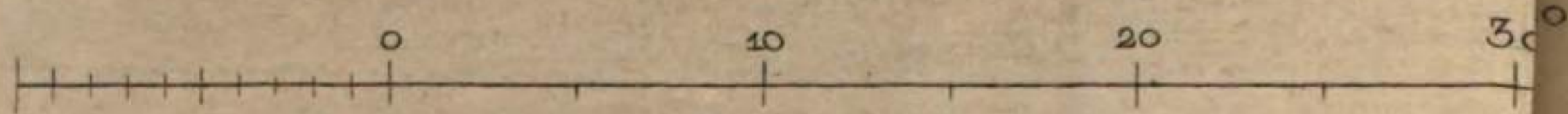




Metro. o. 745.



G. Montiroli dis^o e incise.

S

GIORNALE

ARGADIGO

DI

SCIENZE, LETTERE ED ARTI

TOMO CXCI

DELLA NUOVA SERIE

XLVII

NOVEMBRE E DICEMBRE

1864



ROMA

TIPOGRAFIA DELLE BELLE ARTI

1866

GIORNALE

ARCADE

DI

SCIENZE, LETTERE ED ARTI

TOMO CXXII

DELLA NUOVA SERIE

XI. VII

PUBBLICATA PER DECISIONE

DEL

ROMA

TIPOGRAFIA DELLA BELLA ARTI

1868

Delle due navi romane scolpite sul bassorilievo portuense del principe Torlonia. — Dissertazione letta alla pontificia Accademia Romana di Archeologia, dal socio ordinario P. M. Guglielmotti d. O. d. P. Teologo Casanatense, e corredata della figura del monumento per la prima volta incisa e pubblicata.

PARTE PRIMA

INTORNO ALLA QUALITÀ' GRANDEZZA E RAPPRESENTANZA
DELLE DUE NAVI NEL PORTO, ALLA COSTRUZIONE ED
ALLE PARTI DELLO SCAFO, AI LEGAMI DEL TIMONE, ED
ALLA VELA DI PRUA.

Adunanza del 3 maggio 1866.

I. « **S**carse notizie abbiamo delle vele usate dagli antichi nei loro navigli; e tanto poco ne conosciamo i particolari, che ci troviamo costretti a moltiplicar le congetture. ¹ » Così, o Signori, ha scritto il sommo tra i viventi archeologi della marineria nel suo Glossario nautico di tutte le lingue e di tutti i tempi, al modo istesso scrive nel principio della sua dotta dissertazione l'inglese più sperto di queste materie, ² tale è insino ad ora e dovunque la condizione dell'archeologia rispetto alle cose navali, e così dovremmo ripetere ancor noi, se la fortuna di questa Roma, miniera inesausta d'ogni tesoro, non ci avesse nel girar della sua ruota rimenato alla luce ed

¹ A. JAL, Glossaire nautique polyglotte ancien et moderne. 4.° Parigi, 1848, voce 'ΕΠΙΔΡΟΜΟΣ, p. 640 « *Nous avons si peu de détails sur les voiles des navires antiques, que nous en sommes réduits à multiplier les conjectures . . .* »

² J. SMITH, The ships and navigation of the ancients, in The shipwreck of St. Paul. Londra, 1848, 1861, e la terza del 1866, arrivatami che questo foglio è sotto il torchio.

alle mani un marmo antico, nel quale finalmente possiamo vedere talmente chiarito il sistema delle vele romane, e tante altre notizie marinaresche possiam raccogliere belle, certe e nitidamente spiegate, da dover mandare giù mainato in fosso e per non piccola parte il pesante fardello delle congetture. Il monumento di che parlo fu scoperto, come sapete, tra le ruine dei portici attorno al navale emporio del Porto romano, edificato da Claudio e ingrandito da Trajano alla destra del Tevere; donde il principe Torlonia, nostro socio d'onore, possessore del fondo, e ordinatore degli scavi, lo ebbe menato a Roma nel novembre del 1863. Io allora viaggiavo in Oriente: e non fu che al mio ritorno, e pe' discorsi di un Eminentissimo nostro socio d'onore, quì presente, che ne ebbi contezza nell'estate dell'anno appresso. Lessi le erudite illustrazioni intorno al medesimo pubblicate, ³ ebbi la fotografia e il gesso, studiai nell'originale, e fummi avviso che questo monumento di navale archeologia rarissimo e per la grandezza delle dimensioni, e per la perizia dell'artista, e per la bella mostra delle vele, degli attrezzi e del sartiame, meritava dichiarazioni più ampie rispetto alle cose marinaresche da altri non avvertite, e da tutti desiderate, le quali ben ci direbbero il magistero dell'arte antica, il senso di più passi oscuri dei classici latini, e tutta la significazione del monumento.

Di siffatte notizie, che già tempo avevo raccolte

³ Com. P. E. VISCONTI, Gazzetta di Roma, 10 e 23 dicembre 1863; e 20 gennaio 1864.

Dr. G. HENZEN, Bull. dell'istit. Roma, 1864, p. 12-20.

CIVILTA' CATTOLICA, 1864. T. XI, 221-224.

M. C. CAVEDONI, Bull. cit. 1864, 219-223.

Altre illustrazioni di questo monumento non conosco.

per ragione dei miei studî che voi sapete, avevo pur dimostrata più volte l'importanza e le conseguenze agli amici qui in Roma e fuori, e in voce e in scritto: oggi cedendo alle richieste degli amici medesimi, e degli ufficiali della nostra Accademia, vengo (come lor promisi nel novembre 1865) a leggerle tutte insieme, perchè voi ne diate giudizio: e gli altri sappiano come i monumenti romani, che in Roma si trovano, possono essere pur quì in Roma per ogni lor parte dichiarati.

Il bassorilievo è in marmo fino, incavato dentro a gentil cornice dello stesso marmo messa a fogliami, scolpito nel secondo secolo dell'era volgare, e condotto con amore, perizia, ed eleganza. Il maggior lato orizzontale ha di misura un metro e ventidue centimetri, il minore settanta quattro. Rappresenta due navi nel porto. Nulla dirò di quel che è detto: nè io me ne andrò qua e là pei moli, attorno alle statue, agli archi, e alle imperiali magnificenze vago di pellegrine maraviglie: in quella vece dirittamente muovo verso le navi, dove l'artista mi chiama, il quale chiaramente mostra che il principal soggetto della sua composizione sono le navi medesime, messe nel mezzo, ove si incentrano il moto, la vita, la gente, il sacrificio, il voto, l'iscrizione; e attorno alle quali fan campo il mare, il faro, i moli, e gli ornati, come parti accessorie di questo monumento. L'artista nell'unità del concetto ha ben saputo ordinare l'accessorio al principale, e non al rovescio.

Or quantunque mio speciale intendimento sia ragionar delle due navi romane e a vela, cioè della parte principale, meno studiata, e più importante del bassorilievo, tuttavia non posso tanto passarmi del

porto che non ne dica ciò che fa mestieri per compimento della esposizione mia. Non avrò a sostenere gran fatica da questa parte: perchè il Porto romano, felice, augusto, ostiense, tiberino, claudiano, e trajano è notissimo al paro di tutti questi nomi, e per ciò che ne resta sul terreno, e per le medaglie imperiali, e pei disegni di Pirro Ligorio, di Cornelio Meyer, di Luigi Canina, e di più altri. Ai quali ora si aggiugne il presente monumento in conferma, con più un arco trionfale, un' aquila gigantesca, e tre statue simboliche: cose che dovevano essere di fatto scolpite in proporzioni colossali per ornamento di quel luogo, come sono ritratte nel bassorilievo. La ragione, e il significato di queste nuove giunte verranno a manifestarsi da sè per conseguenza del discorso che faremo intorno alle navi.

II. Dall' insieme del monumento si pare che esso è votivo. Ce lo dicono le lettere scritte sulla vela, ce lo dimostra il sacrificio fatto alla poppa, ce lo conferma la presenza del nume tutelare, e l'occhio misterioso, ed il sito ove fu ritrovato, presso l'emporio e il tempio. Esso appartiene a quel genere di *tablette votive*, nelle quali i naviganti rappresentavano i felici od infelici successi del viaggio, traffico, o imprese loro; e le speciali circostanze della loro salvezza. Concetto espresso da Virgilio: ⁴ « Nautis venerabile » lignum, servati ex undis ubi figere dona solent. » E da Cicerone: « Nonne animadvertitis » ex tot tabulis quam multi, votis, vim tempestatis » effugerint? » Costume di tutti i secoli. Chiunque ha visitate le nostre città marittime, le sale mu-

⁴ VIRGILIUS, XII, 768. — CICERO, De nat. deor. III, 37.

nicipali, i pubblici edifici, e specialmente le Chiese, può aver veduti monumenti cristiani antichi e moderni, simili a questo: e non solo in pittura, ma sculti pur in legno, in avorio, in pietra, in argento. Sono marinari scampati al naufragio, sono mercanti felici nel traffico, sono guerrieri vincitori del nemico, che offrono ai protettori superni il tributo della loro venerazione, e lasciano ai posteri la memoria delle loro avventure.

Ma, nel caso nostro, quali saranno le vicende, quale il beneficio che ci vogliono ricordare le due navi romane? Non posso rispondere al quesito, nè dichiarare l'arte marinaresca che il monumento discioglie, se prima non mi concedete di determinare la natura e qualità delle navi medesime, e la rappresentanza loro nel Porto romano, che ne accoglieva di ogni paese, e di ogni condizione e grandezza.

III. Quando un marinaio vede un naviglio, corre collo sguardo da imo a sommo, dallo scafo del bastimento al pomo degli alberi; abbraccia l'insieme, e in un batter d'occhio vi dice il genere cui appartiene, il nome specifico, le qualità nautiche, se da guerra o da traffico, se quadro o latino, se principesco o di lusso. I caratteri che distinguono le varie maniere di bastimenti non son mica l'eleganza e la grandezza; queste son cose accessorie e secondarie: ma i caratteri essenziali e distintivi dei bastimenti da guerra, o messi alla maniera militare per servizio dei principi, sono quattro: armi, difese, gente, mobilità.

Quanto alle armi, indispensabili ai bastimenti della specie suddetta, voi oggi vedete (passando dal più al meno noto) vedete a prua, a poppa, e sui

fianchi, affacciate ai portelli, le grosse artiglierie: vedete le sentinelle alle scalette delle bande, le guardie al cássero e ai passavanti, qua e là picche, archibusi, spadoni. In simil modo gli antichi mettevano il rostro, le epòtidi, il sisto, il corvo, l' àssero, e lance e scudi, e cimieri: di che son piene le pitture, le sculture, i mosaici, le gemme, e le medaglie dell' antichità. Senza il rostro non era nave da guerra, dice Floro. E Cesare ripete: « Naves eorum omni genere armorum ornatissimae. ⁵ »

Quanto alle difese, devo ricordare che in ogni tempo gli uomini, messi alle strette, e nelle medesime necessità, hanno fatto sempre le istesse cose. Oggi si chiodano per difesa dei bastimenti le blinde e le corazze, piastroni di ferro tanto fatti: difesa proporzionale all' offesa delle moderne artiglierie. In ogni tempo altrettali ripari, con le debite proporzioni. Nel secolo passato, contro la moschetteria del nemico, si munivano i parapetti di bordo colle brande, colle materasse, col cordame vecchio, e con simili attrezzi: si diceva far la bastita. Nel cinquecento si metteva per rinforzo a tutta l' opera morta una muraglia di mattoni e calcina, uso ricordato dal Bartoli, donde venne il nome di murata a tutto il fianco del bastimento fuor d' acqua. I cavalieri di Rodi nell' arsenale di Nizza foderavano la loro caracca con piastre di piombo a botta di archibuso, e ne dà la descrizione il Bosio nella sua storia all' anno 1530. Nel trecento le navi e le galere si riparavano con una tesa continua di quegli scudi quadrati e grossi che, per essere inventati a Pavia,

⁵ FLORUS, I, 11. — CAESAR, De bell. gall. Lib. III, 71.

si chiamavano pavesi: e tutta la difesa pigliava il nome italiano di pavesata. Nel tempo delle crociate, per difendersi dalle macchine e dai sassi dei saracini, e dal fuoco greco, si coprivano di fortissima tettoja foderata di lamiera di ferro, e sopravi cuoja crude: si dicevano navi incamattate e barbottate: ne parla il Sanuto. I Pelasghi, i Greci, i Romani da remotissimo tempo mettevano graticci, plútei, propugnacoli, torri: e si chiamavano navi turrette, testudinate, catafratte. ⁶ Vedete quanti arcàvoli delle moderne corazze, e quanta necessità di simile difesa.

Terzo carattere è la moltitudine della gente: chè il servizio dei principi e la guerra non si fa senza uomini. Qualunque bastimento militare, o messo a quella maniera, porta a bordo dieci doppi di gente più che un simile bastimento da traffico. Siffatta moltitudine si vede nei monumenti antichi, nelle famose miniature del Virgilio, e nella bireme marmorea del Vaticano. Livio ricorda in più luoghi: ⁷ « Milites classarios, remigum turbam, et navales » socios. » Orazio appella i marinari: « O socii, » comitesque. » Svetonio narra di Augusto che sulle navi di Pozzuolo « Quadragenos aureos divisit » comitibus. ⁸ » Da costoro son venuti sin dal trecento i comiti e i sopracomiti, i compagni di albero, compagni di stendardo, compagni di quartiere: e dai compagni l'accompagnatura, indi l'equipaggio registrato dalla Crusca nel senso genericò di Ac-

⁶ HORATIUS, Epod. I, v. 2. — PLINIUS, XXXII, 1.

CAESAR, Bell. civ. III, 24, 28. — FLORUS, II, 2; IV, 11.

VEGETIUS, IV, 44. — POLIBIO, XVI, 7. — VIRG. VIII, 693.

⁷ LIVIUS, XXXVII, 16, et alibi.

⁸ HORATIUS, Lib. I, od. 6. — SVETONIUS, in Aug. 98.

compagnatura per viaggio. Or la gente di mare l'usa nel senso suo proprio a significare Compagnia determinata di marinari imbarcati sull'istesso bastimento per condurlo nel viaggio. Voce comune tra i maestri del mestiero più che non si pensa, frequente nei documenti antichi, e registrata dal cavalier Pigafetta, primo dei nostri che abbia fatto il giro del globo in tre anni, dal 1519, al 1521, avanti all'invasione dei gallicismi.

Finalmente il quarto carattere è la mobilità o attitudine al corso, che dipende dalle forme del bastimento, e dalla forza motrice. Le navi militari e principesche sono state sempre, e ancora sono, di garbo sottile e allungato, *naves longae*: preso l'aggiunto non mica nel significato assoluto, che debbano esser le navi più lunghe di tutte, ma nel senso relativo e proporzionale tra lunghezza e larghezza. Alle navi tonde, gonfie di ventre, larghe e tarde, si dà lunghezza tripla o quadrupla della larghezza; in quella vece alle navi lunghe si dà il sestuplo e fino il decuplo della larghezza medesima, per rendere il vaso snello e corsiero. Tale era la forma delle navi belliche, delle lusorie, e dei talamèghi usati dagli antichi; ⁹ tale delle galere nel medio evo, tale dei piróscafi al tempo nostro. Tutti i quali oltracciò sempre hanno avuto forza motrice libera e propria, e non soltanto il vento. Il vento è motore sommamente economico: perciò utile ai trafficanti. Ma ai principi e ai militari, l'incertezza e la fallacia del vento non tornano acconce: essi vogliono più che

⁹ SENECA, De beneficiis, VII, 20: « *Lusorias naves et cubiculatas, ludibria regum in mari lascivientium.* »

SCHEFFER, p. 102. — SVETONIUS, in Jul. 52.

si possa a piacer loro l'andare, il venire, l'assalire, il ritirarsi, il tornare alla carica, il volgere dove che sia, il dare o pigliar caccia, in somma il governare a talento, e secondo i principî della tattica militare. Perciò han sempre cercato forza motrice dipendente dal loro volere. Però le navi antiche di questa specie erano tutte a vela e a remo, come le moderne son tutte a vela e a vapore. Oggi la forza, pognamo, di cento cavalli, allora di trecento rematori. Allora la spinta delle pale dei remi, oggi delle palette nelle ruote, e dell' elice. Le testimonianze dei classici latini intorno alla necessità ed uso dei remi, sono tante e così note, che sarebbe nojoso volerle ricordare. Basti solo l'autorità del maestro della milizia romana, Vegezio, che dice: ¹⁰ « Non ventorum fla- » tibus, sed remorum pulsu (*bellica navis*) adver- » sarios percutit rostro, eorumque rursus impetum » evitat . . . Lacerti remigum victoriam praestant. »

IV. Ora riguardando alle due navi con occhio marinaresco, vediamo che non sono del genere delle navi lunghe, ma delle rotonde. Esse non hanno nè remi, nè rematori. Non graticci, nè plutei, nè propugnacoli, nè macchine militari da offesa o difesa. Le prore non sono rostrate. Il parapetto non giugne al ginocchio dei marinari che stanno in coperta. La gente tra tutte e due le navi somma a quindici persone, compresavi la femmina e il Padrone. Il timoniere in schiavina, sette marinari in giornèa, e cinque nudi. Non si vede nè lancia, nè spada, nè scudo, nè cimiero. Mancano gli ornamenti di lusso: specialmente l'aplustre, lo scùtolo, il corimbo, le

¹⁰ VEGETIUS, IV, 43.

tenie. Un albero solo, attrezzatura bassa, scala verticale, prua in terra, alloggiamento sul ponte. Dunque non sono navi militari, nè messe alla maniera militare per servizio di principi: ma evidentemente appartengono ambedue all'altro genere, che i Romani dicevano delle navi tonde, onerarie e da traffico: avvegnachè si mostrino belle e ornate, secondo il costume delle rappresentazioni votive.

V. Dunque l'importanza loro non è storica o guerresca, ma artistica, letteraria, e navale. Grande nondimeno per le ragioni che ho detto, e perchè le navi son due, conserve e uguali, una vicina l'altra lontana, l'una alla vela l'altra agli ormeggi, e l'una ci mostra ciò che l'altra ci nasconde: in somma perchè si spiegano a vicenda, e con segni e contrassegni ci assicurano la risoluzione dei nostri dubbî, e la risposta ai nostri quesiti. Ond'è che, dovendo passar sovente dall'una all'altra e volendole distinguere senza ripetere continuo la prima e la seconda, e senza altra inutile e noiosa circumlocuzione, sin dal principio alla marinaresca chiameremo la Lupa quella da presso a vele spiegate coll'insegna della lupa che nutrica i gemelli: e la Lince quella che ha preso sua posta presso al simulacro di Bacco, cui questa sorta di quadrupede era sacro. Le chiameremo con Virgilio: ¹¹ « Quid lynces » Bacchi variae, et genus acre luporum. »

VI. Niuno può dubitare che la Lince non sia ora giunta in porto. Le sue vele sono appena ripiegate sotto al pennone: due marinari stanno ancora in alto, tra i fionchi e le mantiglie, a ricattar

¹¹ VIRGILIUS, Georg. III, 264.

le manovre: uno è alla punta sinistra, sulle staffe del marciapiede, e tenendosi la verga sotto le ascelle colle braccia spenzolate in avanti, raccoglie la vela, come farebbe oggi un mozzo di vascello alla punta del pennon di maestra per serrare il trevo co' mattaffioni e le garzette: uno, al piè del dolone, rimette a bordo la vela di prua già mainata sul pennoncino, tirandola a sè per la ralinga del fondo: un altro marinaio monta sulla scala verticale per dar mano ai compagni: « Vela legunt socii. » ¹² La Lince non si è ormeggiata alla maniera militare, cioè colla prua al largo e la poppa a terra. Così facevano gli antichi nelle navi belliche, testimonio Virgilio che tante volte ripete: ¹³ « Ancora de prora » jacitur, stant littore puppes. » Così fanno oggi ancora i bastimenti da guerra o principeschi per esser sempre pronti a pigliare del largo. Al contrario la Lince si è volta colla prua alla riva, come le umili bilancelle e i piccoli bastimenti del tempo nostro. Ha legato il provese *pronexium*, *retinaculum*, ¹⁴ ad un anellone di pietra *dactylium*, scappellato per questo uso sulla sponda, e simile a quelli che si vedono in Terracina, in Civitavecchia, e quì in Roma presso Ponterotto sulla sponda destra del Tevere. ¹⁵ Finalmente appena arrivata, scarica le sue merci. Lo schifo, piccolo battelletto di tre

¹² VIRG. Aeneid. III, 533.

