

# La navigazione e i porti etruschi

Dispensa 7. Lezioni di gennaio 2012

*Miscellanea a cura di Sandro Caranzano, riservati ai fruitori del corso di archeologia presso l'Università Popolare di Torino 2011-2012*

## 7.1 – La navigazione nel mondo antico

La costiera tirrenica fu quasi certamente raggiunta già intorno al XII sec. a.C. da naviganti micenei e, superato il cosiddetto Medioevo ellenico, furono stabiliti intensi contatti con i mercanti Greci (in particolare i coloni provenienti dalla Eubea che avevano colonizzato Cuma, non lontano dalla Capua etrusca); in questa rete di contatti molto presto si inserirono i Fenici, insediati sin dall'814 a.C. a Cartagine, fondatori di importanti colonie commerciali tanto sulle coste siciliane che su quelle sarde.

Tali precoci contatti stimolarono gli Etruschi al commercio marittimo e non si può negare che la navigazione contribuì (assieme allo sfruttamento minerario e alla coltivazione degli ampi latifondi) alla ricchezza delle più famose città della Dodecapoli. Molti indizi sembrano ragionevolmente indicare che nel periodo più antico gli Etruschi furono il gruppo più dinamico del Tirreno: materiali rinvenuti in Sardegna e in alcune importanti tombe laziali indicano rapporti e scambi con la

Sardegna fin dall'VIII sec a.C.; inoltre, prima ancora che si avviasse la fondazione delle colonie greche del sud Italia, alcune navi etrusche si spinsero in Corsica e oltre lo Stretto di Messina.

E' bene premettere che sulla base delle antiche fonti scritte è possibile risalire ai differenti sistemi di navigazione in uso: il primo, di piccolo cabotaggio, si svolgeva nell'ambito della fascia costiera con navigazione a vista delle coste, mentre il secondo, diretto verso luoghi spesso molto distanti dal porto di partenza, affrontava ampi tratti di mare aperto lontano dalle coste. Per quanto riguarda la navigazione di piccolo cabotaggio, questa si svolgeva prevalentemente nelle ore diurne, in prossimità delle coste, tra centri rivieraschi distanti non più di 25-30 miglia nautiche.

La navigazione di lungo corso, invece, aveva luogo prevalentemente in mare aperto, a una maggiore distanza dalla costa, ma probabilmente sempre in vista della terra.

Durante la notte, quando il tragitto non permetteva soste, l'orientamento della nave veniva assicurato dall'osservazione della costellazione dell'Orsa Minore, nota nel mondo antico – non forse a caso – con il nome di “Stella fenicia”. In ogni caso anche la navigazione di lungo corso doveva usufruire di scali temporanei, necessari per l'approvvigionamento delle derrate alimentari e per le eventuali riparazioni della stessa nave.

Se si osserva con attenzione una carta geografica del Mediterraneo si può quindi agevolmente constatare che i tratti di mare in cui la navigazione doveva procedere senza alcun punto di riferimento costiero erano assai rari. Calcolando una velocità di navigazione di 2-3 nodi per i navigli commerciali, ne consegue che in un giorno potevano essere percorse oltre 50 miglia nautiche, una distanza più che sufficiente in gran parte dei casi. Nel caso dei Cartaginesi, i tragitti più lunghi (che comportavano



Fig. 60– Proposta ricostruttiva delle principali rotte navali etrusche e fenice sulle coste tirreniche, in Corsica, Sardegna e Cartagine.

una navigazione priva di punti di riferimento costiero) erano la traversata del canale di Sardegna, quella del mare balearico partendo dalle coste africane e la navigazione dalla Sardegna alle Baleari.

Gli Etruschi, da parte loro, cominciarono a navigare verso la Francia meridionale, (abitata da genti celto-liguri) circa trent'anni prima che, nel 600 a.C., i greci Focesi dell'Asia Minori fondassero Massalia. Anche dopo l'arrivo dei Focesi, gli Etruschi continuarono a commerciare in quelle zone e, in alcuni casi si fermarono, creando empori commerciali di appoggio logistico (tra questi vale la pena ricordare Genova), così da sostenere logisticamente la rotta che provenendo dall'Etruria seguiva bordeggiando la costa. La rotta più battuta sembra essere stata quella che partiva dall'Etruria meridionale, sfruttava come appoggio l'isola d'Elba e la Corsica, e poi raggiungeva il litorale ligure e provenzale; da qui, attraverso un percorso a piccole tappe, era possibile attraccare alla foce del Rodano e a Marsiglia.

