

rapporti di vario e complesso carattere politico con gli scorridori del mare e desiderassero danneggiare e "divergere" linee commerciali concorrenti, è così noto che non può costituire materia di discussione, anche se contribuì a tenere in vita la corsa fino a quando il capitale commerciale non perdettesse il proprio esplicito riferimento nazionale.

In ogni caso, l'abolizione formale della schiavitù (Inghilterra: 1833; Francia: 1848; Stati Uniti d'America: 1865; ecc.), che aveva favorito e alimentato nel Mediterraneo il commercio degli uomini catturati da musulmani e da cristiani, l'indipendenza della Grecia e la conquista dell'Algeria (1830), nonché i trattati internazionali sulla libera navigazione, la politica delle cannoniere, le già ricordate navi a vapore e la "pace dei cento anni" (1815-1914) tra le grandi potenze occidentali (che in un secolo si combatterono direttamente per non più di 18 mesi: Karl Polanyi, *La grande trasformazione*, ed. it., Torino 1974, pp. 5-25), sono, al di là della maggiore o minore crudeltà degli esseri umani di qualsiasi colore, le cause oggettive della fine di un fenomeno plurimillenario.

## Sulle origini della pirateria adriatica: l'iconografia navale

di Stefano Medas

Le fonti scritte sono concordi nel riferire la pirateria adriatica alle popolazioni della costa orientale, in particolare a quelle illiriche<sup>1</sup>. La maggior parte dei riferimenti individuano lo sviluppo della pirateria illirica a partire dal III sec. a.C., in particolare dalla seconda metà<sup>2</sup>, ma una notizia di Livio permetterebbe di risalire almeno alla fine del IV sec. a.C.<sup>3</sup>. Per le epoche precedenti non risultano testimonianze dirette; tuttavia, la documentazione storico-archeologica permette di avanzare qualche ipotesi sui tre o quattro secoli anteriori alle prime attestazioni scritte. Come si vedrà, ne emerge un quadro diversificato dal punto di vista cronologico, in cui si inseriscono contesti culturali e territoriali diversi, modalità d'intervento non riconducibili ad uno schema univoco.

Un altro aspetto di particolare interesse che si trova nelle fonti riguarda il rapporto tra l'attività di pirateria svolta dai popoli illirici in epoca ellenistica e due particolari tipologie d'imbarcazione, il λέμβος (*lembus*) e la *liburna* (λιβυρνικόν πλοῖον, λιβυρνίς ναῦς). Nel primo caso si ha un'associazione generica con i pirati illirici, nel secondo caso il nome dell'imbarcazione deriva evidentemente da quello dei liburni, popolazione illirica dedita alla pirateria<sup>4</sup>. Come per tutte le navi da combattimento, la propulsione era affidata ai remi, mentre la vela rivestiva un carattere ausiliario ed era utilizzata in caso di trasferimento o di fuga. In azioni di rapina e pirateria, in caso di vento favorevole, potevano essere utilizzati contemporaneamente i due sistemi propulsivi, in modo da aumentare la velocità di navigazione in avvicinamento e quindi la sorpresa dell'attacco.

La ricostruzione delle principali caratteristiche tecniche di queste navi non è semplice<sup>5</sup>. Le fonti scritte forniscono alcune indicazioni utili ma non esaustive. Bisogna considerare che la denominazione greca e latina resta generica, poiché esistevano diversi tipi di λέμβοι e *liburnae*, differenti per dimensioni e finalità d'impiego (dunque anche per varie caratteristiche tecniche), soggetti a fenome-

ni di evoluzione tecnica e strutturale nel corso del tempo. Questi fattori variavano certamente anche in rapporto agli ambiti culturali e territoriali in cui erano costruite le navi; per tali motivi non è possibile riferire in modo diretto al contesto nautico degli illiri le informazioni di cui si dispone, ad esempio, per le *liburnae* romane. In sostanza, benché in misura diversa, questi problemi storico-filologici riguardano tutte le tipologie navali antiche ricordate dalle fonti scritte; nello stesso contesto si inquadra l'uso improprio del nome specifico, utilizzato genericamente come sinonimo di "nave lunga leggera", "nave leggera da guerra"<sup>6</sup>.

Dalle fonti, comunque, si possono ricavare alcune caratteristiche peculiari di queste navi, elementi che dovettero qualificarle in senso generale rispetto alle altre tipologie usate in guerra; caratteristiche che rispondevano anche alle necessità di una navigazione destinata alla rapina. Innanzitutto la velocità e verosimilmente una buona capacità di manovra, derivata dalle contenute dimensioni dello scafo e da un sistema di remeggio relativamente semplice.

Esistevano λέμβοι di varie dimensioni, che imbarcavano dal minimo di sedici al massimo di circa cinquanta rematori; potevano avere un solo ordine di remi o due ordini sovrapposti. Il loro impiego all'interno di una flotta da guerra era versatile: potevano essere destinati sia a mansioni ricognitive sia al combattimento e in questo caso erano armati col rostro.

La *liburna* era probabilmente un tipo di λέμβοι locale (dei liburni, appunto) con due ordini di remi sovrapposti. Come nel caso dei λέμβοι, esistevano *liburnae* di varie dimensioni; le più grandi disponevano di circa cinquanta remi e potevano avere una lunghezza fuori tutto intorno ai venti metri<sup>7</sup>. Anche la *liburna*, che era armata col rostro, poteva essere utilizzata sia in combattimento sia come veloce nave di collegamento e come vedetta.

Va di nuovo sottolineato che le informazioni su questi tipi di nave derivano da una *summa* di notizie, non tutte direttamente riconducibili al contesto nautico illirico; per la *liburna* i diversi riferimenti riguardano sostanzialmente le flotte romane. Questo problema emerge chiaramente se si considerano, ad esempio, alcune iconografie navali riferibili al contesto culturale illirico. La comparsa di una nave nelle monete illiriche del II sec. a.C. (particolarmente in quelle della tribù illirica dei daorsi)<sup>8</sup> testimonia evidentemente la grande importanza che l'attività navale rivestiva per i popoli della costa adriatica orientale (fig. 1).

