 24.
- 31 – Disegno della fibra vegetale intrecciata con cui erano realizzate le ceste. Da FROST *et alii* 1981, fig. 23.
- 32 – La scopa in sparto, non appena rinvenuta e dopo essere stata sottoposta ai processi di conservazione. Da FROST *et alii* 1981, fig. 40.
- 33 – Una gomema al momento del rinvenimento; restituzione grafica. Sala nave punica.
- 34 – Liburna raffigurata sulla Colonna Traiana: una gomema legata alla prua dell'imbarcazione. Da FROST *et alii* 1981, fig. 45.
- 35 – Una caviglia per intrecciare il cordame. Sala nave punica. Da FROST *et alii* 1981, fig. 42.
- 36 – Tappi in sughero per le anfore da trasporto. Sala nave punica.
- 37 – La prua della *Sister ship* (nave sorella). Da FROST *et alii* 1981, fig. 151 b.
- 38 – Disegni ricostruttivi della nave punica di M. E. Leek per Lions Club, Marsala. Da GRIFFO ALABISO, M. G. *Marsala*, Marsala 1984, tav. IX.
- 39 – Ricostruzione della prua di una nave da guerra con il rostro di Athlit (Israele). Da LINDER, E. *La scoperta del rostro di Athlit, un contributo allo studio della guerra navale nell'antichità*, in *Atti del Convegno Dalla battaglia delle Egadi per un'archeologia del Mediterraneo*, Favignana 1985, Roma 1988.
- 40 – Rostro in bronzo, dal mare delle Isole Egadi. Museo "A. Pepoli". Da FAMA' (a cura di ) 2007, fig.
- 41 – Funzionamento del rostro durante uno speronamento. Da ASCANI- PENSO 1988.
- 42 – Ricostruzione ipotetica della nave punica con il tagliamare. Da ASCANI- PENSO 1988.
- 43 – Ricostruzione ipotetica della battaglia delle Egadi. Rielaborato da ASCANI- PENSO 1988.

## INDICE

Premessa ( <i>Assunta Lupo</i> ) . . . . .	p. 3
Premessa ( <i>Giuseppe Gini</i> ) . . . . .	p. 5
Presentazione ( <i>Rossella Giglio</i> ) . . . . .	p. 7
Introduzione ( <i>Maria Grazia Griffo</i> ) . . . . .	p. 9
Il Museo Archeologico Regionale “Baglio Anselmi” ( <i>Rossella Giglio</i> ) . . . . .	p. 11
Il percorso di visita . . . . .	p. 13
Sala Lilibeo . . . . .	p. 13
Sala nave punica . . . . .	p. 17
La collezione di anfore . . . . .	p. 23
La nave punica di Marsala ( <i>Maria Grazia Griffo</i> ) . . . . .	p. 25
Il recupero . . . . .	p. 25
La struttura della nave . . . . .	p. 27
I materiali di bordo . . . . .	p. 28
Navi da guerra o imbarcazioni ausiliarie? . . . . .	p. 30
La battaglia delle Egadi ( <i>Giovanni Alagna</i> ) . . . . .	p. 32
I relitti arabo-normanni di Lido Signorino: il carico ( <i>Maurizio Curti</i> ) . . . . .	p. 34
I relitti arabo-normanni di Lido Signorino: la struttura ( <i>Marco Bonino</i> ) . . . . .	p. 36
Glossario . . . . .	p. 39
Verifiche . . . . .	p. 41
Bibliografia . . . . .	p. 43
Indice delle illustrazioni . . . . .	p. 45