Il ritrovamento di relitti all'Isola d'Elba, all'Isola del Giglio e lungo le coste della Provenza sembrano essere una prova del percorso seguito dalle navi etrusche.

Per quanto riguarda la Sicilia, gli Etruschi dovettero trovare un qualche appoggio per la propria navigazione presso lo Stretto di Messina a opera dei Calcidesi di Reggio, ma le coste della Calabria e il litorale ionico erano appannaggio delle navi greche dirette in Occidente.

E' stato addirittura ipotizzato che le armi etrusche databili fra l'VIII e la prima metà del VII sec. a.C. ritrovate in numerosi santuari greci e delle isole dell'Egeo vi siano state portate non dagli Etruschi (come si credeva un tempo) ma da Greci che le avevano ricevuti in dono da aristocratici tirreni.

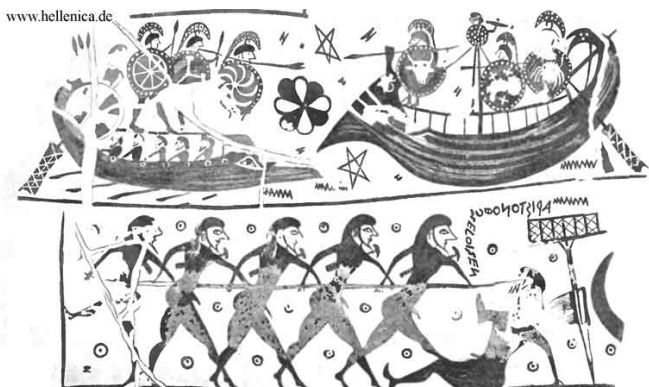
Per quanto riguarda la velocità massima di percorrenza di un tratto di mare della quale si abbia notizia, lo storico Polibio tramanda (I, 46-47) come un comandante cartaginese, Annibale detto il Rodio, riuscisse a compiere il tragitto tra Cartagine e Lilibeo (Marsala) corrispondenti a 125 miglia nautiche con una nave da guerra in 24 ore, con una media oraria di oltre 5 nodi.

La navigazione commerciale aveva luogo quasi esclusivamente tra i mesi di marzo e ottobre, quindi durante la stagione più clemente, e aveva inizio con particolari cerimonie atte a propiziare i traffici marittimi. La mancanza di venti costanti – quali gli Alisei – nel bacino del Mediterraneo costituì certamente un problema non lieve per i lunghi tragitti; tuttavia, l'incostanza dei venti mediterranei e il loro orientamento spesso mutevole, pur imponendo frequentemente soste di alcuni giorni, permisero che il traffico commerciale si svolgesse in ogni direzione senza la necessità di attese stagionali o di percorrere giri viziosi o eccessivamente lunghi.

La navigazione delle imbarcazioni da guerra avveniva invece quasi durante tutto l'arco dell'anno, per il necessario pattugliamento delle coste e per l'eventuale repressione della pirateria, oppure, in caso di eventi bellici per le operazioni militari. Queste eventualità condizionate dalle intemperie furono spesso fatali se si considera che durante lo svolgimento della prima guerra tra Cartagine e Roma, le perdite di naviglio commerciale (comprendente navi per il trasporto delle truppe e degli approvvigionamenti) e di naviglio di linea causate dalle tempeste e dai conseguenti naufragi assommarono a circa 700 unità per i Cartaginesi, mentre quelle relative alle flotte romane superarono addirittura il migliaio.

Grande risonanza ebbero nell'antichità i viaggi di esplorazione a fini commerciali compiuti da Fenici e Cartaginesi alla ricerca di metalli pregiati o di nuovi e più remunerativi mercati. Tra questi sono, senza dubbio, da ricordare quello che, secondo lo storico Erodoto fu effettuato dai Fenici su incarico del faraone Neco verso la fine del VII secolo a.C. e che, durato circa tre anni, li

Figg. 61/62 – Il cratere di *Aristhonotos* dei Musei Capitolini rappresentante una battaglia navale forse tra Greci ed Etruschi e l'accecamento di Polifemo (scoperto a Cerveteri VII sec a.C.).



portò a circumnavigare il continente africano da oriente a occidente; oppure il viaggio del cartaginese Annone che, verso la fine del V secolo a.C., facendo vela da Cartagine verso l'oceano Atlantico, superò le colonne d'Ercole e giunse fino al golfo di Guinea.

