Benito Antonelli

Il relitto di Torre Chianca.

Nave lapidaria romana imperiale del III sec. d.C.

naufragata nei pressi del porticciolo della “Chianca”

(Porto Cesareo – Lecce)

**Presentazione**

L'archeologia sperimentale è una disciplina storica recente che mira a verificare, mettendole in pratica, le tecniche costruttive e di fabbricazione antiche, le caratteristiche dei manufatti prodotti, l'organizzazione del lavoro e della società. Essa completa utilmente l'archeologia classica, dando indicazioni sulla fattibilità e la coerenza delle ipotesi storico-archeologiche.

Il comandante Benito Antonelli, con al suo attivo oltre un ventennio di imbarco su navi in armamento della Marina Militare (quindici anni consecutivi su sommergibili italiani), ha pensato di utilizzare, già dal 2012, la sua particolare competenza sul carico e stivaggio delle imbarcazioni - coinvolgendomi per il relitto dei marmi di Capo Granitola - allo scopo di applicare le conoscenze acquisite allo studio del trasporto marino di carichi pesanti nell'antichità, e nello specifico dei numerosi trasporti di marmo a bordo delle *naves lapidariae* di età greco romana, compiendo un'operazione per qualche aspetto accostabile alle pratiche dell'archeologia sperimentale. E' facilmente intuibile quanto, a bordo di un moderno sottomarino, possa essere importante una perfetta dislocazione del carico, ed è altrettanto comprensibile come possa essere stata rilevante, a bordo delle imbarcazioni antiche, la razionale collocazione e fissaggio dei pesanti blocchi di pietra trasportati, agevolando sia l'imbarco che il successivo sbarco del pesante carico. Ciò gli ha consentito, in una opera del 2014 sul relitto di Capo Granitola, di sgombrare il campo da proposte sulle antiche *lapidariae* inverosimili, ma soprattutto di esporre, a partire dal carico di Torretta Granitola, una possibile ricostruzione delle ignote strutture navali antiche adibite ai trasporti pesanti[[1]](#footnote-1).

Infatti è raro il caso della conservazione delle strutture lignee delle antiche *lapidariae*. Se affondate in prossimità della costa, il peso del pietrame e l'azione dei flutti finiva per distruggere in breve tempo il legname, risparmiando soltanto i materiali più consistenti, come i blocchi di marmo, qualche chiodo metallico o moneta e qualche frustulo della scarsa ceramica di bordo imbarcata[[2]](#footnote-2). Solo se il substrato sul quale si era arenato il relitto fosse risultato morbido e di notevole spessore vi sarebbe stata qualche possibilità di conservazione delle antiche strutture lignee. Eccezionalmente così è avvenuto nel caso del relitto di Torre Sgarrata, in Puglia, ma, all’epoca del rinvenimento negli anni sessanta, il relitto non venne rilevato in maniera tale da potere oggi fornire tutte quelle preziose informazioni che altrimenti avrebbe potuto dare. Soltanto a partire dal 1993 nel giacimento di rocchi di colonne proconnesie destinate al tempio di Apollo a Claros, in un piccolo carico affondato nel I sec. a.C. tra i 45 e i 48 m. di profondità, è stato possibile rinvenire strutture lignee di rilievo, che hanno consentito di dare informazioni utili sulla costruzione navale, ma soprattutto di potere datare per la prima volta i tempi di realizzazione dell'edificio templare in terraferma in base ai dati offerti dal rinvenimento sottomarino[[3]](#footnote-3). La proficuità della comparazione tra rinvenimenti di pietrame subacquei e marmi provenienti da siti archeologici in terraferma era già stata posta in evidenza da una ricerca effettuata per il territorio della Sicilia[[4]](#footnote-4).

I naufragi dei trasporti pesanti in prossimità della costa erano piuttosto frequenti, sia perché una imbarcazione, già di difficile governo in condizioni ordinarie, veniva in situazioni avverse facilmente sospinta verso punti d'incaglio, ma anche per il fatto che deliberatamente l'equipaggio in circostanze disperate cercava di salvarsi tentando di dirigere l'atterraggio verso un impatto morbido.

Tuttavia, come d'altro canto era ovvio, avvalendosi della recente tecnologia che consente di rintracciare e indagare giacimenti antichi ad alta profondità, sono stati individuati anche alcuni carichi pesanti in mare aperto,[[5]](#footnote-5) e da tali siti, in condizioni di maggiore tranquillità, anche se di grande difficoltà operativa e con costi assai elevati, si spera di ricavare ora quelle rare informazioni sulle *naves lapidariae*, che in situazioni ben diverse finora non è stato possibile raccogliere. In acque profonde infatti, soprattutto in Mar Nero, si è potuto constatare che reperti organici, specialmente se sepolti in profondità nel sedimento, si conservano nel tempo in condizioni quasi perfette. Il problema, a causa degli alti costi e delle condizioni ambientali oggettivamente difficili, è dunque quello di poterli rintracciare, studiare adeguatamente e preservare.

