

## Breve guida dell'antiquarium di Terrasini (Palermo)



di **Gianfranco Purpura**

Il paese di Terrasini, nei pressi di Palermo, è di impianto non molto antico e risulta dalla fusione di due diverse località: Terrasini e Favarotta. In età araba questo tratto di costa era probabilmente denominato Saqiat Gins, cioè il bindolo, la noria di Cinisi, facendo evidentemente riferimento ad uno strumento a ruota ivi installato per l'irrigazione dei campi, come avveniva di frequente nel mondo arabo in località ricche di acqua. Il piccolissimo nucleo abitato di Favarotta, sviluppatosi intorno ad una sorgente, come per l'appunto indica la derivazione araba della denominazione, possedeva intorno al '700 una sua chiesa, quella di Santa Rosalia eretta in prossimità di un vallone, dalla cui colmata e fusione con un altro piccolo abitato vicino ebbe origine il moderno paese, che si sviluppò in parte su materiali di riempimento intorno a due chiese: S. Rosalia e Maria SS. delle Grazie. Anche a Palermo, come in altri luoghi, il toponimo Terrachina indica un antico quartiere sorto su di una colmata di terriccio in prossimità dell'antico porto, la Cala. Nel sottosuolo dunque del moderno abitato non sembrano sussistere notevoli resti antichi, né, come invece avviene per altri abitati della Sicilia occidentale, una continuità di vita dall'evo antico ai giorni nostri. Tuttavia i dintorni di Terrasini sono ricchi di presenze archeologiche ed il sottosuolo dello stesso paese ha fornito talvolta qualche antico reperto. Una lapide seicentesca, ritrovata in occasione di scavi stradali e collocata all'ingresso dell'Antiquarium sul lato destro, ricorda ad esempio l'esistenza di un abbeveratoio comune tra Cinisi e Terracina, avvalorando con tale indicazione toponomastica la spiegazione della genesi del paese sopra proposta. La comunità di Favarotta era sottoposta ai Benedettini di Cinisi, che dipendevano dal monastero di S. Martino delle Scale, quella di Terrasini alla Baronìa di Carini. Anche il nucleo abitato di Terrasini ebbe nel '700 una sua chiesa, quella di Maria SS. delle Grazie e nel 1836 con un atto amministrativo i due nuclei urbani sviluppati sulla colmata del vallone furono unificati determinando così la nascita del centro moderno (Terrasini - Favarotta). Per la sua particolare posizione nella cuspide nord occidentale della Sicilia al centro del Mediterraneo, la distesa marina antistante le spiagge di Terrasini è stata frequentata, fin dalla più remota antichità da un numero assai elevato di imbarcazioni, sovente da trasporto, provenienti dai più vari e lontani paesi. La particolare conformazione della costa, caratterizzata dalla presenza di punte rocciose, scogli affioranti e faraglioni, ha provocato l'affondamento di numerose imbarcazioni, che hanno disperso il loro carico sui fondali. Le tracce poi di diverse operazioni militari antiche avvenute nella zona, come nel caso della presa di Hykkara (Carini) da parte degli Ateniesi alla fine del V sec. a.C. o degli scontri in zona nel III sec. a.C. in occasione della prima guerra punica o, molto più tardi, durante la rivolta mussulmana contro l'imperatore Federico II intorno al 1220, possono aver contribuito ad incrementare un patrimonio archeologico subacqueo già di per sé, cospicuo per un'intensa attività di pesca e di commercio esercitata nei secoli nel sito. Al centro della spiaggia del porto, nel mare prospiciente la località Mezza Praia, in seguito ad un artificiale dissabbiamento del fondale conseguente alla costruzione del molo, sono affiorati, a partire dal 1963, reperti tanto numerosi da indurre a realizzare, soprattutto a cura di Vittorio Emanuele Orlando e dello Scrittore, nei locali del palazzetto La Grua un Antiquarium che ha finito per comprendere testimonianze di una nave romana proveniente dalla Spagna e naufragata nella seconda metà del I sec. d.C., di un relitto del III sec. a.C., oltre a numerose ancore ed anfore di diversa origine e datazione. Alla collezione archeologica sottomarina si aggiunge un limitato numero di reperti provenienti dalla terraferma ed in particolare da alcune zone archeologiche limitrofe di un certo interesse, come Montedoro (Montelepre), sede di un antico centro indigeno, la Montagnola di Monte Palmeto, sito di un abitato medievale, San Cataldo, villaggio abbandonato sulla riva del mare alla foce del torrente Nocella, che presenta tracce di vita tanto in età greca, che medioevale. Frammenti di una lekythos (V sec. a.C.), una oinochoe acroma, un guttus (vasetto biberon), delle testine romane in terracotta, dei frammenti di lucerne ed un oscillum provengono dalla località Gasena, nel territorio di Carini, ove era ubicato un insediamento rurale di età greca e romana. In una grotta nei pressi di Terrasini è stato ritrovato un idoletto antropomorfo in pietra, nella cui parte posteriore presenta incisioni di carattere magico, riscontrabili anche su di un'altro ciottolo simile, ivi rinvenuto. Fra i reperti provenienti dall'ignoto centro indigeno e greco di Montedoro ricordiamo il frammento di una lekythos, di una hydria, vaso per l'acqua, uno skyphos miniaturistico, delle patere, alcune lekythoi baccellate, varie punte di frecce in bronzo, reperti in rame, fra cui stoviglie varie, ed una grattugia. Per quest'ultimo reperto, piuttosto che supporre un uso apotropaico, è possibile ipotizzare che venisse utilizzato per produrre la polvere da mescolare con unguento profumato necessaria per la pulizia del corpo. Asportando l'impasto con uno strigile bronzeo ricurvo, oltre ad a detergere la pelle, la si rendeva così elastica e profumata. Nell'Antiquarium sono inoltre raccolte alcune monete di zecche puniche della Sicilia (IV sec. a.C.), tra cui Cefalù (Cephaloedium), pesi da telaio e da bilancia, lucerne del IV e III sec. a.C., tra cui una da tavolo ad alto piede. Di un certo interesse