Da menzionare è poi il viaggio compiuto attorno al V secolo a.C. dal cartaginese Imilcone lungo le coste atlantiche dell'Europa fino a raggiungere la Bretagna e, forse, le isole Cassiteridi (Gran Bretagna e Irlanda) alla ricerca dello stagno, nel tentativo di aprire una nuova via commerciale alternativa a quella continentale che, attraverso la Francia, giungeva al golfo del Leone e a Marsiglia. Alcuni rinvenimenti archeologici testimoniano la presenza sia pure temporanea dei Cartaginesi nelle isole Azzorre, mentre ulteriori notizie di antichi autori favoleggiano di viaggi effettuati dai Fenici in regioni oltre l'oceano Atlantico. Non altrettanto dettagliate sono le notizie relative ai convogli navali etruschi, che pure dovettero tracciare rotte piuttosto impegnative, come dimostrato dalla presenza di bucheri e di olio di produzione tirrenica lungo tutta la costa dell'attuale Francia e della Spagna, fino lo stretto di Gibilterra e forse, oltre.

## 7.2 – Navigli etruschi e cartaginesi:

Per l'assoluta mancanza di fonti dirette di tipo letterario, e per la scarsità di documentazione archeologica, non è facile stabilire che tipo d'imbarcazioni usassero i naviganti etruschi.

Sappiamo dagli scrittori antichi (Dionigi di Alicarnasso) che gli Etruschi avevano grande esperienza nella marineria e che dovevano essere molto abili nella costruzione di navi. Anche il contatto con i Fenici e con i coloni greci, esperti marinai, contribuì ad aumentare le loro conoscenze in campo nautico.

Le informazioni fornite dagli autori antichi – tutti molto posteriori all'epoca di massima fioritura delle attività navali etrusche – ci dicono che le navi tirreniche potevano raggiungere anche i trenta metri di lunghezza, che per la loro costruzione venivano usati il pino, l'abete, il faggio e la quercia, e che erano dotate di uno scafo con fasciame e ordinate, di albero con vele di lino, e sperone a prua.

Tra i relitti conosciuti e studiati, praticamente nessuno può però considerarsi con certezza etrusco, soprattutto quando il carico non è abbastanza omogeneo e non contiene una quantità di materiale sufficiente.

Nell'arcipelago toscano sono stati rinvenuti relitti con carichi di anfore etrusche ma non vi è certezza sull'identità delle navi; anfore etrusche da trasporto sono state trovate,

oltre che in Etruria, in Lazio, Campania, Sicilia, Corsica, Spagna e Francia meridionale.

La difficoltà di identificare un relitto come etrusco consiste, oltre che nella scarsità dei ritrovamenti, anche nella mancanza di elementi di paragone e di notizie certe sulla natura delle navi etrusche.

I relitti più significativi per ipotizzare la natura e l'aspetto dei vascelli etruschi risalgono al periodo arcaico, che nella cronologia etrusca corrisponde circa al VI secolo a.C. Una nave affondata nella prima metà del VI sec. a.C. a Cap d'Antibes, sulle coste della Provenza, probabilmente partita dal porto di Vulci o da Pyrgi (il porto ufficiale di Caere), trasportava circa duecento anfore vinarie etrusche, vasi di bucchero e vasi etrusco-corinzi. Il relitto, per il suo carico, è stato considerato etrusco, ma esso non ha restituito alcuna notizia sulla struttura della nave.

Il relitto di Bon Porté (fine del VI sec. a.C.), trovato al largo di Saint Tropez, aveva un carico di anfore per tre quarti etrusche e per il resto greche, ed è uno dei pochi ritrovamenti che mostra la tecnica degli "scafi cuciti" (*suitiles naves*), di cui parlano anche Pacuvio, Virgilio e Plinio ma che era già ben conosciuta nel III millennio a.C. e ai tempi di Omero (Iliade, II, 135). Anche in questo caso, non si ha la certezza che si

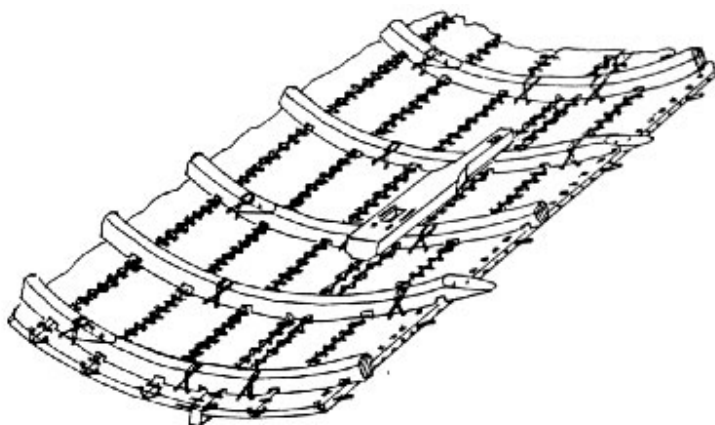


Fig. 63 – Schema costruttivo dello scafo a fasciame portante e "scafi cuciti" come ricostruibile dal relitto di Bon Porté (F).