¹³ VIRG. Aeneid. III, 278: VI, 902.

¹⁴ SCHEFFER, de militia navali veter. Upsala 4.º 1654. pag. 151 « Religabatur funis antiquitus ad lapidem, anuli » specie, perforatum. » — ISIDORUS, XIX, 4; « Prosnesium. » GUALTERIUS, ex Polluce, Libro X cap. 30; « Dactylius »

¹⁵ Bullett. cit. 1866, p. 67.

soli banchi, è alla riva; la nave ha gittata la palancola dal giogo di prua alla banchina del molo; e il marinaio ha fatto già tre passi per menare all'emporio la grand'anfora o diota, ch'ha 'n collo.

La Lupa ha tratto in inganno più d'uno che, vedendola a vele spiegate, si è fitto in capo la sua partenza. Ma il fatto è che la Lupa arriva a vele gonfie proprio adesso nel porto, e governa per raggiungere la sua conserva, e per mettersi vicino alla stessa posta del molo. L'artista pratico del mestiere, diretto nel disegno dai marinari e dagli esemplari che aveva sott'occhio in quel gran porto, ha espresso l'arrivo a chiunque si intende alquanto di manovra navale, a chiunque conosce la posizione del Porto romano rispetto all'orizzonte: cioè la giacitura del lido sulla linea di Maestro a Scirocco, e la perpendicolare o traversia a Libeccio. Ciò posto si vede che la Lupa è entrata dalla bocca di Levante, che rileva per l'anca la punta del molo sinistro, che già maschera in parte il faro, e già si caccia avanti al Nettuno messo sulla platèa dell'antemurale innanzi alla porta della lanterna. Il Nettuno gigantesco presiede alla tranquillità interiore del porto: perciò frena abbasso colla destra il del-fino, simbolo delle tempeste; perciò leva in alto il tridente spuntato, emblema della calma. Già la Lupa si trova addossata alla riva più della Lince, la quale certamente non si parte, e pur ha la poppa al di là del Nettuno. Già non si vede più niuna delle due bocche del porto per uscirne: ma solo si presenta avanti il braccio concavo del molo destro. Là fa la prua, sul rombo di Ponente Maestro, murata

la bassa vela sulla sinistra presso al safone, ¹⁶ il pennone bracciato alla destra quasi parallelo alla chiglia, e la scotta già lasca sulle alette, *peritonaea*, di poppa. La vela cuopre l'albero, il vento è dal largo, e il grembo gonfio dal vento diforano porta in terra. In terra pur guardano quei tre del sacrificio. Il mare è grosso, i pesci guizzano sul dorso e nel cavo de' flutti. Le onde alte e spesse: se ne contano cinque sotto la carena, e queste digradando con altre onde in prospettiva più piccole, e tutte sull'istessa linea, vanno difilate verso il molo per accennare che su quell'unico solco governa la Lupa a fin di mettersi sottovento a lato della compagna. Questa è arrivata altresì dalla istessa bocca, coll'istesso vento, e nella stessa maniera. Per segno tiene tuttavia il pennone non in crociera, come dovrebbe, ma orientato alla banda e parallelo quasi alla chiglia, al paro del pennone della Lupa: indizio certo che con siffatta bordata si arriva al molo, e non si esce dal porto. Volete di più? Ecco sulla Lupa un marinaio che maina la vela di prua, un altro che stringe i sustini e guata alla riva per serrare in tempo le altre vele, e il terzo nello schifo che scioglie il frenello del timone. Moltiplico talvolta gli argomenti, o Signori, non tanto per provare l'assunto mio quando si allontana dalle opinioni fin qua ricevute, quanto per descrivere il monumento, e per mostrarvi che l'ho attentamente considerato. Altrimenti ora basterebbe dire che la nave è sotto vela, col vento del largo, la bordata in terra, e la prua al molo per conchiudere che

¹⁶ CAECILIUS, ISIDORUS, ET FORCELLINIUS. - V. p. 69.

arriva. Ma aggiuntovi il cumolo di tante altre e stringentissime prove, la cosa mi sembra ridotta all'evidenza. Perciò conchiudo con Virgilio: ¹⁷

« Jam portum tenet, et pleno subit ostia velo. »

VII. Questa è la ragione che manifesta certamente il significato del sacrificio e delle corone, e con molta probabilità spiega pur le arcane lettere scritte sulla vela. Ma, volendo procedere ordinatamente, prima mi bisogna ricordare che le due navi sono da traffico, come ho dimostrato; e aggiungere che l'artista tra le diverse specie di mercatorie, frumentarie, vinarie, olearie, e simili, ha voluto chiaramente indicarci anche il traffico speciale di queste due navi. Sarebbe omissione troppo grave non volerlo dire e vedere quando l'artista ce lo dimostra; e molto più quando con questo si ribadisce la esposizione di tutto il concetto. Il traffico, al quale attendevano la Lupa e la Lince, era notissimo in Roma, in Porto, ai poeti, ai classici; e il monumento ce ne dà ampia dimostrazione. Vedete voi dove è ormeggiata la Lince? All'emporio. In qual parte dell'emporio? No certamente alla punta del molo destro ove presiede ai mercati il Genio dell'abondanza in larga e discinta veste: non già nel mezzo del molo sinistro ove sorge a segno dei magazzini frumentari il simulacro dell'Annona navale, col faro acceso sul capo, tutta coperta e stretta a parsimonia: ambedue nondimeno felici delle corone e delle cornucopie che hanno nelle mani e della leti-

¹⁷ AENEID. I, 405. et V, 282: « *Vela facit tamen, et velis subit ostia plenis.* »

zia che diffondono nel popolo romano. Non colà dove, sotto l'insegna della grand'aquila imperiale, dovevano risiedere i prefetti, le guardie, i vigili del Porto. Non finalmente presso all'arco trionfale, dove la quadriga degli elefanti mena il benemerito o per i primi disegni, o pe' seguenti ristauri del Porto medesimo, o per l'utilità perenne che ai Quiriti proveniva dall'Annona marittima e dall'abbondanza del pubblico Commeato. Non è colà sua posta. Sì bene al lato destro del molo, che accenna al fondo parimente destro della darsena, dove è stato trovato questo stesso bassorilievo, ed altre anticaglie, e sculture navali di minor pregio: dove ciascuno può vedere, come io ho riveduto in questi giorni, un andare continuo di magazzini, e dovizia d'anfore d'ogni grandezza; e potrebbesi ancora discernere, se non fosse stato ricoperto, il pavimento di un tempio o di altro pubblico edificio, condotto a mosaico con petruzze bianche e nere, e con rappresentanze di linci, di pantere, di delfini, e di ornamenti navali e bacchici ¹⁸. Chi presiede a quel portico? Un nume scolpito pur di figura gi-

¹⁸ Da quegli scavi sono venute alla luce alcune iscrizioni, e la seguente del Bullet. Maggio 1864, p. 82.

PRO · SALVTE · IMP
M · AVRELI · COMMODI
ANTONINI · AVG
PII · FELICIS
LIBERO · PATRI
COMMODIANO
SACRVM
IVNIA · MARCIANE
EX · VOTO · FECIT

gantesca, coronato di pampini, ornata la faccia ridente di grappoli, col tirso nella sinistra, il cratère nella destra, e la pantera allato. È Libero, Lièo, Dioniso, Bacco: è desso che presiede e segna l'emporio vinario. Ai suoi piedi non ha luogo, nè potrebbe averlo, una fontana: fosse pure di quelle dolci, chiare, e fresche acque che ci consolano leggendo il Petrarca. Qualcuno ha parlato della fontana al miraglio della luce fotografica ¹⁹. Ma nell'originale non altro si vede sculto sul piedistallo di Bacco, se non tre Ninfe seminude che versano liquore da una grande anfora a due manichi, rovescia, e con ambedue le anse e la bocca allo 'ngiù: vaso totalmente simile a quello che il marinaio porta all'insù: quasi per segno che, venute le barche, abbondano i liquori generosi all'emporio. Là è la posta della prima nave, che chiamiamo la Lince. Là parimente volge la seconda, e per la stessa ragione. Non basta: chè altri fatti mettono la cosa fuor di dubbio. L'ornamento principale della Lupa sulla prua, insegna, figura, o tutela dell'acrostolio anteriore, scolpito e messo in mostra sul pezzo più rilevato e solenne in testa alla nave, è un Bacchetto ²⁰, condotto come ripetizione perfetta e solenne di quel desso che presiede all'emporio. Gli stessi pampini, e grappoli, e tirso, e pantera, e postura che si vede di pietra in terra, è ripetuta di legno sulla nave.

¹⁹ HENZEN, 17.

CIVILTA' CATTOLICA, 222.

²⁰ HENZEN, pag. 18.

CIVILTA' CATTOLICA, 224.

Così stanno nel Virgilio del Vaticano il pístrice, la chimera, la scilla, e il centauro scolpiti sulle navi d'Enea ²¹. E come se ciò non bastasse, eccovi sulla testata dell'acrostolio medesimo sculti tre otri. « Hircinus uter vinarius. ²² » E sull'acrostolio della Lince un altro Bacco a mezzo busto. Ed il primo marinaio, che di là scende in terra, scarica il vino coll'ánfora in collo. Dunque sono due navi vinarie, di quelle che menavano al Porto e a Roma il falerno, il chio, il céculo; di quelle che portavano ai padroni, ed ai mercadanti, ricchi guadagni: simili nell'ufficio alle barche che si vedono sulla Colonna trajana, delle quali tratta il Bellori, lo Scheffero e il Giraldo ²³: « Naves antiquae diversa sortita sunt vocabula, a rebus videlicet quae in eis deferuntur... » Frumentariae a re frumentaria, annotinae ab armentis convehendis, ab equis hippagines, et vinariae a vino. » Navi delle quali parlano Plinio e Cicerone. E il frammento di villa Wolkonsky mostra gli ordini delle ánfore con che si caricavano.

VIII. Queste ragioni mi hanno condotto a voler determinare, per quanto si può, la grandezza assoluta della nave che abbiamo scolpita nel nostro monumento. Non vi dirò le vie diverse che ho battute, ma sì che tutte mi hanno rimenato ad una sola e

²¹ ANGELO MAI, Virgilio e Omero del Vaticano, tavole 41. 42.

²² PLINIUS, XXVIII, 18.

²³ BELLORI e SANTI BARTOLI, La Colonna trajana.

SCHEFFER, De militia navali veterum, 262.

LILIUS GIRALDUS, De re nautica, cap. XVIII Basilea 1580. p. 625, lin. 25.

medesima conclusione. Segno che mi sono apposto al vero. Segno che l'artista è coerente a sè stesso: e che, nel trattare le parti della nave, ha voluto tanto l'arte romana dimostrare che il suo lavoro più quasi esser dovesse modello geometrico, che disegno, come dicono gli artisti, dimostrativo.

Ho preso dunque per elemento proporzionale la vela maestra, nella quale può veder chicchesia modellate e distinte tutte le parti; le costure, il sopraggitto, il midollo, le ralinghe, gli occhielli, le bende. Un artista inesperto avrebbe potuto segnare su quella gran vela le divisioni a suo talento, in quel numero che più gli fosse piaciuto: sicuro che pochi avrebbero posto mente alla sua licenza. Ma no, il nostro artista ha scelto un numero costante, a retto divisamento, ed ha segnato per tutta la distesa della vela, dalla testiera al fondo, quattordici costure, quattordici rimessi, quattordici rinforzi, e quattordici teli, che i marinari con proprio vocabolo chiamano ferzi: voce che, quantunque manchi alla Crusca, è pur registrata dal Crescenzo, dallo Stratico, dal Carena, dal Fanfani, ed ha l'esempio del Pulci nel Morgante. Ora ciascun telo o ferzo, che vogliam dire, non può esser maggiore di tre palmi di misura romana; cioè di centimetri settant'uno (0,71): e perchè i ferzi sono quattordici, segue che la vela di quattordici teli deve esser larga quattordici volte settant'un centimetro, cioè metri 9,94: dove, prescindendo dalla piccola frazione, e per abbondare quanto più si possa, metteremo in numero rotondo dieci metri. Ma nel modello la medesima larghezza di metri dieci è rappre-

sentata con m. 0,40: dunque il modello stà al vero come centimetri quaranta a metri dieci: come quaranta a mille; come quattro a cento; come uno a venticinque.

Le medesime cifre ritornano pigliando la statura media degli uomini che stanno sulla nave, o la media comune delle tavole che ne lasciano il bordo, o la proporzione media dello schifo che la segue. Per esempio, dando ai tavoloni del fasciame la consueta misura di m. 0,73; e moltiplicatala per tre, che tante sono le tavole nel modello con altezza di nove centimetri, abbiamo l'altezza assoluta e la relativa dell'opera morta; e torniamo alla stessa proporzione: cioè che il modello sta al vero, come uno a venticinque.

Ora la lunghezza della Lupa da ruota a ruota nel modello è di m. 0,60: dunque la sua lunghezza assoluta è di m. 15 pari a palmi del passetto romano 67. 1.

La larghezza al baglio maestro, per esser nave tonda, sarà di un terzo o poco più: cioè m. 0,16: che moltiplicati per la costante, nella indicata proporzione, cioè per venticinque, darà m. 4: pari a palmi romani 17. 9.

L'altezza, senza il parapetto, è nel modello m. 0,055; dunque ridotta al vero sarà metro 1,375: che, raddoppiata per l'opera viva sommersa sott'acqua, ci dà l'altezza vera e totale della stiva nel centro uguale a metri 2,75: pari a palmi romani 12.3.

Da queste tre dimensioni possiamo avere la portata in misura cubica, e in peso. I nostri marinari del trecento la valutavano a botti, come dai

documenti di quella età. Poi dalla botte rotonda venne il tonello, il tonnelletto, e la tonnellata moderna, che equivale in peso a tre mila libbre; o, come oggi si dice, a mille chilogrammi; ed in misura cubica equivale a un metro cubo. I Romani valutavano la portata delle navi ad anfore; e talvolta a moggi per gli aridi. Plinio²⁴ parla dei cento venti mila moggi di lenti messe per savorra alla nave di Cajo principe. E Livio:²⁵ « Navem que » plus quam tercentarum amphorarum esset. » In ogni tempo la portata si è dedotta dalla trina dimensione, e sempre esprime la capacità della stiva o del corpo del bastimento. Questa capacità dai marinari si chiama stazzo: voce usata dal Caro nella traduzione dell'Eneide²⁶: « Inimicam findite rostris Hanc » terram, sulcumque sibi premat ipsa carina.— Ite » di tutta forza, Con tutti i remi e si pignete i » legni, Che si faccian da lor canale e stazzo ». Qui è chiaro che stazzo non è termine comune, ma proprio e marinaresco, per meglio volgere e indicare nel volgar nostro il *sulcum* dell'originale: cioè la forma e capacità della carena stampata nella sabbia; la quale, come si modella alla figura e al corpo della nave medesima, così mostra la grandezza e capacità sua, e la quantità delle cose che potranno star dentro. Or volendo ridurre lo stazzo a misura, che i marinari dicono stazzare, si pigliano le tre dimensioni medie (dico medie, perchè il corpo

²⁴ PLINIUS, Lib. XVI, 40

²⁵ LIVIUS, XXI, 63.

²⁶ VIRG. X, 196.

del bastimento non ha figura geometrica regolare, ma in diverse maniere rientrante, abbarcata, e di più linee rette e curve) e il prodotto delle tre medie esprime la portata. Nel caso nostro, come potrà ciascuno verificare da quanto ho detto, e da quanto dirò, specialmente intorno al lancio di prua e di poppa, la media di lunghezza è m. 9, 50 : di larghezza 2, 65 : di altezza 2. Il loro prodotto è metri cubi 50, 35 : cioè la portata di cinquanta tonnellate e un terzo. Tutta la stiva pel carico.

Questa era la portata comune delle navi che al tempo dei Romani facevano il traffico del vino e si misuravano ad anfore. Cicerone ²⁷ nelle epistole scrive così: « Naves onerariae, quarum nulla » minor duum millium amphorum. » E Plinio: ²⁸ « Magnitudo navium ad terna millia amphorum. » Cioè la portata tra le due, e le tre mila anfore. Ora l'anfora pareggia venticinque litri : quindi mille anfore sono venticinque mila litri. Ma il litro di acqua stillata pesa un chilogrammo ; dunque venticinque mila litri di vino (gravità specifica quasi uguale a quella dell'acqua stillata) sono in peso venticinque mila chilogrammi : cioè venticinque tonnellate metriche, di mille chilogrammi l'una. Dunque le navi indicate da Plinio e da Cicerone di due, o tre mila anfore, erano quelle che oggi si direbbero di cinquanta o di settantacinque tonnellate. Questa precisamente è la portata delle barche che anche adesso fanno il traffico del vino a Genova, a Napoli, a Ci-

²⁷ CICERO, Ep. fam. XII, 15.

²⁸ PLINIUS, VI, 22.

vitavecchia, e per tutto il Tirreno. Il fiume, il mare, le spiagge nostre sono le medesime. Quindi barche dell'istessa portata allora, come adesso, nel mare, a Porto, nelle fosse, sul Tevere, agli emporî della capitale. Di che Livio: ²⁹ « Aediles porticum unam » posuerunt extra portam.....emporio ad Tyberim » adjecto.» E là dovevano mettere o trovare il deposito di tutte quell'anfore, i cui rottami ancora esistono, e in così gran quantità, da formare un monte: come è stato dimostrato dal signor Reifferscheid e dal commendator de Rossi ³⁰.

IX. La nave del bassorilievo si abbellà, e fa vaga mostra del carbasso. Il Padrone ha voluto che nella festa del ritorno, nella rappresentanza votiva, e nella memoria dei posterì stesse spiegata a nobil comparsa la vela di rispetto, ornata e dipinta: e fecevi ritrarre la lupa che nutrica i gemelli. Questa è per me la ragione del nome che le ho posto: questo è per tutti l'emblema romano sopra nave romana. Emblema messo a doppio per esser veduto da ogni banda nella stessa maniera. La meraviglia destata da siffatta pittura prova la rarità del monumento, unico di questa specie e grandezza: ma non unico ricordo delle pitture che gli antichi mettevano e i moderni mettono tuttavia sulle vele, anche delle più umili barche dei pescatori. Qualcuno ha ricordato Alcibiade che portava vele porporine, come

²⁹ LIVIUS, XXXV, 10.

³⁰ Origine ed età del monte Testaccio in Roma. Bull. 1865. p. 6, 235.

dice Ateneo ³¹. Lo stesso ripete Plutarco di Cleopatra. Plinio attribuisce ai capitani d' Alessandro le vele dipinte di più colori. Svetonio dice altrettanto di Caligola. Ezechiele, citato dal Cavedoni, ricorda le vele di Tiro, « Cui byssus varia de Egipto texta est in velum. » Noti per le stampe i vetusti monumenti egiziani, che sovente ci mettono sott'occhio navi a vele versicolori. Io aggiungerò più altri fatti e più stringenti al proposito nostro ³². Catullo ritocca il precetto che ebbe Tesèo da suo padre intorno alla vela bianca ed alla nera. Di nero è dipinta la vela dell'eroe che abbandona Arianna nel dipinto ercolanese. Giovanni Villani, parlando degli ambasciatori che dicevano arrear notizie della morte di Corradino, scrive così: « Come » furono arrivati a Vinegia fecero fare alle loro galere vela di panno nero, e tutti gli arredi. » Nei bassi tempi si dipingevano sulle vele dei bastimenti militari, e mercantili e pescarecci, tritoni col nicchio,

³¹ ATHENAEUS, XIII.

PLINIUS, XIX, 1.

SVETONIUS, 73.

EZECHIEL, XXVII, 7.

³² CATULLUS, Argon. circa med.

» *Funestam antennae deponant undique vestem,*

» *Candidaque intorti sustollant vela rudentes.* »

GIOVANNI VILLANI, Cron. VI. 66.

A. JAL, Arch. nav. I, 481.

PITTURE di Ercolano, II, 97.