è un bacile bronzeo con orlo perlinato proveniente da Montedoro, che comunemente si ritiene far parte di una produzione proveniente dall'Etruria. Alcune macine per cereali databili intorno al IV sec. a.C. indicano una provenienza del complesso dei reperti in questione non solo da necropoli, ma anche da centri abitati e rurali, ove si conduceva una vita prevalentemente agricola.

### **La nave romana del I sec. d.C.**

Il complesso dei reperti della nave romana della seconda metà del I sec. d.C. è esposto al pubblico nella parete di fondo del bel magazzino con volta a botte del palazzetto La Grua, che ospita l'Antiquarium. Ivi è stato realizzato lo spaccato di una nave oneraria romana, che si fa dunque risalire all'età imperiale. La ricostruzione della sezione dello scafo è moderna non essendo stato allora possibile verificare la struttura dello scafo, l'esatta disposizione del carico, né completare il recupero dei materiali, né effettuare ricerche più approfondite, che avrebbero consentito di riportare alla luce la chiglia e la carena della nave, ancora oggi giacenti nei fondali di Mezza Praia. Dopo il rinvenimento di Terrasini, carichi analoghi sono stati rintracciati a Ventotene (1981) e a Port Vendres II in Francia (1977), ma solo in quest'ultimo caso il giacimento archeologico subacqueo è stato sottoposto ad accurate indagini. Dall'esame del carico si è potuto stabilire che la nave oneraria proveniva dalla Spagna. Lo dimostra il contenuto delle anfore, originariamente ripiene di garum, salsa di pesce molto apprezzata dagli antichi, commercializzata dalla compagnia mercantile degli Atinii operante in Spagna, come rivelato da alcune iscrizioni dipinte. Alcuni colli di anfore sono riconoscibili come contenitori per vino prodotto nei dintorni di Barcellona e forse sono presenti in limitato numero in quanto riservati per gli usi della cambusa di bordo. Dal sito del naufragio, al centro del moderno porto, provengono infine dei lingotti di rame purissimo, marcati da una serie di numeri e provenienti dalle ricche miniere spagnole, ubicate nella zona del Guadalquivir (Betica). Si ritiene che dalle miniere spagnole il metallo dovesse essere consegnato a qualche centro o officina per l'ulteriore lavorazione. La superficie ruvida è dovuta alle bolle di fusione verificatesi al momento del raffreddamento; il bordo è stato liscio per permettere le incisioni relative alla registrazione della produzione. Le vallate del Guadalquivir ed i dintorni di Cadice esportavano nel I sec. d.C. verso l'Italia entrambi i prodotti principali trasportati da questa imbarcazione naufragata ed una delle possibili rotte antiche che dalla Spagna conduceva verso l'Italia, dopo aver costeggiato le coste africane passava per la Sicilia occidentale. La nave dunque proveniente dalla Spagna fu travolta e sospinta dai marosi, spargendo il suo carico di anfore e lingotti nelle vicinanze della spiaggia di Mezzapraia, ove fu quasi immediatamente ricoperta dalla sabbia. Dello scafo sono stati ritrovati vari frammenti fra cui madieri lignei, chiodi di bronzo, cordami di sparto, uno scandaglio di pietra, lamine di piombo. Queste ultime venivano utilizzate per proteggere la chiglia ed il fasciame dalla teredo navalis, il mollusco che corrode i legni per lungo tempo immersi. Ed ancora sono state rinvenute tegole, forse per la copertura del carico, brocchette, patere ed un mortaio di marmo. Nella nave erano forse imbarcati dei mercenari, proprietari di due gladii rinvenuti, assoldati per custodire il carico (custodes navium). La prima spada, il cui fodero di legno era rivestito di cuoio, è stata estratta dal suo guscio calcareo; la seconda in ferro resta interamente ricoperta dalle concrezioni. La destinazione finale della nave, proveniente dalla Spagna, non era forse lontana: gli stabilimenti infatti per la lavorazione del pesce identificati nella zona potevano attendere alla commercializzazione del pescato locale, ma anche provvedere allo smistamento del più ricercato prodotto straniero sul mercato locale. Uno dei maggiori della Sicilia occidentale era ubicato sull'Isolotto delle Femmine, un altro forse a Torre Molinazzo, ove un antico molo e ruderi sulla riva del mare indicano una frequentazione del sito per attività marinare intorno al III sec. d.C. ed in età medioevale.

