

DI ALCUNI RAGIONAMENTI SOPRA IL BASSORILIEVO LENORMANT

di Piero Pastoretto



Il cosiddetto 'Bassorilievo Lenormant'

Nel 1852 il numismatico, archeologo ed assiriologo transalpino François Lenormant ritrovò sull'Acropoli di Atene un bassorilievo destinato a passare alla storia per quanti si occupano delle marinerie classiche. Si tratta di una lastra frammentaria, ora custodita al Museo dell'Acropoli con il numero di catalogo 1339, risalente all'incirca al 410 a.C., che riproduce la parte centrale di una nave a tre ordini di remi.

Il bassorilievo Lenormant si trova da oltre un secolo al centro di una vastissima letteratura e di discussioni sul sistema di remeggio delle antiche poliremi, in cui sono intervenuti archeologi, ingegneri navali, ammiragli ed anche il sottoscritto¹.

Oggi si tende generalmente a ripetere che la nave raffigurata nel frammento sia una triere² ateniese della fine del V secolo. Scopo dell'articolo che segue è smentire tale ipotesi e sostenere con le prove dei fatti una teoria del tutto alternativa.

Una visione d'insieme

Il bassorilievo, gravemente mutilo, presenta una sezione del bordo di dritta di una nave a tre ordini di remi, in apparenza dunque una *triere*. Se poi la datazione proposta dall'archeologia è esatta, dovremmo trovarci di fronte ad un'imbarcazione della fine del V secolo, in un periodo che pressappoco va dalla Pace di Nicia e dalla spedizione contro Siracusa (421 – 413 a. C.), alla fase deceleica (413 – 404) della guerra del Peloponneso. In altri termini gli Ateniesi, con questo tipo di navi, avrebbero ottenuto la vittoria alle Arginuse del 407 e subito il disastro di Egospotami nel 404.

Aguzzando l'occhio, quel che rimane del bassorilievo mostra una sezione di nave che comprende 9 thraniti sulla *parexeiresia*³, 8 *zygiti* e 8 *thalamiti*: i remi di questi ultimi, i più bassi sull'acqua, sembrano uscire da ascomi ben visibili⁴.

¹ Cfr. P. Pastoretto e U. M. Milizia, *Le quinqueremi – Roma alla conquista del mediterraneo*, Roma, Artecrom, 2008.

² So che il nome triere può stonare all'orecchio di chi ha sempre letto triera. Si tratta però di una questione filologica sulla scelta dell'uscita del nominativo ionico dei temi della 3ª declinazione in *es* (ης) anziché nella caratteristica *as* dorica (ας). Trasletterò correttamente il dialetto ionico anche per altri nomi che si incontreranno di seguito. Portate pazienza: è un mio vezzo.

³ Equivale all'*aposticcio* o *buttafuori* delle galee.

⁴ Manicotti di cuoio a protezione dell'uscita del remo dallo scafo, onde non farvi entrare l'acqua dal foro.

La sezione che possediamo, rimasta più o meno integra, non presenta alcun accenno di acrostolio, di epotidi, di timone o di dritto di poppa, né tantomeno dell'albero di trinchetto o di quello di maestra, e quindi si può ipotizzare che mostri uno spaccato a proravia o a poppavia del centro nave. Non si osserva neppure la raffigurazione dell'ypozoma, la gomena che serrava tutto lo scafo da prua a poppa, comune a tutte le triere⁵.

Dalla posizione dei rematori, che, com'è ovvio sedevano ai banchi con la schiena verso prora, si deduce che l'imbarcazione procede da sinistra a destra, mentre i remi sono raffigurati nella classica posizione dell'*entrata in acqua*. Infine, l'impressione dinamica che all'apparenza l'artefice vuol suscitare è quella di una nave e di un equipaggio di rematori lanciati in corsa a voga arrancata. Ribadisco *artefice*, poiché non ci troviamo certo di fronte ad un capolavoro di Fidia, ma all'opera di un onesto di artigiano.

Nulla infine è possibile congetturare sulla destinazione del bassorilievo: se cioè avesse intenti celebrativi o votivi, o puramente ornamentali. Non possiamo neppure essere certi della sua collocazione originaria: se cioè fin dall'inizio fosse destinato a fare mostra di sé nell'Acropoli, o se vi sia stato portato successivamente per qualche ragione nel corso dei secoli; e neppure, con certezza, se raffigurasse in origine una sola imbarcazione o facesse parte di un gruppo marmoreo più ampio⁶.

Hypotheses fingo⁷

Partendo dall'ovvia constatazione che un bassorilievo in pietra non è e non può essere una rappresentazione "fotografica" della realtà, possiamo tuttavia andare ad una ricerca sommaria delle misure reali rappresentate dal segmento sopravvissuto del bassorilievo, basandoci sulla lunghezza compresa nei nove interscalmi dei remi manovrati da nove thraniti effigiati.