È plausibile ipotizzare che le navi raffigurate rappresentino la tipologia specifica utilizzata da questi popoli, probabilmente un tipo di λέμβοι (pur sottoli-

neando che si tratta di una congettura e che nessun elemento permette di istituire un rapporto esplicito tra il nome antico e l'iconografia). Viene rappresentato lo scafo di una nave lunga in cui non compaiono né i remi né la vela. Il profilo, comunque, presenta le medesime caratteristiche su tutte le monete e in particolare si notano due protuberanze che prolungano la chiglia oltre la ruota di prua e il dritto di poppa. Le due estremità dello scafo sono simili, in posizione contrapposta, e presentano un alto fregio ricurvo verso il centro della nave. Le due protuberanze potrebbero interpretarsi, rispettivamente, come un rostro di prua e uno di poppa, caratteristica singolare che potrebbe avere un significato sulle tattiche di combattimento impiegate<sup>9</sup>, ma che non viene rilevata dalle fonti scritte. Dal punto di vista tecnico si aggiunga che in diversi casi i due fregi avanzano oltre le protuberanze di prua e di poppa: se interpretiamo queste ultime come rostri risulterebbe difficile spiegarne il funzionamento, poiché il fregio sarebbe andato ad infrangersi contro lo scafo nemico ancora prima che vi entrasse in contatto il presunto rostro<sup>10</sup>.



fig. 1 - Moneta illirica dei daorsi, II sec. a.C. (da Höckmann 1988)

Questa breve parentesi sull'iconografia navale delle monete illiriche permette di focalizzare meglio il problema delle tipologie navali. Da un lato appare l'evidente difficoltà di attribuire al modello raffigurato una precisa denominazione antica, dall'altro si dovrà riconoscere che la denominazione stessa e le notizie scritte sulle caratteristiche della nave condensano realtà specifiche e articolate<sup>11</sup>; realtà soggette a forme di evoluzione e di cambiamento nel corso del tempo, in rapporto con le tradizioni cantieristiche dei diversi popoli e con le diverse modalità d'impiego per cui tali navi erano concepite; realtà delle quali sfuggono i dettagli<sup>12</sup>.

Ciò che resta, in sostanza, sono pochi elementi di base, verosimilmente

comuni agli scafi dei pirati illirici come a quelli inseriti nelle flotte greche e romane: λέμβοι e *liburnae* erano navi veloci, manovrabili e di struttura leggera, adatte per essere impiegate tanto in azioni di pirateria e di rapina quanto all'interno delle flotte, come unità da combattimento armate col rostro, come navi di collegamento e come esploratori. Le dimensioni dovevano essere molto variabili, come indicano le notizie sul numero dei rematori, disposti in un solo ordine o in due ordini sovrapposti negli scafi più grandi<sup>13</sup>.

La documentazione storica sulla pirateria adriatica, come si è visto, non permette di risalire oltre la fine del IV sec. a.C. Sarebbe più corretto dire, però, che non c'è una documentazione diretta ed esplicita, poiché vari indizi lasciano ipotizzare l'esistenza di un'attività piratica anche per i secoli precedenti, forse secondo modalità parzialmente diverse rispetto a quella dei periodi tardo-classico ed ellenistico.

All'epoca della massiccia frequentazione greca dell'Adriatico, soprattutto durante il V sec. a.C., il continuo passaggio delle navi onerarie dirette verso le regioni settentrionali di questo mare, e in particolare verso Spina, dovette rappresentare una concreta occasione per far rapina. Tale presupposto giustificerebbe l'ipotesi relativa all'esistenza di un'attività di "polizia marittima", esercitata dagli etruschi di Spina a protezione dei traffici attici nell'Adriatico settentrionale. L'ipotesi sarebbe suffragata dalla lettura parallela di due importanti documenti: il primo è rappresentato dalla notizia di Strabone (V, 1, 7) che parla dell'esistenza di un *thesaurós* degli spineti a Delfi e di una loro talassocrazia adriatica<sup>14</sup>; il secondo dall'interpretazione storica della famosa stele etrusca di *Vel Kaiknas*, rinvenuta a Bologna e datata al V sec. a.C., sulla quale compare la significativa raffigurazione di una nave da guerra con armati a bordo<sup>15</sup>. Questa stele, posta in memoria di un personaggio che dovette avere uno stretto rapporto con la navigazione, probabilmente il comandante di un'unità militare, è stata messa in relazione con la verosimile esistenza di un'attività navale condotta dagli Etruschi padani a Spina; nel caso specifico, un'attività di "polizia marittima" nell'alto Adriatico, destinata a proteggere i commerci greco-etruschi dal pericolo di incursioni piratesche dei popoli rivieraschi (e non solo di quelli della costa orientale)<sup>16</sup>.

Quando i primi mercanti greci iniziarono a frequentare con regolarità le regioni settentrionali dell'Adriatico, poco prima della metà del VI sec. a.C., dovettero confrontarsi con gli ultimi esiti di una situazione economica, politica e sociale che caratterizzava il bacino adriatico da almeno due secoli. La docu-

mentazione archeologica evidenzia per la prima età del ferro, tra IX e VI sec. a.C. e con particolare sviluppo tra VII e VI sec. a.C., una fitta rete di traffici interadriatici che interessarono sia la produzione metallurgica sia quella ceramica. Gli agenti di questi scambi erano diversi e distribuiti su entrambe le sponde dell'Adriatico. Gruppi istri, japodici, liburnici e, in generale, illirici sulla costa orientale, dauni, piceni, villanoviani (ed etruschi) su quella occidentale mantennero attivi i contatti transadriatici e circumadriatici; con la loro attività d'incontro e scontro, di scambio transmarino, contribuirono alla formazione di *facies* culturali con aspetti comuni sulle due sponde, da cui emerge un fenomeno di *koinè* culturale caratteristica dell'Adriatico nella prima età del ferro<sup>17</sup>.

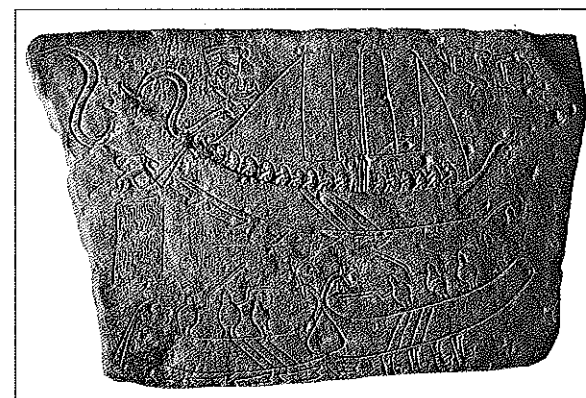


fig. 2 - La stele di Novilara, VII sec. a.C. (da Martinelli 1984)

I liburni ebbero probabilmente un ruolo di primo piano all'interno di questi traffici, tanto da far pensare all'esistenza di una talassocrazia liburnica nell'Adriatico, tenendo presente, però, che nelle fonti antiche il termine "liburni" potrebbe avere un significato collettivo, inteso a comprendere anche altre popolazioni delle coste dalmate e dell'Istria. La situazione cambiò radicalmente durante la seconda metà del VI sec. a.C.: parallelamente al consolidarsi della presenza commerciale greca, si assiste al progressivo esaurimento di quella fitta rete di traffici interadriatici che aveva caratterizzato i due-tre secoli precedenti. Sembra davvero che la talassocrazia adriatica dei liburni venga sostituita da quella degli spineti<sup>18</sup>. In questa fase di passaggio si modificarono gli assetti sociali delle popolazioni locali, in vari casi con riflessi anche a livello insediativo<sup>19</sup>.

