

A
STORIA
ARCHEOLOGIA VIVA

Spartacus schiavi e padroni secondo Luciano Canfora **Roma** i Fori dopo i Fori **Sicilia** naufragio di una... chiesa **Puglia** visita a Torre Guaceto **Colosseo** tutta la storia **Hierapolis** intervista a D'Andria

NEANDERTAL E SAPIENS
Contatti ravvicinati
nella Grotta di Fumane



GIUNTI

TRASPORTO ECCEZIONALE
Una panoramica del fondale di Marzamemi in cui nel VI secolo affondò una nave lapidaria con un carico di elementi architettonici per la costruzione di una chiesa: archeologi della Stanford University e della Soprintendenza del Mare della Regione Siciliana lavorano a stretto contatto durante l'ultima campagna di scavo.

RELITTO DI MARZAMEMI

METTI UNA CHIESA DA... IKEA

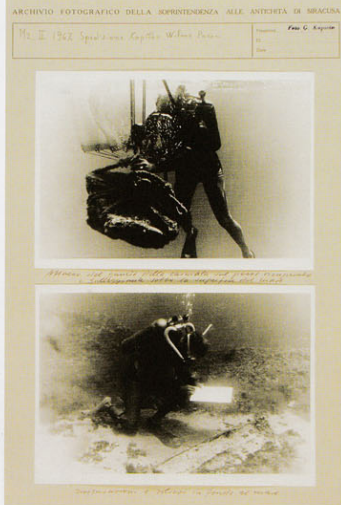
Al tempo di Giustiniano lungo la costa sud-orientale della Sicilia naufragò una nave dal carico eccezionale: la grossa lapidaria trasportava i componenti architettonici di una chiesa realizzati nelle cave di marmo del Mediterraneo orientale e pronti per essere assemblati nel luogo di destinazione

TESTI JUSTIN LEIDWANGER - SÉBASTIANO TUSA
FOTO SALVO EMMA - SOPRINTENDENZA DEL MARE
MARZAMEMI MARITIME HERITAGE PROJECT - STANFORD UNIVERSITY

ORIENTE E OCCIDENTE

sotto a destra
GRANDI OPERE
Pezzi delle colonne
trasportate dalla
nave "della chiesa"
di Marzamemi,
predisposti sul fondale
dopo lo scavo e in
attesa del recupero.
Il traffico marittimo
di questi materiali
si inquadra nella
promozione
giustiniana di grandi
opere in tutto l'impero.

ANNI SESSANTA
Scheda dell'allora
Soprintendenza alle
Antichità di Siracusa
con la documentazione
fotografica del relitto di
Marzamemi
realizzata da Gerhard
Kapitän, un pioniere
dell'archeologia
subacquea in Italia
che per primo condusse
indagini approfondite
sulla nave "della chiesa".
(foto Archivio
Soprintendenza per i Beni
Culturali di Siracusa)



AUTUNNO 1959. ACQUE PO-
co profonde circa un chilo-
metro dalla costa sud-orien-
tale della Sicilia, non lontano
dal pittoresco borgo marina-
ro di Marzamemi (SR): un pe-
scatore di seppie s'imbatte in alcuni blocchi di
pietra recanti chiari segni d'intaglio. La noti-
zia raggiunge Gerhard Kapitän (1924-2011),
archeologo tedesco trapiantato a Siracusa,
molto attivo con le sue ricerche nel mare della
Sicilia orientale. Kapitän, insieme a Pier Nico-
la Gargallo, noto subacqueo della zona, ispe-
zione quei fondali e si rende conto della gran-
de importanza dei reperti. In realtà, già agli
inizi del secolo scorso, Paolo Orsi (1859-
1935) - grande archeologo rovetrano pre-
stato alla Magna Grecia e alla Sicilia (a lui è in-
titolato lo stesso Museo archeologico di Siracu-
sa) - era stato informato da alcuni pescatori
della presenza in mare di siffatti reperti in oc-
casione del recupero di alcune colonne nel
porto di Pachino. Orsi ne intuì l'importanza e
chiese finanziamenti al competente ministe-
ro, che però non li concesse. Si dovranno at-
tendere alcuni decenni perché le ricognizioni

