

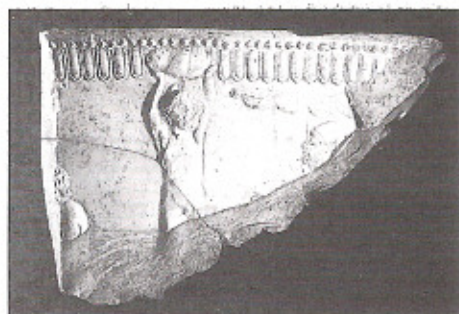


Ulisse sul mare

“... parti, prendendo il maneggevole remo, finché a genti tu arrivi che non conoscono il mare, non mangiano i cibi conditi con sale, non sanno le navi dalle guance di minio, né i maneggevoli remi che son ali alle navi...”. E' la profezia di Tiresia (*Od.*, XI, 121 e ss.), da cui traspare con chiarezza il ruolo di Odisseo come eroe civilizzatore.

Eroe culturale quindi, fondatore della conquista del mare alla navigazione, della penetrazione greca in Occidente, che vive tutti i travagli e i temi propri del viaggio per mare. L'ingegnosità marinara del navigante di professione è esemplata nell'Odissea da un Ulisse *faber navalis* che, per lasciare Calypso, costruisce una zattera.

Non stupisce che le calamità per mare (la tempesta, le scogliere, i gorgi) siano espresse nel mito in termini "religiosi", ricorrendo all'avversione di Poseidone, all'insidia delle Sirene o alla violenza di Scilla e Cariddi. Ed ecco fiorire l'iconografia del mostro Scilla che, replicata chissà quante volte, ci è giunta sulla lorica della statua in marmo dell'"Odissea" dall'Agorà di Atene, firmata da Giasone, in un emblema di mosaico da Gubbio della fine del II- inizio del I sec. a.C.,



Matrice di vaso in ceramica sigillata con Polifemo e Ulisse firmata da G. e L. Annius (inizi I sec. d.C.).

in una patera in bronzo da Boscoreale, per riproporsi in termini monumentali nella grandiosa versione tiberiana della grotta marina di Sperlonga. In essa, tra i due elementi contrapposti dell'uomo e del mostro marino, partecipa come parte viva all'azione la poppa della nave, a cui Scilla ha strappato (non a caso) il timone. E, di nuovo, ecco il gruppo di Scilla dal Canòpo di Villa Adriana.

Il viaggio per mare è dunque una sfida alla natura e agli dèi, un peccato di orgoglio sfrenato (*ybris*), che porta alla perdizione: idea che, pienamente ripresa dalla tradizione classica, animerà il canto dantesco. Odisseo dunque, per fondare il principio della conquista del mare, sfida gli dèi, ma sempre cosciente del suo stato di umanità, legato ben stretto all'albero della nave per ascoltare il canto delle Sirene. Una sfida che non poteva essere ignorata dall'arte: celebrano l'impresa il cratere di Python, brocche, vasi e coppe, urne etrusche di Volterra, lucerne, gemme e lastre di rivestimento. Un romano di classe equestre sceglie per il sarcofago del giovane figlio la scena di Odisseo legato all'albero della nave (anche i morti, nella palude Stigia, devono navigare).

Dovunque la simbologia della navigazione sostanzia il mito, dagli affreschi romani di via Graziosa con splendide scene marittime, alla base in arenaria di Remchingen del II sec. d.C. con rappresentazione di nave, alla *Tabula Odysseica* Rondanini di età augustea, alle altre infinite figurazioni su tutti i supporti. Anche le scene non precipuamente marittime, come l'accecamento di Polifemo, sono associate a temi navali e marini: il cratere di Aristónothos (VII sec. a.C.) reca su un lato la celebre scena di battaglia navale; una coppa laconica (metà VI sec. a.C.) sotto la scena dell'accecamento porta, in esergo, un tonno. Più esplicita una matrice di ceramica aretina, su cui Polifemo, ormai accecato, scaglia un masso verso



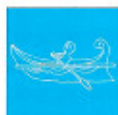
Gruppo di Scilla da Sperlonga (4-26 d.C.): ricostruzione

un preoccupato Odisseo, sulla sua nave dalla vela ancora pericolosamente legata. La scena dell'accecamento, del resto, nella versione più spettacolare a noi giunta (anche se mancante proprio di Polifemo), era collocata nel ninfeo giulio-claudio di Baia, in ambiente allusivamente marino. La mostra si segnala per la varietà dei materiali presentati e la spettacolarità dell'allestimento. L'esposizione, disposta con una sequenza "narrativa", è accurata e non fa rimpiangere la (comprensibile) sostituzione di alcuni originali con copie. Il catalogo è ricco, ma dalle riproduzioni spesso troppo piccole.

E. F.

Ulisse. La fortuna e il mito, Roma, Palazzo delle Esposizioni, dalle 10 alle 21 (chiuso il martedì). Fino al 2 settembre.