Per interscalmo si intende, come dice la parola stessa, la distanza fra uno scalmi e l'altro, il che equivale a dire lo spazio occupato da ogni singolo rematore. Per stabilire questa misura di lunghezza non mi riferirò all'archeologia sperimentale ricostruttiva moderna – quella che per intenderci ha dato vita all'esperimento della triere *Olympiás*⁸, ma ad una fonte classica.

L'architetto e ingegnere romano Vitruvio del I secolo a. C. assegnava all'*interscalmum* una misura di 2 cubiti, 0,888 metri e quindi 9 scalmi occupavano circa 7,9 metri. Queste sono dunque le dimensioni ipotetiche dell'oggetto rappresentato dal frammento.

Ora, ammettiamo per qualche momento che l'imbarcazione raffigurata sia un'autentica triere⁹: poiché sappiamo che gli scalmi dei thraniti in una nave di questo tipo erano 31 per bordo (e dunque 9 rematori ne costituiscono poco meno di 1/3 del totale – 31 diviso 9 fa 3,4 periodico), si può calcolare a lume di naso la lunghezza dell'intera corsia: 8 m x 3,4 = 27,2 m. Calcolando poi complessivamente in 10 metri lo spazio privo di rematori della prora con gli epotidi e della poppa, l'imbarcazione del bassorilievo Lenormant sarebbe stata lunga fuori tutto circa 37 metri: esattamente la misura che Coates, facendo i miei stessi calcoli, ha voluto dare alla sua triere, *Olympiás*, riferendosi anche alle dimensioni dei cantieri navali del Pireo.

Ho però scritto *ammettiamo* in quanto, ciò che unicamente possiamo constatare, è che quella effigiata è effettivamente un'imbarcazione a tre ordini come una triere; ma da un frammento di 9 thraniti non possiamo affatto dedurre che il loro totale sia esattamente di 31 come quello di una triere classica.

⁵ La lettura dell'articolo presume una minima informazione sui termini tecnici e sulle questioni inerenti al remeggio delle poliremi. Cercherò, senza pedanteria, di andare incontro nel corso dell'articolo a chi tale dimestichezza non possiede.

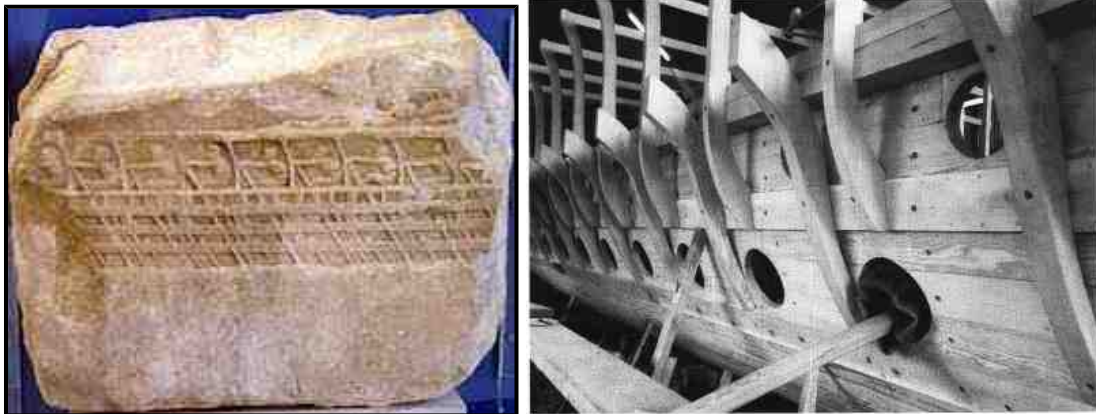
⁶ Quanto al motivo della frammentazione del ritrovamento, può forse essere fatto risalire sia alle demolizioni messe in atto dagli ottomani per creare un bastione difensivo, sia all'esplosione del deposito di munizioni turco del Partenone, il 26 settembre 1687, durante la guerra di Morea.

⁷ Con buona pace di Sir Isaac Newton e di tutta la Royal Society al completo.

⁸ Scrivo *Olympiás* con l'accento acuto trattandosi non di italianizzazione, ma della traslitterazione del nome greco originale che, appunto, fa Ὀλυμπιάς.

⁹ Cosa che, ripeto, intendo qui negare. Quindi per me si tratta di un'ammissione *per absurdum*.

Il termine di paragone



Sulla destra: sistema di remeggio dell'*Olympiás*: parexeiresia e fuoruscita dei remi zygiti e thalamiti.

Se si confrontano il bassorilievo Lenormant e lo scafo dell'*Olympiás* salta immediatamente all'occhio che l'architetto navale Coates, su suggerimento dello storico Morrison, nel disegnare la sua triere si sia chiaramente ispirato a questo ritrovamento; anzi, lo abbia praticamente copiato. Tranne in un particolare. Nella lastra marmorea i remi degli zygiti escono dagli scalmi dello scafo senza alcun ascoma ed anzi, sembra mancare alla loro altezza addirittura una corsia di fasciame. Viceversa, dalla foto allegata si osserva che nella triere ricostruita i remi degli zygiti sono protetti dagli ascoma.