FRANCESCO DA BARBERINO, Documenti di Amore 4.^o

Roma, 1640, Docum. IX, sotto Prudenza p. 262.

cavalli marini, sirene natanti, delfini briosi, sfingi, áncore, tridenti : i leoni di san Marco , i leopardi d' Inghilterra, i gigli di Francia, le croci di tutte le forme e colori. Si vedono non solo nei monumenti di Guglielmo il conquistatore, e delle Crociate; ma ancora nei sigilli privati delle città marittime, nelle stampe dell'Hondius, del Callot, dell'Holbein. Nel cinquecento le vele erano a due colori, un ferzo bianco ed uno azzurro: per lutto si tignevano di nero, e si coprivano di gramaglie: Ne ho fatto ricordo nella mia storia della battaglia di Lepanto ³³. Ed oggi che noi parliamo, raro è tra i pescatori dell'Adriatico, uomini tenaci delle vecchie tradizioni, raro è colui che non porti dipinta sulla vela del suo trabáccolo o del suo bracozzo (così li chiamano) la Madonna di Loreto, sant'Antonio di Padova, o le Anime del purgatorio. Questo ultimo dipinto, sino al principio del nostro secolo, prevaleva tra i pescatori del Mediterraneo , insieme con san Francesco di Paola , la Croce , e più maniere di stelle. Non è quindi da meravigliare che le navi private dei Romani portassero la lupa , emblema comune di tutti i Quiriti. Anzi io penso che dal costume antichissimo di metter la lupa dipinta nelle vela (lupa che dovea staccar per scuro sul bianco della tela) sia venuto a noi il proprio vocabolo col quale chiamiamo lupo (non corvo , nè orso, nè carbone) la vela nera: come a dire tutta dipinta di quel medesimo colore , di che la lupa romana ne tingeva

³³ M. A. Colonna alla battaglia di Lepanto. p. 169.

una parte. Vocabolo classico, e ricordatoci sin dal trecento nei documenti di amore di Francesco da Barberino, così:

- » Se vuoi passare ascoso, Vela bianca pon gioso.
 » Ergi la negra oscura, Che ha nome lupo, e cura...
 » E manda su il gabbiera, Attorno per vedere.

X. Le Corone presso gli antichi erano simbolo generico d'ogni cosa lieta e perfetta. Onde Schef-fer: ³⁴ « Coronae enim priscis laetum quid perfe-
 » ctumque significabant ». Nella marineria special-mente si usavano per indicare l'arrivo delle navi al porto: la più lieta e perfetta gioja dei naviganti che ritornano sicuri alle case loro, dopo lunghi viaggi e pericolose fortune. Per questa ragione la Lupa ha messo fuori gli emblemi dell'arrivo: corone alla poppa, corone al calcese; corone conteste di fron-di, e tenute da figure alate. Vittoria pacifica, pacifico emblema, non guerresco: perchè quella nave senz'armi, senza difese, senza remi, e senza gente, non poteva aver vinti altri nemici che la contrarietà degli elementi; nè aver ottenuto altro vantaggio che nel traffico; nè altra vittoria conse-guita che il ritorno. Onde sant'Ambrogio, ³⁵ parago-nando il corso delle navi in mare al corso delle qua-drighe nel circo, conchiude che la vittoria è delle navi. I cocchî, dice, corrono in vano, perchè vuoti:

³⁴ SCHEFFER, 201.

³⁵ S. AMBROSIUS, Exameron, lib. V, 11.
 GIRALDUS, cit. p. 613, lin. 10.

non così le navi, perchè carche di merci. La quadriga non vince se non giunge prima d'ogni altra: le navi vincono tutte e sempre; basta che arrivino per esser coronate. La Vittoria è data in premio del ritorno. « Nemo vincitur quicumque pervenerit. Omnes puppes quae pervectae fuerint coronantur: » ubi palma merces salutis, et Victoria prae- » tium regressionis est. » Vittoria e palma di pace. Che se l'emblema della nave qui presente avesse a significare vittoria di naval battaglia, esso sarebbe rostrato: avrebbe il globo, la spada, l'elmo, l'asta, lo scudo, o qualche altro di quei tanti segni che in diverse maniere sulle medaglie imperiali esprimono vittorie guerresche. Nulla di tutto ciò. Ma perchè le corone conserte di frondi da sè non avrebbero potute sostenersi, nè dar bella mostra, l'artista le ha poste, come si usava, nelle mani di due figure alate; che l'una posa il piede sulle nude tavole di poppa, e l'altra sul pomo dell'albero di maestra. Questo è il modo del collocare le corone sulle navi per segno dell'arrivo nel porto: di che tante volte parlano i classici, e Virgilio ripete in più luoghi: ³⁶ « Portum tetigere carinae, puppibus » et laeti nautae imposuere coronas. »

XI. Anche il sacrificio esprime l'arrivo: perchè il primo pensiero di chi navigando si è legato col voto, nel riveder la terra, è sciogliere le promesse fatte ai protettori superni. Onde Livio dice: ³⁷ « Scipio

³⁶ VIRGILIUS, Georg. I, 330.

³⁷ LIVIUS, XXIX, 27.

SVETONIUS, Aug. 98.

S. AMBROS. Exam. V, 11:

» ut in conspectu terrae fuit precatus deos ut bono
 » reipublicae foret. » E Svetonio: « Vectores nau-
 » taeque de navi.....quae tantum quod appulerat,
 » candidati, coronatique, et thura libantes, fausta
 » omina, et eximias laudes congesserunt. » E santo
 Ambrogio, parlando dei naviganti che tornano al
 porto: « Hi solvunt vota servati ». In somma i voti
 de' marinari son proverbiali. Di più nel caso no-
 stro il sacrificio fatto a bordo, sopra nave che ar-
 riva senza segni di disastro, senza alcun avaria,
 senza aver nè alberi rotti, nè vele squarciate, nè
 manovre perdute; anzi pomposamente ornata a fe-
 sta, per quanto compete a bastimento mercantile;
 sacrificio al quale non pigliano parte veruna i ma-
 rinari, ma soltanto il Padrone, la Donna, e il Servo,
 manifesta l'intenzione di colui che ordinò e pose
 il monumento per ricordare la sua domestica e pri-
 vata prosperità. Pro salute, itu, reditu, incolumi-
 tate: formole ben note nelle antiche iscrizioni
 private e pubbliche. La Donna è nel mezzo, ac-
 concio il capo alla foggia usata nel tempo di Set-
 timio Severo: donde si è tratto argomento a de-
 terminare l'epoca della scoltura. Essa tiene aperta
 tra le mani l'acerra dei profumi: innanzi è l'ara,
 e il fuoco. Alla destra il Padrone, in abito sempli-
 cissimo e succinto: ma vesti, costume, e fisionomia
 romana. Col braccio steso sollecita il Servo, che
 dalla sinistra muove alla sua chiamata e gli porta
 la pátera e il cálato per far le libagioni e offerire
 le primizie della sua merce al suo nume tutelare.
 Onde Virgilio: ³⁸

³⁸ VIRGILIVS, Eclog. V, 66. Le forme del cálato, come

- » Hilarans conviviam Bacco...
 » Vina novum fundam calathis Ariusia nectar...
 » Haec tibi semper erunt et cum solemnibus vota...
 » Reddemus ».

Similmente Orazio : ³⁹

- » Sive jactatam religaret udo
 » Littore navim
 » Liberum . . . canebat. »

In somma il Padrone chiede il cálato, o vaso pocillare, o simpullo, consueto nei sacrifici bacchici, e nelle feste vinali; e specialmente nei sacrifici marinareschi, come in quello di Enea si legge: « Stans »
 » procul in prora pateram tenet..... et vina li-
 » quentia fundit. »

Niuno dei marinari fa vista di addarsene. Uno màina il dolone di prua, uno scioglie il timone di poppa, uno governa l'aggiaccio a sinistra, uno caccia la testa tra il sartame a destra, uno seduto a piè dell' albero colla piccozza spacca una tavola, e l'ultimo ritto in piedi guarda il taglio, e volge le spalle al sacrificio. Dunque sacrificio di privato vantaggio, e di privato padrone.

—
 vaso o calice vinario a larga bocca, si vedono disegnate nel monumento prodotto del Montfaucon, *Antiquité expliquée*: suppl. T. III, p. 67, e sono forme simili a queste del monumento portuense.

³⁹ HORATIUS, Lib. I, od. 27.

VIRGILIUS, V, 774.

Indi la conclusione : le navi sono due, a vela e non a remo, conserve, rotonde, onerarie, vinarie, di due mila anfore : arrivano in porto, e vanno all'emporio. L'occhio umano, simbolo non ignoto di Osiride e di Bacco, ⁴⁰ pende da eteree catene avanti alle due navi, fattovi scolpire dall'ordinatore del monumento votivo, perchè non era nè poteva stare a quel modo nel Porto. L'occhio fatale, e la prudenza, han vinto il fascino della malignità. Viaggi felici, grandi guadagni. Il Padrone è lieto, ha fatto voto, e chiede la patera per libare al nume suo tutelare. Pone il monumento, ricorda i beneficî ricevuti, e scrive sulla vela dipinta le iniziali lettere del suo voto: V. L. Votum Libero. Il voto è a Bacco. ⁴¹ « Liber et alma Cae- » res. Candide Liber ades. Supplicatio ad Liberi » Liberaeque fuit. Liberum canebat, sive religaret » littore navim. » Finalmente Apulejo dà l'ultima mano, parlando della nave, del carbasso, e delle lettere scritte sulla vela, del significato e del fine delle medesime. « Carbasus litteris ingentibus votum » progerebat. Eae litterae votum instaurabant, de » novi commeatus prospera navigatione. »

Queste, a parer mio, sono le avventure che ci vogliono ricordare le due navi : questa è la natura, qualità, grandezza, e rappresentanza loro nel Porto

⁴⁰ P. MONTFAUCON, *Antiquité expliquée*, supp. II, 159.

AUSONIUS, *Epigr.* 30. — PLUTARCO.

⁴¹ VIRGILIUS, *Georg.* I, 7.

TIBULLUS, III, 6.

LIVIUS. XLI, ult.

HORATIUS, lib. I. od. 27.

APULEIUS, *Metamorf.* XI, 16.

romano. La qual dichiarazione, perchè armonizza con tutti i fatti voluti indicare nel monumento, e non ne lascia fuori nè sì oppone ad alcuno, farà meglio conoscere la parte artistica e marinaresca del monumento, alla quale ora esclusivamente mi volgo.

XII. Comincio dalla prora: sarò breve, non voglio abusare della vostra bontà. Oggi non parlerò che dello scafo, del dolone, e del governale. Rimetto ad un' altra tornata il discorso delle vele sovrapposte in tre ordini sopra lo stesso albero e lo stesso pennone: parte la più importante e bella di questo monumento, parte che risolve molte difficoltà intorno alle vele romane, fin quì non potute spiegare. E intanto avverto che, per esser uguali le due navi, ciò che fia detto dell' una, vale anche per l' altra.

La prora, scrive Isidoro *quasi priora*, è la parte anteriore, la faccia della nave. Le nostre barche hanno prua bassa, e senza altro fornimento od ornamento che l' aerostolio anteriore, il quale nel modello si solleva m. 0,05; cioè un metro e venticinque centimetri, ridotto al vero. Noi lo chiamiamo capione da capo, quando termina in figura di mezza sfera, simile al turbante turchesco: lo chiamiamo polena da polo, quando è messo alla punta estrema sull' asse maggiore della nave, e termina in figura distaccata. I Romani altresì ponevano sull' acrostolio anteriore qualche figura; e, secondo l' opinione di molti, anche la tutela.⁴² Di fatto le navi di Enea,

⁴² SCHEFFER, 173.

LIPSIUS.

FORCELLINI, voce Tutela.

dipinte sul Virgilio del Vaticano, portano a prua l'immagine scolpita del loro nome. Luciano nel dialogo intitolato *Navigium et vota*, parlando della gran nave chiamata Iside, dice che portava l'immagine della dea a prua e a poppa: « Cognominem navis deam » Isidem utrinque habens. » I Romani sull'acrostolio anteriore scolpivano talvolta un elmo, o la testa di un cavallo, o di qualche altro animale; un monte, un albero, un fiore: talvolta una semplice voluta: spesso l'immagine di alcun nume. La scelta facevano come dice Scheffer:⁴³ « Ut » hujusmodi eligerentur dii, qui uniuscujusque insti- » tuto faverent... hoc est ut milites haberent Mar- » tem, mercatores Mercurium, alii alios negotio suo » convenientes. » Nel caso nostro hannovi scolpiti due Bacchi, e tre otri; perchè al loro traffico convenienti.

La ruota di prua fa grande sporgenza sulla chiglia: il lancio tra le due perpendicolari, ridotto al vero, si misura a cinque metri. E là voi non vedete nè il rostro, nè il tagliamare, nè gli occhi delle escúbie, nè le finestrette sotto coperta, nè appresso portelli, o remi: ma solo il garbo del bastimento atto a navigare sul mare, sui bassi fondi, e sul fiume. Garbo totalmente simile a quello delle navette che ho vedute sul Nilo, e sul mar Rosso: piccole onerarie di antiche forme, e che là chiamano bàgale. L'opera morta è formata con tre corsi di tavole *tabulae*, ed altrettante piccole cinte *robora*, maestrevolmente accavallate sul commesso. Passo passo,

⁴³ SCHEFFER, 171.
G.A.T.CXCII.

verso poppa, si mostrano e modellano i fianchi *latera*, la coverta *constratum*, le coste *statumina*, il fasciame *tegumentum*, il commesso *contextus*, il legame *compago*, la *stiva forum*, la *chiglia spina*, i parabordi *repagula*, la bitta *columnae*, quattro bittoni all'atrépice per dar volta ai cànapi *ton-sillae*, tre monachetti alle spalle per l'istesso servizio *paxilli*: viene finalmente la poppa *quasi posteriora*, dice Isidoro, e quivi l'alloggiamento *tugurium*, e il timone *gubernaculum*.

XIII. La poppa insin qua è la parte più nobile e più ricca di qualsivoglia bastimento. Ivi il navarco, il nocchiero, il pilota, e gli ufficiali principali. La poppa della Lince che sta più lungi da terra, quantunque ferma nel porto, è quasi coperta dal gigantesco Nettuno: non così quella della Lupa che, per esser più vicina alla riva ed agli spettatori, si scopre tutta dalla parte destra. Poppa rotonda, alquanto meno lanciata della prua, più alta di tutto il corpo, fasciata in tondo, con doppio giro di cordoni e di cinte; e accresciuta con due alette, che formano bàtolo sporgente ed intagliato. Gli ornamenti analoghi alla struttura e qualità della nave. L'ansercolo o chenisco sulla ruota; voluta simile al collo lungo di uccello acquatico, messovi per simbolo ed augurio di perpetuo galleggiamento. Il fanale, segno di precedenza sulla compagna. La figura che sporge la corona del ritorno. Per di fuori una Venere con due Amorini, i quali spiegano in arco il velo della dea. Ornamenti e pitture comuni alle navi di ricchi mercadanti, e di padroni littorani, come dice Orazio. ⁴⁴ Ma

⁴⁴ HORATIUS, lib. I, od. 12.

senza sfoggio di bandini , di finestrette , di gallerie ; e quel che più monta, senza l' aplustre, senza lo scütolo, senza il corimbo, senza le tenie, senza la dieta: cioè senza alcun fregio militare o sontuoso.

XIV. L' alloggiamento della marinaresca è sulla tolda: perchè di sotto nei bastimenti mercantili devono esser messe le ànfore o le merci; e di sopra non si ha a combattere. Va dall' albero di mezzo, sino alla ruota di poppa: opera morta di legname impalcato, senza spallette o bracciali. Una porta laterale, due finestre circolari, la camera *penetrabile* invisibile nel marmo, *cavo sub fornice puppis*, come disse Tertulliano : ⁴⁵ e una scaletta esterna di sette gradini per la quale si monta al soffitto o palco, ove il Padrone offre il sacrificio del ritorno e si prepara alle libagioni.

Le forme di siffatto alloggiamento si vedono sovente ripetute ne' monumenti antichi, specialmente in tutte e tre le barche del sarcofago borghesiano. I romani lo chiamavano *tugurium*, e i nostri marinari lo chiamano tuga. Non ha le nobili decorazioni della *diaeta* ove riducevasi il pretore ; nè gli ornamenti del tabernacolo , dimora de' tribuni, dei centurioni e dei prefetti, espressa più volte nel Virgilio del Vaticano, e nelle medaglie antiche.

XV. Il timone *gubernaculum* è alla latina, doppio, messo ai due lati, formato a foggia di pala, e tenuto alle spalle di poppa, come un gran remo. Il piccolo timone e leggero delle piccole barche si poteva maneggiare e attrezzare come il remo ordinario: pote-

⁴⁵ TERTULLIANUS, Carmen de Jona et Ninive.

van bastargli uno o due anelli di ferro *ansae*, uno o più stroppi di corda al ginocchio, *struppi*; poteva appuntarsi sur una forcola *furculam*, o vero uscir fuori da un portello *columbarium*. Foggie visibili e comuni negli antichi monumenti. Non così il timone di una nave di cinquanta e più tonnellate: non così il timone grosso e pesante si poteva tenere e governare col mare tempestoso. Quali erano i legami del timone? Finalmente questo monumento risolve le dispute ancor vive tra gli eruditi, e spiega il passo di Vegezio tuttora inesplicabile. Ecco la forma, e i legami del grosso timone navaresco, come ci sono dati dal nostro bassorilievo: ecco i nomi e le parti ad una ad una. Capitolo importante ed arido del discorso, che nè omettere nè ornare più che tanto potrei.

L'àssero o anima del timone *asser*, cioè quel pezzo principale di legno grosso e rotondo, che forma tutta la lunghezza, e risalta nel mezzo della pala. Vien di costa ed obliquo appresso alla nave, si mostra fuor d'acqua per metri 6,50; ed è grosso nel diametro quasi venti centimetri nella proporzione già dimostrata. Due ali *pinnae*, calettate di qua e di là alle coste dell' àssero, più sottili di lui, messe sull'istesso piano, che formano la pala *palmulam*, la quale ha più di un metro di larghezza ed esce fuor d'acqua per metri 3,60. Il manico *fustis*, formato dal solo àssero, senza le pinne; lungo metri 2,90. Questo manico passa tra il bordo esterno della nave e l'interno di un targone *subscudis*, in mezzo ai quali è girevole; ma frenato tanto che non può nè accostarsi troppo nè troppo allargarsi dal fianco

del bastimento. Siffatto targone si vede in tutti quasi i monumenti antichi, ma non così netto e determinato come nel nostro. Si compone di grossi panconi, convergenti verso prua e verticali verso poppa, simili nella forma alla lettera V rovesciata e messa sulla linea orizzontale \triangleright : ed è fermato al bordo con traverse e caviglie, le cui capocchie risaltano fuori dal piano dell'istesso targone. Esso ci nasconde il ginocchio del fusto *collum*; e quindi lo scalmò *scalmum*; l'ansa e lo stroppo, *ansam et struppum*. Vedete quanto da vicino si incontrano il volgare dei marinari ed il latino dei classici! Finalmente termina col *clavus*, che è la barra, manovella o aggiaccio del timone: quantunque i poeti presa la parte, il tutto, il continente, le tropologie, eccetera, mettano il clavo pel governale; e molti si confondono. Nel nostro monumento le barre sono lunghe quasi tre metri, e s'incontrano nel mezzo ove il timoniere, *magister, gubernator*, vestito di schiavina, e col cappuccio sulle spalle, si è cacciato sino a mezza vita nell' *enclima*. L' *enclima* era la timoniera degli antichi: emiciclo scavato nel palco, capace di tener dentro sino alle anche un uomo, perchè sicuramente stesse al governo; e non fossene scosso fuori nelle tempeste, come il Palinuro di Virgilio. Ne parlano Vitruvio, Giraldo, Forcellino. Manca nello Jal.

