

I Fenici

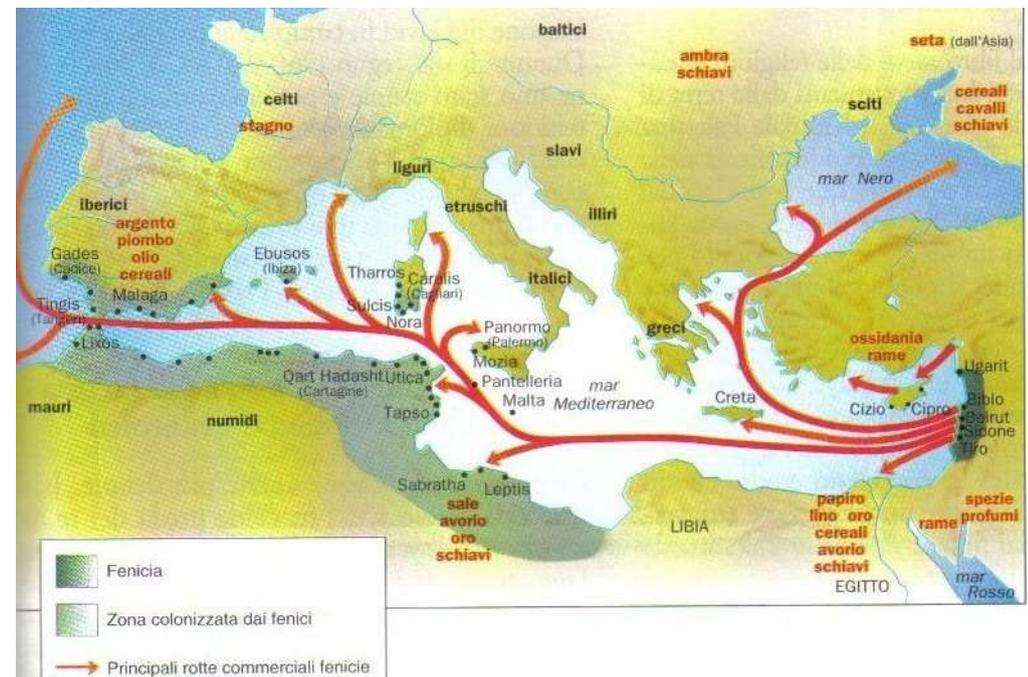


I commerci fenici

L'espansione fenicia trasse origine dai commerci, che i Fenici praticavano su tutte le coste mediterranee. Si erano mossi sulle rotte aperte dai Micenei alla ricerca di metalli quali l'oro, l'argento, lo stagno, il piombo che rivendevano poi in Oriente. A questo commercio si aggiungevano quello delle stoffe tinte che smerciavano soprattutto presso i Greci.

Quando entrati in contatto gli abitanti delle zone costiere capivano che potevano vendere le loro merci, i Fenici aprivano le transazioni commerciali usando il sistema del baratto.

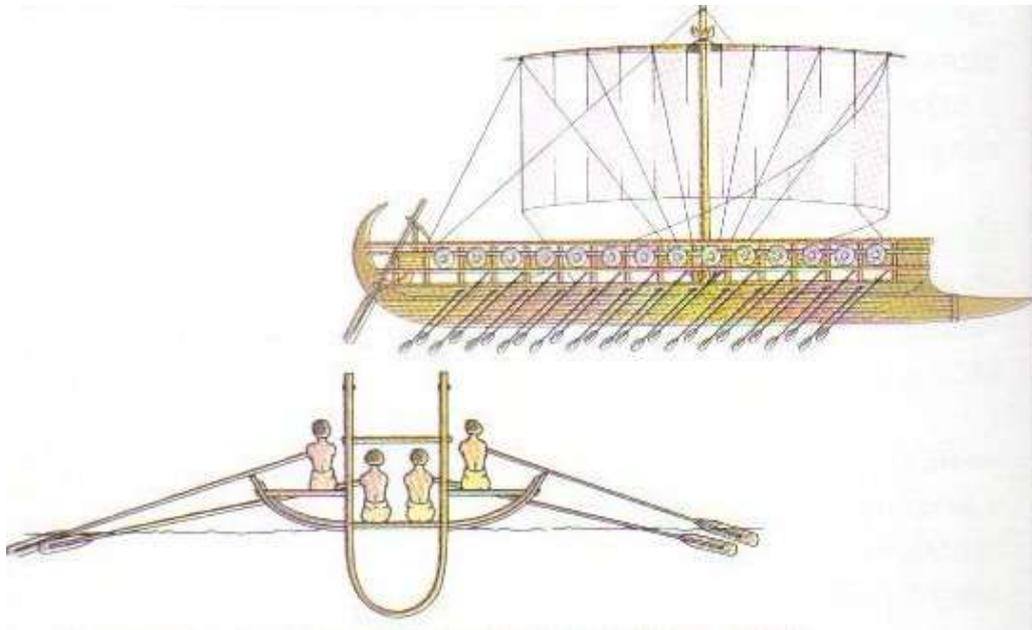
Secondo quanto ci dice Diodoro Siculo acquisirono enormi ricchezze, fondarono numerose colonie e navigarono anche oltre le colonne d'Ercole.



