

Le tecniche di varo, alaggio e conservazione delle imbarcazioni negli arsenali del Mezzogiorno medievale

Luigi PRISCO

Centro Studi Tradizioni Nautiche (CSTN)

Abstract: Partendo da due documenti contenuti nel *corpus* di volumi della *Cancelleria angioina* è possibile ricostruire le tecniche di alaggio e di varo delle imbarcazioni utilizzate negli arsenali del XIII secolo. Per fare ciò bisogna attuare un'attenta analisi filologica di alcuni termini presenti nei due documenti in questione. Il primo è in francese vernacolare, datato 1278, e riguarda alcuni lavori di fortificazione di uno degli arsenali della città di Napoli. In particolare, nell'occasione, si chiede di rifornire tutti gli arsenali del resto della Campania di strumenti utili per l'alaggio e il varo delle galee. Tali strumenti prendono il nome di: *basses, rustiques, paratis, argans, traitors de chanvre* e *tailles*. Il secondo documento è invece in latino-medievale ed è datato 1272, e anche qui, in circostanza di lavori di cui necessitava l'arsenale di Messina si consegnano alcuni strumenti per agevolare l'ingresso e l'uscita delle galee dall'arsenale. Questi strumenti sono praticamente gli stessi affidati agli arsenali campani del documento precedente ma scritti in latino, e sono: *petias basarum, palatas, arganos, agumina grossa* e *tallias magnas*. Tramite l'interazione con altri documenti coevi e successivi è possibile risalire al significato di ognuno dei termini degli strumenti sopradetti e di conseguenza ricostruire le tecniche di alaggio e di varo adoperate; e inoltre comprendere come queste non siano affatto cambiate nel passaggio tra medioevo ed età moderna. Una volta sciolti i dubbi sul come un'imbarcazione potesse effettivamente entrare o uscire dall'arsenale, capiremo tramite l'analisi di un altro documento della *cancelleria angioina* come questa potesse, invece, permanere al suo interno, evitando che agenti come l'umidità e la corrosione la intaccassero.

Keywords: arsenali angioini, Cancelleria angioina, basi, argani, rustiche, galee.

1. Introduction

L'intento di questo intervento è quello di delineare, tramite un'attenta ricostruzione filologica, le tecnologie e gli usi impiegati negli arsenali di periodo medievale nel Mezzogiorno d'Italia. E al contempo di dimostrare come dal Medioevo ai periodi successivi queste tecnologie e questi usi non siano cambiati con il passare del tempo. Rendere palpabile, insomma, quel concetto di "lungo Medioevo" coniato da Jaques le

Goff, dove molto di quello che si sperimentò e introdusse in quest'epoca ebbe profondi lasciti nei secoli avvenire.

Il mio studio parte dall'approfondita lettura dei 33 volumi della *cancelleria angioina*, alla quale ho integrato un confronto con documenti della stessa epoca (XIII-XIV sec.), come il *Liber secretorum fidelium crucis super Terrae Sanctae recuperatione et conservazione* di Marin Sanudo Torsello, e documenti di epoca moderna come *Nautica mediterranea* di Bartolomeo de Crescentio (1607). Più di 300 anni in cui le pratiche legate alle attività svolte negli arsenali mediterranei, in particolare in merito all'alaggio e al varo delle imbarcazioni, non sembrano cambiare affatto.

2. Le tecniche di alaggio, di varo e conservazione delle imbarcazioni negli arsenali del Mezzogiorno medievale

Molto spesso l'idea che abbiamo di un arsenale del passato è limitata alle sue caratteristiche architettoniche, dimenticando che al suo interno si dovevano svolgere un innumerevole quantità di attività. Alcune di queste ultime erano quelle che permettevano alle imbarcazioni di entrare ed uscire dalle darsene degli arsenali: le operazioni, appunto, di alaggio e di varo.

Il mio intervento si focalizza sulla ricostruzione filologica di alcuni termini di strumenti utilizzati in relazione all'alaggio e al varo delle imbarcazioni che vennero affidati agli arsenali campani e messinesi nel tardo 200, durante il regno di Carlo I d'Angiò. Queste informazioni sono contenute all'interno di due documenti presenti nel *corpus* di volumi della *Cancelleria angioina*: quello riguardante l'arsenale di Messina datato 1272 e quello riguardante quelli campani datato 1278.

I termini in questione sono trascritti sia in latino che in francese vernacolare e sono: *basses, rustiques, argans, paratis, tailles e traitores de chanvre* in francese dal documento del 1278 e *petias basarum, palatas, arganos, tallias magna e tragittori de corredo¹/agumina grossa* in latino dal documento del 1272. Tramite l'interazione con altri documenti coevi e successivi, l'analisi dell'iconografia e i glossari nautici, mostrerò come si dovevano svolgere le operazioni di ingresso e di uscita dei vascelli dagli arsenali del Mezzogiorno medievale; e come queste non siano cambiate nel passaggio dal medioevo all'età moderna.