### **I rinvenimenti sottomarini in località Mezza Praia**

In concomitanza con il ritrovamento della nave romana del I sec. d.C. per il dissabbiamento del porto, a partire dal 1963 si constatò l'esistenza di una vasta zona più ad oriente con reperti di varia epoca. Appariva netta la prevalenza di frammenti di anfore del III sec. a.C. Oltre ad ancore litiche e ad uno scafo capovolto e sepolto, forse di un veliero con chiodatura in ottone della fine del settecento, inizi dell'ottocento, erano presenti colli spezzati di anfore greco italiche con all'interno ancora il tappo di sughero di chiusura, un'aruletta in terracotta con la raffigurazione di Eracle che strozza il leone nemeo, frammenti di un'altra simile e parti di louteria, bacini per le abluzioni rituali compiute in onore delle divinità a bordo delle navi, ma anche per più comuni motivi igienici. Anche se è molto probabile, non è assolutamente certo se i frammenti e le anfore intere del III sec. a.C. rinvenute nella parte più interna dell'insenatura di Terrasini indichino il naufragio di un'altra nave, come nel caso del relitto romano del I sec. d.C., o si colleghino ad episodi diversi, soprattutto ad un'intensa utilizzazione del sito, quale attracco per il rifornimento dell'acqua dolce necessaria alla navigazione. La denominazione Favarotta ed il toponimo arabo Saqīat Gins della contrada nei pressi della spiaggia rivelano infatti l'esistenza di un'antica sorgente, nei cui pressi le navi in transito avrebbero potuto approdare per il rifornimento. Il tipo d'anfora ivi ritrovato fu tanto comune nel III sec. a.C. in Sicilia, da ritenerlo prodotto, oltre che nell'Italia meridionale, anche nell'Isola, anche se finora non è stata localizzata alcuna fornace relativa a questo tipo. Degno di nota è il fatto che alla foce del torrente Nocella, nei pressi della località S. Cataldo, sussistevano fino a non molto tempo addietro sulla riva del mare alcune fornaci romane dedite alla cottura di mattoni. Uno dei colli di queste anfore greco italiche reca il graffito latino L. AIMILIIO e si è pensato di collegare il personaggio in questione con un comandante militare durante la prima guerra punica. Anche

se dal sito provengono frammenti di coeve anfore puniche, frequenti in questa parte dell'Isola, il collegamento ipotizzato appare assai incerto. Una menzione isolata e particolare merita una tavoletta in terracotta ritrovata ad un centinaio di metri dalla spiaggia tra Cinisi e Terrasini, a circa due metri di profondità in una zona oggi parzialmente ricoperta dalla base del nuovo molo. I segni di una scrittura sconosciuta procedono con andamento circolare dall'esterno verso l'interno in senso antiorario, separati a gruppi da linee verticali, che evidentemente staccano singoli termini del testo. Le numerose lineole verticali al centro potrebbero essere relative ad un computo. Pur essendo alcuni segni molto caratteristici, simili a minuscoli oggetti simbolici, non si trova per essi alcun riscontro. Il reperto di Terrasini, consegnato nel 1974 al Museo di Palermo, risulta fotografato (arch. fotografico, negativo n. 22451), ma da allora non se ne ha più notizia. Dalla medesima località proviene infine una lastra spezzata in marmo bianco, consegnata al Museo di Palermo, con una iscrizione del III sec. d.C. in onore dell'imperatore Alessandro Severo. La dinastia africana dei Severi, modificando le rotte per l'importazione annonaria di olio, vino e salsa di pesce dalla Spagna al Nord Africa, giovò tanto all'economia dell'Isola da ricevere dalle comunità siciliane frequenti iscrizioni dedicatorie. Resta comunque poco chiara la presenza in mare di un reperto di tal genere. Potrebbe ipotizzarsi la presenza di strutture del III sec. d.C., distrutte in occasione della costruzione delle piste aeroportuali. Una colonna antica si osserva ancora oggi eretta nei pressi di un capanno aeroportuale. Allora l'insediamento marino di Torre Molinazzo sarebbe stato in realtà uno scalo marittimo connesso a queste strutture.