subacquee di Kapitän e Gargallo consentano di
comprendere la natura di quei blocchi som-
mersi, identificandoli in gran parte come parti
di ambone (pulpito) di una chiesa di epoca e
ambiente bizantini. Tenendo presente la casis-
tica - già vasta negli scorsi anni Sessanta e Set-
tanta - in materia di relitti di navi *lapidariae*
(con carichi di pietra lavorata o in blocchi), si
formularono molteplici ipotesi sulla natura
del carico di Marzamemi: poteva trattarsi di
elementi architettonici commissionati da un
alto prelato per una chiesa in costruzione, ma
anche, ad esempio, del bottino di un cavaliere
crociato destinato a un qualche monumento
veneziano.

Con il progredire dell'esplorazione sistema-
tica del fondale si individuò una gran quan-
tità di pezzi architettonici scolpiti e finemente
decorati, quali colonne, balaustra, capitelli e ba-
si. La quantità dei pezzi e la loro iconografia
permisero allo stesso Kapitän di ipotizzare un
carico di elementi prefabbricati per una chiesa,
attribuendolo inoltre al periodo in cui la corte
di Bisanzio, sede dell'Impero Romano d'O-
riente, visse un momento di particolare splen-
dore sotto Giustiniano (527-565). → a p. 36



ERANO I TEMPI DI GIUSTINIANO

Ricomporre un impero in pezzi. L'età giustiniana (527-565) si presenta come un momento di rinascita dell'Impero romano, dopo lo smembramento della parte occidentale determinato dalle faide interne e dalle sempre più frequenti invasioni. Giustiniano intraprese un ambizioso programma politico-militare per recuperare il territorio perduto e ristabilire l'unità dell'impero almeno in ambito mediterraneo. In effetti, in circa quarant'anni di regno - tutt'avia caratterizzati da guerre ed epidemie disastrose - egli conseguì una rapida, per quanto effimera, espansione dei confini, incorporando molte delle ex province in Italia, Nord Africa e Spagna. Il prezzo fu pesante, in particolare per la Penisola, teatro di un lungo e traumatico conflitto (guerra gotico-bizantina: 535-553), alla fine riconquistata e di nuovo presa alla morte dell'imperatore.

Grandi opere per la romanità. Del regno di Giustiniano rimasero le grandi realizzazioni architettoniche in molte regioni mediterranee, di cui in modo agiografico parla anche lo storico Procopio di Cesarea (490-565). Gli imperatori erano tradizionalmente promotori di grandi opere, vissute come espressione del potere, ma anche come plateale mezzo per rafforzare la romanità nelle terre riconquistate. Giustiniano si adoperò anche per promuovere la sua ortodossia religiosa, quale strumento di unità del mondo romano. Questo temporaneo clima di rinascita e sviluppo economico offrì a vescovi ed élite locali la possibilità di edificare chiese e di intraprendere nuovi progetti edilizi.

In piena attività le cave di marmo proconneso. In particolare il suo monumento più ambizioso, la basilica di Santa Sofia a Costantinopoli, centro della cristianità orientale, costituiti per un millennio il più grande spazio coperto da una cupola (superato solo da San Pietro in Roma). Oltre che per la monumentalizzazione della capitale sul Bosphoro, le cave del celebre marmo bianco dell'isola di Proconneso nel mar di Marmara dovettero lavorare a pieno ritmo per soddisfare la domanda di elementi architettonici relativi a una vasta gamma di progetti, commissionati dallo stesso Giustiniano, ma anche da tanti vescovi, per rinnovare dappertutto l'immagine imperiale.

