

SESTO BELLISARIO

LA NAVE ROMANA DI LONGARINI

(TRATTO DAL LIBRO DELLO STESSO AUTORE "PORTO ULISSE E LA CITTA' DI APOLLINE")



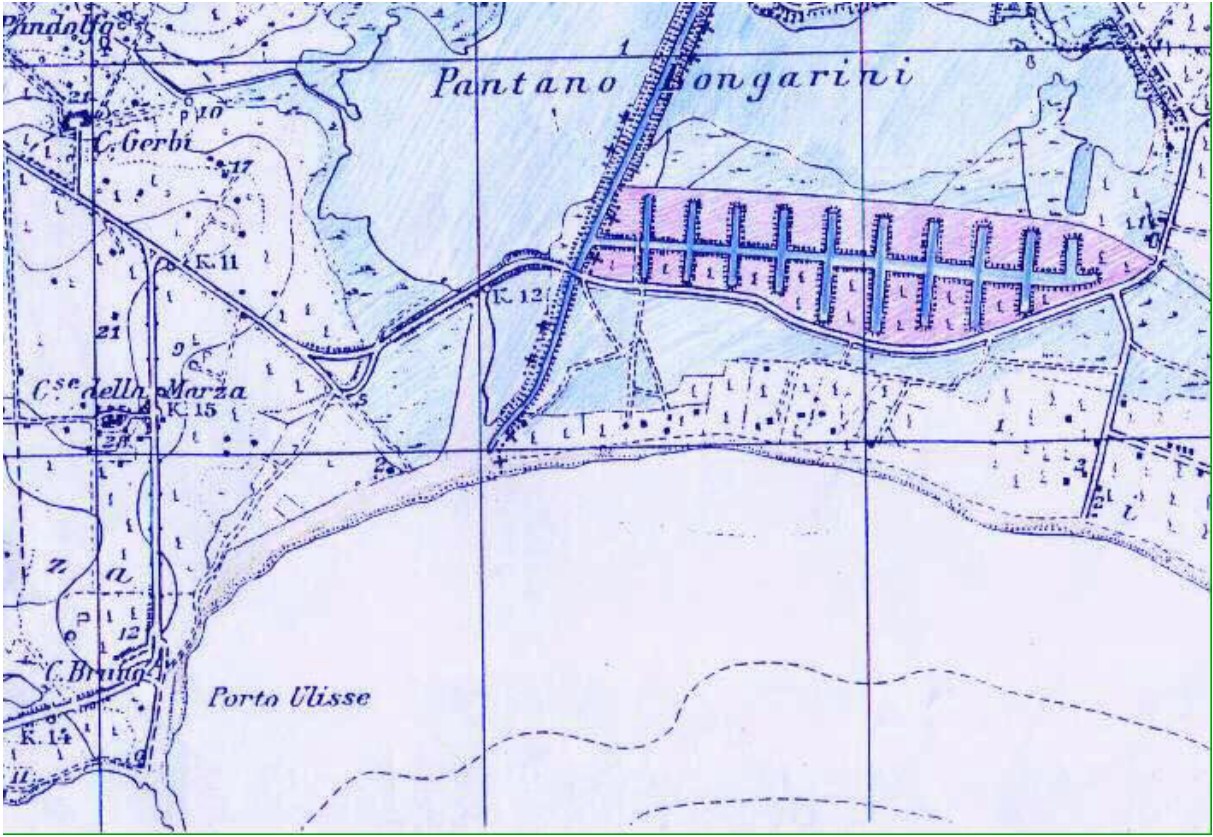
COL PATROCINIO DELLA SEDE ISPICESE DI "SICLIANTICA"



Irregularly shaped, closely spaced framing elements (courtesy INA Archives).
(Dalla tesi di Laurea di Campbell)



On the left, yellow dune sand is layered above grey, marine silt (courtesy INA Archives).
(Campbell)



LA NAVE ROMANA RINVENUTA A PORTO ULISSE STORIA TORMENTATA D'UN RITROVAMENTO

Nel 1963 alcuni operai che lavoravano nella parte orientale del "Pantano Longarini", mentre eseguivano con mezzi meccanici la pulitura del canale principale per conto del Consorzio di Bonifica delle Paludi di Ispica al fine di facilitare il deflusso delle acque stagnanti verso il mare, trovarono un relitto di una nave antica che poi fu accertato essere bizantina.

Tutto il terreno in cui venivano eseguiti i lavori di scavo fa parte della grande pianura depressionaria, dove una volta arrivava *Porto Ulisse*, che verso la fine del 1700, forse per combinati fenomeni bradisismici ed eustatici, si impaludò dando vita all'attuale *Pantano Longarini*.

Il canale aveva (e ha tuttora) una larghezza di circa 3-4 metri, una profondità di m. 1-1,50, la lunghezza di oltre 200 metri, ed è in corrispondenza col mare che riesce ad entrare e ad invaderlo specie durante le mareggiate invernali. Il materiale di risulta era fanghiglia scura mista a sabbia, e il canale è ancora soggetto ad allagamento da parte delle acque marine, meteoriche e di scolo del "Torrente Carrubba" che anche adesso, nel periodo invernale, si riversa nel *Pantano*.

Così è descritto il ritrovamento del relitto nell' "Atlante Archeologico dei Mari d' Italia" - (Ireco 1993, di S. Gargiullo e E. Kely):

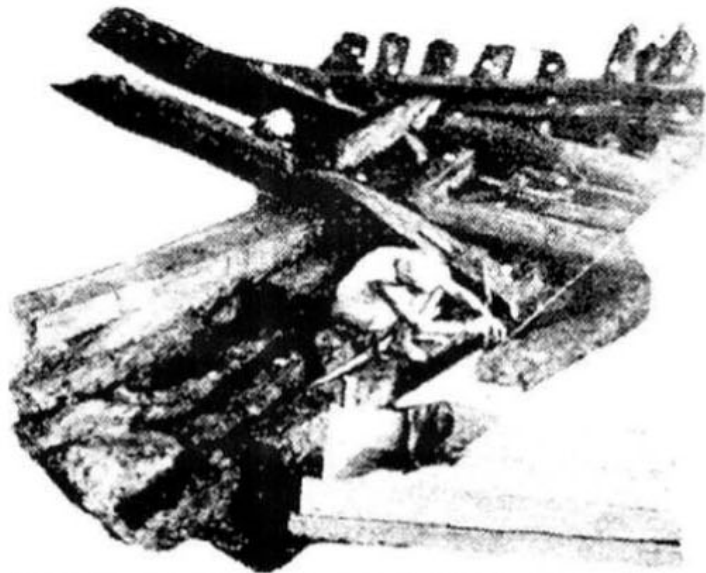
"Relitto - Rinvenuta una grande imbarcazione di epoca bizantina interamente sepolta dalla sabbia nel Pantano Longarini, una piana costiera e paludosa della Sicilia sud orientale. Gran parte dello



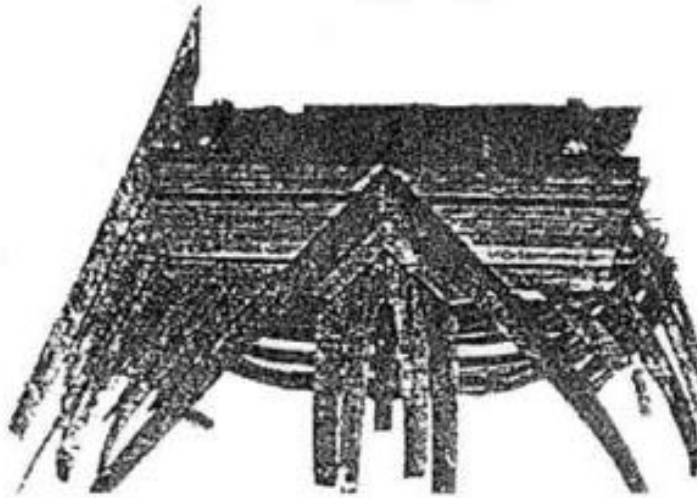
1963 - OPERAI AL LAVORO PER IL RECUPERO DEL RELITTO DI LONGARINI

scafo venne distrutto dalle ruspe e bruciato da operai che non si resero conto di aver rinvenuto una antica nave. Venne bruciata anche una placca di legno sulla quale era dipinto in lettere greche il nome della nave ed una testa equina di legno scolpito a basso rilievo. Le dimensioni erano di una lunghezza di circa quaranta metri ed una capacità di carico fra 200 e 300 tonnellate. La sua datazione risale intorno al VII secolo d.C. Questa datazione è stata ottenuta col metodo del carbonio 14. Sono stati rinvenuti chiodi in rame". L'autore del presente libro ricorda perfettamente quando nel 1963 si sparse la voce del ritrovamento della nave. Con tanti altri curiosi si recò sul luogo dove alcuni studiosi stavano procedendo al recupero e alla catalogazione dei pezzi. Della nave erano visibili soltanto alcuni legni anneriti che venivano prelevati con cura, e non si ebbe conoscenza di alcuna placca di legno dipinta o di una testa equina scolpita in un grande medaglione. Né, sembra, siano state rinvenute anfore, altre suppellettili o i resti del materiale trasportato. Assenti ossa umane.

