

Uomini navi e idee nel Mediterraneo di Filippo Avilia, Quasar, 2020

Il Mediterraneo è strettamente connesso con la storia dell'uomo e con le prime esperienze di navigazione. Dalla zattera alla barca fino alla nave il progresso tecnico ha accompagnato il progresso culturale ed economico dei popoli stanziati sulle sue rive. Il libro di Filippo Avilia, ricco di notazioni tecniche sull'evoluzione della nautica che qui saranno accennate solo di sfuggita, e di documentazione archeologica dalla preistoria fino all'età di Roma ci riferisce dell'evoluzione del rapporto tra gli uomini e il mare che da semplice riserva di cibo diventa (lo testimoniano ritrovamenti di ossidiana in luoghi lontani da quelli di origine) nel tempo una "superficie di trasporto". Stupisce la precocità di queste navigazioni. Noi oggi consideriamo il Mediterraneo poco più che un lago ma venti spesso capricciosi per la vicinanza delle coste, la presenza di promontori e stretti richiedono al diportista, ancora oggi, molta attenzione. Le prime imbarcazioni, discendenti da quelle in uso nei grandi laghi africani, nacquero in Egitto ed in Mesopotamia, erano fatte di giunchi e destinate ad una navigazione per lo più fluviale o lungo canali. Le barche egiziane furono in seguito perfezionate e costruite con vari tipi di legno con una struttura a "guscio portante", cioè prive di ossatura interna, abbastanza solida da poter prendere il mare verso la costa fenicia.

Nell'Egeo le prime attestazioni riguardano naturalmente le Cicladi e Creta, ponti naturali che uniscono Africa, Asia ed Europa. Si inizia ad intravedere una diversificazione delle navi. Da un lato la tradizione cicladica, prua affilata e sporgente che diverrà rostro, dall'altro la minoica più arrotondata con remi a pagaia. In questo periodo si può parlare di tradizione costruttiva non di progettualità, la vela era mezzo supplementare di locomozione di solito si usavano i remi. Le navi, anche le successive micenee (descritte nelle Argonautiche) potevano essere alate a terra al tramonto quando si interrompeva la navigazione. Ancora non c'è differenziazione tra nave da carico e da guerra così come non c'è differenza tra commercianti e pirati. Le foci dei fiumi erano, oltre che una fonte di acqua dolce, porti e vie di comunicazione verso l'interno per commerciare, razzare o rifornirsi di materiali. La navigazione presuppone una struttura sociale solida e gerarchica che possa supplire, dato che si poteva navigare solo da giugno a settembre, alla diminuzione di manodopera dedicata ai lavori agricoli i quali costituivano ancora la principale ricchezza dei popoli rivieraschi.

Dopo il periodo buio (XI-IX sec. AC) si riprese a navigare lungo le rotte dei Fenici (Africa, Sicilia, Sardegna, Spagna) e dei Micenei (Italia meridionale, Sicilia, Campania, Etruria). La nave del VII sec. non differisce molto dalla micenea se non per la grandezza e la presenza dello sperone il cui uso però, richiedendo una notevole capacità di manovra, ci fa pensare ad equipaggi composti da veri marinai non più da agricoltori prestati al mare. Con le colonizzazioni greche di questo periodo "movimento di massa coordinato da *poleis* aristocratiche e condotto da *aristoi*, la classe nobiliare che possedeva i mezzi ed era partecipe con la classe sacerdotale della conoscenza delle rotte" (la nave Argo aveva la chiglia di quercia di Dodona sede di un famoso oracolo), nascono le navi da carico. Sono più alte e più larghe testimoniano di una produzione destinata al commercio non di un surplus agricolo da vendere. L'emporion diviene porto e luogo di scambio, fortezza e santuario anche se non ancora città. Poiché la nave da carico usava molto di più la vela aveva necessità di punti di scalo più frequenti e di un sistema di ancoraggio (non potendo essere alata a terra o di entrare nelle foci dei fiumi) più efficiente. Le ancore prendono la forma attuale con ceppo in pietra mentre i porti naturali iniziano ad ospitare strutture artificiali. Il livello raggiunto dalla "cantieristica" nautica greca si esprime con la costruzione della trireme ateniese voluta da Temistocle per le guerre contro i persiani. La nave greca aveva tre ordini di rematori

con il terzo disposto su ponti aggettanti ma manteneva un baricentro più basso in quanto la terza fila aveva il centro sempre all'interno della nave, una cima passata per due volte da prua a poppa aumentava l'elasticità della chiglia. La trireme persiana completamente pontata poteva avere più uomini a bordo in grado di combattere ma per questo era pesante e poco manovriera. In epoca ellenistica si assistette alla costruzione di navi molto più grandi con un numero maggiore di rematori, capaci di portare armi da lancio e combattenti.

Gli Etruschi (i Tirreni dei Greci), considerati temibili pirati, coprivano il triangolo Toscana-Sardegna-Sicilia e data la presenza sui loro territori di importanti riserve metallifere ebbero commerci (e scontri) sia con i greci che con i fenici. Avevano navi più tonde e lo sperone (preso comunque dai greci) era più alto a devastare il ponte. Fin dal VII secolo i centri urbani etruschi sviluppano veri porti commerciali che dipendevano dalle città dell'interno. Al contrario Roma, erede di una tradizione prettamente agricola, inizia a fare i conti con la necessità di avere una potenza marittima propria nel momento in cui vuole consolidare il proprio status di potenza militare. È solo dopo la sconfitta navale con Taranto e dopo l'inizio della prima guerra punica che Roma inizia a costruire quinqueremi (cioè con 5 uomini per remo) pontate che potevano portare fino ad 80 legionari. Queste navi più lente e pesanti di quelle puniche imposero un cambiamento della tecnica di combattimento navale che passò dallo speronamento all'abbordaggio. È con la costruzione, ripresa dalla "4 rodia", di una "5" (3 file di remi, due uomini su due remi e uno sull'altro, con sedute sfalsate in altezza) che si ebbe una nave abbastanza capiente ma veloce. Con la fine delle guerre puniche, senza più nemici in mare, gli ingegneri romani furono chiamati a costruire porti adatti ad ospitare la flotta militare e quella commerciale. Con la fondazione dell'Impero fu infatti evidente che l'approvvigionamento di Roma e di altre città poteva essere svolto molto più economicamente via mare che non via terra.

Il libro si chiude con piccoli contributi, forse troppo eterogenei, di altri autori che ne ampliano lo spazio di indagine.