GIUSTINIANO. L'imperatore e la sua splendida corte nel mosaico di San Vitale a Ravenna.



sopra
LASER SCANNER
Un tecnico sta
realizzando la
scansione di alcuni
elementi architettonici
recuperati dal fondale
di Marzamemi.
L'esto di questo tipo
di documentazione
è la restituzione in 3D
come vediamo per uno
dei capitelli sempre
rinvenuti sul relitto
"della chiesa".

MARE BIZANTINO
Il Mediterraneo
centro-orientale
nel VI secolo:
con la posizione
di Marzamemi sulla
costa sud-orientale
della Sicilia e con
le cave di origine
della pietra trasportata
da Oriente.

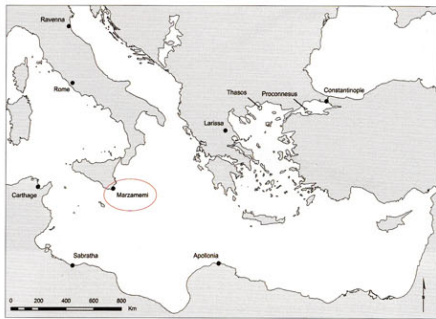
Un tesoro architettonico a soli otto metri di profondità

Oggi il relitto a suo tempo indagato da Gerhard Kapitän è nuovamente oggetto d'indagine. Dal 2013 la Stanford University e la Soprintendenza del Mare della Regione Siciliana hanno ripreso le ricerche laddove l'archeologo tedesco le interruppe nel 1967. Stanno così emergendo nuove informa-

zioni sul carico naufragato a Marzamemi, anche grazie al recupero di una serie di piccoli reperti che potevano far parte del carico supplementare della nave e della dotazione dell'equipaggio. I resti del relitto si trovano a soli otto metri di profondità e la barriera corallina che li circonda è addirittura a soli tre metri e mezzo. È molto probabile che la nave sia affondata dopo aver urtato su questi fondali, all'epoca anche meno profondi di oggi. La stessa bassa profondità espone il sito a forti sconvolgimenti durante le tempeste invernali: i banchi di sabbia coprono e scoprono i reperti e addirittura vengono spostati pezzi di grandi dimensioni, come le colonne.

Inoltre, sia la naturale attività tettonica (deformazione della crosta terrestre - *ndr*) sia l'uso di dinamite per la pesca di frodo hanno contribuito ad alterare l'originaria giacitura del carico. Ha subito danneggiamenti anche la fragile barriera corallina, crollando su parti del relitto. Tuttavia è ancora possibile individuare l'originaria disposizione dei reperti sul fondale e realizzare una precisa mappatura, ricostruendo così la fisionomia della nave, la rotta e i legami culturali. Molto utile è stata la collaborazione con i ricercatori dell'Università di Napoli "Suor Orsola Benincasa", che hanno eseguito una documentazione stereo-fotogrammetrica innovativa in 3D.

→ a p. 38



IMPORTANZA DEI REPERTI MINIMI

Oggetti per la vita dell'equipaggio. I relitti antichi sono generalmente identificati non attraverso le caratteristiche dello scafo, bensì dal carico e in particolare dalla ceramica (che sopravvive bene in ambiente marino): in genere anfore da trasporto per vino, olio e altre categorie merceologiche alimentari. Il relitto della nave di Marzamemi - che trasportava... una chiesa - è certamente fuori dall'ordinario. Tuttavia, anche in questo caso, sin dalle ricerche iniziate da Gerhard Kapitän nel 1959, è stata trovata della ceramica, insieme ad altri piccoli oggetti. D'altronde, ogni nave disponeva di corredi per le necessità dell'equipaggio. Anche nel corso degli scavi recenti, nelle pieghe del banco corallino sono stati rinvenuti vasi da cucina e da mensa, un mortaio e un *decanter* da vino (attinto da grandi giare per il numeroso equipaggio).