L'architetto navale inglese ha sicuramente compreso che nessuna triere si sarebbe potuta avventurare in mare con il secondo ordine di remi così aperto alle vie d'acqua, come pare essere quello effigiato nel bassorilievo.

Il punto è che io contesto fermamente che la lastra marmorea dell'Acropoli raffiguri una triere, ma avanzo l'ipotesi che ritragga invece un tipo diverso di imbarcazione, pensato per tutt'altro scopo che per la guerra. E da ciò concludo che l'*Olympiás* di Coates e Morrison non sia affatto una ricostruzione fedele, ma al contrario molto

approssimativa, per non dire sbagliata, di una triere del V secolo¹⁰.

Mi rendo conto di mettermi in 'rotta di collisione' con l'opinione dei molti entusiasti *laudatores*, specie anglosassoni, dell'impresa dell'*Olympiás*; e sono quindi altrettanto cosciente di andare incontro alla disapprovazione dei più. Ma nella prosecuzione dell'articolo dimostrerò la mia tesi con delle argomentazioni che ritengo, se non entusiasticamente condivisibili, almeno degne di riflessione.

L'*Olympiás*

Per chi non fosse adeguatamente informato dell'argomento a cui mi riferisco, ricordo che nel 1985 è stato intrapreso l'esperimento della ricostruzione in scala naturale di una triere greca del V secolo. Artefice del meritevole progetto, finanziato dalla marina militare ellenica¹¹ fu l'architetto navale John F. Coates, che si avvale, fin dal 1980, della consulenza dello storico dell'età classica John S. Morrison, che gli fornì tutti i dati ricavabili dall'archeologia, dall'arte, dalla letteratura e dai documenti storici.

¹⁰ L'*Olympiás* non è il primo esempio di archeologia ricostruttiva di una nave del passato. In Francia, nella metà del XIX secolo, fu ricostruita una trireme che però si fondava su principi tanto sbagliati che si capovolsse al momento del varo.

¹¹ *Polemikó Nautikó*, "Marina da guerra" sigla PN, ΠΝ in lettere greche.



Interno dell'*Olympiás* con le corsie dei thraniti, zygiti e, in basso a destra, dei thalamiti.

Nel disegnare la sua triere, Coates si ispirò per le misure alle dimensioni dei cantieri navali militari del Pireo, per il numero dei rematori a fonti e documenti storici e per la sistemazione esterna dei remi soprattutto al bassorilievo Lenormant, interpretato come una riproduzione realistica su pietra di una triere. Quanto alla disposizione interna dei rematori, essa è ipotetica e frutto dell'ingegno del suo

progettista.

L'imbarcazione che ne è uscita risulta naturalmente un compromesso fra antico e nuovo: a partire dal legname impiegato, pino dell'Oregon, quercia della Virginia e legno iroko africano per la chiglia; per continuare con l'ypozoma in cavo d'acciaio e non in fibra; e per finire con i remi, dotati una pala di forma moderna e più leggeri di quelli dell'epoca classica.

Nel 1987 la nave, battezzata *Olympiás*, *Olimpia*, fu finalmente varata e dimostrò subito eccellenti doti nautiche. Mossa come le antiche triere da 170 rematori: 62 thraniti, 54 zygiti e 54 thalamiti, ha raggiunto nel 1987 la rispettabile velocità di 9 nodi¹² ed è riuscita a girare di 180° in un minuto ed in un arco di due lunghezze e mezzo dello scafo. Le prove di velocità, tenuta del mare e maneggevolezza sono state più volte ripetute negli anni successivi ed hanno dato sempre risultati lusinghieri, soprattutto considerando che l'equipaggio era formato da volontari, perlopiù ragazzoni britannici, costretti a remare in uno spazio angusto adatto alle dimensioni degli antichi rematori greci, la cui statura di rado superava il metro e sessantacinque centimetri.

Proprio nella collocazione interna dei rematori, del tutto ipotetica e ricostruita di per così dire 'a tavolino', si sono concentrate le critiche alla ricostruzione di Coates. L'architetto inglese purtroppo non possedeva nessuna descrizione della posizione interna delle tre squadre di rematori di una triere. Non ci è infatti pervenuto nulla, tranne un accenno piuttosto licenzioso di Aristofane nelle *Rane*, il quale scriveva che il thalamite è costretto a sopportare gli effluvi che lo zygite sopra di lui lascia andare negli sforzi, ed un occasionale accenno al particolare che un thalamite percepiva un salario inferiore ai suoi compagni poiché manovrava un remo più corto e leggero.