NOTIZIE



Archeologia subacquea e lavori pubblici: il caso Venezia

Nella prima parte di questo articolo (*L'archeologo subacqueo*, II, 1, p. 5) sono state esposte le problematiche archeologiche relative agli interventi in laguna del Consorzio Venezia Nuova. In questo secondo contributo si conclude la descrizione dei cantieri del Consorzio e si fa cenno alle indagini in appoggio agli interventi di altri Enti che svolgono lavori di pubblica utilità nella laguna e nel mare di Venezia. Sempre ad opera del Consorzio Venezia Nuova sono in corso gli scavi di alcuni canali nella Valle Millecampi, in laguna sud. In base all'esame delle sezioni subacquee risulta chiaro che questa valle era emersa in epoca relativamente recente. Sotto circa un metro di limo argilloso, infatti, sono stati rinvenuti racemi arborei e tronchi in-

teri di piante in fase di "torbierizzazione". Lungo il Canale Fosse, riscavato fino alla batimetria di circa tre metri, sono stati avvistati pali lavorati infissi verticalmente all'altezza dello strato suddetto. La loro funzione è probabilmente da ricollegarsi alle conterminazioni delle valli da pesca. Alcuni campioni lignei, inviati per le analisi al radiocarbonio, hanno fornito una datazione circoscrittibile al XV sec. d.C. Certamente il toponimo Millecampi è indiziario di una situazione di terre emerse forse parcellizzate per essere destinate a piccoli proprietari terrieri.

I casoni rappresentano elementi importanti nell'ambito dell'economia ittica di Venezia. La loro esistenza è documentata fin dal tardo medioevo e la loro presenza era riscontrabile a chilometri

di distanza nell'ambito del piatto ma suggestivo paesaggio lagunare. Di queste costruzioni, in alcuni casi veri e propri gioielli architettonici, è rimasto ormai ben poco e la velocissima erosione in atto, provocata anche dallo scavo del canale Malamocco-Marghera, ne ha ridotto la gran parte a cumuli di macerie.

A queste caratteristiche risponde il casone di Petta di Bo, posto ai confini della Valle Millecampi. Esso è stato sottoposto ad attenta ricognizione a causa delle attività di scavo nei suoi pressi. I suoi resti sono appena visibili su una motta che viene invasa dalle acque in base all'andamento delle maree. L'intera zona presenta una serie di grosse buche che documentano ripetute visite di clandestini.



Il recupero di un palo lavorato per datazione dendrocronologica e C¹⁴ durante le attività di ricognizione e rilievo effettuate nella Valle Millecampi

Le ricognizioni archeologiche hanno interessato l'intero perimetro della motta e hanno consentito il ritrovamento di strutture murarie al di sotto di uno spesso strato di limo argilloso di risedimentazione. Le attività subacquee hanno portato alla scoperta di reperti scivolati lungo la scarpata dell'isolotto e bloccati da un rilievo dunoso presente a circa tre metri di profondità. Tra essi meritano una segnalazione un bel bricco in rame con versatoio tubolare completo di coperchio e una basetta bronzea con stelo forse pertinente ad un calice. I moli foranei del Lido, di Malamocco e di Chioggia costituiscono le uniche vie di accesso alla laguna veneziana dal mare. Il Consorzio Venezia Nuova ne sta eseguendo il rinforzo con un ampliamento del materiale inerte (sostanzialmente grossi macigni) atto a riconformare il profilo.

La Soprintendenza ha ritenuto opportuno un intervento preliminare poiché la sezione sommersa dei moli foranei è destinata a subire modifiche consolidanti tali da mettere a repentaglio l'eventuale presenza di relitti antichi. Nel caso della fuosa portuale di Malamocco basti solo ricordare il relitto di galeone del XVIII secolo individuato nei pressi del faro delle Ceppe, i reperti di età romana rinvenuti nella medesima zona da clandestini ed il noto relitto ottocentesco c.d. dei tubi, nei pressi della punta del molo sud.

Le fonti notarili menzionano numerosi naufragi all'interno delle bocche di porto. L'esame dei pochi fondi finora editi, databili a cavallo tra XVI e XVII secolo e relativi ai notai Catti e Spinelli, ha consentito, infatti, una proiezione statistica ad alta percentuale di rischio archeologico.

Gli interventi del Consorzio Venezia Nuova non

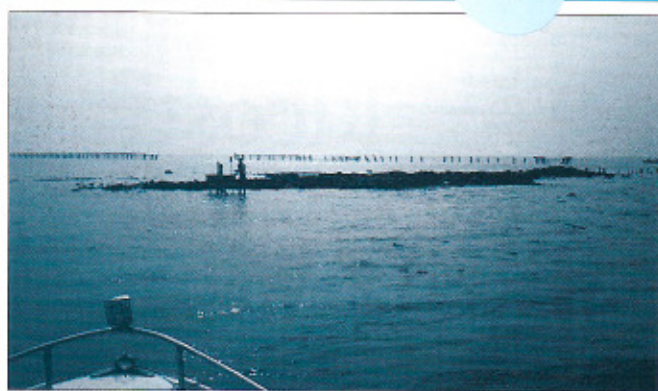
la messa in opera di nuovi cavi a fibre ottiche della Telecom S.p.A.