Traffici privati e pubblica utilità. Sul relitto di una nave antica la presenza di anfore può portare a diverse interpretazioni. Di fronte a grandi quantitativi è legittimo pensare a una nave *oneraria* con carico specializzato. Al contrario, poche anfore possono indicare un uso limitato per l'equipaggio. Tuttavia, a Marzamemi è difficile stabilire quante anfore siano andate disperse. Gli indizi erano minimi, fino alla scoperta di un tappo, cui ne sono seguiti decine di altri (sono piccoli e robusti e si conservano bene tra la sabbia e le rocce): in questo modo si può stimare la presenza di una cinquantina di anfore provenienti dall'area eggea, ma anche da Cipro, dalla Cilicia e forse da altre regioni. Non sono numeri che possano competere con i carichi della *oneraria* romana da centinaia o talvolta migliaia di anfore, ma è comunque pensabile che la nave naufr-

gata a Marzamemi trasportasse anche un carico secondario, insieme a quello principale della pregiata merce architettonica. Siamo di fronte a un mercante che cercò di ricavare profitto da un carico "aggiunto"? E, nel caso, si potrebbe negare l'esistenza di spedizioni organizzate e controllate dall'amministrazione imperiale?

Preziose briciole di storia. Setacciando la fine sabbia del fondale sono stati trovati altri oggetti, quali frammenti di vasi e restitini di vetro: una chiara testimonianza di riciclaggio in un'epoca in cui la manifattura del vetro iniziava a diventare rara. Inoltre, l'analisi dei campioni di minerali raccolti sul fondo ha rivelato la presenza di arsenico giallo e solfuro di arsenico, due elementi usati a vari scopi nell'antichità, per favorire la depurazione o, secondo Plinio, come pigmenti. Di recente sono stati recuperati frammenti di sottili lastre in marmo bianco e grigio chiaro, e anche in porfido verde originario della Grecia meridionale: tali materiali avevano certamente un ruolo minore rispetto al carico architettonico, ma consentono d'ipotizzare il trasporto di materiale grezzo insieme agli stessi pezzi architettonici; come parimenti potrebbe trattarsi di residui di carichi precedenti, utili per comprendere le rotte che la nave aveva percorso prima dell'ultimo sfortunato viaggio.

Indizi per il tipo di nave. Infine, cosa dire a proposito della tipologia, della forma e della stazza della nave predisposta per un carico così voluminoso e pesante? In un mare poco profondo, con un fondale roccioso e percorso da correnti, raramente si ha la possibilità di trovare resti dello scafo ligneo e di altri elementi organici. Inoltre, in acque calde e ricche di vita come quelle della costa sic-

PUZZE DA RICOMPORRE. Esece il recupero di un elemento architettonico dal fondale di Marzamemi. Gran parte dei pezzi era relativa a un ambone pronto per essere montato sul luogo di destinazione.



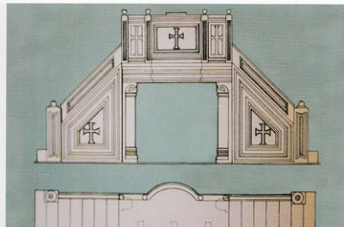
IMPORTANZA DEI REPERTI MINIMI

liana, forte è l'attività distruttiva della *teredo navalis*, il "tarlo" delle navi. Tuttavia, la presenza di centinaia di chiodi a sezione quadrata e di altri elementi di fissaggio inglobati nel banco roccioso condanna e di intuire la posizione della nave sul fondale. Gli scafi dell'epoca erano assemblati con chiodi stretti e piegati per assicurare

una maggiore tenuta, e attraverso i chiodi stessi possiamo apprezzare la dimensione dei legni. I chiodi finora recuperati a Marzamemi sembrano attestare legni di ridotte dimensioni, ma ciò non corrisponde all'immagine dei massicci scafi che ci aspetteremmo per sif-fati trasporti...

NON SOLO MARM. Tappi fittili delle anfore trasportate dalla nave "della chiesa" di Marzamemi e tracce dei pigmenti ugualmente identificati sul relitto: attestano la presenza di un carico di merci promiscue aggiunto a quello principale dei pezzi architettonici.