Lo schema adottato da Coates si basa infatti soprattutto sul significato filologico dei nomi: thranite¹³ θρανίτης infatti significa "seduto sul banco", in quanto θράνος", *thranos*, ha questo significato; zygite, ζυγίτης, "che sta sul giogo" (ζυγόν = "giogo"), cioè domina; thalamite infine. θαλαμίτης, "che occupa il θάλαμος", *thamos*, letteralmente la stanza più nascosta della casa, dove era collocato il letto nuziale, usato qui per indicare la parte più profonda della nave.

Fondandosi poi soprattutto sul bassorilievo Lenormant, Coates ha scelto di collocare le tre squadre di rematori su piani sfalsati (come appare dalla foto) e non, come qualcuno pur sostiene, divisi secondo lo schema della lunghezza della nave: thraniti nel terzo di prora, zygiti nel terzo di centro e thalamiti nel terzo di poppa.

Obiezioni

Le obiezioni che io muovo alla pur notevole e commendevole ricostruzione di Coates, frutto di anni di studi, sono due:

- I remi dei thalamiti nell'*Olympiás* sono così corti e bassi sull'acqua (neppure mezzo metro) da essere ridotti a delle semplici "palette"¹⁴ con una inconsistente spinta propulsiva. In altri termini la loro azione meccanica è in pratica tanto poco influente sull'andatura della nave,

¹² Battendo la velocità di 2.6 nodi ricavabile da Tucideide, il quale scrive che nel 427 una triere compì la distanza tra Atene e Mitilene nell'isola di Lesbo (340 chilometri) in 24 ore.

¹³ Ancora una volta seguo la desinenza ionica in es (ης), dei nomi maschili della 1ª declinazione. Scrivo thranite, come thalamite, per riprodurre il suono *th* della lettera theta (θ) iniziale.

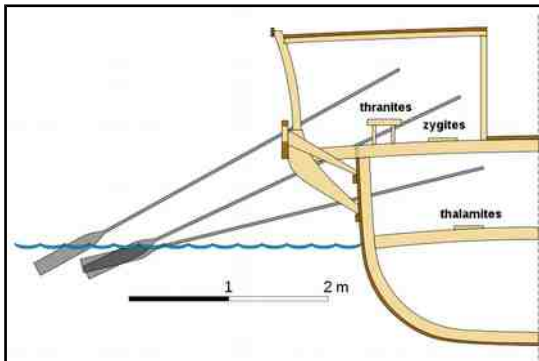
¹⁴ La definizione è mia.

da rendere superflua l'intera sezione dei thalamiti. E sappiamo che gli antichi armatori – Stato o privati – non avrebbero mai imbarcato, e soprattutto pagato, ben 54 rematori come i thalamiti per ottenere una spinta così modesta¹⁵.

Inoltre, remi tanto bassi sulla superficie del mare, praticamente alla medesima altezza degli scalmi di un otto da corsa, nonostante la protezione degli ascomi avrebbero costituito una pericolosa via d'acqua anche con il mare più calmo, e resa impossibile la voga dei thalamiti con un mare appena mosso;

- la seconda obiezione è di carattere storico e non nautico. Tucidide narra che, durante la battaglia del Porto Grande di Siracusa¹⁶, uomini armati di giavelotto imbarcati su piccoli battelli si insinuavano sotto le file dei remi delle triere ateniesi e ne uccidevano i rematori. Ora, ciò non sarebbe stato possibile se i remi dei thalamiti fossero stati tanto corti e tanto bassi sull'acqua; e neppure è pensabile che durante il combattimento questi remi fossero tirati a bordo, poiché quando si aveva bisogno del massimo spunto di velocità, anche il modesto apporto dei thalamiti era prezioso.

Pertanto è necessario ammettere che la collocazione dei thalamiti e dei loro remi nell'*Olympiás* sia totalmente errata e che i remi di questa sezione fossero scalmierati ben più alti sul pelo dell'acqua e soprattutto fossero più lunghi. Tesi sostenuta da molti e riproposta tra l'altro da un articolo di recente apparso su *arsmilitaris*¹⁷



Per concludere l'argomento, traggio da questo articolo di L. Sanna l'illustrazione, presa a sua volta dalla "Rivista Marittima", che indica le misure minime necessarie perché i battelli siracusani potessero passare sotto i remi dei thalamiti ateniesi.

Proposta di una diversa posizione e dimensione dei remi thalamiti, che in tal maniera avrebbero consentito l'infiltrazione dei battelli siracusani.

Ritornando alle origini

Mi sono dilungato forse fino al tedio sull'esame della ricostruzione dell'*Olympiás*, ma era mio dovere informare coloro che sono digiuni di tale avvenimento. In realtà, come ho già chiaramente informato il lettore, lo scopo del mio articolo è:

- dimostrare che il celebre bassorilievo Lenormant non raffigura affatto una triere;
- che perciò l'opinione universalmente diffusa e pedissequamente ripetuta che esso ritragga una triere è falsa;
- e che dunque l'architetto Coates, che ha assunto il bassorilievo come modello ideale della murata della sua *Olympiás*, ha commesso un abbaglio.