Quanto ai legami, il timone antico non aveva le bandelle, gli agugliotti, e le femminelle, come i moderni timoni: ma era sospeso e tenuto al lato del bastimento, come lo spadone lungo al fianco del soldato. ⁴⁶ Lo spadone ha due legature: i cinturini

⁴⁶ A. JAL, La flotte de César, p. 159.

che scendono dall' anca del soldato alla bocca del fodero sotto l'elsa; ed i pendoni che vanno dalle reni a mezza lama: il timone aveva lo stropo al ginocchio sullo scalmò, e il frenello dalla poppa a mezza pala. Vedete sul bassorilievo due forami nel bel mezzo delle pinne? Sono forami ripetuti nelle barche borghesiane, e in qualche altro monumento di questo genere, cioè trattato con perizia e a punti grandi. Ponetevi mente, e seguitemi coll'occhio. Vedete dall'istesso lato, per di sotto al capo di banda, e a poppavia dello scalmò, vedete scendere due canapetti appajati? Essi vanno dietro alla pala, escono fuori dal primo forame, accavallano l' àssero, e tornano addietro per l' altro forame della pala medesima, sempre appajati. Là, sul rovescio, pigliano volta a un arpione di ferro che esce dal corpo della nave; tengono sospeso ed obbliquo il timone; impediscono che pel suo peso non cada; e fissano la linea della sua giacitura con un secondo punto fermo, oltre lo stropo e lo scalmò. Di più le due cime del frenello *funalia*, dopo annodate all'arpione, tornano al capo di banda, e vanno a essere incavigliate alla murata. Sovente ho rimarcate queste funi nei disegni antichi, non sempre ben rappresentate nelle incisioni moderne. Valga per esempio la unireme di Pompei del musèo di Napoli, fatta incidere da Augusto Jal nel glossario p. 747, figura ultima; e p. 796, figura seconda. Ivi sono visibilissimi i frenelli del timone, messi in bando, e non ben disegnati: ma pur vi sono. Qui nel monumento portuense non si vedono, perchè dietro la poppa, i canapetti del timone

sinistro: ma sì quelli del destro nelle mani di un marinaio che ora li scioglie. Il marinaio ha già levato volta dalla caviglia superiore, ed ora cacciatosi sotto collo schifo, tra la poppa e la pala, stese ambedue le braccia, abbrancati nel mezzo i canapetti, e sollevatosi alquanto dal banco ove siede, di tutta forza, e con tutto il peso del corpo, carica su quella manovra, scioglie i nodi dall' arpione, e mostra che le cime sono guernite alla marinare-sca, e lunghe tanto da far colli e gambetti sul fondo dello schifo, e che finiscono l' una a coda di topo, l' altra a occhio rinforzato colla radancia di ferro, per allacciarsi insieme alla caviglia.

Ora udiamo Vegezio, che dice così: ⁴⁷ « In medio ardore pugnandi peritissimi milites, vel nautae »
 » cum scaphulis minoribus secreto incidunt funes »
 » quibus adversariorum ligata sunt gubernacula. »
 » Quo facto statim capitur, tanquam inermis et debilis navis. »

Produce questo passo lo Scheffer, e volendolo chiarire, dice che le funi da esser tagliate sono gli stroppi: ⁴⁸ « Porro loris istiusmodi non remos tantum sed »
 » et gubernacula religare consueverant, ut apparet »
 » ex Vegetio. » Spiegazione assurda: perchè impossibile nel fervor della pugna secretamente e con piccole barche montare sino al capo di banda del bastimento nemico per tagliare di nascosto gli stroppi che stavano lassù alla vista di tutti, e difesi dal targone.

⁴⁷ VEGETIUS, lib. IV. 46.

⁴⁸ SCHEFFER, 139.

Anche lo Jal impugna la chiosa dello Scheffer; ma non può sostituire che congetture; e ciò per mancanza di documenti. Ripeto a cagion d'onore il nome di A. Jal, che venero come padre e maestro di questi studi al nostro tempo. Egli che già trent'anni per siffatte ragioni viaggiava in Italia ed in Grecia, autore della classica archeologia navale, e del glossario poliglotta di marineria, egli scelto dall'Imperatore a diriggere la costruzione della famosa trireme, che ho pur veduta a Cherburgo, nell'ultima sua opera, intitolata *La flotte de César*, dedicata allo stesso Imperatore, e stampata da Didot, dice così: ⁴⁹

« Come erano mai attaccati i timoni ai fianchi delle
 » navi? Le medaglie e i bassirilievi che ho veduti
 » non mostrano alcun segno del sistema di attac-
 » camento di siffatta pala, addietro agli ultimi remi
 » della poppa: tutti fanno vedere che il manico passa
 » dietro un pezzo di legno, il cui nome mi è ignoto,
 » (*subscus, udis*) e fissato al di fuori... Probabil-
 » mente alcune corde si attaccavano in mezzo alla
 » pala, andando alcune avanti, altre addietro al

⁴⁹ A. JAL. p. 160 « *De quelle manière étaient attachés*
 » *les gouvernails aux côtés du vaisseau? Les médailles, les*
 » *bas-reliefs que j'ai vus, ne portent aucune trace du sy-*
 » *stème d'attache de cette rame en arrière des derniers avi-*
 » *rons de la poupe; tous font voir que la hampe passe der-*
 » *rière une pièce de bois fixée extérieurement... (pièce de bois*
 » *dont le nom m'est inconnu...)* Probablement des cordes
 » *s'attachaient au milieu de la pelle; en allant, l'une à*
 » *l'avant, l'autre à l'arrière du gouvernail, et servaient*
 » *de guide, et de retenue. Ce sont les cordes qu'on cherchait*
 » *à couper... »*

» timone; e gli servivano di guida e di ritegno.» E così segue con altre congetture.

Noi più fortunati abbiamo innanzi il monumento romano: e qua, deposta ogni incertezza, svolgere e toccar possiamo le corde che, secondo Vegezio, si volevano con piccole barche tagliare nel combattimento per torre al nemico il governo del timone. Non erano i cànapi che venissero avanti: non erano gli stroppi che stessero in cima; ma i frenelli *funalia*, che scendevano abbasso e giravano al fianco. Erano quelle stesse corde che il marinaio del nostro monumento, seduto nel suo battello, ora scioglie.

XVI. Un altro passo, Signori, se mel concedete: una vela sola, ed oggi basta. Noi mettiamo a prua, sul bompresso, le vele di flocco: almeno tre, distinte coi nomi speciali di trinchettina, flocco, e contro-flocco. Le sono vele di punta, senza antenne e senza pennoni, che pendono come nappe dalle cordoniere. Quivi stesso i Romani facevano una vela che si chiamava il dolone. Propriamente *dolo, dolonis*, valeva bastone col ferro dentro, *sic dictus a fallendo*: ma nel significato nautico era nome proprio di quella pertica ferrata che serviva alla nave per far la vela di prua. Era ciò che oggi si dice da tutti i marinari baston di flocco. Dalla estremità anteriore della pertica pendeva il pennoncello, chiamato *antenna dolonis*; e dal pennoncello la vela, *velum dolonis*. Ne parlano i classici, anche a proposito di navi da guerra. Livio: ⁵⁰ « Romanus dolonibus erectis

⁵⁰ LIVIUS, XXXVI, 44, e 45.

POLLUCE, I, 91.

POLIBIO, XV, 2.

ISIDORUS XIX, 3.

» altum petere intendit... » Polyxenidas sublatis do-
 » lonibus effuse fugere intendit. » Ne parla Polluce,
 Polibio; ed Isidoro diffinisce: « Dolon minimum velum,
 » et ad proram defixum. » Non era il trinchetto,
 come vorrebbe Forcellino: non era la mezzana, come
 altri pretendono: ma, come scrive Isidoro, e ci danno
 i classici e i monumenti, vela di prua, piccola,
 atta alle mosse repentine ed alla fuga, onninamente
 simile alla civada che tutti i bastimenti del secolo
 passato avevano, e qualcuno ancor porta. Ed era
 vela sommamente efficace a virar di bordo col vento
 in poppa, e conseguentemente a poggiare e a fug-
 gire: non perchè vela piccola e più facile a esser
 spiegata, come piccolamente chiosano i commenta-
 tori; ma perchè sporgendo in fuori dalla prua, e
 messa al punto più lontano dal centro di rotazione,
 era leva e potenza maggiore a far girare il basti-
 mento.

Raro è incontrare antiche figure di navi sotto
 vela, vuoi onerarie vuoi militari, dove non sia
 tratteggiato più o meno perfettamente il dolone.
 Lo vedi nei dipinti pompejani, nelle catacombe
 romane, nel sarcofago borghesiano, nel bassorilievo
 dei Randanini, nel mosaico di Palestrina, nel graf-
 fito del Palatino, e sovente nell'istesso piccolo
 campo delle medaglie. Manca nelle recentissime
 figure di navi antiche, pubblicate a Berlino, come
 dovrò ripetere appresso, parlando del sistema delle
 vele romane.

Il nostro bassorilievo ci dà la pertica lunga nel
 modello m. 0,32; cioè otto metri ridotta al vero:
 inclinata a quarantacinque gradi sopra l'orizzonte,

puntata col piè sulla coverta, e tenuta a contrasto sul subbio della bitta e l'acrostolio di prua. Non ha mustacci, nè briglie, nè martingala: quindi è facile a esser messa fuori o dentro in procinto di combattimento, o quando così conviene. Alla punta della pertica è abbozzato un paranco a due occhi *trochlea binaria*: il tirante del paranco *funis ductarius*, è nelle mani di un marinaio che molla la vetta, affinchè il pennone *antenna dolonis*, discenda, così come si vede, con tutta la vela imbrogliata e mainata in pacco.

Quì ci son tolte dalla vista le mantiglie del pennoncino; le scotte, le mure, e gli epidromi della vela. Ma queste cose in più monumenti si possono studiare: specialmente nell'altro bassorilievo torloniano, di rozzo lavoro in pietra arenaria, che fu scoperto appresso a questo, e porta scolpito in alto: QQ.C. F.NAV. (*Quinquennalis Collegii Fabrum Navalium*).

L'istessa manovra che ora si sta facendo a bordo della Lupa, si vede già fatta sulla Lince. Il dolone di questa, mainato, pende col pennoncino dalla pertica, nella stessa precisa forma e figura come adesso si riduce, per opera del marinaio che lo molla, quello della Lupa.

Il mainar questa vela è pur segno che la Lupa arriva nel porto. Non fugge, non poggia, non *sublatis dolonibus altum petere, vel effuse fugere intendit*: ma, *dolone demisso*, viene all'orza col vento diforano. *Proram ad littora torquet*. Governa per approdare al fianco della conserva, che le resta sopravvento nel mezzo del molo destro: altrimenti il vento stesso metterebbela troppo a poggia verso terra, e la menerebbe nel fondo del porto.

XVII. D' ora innanzi non sarà più questione , come confido , nell' interpretare i classici latini , quando parlano del governale e del dolone. Così potessi io sperare d' esser ben inteso nel volgar nostro quando dico orza; che per colpa del Buti , altrettanto valente grammatico quanto sciatto marinaro , suona comunemente come cánapo o lato sinistro del bastimento. No, signore: non è vero.

La sinistra e la destra del bastimento sono lati assoluti ed invariabili, come la destra e la sinistra degli uomini , dei fiumi , e di ogni cosa o persona che cammina innanzi. La faccia del bastimento è sempre a prua, il dorso è sempre a poppa, la sinistra è sempre di là, e non diventa mai la destra che sempre starà di qua ; come la sinistra e la destra del piloto , messo in quella stessa posizione. Al contrario orza è nome relativo al vento: e significa il cánapo e il lato di sopravvento; cioè spettante a quello tra due punti determinati il quale è più prossimo all'origine del medesimo vento che soffia sopra ambedue. Onde , se il vento verrà dalla destra, l'orza sarà a destra e non a sinistra.

Perciò andare all' orza , orzare , orzeggiare , e caricar l'orza, secondo i classici nostri , secondo i nostri marinari, e secondo gli esempî stessi prodotti dalla Crusca, significano andar contro vento , contrastare al vento, far gran forza, premer forte, replicare i tratti (non mica alla sinistra nè alla destra determinatamente) ma da quella parte o sinistra o destra dove è la resistenza, e nel nostro caso dove è il vento: e ciò anche nel senso lubrico degli esempî del vocabolario, e molto più nel senso

proprio dei marinari. Dunque andare all' orza vale mettersi contro il vento da qualunque parte egli venga; e andare a poggia è volgere a seconda del vento da qualunque parte egli vada. Nondimeno il vocabolario in vece di andare all' orza con Dante e Boccaccio, si è lasciato menare a poggia dal Buti, ed ha messo a rimurchio tanti e tanti che ripetono la chiosa di man sinistra, altrettanto facile che falsa, perchè scusa la fatica di penetrare nel significato marinaresco della voce sopravvento.

Del resto un altro giorno. L' ora è tarda. Ed oggi non vorrei più stendermi nè a destra nè a sinistra, ma uscirne quì dallo scanno per la via di mezzo, e rispettosamente salutarvi.

PARTE SECONDA

INTORNO ALL' ALBERATURA ED ATTREZZI DELLE DUE
 NAVI ROMANE; E SPECIALMENTE ALLE VELE SOVRAPPOSTE
 IN TRE ORDINI, CON UN SOLO ALBERO E UN SOLO PENNONE:
 SISTEMA CHE PUÒ TORNARE ACCONCIO AI MODERNI
 PIRÒSCAFI CORAZZATI.

Adunanza del 13 giugno 1866.

XVIII. Rimettiamoci in mezzo, Signori, ove eravamo al finire della precedente lettura. E poichè abbiamo preso a distinguere la imperial magnificenza del Porto dalla qualità e condizione delle navi d'ogni maniera, che dentro state vi sono, non fia difficile discernere le due onerarie romane, e ripigliare il filo del nostro discorso. Quì vediamo tal monumento che a principal soggetto ha le navi, come ho detto. Quì l'arte della marineria romana, quì il commento ai classici latini, quì il valore dei loro vocaboli, quì la parte più utile della navale archeologia: tanto meno studiata e conosciuta, quanto più il mare circonda la terra, e le navi ricorrono per tutti i classici e per tutti i monumenti. Ufficio dell'archeologo ritrarre la storia, il linguaggio, i costumi, le arti degli antichi dai loro monumenti, non a fine di sterile curiosità, ma di utile applicazione. La scienza dell'antichità non è drappo funebre per menare i vivi alla tomba, e lasciarveli al bujo; anzi verga possente a scuotere i morti dall'avello, a farli parlare chiaro dalle urne e dai marmi per

istruzione del tempo presente e dell' avvenire. Ma intanto il palischermo ci ha levati dalla sponda, e ricondotti alla nave. Eccoci a bordo: ecco nel mezzo l'albero maestro che sostiene le vele. I latini lo chiamavano *malus*, il pomo. Nome derivato dal pomo che tutti i bastimenti antichi e moderni sempre hanno portato e portano alla cima di ogni albero. Onde Isidoro: « *Arbor navis malus* » dicitur, quia habet instar mali in summitate. » Quindi la figura alata, che sporge la corona del ritorno, posa il piede sul pomo dell'albero, e non sul globo: quindi il pomo non fa parte dell'emblema, ma dell'albero. Perciò voi vedete l'istesso pomo anche sull'albero della Lince, quantunque non vi sia la figura alata: non lo vedete a poppa della Lupa sotto ai piedi della figura, perchè non vi è l'albero. Minute cose mi bisogna notare e distinguere, perchè si veda come non son io che le confondo; e come tutto concorre a conferma, quando l'esposizione e il concetto sono veri.

Il *malus* del monumento è quasi tant'alto dalla chiglia al pomo quanto la nave è lunga, cioè m. 0,60 nel modello, e metri quindici in circa ridotto al vero, nella proporzione già dimostrata. Passa per la mastra *foramen*, mette il piede nella scassa *modium*, poggia sulla chiglia *spinam*, sorge verticale sino al calcese *charchesium*, porta la cassa delle pulegge *thoracium*, spinge in alto lo spigone *fusum*, è sostenuto dalle sartie *rudentes*: quattro coppie per banda, e così bene attrezzate, che sembra avere innanzi un bastimento da traffico del nostro tempo. Non ho io quì fantasia per le rime nè per le poe-

tiche licenze: dirò sempre sartia, sartiame, e sartie; non mai sarchie, nè sarte. Il sarchio è alle mani dell' ortolano, le sarte al servizio delle dame, le sartie a carico dei marinari. Le parole son fatte per distinguer le cose, non per confonderle. Così dunque le sartie sono canapi torticci *spirae, funes torti*, che voi vedete incappellati sull'albero all'altezza di due terzi, sotto alla crociera del pennone; e venir giù, di qua e di là, sui fianchi della nave per tener dritto e fermo l'albero medesimo al suo posto. Le sartie romane son quì attrezzate con quattro bigotte, quattro landre, e quattro collatori: *rechami, ansae, chalatorii*.

La bigotta *rechamus*, così chiamata da Vitruvio, è carrucola senza puleggia; *trochlea sine orbiculo*: quindi ha minor potenza meccanica, ma più durezza e resistenza fisica; perchè tutta solida, e senza pericolo di avere rotto il pernuzzo *assiculum*; e meglio di ogni altra si acconcia a tener rigide e ferme, quelle manovre che i marinari chiamano dormienti. La voce bigotta significa doppia gócciola, perchè questi bozzelli vanno sempre appajati; e rassembrano quei membretti di architettura che abantico tra noi si chiamavan gócciole *guttae*, come registra il Baldinucci. Voce propria e nobile dei marinari, che esprime un navale attrezzo usato pur dai Romani, come quì vediamo scolpito: si legge nei documenti marinareschi del trecento; e poi nel Crescentio, nel Pantera, e giugne voce viva e verde sino a noi.

Le landre *ansae*, sono quegli staffoni di ferro messi a quattro per banda, che vedete chiodati sulla cinta. Non hanno fornimento di catene o spran-

ghe , perchè le due navi non son troppo grandi. Ogni coppia di sartie termina abbasso con una bigotta, ed ogni landra termina in alto con un'altra bigotta. Tra i forami di sopra e di sotto, cavati sul piano medesimo di ciascuna coppia di bigotte, passa il collatore *chalatorius*: canapetto di primo tiglio, che serve a collar le sartie ravvicinandole di tutta forza alle bigotte delle landre, delle cinte, e del bordo. Così le sartie dalle due bande, rigide e tese, tengono l'albero diritto e fermo al suo posto.

XIX. Oltracciò noi usiamo, per maggior fermezza e acconciatura delle sartie, mettere i torozzi: spranghe biforche di ferro che frenano di quà e di là le sartie, e le tengono equidistanti, perchè nè si aggruppino nè oscillino. Usiamo le parasartie: panconi messi tra il bordo e le costiere, come nel violone il ponticello tra le corde e la cassa, e ciò per sollevare le sartie medesime dalla murata, e tenerle più tese, più larghe a maggior sostegno dell'alberatura, e con angolo più aperto, perchè la chiamata è proporzionale al seno. Cose tutte note e usate dai Romani, come si vede in questo monumento: dove per giunta ci hanno lasciato il modello dei torozzi e della parasartie riunite in un solo sistema semplice e acconcio ai piccoli bastimenti. Le chiamavano *paràstatae*: ne parla Vitruvio, Plinio, ed Isidoro le diffinisce: « *Stipites pares stantes* » quibus malus navis sustinetur. » *Paràstatae*, cioè contraccolonne; perchè le sartie fan da colonna all'albero: *stipites*, perchè sono due barre: *pares stantes* perchè messe parallele, una di quà una di là, tra le sartie e il bordo, come i bilancini tra le tirelle

G.A.T.CXCII. 4

e il carro: ed anche *parastratae*, come nota nel famoso *Catholicon* il mio fra Giovanni Balbi trecentista, perchè ugualmente distese sulla linea orizzontale: *quibus malus navis sustinetur*, perchè esse tengono le sartie, e ajutano la chiamata tra le costiere e le landre, e dan presa alle due manovre che sostengono l'albero. Onde Catone, citato da Isidoro: « *Malum religatum, parastatae junctae.* » Cioè che l'albero allora è ben legato, quando le parastate sono ben congiunte alle sartie.

E tanto meglio mi persuado doversi così interpretare il vocabolo latino *parastatae*, quanto più riguardo al monumento portuense. Non erano quelle lunghe casse o dozzioni dove si mettevano in serbo i remi e i timoni, e dove pur si colcava l'albero e l'antenna nel disalberare: Nonio, Forcellino, e Plauto chiamanli *casterias*. Non erano pilastri messi nella sentina per tenere a freno il piede dell'albero: là bastava il *modium*. Non erano puntelli per sostenerlo in coperta: sarebbero stati di troppo imbarazzo, e non se ne vede mai traccia in nessun monumento.⁵¹ Qui vedo due barre laterali, come le ho descritte poc'anzi; e vedo che solo a queste si addice la definizione delle parastate. Di più noto che esse formerebbero il primo gradino della scala laterale, se le due navi avessero griselle. Ma non l'hanno: e, simili anche in questo ai piccoli bastimenti d'og-

⁵¹ A JAL, Glossaire nautique V. Parastatae. « *Étaient-ce*
 » *des piliers verticaux implantés sur la quille du navire,*
 » *et sur les varangues du fond correspondent à l'emplace-*
 » *ment du mât?* . . . »

gidi, portano soltanto la scala di corda verticale a poppavia dell'albero, come ho detto.