Un piccolo nucleo di iconografie navali databili tra il VII e il VI sec. a.C. contribuisce all'analisi della situazione interna dell'Adriatico in questo periodo.

La stele di Novilara (Pesaro) conservata presso il Museo Oliveriano di Pesaro è uno dei documenti più famosi<sup>20</sup> (fig. 2).

Databile al VII sec. a.C., decorata ad incisione, presenta sulla parte superiore l'immagine di una nave lunga dallo scafo notevolmente insellato, con quindici rematori a bordo (ma soli quattro remi raffigurati) disposti in un solo ordine a livello del ponte superiore, vela quadra manovrata apparentemente solo da due bracci; la parte inferiore della ruota di prua si sviluppa in una specie di sperone, mentre da quella superiore prende origine un lungo fregio prodiero (*achrostólion*), proteso in avanti, che oltrepassa la prua stessa e termina con una protome teriomorfa. Nel settore inferiore della lastra due imbarcazioni simili alla precedente, ma di dimensioni inferiori, prive di vela e con fregio prodiero rivolto verso poppa, sono ingaggiate in combattimento (lo scontro avviene tra gli armati che si trovano a bordo con armi da getto). Figure stilizzate di uomini, animali ed elementi simbolici riempiono gli spazi liberi.

L'organo di governo è una delle caratteristiche più interessanti e discusse di queste navi: effettivamente, sembra trattarsi di un timone centrale montato sul dritto di poppa, fatto eccezionale ed unico poiché è noto che per tutta l'antichità le navi utilizzarono i governali laterali montati ai lati della poppa, mentre i primi timoni centrali si diffusero nel Mediterraneo a partire dal XIII secolo. Il presunto rostro di prua, stando alla raffigurazione, rimane arretrato rispetto al fregio prodiero e per tale motivo si può pensare che non avesse come funzione primaria quella dello speronamento (durante uno scontro, infatti, la parte alta della prua si sarebbe infranta contro lo scafo nemico prima che questo potesse subire il colpo del rostro). Potrebbe trattarsi di un tagliamare o di una specie di "pattino", utile per le manovre di varo e di alaggio sulla spiaggia<sup>21</sup>, cioè sul tipo di litoreale che caratterizza la costa occidentale del medio-alto Adriatico. Inoltre, la necessità di un avvicinamento a terra in bassi fondali e la possibilità di spiaggiare lo scafo rappresentano i presupposti in base ai quali si è ipotizzato che il timone centrale di queste navi fosse sollevabile verticalmente, fino a portare la base della pala a livello della chiglia, in modo da evitare l'insabbiamento e pericoli di rottura del timone stesso, pur garantendo una riserva di manovrabilità della nave<sup>22</sup>.

In sostanza, si tratta di uno scafo lungo con propulsione velica e remiera, con un equipaggio di circa trenta rematori (quindici per lato); scafo che sembra destinato alla navigazione veloce, adatto sia per il trasporto che per il combattimento, probabilmente anche per azioni di pirateria e per veloci incursioni sulla costa,

condotte dai rematori stessi che potevano trasformarsi rapidamente in combattenti. In base alle ipotesi ricostruttive si può stimare una lunghezza fuori tutto intorno ai 22-23 metri.

Le due navi minori impegnate nella battaglia sono uguali e il loro scafo è quasi del tutto simile a quello della nave maggiore. Si tratterebbe, dunque, di uno scontro tra genti vicine, comunque in stretto contatto tra loro e con le stesse tradizioni nautiche; certamente di uno scontro tra genti adriatiche, forse nord-piceni di Novilara con altri gruppi piceni o con genti della costa dalmata (la documentazione archeologica evidenzia in modo particolarmente significativo i rapporti tra Novilara e la zona di Nin).

Dal punto di vista storico-sociale il significato di questa stele è altissimo, nel contesto di un centro nord-piceno del VII sec. a.C. per il quale sono ben documentati stretti rapporti con le regioni transadriatiche<sup>23</sup>. Il monumento celebra l'importanza dell'attività navale di Novilara, e, in particolare, di un notevole o di un aristocratico che dovette svolgere un ruolo di primissimo piano in questo contesto, all'interno di un nucleo sociale ristretto per il quale l'allestimento di due o tre navi del tipo raffigurato sulla stele costituiva forse il maggiore sforzo possibile in tal senso; un nucleo sociale, dunque, in larghissima parte proteso verso l'attività marittima<sup>24</sup>.

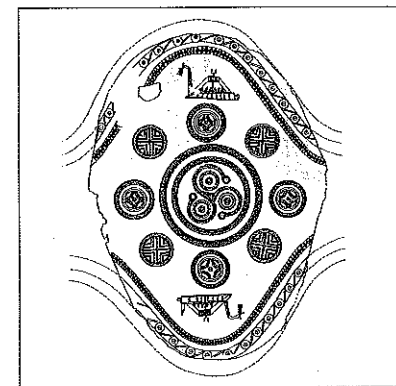


fig. 3 - Parte di armatura con iconografie navali, da una tomba Ilijak, VII sec. a.C. (da Kilian 1973)

Si può avanzare una lettura parallela per l'evidenza fornita da due tombe bosniache del VII sec. a.C., rispettivamente a Glasinac e a Ilijak, in cui furono sepolti due uomini armati, certamente esponenti del ceto guerriero dominante<sup>25</sup>. Al loro interno si rinvennero i resti di armature di bronzo decorate a incisione e

a sbalzo: su uno schiniere da Glasinac e su un pettorale da Ilijak furono incise due coppie di imbarcazioni tra loro simili<sup>26</sup> (fig. 3).