Tutto ciò però implica la risposta ad una domanda molto serrata:

se il frammento Lenormant non raffigura una triere, che cosa raffigura?

Hic Rhodus, hic salta. Proverò dunque a saltare.

Ipotesi prima

¹⁵ Ricordo per inciso che il costo mensile dell'equipaggio di una triere corrispondeva ad un talento attico, 26,2 chilogrammi d'argento.

¹⁶ Tucidide, *La guerra del Peloponneso*, VII, 36 e segg.

¹⁷ Cfr. L. Sanna, *La guerra del Peloponneso (431-404). La campagna siciliana (415-413). Le battaglie del Porto Grande di Siracusa, 413 a.C.*, in www.arsmilitaris.org.

Gli Ateniesi possedevano due navi “sacre”, perché entrambe collegate al più popolare mito cittadino, quello di Teseo¹⁸. Queste navi si chiamavano *Paralo* e *Salaminia*.

Tesi:

l'artefice del monumento intendeva effigiare non una triere qualsiasi, ma una delle due navi sacre, o entrambe, dal momento che il bassorilievo è mutilo.

Ma cosa erano e che cosa rappresentavano per gli Ateniesi queste navi? Basta esaminarne i nomi: *Paralo* era il nome dell'amico di Teseo che lo accompagnò nella sua impresa cretese contro il Minotauro per liberare Atene dall'odiosa imposizione di dover offrire al mostro ogni anno quattordici giovinetti destinati a colmare la sua fame insaziabile.

Salaminia era addirittura la pretesa nave sulla quale Teseo navigò a Creta, così chiamata in onore di Nausiteo, il suo timoniere, che era nativo di quell'isola. A Nausiteo, tra l'altro, fu consegnata dal re Egeo la vela bianca da sostituire a quella nera nel caso che la spedizione fosse riuscita felicemente. Sostituzione che poi non ci fu per dimenticanza e portò Egeo al suicidio.

Queste due navi, così intimamente legate al mito dell'eroe nazionale, erano adibite esclusivamente a portare le rappresentanze ufficiali dello Stato e gli ambasciatori; la *Salaminia*, in particolare, veniva usata ogni anno nella sacra ambasceria a Delo, per soddisfare il voto fatto da Teseo ad Apollo prima di salpare alla volta di Creta¹⁹.

A questo punto mi pare sia lecito domandarsi se il bassorilievo Lenormant, rinvenuto nella zona più sacra di Atene, l'Acropoli, dove sorgevano i templi e le immagini più venerati, anziché raffigurare una triere qualsivoglia non intendesse effigiare una, o tutt'e due le navi sacre dello Stato.

Antitesi:

Per non intrattenere a lungo il lettore, dichiaro subito che questa tesi, benché avvincente, è troppo debole per poter essere sostenuta.

Le navi sacre *Paralo* e *Salaminia*, infatti, dovevano essere degli scafi vetusti, di sicuro amorevolmente tenuti in efficienza dai cantieri ateniesi, ma risalenti almeno al VI-VII secolo a.C. quando le navi in uso erano ad un solo ordine di remi, e non a tre come quella del bassorilievo. In particolare le flotte più antiche, dall'epoca micenea ad almeno tutto il VII secolo, erano costituite da *pentecontori* e *triacontori*: i primi mossi da cinquanta remi – venticinque per murata – ed i secondi, più piccoli, da trenta remi – quindici per murata. Al contrario le più evolute triere, come sappiamo, erano mosse da 170 remi su tre ordini.

Dunque la *Paralo* e *Salaminia* dovevano necessariamente appartenere ad una di queste due classi, se era possibile per il popolo credere che fossero dei cimeli galleggianti che risalivano a degli anni tanto lontani da essere avvolti nelle brume del mito di Teseo²⁰. Se fossero state al contrario delle moderne triere, nessuno avrebbe creduto alla loro pretesa vetusta sacralità²¹.

Ciò non toglie però che avessero ancora un qualche valore bellico. Senofonte narra che nel 403 ad Egospotami, quando Atene stava raschiando ormai il fondo del barile, alcune navi da guerra erano antiquate unità a due ordini di remi (*biere*) e persino ad uno solo (*pentecontori* o *triacontori*), ed una di queste era addirittura la *Paralo*. E aggiunge anche che la *Paralo*, insieme ad altre sette

¹⁸ Teseo, colui che liberò l'Attica dai selvaggi predoni, che compì sei imprese ricalcate sulle dodici fatiche e soprattutto fu l'uccisore del Minotauro. Nella mitologia ateniese assunse l'importanza di un Eracle nazionale soprattutto nel VI secolo, all'epoca di Pisistrato. Le sue pretese ossa, secondo Plutarco, furono nel 476 traslate in Atene da Sciro, dove erano sepolte.

¹⁹ Platone, nel dialogo *Fedone* 58b-c, ricorda che la morte di Socrate fu rimandata in attesa che tornasse la nave sacra inviata a Delo, in quanto in quel periodo la città si doveva conservare pura. L'episodio è del 399.