XX. Dunque l'albero è tenuto dalle sartie e parasartie, che fannogli sostegno alle bande, di qua e di là. Ma ciò non basta: e per averlo colla testa immobile tanto che per niuna scossa nè crolli nè ciondoli, bisogna pur assicurarlo da un'altra parte, cioè di fronte. Il canapo aggiunto, che tira l'albero di fronte si chiama straglio. La voce é derivata dal verbo straggere, tirare in altra parte, registrato in questo senso dal Manuzzi. Il verbale stragio era alla Crusca nelle tre prime edizioni: poscia fu tolto per abbaglio, come si legge nella prefazione alla quarta ristampa. Ma i marinari aspettano la quinta, e sperano che sarà rimessa a suo luogo questa voce antica, necessaria, e sempre viva. Tutti i bastimenti un po' grandi, e tutti gli alberi un po' grossi hanno straggi o stragli: nome generico di ciascuno di quei canapi che, incappellati di fronte all'albero, vengono giù a schianciana da poppa a prua per tenerlo fermo nel verso dell'asse maggiore, come le sartie lo tengono dai lati e sull'asse minore. Le sartie fortificano l'albero contro le scosse del barcollamento, lo straglio contro le scosse del beccheggio.

I Romani conoscevano lo straglio, l'usavano ne' loro navigli, ne lasciavano il disegno ne' monumenti, e lo chiamavano *tormentum*. Ben avverte lo Scaligero: « Tormentum primo et proprie dicitur » de intento fune aut vinculo, quia intorquendo » fit. » « Quasi torqueamentum: » aveva già scritto il Balbi nel *Catholicon*. Apulejo, parlando di una coda

virile di capelli mal pettinati, dice tormento di stoppa: ⁵² « Capillus non amoenus aut dilicatus, sed orrore implexus . . . stupeo tormento » similis. » Vegezio, ricorda che le dame romane si tagliarono le trecce per farne tormenti ai soldati, che difendevano il Campidoglio: ⁵³ « In obsidione Capitoli corruptis jugi ac longa fatigatione » tormentis, cum nervorum copia defecisset, matronae abscissos crines viris suis obtulere. » Rispetto al significato marinaresco del *tormentum*, Isidoro dice così: « Funis nauticus qui a prora ad puppim extenditur, quo navis magis constringatur. » Confesso che il passo è oscuro, e che in diverse edizioni si leggono diverse varianti. Nell'edizione principe di Venezia dell'anno 1483, ch'io uso, è scritto: « Funis in navibus longus quo prora ad puppim extenditur, quo magis constringantur. » Produce questo passo il Giraldo, e dice non saperlo spiegare: ⁵⁴ « Tormentum in funes commemorant; » quod quale sit, mihi non succurrit. » Scheffer pensa che debba essere una corda da legare il bastimento nelle tempeste, quando si aprono le tavole. ⁵⁵ « Tormentum funis nauticus . . . usus eius » maxime in tempestatibus cum tabulae dehiscunt: » illo enim coarctantur, » Ma come ci possiamo persuadere che abbiavi a essere il nome proprio di una corda per servizio tanto straordinario, ed abbia

⁵² APULEJUS, Apologia pro se, ad us. Delph. p. 407.

⁵³ VEGETIUS, IV, 9.

⁵⁴ GIRALDUS, de Navigiis; in fol.º Basilea 1580. p. 608. lib. 12.

⁵⁵ De Militia navali veterum. in 4.º Basilea 1654. p. 151.

à mancare il nome dello straglio tanto necessario, comune, e sempre usato dai latini? ⁵⁶ Come si potrà nelle tempeste stringere le tavole dei bastimenti che si aprono, legandole con una corda sempre e precisamente messa da prua a poppa? Qui non parlo della vela lardata per turare o scoprire una falla: cosa ben diversa, altre funi, altre manovre, altri ingredienti. Nè taccio che *funes antarii* sono laterali, doppî, *sartie*: *protones* sono stragli speciali di prua nei bastimenti a più alberi; i nostri prodàni.

Per queste ragioni lo Jal ha limitato l'interpretazione dello Scheffer alle sole e piccole barche, dicendo: ⁵⁷ « Tormentum, cintura di corda da poppa » a prua, per tener unite le membra di un piccolo » bastimento contro la furia della tempesta che » tende a disunirle. » Ma Isidoro non dice *Funis scapharum aut cymbarum*; ma « *Funis nauticus . . .* » in *navibus . . . quo navis magis constringatur.* » Dunque parla in generale; e piuttosto delle grandi navi che delle piccole. E quindi come il buon senso di Jal esclude l'interpretazione di Scheffer, così io le escludo tutte due.

A me sembra che *Navis* non sia caso retto, ma obliquo: *Navis, avis*: e che per difetto di co-

⁵⁶ A. JAL, Glossaire, alla voce *Etai* francese sostituisce l'equivalente delle lingue moderne e antiche, il greco letterale e volgare, ma non il latino.

⁵⁷ A. JAL, Glossaire. « *Tormentum Cordage* (e più sotto) » *Ceinture de corde dont on entourait un petit navire, de la proue a la poupe, pour le defendre contre la tourmente, qui tend à désunir ses membres.* »

pisti manchi il nome che lo deve reggere; cioè *malus navis*: e ciò si fa manifesto dal *magis* che segue, e che suppone altri legami di corde: cose che ben competono all'albero, legato con le sartie e rudenti; ma non competono al corpo della nave, che è commesso con chiodi, perni, caviglie, feramenti, e non colle corde. All'albero si addice esser tenuto a freno con un canapo teso da poppa a prua, nel verso dell'asse maggiore; non alle tavole che devono esser legate da quella parte o verso qualunque dove si rompono, e non sempre là da prora a poppa. Dunque il *tormentum* non è cinto da fasciare maggiormente lo scafo nella rottura, ma canapo da stringere viemmeglio l'albero della nave e tenerlo fermo contro il beccheggio nelle tempeste. Così nelle macchine guerresche a corda si chiamava *tormentum* non mica il cinto delle rotture, ma il nervo messo di fronte alla cima della stanga o molla, pognamo di catapulta, di balista, o di scorpione, per distendere e caricare il fusto elastico; e ciò precisamente nella stessa maniera che fa lo straglio alla testa dell'albero per tenerlo fermo. Dunque *tormentum*, nel significato primitivo, è il canapo torticcio; nel significato nautico, è lo straglio; nel significato militare, il nervo; per estensione tutta la macchina militare a corda; per conseguenza sono gli effetti, i dolori, gli strazi: e finalmente per similitudine le artiglierie da fuoco.

Ambedue le navi romane ci mostrano lo straglio o tormento, che è il più grosso canapo torticcio delle medesime. Canapo spirale, dove vedete a risalti i trefoli, i legnuoli, e i cordoni di che è com-

messo. Va da poppa a prua nel verso dell' asse maggiore, incappellato sull' albero al disopra del pennone. Passa innanzi alla vela, viene di fronte, termina in ganza, entra nella sgorbiatura d' una bigotta a due occhi, ed è tenuto come manovra dormiente, a giusto grado di tensione, sulla bitta. Antica anche questa invenzione moderna.

XXI. Ora passiamo alle manovre correnti. Il primo fornimento mobile dell' albero per volgere le vele al vento è l' antenna. Voce latina, che latinamente significa così la verga obliqua, di costa all' albero, per la vela triangolare; come la verga ortogonale, in crociera, sulla faccia dell' albero, per la vela quadra ⁵⁸. Ma nel volgar nostro il significato è più stretto: l' antenna è obliqua, di costa, e porta vela latina; la verga che messa di faccia, ad angoli retti, porta vela quadra, si chiama pennone. I letterati nelle piacevoli adunanze potranno chiamare antenna ogni verga, stile, e pertica di nave; anzi l' istesso bastimento. Ma i marinari distinguono queste cose: e, dicendo antenna, intendono sempre verga di vela latina; e, dicendo pennone, intendono solo e sempre di vela quadra. Termini propri per cose diverse. Noi avremo a parlare soltanto del pennone, perchè le navi del monumento portano quadra la vela maestra.

Nel pennone distinguevano pur i Romani il centro *medium*, la squadratura a più facce *ambola*

⁵⁸ AUSONIO, dell' antenna quadra: « *Malus ut antennam* » fert, sic ego sum T. »

VALERIO FLACCO, della triangolare: « *Antenna prona* » laevo cornu sustulit undam ».

et simbola, le braccia *brachia*, le punte *cornua*.
Virgilio : ⁵⁹ « *Cornua velatarum obvertimus antenna-*
rum. » E altrove: « *Intendi brachia velis.* »

Noi quì abbiamo il pennone delle due navi lavorato all'ascia, digrossato, condotto a doppio cono, e le punte sottili e affusolate. Porta quasi tante trince, quanti sono i ferzi della vela: è lungo nel modello m. 0, 42: cioè metri dieci e cinquanta centimetri nel vero. Suoi attrezzi, e manovre correnti, quattro: drizza, trozza, bracci, e mantiglie; *chalatorius*, *anguina*, *opiferae*, *ceruchi*.

XXII. La drizza è canapo col quale si mena il pennone drittamente al suo posto, si riduce a mezz'albero, si issa, si màina. Canapo semplice, nei piccoli bastimenti: doppio, a manto, e col paranco, nei grandi. I romani lo chiamavano *chalatorius*. Studiavansi nei combattimenti tagliarlo colle falci navali, simili alle murali, inastate su lunghissime pertiche; massime contro quei nemici che usavano principalmente la vela. Così Cesare narra essersi fatto contro le navi dei Galli veneti. ⁶⁰ Così Vegetio c' insegna: ⁶¹ « *Falx chalatorios funes, qui-*
bus antenna suspenditur, repente praecidit; col-
lapsisque velis, navem inutilem reddit. » Colla falce di guerra si tagliano le funi calatorie; e cadute abbasso le vele e l'antenna, resta inutile la difesa della nave senza maneggio. Nella scoltura si vede la drizza della Lince, che è doppia; cioè messa a manto: le due cime escono dalle due pulegge incas-

⁵⁹ VIRGILIUS, Aeneid. III, 549. et V, 827.

⁶⁰ CAESAR, De bello gall. III, 72.

sate nel toracio sotto al calcese, scendono alquanto divaricate, e legano nel mezzo il pennone. E perchè questo è bracciato sulla destra, come ho detto, ⁶¹ si vede che l' amante sinistro lo segue a sghimbescio. La vetta passa per dietro all' albero e piglia volta alla pazienza, ove si confonde con altri cordami aggruppati insieme.

XXIII. Ma perchè il pennone, menato su e giù dalla drizza, non vada qua e là, nè si discosti dall' albero, nè sopra gli ripicchi, massime quando porta la vela ed è scosso dal mare, si mette la trozza: collare di corde, bastantemente lento per non impedire che il pennone vada su e giù e che possa volgersi a segno di qua e di là; e bastantemente stretto per tenerlo che non si discosti, nè picchi. A tal fine il collare è formato con due o più giri di corda, infilatevi tali pallottole di legno, quali sarebbero quei grossi paternostri che una volta in gran numero pendevano, e qualcuno forse ancor pende, per mostra gigantesca in via dei Coronari. Chi non li avrà veduti?

La corda che stringe ha nome anchina, le pallottole che scorrono bertocci. I Romani gli usavano al modo istesso: si vedono sugli alberi, purchè il pennone o la vela non li coprano, condotti con più giri di corda e più di bertocci. Questi chiamati *maleoli*, *epitonii*; e la corda *anguina*. Voce usata dai più antichi scrittori latini, Helvio, Lucillio, e definita da Isidoro: « Anguina, Funis navis, qua ad

⁶¹ VEGETIUS, IV, 46.

⁶² Qui avanti, §. VI, verso il fine.

» *malum antenna constringitur.*» Forcellini aggiugne le varianti *anguina*, ed *anguina*: « *Quia angit, et* » *constringit.* » Perchè come biscia, snodate le anella vertebrali, a più ritorte avvolge e tiene unita l' antenna o il pennone all' albero, senza impedirne il maneggio.

XXIV. Per rivolgere i pennoni al vento noi usiamo certe corde, colle quali si fa tira e molla. Le chiamiamo bracci del pennone: perchè queste corde, come il braccio umano, derivano dalle due spalle del medesimo pennone, e terminano alle mani dei marinari. I Romani le chiamavano *opiferae*, dall' *opem ferre*. Isidoro le diffinisce: « *Funes na-* » *vis qui cornibus antennae dextra sinistraque ten-* » *duntur retroverso.* » Sembra di vederle! E di fatto si vedono, nei monumenti egiziani, nelle sculture di Tebe, nelle pitture etrusche, in quelle di Ninive, nelle miniature del Virgilio vaticano, negli affreschi di via Graziosa, e nel presente monumento, legate alla punta del pennone, e condotte verso la poppa, *retroverso*. Ma perchè il vento spira dal largo, e il pennone è bracciato sulla destra, così di sotto al grembo della vela maestra comparisce l'opifera sinistra mollata, e il braccio destro più teso.

XXV. Finalmente per tenere equilibrato il pennone che non penda più da una parte che dall'altra, nè per gonfiezza di vela, nè per pinta di vento, nè per peso di gente che sopra vi salga, noi mettiamo le mantiglie. Questa voce è derivata dal manto nel senso marinaresco di corda doppia che da un punto più eminente scende divaricata, e disegna i lembi e il profilo d' un mantello. La Crusca regi-

stra questa voce, e dice: « Manto. Termine marinare- » sco antico, sorta di fune colla quale si legano le an- » tenne e le vele. » Avete capito? Così, per le ge- » nerali. Fortuna che cita il Barberino: e lasciate che vi ricordi una strofetta di cotesto maestro, e udrete come i nostri classici parlavano alto di marineria, fosse pur per incidenza di amore che stringesse l'eroe a menar la sua donna per mare. Descrive la nave, e dice: ⁶³

« Quinal porta, e ternale,
 » Senale, e quaternale,
 » Manti, prodani, e poggia,
 » Poppesi, ed orcipoggia,
 » Scandagli, ed orze, e funi,
 » E canapi comuni ».

Questi son tutti nomi propri di capi diversi nella marineria. Ricchezza di voci, che è delizia sentire anche oggi in bocca ai nostri marinari, come sei secoli fa uscivano dalla penna degli avi nostri (maestri alle moderne nazioni di queste cose) che ben le distinguevano e usavano a proposito, come oggi si distinguono ed usano a dispetto di sciatti chiosatori che ne hanno fatto strazio; e, per quanto è da loro, vorrebbero toglierci il magisterio dell'arte, e metterci nel fondo della confusione. Perdonate, Signori, la giusta indignazione che mi scuote. Si tratta dell'arte che, dopo molto stu-

⁶³ FRANCESCO DA BARBERINO, Documenti di amore. cit. p. 258.

dio, posso dir mia. Ma di ciò in altre scritture. Ora dico delle mantiglie, che sono ciascuna di quelle due corde le quali da un punto più alto dell' albero istesso scendono divergenti per sostenere in bilancia le due punte del pennone sottoposto.

Note ai Romani, col nome di *ceruchi*, e messe in quasi tutti i monumenti navali di giuste dimensioni: nelle medaglie, nei dipinti, nelle sculture, nelle catacombe di Roma, nella nave di Gionagà prodotta dal Bosio, ed ora fatta risorgere, a conforto della nostra fede, dalla sapienza di quel chiarissimo nostro collega, il cui nome fia altrettanto ammirato dai posteri quanto è caro e riverito dai contemporanei.⁶⁴ Onde il Forcellino disse: « *Ceruchi* » sunt rudentes, quibus antennae ex utroque cornu » religantur ad malum. » Manca e devi aggiungere: derivati ambedue da un punto più alto dell' albero, e divergenti nella parte inferiore sul pennone. Altrimenti non sono diffiniti, nè entrano nel genere dei manti. Lucano usa la voce, e segna il posto:⁶⁵ « *Tran-* » *straque nautarum, summique arsere ceruchi.* » E Valerio Flacco: « *Temperet ut tremulos Zethes,* » *fraterque ceruchos.* » Laddove gli epiteti sommi, e tremuli, e doppi confermano la definizione, tolgono ogni dubbio, e distinguono i ceruchi da ogni altra fune, e manovra, e sartiame di vele o di antenne, che non sian le mantiglie.

⁶⁴ BOSIO, Roma sotterranea, 103, 157, 225, 289, 411, 449, 463, 473, 543.

DE ROSSI, Roma sotterranea; tav. XIV-XVI. del T. H.

⁶⁵ LUCANUS, X, 493.

VALERIUS FLACCUS, I, 565.

Devo altresì notare che la Lince (modello di attrezzatura, come la Lupa di velatura) mostra ordinati e distinti quattro cavi per banda, discendenti dalla cima del fuso alla verga sottoposta. Quale delle quattro coppie sarà mantiglia, o ceruco? Rispondo che una sola coppia è di mantiglie, come ho detto; e le altre tre sono fionchi di velaccine, come dirò. Precisamente, cominciando dall' interno, la prima coppia è delle mantiglie; la seconda, fionco dell' artimone; la terza e la quarta, fionchi delle due punte della súppara.

XXVI. Il classico nome della súppara e dell'artimone avrà già scorto il vostro pensiero, come scorge il mio discorso, alle vele. Isidoro deriva *velum, a volatu*; e cita Virgilio: ⁶⁶« *Velorum pandimus alas.* » Sono ora tante e così diverse le vele, che un libro basterebbe a pena per nominarle e dichiararle tutte. A noi solo importa riconoscere e descrivere quelle che erano usate dai Romani, e che abbiamo qui sculte sul bassorilievo. Nè alcuno tra noi pensi che gli avi nostri fossero tanto scempî, nella marineria, quanto si vorrebbe supporre. Grandi maestri furono di ogni arte, specialmente marina e militare, ed ebbero anche essi bellissimi e molteplici sistemi di vele. I Romani non venivano successori ed eredi dei Greci nè dei Cartaginesi: ma ritraevano del ceppo Pelasgo, del quale diceva Orazio: « *Illi* » *robur et aes triplex circa pectus qui... primus* » *commisit pelago ratem.* » Ritraevano dei Tirreni, e degli Etruschi, che avevano navigato prima, e di-

⁶⁶ VIRGILIUS, Aeneid. III, 520.

segnate le navi sui monumenti anteriori alla greca e alla punica civiltà. ⁶⁷ Plinio, il prefetto della navale armata romana di guardia a Miseno, ricorda nella prefazione al libro XIX la molteplicità delle vele, dicendo: « Quamvis enim amplitudine antennarum » singulae arbori sufficiant, super eas tamen addi » velorum alia vela, et praeterea alia in proris, alia » in puppibus pandi. » E per quel tempo che anche la Grecia era parte del mondo romano, diceva altrettanto Luciano: ⁶⁸ « Diu stetimus juxta malum sursum spectantes, et numerantes vela, alia aliis » superimposita. » E Giulio Polluce ricorda le navi a tre ordini di vele sovrapposte le une sulle altre: onde il nome delle *triarmènie*, navi a tre ordini di vele. ⁶⁹

Se non che, cresciuto il numero delle vele e dei nomi, e moltiplicata la confusione degli interpreti ignari di cose navali, l'archeologia era a quel termine che ho detto nel principio della prima lettura: e saremmo anche noi perplessi nel diffinire l'acato l'artimone, e la sùppara della nave triarmenia, se non fosse qua il raro anzi unico monumento che toglie

⁶⁷ HORATIUS, od. 3. lib. I.

CAV. CAMILLO RAVIOLI, L'Italia e i suoi primi abitatori. Roma 1865. — Pensieri e studî diversi; Cronologia primitiva. Roma 1862.

COMMENDATOR LVIGI POLETTI, Delle genti e delle arti primitive d'Italia. Roma 1836, e Parte seconda 1864.

CAV. SALVATOR BETTI, L'Italia illustre, Roma 1841-43.

⁶⁸ LUCIANI, Opera omnia, cum versione Benedicti. 8.° Amsterdam 1687. In dialog. *Navigium et vota*. T. II, p. 493.