La Soprintendenza Archeologica per il Veneto in collaborazione con il Centro Tecnico di Archeologia Lagunare-STAS è intervenuta su alcuni progetti a rischio che hanno consentito, in base ai riscontri antropici intercettati, una pronta deviazione dei tracciati previsti. Infatti, nel 1994, durante la messa in opera di un nuovo cavo, è stato rinvenuto, nei pressi dell'isola di San Servolo, un livello di frequentazione bonificato di epoca tardoromana o altomedievale formato da frammenti di embrici, coppi e tessere in laterizio.

Anche se in proporzioni minori, all'appello degli Enti interessati ad opere di interesse archeologico in laguna non poteva mancare l'ENEL. Già nel 1991 la messa in opera di un nuovo elettrodotto tra le isole della Giudecca e del Lido ha portato alla scoperta di alcune zone a rischio ed alla schedatura di tutti i relitti moderni di imbarcazioni in legno (topi, bragozzi etc.) intercettati nella zona. Tale analisi ha consentito di rilevare dati interessanti sulla dinamica degenerativa dei natanti lignei. Gli elementi acquisiti potranno essere di qualche utilità se applicati a scafi di imbarcazioni del passato.

Un sito ad altissimo rischio archeologico, su cui l'ENEL ha in progetto di stendere un nuovo cavo, è rappresentato dal percorso tra le Fondamenta Nuove di Venezia e l'isola di Murano. Da qui, infatti, provengono ripetute segnalazioni sulla presenza di importanti insediamenti romani ed altomedievali.

E proprio nell'ottica della tutela, grazie alla collaborazione tra Magistrato alle Acque e Soprintendenza Archeologica per il Veneto, è stata av-



La motta di Petta di Bo nella laguna sud, oggetto delle ricognizioni

rappresentano gli unici lavori pubblici nell'ambito della laguna. Molto importanti saranno quelli per

viata la redazione della Carta Archeologica della laguna e del mare di Venezia. La raccolta dati è avvenuta grazie ai potenti mezzi informatici resi disponibili dal Servizio Informativo del Consorzio Venezia Nuova. I siti schedati assommano ormai a più di 250 e la versatilità dei mezzi informatici consente aggiornamenti "in tempo reale". In questo modo gli Enti interessati all'esecuzione di lavori in laguna ed in mare potranno conoscere in anticipo i rischi di carattere archeologico e provvedere all'eventuale modifica dei progetti.

Il ripascimento dei litorali di Pellestrina e del Cavallino ha comportato lo spostamento del fronte della tutela al largo dell'Adriatico. Il programma del Consorzio Venezia Nuova prevede, infatti, il prelievo di sabbia in mare in un'area oltre le 10 miglia che, nel 1995, è stata di circa due chilometri quadrati. La zona in questione, destinata ad essere dragata con mezzi imponenti, è ad alto rischio archeologico. Nei pressi è stato, infatti, individuato il relitto "dei mattoni", una nave post-medievale carica di mattoni che hanno bloccato con il loro peso tutto lo scafo mentre, durante i lavori preliminari di bonifica da ordigni bellici, è stata recuperata un'interessantissima ancora in ferro bizantina databile tra il VII e il IX secolo d.C. Ulteriori dati su imbarcazioni di età classica, sulle quali sono ancora in corso accertamenti, contribuiscono ad incrementare le necessità di una stretta collaborazione con le imprese incaricate dei lavori.

Gli stessi problemi sono ravvisabili nei confronti delle trivellazioni che l'AGIP ha intenzione di condurre in alto Adriatico.

L'uso di piattaforme in un mare di così elevato impatto archeologico comporta grossi rischi al patrimonio navale antico che, ancora una volta, rischia di farne le spese per colpa di chi non ha ancora compreso che la rinascita di questo Paese passa anche attraverso la valorizzazione del suo passato.

M.D'A.

Un'imbarcazione cucita a Venezia

In prossimità della bocca di porto di Malamocco, nella spiaggia degli Alberoni del Lido di Venezia, tra il 1993 e il 1994 sono stati recuperati dal Club San Marco, che collabora con la Soprintendenza, numerosi frammenti di un'imbarcazione antica. Dallo studio di questi reperti si è riconosciuta la loro appartenenza ad una barca di tipo "cucito" ossia i cui corsi di fasciame sono uniti "a paro" tramite corde vegetali.

Le analisi al Carbonio 14, eseguite dalla Soprintendenza, hanno fornito una datazione per il taglio del legno che va dalla metà del II al I sec. a.C.

Tale ritrovamento si unisce ad altri simili della zona che dimostrano come nell'arco Alto Adriatico questa tecnica cantieristica fosse utilizzata in epoca romana assieme al più comune sistema a mortase e tenoni (cfr. il relitto di Monfalcone).

Uno studio preliminare sulla "barca" del Lido di Venezia uscirà prossimamente ad opera dello scrivente, nel volume "Archivio Mediterraneo".

C.B.