In forma molto stilizzata e schematizzata (condizionata a livello disegnativo anche dalle piccole dimensioni di queste figure e dalla tecnica di incisione sul bronzo), si possono riconoscere delle imbarcazioni lunghe che presentano strette analogie con le navi di Novilara. Gli scafi appaiono rettilinei longitudinalmente, ma in un caso è evidente l'insellatura; la prua è caratterizzata da un lungo fregio volto in avanti, che termina con una protome teriomorfa, e si protende oltre lo sperone. Anche in questo caso, dunque, non è certo se la protuberanza di prua rappresenti un vero e proprio rostro o, piuttosto, un "pattino" di varo e d'alaggio. Le imbarcazioni sono munite di vela quadra trattenuta da due bracci e due scotte; i rematori, schematizzati con dei triangolini, sono disposti in un unico ordine e sembrano collocarsi al livello del ponte superiore. L'organo di governo, infine, si presenta ancora come un timone centrale, caratteristica tecnica che distingue questo gruppo di iconografie navali adriatiche all'interno del più ampio contesto documentario del Mediterraneo.

La presenza di queste iconografie navali su parti di armatura possiede un alto valore simbolico: l'espressione evidente di un rapporto dell'aristocrazia guerriera locale con le attività navali in Adriatico. La somiglianza con le imbarcazioni di Novilara sottolinea il carattere prettamente interadriatico di queste attività, con immediato riscontro nella fitta rete di scambi che interessò le due coste durante la prima età del ferro. Si potrebbe aggiungere il seducente richiamo alle notizie delle fonti antiche sulla pirateria illirica che, pur non essendo riferibili *tout court* a contesti storico-sociali precedenti la fine del IV sec. a.C., testimoniano gli sviluppi di un'attività nautica locale già iniziata da almeno tre secoli.

Tornando sulla costa occidentale, va rilevato che il corredo di una ricca tomba villanoviana di Verucchio (Rimini), databile agli inizi del VII sec. a.C., conteneva il modellino di legno di un piccolo scafo aperto, ora deformato<sup>27</sup>. È possibile che quest'imbarcazione miniaturistica, in una sepoltura che sembra riferibile ad un eminente personaggio dell'aristocrazia locale, contenga un preciso significato simbolico, legato ad un rapporto tra il defunto e la navigazione adriatica<sup>28</sup>.

L'ultimo documento inseribile in questa ricerca è la raffigurazione navale che compare su una situla bronzea, databile intorno al 500 a.C., scoperta in una tomba di Nesazio, in Istria<sup>29</sup> (fig. 4).

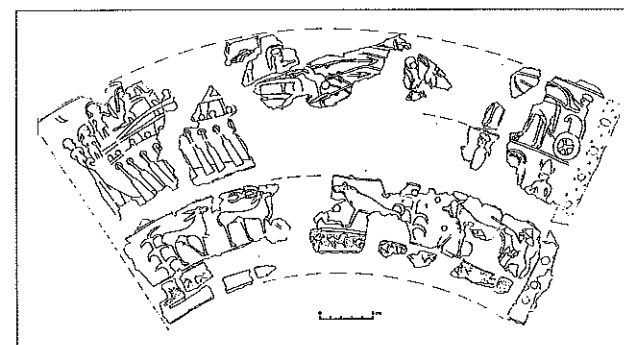


fig. 4 - La nave della situla bronzea di Nesazio, intorno al 500 a.C. (da Mihovilić 1992)

Nonostante la frammentarietà dell'oggetto, è ben riconoscibile una nave lunga con un solo ordine di remi (se ne vedono nove); sul ponte superiore sono in azione dei combattenti che affrontano una battaglia con armi da getto, rivolti verso la prua. Questo è soltanto uno degli elementi che trovano interessanti corrispondenze a Novilara. Sul dritto di poppa della nave di Nesazio, infatti, sembra di poter riconoscere un timone centrale, mentre il personaggio in piedi a poppavia, certamente il timoniere, indossa un elmo che, nonostante la stilizzazione, presenta una singolare similitudine con un elmo di bronzo proveniente dalla necropoli Servici di Novilara (elmo a calotta emisferica con falda-paracolpi orizzontale lungo tutto il perimetro)<sup>30</sup>.

Volendosi trarre alcune considerazioni generali, si può dire che le fonti scritte documentano la pratica della pirateria da parte dei popoli della costa adriatica orientale dalla fine del IV sec. a.C. e soprattutto dal III sec. a.C.; ne scaturisce l'immagine di un Adriatico "infestato" da pericolosi pirati, che spesso assume i caratteri di un *topos* letterario. Sembra trattarsi di una pirateria localmente organizzata, al punto tale che le sono attribuite specializzazioni nautiche precise, cioè l'impiego di particolari tipologie navali adatte alle incursioni piratesche, come il λέμβοτε la *liburna* (nel secondo caso con esplicito riferimento al contesto etnico di origine).

Per i periodi precedenti non si hanno notizie esplicite e dirette, ma vari documenti indiretti lasciano ipotizzare che già nel V sec. a.C. i convogli greci dovessero difendersi dal pericolo di attacchi pirateschi.

Tra l'VIII e il VI sec. a.C. si riscontra l'esistenza di una fitta rete di scambi commerciali e di rapporti culturali a livello interadriatico, nel cui contesto si inseriscono le iconografie navali esaminate. I gestori dei traffici marittimi e del-

l'attività navale si identificano con elementi notabili delle aristocrazie locali, tra cui si possono riconoscere gruppi dauni, piceni, villanoviani (ed etruschi), istri, japodici, liburnici e più generalmente illirici. È probabile che la pratica della rapina e della pirateria sul mare fosse già ampiamente diffusa, come documenterebbero due importanti fattori. Il primo riguarda il valore simbolico delle iconografie navali, legate a espressioni di ideologia del potere, a personaggi di rango elevato e con forte caratterizzazione guerriera e militare, che si esprime sia nel contesto sociale della comunità sia nello specifico personale (le armature di Glasinac e Ilijak sono un caso emblematico). Il secondo riguarda la tipologia delle imbarcazioni, che appaiono legate ad una tradizione nautica prettamente adriatica (distinguendosi nettamente nel panorama dell'iconografia navale del Mediterraneo arcaico e antico in generale), forse in stretto rapporto col tipo d'impiego e di ambiente marino al quale erano destinate. Le raffigurazioni lasciano pensare che si trattasse di navi agili e veloci, dalle dimensioni contenute<sup>31</sup>, con equipaggi che comprendevano tra 15 e 30 rematori circa e forse qualche soldato (ma è probabile che gli stessi rematori si trasformassero in soldati al momento dello scontro). La tattica di combattimento doveva essere in prevalenza l'abbordaggio e lo scontro tra gli armati a bordo (si è visto che, data la struttura della prua, sembra poco probabile l'impiego dello speronamento). Gli scafi si presenterebbero adatti a navigare in acque molto basse, a risalire la foce dei fiumi, a portarsi sotto riva e a spiaggiare senza eccessivi problemi.