### Testimonianze archeologiche sottomarine nel golfo di Castellammare

Da una grotta ubicata nei pressi del mare, l'Uzzo, proviene uno dei più antichi indizi relativi all'impiego di imbarcazioni per la pesca. Se improvvisamente lische di grandi pesci si rinvenivano insieme ad ami in osso e a reperti del VII millennio a.C., ciò indica l'acquisita capacità di allontanarsi dalla riva, limite per l'uomo preistorico raccoglitore di molluschi al fine di alimentazione. Dei tre nuclei abitati più importanti, che fin dall'antichità hanno esercitato un'influenza diretta sul Golfo di Castellammare - Segesta, Alcamo e Partinico - solo nel primo sono state condotte indagini archeologiche, che, se pur hanno evidenziato l'importanza, soprattutto dal VI sec. a.C. fino all'età romana, del maggiore dei centri elimi della Sicilia occidentale e la sua antichità, non hanno avuto per oggetto il suo rapporto con il mare. Eppure, secondo Tucidide (VI, 2), gli Elimi erano profughi troiani ai quali si erano aggiunti Focesi sbattuti dalla tempesta sui confini sicani. Castellammare fu indubbiamente lo scalo marittimo dell'importante centro antico, ma la carenza di ricerche in proposito e la continuità di vita nel sito, che in età medioevale fu abitato costiero (Al Madarig, Le Scale), gravitante intorno ad una fortezza sull'acqua, rendono le testimonianze relative pressoché nulle. Certa è invece la presenza di un relitto quattrocentesco con ceramica pisana ubicato nei pressi del paese a notevole profondità. Da documenti di archivio risulta naufragata nel 1487 una nave appena salpata dal porto di Alcamo (Vallone) carica di duecentottantotto salme di grano. Tutto ciò bene indica il tipo di attività nelle quali era coinvolto il Golfo: dagli attracchi costieri (caricatori) per la commercializzazione dei prodotti in corrispondenza a vie controllate di penetrazione verso l'interno della Sicilia, come nel caso di Segesta - Castellammare, Vallone - Calatubo, S. Cataldo - Partinico, Terrasini - Cinisi, a centri per la pesca e la lavorazione del pescato, come lo stabilimento greco punico per la preparazione della salsa di pesce (garum) di S. Vito Lo Capo, l'abitato punico di Scoglio Fungia, Scopello (Cetaria ?), i ruderi del III sec. d.C. di Torre Molinazzo, attrezzati con un molo artificiale semisommerso. Testimonianze dell'intenso traffico commerciale antico costituiscono i relitti di Terrasini e di S. Vito Lo Capo. Ai primi abbiamo già accennato, gli altri si ascrivono ad epoche e provenienze assai varie. Uno è di età normanna (metà del XII sec.) con la stiva colma di oltre duecento brocche in transito forse verso Palermo; un altro barbaresco degli inizi del 1500. Le numerose torri costiere del quattrocento (ad es. S. Vito, Capo Rama) e della fine del cinquecento (ad es. Impisu, Alba, Molinazzo) ci ricordano presenze subacquee relative a ben più cruenti fatti d'arme ed incursioni. Nei pressi della spiaggia di S. Vito Lo Capo si riscontrano reperti barbareschi degli inizi del cinquecento, che è possibile ricollegare a documenti d'archivio che menzionano il saccheggio nel 1526 del santuario e la sua conseguente ristrutturazione a mo' di fortezza. Sia i numerosi relitti antichi, che i moderni presenti in zona, costituiscono ecosistemi valutabili, non solo dal punto di vista storico ed archeologico, ma anche sotto il profilo naturalistico ed ambientale. Nei pressi della tonnara di S. Vito e di Scopello sussistono relitti di navi moderne meritevoli di tutela. Nel primo caso si tratta di un mercantile, il Kent, naufragato negli anni settanta con un carico di Corani, nel secondo del Capua, affondato durante la seconda guerra mondiale con un carico di munizioni. Anche lungo la spiaggia di Balestrate e a Capo Rama si riscontravano mezzi da sbarco e munizioni dell'ultimo conflitto, che ormai possono essere considerate per trascorrere degli anni d'interesse storico.