Fig. 64 – Ricostruzione sperimentale di modellino di nave da guerra etrusca sulla base dei dati iconografici reperibili sulla ceramica antica e le stele funerarie.

tratti di un relitto etrusco, per la mancanza d'iscrizioni e di attrezzature di bordo diagnostiche.

A poco servono i molteplici modellini di terracotta di navi ritrovati all'interno delle tombe di età villanoviana; si tratta di oggetti molto semplici che non presentano sufficienti dettagli per un'indagine approfondita sulla tecnologia delle costruzioni e la forma delle imbarcazioni.

Il vaso di *Aristhonotos*, un cratere di età orientalizzante conservato ai Musei Capitolini e rappresentante l'accecamento di Polifemo nonché una battaglia navale tra navi, sembra indicare che le navi tirreniche avevano uno scafo molto ampio e capiente, con una forma particolare determinata principalmente dalla presenza di un grosso sperone a prua.

Forse le prime navi etrusche furono realizzate in ambito mercantile, ma a causa delle difficoltà di navigazione e le condizioni non

sempre pacifiche dei commerci (soggetti a pirateria) furono attrezzate per ogni eventualità, e dotate di speroni e di apparati di tipo militare; la prua a forma rostro, però, potrebbe anche spiegarsi piuttosto che per ragioni di difesa per ottenere un migliore galleggiamento.

Come già accennato, probabilmente le navi etrusche erano costruite con una tecnica già conosciuta nell'antico Egitto e ai tempi di Omero: si utilizzavano cioè speciali "cuciture" per unire fra loro i vari elementi dello scafo e del guscio, che veniva costruito per primo; in un secondo tempo venivano fissati all'interno dello scafo una serie di elementi di rinforzo che funzionavano come scheletro della nave (ordinate).

Informazioni molto più dettagliate sono disponibili per quanto concerne la marineria cartaginese che fu, per lungo tempo, la più avanzata del Mediterraneo; basta pensare che i cartaginesi in caso di guerra affidavano l'intero corpo delle truppe militari di terra ai mercenari assoldati nell'entroterra africano, riservando unicamente per sé l'attività marinara.

In linea generale si può dire che le navi da trasporto siano generalmente distinguibili per l'ampia capacità di carico e una larghezza di circa la quarta parte della lunghezza.

Le navi da trasporto avevano una lunghezza compresa tra i venti e i trenta metri e quindi una larghezza di sei o sette metri; il pescaggio era di circa un metro e mezzo, in analogia con la parte emergente dello scafo. Se le misure ora riportate corrispondono alla maggior parte del naviglio in uso, non sono certamente da escludere navi mercantili di maggiori dimensioni. Nel caso delle navi fenice la poppa era tondeggiante e culminava con un fregio a coda di pesce o a voluta, così come la prua, anch'essa curvilinea, terminava con l'aplustre, un fregio zoomorfo rappresentante la testa di un cavallo. Sullo scafo, alle spalle della prua, erano raffigurati due occhi, che, nelle intenzioni, dovevano permettere alla nave di "vedere la rotta" e tenere lontano la mala sorte.

La propulsione di queste navi era garantita dalla presenza dell'albero maestro che sosteneva una vela rettangolare, fissata con un pennone che veniva orientato a seconda della direzione del vento. La forma e la posizione della vela consentivano alla nave unicamente andature con venti provenienti dai quadranti di poppa.

Il governo della nave era assicurato dal timone, un remo con pale asimmetriche molto ampie, che era fissato sul lato sinistro in prossimità della poppa. Sul ponte della nave, sempre verso la parte poppiera, sorgeva il castello che offriva riparo all'equipaggio e conteneva le attrezzature oltre alla cucina di bordo. L'equipaggio di queste navi raramente superava i venti uomini, ivi compresi il capitano armatore e il pilota, poiché la navigazione a vela non richiedeva un numero maggiore di marinai.