²⁰ Un popolo, quello ateniese, aggiungo, non costituito da montanari e pastori, ma da marinai, armatori, portuali e carpentieri navali, tutti cittadini oltremodo orgogliosi della loro potente marina da guerra. Sarebbe stato ben difficile ingannarli, spacciando per antiche reliquie del passato delle moderne triere.

²¹ Propongo una similitudine. Se l'HMS *Victory* di Nelson, conservata in un bacino di Portsmouth, fosse una moderna lanciamissil dismessa dalla Royal Navy e spacciata per il vascello a tre ponti di Nelson a Trafalgar, nessun inglese, neanche il più sprovveduto, scommetterebbe un penny sulla sua pretesa antichità.

navi ed a quella dove era imbarcato Conone, fu l'unica a salvarsi dal disastro, e fu anzi proprio essa a portare ad Atene la notizia di quanto era accaduto²².

Ipotesi seconda

Sull'Acropoli di Atene non sorgeva alcun tempio dedicato a Poseidon. Tuttavia questo dio marino, dopo Atena, era considerato la seconda divinità tutelare della città: e non poteva essere altrimenti, considerato il potere marittimo e commerciale degli Ateniesi²³.

Un colossale tempio a Poseidon sorgeva invece a Capo Sunio, le cui imponenti rovine sono ancora oggi ben visibili. Proprio su questo promontorio ogni cinque anni si svolgevano le feste Penteterie, il cui nome vuol dire esattamente "quinquennali".

Di queste celebrazioni ci parla soltanto Erodoto in un breve passo:

«[Gli Egineti] sdegnati, contro gli Ateniesi e ritenendosi offesi, preparavano una vendetta; e poiché gli Ateniesi celebravano allora una festa quinquennale (le *Penterie*, appunto) al Sunio, tesero un agguato alla nave sacra e la catturarono carica dei più ragguardevoli cittadini di Atene. Li fecero prigionieri e li gettarono in carcere.»²⁴

Come si legge nell'inciso, Erodoto non è molto prodigo di notizie sulle celebrazioni religiose che avvenivano al Sunio, tranne riferirci indirettamente che dovevano essere molto importanti, se una nave sacra dello Stato vi conduceva, con il crisma quindi dell'ufficialità pubblica e non della semplice devozione privata, un gruppo di cittadini fra i più elevati e nobili di Atene; tuttavia, anche in assenza di notizie più circostanziate, poiché le Penteterie si svolgevano in un'area sacra a Poseidon, si può lecitamente affermare che fossero in onore del dio là venerato e non di altre divinità.

Ora, le celebrazioni greche (e poi romane) che si tenevano a cadenza annuale o pluriannuale, come ad esempio quelle di Olimpia, erano quasi sempre accompagnate da giochi sacri dedicati alla divinità²⁵. Nulla di più verosimile dunque, in assenza di altre notizie, che anche nelle feste sunie si svolgessero dei giochi; e che, essendo esse destinate al dio del mare, questi giochi fossero nautici.

Non certo naumachie, poiché queste furono una "invenzione laica" romana e tali ludi furono offerti al pubblico per la prima volta da Cesare nel 46 a.C. Non resta che indurre che i giochi del promontorio Sunio, accompagnati da cerimonie di culto²⁶ sulla terraferma, come quelle delle Panatenee effigiate sul fregio del Partenone²⁷, comprendessero delle gare nautiche diverse dalle naumachie, e che queste consistessero in una gara di velocità fra le navi.

Giunti a questo punto, e dopo le precedenti considerazioni:

non è possibile, anzi, realistico, avanzare una seconda e fondata ipotesi? Che cioè l'ignoto scultore del bassorilievo Lenormant abbia voluto commemorare una gara nautica o una processione di navi in onore di Poseidon, piuttosto che effigiare una sconosciuta triere qualsiasi?

Il libro V dell'Eneide

Siamo genericamente informati che in diversi luoghi dell'antichità, nel mese di aprile, si tenevano delle gare tra imbarcazioni per celebrare l'inizio della stagione favorevole alla navigazione, che andava appunto da aprile ad ottobre.

²² Senofonte, *Elleniche*, II, 1, 28-29.

²³ Il mito della sfida fra Poseidon e Atena su chi dei due dovesse dare il nome alla città e del giudizio di Cecrope è universalmente noto.

²⁴ Erodoto, VI, 87.

²⁵ Non soltanto quelle pagane, ma anche, soprattutto nei secoli passati, quelle cristiane dedicate alla celebrazione di qualche santo: *nihil novi sub sole*.

²⁶ Ad esempio carmi, processioni sacre e sacrifici di tori, sacri a Poseidon.

²⁷ La celebre processione delle vergini recanti il peplo alla dea Atena e la gara dei cavalieri, per intenderci.