### Le ancore

Sembra che le acque del Mediterraneo siano state solcate da imbarcazioni almeno dall'VIII millennio a.C. Ossidiana di un'isola dell'Egeo (Melo) è stata ritrovata in una grotta della terraferma, in Argolide ad oltre cento chilometri di distanza marina. Certamente era stata trasportata per mare da un'imbarcazione che utilizzava un sasso legato ad una fune come ancora. Ancora oggi la gente di mare adotta comunemente questo sistema, che assicura un discreto ancoraggio, sia su fondali di sabbia, che di roccia. Nel tipo più rudimentale di ancora la tenuta era quindi determinata dal peso della pietra calata in mare. Si trattava di pietre informi

o appena sbazzate, oggi di assai difficile riconoscimento. L'incremento del peso determinava ovviamente il miglioramento del rendimento del sistema di ancoraggio, ma un aumento della fatica. Sussiste dunque una correlazione tra peso dell'ancora e stazza della nave. Il peso delle ancore di pietra consente ancora oggi di stimare con una certa approssimazione le dimensioni di imbarcazioni, delle quali ormai non resta più alcuna traccia. Un importante progresso tecnico, determinato dalla maggiore stazza degli scafi, fu conseguito tramite l'inserimento di pioli lignei che assicuravano una migliore tenuta sul fondale e permettevano una riduzione del peso dell'ancora. Si trattava di una parziale rivoluzione. L'abbattimento del corpo morto sul fondale, conseguente alla trazione dalla superficie, provocava il pressochè sicuro aggancio della marra al fondo, ma persisteva ancora ben radicata la credenza che l'attrezzo per essere efficiente dovesse essere al tempo stesso pesante. Un ulteriore progresso fu realizzato con l'inserimento di un bastone di legno in senso normale ai pioli per evitare che l'ancora, ponendosi di fianco potesse slittare. Il passo successivo fu allora quello di realizzare in pietra questo bastone (ceppo) ed alleggerire il fusto fabbricandolo in legno. Il peso del ceppo necessario per evitare che l'ancora galleggiasse determinava l'abbattimento sul fondale e favoriva l'aggancio delle marre. La comparsa in età arcaica dell'ancora dal ceppo in pietra e dal fusto e marre in legno fu una svolta radicale del sistema ancorario. Tale tipo di ancora fu utilizzato dalla fine dell'VIII al IV sec a.C., ma esso non soppiantò gli altri modelli, che continuarono a sussistere. E' possibile che l'aumento della produzione del piombo, conseguente allo sfruttamento delle miniere d'argento, ed il crollo del suo prezzo abbiano contribuito a determinare la sostituzione in età classica del ceppo in pietra, che si spezzava facilmente al centro, con quello in piombo. Tale metallo presentava il vantaggio di essere a parità di volume più pesante, più facilmente lavorabile e scarsamente attaccabile da parte degli agenti marini. Per economizzare metallo frequentemente si inserivano nel ceppo pietre o frammenti lignei. Talvolta due barre di piombo potevano essere racchiuse tra due assicelle strette da corde e costituire così un rudimentale ceppo facilmente componibile e smontabile. Il ceppo in piombo si diffuse ampiamente in età ellenistica e romana e, anche se i più recenti ceppi in piombo sono datati al III sec. d.C., è probabile che siano rimasti in uso sino alla fine dell'età antica accanto ad ancore in ferro. Il tipo d'ancora di uso più frequente nell'antichità, dopo quella in pietra di facile reperibilità e di basso prezzo, è quella dal ceppo in piombo con perno di ritegno al fusto, nel quale è fuso direttamente il metallo. Il piombo del ceppo era colato in un apposito stampo sull'ancora ultimata. Ovviamente era inamovibile dal fusto. La contromarra per meglio assemblare le marre al fusto era in piombo. I puntali delle marre in bronzo, metallo meno duttile, o in ferro. Accade oggi di constatare talvolta che la cassetta del ceppo plumbeo, invece di presentare un perno di ritegno plumbeo, mostra all'interno dei fori simmetrici. Si ritiene allora che il ceppo sia stato fissato al fusto mediante una piccola asse di legno che lo attraversava in croce. In qualche raro caso accade di constatare che all'interno della cassetta non vi sia traccia di fori o di perni di ritegno al fusto. In questo caso potrebbe essere stato fissato mediante un paio di cavicchi in legno, posti nel fusto, fuori della cassetta nei punti di contatto. Questo tipo d'ancora, potendo il ceppo essere sfilato dal fusto ed abbattuto sulla coperta durante la navigazione, consentiva un notevole risparmio di spazio a bordo. Se ne è ipotizzato un uso a bordo soprattutto di navi militari, ma mancano conferme sicure in tal senso. L'oneraria romana di età imperiale portava a bordo diverse ancore, la maggior parte in piombo, ma anche alcune in ferro, come dimostra anche un papiro del III sec. d.C. (Pap. Lond. III, 1164). Il peso del ceppo può consentire di desumere con una certa approssimazione la stazza dell'imbarcazione antica. Infatti il peso del ceppo in piombo sembra corrispondere più o meno alla metà dell'ancora completa. E' molto probabile allora che il peso dell'ancora sia pari a circa un millesimo della stazza della nave che l'armava. Sono stati ritrovati colossali ceppi in piombo dal peso così elevato da escluderne l'uso reiterato a bordo di navi. Uno di questi ceppi è visibile a Malta, un altro si trova al largo di S. Vito Lo Capo. E' probabile che fossero stati utilizzati per ancorare postazioni di reti fisse e sbarramenti militari, sovente utili per impedire l'accesso ai porti o a zone protette. Come l'ancora dal ceppo in piombo non soppiantò l'attrezzo in pietra, ancora oggi utilizzato, così la comparsa dell'ancora in ferro, all'incirca in età romana repubblicana, non impedì l'ulteriore impiego dell'ancora dal ceppo in piombo. Soltanto in epoca bizantina le ancore in ferro di forma assai caratteristica divennero di uso generale, ma ancora nel relitto di età normanna di S. Vito Lo Capo (metà del XII sec.) insieme da ancore in ferro erano imbarcate ancore di pietra. Nell'Antiquarium sono conservate diverse ancore in pietra nella maggior parte provenienti da Mezzapraia - Molinazzo. Una delle più antiche è un reperto in bianca pietra calcarea di provenienza non locale. Le modalità di esecuzione dell'unico foro denotano la sua arcaicità. Un altro reperto degno di nota, di cui si conoscono finora solo pochi altri esemplari, è un'ancora di terracotta del tipo con pioli lignei infissi. Un'altra ancora simile è conservata nel Museo di Palermo. Non tutte le pietre intenzionalmente forate ritrovate in mare erano evidentemente ancore. Alcune furono utilizzate come contrappesi di reti, di attrezzi da pesca o navali. Tra i ceppi in piombo se ne segnala uno, del raro tipo senza perni di ritegno al fusto, al quale era tuttavia in qualche modo connesso con funi o pioli lignei. Uno dei ceppi di piombo proveniente da Torre Molinazzo si presenta deliberatamente arcuato, anche in questo caso si conoscono pochissimi esemplari simili, né si comprende la ragione di tale peculiarità. Il tipo più comune, con cassetta dotata di perno di ritegno al fusto in piombo, veniva fabbricato praticando un foro nel fusto e fondendo direttamente il metallo in una forma lignea del ceppo, all'uopo predisposta. L'operazione si effettuava per ragioni d'ingombro tenendo capovolta l'ancora di legno e dunque la parte liscia, corrispondente al fondo dello stampo, appariva, dopo la realizzazione del ceppo ed il capovolgimento dell'ancora, superiormente. Ciò offriva anche il vantaggio di nascondere inclusioni metalliche o di pietra, che per risparmiare metallo talvolta venivano inserite all'interno, come si constata in un caso in un ceppo di Terrasini con anima lignea. I ceppi deliberatamente arcuati presentavano dunque notevoli difficoltà di realizzazione, bilanciate soltanto dalla facilità di riconoscimento e forse da un più agevole sganciamento dal