Questi fattori, nel loro complesso, delineano delle imbarcazioni che potevano essere adatte sia per il trasporto veloce, sia per azioni di inseguimento, abbordaggio e rapina in mare, oltre che di incursione sul litorale; non è escluso che parte degli scambi e dei contatti tra le diverse sponde dell'Adriatico in questi secoli, così come si recepiscono dalla documentazione archeologica, nascondano la pratica di simili attività. Le azioni di pirateria e di rapina sembrano confondersi con veri e propri scontri armati tra le comunità delle due coste, interessando un quadro geo-politico fondamentalmente interno all'Adriatico, in cui la presenza di elementi "esterni" non si era ancora consolidata, almeno nel settore centro-settentrionale. In seguito, l'affermarsi della presenza commerciale greca e più tardi di quella romana dovette determinare notevoli cambiamenti interni, che favorirono la persistenza, e forse l'organizzazione, dell'attività piratica sulla costa orientale, quella rimasta più immune da interventi di polizia marittima grazie anche alla presenza di un litorale frastagliato, ricco di isole e profonde insenature, che si prestava a fornire ottime basi e rifugi per i pirati.

Non si hanno elementi certi per affermare che queste imbarcazioni dell'Adriatico arcaico siano le dirette progenitrici dei λέμβοι e delle *liburnae* di cui parlano le fonti scritte per l'epoca tardo-classica ed ellenistica. Certamente, intervennero importanti fenomeni di evoluzione nelle costruzioni navali che condussero a risultati tecnici e strutturali diversi da quelli che si possono intravedere nei monumenti di Novilara, di Glasinac o Ilijak (basti pensare, ad esempio, all'adozione di un vero e proprio rostro, all'impiego di due ordini di remi). Resta il fatto che tanto per l'epoca arcaica quanto per l'epoca ellenistica in Adriatico si riscontrano particolari forme di specializzazione nautica, registrate dall'iconografia nel primo caso, dalle fonti scritte nel secondo; la velocità di navigazione, l'agilità di manovra e la leggerezza degli scafi sembrano restare i presupposti comuni.

#### Abbreviazioni bibliografiche

- Basch 1987 = L. Basch, *Le Musée imaginaire de la Marine antique*, Athènes 1987.  
 Batović 1976 = S. Batović, *Le relazioni culturali tra le sponde adriatiche nell'Età del Ferro, in Jadranska Obala u Protohistoriji*, Simpozij održan u Dubrovniku, od 19. do 23. X. 1972 (Zagreb 1976), pp. 11-91.  
 Beinhauer 1985 = K. W. Beinhauer, *Untersuchungen zu den eisenzeitlichen Bestattungspätzen von Novilara, I-II*, Frankfurt am Main 1985.  
 Beinhauer 1987-1988 = K. W. Beinhauer, *Novilara. Ein Zusammenfassung*, in «Studi Etruschi», 55 (1987-1988), pp. 21-66.  
 Beltrame 1996 = C. Beltrame, *La sutilis navis del Lido di Venezia. Nuova testimonianza dell'antica tecnica cantieristica a cucitura nell'alto Adriatico*, in *Navalia, archeologia e storia*, F. Ciciliot (ed.), Savona 1996, pp. 31-53.  
 Bonino 1975 = M. Bonino, *The Picene ships of the 7th century BC engraved at Novilara (Pesaro, Italy)*, in «The International Journal of Nautical Archaeology», 4, 1 (1975), pp. 11-20.  
 Bonino 1978 = M. Bonino, *Archeologia e tradizione navale tra la Romagna e il Po*, Ravenna 1978.  
 Bonino 1985 = M. Bonino, *Sewn Boats in Italy: sutils naves and barche cucite*, in *Sewn Plank Boats*, S. McGrail e E. Kentley (edd.) = *BAR, IS, 276* (1985), pp. 87-104.  
 Bonino 1988 = M. Bonino, *L'attività navale in età protostorica*, in «Studi e Documenti di Archeologia», 4 (1988), pp. 69-78.  
 Braccesi 1977 = L. Braccesi, *Grecità adriatica*, Bologna 1977 2.  
 Braccesi 1999 = L. Braccesi, *Scene di una battaglia*, in «Archeo», XV, 1 (167), gennaio 1999, pp. 42-45.  
 Brusić-Donjan 1985 = Z. Brusić e M. Donjan, *Liburnian boats, their construction and form*,