Piuttosto che prefiggersi tale difficoltoso obiettivo, conducendo l'indagine sul primo dei carichi pesanti rintracciato ad alta profondità nel Banco Skerki, si è di recente preferito seguire la pionieristica intuizione di Antonelli basata sulla circostanza che il preciso rilevamento dei carichi pesanti naufragati, associato alle competenze ingegneristiche relative allo stivaggio delle imbarcazioni moderne, avrebbe potuto consentire, oltre alla ricostruzionedella *lapidaria* naufragata a Capo Granitola, quella di altre imbarcazioni affondate.

E' infatti questo l'obiettivo di un progetto ("Le rotte del marmo"), presentato di recente in un Convegno a Venezia dedicato al trasporto marittimo del materiale lapideo tra antichità e medioevo [[6]](#footnote-6), programma di ricerca che, impiegando grandi risorse, mira a ricostruire le navi antiche grazie alle immagini 3D raccolte in fondo al Mediterraneo, fotografando e rilevando i carichi di marmi naufragati[[7]](#footnote-7). La prima ricostruzione preliminare è stata realizzata per il relitto di Marzamemi, mentre per gli altri siti, come il relitto di Punta Scifo in Calabria, lo studio è ancora in corso.

Resta dunque confermata l'idea anticipatrice di Antonelli, che cioè, non solo l'attuale disposizione dei carichi conservasse quasi "l'impronta" degli antichi relitti, ma soprattutto che le moderne conoscenze tecniche relative allo stivaggio consentissero di proporre valide ipotesi sulla struttura e carico delle antiche *naves lapidariae*, ma avendo a disposizione almeno qualche costola o un profilo di chiglia, del dritto di prora e di poppa e una distanza tra le costole, come è avvenuto per il relitto di Torre Sgarrata.

In questo nuovo volume di Antonelli dedicato al giacimento di Torre Chianca si continua dunque, con risorse limitate, dispendio personale e autentica passione, a perseguire l'intuizione originaria, estendendola però allo studio delle difficoltà d'imbarco e sbarco dei poderosi blocchi, sino a giungere alla conclusione attendibile che potesse esistere nel tempo una collaudata stabilità nell'utilizzo delle pratiche tecnologiche accertate, relative ad una specifica "classe" di navi, le *lapidariae*,particolarmente dedicata al trasporto pesante nell'antichità.

Palermo, 13 febbraio 2016

Gianfranco Purpura

1. B. Antonelli, *Il relitto di Capo Granitola. Nave lapidaria romana imperiale del III-IV sec. d.C. naufragata nei pressi di Torretta Granitola (Mazara del Vallo - Trapani¸*ed. Edisud, 2014. [↑](#footnote-ref-1)
2. Cfr. ad es. i recenti carichi di marmo rinvenuti in Sardegna a Porto Cervo ed a Isola delle Bisce. M. Galasso, *Carico di marmo in Sardegna*, Archeologia Viva, 67, gennaio-febbraio 1998, p. 21; M.F. Pipere, *Note preliminari su due carichi di marmi bianchi della Sardegna nord orientale*, XVIII CIAC: Centro y periferia en el mundo clásico, 7, Las vías de comunicación en Grecia y Roma: rutas e infraestructuras, Mérida, 2014, pp. 769-772. [↑](#footnote-ref-2)
3. D. Carlson, W. Aylward, *The Kizilburun shipwreck and the temple of Apollo at Claros*, AJA, 2010, pp. 145 ss. (*praecipue*,p. 157); J.D. Littlefield, *The hull remains of the late hellenistic shipwreck at Kizilburun, Turkey,* Thesis, Texas A&M University, dic. 2012. [↑](#footnote-ref-3)
4. V. Purpura, *I relitti con manufatti marmorei in Sicilia*, AMM, 5, 2008, pp. 23-44. [↑](#footnote-ref-4)
5. Ad es. il carico di granito di I sec. d.C. rintracciato a Banco Skerki nel 1997; A.M. McCann, J.P. Oleson, Deep-Water Shipwrecks off Skerki Bank: The 1997 Survey, Journal of Roman Archaeology (JRA), Suppl. 58, 2004. pp. 224-228; S. Tusa, *L’avventurosa storia delle scoperte archeologiche nel Canale di Sicilia.* Dal dio orientale al satiro, i tesori strappati al mare, in: http://docplayer.it/6848116-L-avventurosa-storia-delle-scoperte-archeologiche-nel-canale-di-sicilia-dal-dio-orientale-al-satiro-i-tesori-strappati-al-mare.html. [↑](#footnote-ref-5)
6. Convegno "Il trasporto marittimo del materiale lapideo tra antichità e medioevo", Venezia, 14-15 maggio 2015: <http://www.veniceboats.com/Maritime%20stone%20trade%20from%20Antiquity%20to%20Middle%20Age.htm>. [↑](#footnote-ref-6)
7. Cfr. ad. es. la notizia riferita in "Venezia - Mestre. Il Gazzettino.it": http://www.ilgazzettino.it/nordest/venezia/carico\_marmo\_affondato\_forma\_navi\_romane-1175571.html. [↑](#footnote-ref-7)