fondale. Frequenti erano infatti tra i naviganti i furti di ancore, che sovente venivano contrassegnate da iscrizioni o simboli votivi, e solo la frequenza dell'incaglio tra le rocce del fondo ha consentito in fondo a noi di disporre di un così elevato numero di reperti. L'ancora lignea dal ceppo di piombo disgregandosi può offrire la possibilità del rinvenimento di parti minute, diverse dal ceppo: le contromarre in piombo a tre fori, che servivano a tener collegate al fusto le marre lignee con l'uso allentate, ed i puntali metallici. Un raro puntale in bronzo alla punta appiattita è stato recuperato da un peschereccio di Terrasini operante con reti a strascico e per qualche tempo esposto, senza intenderne l'importanza, nella vetrina di un bar del porto prima di essere donato all'Antiquarium.

### **La sala delle anfore**

In considerazione del gran numero di anfore raccolte, si è pensato di organizzare, all'interno dell'Antiquarium, un ambiente dedicato all'anfora, che rispettando i criteri classificatori previsti dalla tavola di Dressel, evidenziasse le trasformazioni di questo fittile, considerato quasi un "fossile - guida" dell'evoluzione archeologica. Ivi sono rappresentate anfore di varia origine: greca, punica, romana, nubiana, araba, medievale. Esse presentano una grande varietà di forme, dimensioni, capacità, trattamenti delle pareti interne. Elementi questi che variavano a seconda del tipo di merce trasportata. Lo studio dell'anfora contribuisce oggi a gettare luce sulle condizioni di lavoro, di vita, sui processi di produzione; in definitiva sulla civiltà dei nostri predecessori basandoci su di un umile strumento per la conservazione e commercializzazione. Qualsiasi contenitore in cotto munito di due anse ed usato per scopi domestici può essere denominato "anfora". Ma le anfore a tutti note attraverso i rinvenimenti subacquei, come quelle raccolte, differiscono profondamente da codesti contenitori domestici. Si tratta di recipienti commerciali adibiti al trasporto transmarino di derrate alimentari. Esigenze di praticità, robustezza, facilità di stivaggio a bordo delle navi contribuirono a determinare la forma di questo fittile nuovo e a differenziarla dalla più antica anfora domestica. Sembra che l'idea di un contenitore per il trasporto transmarino su larga scala di prodotti alimentari sia apparsa intorno alla metà del II millennio a.C. presso la civiltà cananea, che fiorì nel tratto di costa tra la Siria e la Palestina. Dal Levante si diffuse in Egitto ed in Grecia, prima di essere universalmente adottata. Altri sistemi, come il trasporto alla rinfusa, in sacchi o in grandi dolii fissati nel fondo della stiva della nave, sono altrettanto antichi e testimoniati da recenti rinvenimenti subacquei.