- in *Sewn Plank Boats*, S. McGrail e E. Kentley (edd.) = *BAR, IS*, 276 (1985), pp. 67-85.
- Casson 1971 = L. Casson, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Princeton, 1971.
- Cobau 1994 = M. Cobau, *Le navi di Novilara*, Pesaro 1994.
- Cristofani 1985 = M. Cristofani, *Pirateria e commercio*, in *Civiltà degli Etruschi*, M. Cristofani (ed.), Milano 1985, pp. 225-241.
- De Juliis 1977 = E. M. De Juliis, *La ceramica geometrica della Daunia*, Firenze 1977.
- Dell 1967 = H. J. Dell, *The origin and nature of illiryan piracy*, in «Historia», XVI (1967), pp. 344-358.
- Höckmann 1988 = O. Höckmann, *La navigazione nel mondo antico*, Milano 1988 (titolo originale, *Antike Seefahrt*, München 1985).
- Höckmann 1997 = O. Höckmann, *The Liburnian: some observations and insights*, in «The International Journal of Nautical Archaeology», 26, 3 (1997), pp. 192-216.
- Jurišić 1983 = M. Jurišić, *Prilog poznavanju ilirskog brodogradnja na Jadranu do 2. st. pr. N. E. (On illyrian shipbuilding on the Adriatic up to the 2nd century B.C.)*, in «Prinosi Odjela za Arheologiju», Zagreb 1983, pp. 5-16.
- Kilian 1973 = K. Kilian, *Zu geschnürten Schienen der Hallstattzeit aus der Ilijak-Nekropole in Bosnien*, in «Germania», 51 (1973), pp. 528-535.
- Korkuti 1985 = M. Korkuti, *Marrëdhëniet midis dy brigjeve të adriatikut jugor në kohën e bronzit e të hekurit (I rapporti fra le due coste dell'Adriatico meridionale nell'epoca del Bronzo e del Ferro)*, in «Iliria», 1 (1985), pp. 93-109.
- Kozličić 1993 = M. Kozličić, *Hrvatsko Brodogradnja (Croatian Shipping-Le Navi Croate)*, Zagreb 1993.
- Lollini 1976 = D. Lollini, *La civiltà picena*, in *Popoli e Civiltà dell'Italia antica*, V, Roma 1976, pp. 109-195.
- Malnati 1993 = L. Malnati, *Le istituzioni politiche e religiose a Spina e nell'Etruria Padana*, in *Spina. Storia di una città tra Greci ed Etruschi*, cat. mostra, F. Berti e P. G. Guzzo (edd.), Ferrara 1993, pp. 145-177.
- Malnati-Manfredi 1991 = L. Malnati e V. Manfredi, *Gli Etruschi in Val Padana*, Milano 1991.
- Martinelli 1984 = E. Martinelli, *Novilara e la cultura picena*, in *Pesaro nell'antichità. Storia e monumenti*, Venezia 1984, pp. 63-89.
- Marzari 1988 = M. Marzari, *Trabaccoli e pieleggi, nella mariniera tradizionale dell'Adriatico*, Milano 1988.
- Medas 1997 = S. Medas, *La navigazione adriatica nella prima Età del Ferro*, in *Adriatico - Genti e Civiltà*, Cesena 1997, pp. 91-133.
- Menconi Orsini 1979 = A. Menconi Orsini, *La nave della stele felsinea di Vele Caikne*, in «Il Carrobbio», V (1979), pp. 347-358.
- Mihovilić 1992 = K. Mihovilić, *Die Situla mit Schiffskampfszene aus Nesactium*, in «Arheološki Vestnik», 43 (1992), pp. 67-78.
- Morrison 1995 = J. Morrison, *Hellenistic Oared Warships 399-31 BC*, in *The Age of the Galley. Mediterranean Oared Vessels since pre-classical Times*, R. Gardiner (ed.), London 1995, pp. 66-77.
- Morrison-Coates 1996 = J. S. Morrison e J. F. Coates, *Greek and Roman oared warships. 399-30 B.C.*, Oxford 1996.

- Ormerod 1924 = H. A. Ormerod, *Piracy in the ancient world*, Chicago 1924.
- Pancierera 1956 = S. Panciera, *Liburna*, in «Epigraphica», 18 (1956), pp. 130-56.
- Peroni 1973 = R. Peroni, *Studi di cronologia hallstattiana*, Roma 1973.
- Peroni 1976 = R. Peroni, *La "koinè" adriatica e il suo processo di formazione*, in *Jadranska Obala u Protohistoriji*, Simpozij održan u Dubrovniku, od 19. do 23. X. 1972 (Zagreb 1976), pp. 95-115.
- Pomey 1981 = P. Pomey, *L'épave de Bon-Porté et les bateaux cousus de Méditerranée*, in «The Mariner's Mirror», 67 (1981), pp. 225-244.
- Pomey 1985 = P. Pomey, *Mediterranean sewn boats in Antiquity*, in *Sewn Plank Boats*, S. McGrail e E. Kentley (edd.) = *BAR, IS*, 276 (1985), pp. 35-47.
- Reddé 1986 = M. Reddé, *Mare Nostrum. Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'Empire Romain*, Rome, 1986.
- Staccioli 1979 = R. A. Staccioli, *La ceramica Daunia, i Liburni e la "Koinè culturale adriatica"*, in *Atti del Convegno sulla Preistoria, Protostoria e Storia della Daunia*, San Severo 1979 (1980), pp. 181-187.
- Stipčević 1966 = A. Stipčević, *Gli Illiri*, Milano 1966.
- Torelli 1993 = M. Torelli, *Spina e la sua storia*, in *Spina. Storia di una città tra Greci ed Etruschi*, cat. mostra, F. Berti e P. G. Guzzo (edd.), Ferrara 1993, pp. 53-69.
- Torr 1964 = C. Torr, *Ancient Ships*, Chicago 1964.
- Tramonti 1994 = S. Tramonti, «Hostes communes omnium». *La pirateria e la fine della Repubblica Romana (145-33 A.C.)*, Ferrara 1994.
- Wilkes 1992 = J. Wilkes, *The Illyrians*, Oxford UK - Cambridge USA 1992.

## Note

- 1 Sugli Illiri, in generale: Stipčević 1966; Wilkes 1992.
- 2 Dell 1967. Per gli sviluppi successivi, tra II e I sec. a.C.: Tramonti 1994, pp. 122-126.
- 3 Si tratta di Livio, X, 2, 4: in relazione all'avventura adriatica dello spartano Cleonimo, databile al 303-302 a.C., lo storico romano ricorda che la costa orientale dell'Adriatico era impraticabile perché infestata dai pirati illirici, liburni e istri («[...] Illyri Liburnique et Histri, gentes ferae et magna ex parte atrocibus maritimis infames [...]»). Dell 1967 (pp. 351-352) esprime dei dubbi sul valore storico di questo passo (e anche su un generico riferimento di Polibio alla pirateria illirica, pp. 352-354). Tuttavia, una visione complessiva delle vicende adriatiche anteriori al III sec. a.C. permette di considerare plausibile e verosimile l'esistenza di una "pirateria" adriatica anche nei secoli precedenti (Braccesi 1977, pp. 78-80, 193-195), benché con riferimenti e modalità diversificate, come si vedrà di seguito.
- 4 Panciera 1956; Torr 1964, pp. 115-116; Casson 1971, pp. 125-127, 141-142, 162-163; Bonino 1978, pp. 29-31; Reddé 1986, pp. 104-110; Morrison 1995, pp. 72-73; Morrison-Coates 1996, pp. 263-264, 317; Höckmann 1997.
- 5 Per la bibliografia sui problemi storici, iconografici e tecnici di queste tipologie navali si rimanda alla nota precedente.

6 Lo stesso fenomeno si riscontra, ad esempio, nell'uso improprio dei termini *τριήρης*, *triremis*, e *πεντήρης*, *quinqueremis*, che nei diversi contesti storico-cronologici possono indicare in modo generico la "nave da guerra".