C'è però un indizio molto importante, tanto noto a tutti fin dalla scuola superiore quanto ingiustamente trascurato, della presenza di queste "regate" nell'età classica: è la gara fra le navi del libro V dell'Eneide.

Contestualizziamo la situazione. Enea si trova a Drepano (Trapani)²⁸ sotto il Monte Erice, ospite del re troiano Aceste, e lì indice i nove giorni di celebrazioni che si concludono con i solenni giochi funebri per onorare l'anniversario della morte del padre Anchise. Questi giochi funebri sono in parte una riedizione di quelli del XXIII dell'Iliade in onore di Patroclo: corsa a piedi, pugilato e tiro con l'arco, seguiti da un carosello equestre di modello attico²⁹. Il primo di questi giochi, però, non compare affatto in Omero, ed è la gara tra le navi, descritta con particolare cura ed alla quale sono dedicati ben 185 versi³⁰.

Mi sembra inutile riportare la cronaca della gara fra le quattro navi, (che comprende anche, come le moderne regate una virata stretta intorno ad uno scoglio), dal momento che qui è ininfluyente e chiunque può andare a rileggersela.

Quel che interessa all'economia del nostro discorso sul bassorilievo Lenormant è ben diverso: in sostanza asserisco che Virgilio non può aver fatto ricorso ad un puro volo di fantasia per la gara fra le navi, ma deve aver riprodotto qualche tradizione a lui nota e che a noi non è giunta per via storica³¹. Per di più, il fatto poi che questo gioco nautico sia collocato in una città della Magna Grecia come Drepano, è un indizio che ci suggerisce che tali gare fossero piuttosto comuni nella cultura ellenica.

Possibili interpretazioni

Dopo l'exkursus sull'Eneide desidero tornare celermente al Lenormant.

Sebbene io abbia parlato fin qui di corsa fra le navi, se accettiamo l'ipotesi che il bassorilievo rappresenti una cerimonia sacra o civile, questa potrebbe essere interpretata in un triplice senso:

- una gara come quella del libro V dell'Eneide;
- una processione sul mare in onore del dio, magari per celebrare una vittoria;
- una parata navale.

Non mi sembra probabile, invece, che voglia rappresentare una battaglia, considerate le grandi dimensioni che l'opera intera avrebbe dovuto assumere. Esempi di scene di battaglia fra navi erano sì effigiate nell'arte ceramica greca, ma scolpite sarebbero risultate colossali, e noi avremmo di sicuro avuto notizia di un monumento tanto imponente sull'Acropoli.

Personalmente scarto le ultime due ipotesi e propendo in favore della prima, poiché i rematori sono rappresentati nella dinamica posizione di una vigorosa arrancata e non in quella di una voga lenta e solenne, tipica del lento incedere di un corteo. Se si osserva bene, inoltre, nella parte destra in alto del bassorilievo si osserva un indecifrabile frammento, simile ad un doppio ricciolo, di un'altra figura che compare in secondo piano rispetto alla nave. Potrebbe rappresentare però l'acrostolio della prua o l'onda suscitata dal proembolon di un'altra imbarcazione lanciata a tutta velocità.

Quel che mi fa propendere invece per l'ipotesi della rappresentazione di una gara in onore del dio marino è un particolare che ho già citato e che devo riproporre più estesamente per contestare definitivamente l'interpretazione della nave del Lenormant come una triere.

Nuova visione d'insieme

Il bassorilievo mostra indubbiamente una sezione mutila di nave a tre ordini di remi, come si suppone fossero le triere, che è stato preso a modello dall'architetto navale Coates per la sua ricostruzione ipotetica.

²⁸ Città antichissima dei Sicani, poi fenicia, ma all'epoca di Virgilio ormai di cultura e lingua greca.

²⁹ Si ricordi il celebre fregio del Partenone.

³⁰ *Aeneides*, V, 165-350.

³¹ Così, se questa teoria fosse vera come io sostengo, delle gare navali tra i greci non ci sarebbe giunta alcuna notizia storica, ma il bassorilievo Lenormant ne sarebbe la prova iconografica.

Tuttavia, osservo, un'imbarcazione come quella scolpita non avrebbe mai potuto navigare in alto mare e tanto meno affrontare una battaglia navale: in conclusione, non si tratta di una triere.

Invito chi mi segue ad osservare ancora una volta con attenzione la murata destra della nave effigiata. Innanzitutto non si nota alcun ypozoma, l'indispensabile gomina che cingeva tutte le fragili triere per serrare e tenere unito il debole fasciame, così da permettere loro di affrontare una navigazione con mare leggermente mosso e soprattutto di resistere in qualche modo ai terribili colpi di proembolon avversari durante le battaglie. Ora, una triere "da guerra" senza ypozoma, elemento tanto importante dello scafo che non poteva certo essere trascurato dallo scultore nel suo bassorilievo, non è una triere.