Furono gli archeologi americani G. Capitan e P. Trock Morton dell'Università della Pennsylvania, con la collaborazione di Bernabò Brea, che procedettero al recupero e alla catalogazione dei pezzi. Fu confermato in seguito che una placca lignea sulla quale era scolpita una testa equina e alcune lettere greche dipinte furono bruciate per errore dagli operai che eseguirono lo scavo. Poi si sparse la voce che la Sovrintendenza di Siracusa avesse preso in custodia il reperto per la sua conservazione ed esposizione al pubblico. Su questo ritrovamento, da quel momento, cadde il più assoluto silenzio, fino a quando nell'agosto del 2001, e cioè circa quarant'anni dopo, per un caso fortuito, si scoprì che il relitto non era stato né conservato né esposto in qualche museo. Con grande stupore si apprese che i resti della nave bizantina, invece, si trovavano in una vasca di cemento di circa m. 15 X 10, a 800 metri dal primo ritrovamento. Accortisi, quindi, della presenza del relitto, gli studiosi locali informarono subito il sindaco di Ispica dott. Rosario Gugliotta che partecipò la "riscoperta" alle autorità politiche regionali e alle Sovrintendenze di Siracusa e Ragusa. Subito dopo effettuarono un sopralluogo il 6 giugno 2001 il Direttore del museo di Camarina dott. Giovanni Di Stefano, il dirigente del Centro Regionale per la progettazione ed il restauro Sebastiano Tusa e il Direttore del laboratorio di chimica del Centro Restauro Cosimo Distefano. Il 19 giugno quest'ultimo inviò una relazione alle Sovrintendenze di Ragusa e Siracusa, all'Assessore Regionale ai Beni Culturali e al sindaco di Ispica, confermando che la nave romana si trovava in una vasca in muratura a cielo aperto, dove fu conservata nel 1963, cioè dopo il suo recupero. Nella relazione si legge tra l'altro: *"...I legni che si trovano al di sopra del livello dell'acqua (quasi tutti pertinenti i banchi dell'imbarcazione) sono visibilmente asciutti e rinsecchiti per la loro esposizione al sole e sono parzialmente coperti da vegetazione in decomposizione. Molti di essi presentano ancora il cartellino classificatore numerico applicato... Le condizioni generali di conservazione sono di estremo degrado per i continui cicli climatici a cui è stato sottoposto il relitto... pertanto si consiglia l'immediato prelievo dalla vasca e la successiva collocazione in ambiente, anche se temporaneo, asciutto e ventilato, previo trattamento preconservativo... anche per evitare deprezzazioni"*. Si è ancora saputo che durante il primo sopralluogo del 6 giugno 2001 furono effettuati prelievi di materiale ligneo che sono stati poi consegnati al laboratorio di bioarcheologia per stabilirne la natura xilotropica, valutarne il reale stato di conservazione e impostare le modalità di mantenimento. Ma perché i reperti si trovavano ancora, dopo 40 anni dal loro ritrovamento, in una vasca a poche centinaia di metri dal luogo del primo recupero? Semplicemente sembra che la Sovrintendenza siracusana abbia "dimenticato" per questo lungo periodo il prezioso reperto, dopo averlo sistemato nella vasca artificiale, come avevano in un primo tempo consigliato gli studiosi americani che avevano suggerito la tecnica pre-conservativa di immersione dei pezzi in acqua dolce e sabbia per un limitato periodo prima di procedere ai veri e propri lavori di conservazione.



1963 - LAVORI DI PRELIEVO E CATALOGAZIONE DELLA NAVE BIZANTINA DI PANTANO LONGARINI (DA "NAVI E CIVILTÀ" DI G. F. BASS)



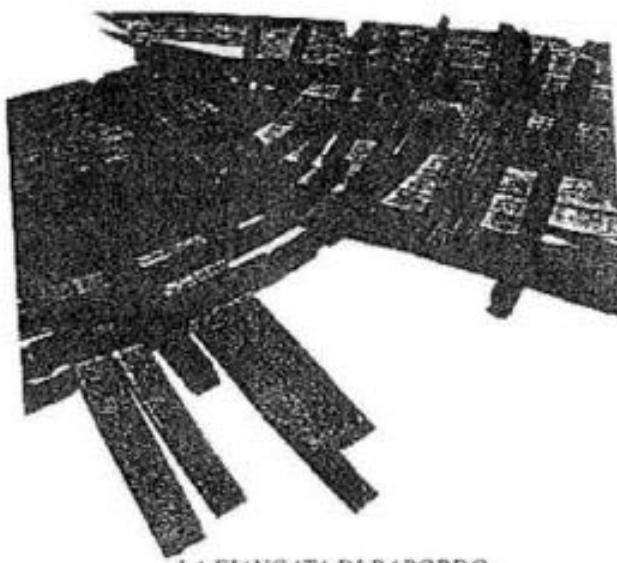
LO STESSO RELITTO VISTO DAL DI SOTTO

vasca che doveva contenere i resti della nave bizantina, di quest'ultima non c'era alcuna traccia. Con prevedibile disappunto il sindaco e gli altri studiosi locali prima si recarono dai carabinieri, pensando ad un furto. Ma poi si pensò ad un'azione di recupero effettuato dalla Sovrintendenza. Dopo concitate telefonate nella stessa mattinata si apprese con stupore che era stata proprio la Sovrintendenza di Siracusa ad aver prelevato il reperto per depositarlo in un capannone vicino alla città aretusea senza aver avvertito il primo cittadino ispicese.

IL PROBLEMA DELLA MUSEALIZZAZIONE DELLA NAVE

Ebbe allora inizio un braccio di ferro tra il sindaco, spalleggiato dagli studiosi locali, che reclamava il prezioso reperto, e la Sovrintendenza aretusea che accampava diritti territoriali. Innanzi tutto fu respinto il tentativo di legare il reperto all'odierna competenza territoriale. Andava subito precisato, infatti, che il canale artificiale dove è stata rinvenuta la nave ricade nell'area di *Porto Ulisse*. Cioè, semplicemente, il luogo del ritrovamento (Pantano Longarini) era parte dell'antico *Porto Ulisse* che, com'è noto, ricadeva inequivocabilmente sin dall'antichità nella competenza storica e territoriale di Spaccaforno oggi Ispica. D'altronde il fatto che in questo luogo sia stata trovata una nave attesta che qui prima c'era il mare, quindi il Porto, perché ovviamente una nave può navigare solo in acque marine e non sulla terraferma! Come è ampiamente dimostrato negli altri capitoli del presente lavoro, infatti, l'antico *Porto Ulisse* si estendeva e comprendeva molto territorio interno attualmente asciutto, compreso il *Pantano Longarini* e le zone limitrofe. Tra l'altro, se andiamo a consultare l'antica cartografia, a partire da quella tolemaica, risulta evidente che l'area portuale si estendeva per lungo tratto verso l'interno fino a comprendere gli attuali pantani e le piane depressionarie circostanti soggette ad impaludamenti. Questa rappresentazione, chiara e inequivocabile, viene ripresa dagli altri cartografi, come Giovan Francesco Camocio, Porcacci da Castiglione Tomaso, Mercator Gerard, Quad Von Kinckelbach, Cluverio Filippo, Mercatore Gerard, ecc. Camillo Camilliani, nella seconda metà del 1500 annotò che nel Porto Ulisse "potevano stare 60 galere", grosse navi da carico a vele e remi che per manovrare avevano bisogno di ampi spazi. In

considerazione di queste testimonianze, quindi, appariva indiscutibile che la nave romana appartenesse all'antico *Porto Ulisse* e che fosse quindi di pertinenza dell'antica Spaccaforno (Ispica). Pertanto qualsiasi ritrovamento effettuato nell'area portuale antica è riconducibile alla competenza del Comune di Ispica. Per il resto sembra ormai una prassi consolidata quella di affidare i reperti alle autorità del luogo dove sono stati ritrovati. L'*Ercole di Cafeo*, rinvenuto nel territorio modicano, requisito per molto tempo dalla competente Sovrintendenza, è stato poi giustamente restituito, dopo anni di richieste e di contenziosi, alla città di Modica che oggi lo detiene. Così è avvenuto con la nave punica di Marsala trovata nel 1979, così con le navi romane di Albenga, Aquileia, di Pisa e con tutti gli altri ritrovamenti in ogni parte d'Italia.