7 Sembrano esagerate le cifre sul numero dei rematori e sulle dimensioni della liburna proposte da Panciera 1956 (pp. 147-149), desunte da un poco convincente confronto col dromone.

8 Jurišić 1983, pp. 11-12; Kozličić 1993, pp. 30-32 (va però rilevato che il volume di M. Kozličić, nel suo complesso, presenta un'impostazione un po' troppo nazionalista, che pesa sulle conclusioni di carattere storico-culturale e sulla validità della metodologia di ricerca).

9 Cfr. Höckmann 1988, pp. 171-172; Höckmann 1997, pp. 193-197.

10 Una particolarità simile, come si vedrà, si riconosce nelle iconografie navali del VII-VI sec. a.C. di Novilara, Glasinac e Ilijak.

11 Ad esempio, perché le fonti non sottolineano una caratteristica così peculiare come quella che compare negli scafi delle monete illiriche, cioè la prua uguale alla poppa? Forse perché le imbarcazioni raffigurate su queste monete non corrispondono ai *λέμβοι* di cui parlano, dunque sono scafi di tipo diverso, definiti con un altro nome? O perché, se di *λέμβοι* si tratta, le monete illiriche del II sec. a.C. ne raffigurano un tipo particolare (forse specializzato a livello nautico e tattico) che non venne descritto dalle fonti?

12 Solo in pochi casi la documentazione disponibile è tale da permettere un valido collegamento tra la denominazione antica della nave e l'iconografia. Nello studio delle fonti storiche e iconografiche, con attenzione per la qualità, la cronologia e l'attinenza culturale della documentazione, si rende necessario un minimo rigore metodologico, per evitare di formulare ipotesi fantasiose in cui "tutto" diventa possibile (come accade, nello specifico, per H. Ulqini, *Liburnica (Preistoria e storia di una nave antica)*, in «Cimbas», 10 (marzo 1996), pp. 17-23; 12 (marzo 1997), pp. 1-4, che relativamente alla liburna ipotizza influenze culturali e fenomeni di persistenza nel tempo piuttosto discutibili).

13 Un'ultima notazione di carattere tecnico riguarda la costruzione di "barche cucite" (*sutiles naves*) presso gli istri e i liburni (Aulo Gellio, *Noctes Atticae*, XVII, 3, 4; Sesto Pompeo Festo, 508, 510 (340, 343); si veda Medas 1997, pp. 125-126. I due autori scrissero nel II sec. d.C., ma le notizie riportate possono ricondursi ad un periodo compreso tra il I sec. a.C. e gli inizi del I sec. d.C.: Gellio, infatti, riporta le parole di Varrone, mentre il testo di Festo deriva dal grammatico Flacco). L'assemblaggio degli scafi per mezzo della "cucitura" sembra essere caratteristico della tradizione cantieristica radicata nell'area nord-adriatica; è documentata archeologicamente dall'epoca romana a quella altomedievale. Una conferma di ciò proviene anche dal rinvenimento di due relitti presso l'antico porto di *Aenona* (Nin, Croazia), che si riferiscono ad imbarcazioni "cucite" databili al I sec. d.C. in base al contesto archeologico, con maggiori riserve al III-II sec. a.C. in base all'analisi al C14 (su questi relitti e in generale sulle imbarcazioni "cucite" si vedano Pomey 1981; Pomey 1985; Bonino 1985; Brusić-Donjan 1985; Kozličić 1993, pp. 32-37; Beltrame 1996).

14 Braccesi 1977, pp. 148-152; Torelli 1993, pp. 61-63.

15 Cfr. Bonino 1978, pp. 27-28; Menconi Orsini 1979; Basch 1987, pp. 407-410, n. 873; Bonino 1988, p. 77.

16 Cristofani 1985, p. 241; Malnati-Manfredi 1991, p. 219; Mihovilić 1992, pp. 75-76;

Malnati 1993, p. 151. Come si vedrà di seguito, l'attività di rapina e le altre azioni di disturbo alla navigazione potevano essere condotte non solo dai pirati genericamente definiti illirici (restano i più accreditati sulla base delle fonti scritte che però, va ricordato, fanno riferimento a periodi successivi rispetto a quello di cui si tratta nel presente lavoro).

17 Peroni 1973; Batović 1976; Peroni 1976; Korkuti 1985; Medas 1997, pp. 94-99 (con ulteriore bibliografia). Si veda anche la bibliografia nella nota successiva.

18 De Juliis 1977, pp. 83-87; Staccioli 1979.

19 Nuovi nuclei sociali si svilupparono dalle aristocrazie guerriere di epoca arcaica. A livello insediativo si riscontrano casi di abbandono della postazione di cresta, più o meno ritratta dalla costa, per un avvicinamento al litorale e verso posizioni di foce fluviale (con funzione di approdo nautico): Medas 1997, pp. 99-104.

20 L'immagine frammentaria di una nave (la prua) simile a quelle della stele in oggetto si trova anche su un'altra stele di Novilara conservata presso il Museo Nazionale Preistorico ed Etnografico "L. Pigorini" di Roma. Su queste navi: Bonino 1975; Bonino 1978, pp. 24-27; Basch 1987, pp. 405-406, n. 860; Kozličić 1993, pp. 22-29 (con riserve sulla lettura storica del monumento); Cobau 1994 (con perplessità sulla metodologia di studio del graffito e sull'ipotesi ricostruttiva della nave, pur dovendosi riconoscere l'interesse di alcune proposte di carattere tecnico, come nel caso del funzionamento del timone); Medas 1997, pp. 105-115 (con ulteriore bibliografia).

21 Bonino 1975, p. 11; Bonino 1978, p. 25.

22 Cobau 1994, pp. 71-93, 119-23. Per gli stessi motivi i grandi timoni delle imbarcazioni tradizionali dell'Adriatico sono sollevabili con un apposito paranco (nelle fotografie d'epoca sono frequenti le immagini di lance, bragozzi e trabaccoli ormeggiati in porto o ancorati vicinissimi a riva con i timoni sollevati o completamente sfilati e adagiati in coperta; per questa pratica si veda Marzari 1988, p. 129).

23 Lollini 1976; Martinelli 1984; Beinhauer 1985; Beinhauer 1987-1988. Ambra e ceramica daunia testimoniano anche un attivo traffico in senso nord-sud e viceversa.