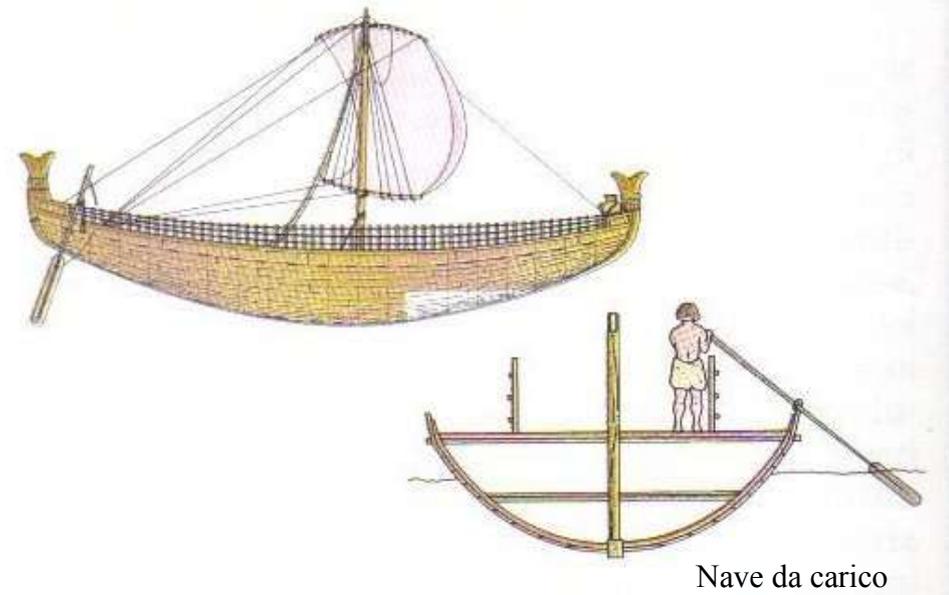
La flotta fenicia era grande ed efficiente, grazie anche alla presenza, sul territorio, di foreste di cedri e di pini, che fornivano abbondante legname per la costruzione delle navi.

I Fenici inoltre perfezionarono le tecniche di navigazione e introdussero importanti innovazioni nelle loro imbarcazioni:

- Inserirono nelle loro barche la *chiglia*, una grossa trave che andando da poppa a prua dava stabilità alla nave
- dotarono le navi di *murate*, pareti laterali oltre la linea di galleggiamento che potevano difendere uomini e merci dalla forza delle ondate
- differenziarono la *prua*, la parte anteriore della nave che fende l'acqua
- inventarono *l'ancora*



Nave da guerra



Nave da carico

Inizialmente le navi fenicie seguivano le coste viaggiando di giorno e fermandosi di notte. Ciò comportava la necessità di approdi lungo le rotte: le coste dell'intero Mediterraneo e anche dell'Atlantico furono costellate di piccoli insediamenti fenici che nel tempo acquistarono sempre maggiore importanza e che si trasformarono poi in città: tra queste Beirut, Massalia (Marsiglia) Panormus (Palermo) Drepanon (Trapani) e Caralis (Cagliari).

Successivamente i marinai fenici impararono a navigare di notte seguendo la stella polare che proprio per questo motivo i greci chiamarono “stella fenicia”

LA NAVIGAZIONE COMMERCIALE

La navigazione commerciale era praticata tra marzo e ottobre.

Le imbarcazioni commerciali fenicie avevano forma rotondeggiante tanto che erano chiamate "gauloi" (rotonde) dai greci, mentre il corrispondente termine fenicio era "golah" da cui probabilmente deriva anche l'italiano "goletta".