### **La forma delle anfore**

La frequente presenza di un puntale nelle anfore può oggi apparire sorprendente. Si giustifica per le condizioni di rusticità ed asperità dei pavimenti degli ambienti antichi, ove tali contenitori erano normalmente impiegati: cantine o stive, ma anche una sala da pranzo di un piccolo centro greco punico dell'interno della Sicilia poteva presentare un pavimento non perfettamente piano. Appoggiate alle pareti d'angolo le une alle altre le anfore si reggevano abbastanza ritte. All'occorrenza era sufficiente porre sotto le medesime un sostegno mobile detto incitega. Nella stiva di un'imbarcazione potevano esserne contenute oltre diecimila, in strati sovrapposti fermati da frasche (stipulae). Resti di questi ramoscelli, che si ritrovano frequentemente nei relitti, possono indicare il periodo dell'anno dello stivaggio della nave, poichè di solito si tratta di arboscelli temporanei. L'enorme carico della grande oneraria naufragata ad Albenga ed il contenuto della nave romana scavata a Giens in Francia dimostrano la veridicità di quanto indicato nelle fonti. Il sistema di stivaggio greco romano in strati sovrapposti era adottato, non solo per risparmiare spazio, ma soprattutto per rendere il carico della nave un tutt'uno omogeneo, solido, elastico, ben equilibrato, tale da eliminare ogni rischio conseguente allo spostamento del carico durante la tempesta. Né il rullio, né il beccheggio più violenti avrebbero potuto così spostare il carico e, al tempo stesso, il baricentro della nave sarebbe stato mantenuto più in basso possibile, al fine di evitare il pericolo di un capovolgimento dello scafo. L'aggraziata e piacevole forma dell'anfora greca e romana non fu, quindi, deliberatamente ricercata dagli antichi (si trattava infatti di un comune contenitore commerciale), ma derivava dalla corrispondenza di ogni misura a precise esigenze di funzionalità nello stivaggio in più ordini sovrapposti. Ad esempio il robusto orlo derivava dalla necessità di rinforzare il bordo superiore. La creazione dell'anfora commerciale corrispose certamente all'esigenza di realizzare un contenitore relativamente leggero, ma al tempo stesso robusto, la cui forma consentisse di stivare la maggiore quantità di prodotti nel minor spazio possibile. E' interessante, sotto questo profilo esaminare il rapporto peso del vuoto - peso del contenuto nei diversi tipi di anfore. Un miglior rapporto si realizzò talvolta a scapito della robustezza, come nel caso dell'anfora c.d. "africana" del III sec. d.C. Molto più robuste erano le anfore vinarie italiche e le olearie imperiali (Dressel 20). Come non si ricorse soltanto all'anfora per il trasporto di derrate nell'antichità, così non tutti i tipi di anfore furono stivati in ordini sovrapposti. Ciò era evidentemente impossibile per le alte anfore puniche, il cui sistema di collocazione a bordo non è stato rivelato finora da alcuna scoperta archeologica.

### **Fabbricazione, contenuto e trattamento interno**

L'anfora commerciale era costituita da diverse parti che venivano realizzate separatamente e poi unite tra loro prima della cottura: orlo, collo, anse, spalla, corpo e puntale. Ciò evidentemente non vale per ogni tipo di anfora. L'anfora punica ad esempio si discosta alquanto da quella romana ed ha sovente l'orlo ed il collo fabbricati insieme al corpo. Nelle anfore potevano essere contenuti vari generi di prodotti, ma quelle commerciali inviate

oltremare trasportavano prevalentemente vino, olio, miele, frutta in conserva, pesce in salamoia ed una salsa a base di pesce molto usata dagli antichi, chiamata garum. Non era infatti vantaggioso usare l'anfora per i prodotti secchi, poichè essa aumentava di almeno il 25% il peso dei prodotti trasportati. Quindi il grano veniva trasportato in sacchi il cui costo era certamente inferiore a quello delle anfore, mentre per il trasporto di frutta secca venivano di solito utilizzate cassette di legno e ceste. Le anfore contenenti vino o salsa di pesce erano rivestite internamente da sostanze resinose per conferire al prodotto un gusto particolare ed al tempo stesso per impermeabilizzare parzialmente le pareti del contenitore. L'olio invece veniva immesso in anfore incerate con resina di alberi da frutta (gumma) o era conservato in contenitori privi di qualsiasi trattamento interno, che non potevano essere facilmente riutilizzati. Questa circostanza spiega il formarsi di vere colline di detriti di anfore olearie in luoghi di ampio consumo.