LA FLANCATA DI BABORDO

La nave bizantina trovata nell'area di *Porto Ulisse* doveva comunque essere restituita alla fruizione pubblica quanto prima (sono passati cinquant'anni dal suo ritrovamento!!), in territorio ibleo, e possibilmente ad Ispica... La "querelle" finalmente ebbe un felice epilogo all'Assessorato Regionale ai Beni Culturali di Palermo. Il giorno 18 ottobre del 2001 fu convocata dall'Assessore regionale Fabio Granata una conferenza di servizio a Palermo presso la sede dell'Assessorato. Erano presenti alla riunione oltre all'Assessore regionale, il direttore Grado, la dott.ssa Beatrice Basile della Sovrintendenza di Siracusa, i due direttori del Centro Restauro di Siracusa, il Sovrintendente di Ragusa arch. Campo, il direttore del Museo di Camarina dott. Giovanni Distefano, il sindaco di Ispica Rosario dott. Gugliotta, l'on. Innocenzo Leontini, l'esperto del sindaco di Ispica prof. Sesto Bellisario e il prof. Trigilia.

Alla fine di un serrato dibattito fu convenuto all'unanimità testualmente quanto segue:

- 1) *Scientificità dell'intervento di salvaguardia della nave bizantina e sua contestualizzazione territoriale;*
- 2) *Intervento di restauro da ultimare nell'apposito capannone allestito con i tecnici della Sovrintendenza e del Centro Regionale per il Restauro;*
- 3) *La sede espositiva, opportunamente istituita ed attrezzata con la consulenza della Sovrintendenza e dei tecnici del Centro Regionale per il Restauro, sarà identificata nel territorio di Ispica, anche alla luce di quanto previsto per i Parchi Archeologici di Camarina e Cava d'Ispica.*

Finalmente, con la soddisfazione di tutti, si risolse una questione che aveva impegnato molti esponenti del mondo della politica, della società civile e della cultura. In quell'occasione il dott. Distefano annunciò che quanto prima avrebbero avuto inizio gli scavi nella necropoli di *Punta Castellazzo*, dove erano state individuate tombe antiche ancora intatte. E si sperò che questa attenzione, sorta attorno alla questione della nave bizantina, potesse far risvegliare le autorità competenti al fine della valorizzazione di tutto il sito di *Punta Castellazzo* e del *Porto Ulisse*.

Altre tappe importanti, infatti, erano ancora:

- a) La salvaguardia del tratto di mare che comprende tutta l'area di *Porto Ulisse* fino alle "Secche

di Circe", vicino a "Punta Ciriga" e all'"Isola dei Porri", dove esistono ancora molti relitti di navi antiche e reperti di ogni genere;

b) La tutela del poggio di fronte a Punta Castellazzo, dove presumibilmente era ubicata l'antica città di Apolline, e l'inizio di scavi sistematici in questa zona;

c) Campagna di recupero di tutti i reperti e relitti esistenti in mare.

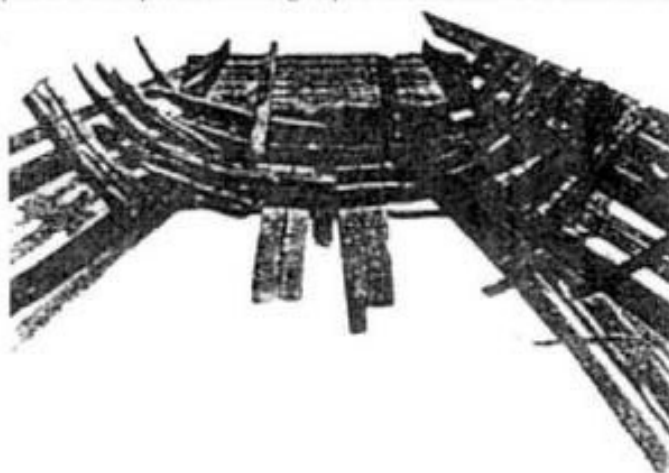
Il Comune di Ispica fu disponibile subito ad approntare la sede in cui doveva essere esposta la nave dopo il restauro. Tale sede fu individuata in un capannone di proprietà della Provincia Regionale di Ragusa che lo mise a disposizione. Il giorno 9 febbraio del 2002 la Dott.ssa Basile, nuova sovrintendente di Ragusa e il Dott. Cosimo Di Stefano, direttore dell'Istituto regionale per il restauro, visitarono tali locali e li reputarono idonei ad ospitare il relitto non appena pronto. Nel frattempo il comune di Ispica doveva provvedere ad un adeguamento dei locali e all'approntamento di un idoneo impianto di climatizzazione. E i cittadini iblei attendono ancora con ansia il giorno dell'esposizione.

DESCRIZIONE DELLA NAVE

Quello che sappiamo dei resti della nave bizantina trovata nel Pantano Longarini è stato descritto in parte nell'"Atlante archeologico dei mari d'Italia", in parte nella relazione del Dott. Cosimo Di Stefano, direttore del laboratorio di chimica del centro restauro della Sovrintendenza di Siracusa, e infine nella rivista "Navi e Civiltà" dei Fratelli Fabbri. Dal primo apprendiamo che parte della nave fu bruciata dagli operai che la scoprirono, non avendone compresa l'importanza. Si è saputo anche che la placca di legno su cui era dipinto "in lettere greche il nome della nave" e scolpita in rilievo una testa di cavallo andò distrutta dal fuoco degli operai.

Nella placca di legno stava scritto approssimativamente la parola (ΣΠΗΡΙΠΙΩΣ) che non è facile tradurre alla lettera perché forse rappresentava il nome del proprietario della nave o perché sono state riportate in maniera inesatta le lettere che componevano il nome. In ogni caso questa parola non fa alcun riferimento alla testa di cavallo scolpita in rilievo poi bruciata dagli operai che trovarono il relitto insieme con la placca contenente il nome dell'imbarcazione scritto in lettere greche.

Da quanto acquisito, sembra che la nave fosse lunga circa 40 metri e con una capacità di carico tra 200 e 300 tonnellate. In questo contesto storico si inserisce il ruolo che, sicuramente attivo, esercitò Porto Ulisse, atteso che le battaglie e i trasporti di soldati e di mercanzie passavano tutti attraverso gli scali marittimi. Ed essendo il Porto uno dei più grandi della Sicilia Sud-Orientale, oltre che uno degli scali principali nelle rotte del



POPPA DEL RELITTO DI PANTANO LONGARINI (Da "Navi e Civiltà" - G.F. BASS)



1963 - IL RELITTO DI LONGARINI SUBITO DOPO IL SUO RITROVAMENTO

di Pisa e Cefalù, forse perché recuperato al momento dell'affondamento o forse perché composto da materiale deperibile come il frumento. Che fosse una grande nave si deduce anche dalla lunghezza dei pezzi di legno trovati. Basti pensare che uno degli assi portanti trovati misura metri 9,60, e non è inoltre tutto intero. Il fasciame probabilmente era costituito da legni uniti con chiodi di rame (un chiodo è stato recuperato).

Il fatto che una grossa nave di 200-300 tonnellate si trovasse in quel punto avvalorava la nostra tesi che il mare si estendesse fino all'interno e avesse una buona profondità, atteso che un'imbarcazione di questo genere ha bisogno di un pescaggio di almeno due metri. Per quanto riguarda il tonnellaggio della navi da carico romane, dalle fonti scritte sappiamo che la capacità di 10.000 "modii" di grano (circa 70 tonnellate) era il limite per le navi di tonnellaggio medio. La maggior parte delle imbarcazioni onerarie era di 3 mila anfore (150 tonnellate). Infine le "muriophoroi" potevano essere di 50.000 "modii" (330 tonnellate).