Passando a considerare le navi che componevano la flotta da guerra occorre innanzitutto osservare che queste imbarcazioni erano più sottili del naviglio

commerciale. Infatti, per poter ospitare un equipaggio più numeroso e per disporre ai banchi il maggior numero possibile di rematori, avevano una larghezza che corrispondeva circa alla settima parte della lunghezza.

Mentre la poppa era analoga a quella delle navi commerciali, la prua se ne distanziava sensibilmente poiché costituiva la parte più importante dell'imbarcazione e l'arma di offesa durante le battaglie, era appunto nell'estrema prua che veniva sistemato il rostro, una punta di bronzo variamente sagomata che serviva a spezzare i fianchi delle navi avversarie. Ai lati della prua erano ubicati i consueti occhi, sormontati a loro volta dai fori attraverso i quali passavano i cavi delle ancore. Sul ponte, sempre verso prua, era situato il castello, una struttura lignea che (a partire dall'età tardo classica ed ellenistica) ospitava durante gli scontri gli arcieri o le catapulte; a poppa era invece il cassero, riparo e alloggio del comandante e degli ufficiali. Il governo della nave era assicurato da due timoni posti sui fianchi in prossimità della poppa.

La propulsione della nave da guerra era più complessa, poiché in battaglia erano indispensabili evoluzioni e improvvisi cambiamenti di rotta per poter colpire il nemico con il rostro ed evitare i colpi recati dal naviglio avversario. Pertanto, sul ponte si ergevano due alberi, uno posto al centro che recava la grande vela maestra e uno ubicato a prua che inalberava una piccola vela che permetteva il governo della nave anche con venti trasversali. Durante le battaglie le navi venivano disalberate e la loro propulsione veniva assicurata dai rematori. Questi erano disposti all'interno dello scafo lungo i fianchi della nave e impugnavano i remi che uscivano dai fori praticati nel fasciame.

Come si è detto conosciamo molto meglio la storia della cantieristica navale fenicia rispetto a quella etrusca, e per questo faremo riferimento alla prima per cercare di tracciare il quadro evolutivo dell'arte marinara nell'antichità, tanto più che gli Etruschi, in perenne competizione commerciale e militare con Greci e Fenici, dovettero essere regolarmente aggiornati sulle nuove invenzioni tecnologiche e militari.

La nave più antica e più elementare fu la *pentecontera*, il cui nome è indicativo per quelle che furono le sue caratteristiche salienti. L'imbarcazione, infatti, aveva una lunghezza valutabile attorno ai venticinque metri e aveva un equipaggio di cinquanta uomini ai remi, disposti in venticinque per ogni lato, oltre al comandante, al secondo, al pilota e agli uomini addetti alla manovra delle vele che non superavano il numero di dieci. Il ritmo del remeggio veniva assicurato da un flautista.

La regina del Mediterraneo, padrona incontrastata del mare tra il VII e il IV secolo a.C., fu la trireme o *triera*, la cui invenzione è attribuita dagli antichi autori ai naviganti fenici. Questa imbarcazione ospitava un equipaggio di circa centoottanta uomini, disposti nel modo che segue: ottantacinque uomini per lato erano applicati ai remi, mentre la parte restante costituiva il personale addetto al comando e alla manovra della velatura, nonché un piccolo contingente di fanteria da sbarco destinata al combattimento. L'innovazione fondamentale di questa nave fu che i rematori, data la lunghezza dello scafo non superiore ai trentasei metri, furono disposti non in linea, bensì sovrapposti in tre file sfalsate, in modo da ottenere il triplice scopo di non intralciare il remeggio dei marinai e di non dover innalzare eccessivamente i fianchi della nave e di contenerne la lunghezza.

Anche la successiva *tetrera*, in servizio nelle flotte cartaginesi a partire dal IV secolo a.C., è attribuita dagli antichi storici alla cantieristica di Cartagine.

L'innovazione di questa nave e quindi della successiva *pentera*, classica nave "di linea" durante le guerre puniche, fu quella di disporre quattro e, in seguito, cinque rematori a ciascun remo e su un medesimo banco. Questo ordinamento consentiva dunque di non aumentare eccessivamente l'altezza del bordo della nave e, quindi, di non renderne precaria la stabilità.

Sia la *tetrera* che la *pentera* avevano una lunghezza di circa quaranta metri e una larghezza di poco più di sei, con una parte immersa non superiore ai due metri. La massima velocità raggiungibile da queste navi, il cui equipaggio era rispettivamente di duecentoquaranta e di trecento uomini applicati ai trenta remi per lato, oltre a quelli destinati alla manovra delle vele, velocità ottenuta con l'uso simultaneo dei due mezzi propulsivi e unicamente per brevi tratti, era di 5 o 6 nodi. La velocità di crociera, ottenibile con l'uso di uno solo dei mezzi di propulsione, era circa la metà di quella massima.