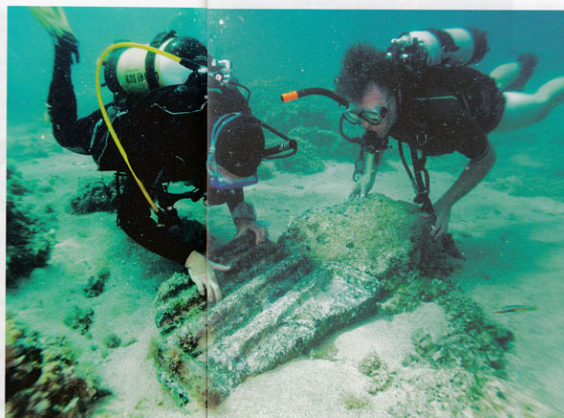


sopra nelle due pagine
CHIESA CHE NON C'È
Ricostruzione grafica
e in realtà virtuale
dell'ambone all'interno
della chiesa in stile
bizantino del VI secolo
a cui erano destinati gli
elementi architettonici
rinvenuti sul relitto di
Marzamemi.
Si tratta dello stesso
tipo di ambone che ora
è presente in Santa Sofia
a Istanbul e che oggi
è visibile rimontato
all'esterno nel parco.

Elementi prefabbricati per arredare una chiesa

Fin dalle prime esplorazioni di Kapitän si innescò un vivace dibattito sulle caratteristiche di questo relitto, a causa del suo inedito carico relativo a una "chiesa smontata". Si comprese ben presto come le lastre, le colonne e altri elementi distintivi in pietra verde maculata appartenessero a un ambone, cioè a un pulpito rialzato. Si trattava della famosa breccia verde (verde antico) estratta dalle cave di Larissa, nella Grecia settentrionale. Vi erano anche lastre di marmo grigio chiaro, recanti un cristogramma (combinazione di lettere dell'alfabeto greco a formare un'abbreviazione di Gesù - ndr) e croci latine in rilievo, per la bassa recinzione che separava lo spazio cerimoniale (presbitero) dall'assemblea dei

fedeli. La stragrande maggioranza dei frammenti apparteneva alle colonne, ai corrispondenti capitelli e alle basi. Kapitän recuperò 24 capitelli annodando la presenza di altri quattro rimasti sul fondo; recuperò anche 27 basi lasciandone una sotto una roccia. Sugerì poi che la maggior parte di questi elementi architettonici in marmo bianco provenisse dalle famose cave imperiali di Proconneso (isola del mar di Marmara non lontano da Costantinopoli); l'analisi degli isotopi stabili, effettuata sui reperti successivamente recuperati, ha confermato l'intuizione. Dunque, a giudizio di Kapitän, 28 capitelli e 28 basi, insieme alle rispettive colonne (intatte e frammentarie), rappresentavano un set completo di elementi prefabbricati destinati al completamento di un edificio religioso: un'ipotesi che oggi è ampiamente accettata. → a p. 40



sotto nelle due pagine
LASTRE DECORATE
Una lastra appartenente
dalla nave "della chiesa"
di Marzamemi è pronta
per il recupero.
Poco lontano
sullo stesso fondale
affiora il frammento
di un'altra lastra
con cristogramma,
questa relativa a un
recinto presbiteriale.



RILEGGENDO LA NAVE DELLA CHIESA

Un kit completo da assemblare "a casa". Possiamo considerare il carico del relitto di Marzamemi come un kit per costruire una chiesa con il "metodo Ikea"? Se così fosse, la spedizione si potrebbe inquadrare nell'ambizioso programma di Giuliano di ricostruzione imperiale? Non v'è dubbio che gran parte del carico, se non tutto, apparteneva a una basilica di VI secolo. Analogamente è intuibile come la tecnica della prefabbricazione degli elementi da assemblare a destinazione snellisse l'esecuzione dei tanti progetti in corso d'opera. Al tempo stesso, è importante avere rilevato la presenza di materiali probabilmente adoperati anche per la produzione artistica e non solo architettonica.