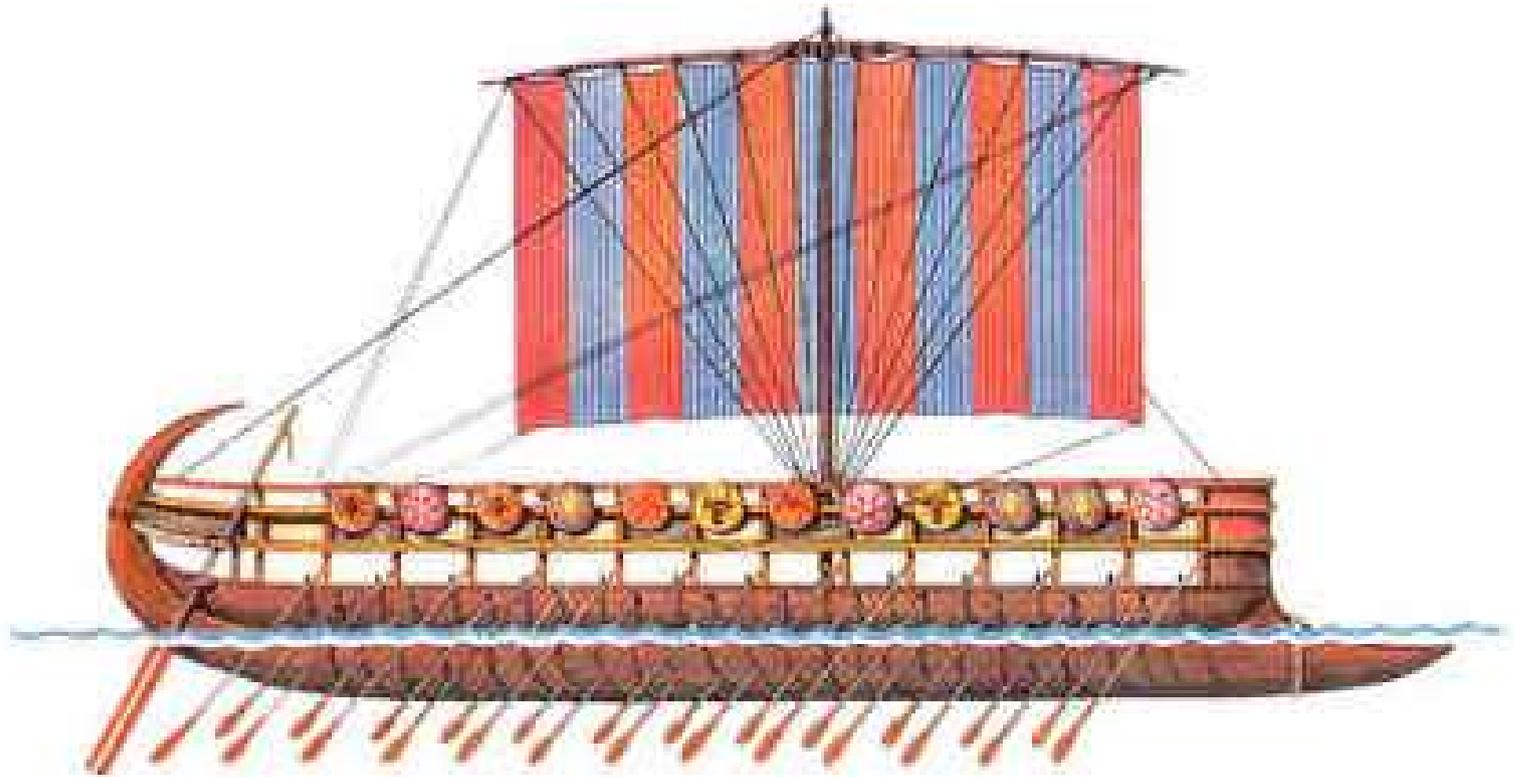
Lunghe da 20 a 30 metri erano larghe 4- 7 metri. La poppa terminava con un motivo decorativo a spirale o a coda di pesce, mentre la prua era spesso ornata con una testa di cavallo. In basso, sopra la linea di galleggiamento, erano disegnati due grandi occhi, che avevano il compito di proteggere la nave dal malocchio e di incutere timore ai nemici, ma dovevano anche servire a “vedere la rotta”. Il di propulsione di queste imbarcazioni era la vela.



LE NAVI DA GUERRA

Le navi da guerra fenicie erano agili da manovrarsi. La più antica era la PENTECONTERA, lunga circa 25 metri e larga 4, mossa oltre che dalle vele anche dalla forza dei remi. Erano munite di uno sperone con cui avventrare le navi nemiche. La vela era utilizzata solo durante la navigazione, mentre in battaglia veniva ammainata.

L'equipaggio era formato da 50 rematori (25 per lato), dagli addetti alla vela, dal capitano, dal pilota e da un flautista che segnava il tempo della voga.