Il particolare del nome greco dell'imbarcazione fa presupporre che si trattasse di una nave greca o proveniente dalla Grecia, visto che questo *Porto* era su una rotta obbligata per chi dall'Oriente doveva navigare fino a Roma. Ma ciò non esclude, altresì, che fosse una imbarcazione varata in Sicilia, visto che nel VI secolo d.C. nell'isola si parlava e scriveva anche in greco. Era sicuramente un'imbarcazione che usava la propulsione a remi, a vela quadrata grande e altre rettangolari più piccole. Era costruita a doppia fasciame, con intercapedine interna per una maggiore stabilità. Gli elementi che costituivano lo scafo e le fiancate erano assemblati con cavicchi di legno e chiodi di bronzo o rame. L'impermeabilizzazione effettuata con sostanze resinose e la prua doveva avere il "tagliafuati" e lo sperone metallico, che però non sono stati trovati. Doveva avere una cabina sul ponte che fungeva da rifugio per i marinai ed era dotata di un grande albero e forse di altri due più piccoli. Il legno con cui era stata costruita era probabilmente di faggio, albero molto diffuso in tutto il Mediterraneo, ma è stata anche notata la presenza di legname di pistacchio e cipresso, abbastanza comuni anche in Sicilia.

Per completezza di informazione appare opportuno riportare la descrizione fatta dalla rivista specializzata "Navi e civiltà - Archeologia marina" A cura di George F. Bass - Fratelli Fabbri Editori.

Mediterraneo, sicuramente fu interessato al passaggio delle flotte di turno, assistette a battaglie navali e molte navi nell'ampia baia, o nelle immediate vicinanze, colarono a picco, come testimoniano, oltre che le fonti storiche, la nave trovata nel 1963 a Longarini e gli altri innumerevoli relitti individuati nel mare attorno a *Punta Castellazzo*, alle "Secche di Circe", e *Punta Ciriga*.

La nave rinvenuta nel *Pantano Longarini* doveva essere una oneraria, cioè da trasporto, ma non è stato trovato nulla del suo carico, come invece è avvenuto con le navi

“LA NAVE DI PANTANO LONGARINI

... economie del genere furono fatte anche nel caso di una nave bizantina di datazione incerta, recentemente portata alla luce nel Pantano Longarini, una piana costiera paludosa immediatamente ad Ovest dell'estremità Sud-Orientale della Sicilia. A quanto sembra la nave aveva urtato, fracassandovisi, su una scogliera appena fuori dell'antico Porto di Edissa, e la parte superiore della fiancata di tribordo era stata trasportata dalle onde a riva e qui ricoperta di sabbia. Tali resti furono riportati alla luce nell'inverno 1963/64, durante la costruzione di una serie di canali a scopi di bonifica. Purtroppo, i terzi anteriore e medio di ciò che della carena restava furono strappati da una ruspa e usati per accendere il fuoco prima che ci si rendesse conto dell'importanza del reperto.

Tra il legname distrutto erano compresi la ruota di prua e una placca di legno duro recante il nome della nave in lettere greche (stando alle descrizioni degli operai, il nome era formato di cinque o sei lettere, comprendenti un sigma maiuscolo, un PHI, un PI un OMICRON, e forse un sigma minuscolo), oltre ad una testa di cavallo scolpita a bassorilievo”.

“Su richiesta del prof. Luigi Bernabò Brea, direttore della Sovrintendenza ai Monumenti di Siracusa, Gerhard Kapitan e Peter Throckmorton nel 1965 intrapresero un esame della sezione poppiera ancora superstite. Dopo aver eseguito una planimetria complessiva dei resti, provvidero allo smantellamento delle strutture, che vennero disegnate ad una ad una in tutti i particolari, per essere quindi immerse in acqua dolce in attesa di futuri interventi a scopo di conservazione, ricostruzione e presentazione al pubblico. I ricercatori stimarono che la nave avesse una chiglia lunga almeno trenta metri, una lunghezza fuori tutto di circa quaranta metri ed una capacità di carico che certamente eccedeva le duecento, e fors'anche le trecento tonnellate.

Il fasciame esterno e la fodera della carena erano di cipresso; le costole di quercia; i tenoni usati nel fasciame esterno dell'opera viva di legno di pistaocchio. La scelta dei legni induce a ritenere che la nave fosse stata probabilmente costruita nell'Italia meridionale o in zona egea. Quanto alle modalità di costruzione, la nave si presentava assai vicina a quella del VII secolo di Yassi Ada⁽¹⁾. Il fasciame esterno era stato messo in opera sino all'altezza della linea di galleggiamento con l'aiuto di piccoli tenoni non incavicchiati che, anche in questo caso, non avevano una vera funzione strutturale; erano state quindi inserite le costole nella posizione indicata da apposite tacche, e finalmente le fiancate, compresi i massicci paramezzali costituiti da mezzi tronchi inchiodati alle costole. Almeno in alcuni casi, le travi del ponte superavano le fiancate; erano costituite da tronchi interi e, al pari di molti dei corsi di rivestimento interno, formati come s'è detto, da mezzi tronchi, erano stati appena sgrezzati.

Sotto certi riguardi, tuttavia, la nave del Pantano Longarini differiva da quella Yassi Ada. Costole con

(1) Vicino l'isola di Yassi Ada in Turchia, Georg F. Bass e Peter Throckmorton dell'Università della Pennsylvania trovarono nel 1961 due relitti di navi bizantine simili a quella rinvenuta a Pantano Longarini nel 1963, riconducibili rispettivamente al VII e al IV secolo a.C. Yassi Ada, nelle vicinanze di Bozüyük, è una piccolissima isola posta fra la costa turca e l'isola greca Psarimax, nel mare Egeo. Quella zona di Mediterraneo è stata sempre temuta dai navigatori che vi si trovavano a passare per le caratteristiche di pericolosità che quei tratti di mare presentano ancora adesso. I numerosi relitti, che giacciono in quei fondali, sono i muti testimoni di quegli antichi naufragi. Il carico del relitto consisteva in circa 1.100 anfore di tre tipi diversi. Il corredo di bordo comprendeva lucerne, pignotte, vasi, tazze e vetri che consentirono di datare il relitto alla seconda metà del IV secolo (George Bass - Archeologia subacquea, Bari, 1976). Anche a Cefalù fu rinvenuto un relitto di nave bizantina, assai stretta e lunga, di provenienza orientale, datata intorno alla prima metà del VI sec. d.C.

Un relitto romano che per le sue dimensioni si avvicina a quello di Longarini fu trovato nelle vicinanze del porto di Mandrague, sulla costa nord occidentale di Giamaica. Gli archeologi, dopo le indagini condotte negli anni compresi fra il 1980 e il 1982, stimarono la lunghezza della nave in circa 40 metri per una larghezza di circa 9. Una altezza di costruzione di circa 4,5 metri e un tonnellaggio di circa 400 t.

paglioli si alternavano a costole senza e, benché tutti i madieri, a quanto sembra, fossero saldati alla chiglia, non pare che ci si fosse serviti di viti né in questo caso né per collegare paramezzali e costole.

Al contrario, chiodi di ferro sembrano aver costituito in pratica l'unico mezzo di fissaggio metallico in tutte le zone della carena. I tenoni risultavano perfino più spaziosi che nella nave di Yassi Ada, con una distanza media tra l'uno e l'altro di circa novantanove centimetri.

*La caratteristica maggiormente degna di nota della carena, a quanto risulta dalla planimetria, era costituita da una evidentissima poppa a specchio. Se si riuscisse a provare che la poppa in questione era destinata ad accogliere un timone, la datazione sicura della nave sarebbe della massima importanza perché generalmente si ritiene che il timone sia stato impiegato per la prima volta nell'Europa settentrionale durante il XII o il XIII secolo, per essere poi introdotto in ambito mediterraneo all'inizio del XIV. Al momento attuale, gli unici elementi da cui inferire l'età della nave sono il solo esame al radiocarbonio compiuto su alcune assi del fasciame esterno, alcuni piccolissimi frammenti ceramici e i metodi impiegati nella costruzione della carena. Il tavolame ha permesso una datazione al C14 a 500 - 150 d.C., la ceramica potrebbe datare anche al periodo medioevale, e sarebbe lecita sia l'affermazione che la nave venne costruita un po' prima (chiodatura), sia l'affermazione che fu costruita un po' più tardi (distanza tra i tenoni) della nave di Yassi Ada del VII secolo. **Attualmente si sta costruendo un modello in scala dell'imbarcazione di Pantano Longarini**, e i ricercatori sperano inoltre di ottenere tutta una serie di datazioni al C14 sulla scorta di campioni, accuratamente scelti, di varie parti della carena.*

I risultati congiunti di queste iniziative saranno senza dubbio del massimo valore e interesse" (Da "Navi e Civiltà" - Archeologia Marina - A cura di George F. Bass - F. Fabbri Editori.)