SCHEFFER. p. 141. lin. 21.

⁶⁹ JULII POLLUCIS, Onomasticon. Lib. I, cap. 9, et 17.

ogni dubbio: e di più ci manifesta come i romani, coll'acato, coll'artimone, e colla súppara, facevano tre ordini di vele sovrapposte le une sulle altre, e tutte sostenute da un solo albero e da un solo pennone. Cosa veramente ingegnosa e bella; e speciale sistema da niuno infino a questo tempo non avvertito, per quanto io sappia. Non dal campione dei veterani, Augusto Jal, sempre vivo e interprete di quanti lo han preceduto. Non dai condottieri della nuova età, Bernardo Graser ed Alessandro de Grossen ⁷⁰, egregi giovani, che hanno trattato più la questione dei remi che delle vele; e i cui disegni recentissimi, espressi con figure nelle tavole, per quel poco che riguarda le vele, non si incontrano per niente con questo special sistema delle navi romane. Essi non mettono mai il dolone a prua, mai le súppare a riva, mai tre ordini di vele con un solo pennone, come nel bassorilievo portuense.

Di questo io ragiono: e non devo uscir dal campo, nè mettermi fuori dell'argomento. Continuo la descrizione, e dico che la vela maggiore, delle navi, chiamata tra noi la maestra, era detta dai Latini *úcatus*. L'acato non era nome generico come *velum*; ma proprio e speciale della maestra, della maggiore, del trevo, messo all'albero di mezzo in una nave a più ordini di vele sovrapposte. Così Plinio,⁷¹ Festo, Tertulliano, Polluce, Plutarco, Scheffer,

⁷⁰ BERNARDUS GRASER, De re navali veterum. 4. Berlino 1864, pagine 95, Tavole 5, figure 31.

ALESSANDRO DE GROSSEN, Modello di una Pentèra Ate-
niese (in lingua tedesca) fol. Berlino 1866. poche pagine, o
tavole 4.

⁷¹ PLINIUS, IX, 30.

Forcellini colle varianti *ácatus*, *acatum*; ed Isidoro: ⁷² « Acateon maximum in navi velum, et in » media navi constitutum. » Or siccome noi chiamiamo bastimento quadro, quello che porta vele quadre; così gli antichi chiamavano acata, o acazia, quella nave che portava l'acato: cioè la nave triarmenia, che faceva più ordini di vele sovrapposte, rispetto alle quali soltanto poteva darsi la massima e la minima.

L'acato della Lupa è simile al trevo della marina moderna: la testiera, invergata sul pennone ha di misura nel modello m. 0,40; cioè metri dieci, ridotta al vero: la caduta è di m. 0,25; cioè metri sei e un quarto, ridotta al vero: tutta la superficie dà metri quadri sessantadue e mezzo. È formata di quattordici ferzi, cuciti a doppio, col sopraggitto, e col rimesso; di che si vedono i segni graffiti sul marmo. Tutta la vela è orlata di corda piana e flessibile per rinforzo dei lembi: noi la chiamiamo ralinga dal latino *religere*, i Romani la chiamavano *lorum*. Onde il Giraldo, traducendo Omero, dice: ⁷³ « Can- » dida vela trahunt contortis undique loris. » E siffatta orlatura ben si vede e si tocca sul filo della vela aperta, così a destra, come sul fondo, che la posizione della nave nell'originale lascia visibile.

Pigliava aggiunti particolari l'acato, secondo le diverse sue qualità: aggiunti usati pure in forza

TERTULLIANUS, ad. Marc. V, 1.

SCHEFFER, 140.

⁷² S. ISIDORUS, Etymol. Lib. XIX, 3.

⁷³ GIRALDUS, cit. cap. XV, p. 610.

di sustantivo. Linteo si diceva l'acato di lino: coriaceo o papiraceo, di cuojo o di papiro: spárteo o scírpeo, di ginestra, di giunco, di erbe palustri: cárbaso l'acato di lin sopraffino, nobile, dipinto. Per ciò ancora cárbaso il vestimento dei grandi personaggi, dei numi fluviali e marini, e il velario dei teatri. Del cárbaso, della pittura, e delle lettere votive, abbiamo già detto l'uso e le ragioni nella prima parte.

XXVII. Ora parleremo dell'epidromo, che è attrezzo dell'acato. Noi sulle vele maggiori usiamo cucire per traverso alcune bende o striscie di tela forte: su quel sodo facciamo i pertugetti, e mettiamo gli occhielli dei terzeruoli: là i mattaffioni, funi matte, scosse ad ogni vento, quando non sono legate per rinterzare e ripiegare sopra sè stessa una o più parti della vela, a fine di diminuirne la superficie quando il vento soverchia. Di più mettiamo certi canapetti correnti, acconciamente disposti, per avvilluppare prestamente la vela; e per sottrarla tutta, quando occorre, all'azione del vento. Queste manovre, con nome proprio e comune, si chiamano imbrogli: e con nomi speciali sustino, cordino, mezzanino, quarnale, cortigio, caricabbasso, serrapennone, caricamezzo, caricafondo, ed altrettali.

Il sistema romano è semplice; ed io descrivo quello del nostro monumento. La vela ha quattordici ferzi, e sei bende: nell'intersecazione di ciascuna benda con ciascun ferzo è un anello, fuorchè sul filo, in tutto settant'otto anelli: per ciascuna filiera verticale di sei anella passa una corda, in tutto tredici corde: le quali, tirate su e giù,

G.A.T.CXCII. 5

fanno come i cordoni alle cortine, o al sipario del teatro; e diminuiscono quanto si vuole la superficie della vela. Quindi servono a doppio giuoco: e, come i nostri paranchini dei terzaruoli, a ripiegarne una parte; e, come gl'imbrogli, a raccogliarla tutta.

Il nome delle bende è *fasciae*, degli occhielli *anuli*, delle corde correnti *epídromi*. Le prime due voci comunissime, la terza causa d'infinite dispute che io tronco, e per debito di brevità, e perchè il monumento le risolve. Non era propriamente l'epidromo una vela, non era per niente un albero: bensì manovra corrente, messa sulla vela per ridurla a terzeruolo, o per chiuderla tutta. Onde Plinio chiama epidromi le corde che passano per gli anelli della rete, e servono a stringerla o ad allargarla: ⁷⁴ « Vidimus plagas (*reti*) tantae tenuitatis » ut anulum hominis cum epidromis transirent. » Lo stesso dice Polluce, ⁷⁵ parlando pur delle reti e degli arnesi di caccia. Catone ricorda l'epidromo come corda da infilare le fiscelle del mulino ad olio: ⁷⁶

⁷⁴ PLINIUS, XIX, 1.

⁷⁵ POLLUCE, Onomast. 4. Edizione di Francoforte, 1608. p. 232, lin. 23.

⁷⁶ M. PORCIUS CATO, *Rer. rust.* cap. 13, Venezia 1846, Biblioteca degli scrittori latini con traduzione e note. — Ivi il passo dell'originale « *Fiscinas novas et veteres, epidromum* » è reso per « *Coperte nuove e vecchie, epidromo.* » E nelle note: « Cosa fosse questo epidromo i commentatori » non sanno Alcuni hanno per esso inteso le spranghe di ferro che sostentano le coltrine del letto; alcuni altri lo chiamano una rete di corda o di cuoio Io » l'ho per telaio da letto o lettiera sulle cinghie. » Ma Columella XII, cap. 50, dice: « *Baccam oleae in fiscinis*

« In torculari, in usu, quod opus est . . . fiscinas »
 » novas et veteres, epidromum. » Ed Isidoro ri-
 spetto all'uso nautico: « Epidromus velum secundae
 » amplitudinis, scilicet ad puppim. » Cioè vela di
 terzeruolo: vela ridotta a un terzo o a metà della sua
 superficie, tirando i sustini per poppa.

I Romani ben distinguevano il terzare le vele
contrahere, dal serrarle *legere*. Giugnendo al porto
 serravano le vele. Onde Virgilio:⁷⁷ « Vela legunt socii
 » et proras ad littora torquent. » E Flacco:⁷⁸ « Vela
 » legunt, remis insurgitur. » Ma quando bisognava
 rinterzare la vela per la eccessiva furia del vento,
 allora una calata di antenna a mezz'albero, e una tirata
 di epidromo a poppa. Questa manovra è indicata dai
 versi di Orazio:⁷⁹ « Contrahes vento nimium secundo
 » turgida vela. » Indi Macrobio ed Hirzio dissero:⁸⁰
 « Contrahere vela in minorem modum. Antennis
 » ad medium malum demissis. » E Seneca:⁸¹ « Quo-

» *novis includi praelisque subjici.* » Dunque le *fiscinae* non
 sono nè letti, nè coperte; ma fiscelle da mettervi den-
 tro la pasta delle olive macinate per premerle al torchio.
 Quindi l'epidromo è la corda corrente per infilare le fiscelle.
 Qui bisogna ripetere ciò che l'ab. Gius. Compagnoni scri-
 veva a Giangirolamo Pagani nel proemio all'edizione citata
 di Catone: « *La pazienza mia mille volte hanno ten-*
 » *tato stancare i commentatori.... Che razza diabolica è mai*
 » *quella di cotesti commentatori!* »

⁷⁷ VIRGILIUS, III, 532.

⁷⁸ VALERIUS FLACCUS, II, 11.

⁷⁹ HORATIUS, Lib. II, od. 10.

⁸⁰ MACROBIUS, Satyr. VII, 5.

HIRTIUS, Bell. Alex. 45, alias 503.

LUCANUS, IX, 326.

⁸¹ SENECA, ep. 77.

» ties ventus increbuit maiorque est quam expedit,
 » antenna submittitur, minus enim habet virium
 » flatus ex humili. » E Polluce: ⁸² « Vela ex
 » dimidia parte complicantes, dimidiam subtrahen-
 » tes, aliquid ex antenna dimittentes ».

Bei modelli di vela romana contratta a terzeruoli sotto la carica dell'epidromo abbiamo noi qui in Roma. ⁸³ La prima e la terza barea del sarcofago borghesiano ci mostrano quattro vele con due mani di terzaruoli, e il sacco che formano tutte le pieghe delle vele medesime contratte dell'epidromo. La nave di Giona del magnifico sarcofago lateranese porta l'acato con tutti i terzaruoli presi, senza abbassare il pennone, senza borse nelle pieghe: la nave cappeggia colla vela caricata e tesa. E quella fatta incidere dal Bosio a p. 157 ci dà la vela ripiegata nel mezzo tirando coi sustini le bugne inferiori per poppa sino al pennone, come dice Isidoro: « Velum secundae amplitudinis, scilicet ad puppim. »

XXVIII. Linguaggio poetico è quello dei marinari antichi e moderni: perpetue le figure, i traslati, le metafore; ma ridotte a proprietà. L'albero,

⁸² POLLUCE, Onomast. I, 15.

⁸³ BOSIO, Roma sotterranea, p. 157.

SIMELLI, Fotografia del sarcofago lateranese.

DISEGNI del sarcofago borghesiano, presso di me.

COLLEZIONE di vasi etruschi del principe di Canino, disegnati dal Valadier, litografia del Mandolini, al n. 1900, « *La nef du patriarche.* » Notabile per gli epidromi condotti paralleli: e per il Bacco che governa la nave, pe' grappoli che pendono dall'albero maestro, e per la pluralità degli occhi, messi anche all'esterno della coppa, conforme a ciò che ho detto alla pag. 31, e alla nota 40.

la ruota, la marra, i denti, i fianchi, la testa, le braccia. Noi, per esempio, chiamiamo bugna l'angolo inferiore della vela, per la similitudine che ha colla bozza o enfiato: i romani chiamavano piede, presa la similitudine dal membro estremo ed inferiore dell'uomo. Quindi *pes dexter aut laevus*, la bugna di destra o di sinistra. Per estensione altresì chiamavano *pes* la corda legata all'angolo medesimo della vela a fine di governarla, cioè la scotta: e *propes*, messo *pro* invece di *ante*, chiamavano la bugna anteriore e legata, cioè la mura. Onde Isidoro e Turpilio: « *Propes, funis quo pes veli alligatur.* »

Questo sia detto a fin di riconoscere nel bassorilievo il piede della vela maestra. Ecco sulle due ralinghe impiombata la scotta di sottovento, e la manovra già cominciata a mollare: vogliono i marinari farci intendere che sventano la vela per essere al molo senza che lor manchi l'abbrivo, e senza che soverchi; per non fallire al segno, e per non esser menati ad investire. Il piede di sopravvento, *propes prolatus et alligatus*, cioè la mura, si vede sotto al grembo della vela, annodato alla sinistra, *usque ad saphonem*. Cecilio, antico scrittore tra i latini, parla del safone come di punto fermo dove si murava la bassa vela alla prua, navigando all'orza. Io son venuto, e' dice, con piacevole navigazione, portata avanti la bugna di sopravvento sino al safone: « *Venerio cursu veni, prolato pede usque ad* » *saphonem.* » Isidoro interpreta il safone per cordame nautico, messo alla prua. Il Forcellini resta in ponte tra gli altri due. Ora il graffito del Palatino risolve il dubbio, e mostra che i Romani sul quinto

di prua armavano un pezzo di costruzione, fornito di cavatoja, per salpar l' áncora e per altre manovre nautiche: pezzo piú lungo, ma simile alla moderna gru di cappone. Esso con le sue pulegge, i suoi fili, e il suo sporto, è il safone: equivalente alla moderna gru, paranco, e buttafuori di cappone.

Ciò serve eziandio agli studiosi ed ai retori, che han per le mani Catullo, Virgilio, Lucano, e gli altri classici. « Jupiter secundus inter utrumque » pedem. »⁸⁴ Quì non è corso obliquo, non mura: ma vento in poppa tra le due bugne. « Una omnes fecere pedem. »⁸⁵ » Tutte le navi portarono la scotta all'istesso segno. « Prolatis pedibus. » Murate le basse vele al piú presso del vento; messa la vela all'orza. Imperciocchè tutta l'arte del navigare è nel mettere a dovere i piedi delle vele: con questo la nave orzeggia contro vento; con questo cappeggia al traverso del vento; con questo archeggia e prodeggia per levarsi al vento, e guadagnare sul vento; con questo cammina in direzioni contrarie al soffio d'un solo e medesimo vento. Manovre notissime ai Romani. Di che Plinio:⁸⁶ « lisdem autem ventis in contrarium navigatur » prolatis pedibus; ut noctu plerumque adversa » vela concurrant. » E Virgilio, che aveva navigato in Grecia per meglio conoscere sul mare il governo delle navi, e per meglio descriverlo nel suo poema, spiega così la manovra del bordeggiare che

⁸⁴ CATULLUS, Carm. IV, 19.

⁸⁵ VIRGILIUS, Aeneid. V, 828.

⁸⁶ PLINIUS, II, 47.

pare vederla.⁸⁷ Dall'istesso maneggio conchiudo che l'acato primajo era vela maestra, bassa, quadra e massima: per ciò nei documenti si trova contrapposto tanto alle vele piccole, quanto alle grandi, e così alle triangolari, alle sporgenti, alle alte e alle volanti.

XXIX. Ora montiamo al calcese per considerar da vicino sul bassorilievo il secondo ordine di vele. Venite meco, Signori, la scala è ferma ed il passo facile: abbiamo fatti stabili, e non crollanti congetture. Venite, chè sarà con noi il più dotto tra i bravi dell'armata di Francia, l'ammiraglio Pàris. Il quale sebbene abbia scritto essere assai recente il pensiero delle vele sovrapposte,⁸⁸ nondimeno savio e gentile, come egli è, dopo le autorità già prodotte, e innanzi al fatto di questo monumento non isdegnerà salir con noi sino al secondo, ed anche infino al terzo ordine di vele sovrapposte da molti secoli sulle navi romane.

Vedete al di sopra dell'acato, e al di sopra del pennone un triangolo? Ha la base uguale all'istesso pennone, è alto col vertice sul fuso o spigone dell'albero per otto centimetri e mezzo, cioè alto più che due metri nel vero, ed ha la superficie totale di dieci e più metri quadrati. È una vela triangolare e doppia, che mostra l'istesso filato, tessuto, e costura della maestra, porta gli stessi ferzi verticali, e le stesse bende traverse, e il grembo gonfio all'istesso vento. È chiaro che questo triangolo, co' suoi dieci

⁸⁷ A. JAL, *Virgilius nauticus*.

VIRGILIUS, V, 832. — LUCANUS, III, 596. V, 428.

⁸⁸ E. PARIS, *Constructions navales des peuples extra-européens*. 1843. p. 3: « *L'idée des voiles superposées . . . est assez récente.* »

metri di tela moltiplicati per tanta altezza sulla leva dell'albero, torna a potenza efficacissima per dare l'abbrivo alla nave. È chiaro che poche manovre, un fionco, una mura, e una scotta, bastano ad attrezzare e a governare ciascuna di quelle vele triangolari. È chiaro che cogli stessi bracci, che volgono a segno il pennone e la maestra, si orientano altresì le vele volanti che vi stan sopra. È chiaro che si possono mainare con ogni facilità, perchè la scotta medesima serve di caricabbasso: o vero si possono raccogliere intorno all'albero, come si vede nella antica lucerna incisa da Santi Bartoli: ⁸⁹ o vero si possono ripiegare sul pennone, o rimettere nella giava, lasciando i fionchi e le manovre al posto, come qui si vede sulla Lince.

Che vela mai sarà cotesta? Non il dolone che è a prua, nè l'acato che è abbasso, nè le suppare che sono più su: dunque deve essere l'artimone. Che è l'artimone, che dicono gl'interpreti e i lessici? Io molte volte ho lasciato di riferire le diverse opinioni altrui e le più strane incredibili varianti, e per rispetto a' grandi scrittori, e per non mettere a troppo dura prova la vostra sofferenza. Ma quì non posso tanto tenermi che almeno in breve non vi dica la somma di ciò che finora si è saputo e si è detto dell'artimone. Lazzaro Baifio dice che è la vela maestra. ⁹⁰ Il p. d'Aquino dice che è il trinchetto. ⁹¹ Alcuni dicono che è vela di flocco; altri una grossa carrucola. Erasmo, che è l'antenna

⁸⁹ BELLORI, Lucerne antiche. Parte III, num. 12.

⁹⁰ LAZARUS BAYFIUS, De re navali. Parigi, 1536. p. 121.

⁹¹ CAROLUS DE AQUINO, S. J. Lexicon militare, *Artemo*.

della nave. ⁹² Scheffer, che è banderuola per conoscere la direzione del vento. ⁹³ Il giureconsulto, citato da Pitisco, dice che è la barra del timone. Gaspare Barth dice che è un'ancora di ferro pesantissima. Calmet dice che è un albero piccolo all'estremità della nave, dove si sospendono vele minori. ⁹⁴ La nostra Crusca registra una delle vele della nave, senza determinare quale sia: il commentario è merce del Buti. Forcellino, perdutosi di coraggio, scrive così: « Artemo, velum quoddam navis; sed quale velum illud sit non satis constat. » Tra i recentissimi, ⁹⁵ A. Jal dice: « Artimone: » nome di una vela dei bastimenti antichi, la cui » posizione è sommamente incerta. » Boekchio sostiene che sia la vela alta del terz'ordine: come a dire il pappafico moderno. Graser si ferma al significato presente dei francesi. E Smith ripete in quest'anno il suo *foresail*, che sarebbe la vela di trinchetto, se egli non dicesse e mostrasse chiaro che vuole intendere la vela pendente dalla pertica inclinata a mezza squadra fuori della prua, che si è già detto essere il dolone.

Dunque il problema non si può altrimenti risolvere che coi monumenti e gli scrittori antichi. Io mi metto per questa via, e ragiono così: L'artimone romano era una vela; lo dice Isidoro al

⁹² ERASMUS Roter. Act. Apost. XXVII, 40.

⁹³ SCHEFFER, cit. 330. — DU CANGE, Glossarium.

⁹⁴ AUGUST. CALMET, Act. Apost. XXVII, 40.