24 Medas 1997, pp. 101-102, nota 26. Si aggiunga che i corredi delle tombe maschili di Novilara si caratterizzano per la costante presenza di armi, fatto che è stato interpretato come il segno di un'attività militare destinata al mercenariato e alla difesa dei traffici commerciali (Martinelli 1984, p. 85), si può pensare ad azioni di rapina e pirateria, unitamente ad un'attività di polizia marittima. Secondo una recente ipotesi proposta da Lorenzo Braccesi (Braccesi 1999), la nave maggiore della stele di Novilara rappresenterebbe un'oneraria greca, quella minore che naviga nello stesso senso una scorta armata novilarese o nord-picena, quella che affronta quest'ultima in senso contrario una nave di pirati probabilmente illirici. Questa lettura, dunque, si inserirebbe parallelamente a quella fornita per la stele felsinea di *Vel Kaiknas*: in questo caso, però, l'azione di "polizia marittima" a protezione del commercio greco sarebbe stata svolta da genti nord-picene. Tuttavia, diversi elementi sembrano in contrasto con quest'interpretazione: la nave maggiore, innanzitutto, non presenta le caratteristiche proprie di un'oneraria, ma quelle di una nave lunga che poteva svolgere tanto operazioni militari quanto mansioni di trasporto veloce; benché sia armata di vela, essa dispone evidentemente di un ordine di rematori e la stessa rappresentazione dei remi è resa in forma stilizzata come nelle due imbarcazioni sottostanti. Per la sua tipologia, inoltre, appare del tutto simile alle due navi



minori e, pertanto, è improbabile che rappresenti una nave oneraria greca; anche supponendo che l'artista nord-piceno abbia interpretato l'immagine di un'oneraria greca raffigurandola come le navi locali che era abituato a conoscere, resterebbe sorprendente il fatto che non abbia cercato in nessun modo di diversificarla rispetto alle altre due; le caratteristiche tutte particolari che distinguono queste navi nel contesto della generale documentazione mediterranea (si pensi in particolare alla struttura del dritto di poppa e all'organo di governo, alla tipologia della prua e all'*achrostólion*), e che, al contrario, le inseriscono in uno specifico contesto adriatico di epoca arcaica, evidenziano che doveva trattarsi di navi simili, appartenenti ad una tradizione navale comune. Anche la datazione alla seconda metà del VI sec. a.C. contrasta con le principali indicazioni cronologiche fornite per questo monumento e si inquadra con maggior difficoltà nel contesto storico-archeologico novilarese rispetto alla datazione compresa nel VII sec. a.C. o, eventualmente, nella prima metà del VI sec. a.C.

25 Kilian 1973; Wilkes 1992, pp. 40-66.

26 Jurišić 1983, pp. 7-9; Basch 1987, p. 406, n. 861; Mihovilić 1992, p. 74; Kozličić 1993, pp. 20-22; Medas 1997, pp. 103, 115-117. Si veda anche la bibliografia nella nota precedente.

27 Malnati-Manfredi 1991, pp. 57-58.

28 Medas 1997, pp. 100-101. Si tratta, però, di una simbologia meno esplicita rispetto a quelle note per Novilara, Glasinac e Ilijak, e per questo motivo non si possono escludere chiavi di lettura diverse da quella proposta.

29 Mihovilić 1992.

30 Un'altra tipologia di elmo bronzeo presente a Novilara (elmo conico con doppia cresta) trova precisi riscontri nella zona di Trieste, in Slovenia e in Istria. A proposito delle armi da getto (archi e lance) che compaiono nelle scene di battaglia navale a Novilara e a Nesazio, oltre che nelle stele con scene di guerra sempre da Novilara, va rilevata la diffusa presenza di cuspidi di lancia e di freccia (di ferro e di bronzo) nei corredi funerari maschili di Novilara e del Piceno in generale: Medas 1997, pp. 117-118 e nota 53, con bibliografia.

31 In base ai riferimenti proporzionali tra le dimensioni dello scafo e degli uomini, per la nave maggiore della stele di Novilara si sono ipotizzati 22-23 metri di lunghezza fuori tutto. Per le altre iconografie esaminate si pongono maggiori difficoltà, ma sembrano comunque riconducibili a scafi lunghi tra 12 e 18 metri, approssimativamente.

## I popoli «pirati» dell'Adriatico antico

di Stefano Tramonti

L'impianto programmatico che connota le attività di «Proposte e ricerche» si sostanzia nella centralità degli aspetti antropici come fattore stimolante principale della fattualità storica al di là della moda neodeterminista che può sbocciare in aberranti conseguenze sui temi della razza e delle superiorità genetiche<sup>1</sup>. Nulla di ciò, ma uno sguardo alla configurazione geografica del litorale orientale adriatico può risultare assai utile, a questo riguardo, per la comprensione di alcune caratteristiche antropiche lì sviluppatesi nel corso dei secoli<sup>2</sup>. La parte settentrionale inizia con la costa giuliana e con la penisola istriana: la morfologia costituita dai rilievi di roccia carsica caratterizza interamente queste regioni e limita notevolmente il rendimento delle colture agricole<sup>3</sup>. Anche i forti venti nordorientali (denominati «bora») contribuiscono alla configurazione del carattere inospitale della zona.

La costa, tuttavia, raramente colpita da forti mareggiate e caratterizzata da correnti non particolarmente forti e piuttosto regolari, non ha mai impedito l'antropizzazione. L'alto numero di isole e di insenature connota invece la costa dalmatica vera e propria, nella parte centrale del litorale, sferzata nei mesi invernali oltre che dai venti di «bora», da quelli dei quadranti meridionali. Anche sulla sponda occidentale non infrequentemente gli stessi venti nordorientali sferzano le regioni costiere determinando sulla riviera adriatica isoterme stagionali sensibilmente più basse rispetto a quelle registrate sul Tirreno. Le Alpi Dinariche, nonostante le modeste altezze delle loro cime, sono sufficienti a costituire un baluardo che limita la penetrazione delle correnti fredde dall'entroterra, mantenendo tutta l'area costiera leggermente più riparata rispetto all'entroterra rappresentato dalle attuali repubbliche di Croazia, di Bosnia-Erzegovina e di Serbia<sup>4</sup>. Di aspetto più regolare è invece la costa nella parte più meridionale a sud di Ragusa corrispondente all'attuale litorale montenegrino e albanese; qui si trova tuttavia la più ampia delle insenature costiere adriatiche, la baia di Cattaro,

«Proposte e ricerche», fascicolo 43 (2/1999)