C'è da aggiungere che sempre dall'articolo della predetta rivista apprendiamo inoltre che della nave è rimasta intatta la parte attorno allo specchio di poppa, "di cui si è preservata soltanto la banda di tribordo", mentre la banda di babordo non si è trovata, forse per la prolungata esposizione o perché trafugata da qualcuno. Ben visibile "il paramezzale più alto" con spaccature "prodotte già molto tempo fa da cercatori di legna da ardere". "Questo paramezzale posa sulla nave trasversale (a sinistra) la cui parte interna è risultata mancante" (op. cit.). Manca la fiancata di babordo e quella di tribordo, e si apprende, infine, che si stava già da alcuni anni lavorando per realizzare un'esatta copia della nave. Dove e chi, non è stato specificato. Né si sa attualmente altro. Una descrizione più certa e dettagliata potrà, comunque, essere fatta non appena verremo in possesso delle ultime relazioni della Sovrintendenza, a conclusione dei lavori di analisi e restauro di tutto il relitto.

IL NOME DELLA NAVE

Il periodo storico di riferimento

Innanzitutto è importante sottolineare come la collocazione in un periodo storico preciso del relitto possa in qualche modo facilitare il compito di dare un nome alla nave. Secondo Bass, essendo stati sottoposti all'esame del carbonio 14 alcuni pezzi del reperto, la datazione è stata collocata tra il 500 e 150 d.C. Tra la dominazione tardo imperiale e bizantina, quindi. "In quei cinque o sei secoli di storia oscurissima, che costituiscono il periodo bizantino, avvennero immigrazioni continue di greci, soldati e venturieri, non solo, ma popolazioni in massa che partivano dall'Oriente in cerca



**NOME DELLA NAVE
INDICATO DAGLI OPE-
RAI CHE RINVENNERO
IL RELITTO**

di vita meno misera. Quel movimento demografico lento ed oscuro dovette influire nei costumi, negli usi e nella lingua dei Siciliani.....così è a supporre che molte voci abbiano acquistata la desinenza alla greca..." (Solarino - La Contea di Modica - I/213) E' stato accertato che in piena dominazione romana e fino al VII sec. d.C. si parlava latino e greco. "...l'elemento latino ...era di poco inferiore al greco nella parte orientale, dove l'ellenismo aveva i suoi maggiori focolai..." (Maccarrone - "la vita del latino in Sicilia fino all'età normanna" - Firenze 1915). La maggior parte della popolazione, tuttavia, rimase di lingua greca, mentre le classi colte parlavano il latino. I nomi e i contratti commerciali erano scritti in greco e latino. "Un mattone trovato a Marsala fu stampigliato col nome di due persone al genitivo: "M. ABIETIS N./ CEKONAOS" (A. Várvaro - "Lingua e storia in Sicilia" - pag.43). Il greco e il latino furono parlati in tutta la Sicilia non solo dai funzionari, ma anche dal popolo. "I latini in Sicilia nel VI secolo in poi usano il greco nei loro rapporti con l'amministrazione, con l'esercito, coi commercianti..." (Maccarrone .Op. Cit. pag.64/65). Anche Amari (I/ pagg. 323/324) asserisce che .." ambo le lingue fossero state più o meno in uso, come ai tempi di Diodoro, se pure il popolo non cominciava a parlarne già una diversa da entrambe e più vicina all'italiana.." Maccarrone (Op. Cit. - pagg64/65) scrive ancora: " ...un latino che aveva incorporato nel suo organismo molti elementi lessicali greci e che aveva subito qualche intaccatura greca nella morfologia e nella fonetica...".



CARTA DEL 1635 DI M. MATTHAEUS DOVE E' BEN MARCATA L'INSENATURA DI "PORTO ULISSE"

Da quanto descritto, quindi, possiamo desumere che il nome della nave possa essere il risultato di una commistione culturale difficilmente traducibile se non con un attento studio della linguistica e uno sforzo di fantasia.

LA PROVENIENZA

E' fondamentale, altresì, per tentare di interpretare il nome della nave, sapere la provenienza dell'imbarcazione. Secondo P. Throckmorton e G. Kapitan, gli studiosi che per primi studiarono il relitto di Pantano Longarini, la targa che conteneva il nome della nave era stata incisa in Grecia, ma non sono stati forniti gli elementi che li ha condotti a questa conclusione. E' noto che sulla poppa delle navi commerciali greche e romane oltre ad essere sistemata una statua lignea ("tutela maris"), raffigurante la divinità protettrice dell'imbarcazione, erano presenti altri contrassegni di natura religiosa e ambientale. Scrive il prof. Gianfranco Purpura, docente di archeologia subacquea all'Università di Palermo: "...La tavoletta o riquadro a prua, denominato "pruche", indicava al di sopra degli "oculi" il nome e la provenienza dell'imbarcazione...". Secondo le più recenti indagini sulle navi di commercio (greche e romane) la "stulis", simbolo a poppa della divinità tutelare della nave, era diversa dallo "stolos", figura di prua che personificava la nave e che negli scafi da guerra indicava la divinità poliadica che consentiva l'identificazione della città di appartenenza dell'imbarcazione. Sul

*naviglio commerciale in proprietà individuale la figura di prua scelta dal proprietario avrebbe potuto non essere indicativa della nazionalità del padrone, ma collegarsi al dio prediletto o alla divinità protettrice della località nella quale lo scafo svernava e che poteva ovviamente essere diversa dalla città di origine del proprietario, che determinava la nazionalità della nave. Era dunque necessario che i "parasemata" sui fianchi della nave indicassero il nome del bastimento, prevalentemente al femminile sulle navi greche di epoca classica, e soprattutto denotassero la città di appartenenza. **Sembra che tavole di fasciami con questi contrassegni siano andate perdute sul relitto bizantino di Pantano Longarini** (Prof. G. Purpura – Dipartimento di Archeologia subacquea – Università di Palermo – Da "Atti della VI rassegna di archeologia subacquea" – Giardini Naxos – 25/27/ ottobre 1999, pagg. 67/81).*

Non c'è dubbio, quindi, che la placca con su incisa la testa equina, trovata, secondo tutte le testimonianze, a prua, è riconducibile allo "stolos". Tale figura rappresentava esclusivamente la personificazione della nave e consentiva l'identificazione della città di appartenenza dell'imbarcazione. Non indicava, pertanto, il nome della nave, che veniva invece rappresentato nei "parasemata" (andati perduti), in appositi contrassegni di prua, o sulla "stulida" o nei riquadri di prua denominati "pyche". Allora appare opportuno, a questo punto, per capire la provenienza dello scafo di Pantano Longarini, tentare di collegare la placca lignea, su cui era scolpita la testa equina, con qualche porto o località che avesse attinenza con il culto del cavallo...

E allora si potrebbe pensare all'antica Hipponion, nei pressi di Vibo Valentia, oppure a **Taranto**, fondata da coloni spartani provenienti dalla Laconia, che vantava una secolare tradizione legata al culto del cavallo. Famosi sono stati fin dall'antichità i cavalieri tarantini per l'uso peculiare ed unico che faceva del cavallo nelle battaglie. Non per nulla venivano chiamati dagli altri greci **IPPOMAKOI** (combattenti a cavallo). ... Un riferimento potrebbe essere anche la terra compresa tra i fiumi *Ippari* e l'*Oanis*, nella Sicilia Sud-Orientale, che fin dall'antichità è stata chiamata "Iperia". ... Italico chiamò il fiume *Hipparin*, Tolomeo *Iporon*, Vibio *Hyparius*. Secondo alcuni il nome del fiume deriverebbe da *Ippos* (cavallo), per altri da un antico dio fluviale e dei cavalli (*Hyparis*) per il fatto che nella valle ipparina pare fossero presenti numerosi allevamenti equini.

La provenienza della nave di *Pantano Longarini* potrebbe essere legata anche ai Cartaginesi. Questo popolo di "Fenici occidentali" amò il cavallo perché oltre che abili navigatori erano anche provetti cavalieri. La leggenda narra che durante lo scavo delle fondamenta della città di Cartagine che si apprestavano a costruire fu trovato un cranio equino, e l'evento fu considerato presagio di futura grandezza. Da allora **il cavallo fu assunto a simbolo della città.**

La città di **Ippona**, l'antica *Hippo regius* (l'odierna Bona), che esisteva ancora nel XI secolo secondo la testimonianza di *El Bekri* (Treccani p.377) e l'altra, *Hippo Diarrhytus* (odierna Biserta), facevano parte della provincia romana nel 146 a.C. *Ippona* probabilmente deve il suo nome al culto del cavallo che, come accennato, qui era particolarmente sentito. Nelle tetradracme d'argento coniate in Sicilia per pagare le truppe, al libero cavallo e alla protome equina i Cartaginesi aggiunsero il simbolo della palma da dattero per distinguerle dai con dei Greci che, anch'essi, usarono rappresentare il destriero nelle loro monete. ...