Gli stessi termini degli strumenti sopradetti dei documenti angioini li ritroviamo, infatti, anche nel manoscritto del 1600 *Nautica mediterranea* di Bartolomeo de Crescentio. Per esempio la parola *basses/basarum* dei due documenti medievali, cioè "basi" sono nel Crescentio: «certe travi quadri, che dicon *vasi* [...] Questi *vasi* insieme congiunti, che in una Galea sono sei per l'ordinario, formano la base del letto in che il vascello, che si ha da varar si mette». I *vasi* del testo del XVII secolo non sono altro che degli stabilizzatori per l'imbarcazione, i quali la contenevano e la tenevano ferma in asse durante le operazioni di varo. Il Crescentio restituisce, per nostra fortuna, anche un disegno dettagliato su dove si posizionavano questi *vasi* (fig.1), e il loro numero, inoltre, sembra essere identico a quello delle "basi" riportate dai documenti angioini per l'alaggio o il varo di una singola galea, cioè 6. La stessa cosa vale per i

¹ La parola *tragittori de corredo* non è presente nel documento di Messina ma viene utilizzata in altri documenti di simile impronta, ed è complementare a quella di *agumina grossa* (grossa gomina).

paratis/palatas che sono quelli che noi oggi chiamiamo palanchi, citati anche dal Crescentio e che in alcuni altri documenti di *Cancelleria angioina* hanno una più stretta correlazione con la parola odierna: come in un documento del 1270, dove vengono chiamati *palangi*. I palanchi sono delle assi di legno e venivano posizionate sotto la chiglia dell'imbarcazione ed erano spalmate di sego² (grasso animale) per generare il minor attrito possibile mentre si trascinava l'imbarcazione.

Di difficile ricostruzione invece rimangono le *rustiques* del documento francese del 1279, che seppur vengono assimilate ai più familiari argani con la locuzione *rustiques ou de argans*, non credo siano sinonimi di uno stesso strumento. Seguendo il significato che nel secolo scorso si attribuiva alla parola "rustica", si scoprirà che questa indica anche le "macchine per sollevare i pesi" e che in un documento degli *statuti marittimi veneziani* del XV secolo queste venivano impiegate nello stivaggio delle navi. Forse, le fantomatiche "rustiche" dei documenti angioini possono essere equiparate a degli elevatori che avevano la medesima concezione delle *capre* vitruviane, cioè di gru composte da due lunghe stanghe di legno che si incrociavano nei pressi della sommità. Delle *capre* di concezione vitruviana compaiono, del resto, anche in un disegno, ancora non studiato, del 1625 riguardante proprio l'alaggio di una galea nell'arsenale di Pisa. Sia queste "rustiche" che gli argani avevano, infine, a disposizione delle *tailles/tallias*, cioè dei paranchi, che in *Nautica mediterranea* prendono il nome di *taglie*. Sollevare o trascinare l'imbarcazione tramite questi strumenti agevolava di molto il lavoro degli uomini, che in ogni caso dovevano, quando necessario, far leva sulla loro forza alando una galea a mano tramite l'utilizzo di grosse gomene (*tragittori de corredo/traitors de chanvres, agumina grossa*). Come ci informa lo stesso Crescentio: le «galee ordinarie si varano a mano, con solo i palanchi sotto, e i prodani, e quando sono presso alla marina, si leva il prodano dalle taglie e si mette alla poppa del detto dente A, fatto nella cima de due vasi a poppa, dando una gumenetta a un'altra galea in mare e spingendo gli schiavi i fianchi del letto, e altri alano il prodano, e tutto a un tempo facendo la galea un buona arrancata di remi». I *prodani* erano grosse gomene di ormeggio, che solitamente si posizionavano a prua delle imbarcazioni e che in questo caso venivano adoperate, in ragione della loro resistenza, nell'alaggio di una galea.

Una volta sciolti i dubbi sul come un'imbarcazione potesse effettivamente entrare all'interno di un arsenale medievale, capiremo tramite l'analisi di un altro documento della *Cancelleria angioina* come questa potesse, invece, permanere al suo interno, evitando che agenti come l'umidità e la corrosione la intaccassero. Anche in questo caso avremo a disposizione delle parole chiave da analizzare legate alle tecniche utilizzate per poter preservare il vascello all'interno delle darsene: *arbustrari, puntillari, scoriari, extrahi stuppam*. Le imbarcazioni, secondo il documento³, venivano sollevate dal suolo di 3 palmi napoletani (all'incirca 80 centimetri), forse mediante l'utilizzo di arbusti (*arbustrari*) e tenute rialzate tramite puntelli di legno (*puntillari*). Una volta in posizione si procedeva nello scorticare (*scoriari*) i parassiti marini e gli strati del vecchio calafataggio (composti da pece e sego) dallo scafo, ed infine si estraeva la