L'avvicinamento al teatro della battaglia avveniva con l'esclusivo uso della vela;



all'atto dell'avvistamento del nemico, le vele venivano ammainate e l'albero veniva rimosso e, ove possibile, deposto a terra per consentire la totale agibilità del ponte ai combattenti. Lo schieramento in battaglia e lo scontro avvenivano esclusivamente a remi per consentire la massima manovrabilità della nave.

Le tattiche delle battaglie navali erano sostanzialmente due: la prima, nota con il nome di *diecplus*, consisteva in una partenza simultanea e velocissima di tutta la flotta disposta in linea, nell'attraversamento della linea nemica negli spazi tra le navi, nella repentina virata alle spalle dell'avversario e nel definitivo assestamento del colpo di sperone nella poppa della nave nemica. La seconda tattica, definita *periplus*, si attuava portandosi al lato della nave nemica e assestandole il colpo di sperone sul fianco. Quando una nave nemica non era irrimediabilmente colpita, veniva presa a rimorchio e portata in secca sulla costa più vicina per consentirne la riparazione e il conseguente riutilizzo.

Quanto alla carpenteria e alle tecniche costruttive del tempo, di grande aiuto per la loro conoscenza è stata la scoperta, in uno specchio di mare poco a nord di Marsala, di due navi puniche del III secolo a.C. Le navi, in discreto stato di conservazione e compatibilmente con la lunga permanenza in acqua, sono state classificate dagli autori dell'importante ritrovamento come navi da guerra, ma l'assenza del rostro, di per sé qualificante, e l'esigua lunghezza, non superiore ai trenta metri, permettono di attribuire ai due natanti piuttosto la funzione di avvisocorta, non destinati alle operazioni belliche ma a funzioni di collegamento.

In ogni caso, quello che resta di fondamentale importanza è la tecnica utilizzata per la loro costruzione. Infatti, è stato possibile osservare che entrambe le navi erano costituite nella loro interezza con pezzi lignei prefabbricati separatamente e



Fig. 65– Ricostruzione di imbarcazione etrusca proposta presso il Museo di Populonia.

assemblati solo in un secondo momento. Ciò in base alla presenza sui bordi dei singoli pezzi di lettere dell'alfabeto punico e di linee-guida che dovevano servire da riferimento ai carpentieri. Si è pensato in sostanza che le differenti strutture fossero ricavate separatamente con l'aiuto di sagome prestabilite e fossero montate in seguito, dopo l'opportuna stagionatura e a seconda delle necessità. In tale modo, avendo immagazzinato in poco spazio le strutture necessarie, era possibile impostare la costruzione simultanea di numerose navi, che potevano essere rese

operative in brevissimo tempo.

Questa scoperta contribuisce inoltre a chiarire il famoso episodio descritto da Plinio (Nat. Hist., XVI, 92) nel quale si narra che la prima flotta romana fu costruita in soli sessanta giorni. Lo storico Polibio (I, 20, 9-10) narra quanto segue: "In questa occasione i Cartaginesi avevano assalito [i Romani] nello Stretto [di Messina] e una nave coperta, spintasi troppo avanti nella foga del combattimento, si era arenata ed era caduta in mano ai Romani; di questa essi si servirono come modello per la costruzione di tutta la flotta".

È abbastanza evidente che, se per la costruzione della nave da guerra cartaginese erano stati utilizzati i sistemi descritti più sopra, il successivo smontaggio ne aveva svelato il procedimento e permesso ai carpentieri romani di allestire la flotta in tempo brevissimo. D'altro canto, essendo innegabile la supremazia delle flotte cartaginesi in questo periodo, è logico che fossero prese come prototipi le navi che in quel tempo costituivano la somma delle tecniche navali, della funzionalità e della maneggevolezza in tutto il bacino occidentale del Mediterraneo.

### **Scheda Archeologica: Gravisca**

Sulla costa, tra la foce del Marta a nord e le Saline a sud, alle spalle di porto Clementino, il porto di Corneto così denominato da papa Clemente XIII che nel '700 lo fece restaurare, era situato uno dei porti dell'antica Tarquinia, di cui ignoriamo il nome antico e che, alla luce dei dati finora disponibili, sembra sia sorto intorno al 600 a.C. Sulle rovine dell'abitato etrusco ormai in abbandono fu dedotta, nel 181 a.C., la *colonia maritima civium Romanorum* di Gravisca (Livio, XL, 29, 1-2).