E ancora non può tralasciarsi la possibilità che la testa di cavallo scolpita non indicasse necessariamente la provenienza dell'imbarcazione, ma rappresentasse genericamente, come facevano tutte le navi del tempo, un simbolo votivo dedicato a **NETTUNO**, il dio del mare, al quale era sacro il cavallo. Quindi, con l'effigie della testa equina esposta a prua dell'imbarcazione, si voleva ad un tempo onorare e chiedere la protezione del dio. Se poi vogliamo scendere nei particolari della probabile ulteriore ipotesi della provenienza dell'imbarcazione, Diodoro Siculo ci informa (IV,85,5) che in Messina Orione innalzò sul promontorio il tempio di Poseidone, e che "ivi il culto sia durato sino ad epoca tarda dimostrano i denari di Sesto Pompeo in una parte dei quali si vede il Faro di

Messana su cui sta Nettuno... (E. Ciaceri – Op. cit. pag 185). Poteva la nave provenire da Messina? Tuttavia, poiché il culto di Nettuno era radicato anche a Catana, Solunto, Tindari e Nacona, Lipara, Panormo (E. Ciaceri – Op. Cit.) ecc., non è certamente agevole individuare con certezza la località di provenienza dello scafo di Pantano Longarini.

LE PROBABILI CAUSE DELL’AFFONDAMENTO DELLA NAVE

Da Porto Ulisse e da Camarina passava un traffico marittimo intenso con la Grecia e l’Africa. “*Ma nel cadere del Mondo antico rimane ricordo di una nave carica di merci del vescovo di Panormo che da Tripoli punta verso Capo Passero (Pachino) e da qui, con navigazione di cabotaggio, attraverso Finzia, Emporium (Porto Empedocle), compie il giro dell’Isola; il che dimostra, in ogni caso, che Cartagine faceva capo alla punta del Lilibeo, Tripoli alla regione siracusana*” (B. Pace - “Arte e civiltà della Sicilia antica”. Pag. 458). Le navi che costeggiavano la Sicilia nel periodo greco-romano, provenienti o in partenza verso Malta, l’Africa, il Medio Oriente o l’Italia, effettuavano, com’era consuetudine per quei tempi, una navigazione “*a vista*” della costa. I pericoli degli scogli affioranti o semisommergi, specie di notte, erano sempre in agguato, e, visto che non esistevano portolani o mappe nautiche con indicazioni precise, i naviganti si affidavano all’esperienza e alle conoscenze dirette delle rotte che percorrevano. Un altro rischio per chi navigava lungo le coste siciliane era costituito dai fortunali o i venti improvvisi di Scirocco che, specie in autunno, sferzavano le coste siciliane costringendo i naviganti a riparare in qualche porto o insenatura contro vento per evitare il naufragio. *Pierre De Callejo* a stento scampò da una burrasca di questo tipo verso i primi del 1700 riparando con la sua nave nel

“*semi-porto*” di Porto Ulisse. Descrivendo “*la baia della Marza*”, lo scrittore ammetteva che “*ancorchè capace di parecchie galere, non è sicura*”. Appunto per la presenza delle secche e perché riparava poco dai forti venti di Scirocco. Uno dei pericoli maggiori per le navi che si dirigevano verso Porto Ulisse era costituito dall’Isola dei Porri, un insieme di tre isolotti di media



LA VASCA DI CEMENTO DOVE NEL 2001 FU RISCOPERTO IL RELITTO DELLA NAVE ROMANA

estensione molto pericolosi per la navigazione, contro cui, fin dai tempi più remoti, si sono schiantate numerosissime imbarcazioni, visto che qui passa una delle principali rotte marine. Solo in epoca moderna vi è stato installato un faro per segnalare la presenza alle navi. Molto pericoloso per la navigazione è stato da sempre lo "Scoglio di Jannazzo", molto vicino all'imboccatura occidentale di Porto Ulisse. Tristemente famose, inoltre, per aver provocato innumerevoli naufragi in tutti i tempi, sono le "Secche di Circe" dal significativo nome ingannatore, poco distanti da "Punta Ciriga", a poche centinaia di metri ad occidente del Porto. Tali secche erano formate, nei tempi antichi, da diversi ed ampi scogli appena affioranti dalla superficie del mare, difficilmente visibili, specie di notte. In questo posto sono sicuramente naufragate decine di imbarcazioni, stante la certezza, documentata dalla Sovrintendenza di Ragusa e dai numerosi sub, che in fondo al mare tra questi scogli, ora abbondantemente sotto il livello del mare, giacciono parecchi relitti affondati in epoche antiche diverse.



CANALE DEL PANTANO LONGARINI DOVE FU TROVATO IL RELITTO ROMANO

Molti reperti sono stati recuperati qui, tra i quali un'ancora di ferro bizantina, monete romano-puniche, anfore di diversa provenienza, ecc. Altri pericolosi scogli dello stesso tipo esistevano all'imboccatura occidentale del Porto, come possono tuttora notarsi. In caso di urto, poco prima dell'ingresso nel Porto, contro uno di questi scogli a pelo d'acqua, la nave avrebbe avuto il tempo di rifugiarsi dentro la baia per le opportune riparazioni. Se lo squarcio era ampio, e dunque irreversibile, l'affondamento era inevitabile o sul posto dell'impatto o dentro le acque del Porto. Inoltre c'è da considerare che Porto Ulisse fino ai primi del 1700 era largo, secondo le testimonianze dell'epoca, circa tre miglia e ancora profondo. Troppo ampio per poter offrire alle navi adeguata protezione quando i venti di Sirocco sferzavano le coste meridionali dell'Isola. Poteva succedere, quindi, che le navi che riparavano nell'ampio Porto venivano spinte dal forte vento a Nord della Baia, verso le zone delle "secche" presenti in alcune zone del Porto, e quindi si arenavano ed affondavano. Era probabile altresì che le navi, in cerca di riparo e ancorate alla fonda, si urtassero a vicenda per effetto del moto ondoso dovuto allo Scirocco, per cui è possibile che molte imbarcazioni siano affondate anche all'interno del Porto stesso, Pantano Longarini compreso. L'unico posto sicuro nell'ampia baia era il cosiddetto "semiporto", testimoniato da Callejo, largo forse circa 800 metri e lungo più di un miglio, che si estendeva come una darsena verso l'interno. Ma qui poteva trovare rifugio



un limitato numero di natanti.

La nave bizantina trovata a Pantano Longarini a circa 800 metri dall'attuale costa (600 metri secondo Throckmorton), può essere naufragata, quindi, per uno dei motivi su esposti?

E se consideriamo che dal II al VII secolo d.C., probabile datazio-

ne della nave, l'estensione di *Porto Ulisse* comprendeva tutto l'attuale *Pantano Longarini*, le probabili cause dell'affondamento, così come su descritte, possono essere abbastanza accettabili e credibili.

IL NOME DELLA NAVE

Ma qual era il nome della nave di Longarini? Ogni nave romana aveva un suo nome, generalmente maschile. I nomi potevano essere luoghi geografici, divinità marine o protettrici della navigazione e anche nomi astratti. Sacrifici e preghiere venivano effettuati prima della partenza a Castore e Poluce, Iside e Serapide, Nettuno, ecc. Premesso che tutti gli insigni archeologi che hanno studiato il relitto di *Longarini*, come Orsi, Throckmorton, Kapitan, G. Bass, G. Purpura, ecc. non si sono mai azzardati a dare un nome alla nave a causa dei pochi elementi in loro possesso, tuttavia in questo lavoro cercheremo, con molta cautela e umiltà, di dare un impulso alla ricerca per tentare di risolvere l'appassionante problema e offrire la possibilità di approfondire l'argomento agli studiosi che volessero cimentarsi nell'impresa. George F. Bass, a proposito del relitto rinvenuto a Pantano Longarini, nel suo articolo riportato nelle pagine precedenti ci informa che *"...tra il legname distrutto erano compresi la ruota di prua e una placca di legno duro recante il nome della nave in lettere greche...: una Sigma maiuscola, una PHI una PI una OMICRON e forse una sigma minuscola"*. La relazione di P. Throckmorton e di G. Kapitan indica l'ultima lettera *"...forse una C (una sigma a mezzaluna)"*. Messe insieme le lettere formavano il seguente vocabolo che non ha senso: Σπιρτοσ (SPHIPIOS). Le lettere greche riportate non sono state viste personalmente da Bass, ma riferite dagli operai che rinvennero il relitto e bruciarono la placca con il nome della nave e la testa di un cavallo scolpita in rilievo. Pertanto, innanzi tutto, dobbiamo fidarci delle predette testimonianze, visto che non esiste altra documentazione da cui desumere il nome dell'imbarcazione. L'espressione che si ricava mettendo insieme le lettere non sembra avere alcun significato se non si aggiunge qualche altra lettera o si modifica in qualche modo tutta la parola. Scrive a tal uopo il prof. Luigi Blanco: *"Riguardo al nome della nave, bisogna affidarsi alle dichiarazioni di alcuni operai addetti allo scavo. Sostengono costoro che il nome, riportato su una placca lignea, era formato da cinque o sei lettere compren-*