Navi lapidarie bordeggiano l'isola. Il lavoro pionieristico di Kapitän e dei suoi collaboratori ha reso la costa sud-orientale della Sicilia, da sempre al centro del Mediterraneo sotto il profilo geografico e storico, importante per l'archeologia subacquea. Anche se il relitto "della chiesa" di Marzamemi presenta un carico eccezionale, si tratta in realtà di una delle tante *lapidarioe* affondate in queste acque con i loro carichi di pietra. Un'altra si trova a poche centinaia di metri; un terzo riposa in acque poco profonde presso Capo Passero; e un quarto (la cui posizione precisa non è ancora nota) è quello da cui proviene la grande colonna di granito che ora si trova in una piazza della vicina Pachino.

Dal 2013 le ricerche sul relitto "della chiesa" di Marzamemi sono realizzate grazie al supporto delle istituzioni che collaborano con l'Università di Stanford: Loeb Classical Library Foundation, Archaeological Institute of America, Honor Frost Foundation, Institute of Nautical Archaeology, Dumbarton Oaks e, più recentemente, National Endowment for the Humanities. Gli autori estendono i ringraziamenti a tutti coloro che sul campo hanno contribuito al successo della ricerca e agli specialisti che danno il loro apporto alla comprensione della storia e delle caratteristiche della nave.

RECUPERO

Una colonna della nave "della chiesa" viene issata a bordo di un'imbarcazione di appoggio. Sul fondo si intravede la costa vicina con il borgo di Marzamemi.

IL PAESE

L'entrata del piccolo porto di Marzamemi, non lontano dall'estremità meridionale della Sicilia: un tranquillo borgo di pescatori sulla costa siracusana.

"Monumentale" rompicapo di pezzi finiti e da finire

Tuttavia, il recente lavoro sul campo solleva interrogativi circa i numeri sopra riportati e circa l'uniformità del campionario architettonico. Il dilemma più evidente deriva dal recupero, a partire dal 2013, di almeno una mezza dozzina di capitelli (dunque più dei quattro riferiti da Kapitän come ancora giacenti sul fondo). Quanto alle basi, con certezza non se ne sono identificate altre, ma essendoci ancora tanto da scavare è probabile che in futuro gli elementi architettonici aumentino. Ai ricercatori si presenta il difficile compito di assemblare gli elementi frantumatisi durante il trasporto, ma anche della ricostruzione totale del monumento sulla base degli elementi recuperati, resa ancor più problematica dalle molte parti erose e lacunose, nonché dalla frequente mancanza di particolari identificativi. A partire dal 2015 si è avviato un programma di documentazione tridimensionale di tutti gli elementi architettonici recuperati, per una ricostruzione virtuale nella loro interezza delle varie parti architettoniche che vennero caricate in pezzi sulla nave. Grazie a tale approccio si è constatato che alcuni capitelli erano accuratamente intagliati e rifiniti mentre altri soltanto abbozzati. Si pone, quindi, la domanda: solo qualche capitello era stato rifinito in cava come modello per gli scalpellini che avrebbero completato il lavoro a destinazione? Oppure i capitelli con diverso grado di rifinitura avevano destinazioni diverse? Oppure quelli completati erano i soli rifiniti in cava e disponibili al momento dell'ordine? Esempi di chiese tardoantiche in Adriatico mostrano che capitelli non rifi-

niti erano comunque posti in opera così com'erano, al fine di completare il progetto prima possibile. Ciò indica quanto importante fosse il completamento dell'opera in un periodo durante il quale il concetto di "opera finita" poteva avere un valore diverso dall'attuale.

Justin Leidwanger Sebastiano Tusa

Chi sono gli autori: J. Leidwanger, assistant professor of Classics Faculty - Stanford Archaeology Center; S. Tusa, soprintendente del Mare della Regione Siciliana.

Info: <https://marzamemi.stanford.edu>
www.regione.sicilia.it/beniculturali/archeologiasottomarina