Fig. 66 – Rappresentazione di Afrodite guerriera (assimilabile all'Ishtar fenicia), uno dei più antichi reperti venuti in luce presso il santuario di Gravisca.

L'insediamento relativo al porto etrusco, solo in minima parte indagato e di estensione più ampia rispetto all'impianto coloniale, si sviluppava parallelo alla costa al disotto della colonia romana e a sud di essa, in direzione delle saline.

Gli scavi hanno evidenziato come, in età arcaica, lo scalo tarquiniese fosse frequentato da mercanti stranieri, in prevalenza provenienti dalla Grecia dell'Est (Asia Minore). Al margine meridionale del centro etrusco è venuto infatti in luce il cosiddetto "santuario greco di Gravisca", un insieme di edifici sacri sede di culti e riti greci. Il santuario si connota come emporio, cioè un luogo di commercio nel quale la comunità locale, attraverso la concessione di uno spazio sacro ai mercanti stranieri che frequentavano lo scalo tarquiniese, ne garantiva l'immunità personale, la certezza dello scambio e il diritto all'esercizio delle proprie pratiche religiose.

Nel santuario, poco dopo il 600 a.C., fu edificato un sacello consistente in un piccolo edificio rettangolare costruito con muretti a secco, sacro ad Afrodite, divinità fra l'altro protettrice della navigazione. Dopo la metà del VI secolo a.C., come documentano le dediche votive, ad Afrodite si affiancarono altre due divinità femminili: Hera e Vei-

Demetra. Lo scavo ha restituito una quantità straordinaria di oggetti votivi dedicati alle dee: ceramiche preziose, statuette bronzee, avori etc., oggetti offerti non solo dai naviganti greci tra cui personaggi notissimi come Paktyes, forse lo stesso tesoriere di Creso – re di Lidia – ricordato da Erodoto (I, 153-161), ma anche dalla popolazione tarquiniese come testimoniano le iscrizioni in lingua etrusca con dedica a Turan, la divinità locale corrispondente ad Afrodite.

Verso la fine del VI sec. a.C., con l'invasione persiana della Ionia asiatica, ai mercanti greco-orientali si aggiunsero quelli provenienti da altre regioni della Grecia e in particolar modo dall'isola di Egina. Lo documentano una serie di iscrizioni fra le quali quella famosa dedicata ad Apollo Egineta da *Sostratos*, un ricco mercante ricordato anch'esso da Erodoto (IV, 152) per le grandi ricchezze accumulate a seguito dei suoi commerci. La dedica è incisa su un ceppo di ancora in pietra, un oggetto che veniva donato alla divinità per ringraziarla dell'arrivo incolume della nave. Nello scalo è inoltre testimoniata la presenza di mercanti semitici, anche se in numero ridotto.

A partire dal secondo venticinquennio del V sec. a.C., in significativa coincidenza con la crisi socio-economica che investì l'Etruria tirrenica e quindi anche Tarquinia, nel porto etrusco non arrivarono più trafficanti greci e la mole e la qualità degli ex-voto diminuì vertiginosamente. In questi anni (480-470 a.C.), l'antico sacello venne sostituito da un grande edificio a pianta rettangolare fiancheggiato da una piazza lastricata in cui era inserita una cassetta di lastre di nenfro, legata al culto di Adone, il giovane dio di origine orientale oggetto di contesa tra Afrodite e Persefone. L'analisi planimetrica e strutturale di questo settore del santuario permette di affacciare alcune ipotesi sulla ritualità ad esso associata; è, infatti, stato possibile riconoscere alcuni portici, un giardino e un pozzo sacro che corrispondono a quanto sappiamo delle festività chiamate *Adonie* che i Greci conobbero dal mondo fenicio. Secondo la tradizione mitica Adone (il

Fig. 67 – "Ancora in pietra" votiva con iscrizione ad Apollo da parte del mercante Sostratos di Egina scoperta a Gravisca.