*enti un sigma maiuscolo, un PHI, un PI, un Omicron e forse un Sigma minuscolo” Ognuno capisce che dedurre un nome da questa indicazione, senza poter studiare la placca, è irto di rischi e che qualsiasi soluzione proposta pecca di presunzione, spero perdonabile. Ad ogni modo, dando per buone quelle dichiarazioni, si avrebbe: ΣΦΡΟΝ (= **Sfros**). Sono cinque lettere senza senso. Per cavarne uno bisogna inserire una vocale che renda la parola leggibile. Per ricostruirla si deve tener conto che: a) La vocale va inserita necessariamente dopo il Φ (= **F**), essendo il gruppo ΦΠ (**FP**) inesistente in greco; deve cioè essere ΦΡ. b) Qualunque vocabolo si inserisca risulta parola senza senso (**SFAPOS – SFEPOS – SFIPOS – SFUPOS**)*

*Non resta allora che inserire un dittongo. Il più verosimile è αι (=ai), ma così la parola risulterà di sette lettere. Questa parola è: ΣΦαίρον (= **SFAIPOS**) purtroppo inesistente. Se tuttavia leggesimo al posto del PI un ρ (= **R**) – ma siamo già nel campo dell'arbitrio-, avremmo: ΣΦαίρον (= **SFAIROS**) cioè “**Sfero**”, nome attestato in greco (è il nome di un noto filosofo storico Sfero di Boristene, citato da Plutarco, da Cicerone e da Svetonio). Ma chi era questo “**Sfero**” nei rapporti della nostra nave?*

*Le mie conoscenze suggeriscono che il nome di una nave antica indica: 1) Il nome del costruttore (si pensi al mitico costruttore della nave “Argo”); 2) la città di provenienza o di attinenza (come le navi ateniesi “Delia” e “Salamina” citate da Erodoto e Platone); 3) Affinità con il mare (la celebre “Paralos” citata da Aristofane); 4) Il nome di una divinità (la “Iside” citata da Luciano e la “Isis Giminiata” di una pittura ostiense conservata ai Musei Vaticani); 5) Il nome di un animale mitologico (come le virgiliane “Pristi”, “Chimera”, “Scilla”, del 5° libro dell'Eneide). Dunque il nome “**Sfero**” rientrerebbe nella prima categoria. **SFERO** sarebbe il costruttore (proprietario?) della nave. Ma non si dimentichi che per dedurre tale nome di sette lettere abbiamo infranto in due punti le dichiarazioni rilasciate dagli operai. Volendo perciò respingere questa ipotesi, non resta che dubitare dell'esattezza delle lettere riferite dagli stessi operai. Il dubbio può sorgere per ragioni paleografiche solamente sul **PHI** minuscolo: esso può rappresentare un “iota” e un “rho” ravvicinati. Se fosse così, avremmo: Σίρπον (= **SIRPOS**) parola di sei lettere non greca, una traslitterazione del latino “**SIRPUS**” (scirpus = **giunco**). Il nome **GIUNCO** non malamente si adatterebbe alla velocità e alla funzionalità di una nave. E, per di più, potrebbe suggerire la cronologia del reperto. Esso fu costruito in un'epoca in cui la lingua latina era profondamente penetrata in quella greca, cioè l'età tardo-imperiale o, forse meglio, quella bizantina. Ma la questione resta, ovviamente, “sub iudice”.*

*Il prof. Gaetano Cosentini ritiene che il nome, desunto dall'iscrizione trovata sulla placca (**SPHIPIOS**), possa essere tradotto approssimativamente in questo modo, anche se “spera di creare qualche dubbio”: Σφαίρον (**SFAIRON**) = Sferone – rete da pesca; Σφαίρα (**SFAIRA**) = Globo – sfera; Σφηκον (**SFECOS**) = Di vespa; Σφοδρον (**SFODROS**) = Forte – impetuoso; Σπορον (**SPORAS**) = Sparso (dove le Isole Sporadi); Σπορον (**SPOROS**) = Seme – raccolto; Σπορευν (**SPOREUS**) = seminatore.*

ALTRE PROBABILI INTERPRETAZIONI

Si ritengono plausibili, pertanto, tutte le ipotesi su riportate, ma non si esclude la possibilità di considerare altre interpretazioni. Vediamo quali e perché. L'epigrafe che indicava il nome della nave, così come è stata suggerita dagli operai che trovarono il relitto, com'è noto, non esprime nell'insieme letteralmente alcun significato, in quanto dopo la consonante iniziale “S” (sigma) dovrebbe trovarsi una vocale o un dittongo. Analogamente il trigramma successivo “PHI”, a sua volta, (formato da un **RO**, da un **ETA** e da un **IOTA**), non può esistere senza essere preceduto a sua volta da una vocale

o dittongo; il digramma "PI" (RO più IOTA) e il sigma finale (S) potrebbero far pensare alla parte conclusiva di una parola di senso compiuto. Analizzando con attenzione, quindi, l'insieme delle lettere che formano il nome dell'imbarcazione ΣΠΥΡΙΟΝ (SPHYRIOS), e leggendo il trigramma "PHI" come "RHI" ispirato, il digramma "PI" come "RI", e lasciando le "S" iniziali e finali, si avrebbe la parola "S(RE)IRIOS", che, per soppressione della R e della E dopo il sigma iniziale, si legge "SIRIOS", il nome di una costellazione che ben si addice ad una nave.

Il nome della nave potrebbe essere anche riconducibile a "ZEFIRIOS", Zefiro, vento leggero primaverile di Ponente che nel meridione d'Italia e in Sicilia è ben noto ai naviganti (?) ...

Scriva Cristina Tirabella: *"In un primo tempo si pensò che la Z rappresentasse il suono di S sonora, e che cadesse poi in disuso a causa del «rotacismo» (ausosa diventa aurora), fenomeno che si ebbe a partire dal IV sec. a.C. in poi. Ma bisogna notare che la lettera Z non si trova in nessuna iscrizione di età repubblicana. Essa venne introdotta in seguito, per tradurre ξ (csi) delle parole mutuate dal greco. Il suono più vicino ad F latina era un digramma sordo, in greco fh, che si trova nei dialetti"* (Cristina Tirabella "Consultazione di studi vari" a cura del Prof. Vincenzo Di Benedetto, docente di filologia latina e greca nella scuola normale superiore di Pisa). Pensando alla commistione della lingua latina con quella greca propria del periodo bizantino, all'inizio del volgare siciliano, potrebbe essere accettabile, conseguentemente, il nome "Z(E)PHIRIOS", dove la "S" iniziale diventa "Z" e il trigramma "PHI", letto all'uso latino, suonerebbe "FI"? Quest'ultima ipotesi confermerebbe la provenienza sicula o meridionale della nave e il periodo bizantino di riferimento. Il prof. Gianfranco Purpura, professore ordinario di Diritto Romano e Diritto dell'Antichità presso la facoltà di Giurisprudenza dell'Università di Palermo, esperto, tra l'altro, di amministrazione tardo romana, di diritto commerciale e marittimo greco romano e che si occupa di archeologia sottomarina e della pubblicazione di lavori sui relitti antichi, così ha cortesemente risposto all'autore di questo libro a proposito della questione del nome della nave bizantina di Pantano Longarini:

" Ill.mo prof. Bellisario,

in marzo, in risposta ad un suo messaggio di posta elettronica, credo di aver già in parte risposto ai quesiti che mi poneva. Mi permetto quindi di rispedirLe il testo allora trasmesso con il computer. Mi chiedo quanto possa essere attendibile la lettura delle lettere greche, proposta dagli operai. Un carattere può essere facilmente interpretato non correttamente. Ad esempio la lettera maiuscola greca "rho", letta da un operaio può essere interpretata come " pi", per non parlare dell'"acca". Insomma il discorso sarebbe diverso in presenza di una foto o della certezza dell'integrità e fedeltà del tracciamento delle lettere. Quanto, poi, al collegamento tra il cavallo, gli ippoi, Poseidone e la provenienza della nave, sarei piuttosto cauto. Mi scuso del ritardo delle mie risposte, e spero di incontrarLa presto di persona.