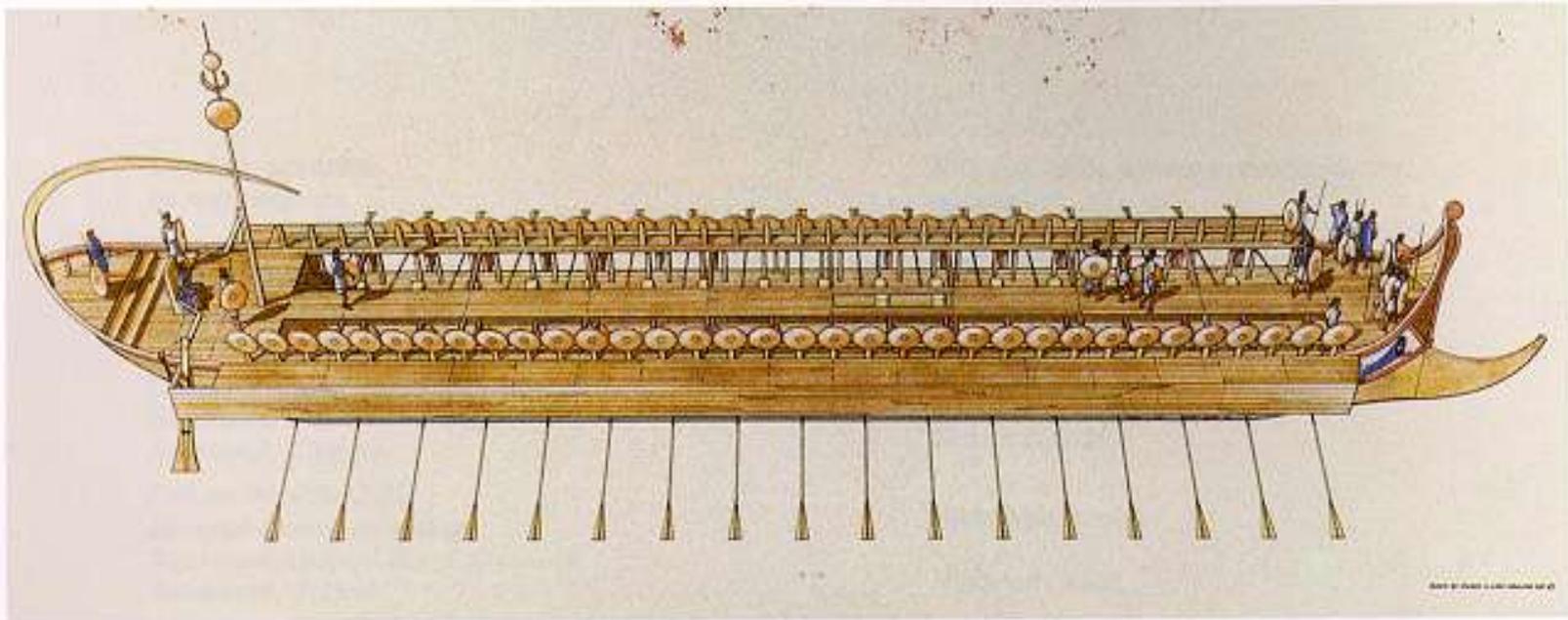


La nave da guerra punica di Punta Scario

L'analisi al Carbonio 14 fa risalire i reperti dell'imbarcazione al periodo della prima guerra punica con un probabile collegamento con la battaglia delle isole Egadi del 241 a.C..

Si tratta di una imbarcazione da guerra ausiliaria, forse una liburna, ancora nuova, come testimoniano i colori vivi, i segni degli attrezzi e lo stato del mastice utilizzato per riempire i piccoli vuoti timasti e che non aveva avuto il tempo di indurirsi.

Nella nave, che non presentava il carico usuale delle navi da trasporto, ma solo piccole coppe e scodelle per porzioni singole, e liquidi conservati in anfore di forme diverse, è rimasta traccia di sequenze alfabetiche e segni che dovevano essere servite per il “montaggio” della stessa.



Ricostruzione ipotetica della nave punica (M. Leek)

Cartagine

Tra le maggiori potenze del Mediterraneo ricordiamo Cartagine, il cui particolarissimo porto ci viene descritto dallo storico Appiano.

I porti erano disposti in modo che le navi potessero passare dall'uno all'altro; dal mare si penetrava attraverso un'entrata larga 70 piedi [circa 21 metri] che si chiudeva con catene di ferro. Il primo porto, riservato ai mercanti, era provvisto di numerosi e diversi ormeggi. In mezzo al porto interno c'era un'isola. L'isola e il porto erano circondati da grandi banchine. Lungo queste banchine vi erano delle logge fatte per contenere duecento navi, e, sopra le logge, dei magazzini per le forniture. Davanti a ogni loggia si levavano due colonne ioniche che davano alla circonferenza del porto e dell'isola l'aspetto di un portico. Sull'isola era stato costruito un padiglione per l'ammiragliato, da cui partivano i segnali di tromba e i richiami degli araldi, e di qui l'ammiraglio esercitava la sua sorveglianza. L'isola era situata di fronte all'entrata ed era assai alta: così l'ammiraglio vedeva quello che succedeva in mare, mentre quelli che venivano dal largo non potevano distinguere nettamente l'interno del porto. Anche ai mercanti, che entravano con le loro imbarcazioni, gli arsenali restavano invisibili perché erano circondati da un doppio muro.