### **Impieghi anomali delle anfore**

Oltre che come contenitori per il trasporto oltremare di derrate alimentari, le anfore venivano utilizzate per gli scopi più disparati: incastrate alle pareti dei vivai marini venivano ottime tane per i pesci; segate verticalmente si trasformavano in culle per i bambini poveri. Da tempi assai remoti erano usate per scopi funerari o per la realizzazione di condutture idrauliche. In campo militare venivano riempite di sostanze incendiarie e scagliate da catapulte, oppure nascoste nel terreno potevano costituire un terribile trabocchetto per la cavalleria nemica. Colme di terriccio o vuote, venivano usate nelle costruzioni edilizie e ridotte in minuti frammenti misti a calce venivano impiegate per scopi di pavimentazione o di rivestimento idraulico (cocciopesto). Questa fu certamente la fine della maggior parte delle anfore antiche, almeno di quelle che non si depositarono sui fondali marini.

### **Sistemi di chiusura, marchi, capacità e trasporto**

Nella parte interna del collo dell'anfora vinaria italica si può agevolmente osservare la presenza di uno scalino, atto ad impedire la caduta del tappo all'interno. Questo tappo era normalmente di sughero e su di essa veniva colata della resina, cera, pozzolana o gesso allo scopo di realizzare la chiusura ermetica dell'anfora e la preservazione del contenuto dagli agenti atmosferici. Al di sopra poteva essere applicato un opercolo di terracotta con impressi marchi relativi al produttore esportatore. Bolli impressi sulle anse, sul collo, sull'orlo, graffiti o dipinti sul corpo o in prossimità del puntale potevano rappresentare il segno di riconoscimento della fabbrica del contenitore, indicare il tipo di prodotto, il suo peso e l'età, ma soprattutto il noleggiatore o il produttore, proprietario al tempo stesso del carico, che non dotato di proprie figlinae (fabbriche di ceramica) annesse all'azienda agricola, faceva ricorso a ceramisti che lavoravano su ordinazione. Marchi e contrassegni non solo garantivano il proprietario da un eventuale trafugamento, ma anche l'acquirente, del contenuto e delle capacità regolari. Caratteri dipinti con un pennello in rosso o in nero (tituli picti) denotavano la natura del prodotto trasportato, la sua qualità, il peso dell'anfora, la compagnia mercantile esportatrice, se non addirittura erano relativi alle verifiche doganali e dimostravano che l'anfora era stata controllata ed aveva pagato le imposte dovute per le importazioni ed esportazioni (portoria). Anche se l'anfora fu sempre un contenitore artigianale di varia capacità, la misura di un'amphora fu acquisita in età romana quale misura standard per i liquidi. Nel periodo romano repubblicano la misura di amphora o quadrantal ebbe una suddivisione precisa in sottomultipli: un'amphora equivaleva a 8 congi, pari a ventisei litri. Un congius era pari a sei sextarii, cioè tre litri e ventotto decilitri. Tuttavia per determinare esattamente la capacità di un'anfora occorreva sottoporre il contenitore a pesatura. Un'anfora vinaria italica di età repubblicana piena pesava dunque in media una cinquantina di chili ed era difficoltosa da trasportare senza qualche accorgimento. Sospesa per le anse ad un bastone poteva essere sollevata da due robusti schiavi.

### **Modelli di barche**

Nei locali dell'Antiquarium sono anche custoditi numerosi modellini di imbarcazioni tradizionali siciliane. La mostra permanente nata ad opera e per la passione di Filippo Castro è stata recentemente acquistata dalla Regione Siciliana ed affidata all'Antiquarium. La realizzazione in scala delle barche maggiormente utilizzate per la pesca ed il trasporto di materiali in Sicilia soprattutto in un periodo anteriore alla introduzione del motore, è basata su scafi realmente esistenti. Ogni singolo listello, chiodo, tratto di fune e materiale utilizzato nei modellini riproduce fedelmente quanto utilizzato sull'originale, rilevato talvolta con difficoltà da scafi in abbandono su spiagge, cantieri, cale. Per la costruzione è stato utilizzato lo stesso tradizionale procedimento di fabbricazione e le pitture seguono sovente schemi decorativi ormai caduti in disuso. La bellezza, perfezione e cura dei particolari consentono, non solo di conoscere imbarcazioni ormai divenute rare, ma anche di apprezzare modelli che sono unici nella loro individualità.

© Gianfranco Purpura  
Dipartimento di Storia del Diritto  
Università di Palermo