⁹⁵ A. JAL, Glossaire: « Artemo, nom d'une voile des navires antiques, dont l'emplacement est fort incertain. »

A. BÖCKH, Urkunden über das Seewesen des attischen Staates. Berlino, 1840, p. 140. — SMITH, p. 187.

B. GRASER, cit. p. 77.

J. SMITH, cit. p. 186, e fig. 1.

capo terzo delle vele , lo confermano i più dotti , e la perenne tradizione sino a Dante: ⁹⁶ « Chi terzeruolo ed artimon rintoppa. » Vela che si faceva in alto; lo dice san Luca: ⁹⁷ « Levato artemone. » Onde le frasi dei classici: ⁹⁸ « Uti summis velis...Extendere » vela ad carchesii jugum. » Vela, in alto , sospesa e volante, come dall' istessa voce *αρταω*, appendere; e dalle radici latine *ars et temo, quod dicitur a (bene) tenendo.* ⁹⁹ Sospesa col vertice a un punto più elevato di qualunque albero; lo dicono tutti i traduttori e chiosatori di Polluce seguendo l'antico, i quali a ragione vogliono quì che l'*επισειων* debba esser vólto per vela volante , cioè per artimone , e dicono così: ¹⁰⁰ « Mali pars quae super antennam » est *fusus* nominatur: a qua parte *artemonem* » suspendunt. » Vela colla base sul pennone al disopra dell'acato; lo dice Papia: « Velum navis breve... » quod extenditur malo et antennae. » Cioè non sotto ma sopra al pennone, non dal pennone al bordo ma dall'albero al pennone. Vela secondaria aggiunta alla nave; lo dice Labeone nel Digesto: ¹⁰¹ « Arte- » mon additamentum est, non pars navis. »

Sommate insieme queste notizie: Vela, in alto, piccola, sospesa, col vertice a un punto più elevato

⁹⁶ DANTE, Infer. XXI. 14. — ARIOSTO, XIX, 49.

⁹⁷ S. LUCAS, Actus Apos. XXVII, 40.

⁹⁸ GIRALDUS, cit. 603, lin. 32. — LUCANUS, IX, 328.

⁹⁹ VARRONE, De L. L. VI, 4. — FORCELLINI, *Temo*.

¹⁰⁰ JULII Pollucis, Onomasticon I. IX, 3 cum versione et notis Siberi, Gualtherii, Salmasii, Vossii, Valesii, Jungermannii, Kühnii, Calcagnini, Lederlini, aliorumque.

¹⁰¹ Lib. 50, tit. 16, leg. 242.

dell'albero, colla base sul pennone sottoposto, aggiunta alle altre vele; e avrete la diffinizione. Date uno sguardo solo al monumento: ed eccovi la cosa diffinita, eccovi il modello dinanzi. Qua si può dire che le congetture son cadute, che il fatto è evidente, e che la vela triangolare, spartita per lo mezzo in due, col vertice a un punto più alto dell'albero istesso, colla base al disopra del pennone, accrescimento, nel caso nostro, di dieci metri quadri alla vela maestra, questo è l'artimone. Il quale, ora che è stato diffinito e riconosciuto sul bassorilievo portuense, potrà facilmente aver la sorte di trovar compagnia di altri simili monumenti, e conforto di molti esempi. Intanto gliene do quattro: la nave della lucerna incisa da Santi Bartoli, III, 12; la nave del sarcofago lateranese, fatto incidere dal Bosio, p. 103; la barca d'Ulisse alle catacombe di Calisto, messa in fotografia dal Simelli; e la navetta del principe Torlonia, di che ho parlato a p. 43.

XXX. Nè alcuno pensi che siffatta maniera di velatura semplice e bella sia ita mai totalmente in disuso tra noi: mainò che la dura tuttavia. E, prescindendo dalle forme diverse che prese l'artimone sulle galere del medio evo, nelle quali divenne vela minore del bastardo e maggiore del marabutto, messa all'antenna dell'albero maestro, come ci danno i documenti di quella età, e poi il Crescentio ed il Pantera, e che ora non fa per la nostra descrizione, dico che dura tuttavia nelle primitive forme romane, tra i nostri marinari. A voler intendere l'antico è necessario sapere il moderno, e studiarlo:

perchè il noto mena all' ignoto , e nulla è nuovo sotto il sole. La nostra gente di mare, specialmente i pescatori delle arditissime paranze, conservano le antiche tradizioni, e le semplici maniere delle vele romane. Raro nei bastimenti grandi e quadri, sovente nei piccoli e latini, mettono vele di bel tempo, simili all' artimone antico. Non mica nell'uscire o nell'entrare in porto per farle vedere al primo che capita: ma a largo mare, fuori delle scogliere, a comodo loro, quando il vento è debole e la navigazione lenta e noiosa, allora aggiungono qualche vela di questa forma, taglio, e figura; e la chiamano cocchina, cecarola, velaccina, mangiavento, ucellina, parpaglione, gabbiola; e per la figura triangolare medesima che qui vedete sulla nave romana, per quel triangolo, messo tant'alto, la chiamano ancora (in buona fede, ma con poco rispetto) il padreterno.

Anche i bastimenti quadri portano talvolta queste istesse vele. E ricordo come io medesimo in mezzo a rispettabili ufficiali ero surto a ruota nella rada di Tolone alli 29 di ottobre 1864 per la memorabile rassegna e armeggiamento navale dell'armata francese, presente l' Imperatore, quando ecco, tre giorni dopo per tempissimo, all'isole d'Hyères, un brigantino mercantile con poco vento in poppa venivaci incontro portando spiegate a vista di tutti sull'albero di maestra e di trinchetto, al disopra delle gabbie, due coppie di vele triangolari, colla base sul pennone sottoposto, e il vertice alla punta dell'albero, attrezzate, manovrate e messe precisamente così come qui vedete scolpito da tanti secoli. Ri-

cordo con piacere questo successo, perchè mi dette occasione di discutere allora con quei signori ed ufficiali, co' quali navigavo, il sistema delle vele romane, come si vedono nel bassorilievo portuense; e l'applicazione che se ne potrebbe fare ai vascelli corazzati, come oggi vi leggo.

XXXI. Ciò premesso, non posso lasciar da parte il maneggio dell'artimone, secondo il sistema romano. Giuoco bellissimo e sommamente importante per le svariate combinazioni e permutazioni sue, e colle altre vele: onde si spiegano e conciliano le contrarie sentenze degli interpreti, e si manifesta la qualità di certe vele monumentali, scolpite nelle medaglie o ritratte nei dipinti antichi, fin quì non potute intendere. Cose facili, semplici, e belle; e che nondimeno io stesso non avrei forse pensate mai, non che esposte, se non avessi avuto fra le mani questo fortunato monumento. Gli interpreti, parlo dei più sensati, non di quelli che confondono l'artimone coll'áncora, hanno separatamente ciascuno considerata una sola forma dell'istesso artimone, e non tutte le sei almeno forme principali che poteva avere in diverse composizioni e modi. Quindi le contraddizioni loro, e l'incertezza di tutti noi. Sarebbe come se, perduto l'uso della spada, uno citando qualche esempio di classici antichi volesse dire che la picchia come martello, uno che batte come bastone, uno che taglia, un che trafigge, e via là. Giascun de' quali avrebbe per avventura ragione, nell'asserire cosa vera; ciascuno torto nel negare la sentenza altrui, ugualmente vera; e tutti resterebbero perplessi (nella supposizione

già fatta) per non saperle conciliare insieme: sinchè non fosse scoperta una vecchia spada, o un monumento come questo di due metri, e ben scolpito, col quale finalmente si potesse dire: Vedi qua: è una cosa sola. Ecco la punta: di qua infilza. Vedi il filo? di qua mena fendenti, e scigrignate. Tocca il dorso? di qua rompe l'ossa. Senti il piatto? di qua carezza le spalle. Ve' che pomo! Di qua dà di rovescio, e pesta i denti. In somma è uno strumento solo, diversamente usato e vólto. Così l'artimone, il quale poteva essere almeno in sei diverse maniere attrezzato; e quindi essere diversamente definito, nominato, e dipinto. Poteva essere sopra qualunque albero, quadro, triangolare, bipartito, isolato, e rovescio.

Poteva esser messo all'albero di mezzo, o a quello di prua, o a quello di poppa: sempre nondimeno come vela del secondo ordine. Perciò d'Aquino lo pone al trinchetto d'avanti, Calmet all'albero di dietro: ed i francesi sino ad oggi chiamano artimone l'albero estremo (che noi diciamo di mezzana) forse perchè è l'unico che comincia ex abrupto e sempre col secondo ordine di vele cioè coll'artimone, non porta trevo, e fa verga secca. Ma di questo non dirò altro, perchè qui abbiamo un albero solo, e quindi l'artimone che io descrivo è sull'albero di mezzo.

Poteva l'artimone esser quadro. Così l'ha considerato Baifio. Ma in tal caso doveva esser posto sopra l'acato, e avere il fornimento di un altro pennone per reggerne la testiera. Allora esso sorgeva in tutto è per tutto uguale e simile alle moderne vele

di gabbia, come si vede nell'Omero famoso del Vaticano ripetuto sopra due tavole fatte incidere dal Mai.¹⁰² Dunque si conoscevano pure le vele di gabbia, come oggi si chiamano. Vada chi vuole a vederle: io non ne parlo, perchè il bassorilievo che ho innanzi mi dà l'artimone triangolare.

Poteva essere di figura triangolare e tutto di un sol pezzo. Onde alcuni ne fecero vela di flocco. Ma in tal caso non si poteva ben attrezzare sul pennone e faccia prodiera dell'albero per l'impedimento dello straglio: sì bene sul lato poppiero, a collo dell'albero medesimo, e facendo vi sacco, come dice Plinio:¹⁰³ « Prae- » postero more inter malos vela suspendit. » Questa era la forma dell'artimone nelle piccole barche, fornite di alberi espediti, e senza stragli: come si vede in una scoltura antica, murata in una casa presso il Corso di Roma, il cui gesso ho dinanzi mentre scrivo. L'artimone è abbassato sulla vela maestra, e innanzi ad essa è raccolto in tre grembi: tra i quali il maggiore è nel mezzo, perchè la vela è tutta di un sol pezzo.

Poteva essere triangolare e bipartito con un taglio normale dal vertice alla base. E questa è precisamente la figura che abbiamo nel nostro bassorilievo, dove l'artimone si pare diviso in due triangoli uguali e simili; e tra mezzo a loro passa lo straglio che ne rialza il filo e i labbri, ed esce fuor fuori tra le due ralinghe di caduta verticale. Ciascuno dei due triangoli ha le sue tre manovre già ricordate;

¹⁰² ANGELUS MAIUS, Tabul. Homeri, 32, 38.

¹⁰³ PLINIUS, XVI, 37.

fionco, scotta, e mura; *ductarius, pes, et propes*: ambedue presi insieme accrescono la superficie velare di dieci metri quadri. Si raccolgono o ammannano, come ho detto.

Poteva essere isolato: e questo valga per risposta alla domanda fattami da un dotto collega nel giorno stesso e nella sala medesima dell'adunanza. Isolato, dico, senza accompagnatura di altre vele aperte; ma solo dispiegato al vento il triangolo dell'artimone al suo posto ordinario, o al posto della terza, o della prima vela, secondo la maggiore o minore levata del pennone; e secondo le diverse esigenze dell'arte nautica. In tal caso le sue forme visibili nei monumenti delle arti del disegno lo mostrano simile al padiglione da campo; o a quello che si usa quì in Roma per emblema della Camera apostolica, o per distintivo delle Chiese basilicali. Allora ti sembra che l'albero della nave sia feristo di padiglione, che il pennone sia resta della tesa, che la vela sia cappa; e che l'acato, raccolto cogli epidromi sotto la verga, sia ornamento di frange e festoni. Così comparisce l'artimone nell'antico bassorilievo pubblicato dal Bosio a pagina 289; così nella nave d'Ulisse alle catacombe di Calisto. Ma bisogna esser cauto coi monumenti di questo genere; e non pigliar le mantiglie per vela, come potrebbe facilmente succedere guardando alla nave di Giona del palazzo Randanini, e ad altri simili sculture o pitture, nelle quali non è rara la bizzarria degli antichi artisti, ed è più comune la licenza delle copie moderne.

Poteva finalmente divenire vela di fortuna. E

per tale di fatto ci si mostra l'artimone nelle classiche descrizioni delle tempeste, e nei monumenti antichi. Ogni vela può essere di fortuna, purchè abbia tre condizioni: sia forte, per non andare squarciata in pezzi e mangiata dal vento; sia piccola, relativamente alle altre vele e al bastimento, per non menarlo a precipizio; sia bassa per non farlo incaponire, o traboccare, e per non scavezzargli l'albero. Si arma sulle navi in tempesta qualche vela forte, piccola, e bassa, invece delle vele grandi, alte, e leggiere, a fine di non essere menati a discrezione dal mare e del vento; di governare in qualche modo il naviglio come torna meglio in mezzo alla furia delle onde; di non perdere il cammino già fatto, quando il vento è contrario; di evitare quanto si può dalle parti più deboli l'urto dei marosi; in somma, a fine di dirigere la nave. Perciò Isidoro, parlando dell'artimone, scriveva che piuttosto serve a dirigere che a correre: « *Dirigendae potius navis causa commendari, quam celeritatis.* » Parlava dell'artimone di fortuna che serve a governare il bastimento: non della banderuola che si porta per discernere la direzione del vento.

Di fatto questo artimone portuense riesce ben rinforzato; mostra il tessuto, le costure, e le ralinghe simili alla gran vela e forti; e svolge più ordini di bende e fascie traverse graffite sul marmo, senza occhielli né epidromi: dunque non per giuoco di terzeruoli, ma pel solo rinforzo della tela nella fortuna, altrimenti sarebbero inutili. Rispetto alla superficie è piccolo, perchè la vela maestra lo su-

pera di sei volte e mezzo. Finalmente piglia la posizione di bassa vela (cosa semplice e bella) quando, serrata la maestra, e abbassato talvolta il pennone a mezz' albero, si rovesciano le punte o vertici dell'artimone, senza mutarne la base: allora il fionco si converte in scotta; e il vertice scende in coperta a piè dell' albero. Ecco l' artimone rovescio, o di fortuna.

Questa manovra ci mena dirittamente ad un' altra scoperta: e ci fa persuasi che è pur desso, cioè artimone rovescio, quella vela antica, di forme sin qui inesplicabili, e senza nome, la quale nondimeno ci ritorna sovente alla vista nei monumenti, medaglie, gemme, dipinti; specialmente su quelle navi che poggiano al fortunale col vento largo e il mare grosso: vela di taglio simile alla cornetta o bandieretta militare, ma colle punte abbassate: vela che, inferita sul pennone, caccia giù due gambe secche, lunghe, sottili, accartocciate dal vento, e tenute una di qua una di là sui due bordi. È l'artimone rovescio sul gran bronzo d' Adriano: (*caput laureat. Felicitati Augus.*) artimone rovescio sulla nave di Tesèo nel dipinto ercolanese: artimone rovescio sulla liburna di Pompei.¹⁰⁴ E potrei citare altri monumenti noti e riprodotti colle stampe, nei quali si vede ad evidenza la forma di questa vela, che niuno sin qui ha potuto diffinire; alla quale

¹⁰⁴ BIRAGO, VAILLANT, ECKEL.

GAVARTIUS, Numism. Imp.— STEWECCHIUS, in Vegetium.

ANDREAS Muselius, Musaeum veron.

PITTURE di Ercolano, in fol. Tom. 2. p.97.—Item T. VI.

RICH e CHERRUEL, Dict. antiq. Voce Supparum. p. 615.

A. JAL, Glossaire, p. 1553, et 746.

non pochi hanno dato nome falso; e che A. Jal, il più valente tra i moderni, non ha potuto altrimenti chiamare che: Vela di taglio in forma di cornetta. ¹⁰⁵

Voi ora sapete che questo è l'artimone rovescio. Sapete in genere che era vela del second'ordine sull'istesso albero e sull'istesso pennone, al di sopra della vela maggiore: « In fuso super antennam super spensus. » Che poteva esser quadro, come nell'Omero del Vaticano: triangolare come nel bassorilievo portuense: isolato, come nel sarcofago del Bosio: rovescio come nel dipinto ercolanese: in alto come vela di bel tempo: ¹⁰⁶ a mezz'albero, come vela di forza col vento freschissimo: ¹⁰⁷ e colle punte in coverta, come vela di fortuna nelle tempeste. ¹⁰⁸ Sapete in somma che si poteva attrezzare in diverse maniere, mainare, abbassare, e rilevare: e distinte le varianti, potete conciliare le diverse opinioni degli interpreti.

XXXII. Un altro passo, Signori, e siamo a riva. Voi attentamente riguardando sul monumento portuense potete vedere che in alto, dopo il vertice dell'artimone, v'ha qualcosa di più. Il fuso dell'albero non finisce lì: anzi sale ancora, quantunque per la distanza e l'altezza molto non si paja. Nondimeno, tra il vertice del sottoposto artimone, e il pomo sovrappo-

¹⁰⁵ Flotte de César, p.112. lin.3: « Voile taillée en guidon. »

¹⁰⁶ FR. JO. BALBI, Catholicon: « Artemon velum parvum, » quo in dulcibus potius utimur aquis. »

¹⁰⁷ S. LUCAS, Actus Apost. XXVII, 40: « Levato artimone, secundum aurae flatum, tendebant ad littus. »

¹⁰⁸ S. ISIDORUS, Etimol. XIX, 3: « Dirigendae potius » navis causa, quam celeritatis. »

sto dell' albero , si misurano nel modello originale 0,04; cioè più di un metro ridotti al vero. In quello spazio, che è la parte più sublime dell'albero, voi pur vedete la base di altre due vele triangolari, ugualmente tessute, cucite, bendate, e gonfie al vento, come le altre vele. Vedete che formano due triangoli scaleni affrontati colla base al fuso supremo dell'albero, e coi vertici divaricati alle due opposte punte del medesimo sottostante pennone. Ciascuna ha la base d' un metro : il lato di 0,235 ; cioè di metri 5,875 ridotto al vero : ed ambedue insieme accrescono la spinta velare con quasi altri sei metri quadri di tela. Potenza efficacissima, perchè all'estremità della leva: attissima a raccogliere il vento perchè in alto : ed a spingere la nave, e a far forza, perchè equilibrata e doppia.

Si vede che ciascuna delle due vele è governata con due manovre, alle due punte, inferite a due pulegge sul fuso dell'albero; e che la bugna è murata abbasso alla estremità del pennone. Si vede che si possono facilmente mainare o raccogliere sul pennone o sull'albero, come è detto dell'artimone; e al paro di lui volgere per punto e per segno al vento con gli stessi bracci, opifere, e verga della maestra.

Questa forma e disposizione di vele al terzo ordine, al di sopra dell'acato e dell'artimone, non ammette replica. È un fatto patente nel monumento: il quale ci mostra le due vele aperte sulla Lupa, mainate sulla Lince. Qua le manovre, e i due fionchi dal pennone all'albero; là il tessuto dalle due bande al vento. Come le chiamavano i Ro-

mani? Sùppare: *Sùpparum*, *ari*. Troverete in tutti i lessici e in molti trattati questa voce: non la spiegazione. Lascio gli strani commenti degli uni, le dimenticanze degli altri, e le beffe che taluno ha pur fatte perchè Isidoro disse essere la *sùppara* vela di un sol piede: non avvertendo che nel linguaggio romano di marineria il piede non sta per misura, ma per angolo inferiore; o, come noi diciamo, per bugna della vela: non avvertendo che di fatto la *sùppara* ha una sola bugna abbasso, come qui vedete. Citerò solamente, e valga per tutti sino ad oggi in questa materia, A. Jal, che scrive così: ¹⁰⁹ « *Supparum*. Nome di una piccola vela, sulla » forma e posizione della quale non sono d'accordo » i critici antichi... Come era tagliata questa vela? » Era forse quadrata, e messa al disopra del trevo, » come la gabbia de' moderni? Aveva forse la forma » di vela di straglio? Era essa fatta a mò' di » triangolo isoscele, la cui base opposta all'angolo » più acuto fosse invergata come bandiera in un » pennoncino parallelo al pennone dalla vela bassa » e quadrata? Aveva forse qualche somiglianza » colle vele di flocco?... » Nulla di tutto ciò. E se voi, Signori, volete la spiegazione, dovete ac-

¹⁰⁹ A JAL, *Glossaire nautique*, cit. « *Supparum*, *Supparus*... » *Comment était coupée cette voile? Était-elle carrée et hissée au-dessus de la voile basse, comme l'est le hunier moderne? Avait-elle la forme d'une voile d'étai? Était-elle faite d'un triangle isoscèle de toile dont la base, opposée à l'angle plus aigu, était enverguée, comme une bannière, à une vergue hissée parallèlement à celle de la basse voile carrée? Avait-elle quelque rapport avec le foc?... »*

conciarvi a tre cose: a lasciare i moderni, a pigliare gli antichi, ed a riguardare questo monumento.