cui nome deriva dal semitico *dn* Signore) era nato dall'unione tra il re della Siria Teia con la figlia Mirra per l'intervento di Afrodite che aveva voluto in tal modo punire la tracotanza del re orientale che aveva giudicato sua figlia più bella di Afrodite stessa. A seguito di una maledizione divina, la giovane s'innamorò dunque del padre, riuscendo con l'inganno ad avere rapporti sessuali con lui. Teia, una volta accortosi del tradimento, inseguì Mirra per ucciderla ma quest'ultima fu trasformata miracolosamente nell'omonima pianta da cui, tramite l'incisione dello stelo, nacque Adone. Il giovane, degno figlio della madre, palesò una bellezza eccezionale e fu in grado di catturare l'amore di Afrodite. Quest'ultima, preoccupata per l'incolumità dell'amato, lo nascose nel regno di Persefone, ma la dea dell'oltretomba lo volle tenere per sé; nacque così una disputa tra le due dee che fu messa a tacere del giudizio di Zeus: egli ordinò al ragazzo di passare un terzo dell'anno con Afrodite (l'estate), un altro terzo con Persefone (l'inverno), e il restante con una persona a sua scelta.

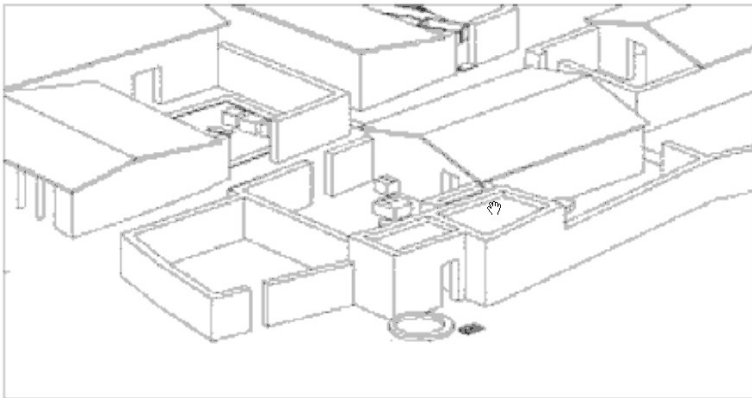


Fig. 68 – Ricostruzione tridimensionale del santuario di Gravisca; sullo sfondo la stoà per l'esposizione delle pianticelle e, subito a sinistra, il giardino sacro di Adone con il pozzo sacro.

Il tema della morte e resurrezione del giovane dio era messa in scena all'interno dei santuari in cui, in particolare, si faceva leva sulla gemmazione degli alberi, probabilmente sfruttando la tecnica dell'innesto, secondo una tradizione già conosciuta nell'età del Bronzo.

Le Adonie si celebravano il 23 luglio, nei giorni della canicola, e si dividevano in tre parti: nascita del dio, ierogamia e morte di Adone. Lo schema del santuario di Gravisca sembrerebbe ben armonizzabile con quanto conosciamo di queste celebrazioni. Nei giardini di Adone (κήποι,) venivano coltivati gli ortaggi che poi erano esposti nella *stoà*

presso cui si recavano i pellegrini. Le pianticelle venivano, infine, gettate a mare da una scogliera assieme all'effigie del dio con vari lamenti funebri (Ἀδωνιασμός) causati dalla sofferenza per la perdita del giovane. Sul tetto della *stoà* era quasi certamente situato il *pyrgos*, ove era allestito il θάλαμος e in cui si trovava una finestra da cui era annunciata la morte del giovane (παράκλυσις). Costante è, infatti, la presenza nelle pitture vascolari della scala, che sta a sottolineare la salita del giovane alla stanza della dea, dove si sarebbe consumata l'unione tra i due.

Sullo scorcio del V sec. a.C., in concomitanza con la ripresa economica e politica di Tarquinia, l'intero santuario venne ristrutturato e il culto riprende in maniera consistente ma tendendo a soddisfare la devozione della popolazione locale. Lungo una grande strada con direzione nordovest-sudest, parallela alla costa venne

ristrutturato il sacello di Afrodite (lettera Y), dedicato ora a Turan, mentre ad ovest sorsero il sacello di Vei (divinità etrusca corrispondente alla greca Demetra) con due altari (lettera B) e quello di Uni (corrispondente ad Hera) con cortili annessi sulla fronte e sui lati. Con l'inizio del III sec. a.C., a seguito della conquista romana, la vita del santuario andò spegnendosi e con la fondazione della colonia di Gravisca l'area sacra risultò, di fatto, abbandonata. Desolante è la descrizione che ne fa Rutilio Namaziano subito dopo il passaggio delle orde barbariche nella prima metà del V sec. d.C.

Fig. 69 – Vaso a figure rosse con presentazione delle piante sacre alla sacerdotessa che sta salendo sul *Pyrgos*.