*Cordialmente
Gianfranco Purpura*

(?) Entrambe le suddette possibilità potrebbero apparire ardite ma non remote, a parere dello scrivente, atteso che una translitterazione grafo-linguistica in questo periodo di transizione e di bilinguismo è possibile, specie se si pensa che il marinaio che trascrisse il nome della nave sulla placca poteva possedere una limitata capacità culturale. Non si può escludere perciò una riduzione o alterazione grafica per assimilazione o per metatesi di qualche sillaba o vocale, né il ricorso ad una scrittura convenzionale in uso specie tra il popolino. Infatti è noto che il linguaggio vernacolare di ogni periodo storico tende sempre per sua natura fonetica o a sopprimere o ad aggiungere o a mutare le vocali, o a raddoppiare le consonanti o a sincopare e trasformare del tutto le parole. Tale ultima ipotesi (Zephyrios) è altresì supportata dall'esistenza del CAPO ZEPHYRION (Promontorio ZEFIRIO) a Sud di Caulonia (Capo Bruzzano), chiamato così, secondo Strabone, perché protegge l'attiguo porto dai venti occidentali. E in effetti gli Epizefiri, sempre secondo Strabone, nel III sec. a.C., provenienti dalla Locride, s'insediarono proprio in questo posto che da questo popolo prese il nome, e fondarono Locri Epizefiri. Più tardi questo popolo fondò una sub-colonia, Hipponion, la futura Ibis Valentia, nella collina del versante Nord-Occidentale del Monte Poro. Nella costa meridionale del Golfo di S. Eufemia, l'antico porto della città di Locri fu molto attivo di traffici marittimi. E' possibile che il relitto di Longarini provenisse da quelle parti? E' plausibile legare il nome dell'imbarcazione al Promontorio Zefirio?

E' certo che la ricerca del nome della nave bizantina non si esaurisce qui. Altri studiosi potranno cimentarsi nell'impresa, e chissà che non si possa in futuro definitivamente risolvere l'appassionante enigma. Di sicuro, comunque, il nome della nave di Pantano Longarini non era Hippos. Mi è infine gradito riportare parte di una riflessione a firma del pseudonimo Elzeviro, contenuta nella rivista "Itinerari", n. 5 del maggio 2002: *"...bellissima nave di Ispica, pittura del tempo restituita ai nostri occhi, affresco degli orizzonti dove cantano ancora gli albatry tra le gomene, vibrazioni delle acque, perché darti assolutamente un nome? L'uomo rumina il proprio destino con paura, talvolta perfino con incoscienza. Vuole essere sicuro e così uccide la poesia. Le cose sono di altra natura, esse possono vivere millenni senza che noi lo abbiamo mai saputo. Ma quando le portiamo alla luce, lasciamole almeno anonime; sta proprio lì la loro bellezza"*



Il 20 Giugno del 2009 ad Ispica fu ufficialmente inaugurata la sede locale di SICILIANTICA. In quell'occasione relazionarono in maniera affascinante e coinvolgente sui recenti scavi e scoperte nel territorio ispicese gli archeologi della Soprintendenza di Ragusa dott. *Giovanni Ditefano, Michele Criscione, Lorenzo Zurla, Anna Maria Sammito, Giuseppe Terranova e Saverio Scerra*. Quest'ultimo propose una nuova avvincente ipotesi sulla *"Nave di Longarini"*. Atteso che questa imbarcazione è una delle più grandi mai rinvenute nel bacino del Mediterraneo (lunga 40 metri e 300 tonnellate di stazza - Quelle di Yassy Ada, Pisa, Albenga, ecc misurano non più di 20 metri), per il dott. Scerra potrebbe essere una grande *nave-zattera costiera* per il trasporto di merci (Il sale delle saline di Longarini?). Una congettura affascinante e degna di attento studio perché in questo caso il relitto sarebbe un esemplare unico.



PUNTA CASTELLAZZO

Attualmente il relitto si troverebbe in un capannone della Sovrintendenza di Siracusa dal 2001! Un restauro infinito? Otto anni di silenzio assoluto, nonostante l'ex Assessore ai BB.CC. *Fabio Granata* avesse nel 2001 finanziato il restauro e disposto l'assegnazione ad Ispica della nave. Nella mia qualità di Presidente di **SICILIANICA** di Ispica, qualche mese fa ho scritto alla Sovrintendente di Siracusa per sapere a che punto fosse il restauro, ma non ha mai ricevuto un riscontro. Si ha il sospetto che i resti dell'imbarcazione bizantina siano lasciati nel più completo abbandono nel capannone della Sovrintendenza e per giunta in un probabile stato di degrado in un ambiente non idoneo alla conservazione degli antichi legni della nave. Nell'aprile 2009 ha aperto i battenti il museo delle navi di Pisa, **dopo 12 anni dal ritrovamento** delle 16 navi romane. L'investimento economico per l'operazione di scavo e restauro degli Arsenali Medicei si aggira intorno ai 25 milioni di euro previsti dal Cipe. Finora in questo museo si sono contati oltre 50.000 visitatori e 267.000 hit su Internet, www.navipisa.it. Lo immaginate quanti turisti e studiosi si riverserebbero ad Ispica per visitare il nostro museo del mare, con il gioiello più prezioso esposto: la nave romana di Longarini? Immaginate il ritorno d'immagine ed economico per la nostra città? Non dobbiamo dimenticare che la Provincia Regionale di Ragusa ha messo a disposizione un capannone a S. Maria del Focallo dove musealizzare la Nave. E inoltre l'Amministrazione Comunale si è detta disponibile a trasformare il vecchio macello, in fase di ristrutturazione, in museo. Un simile prezioso relitto, esposto al pubblico, attirerebbe turisti e studiosi da tutto il mondo con conseguente ricaduta positiva economica per Ispica e gli Ispicesi. Confidiamo pertanto nella sinergica iniziativa dei politici e delle personalità di cultura perchè si faccia ancora pressione sulla Sovrintendenza di Siracusa e sull'attuale Assessore Regionale ai BB.CC. affinchè si completi il restauro entro il più breve tempo possibile e si restituisca l'antica nave agli Ispicesi.



*Nel novembre del 2009 è nato il Comitato "Pro Nave di Longarini" per sollecitare la restituzione agli Ispicesi della propria nave. Al predetto Comitato, fortemente voluto da Sesto Bellisario e dal dott. Rosario Gugliotta, hanno aderito tutti i soci fondatori della sede locale di **SICILIANICA** (geom. Franco Lauretta, prof. Franco Rabbito, arch. Donato Bruno, geom. Pisana Francesco), la dott.ssa Tiziana Scuto, l'on. Orazio Ragusa, l'on. Peppe Drago, la dott.ssa Giuseppina Franzò, il prof. Gino Blanco. E ancora pervengono altre adesioni di politici, personalità di cultura e di semplici cittadini. Se non si avranno entro un breve periodo risposte certe, il comitato raccoglierà migliaia di firme da inviare alla autorità competenti. La battaglia per la restituzione della nave agli Ispicesi continuerà quindi in maniera più decisa.*

RINGRAZIAMENTI

Ringrazio il dott. **Giovanni Distefano**, attento e profondo conoscitore delle problematiche archeologiche del territorio ispicese, che ha sempre sostenuto il principio secondo cui la "*Nave di Longarini*" dev'essere musealizzata ad Ispica, il dott. **Saverio Scerra** per i suoi interessanti studi relativi alla nostra "*Nave*", gli amici di **SICILIANICA** di Ispica, il Presidente dell'Associazione di Storia Patria prof. **Gino Blanco**, il prof. Gaetano Cosentini, gli amici del "*Comitato pro Nave di Longarini*".

Ringrazio altresì, particolarmente, il dott. **Rosario Gugliotta**, per il prezioso impegno profuso a favore del nostro patrimonio archeologico, da primo cittadino prima e da semplice cittadino ora, gli onn. **Orazio Ragusa, Roberto Ammatuna, Peppe Drago, Riccardo Minardo** e tutto i politici iblei per quanto vorranno e potranno fare perchè finalmente Ispica abbia restituita la sua *Nave*, che fa certamente parte del suo splendido e famoso patrimonio culturale e rappresenta una inestimabile e rara eredità storica, oltre che un sicuro riferimento alle memorabili ed antiche radici del popolo ibleo ed ispicese in particolare.

Sesto Bellisario