Esaminando ancora la fiancata della nave del Lenormant, chiunque può notare che le ordinate del bordo nave lasciano tre illogici spazi vuoti di fasciame all'altezza degli zygitì e dei thalamiti. Spazi vuoti che in una triere vera:

- avrebbero indebolita l'intera struttura orizzontale della nave;
- le avrebbero fatto imbarcare acqua ad ogni increspatura del mare e ad ogni colpo di vento, per non parlare delle manovre e delle strette virate necessarie in uno scontro navale.

Spazi vuoti assurdi, ripeto, in qualsiasi nave progettata espressamente per la guerra, che l'avrebbero resa inutilizzabile per lo scopo per il quale è stata costruita³².

A meno che, *ut demonstrandum est*, il bassorilievo Lenormant non mostri affatto un triere come viene ripetuto a vanvera e come l'ingegner Coates ed il professor Morrison hanno ritenuto, ma una imbarcazione appositamente *alleggerita* e progettata per la corsa³³.

Tirando le somme

Per essere sintetico al massimo.

- a. L'immagine che ci mostra il bassorilievo dell'Acropoli è quella di un'imbarcazione *alleggerita* di parte del fasciame e priva di ypozoma: concepita e adatta quindi – o se proprio si vuole, *adattata* – ad una navigazione particolarmente veloce, per brevi periodi, in specchi di mare tranquilli³⁴.
- b. Constatiamo che la nave Lenormant imbarca un triplice ordine di remi ma, essendo mutila, non possiamo affermare a priori che imbarcasse tutti i rematori di una triere – 170 – e non invece un numero minore, risultando quindi più corta di una triere;
- c. di conseguenza non possiamo neppure essere a priori certi che la disposizione dei rematori di una triere fosse identico a quello dei rematori del bassorilievo;
- d. inoltre, non essendoci alcun accenno di albero, possiamo addirittura dubitare che l'imbarcazione raffigurata fosse dotata di alberi come una triere e non fosse invece armata con un equipaggio di soli rematori. In fondo, anche le navi del V libro dell'Eneide procedono solo a forza di remi;
- e. poiché una nave come quella scolpita nel bassorilievo Lenormant tutto può essere tranne che una triere concepita per il combattimento; e poiché ho anche dimostrato che non può essere neppure una delle due navi sacre di Atene; non resta da ammettere che rappresenti una nave 'da corsa';
- f. per 'da corsa' intendo indifferentemente o una nave alleggerita di tutte le strutture più pesanti e ingombranti, al limite una triere stessa, oppure un'imbarcazione appositamente progettata;
- g. infine, ho anche avanzato l'ipotesi che tali gare remiere di navi potevano svolgersi durante le Penteterie di Capo Sunio, dedicate verosimilmente a Poseidon. Non è infatti improbabile

³² Non uso l'espressione "l'avrebbero fatta affondare" poiché, com'è noto, le navi da guerra antiche, dotate di pochissima zavorra non affondavano, ma al massimo si sfasciavano pur rimanendo a galla. Per tale ragione venivano spesso recuperate come preda dagli equipaggi vincitori, e per la medesima ragione non ne è stato ritrovato alcun relitto, a differenza delle navi onerarie.

³³ Non oso neppure pensare all'ipotesi, folle in sé, che lo scultore abbia voluto mostrare, con mentalità assurdamente moderna, uno "spaccato" dello scafo di una triere.

³⁴ L'unica similitudine che mi viene in mente è quella con le yole da corsa e gli altri armi moderni.

che, nelle solenni celebrazioni dedicate ad un dio marino, si svolgessero anche dei giochi sull'acqua;

- h. tali gare nautiche potevano essere a cadenza regolare ogni cinque anni, oppure essere state celebrate in occasioni eccezionali, solenni e rare (ad esempio delle vittorie ateniesi): nel qual caso si spiegherebbe ancora di più la dedica di un bassorilievo all'evento;
- i. in conclusione, la secolare vulgata secondo la quale il bassorilievo Lenormant rappresenti una triere del V secolo a.C. è del tutto priva di fondamento.

A conclusione del discorso ancora oggi, nonostante i generosi sforzi dell'ingegner Coates e dei cantieri del Pireo, non possiamo essere affatto certi dell'aspetto esterno e del remeggio di una triere.

Bibliografia essenziale

Atti del Convegno sulle poliremi dell'antichità, Roma, 1-2 dicembre 1989. Supplemento alla "Rivista Marittima", 1990.

L. Casson, *Ships and Seafaring in Ancient Time*, Austin, University of Texas Press, 1994.

L. Casson, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Baltimore, the John Hopkins University, 1995.

Ch. Daremberg – E. Saglio, *Dictionnaire des Antiquités Greques et Romaines*, Paris, 1898.

P. Dell'amico, *Navi e archeologia*, supplemento alla "Rivista Marittima", febbraio 1999.

P. Pastoretto – U. Milizia, *Le quinqueremi. Roma alla conquista del Mediterraneo*, Roma, Artecrom, 2008.