Venga per primo Seneca: ¹¹⁰ « Solis alexan-
 » drinis (navibus portum intrantibus) licet suppa-
 » rum intendere, quod in alto omnes habent na-
 » ves. » Dunque tutte le navi portavano la súp-
 para, e la facevano in alto. Stazio: ¹¹¹ « Vos stu-
 » pea tendite mali vincula; vos summis adnectite
 » supparum velis. » Dunque la sappara non solo in
 alto, ma aggiunta sopra alle vele supreme. Seneca nella
 Medèa: ¹¹² « Navita flatus optat, et alto rubicunda tre-
 » munt suppara velo ». Questi aggiugne il fremito
 che sempre accompagna col vento le vele alte e leg-
 giere. Lucano: ¹¹³ « Summaque pandens suppara ve-
 » lorum perituras colligit auras. » Qui abbiamo le
 suppare nel numero del più, cioè due: altissime *sum-
 maque*: ed utili a far forza, quando la brezza vien
 meno: *colligit auras perituras*. Finalmente dia l'ul-
 tima mano Isidoro: « Supparum genus veli unum
 » pedem habens, quo juvari navigia solent in na-
 » vigatione, quoties vis venti languescit, quod ex
 » separatione existimant nominatum. »

Riguardiamo il monumento, e troveremo con que-
 ste parole scolpita e diffinita la suppara. Specie di
 vela altissima, al disopra delle altre vele, dell' acato
 e dell' artimone, per far forza nel navigare quando
 il vento è debole. Vela che ha un piede solo,

¹¹⁰ L. ANNAEUS SENECA, ep. 77. in princ.

¹¹¹ STATIUS, lib. III, Silv. II, v. 27.

¹¹² L. ANNAEUS SENECA, Medea, Act. secund. prope fin.
 vers. 327.

¹¹³ LUCANUS, V, 429.

cioè una sola bugna, perchè è triangolare col solo vertice, o angolo acutissimo, abbasso sul pennone; e la base in alto alla parte più sublime dell'albero. Vela chiamata quasi sempre nel numero del più: perchè, sebbene una, e con un solo nome, pure è divisa in due triangoli che scendono ciascuno coi vertici alle punte opposte della stessa verga. Vela, la cui etimologia esprime la separazione dei due triangoli, quasi *separata*, come dice Isidoro: o la sovrapposizione a tutte le altre vele, quasi *super parata*, come dice il Balbi: « Videlicet de summitate dicitur, videlicet de » replicatione. »

XXXIII. Oramai la *súppara* è definita come voce, e riconosciuta come vela: ormai sono messe giù le congetture, e tolte le dubbiezze degli scrittori moderni intorno a queste vele romane. Perciò continuo, col metodo finora osservato, a descriverne brevemente la qualità e il maneggio. La *súppara* poteva essere di tutte le grandezze, secondo che si fosse accresciuta l'altezza dell'albero e la base della vela: bastava ghindare un alberetto o fuso più lungo al calcese, per averla di qualunque dimensione. Le manovre semplicissime: tre sole corde ai vertici del triangolo; *fionco*, *mura*, e *scotta*: a tutto il resto sopperiva l'attrezzatura istessa della vela maestra. Tutte le navi romane portavano le *súppare*; e le facevano come forza di vela, per avacciare coi venti larghi, di quartiere, e deboli: « Supparum » in alto omnes habent naves ... quoties vis » venti languescit. » ¹¹⁴ Specialmente era propria

¹¹⁴ SENECA, ep. 77. in princ. — GIRALDVS, cit. p. 603, 18.
ISIDORUS, XIX, 3. — VITRUVIUS, X.

di quelle navi che per loro grandezza suprema si mettevano ai viaggi più lontani nel Mediterraneo e fuori; e si chiamavano navi alessandrine, perchè principalmente andavano in Egitto a caricare i frumentiannonari pel popolo romano. Da lungi, a largo mare, anche il volgo distingueva le alessandrine dalle altre navi minori; e ciò per la grandezza della sùppara che portavano in alto.¹¹⁵ « Omnis » turba... ex ipso genere velorum alexandrinās, » quamvis in magno navium numero, intelligit... » Supparum alexandrinarum insigne est. » Da vicino, quando le altre navi raccoglievano le vele alte, le sole alessandrine si vedevano entrare coi venti maneggevoli nella rada di Pozzuolo, portando le sùppare medesime spiegate a riva: perchè esse avevano bisogno di spinta continua e d' impulso forte per venire avanti con tanto carico e così gran corpo. Spinta efficacissima e impulso massimo davano le sùppare al corso della nave: grande il momento loro sull'altissimo braccio della leva; minima l'aberrazione della risultante di tutte le forze nel centro velare, per la semplicità del sistema romano, stabilito in equilibrio sulla linea costante di un solo pennone. Onde l'istesso Seneca, parlando pur sempre delle sùppare, diceva: « Nulla res aequae » adjuvat cursum quam summa pars veli: illinc enim » maxime navis urgetur. » In somma la sùppara romana giocava nella manovra nautica degli antichi come le moderne velaccine, come i pappafichi, come i coltellacci, come tutto quell'armamento che si

¹¹⁵ SENECA, *ibid.*

spiega anche dai più grossi vascelli, quando i venti son leggieri, e stringe necessità di caccia o di fuga: armamento che tutt' ora i marinari con termine collettivo chiamano *forza di vela*. ¹¹⁶

Rare volte si trovano le súppare nei monumenti delle arti del disegno. L' altezza grande, che esse ricercano, mette imbarazzo sulle tavole degli artisti. Anzi nelle sculture e nei dipinti antichi di cose navali voi vedete quasi sempre gli alberi dei bastimenti più corti del dovere, o troncatane la parte superiore, o sfondata la cornice del quadro: segni convenzionali agli osservatori perchè essi stessi suppliscano alle misure consuete, che tutti sanno quali abbiano ad essere in giusta proporzione. Lo spettatore pensi al di più non potuto convenientemente esprimere dall' arte. Patto tacito e comunissimo negli antichi monumenti di questo genere. Quindi il nostro artista appunto per questo che ha voluto metter fuori nel bassorilievo tutte le vele, non si è potuto francare dal difetto di scolpir bassa l' al-

¹¹⁶ Rammento aver letto che la súppara latina, si diceva suppa nel volgar nostro del primo tempo. Se ciò fosse, verrebbe chiarissimo il significato del testo di Dante, Purg. XXXIII, 36: « Chè vendetta di Dio non teme suppe. » Passo che ha messo a tortura gli ingegni dei chiosatori sino ai nostri giorni. Significherebbe che indarno si farebbe forza di vela (o di remi o di vapore) per fuggire dalle mani della giustizia di Dio. Il nobile concetto del divin Poeta poggerrebbe ad alto: non verrebbe giù tra le giubbe e le zuppe, tra il pane e il vino, tra gli omicidî e le sepolture, tra le superstizioni e le bestemmie. Anzi tornerebbe come parafrasi filosofica e pia al senso del salmo 138: « *Si sumpsero pennas* » *meas diluculo, et habitavero in extremis maris: etenim... il-* » *luc tenebit me dextera tua.* »

beratura, basso l'artimone, e più basse le súppare. Nondimeno ha lasciato nella cornice superiore indizio certo della necessità che stringevalo a tenersi giù nelle angustie del campo e del marmo; e in tutta la composizione ha pur lasciato il segno di sapersi acconciare alla natura del bastimento mercantile, che vuole pur bassa l'alberatura. Ma all'aria aperta, sulle navi da guerra, di lusso, e principesche, i marinari romani mettevano alberetti, fusi, frecce, spigoni; menavano la base delle súppare da un metro a due, a quattro, a qualsivoglia altezza conveniente, per moltiplicare la forza e l'efficacia della vele alte. Non sono io che lo dico per congettura, quantunque fondatissima. È Seneca il tragico che scrive così:¹¹⁷ « Medioque rates quaerit in alto, quarum feriunt suppara nubes. » Per infino alle nuvole.

Dunque la suppara era forza di vela, coi venti non molto freschi, messa sulle navi romane di ogni grandezza, al di sopra dell'acato e dell'artimone; insieme ai quali formava il terzo ordine di vele sovrapposte, e tutte sostenute dall'istesso albero e governate con un solo pennone.

XXXIV. E questo antico sistema per semplicità leggerezza, ed efficacia può tornare acconcio alla marineria moderna. Molte cose credute nuove non sono altrimenti tali, e molte antiche insegnate dai grandi maestri raro è che non vengano opportune ai tardi nipoti. Ciò specialmente io dico rispetto alle cose di mare, dove oggi si vede continuo il ritor-

¹¹⁷ SENECA, Hercules oetaeus, actus secundus, in fine, vers. 695.

no ai principî di costruzione, maneggio, e tattica antica. La forza libera è tornata in vigore sulle navi militari, ed il movimento volontario è sostituito per tutto alla spinta dispotica del vento. Un' altra volta le pale battono il mare per dar l'abbrivo ai vascelli guerreschi: un' altra volta vediamo le navi lunghe; un' altra volta i rostri; un' altra volta la potenza maggiore rimessa sulla testa, più che sui fianchi dei bastimenti. Tornano le torri, i plutei, le catafratte, le corazze: e l'ordinanza dei piroscafi in battaglia sarà simile a quella delle triremi. In pochi anni abbiamo veduto alla marina quattro trasformazioni: la vela, la ruota, l'elice, la corazza. Siamo in punto di veder la quinta. Nondimeno la vela non è stata mai, nè sarà mai, totalmente abbandonata: e ciò per le ragioni dell'economia, dell'esercizio, dell'ajuto, e della sicurezza. Ma si può prevedere che la velatura medesima sarà ridotta al puro servizio di forza ausiliaria; e così composta l'alberatura che facilmente si possa levare in piedi e mettere abbasso.

I Romani, in procinto di combattimento, disalberavano e mettevano sotto coperta tutto il fardello insieme delle vele e degli alberi. Infiniti gli esempi. Livio: ¹¹⁸. « Quod ubi videt Romanus vela » contrahit, malosque inclinat, et simul armamenta » componens, operitur. » Lucano: ¹¹⁹ « Et posito » malo petierunt littora remis. » Irzio: ¹²⁰ « Quod » ubi conspexit Octavius, celeriter vela subduci, » demittique antennas jubet, et milites armari. » Le

¹¹⁸ LIVIUS, XXXVI, 44. — VEGETIUS, IV, 43.

¹¹⁹ LUCANUS, III, 45.

¹²⁰ A. HIRTIUS, Bell. Alex. 45, 46. alias, 503.

quattro triremi di Enea, quantunque non avessero altra lotta che nel corso, andavano disalberate; come ci dà il contesto di Virgilio, e le pitture del Vaticano. Per ciò avevano cànapi, *mesurias*, da metter giù gli alberi; e luogo ove colcarli, *casterias*. Essi stessi i Romani, ad un cenno e prestamente, rimettevano sù alberi e vele: ¹²¹ « *Jubet ocyus omnes attolli* » malos, intendi brachia velis. »

Altrettanto facevano le galere nel medio evo, e nei tempi più vicini: massime quando davano la batteria alle fortezze in riva al mare. Andavano ad affrontar la piazza nemica rase e disalberate, per non ricever danni nell'armamento nautico; e tenevano per poppa capi di rimurchio e galere spedite, volte al largo, che dovessero tirarle fuori di combattimento in caso di avaria. I documenti storici confermano e spiegano questi metodi, specialmente pel famoso assedio di Corone del 1532, come mostrerò nei miei libri ¹²².

Altrettale dovrà essere il maneggio dell'alberatura nei piròscafi corazzati, se pur si vorrà che escano dalla rada, che lascino la costa e che si avventurino a largo mare per navigare e per combattere dovunque occorra. Già è dimostrato che essi non potranno affrontare il nemico cogli alberi ordinari ritti in piedi ed al posto. ¹²³ Il giuoco tra i corazzati

¹²¹ VIRGILIUS, V, 827.

¹²² A. JAL, Arch. naval. T. 1. p. 484. 8.° Parigi 1840.

Queste poche parole bastano intanto a spiegare la ragione logica e storica del dipinto genovese di casa Doria.

¹²³ M. PARIS, Contre-Amiral, L'art naval à l'exposition universelle de Londres de 1862. Parigi, coll'atlante di venti tavole incise in rame.

è ridotto a poche tavole: tutto ciò che non è difeso dalle piastre della corazza sarà prestamente distrutto dall'artiglieria del nemico.¹²⁴ Or la caduta di un albero a bordo, nel furore del combattimento, chiamerebbe la perdita degli altri, o metterebbe imbarazzo grave sul ponte; o lo strascico dell' abete e del sartame, menato dal corso dell' acqua, della nave, e della vena fluida, anderebbe a rovina dell' elice, della macchina, e del bastimento.¹²⁵ Per ciò i monitori americani hanno preso l' estremo partito di levar via tutto il corredo degli alberi e delle vele, per esser pronti a cozzare (senza pericolo di avarie nell'armamento nautico) contro il corpo del bastimento nemico, menati a furia dalla sola forza del vapore.¹²⁶ Potevano farlo nei laghi, sui fiumi, vicino a terra. Ma a largo mare bisogna esser presti ad ogni esigenza non solo dell' arte militare, ma anche dell' arte nautica. Per ciò in più parti e con savio accorgimento si studia il problema dell'alberatura ausiliaria, bassa,

M. E. PARIS, membre de l' institut. Note sur les navires cuirassés, 8.^o Parigi 1863.- 1865.

M. Paris, Supplément à l' art naval à l' exposition universelle de 1862, ou dernières inventions maritimes. 8. Parigi 1865.

¹²⁴ PARIS, Supplément cit. p. 30: « *Entre navires cuirassés, il est évident que tout ce qui n' est pas à couvert sous les plaques, sera promptement détruit par les boulets.* »

¹²⁵ PARIS, Note, cit. p. 9: « *La chute d' une partie de l' appareil aérien est devenue trop dangereuse pour les ailes de l' hélice.* » Suppl. p. 29 31.

¹²⁶ PARIS, L' art naval, atlante tavola IV: Tipi del Roanoke, dell' Onondaya, del Nangatuck, del Passaic, del Keokuk, e di altrettali piròscafi corazzati, divenuti celebri nelle ultime guerre di America.

leggera , di pochi pezzi, acconcia alla vela e alla battaglia, alla navigazione ed alla guerra.

In mezzo agli studî dei grandi ingegneri e costruttori navali del nostro tempo, ecco venir fuori il monumento romano e mostrarci altri metodi, oltre quelli recentissimi indicati dall' ammiraglio Pàris. Allato al tipo del signor Dupuis de Lôme, che mette nel suo piròscafo corazzato gli alberi di due pezzi, col fusto maggiore immobile, e le vele pur tutte di punta, salvo il trinchetto quadro ; ¹²⁷ allato al sistema del capitano Coles, che pianta alberi a trespoli, di ferro, immobili, con quattro pennoni similmente di ferro per ciascun albero; ¹²⁸ allato agli altri progetti che si moltiplicano alla giornata potrà forse aver posto il disegno del bassorilievo portuense. Si potrebbe anche da questa parte far ritorno al sistema romano, di che abbiamo memoria nei classici e modello nei monumenti. Tre ordini di vele sopra una sola verga per ciascun albero; poco abete, poco sartiame, e molto cotone; sono cose di gran vantaggio e semplicità. Oltre al partito che si potrebbe cavare dagli stragli di prua e di poppa, non solo per tenere, ma per levare e per abbassare gli alberi colla forza stessa della macchina a vapore; e per inferire sugli stragli medesimi, le vele di flocco e di punta, atte alla manovra, al virare, all'orzare, al poggiare. Ma il luogo, e il tempo non mi concedono maggior discorso. Basta così per confermare con pubblica lettura i ragionamenti che da

¹²⁷ PARIS, Atlante cit. tav. I.

¹²⁸ PARIS, supplément, cit. fig. da 25 a 27.

due anni son venuto facendo ai miei amici di Roma, non pochi dei quali mi ascoltano qui presenti : basta per ribadire i punti principali delle scritture mandate ai lontani, principalmente al chiarissimo Augusto Jal, il quale ne ebbe sin dal dicembre 1864, ed io ho la sua risposta: basta per accennare i principî fondamentali delle applicazioni che far si potrebbero a vantaggio della marineria moderna; e per rilevare, anche da questo lato, l'importanza del monumento romano.

Continui il magnanimo Principe questi suoi scavi: e possa sovente allietarsi con simili e più belli capolavori dell' arte antica. Possa dai suoi fondi e per sua cura, venir fuori quel monumento che i marinari e gli archeologi a gara da tanto tempo aspettano per comprendere il fatto dei tre, cinque, dieci, e più ordini di remi, di che tanto si è scritto, e poco rilevano i monumenti finora conosciuti, compresi pur quel marmetto, troppo celebrato, e che io stesso non ultimo ho pur veduto e disegnato in Atene. Allora sarei ben lieto, Signori, di ritornare su questo scanno a compiere il trattato (ugualmente io penso facile e semplice) dell' antica marineria romana, innanzi al vostro rispettabile e venerato consesso.

INDICE DEI CAPITOLI

PARTE PRIMA

- I. Notizie generali, e divisamento mio, *pag.* 3.
- II. Le tabelle votive dei naviganti, 6.
- III. Qualità diverse delle navi romane: le navi lunghe, militari o principesche; armi, difese, gente e mobilità, 7.
- IV. Le due navi del bassorilievo sono rotonde, ed onerarie, 11.
- V. La Lupa, e la Lince, 12.
- VI. La Lince è arrivata, la Lupa arriva, 12.
- VII. Emblemi, statue, emporio: le navi vinarie, 16, 17.
- VIII. Misura e portata delle due navi, 19.
- IX. La vela dipinta, 24.
- X. Le corone del ritorno, 27.
- XI. Il sacrificio a bordo, l'occhio fatale, e le lettere votive, 28, 68.
- XII. Prora, fianchi, e corpo, 32.
- XIII. La poppa, 34.
- XIV. L'alloggiamento, 35.
- XV. Il timone, e i suoi legami: Vegezio, 35.
- XVI. Il dolone, 41.
- XVII. Orza, e poggia, 44.

PARTE SECONDA

- XVIII. Albero, sartie, collatori, bigotte, landre, 46.
- XIX. Torozzi, e parasartie, 49.
- XX. Lo straglio, 51.
- XXI. Antenna, e pennone, 55.
- XXII. La drizza, 56.
- XXIII. La trozza, 57.

- XXIV. I bracci, 58.
 XXV. Le mantiglie, 58.
 XXVI. La vela maestra. Acato, e primo ordine di vele, 61.
 XXVII. Epidromo, terzeruoli, ed imbrogli, 65.
 XXVIII. La scotta, la mura, e il safone, 68.
 XXIX. Artimone antico, e secondo ordine di vele, 71.
 XXX. L' artimone seguente, 75.
 XXXI. Artimone quadro, triangolare, bipartito, isolato, e rovescio, 77.
 XXXII. Súppara, e terzo ordine di vele, 83.
 XXXIII. Qualità, maneggio, e grandezza delle súppare: le suppe di Dante, 87, 89.
 XXXIV. Applicazione ai piròscafi corazzati, 90.

N O T A

Nella sala accademica, durante la lettura, erano esposti gli esemplari del bassorilievo in fotografia ed in gesso; ai quali, come accennavano le mie parole, si rivolgevano gli sguardi e l'attenzione dell'adunanza. Altrettanto adesso possono fare i lettori verso la stampa incisa in rame, e messa in fronte della presente edizione, la quale speditamente viene innanzi all'altra che l'Accademia farà negli atti suoi. Il disegno è stato preso alla mia presenza, dall'originale, senza risparmio di tempo e di fatica dall'egregio amico signor Giovanni Montiroli, artista di chiara fama. La proporzione tra la stampa e l'originale è di un quinto preciso: la scala serve a rilevare prestamente tutte le misure: ed i tratti punteggiati mostrano i limiti dei pochi restauri, condotti fedelmente sulle tracce esistenti nell'originale medesimo.

Ringrazio l'eccellentissimo principe don Alessandro Torlonia che ha permesso i lunghi studi sul bassorilievo di sua proprietà a pubblico beneficio delle scienze e delle arti.