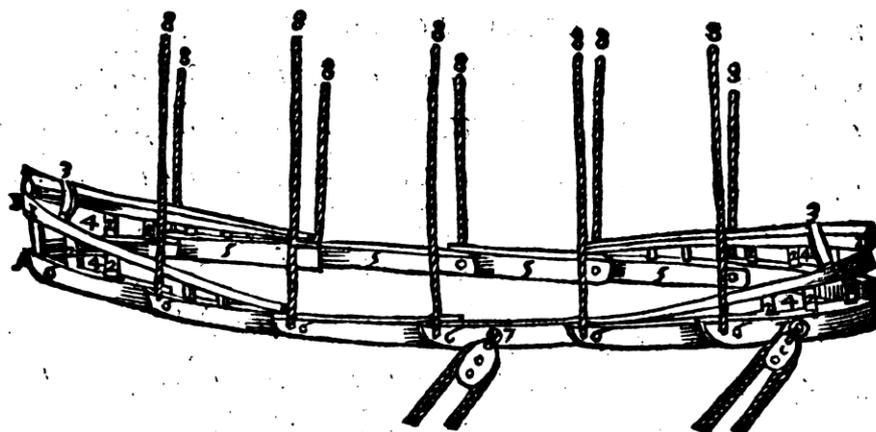
² «[...] sepo etiam pro palmisandis eisdem sclevi, palangis et scalis [...]», i registri della cancelleria angioina (d'ora in avanti RCA), vol. VII a cura di R. Filangieri, p.9.

³ «[...] et quod omnes galeas et galiones Curie nostre qui et qui essent utiles ad navigandum elevari fecerent III palmis super terram, nec non arbustrari, puntillari et scoriari eas et facies etiam extrahi stuppam de fundis ipsarum ut non devastarentur, set possent salubriter conservari [...]». RCA, XXI, p.66.

vecchia stoppa dai comenti. Il tutto serviva come dice il testo stesso: affinché *omnes galeas et galiones* si potessero *salubriter conservari*.

3. Conclusioni

Ricostruire le tecniche impiegate per la manutenzione dei vascelli negli arsenali medievali aiuta a comprendere quanto complesso fosse il mondo della cantieristica navale del passato. E quanto questo mondo, soprattutto nel Mezzogiorno medievale, sia importante per la storia del Mediterraneo. Più di ogni altra regione, le cui coste lambiscono questo mare, il meridione d'Italia offre i maggiori spunti di ricerca legata alle pratiche di mare. Il medioevo, inoltre, anche in questo caso si dimostra essere una vera e propria fucina di innovazione, contrariamente a ciò che si è sempre pensato di quest'epoca, definita statica e buia.



- 1 Sifutti.
- 2 Tacchi.
- 3 Trauerse.
- 4 Crocera.
- 5 Vaso.
- 6 Suggio oue s'attacano gl' Embresi.
- 7 Anella di ferro per tener le Taglie di ferro.
- 8 Embresi.

Figure 1. Strumenti utili al varo di una galea nel XVI-XVII secolo (da B. De Crescentio, 1607)

References

Fonti edite:

I registri della cancelleria angioina, a cura di R. Filangieri e degli archivisti napoletani, volume I-XXXIII, Napoli, 1963-1983

Liber secretorum fidelium crucis super Terrae Sanctae recuperatione et conservatione, Marin Sanudo Torsello, Hanoviae, 1611.

Nautica Mediterranea, Bartolomeo de Crescentio, Roma, 1607.

Bibliografia:

A. Feniello, Alle origini di Napoli capitale. Il porto, la terra, il denaro, in *MEFRM*, 124/2 (2012), 567-584.

A. Feniello, Contributo alla storia della "Iunctura civitatis" (secc. X-XIII), in *Napoli Nobilissima*, XXX (1991), 175-200.

A. Colombo, I porti e gli arsenali di Napoli. Antichi porti l'Arcina e i magazzini della curia, in *Napoli Nobilissima*, III (2019), 9-12.

F. Folena, Rustica in guittone e altrove, in *Lingua Nostra*, XXIII (1962), 1-5.

G. Yver, *Les commerce et les merchands dans l'italie méridionale au XII & XIV siècle*, Fontemoing editeur, Paris, 1903.

G. Martines, Macchine da cantiere per il sollevamento dei pesi, nell'antichità, nel medioevo, nei secoli XV e XVI, in *Annali di Architettura*, 10-11(1998-99), 261-275.

J. Augustine, *Glossaire nautique. Répertoire poliglote de termes de marine anciens et modernes*, Imprimeurs de l'Istitut de France, Paris, 1848.

J. H. Pryor, The galleys of Charles I of Anjou king of Sicily: ca. 1269-84, in *Studies in Medieval and Renaissance History*, 14 (1993), 33-105.

L. Di Mauro, M. Iuliano, *Napoli capitale angioina: Arsenali e fondaci*, in *Città di mare del Mediterraneo medievale tipologie*, Centro di Cultura e Storia Amalfitana, Amalfi, 2005.

L. V. Mott, *Sea power in the medieval Mediterranean. The catalan-aragonese fleet in the war of Sicilian vespres*, University Press of Florida, Gainesville, 2003.

P. Corrao, *Arsenali, costruzioni navali e attrezzature portuali in sicilia (secoli X-XV)*, in *Arsenali e città nell'occidente europeo*, a cura di E. Concina, La Nuova Italia scientifica, Roma, 1988.