ARCHEOCLUB DI SAN SEVERO

39° CONVEGNO NAZIONALE

sulla

Preistoria - Protostoria - Storia
della Daunia

San Severo 17 - 18 novembre 2018

A T T I

a cura di
Armando Gravina

SAN SEVERO 2019

Il 39° Convegno Nazionale sulla Preistoria, Protostoria, Storia della Daunia è stato realizzato con il contributo di: **Ministero per i Beni e le Attività Culturali – Direzione Generale per i Beni Librari e gli Istituti Culturali – Sez. III; Amministrazione Comunale di San Severo**

– Comitato Scientifico:

SIMONETTA BONOMI
Sovrintendente Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province BAT e FG
GIULIANO VOLPE
Rettore emerito Università di Foggia
GIUSEPPE POLI
Prof. di Storia Moderna – Università degli Studi "A. Moro" di Bari
ALBERTO CAZZELLA
Ordinario di Paletnologia – Università degli Studi di Roma "La Sapienza"
PASQUALE CORSI
Prof. – Università degli Studi "A. Moro" di Bari
MARIA STELLA CALÒ MARIANI
Prof. emerito – Università degli Studi "A. Moro" di Bari
PASQUALE FAVIA
Prof. di Archeologia Medievale – Università degli Studi di Foggia
ALFREDO GENIOLA
Prof. – Università degli Studi "A. Moro" di Bari
ITALO M. MUNTONI
Sovrintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province BAT e FG
ARMANDO GRAVINA
Presidente Archeoclub di San Severo

ORGANIZZAZIONE

– Consiglio Direttivo della Sede di San Severo di Archeoclub d'Italia:

ARMANDO GRAVINA	*Presidente*
MARIA GRAZIA CRISTALLI	*Vice Presidente*
GRAZIOSO PICCALUGA	*Segretario*

– Segreteria del Convegno:

GRAZIOSO PICCALUGA
MARIA GRAZIA CRISTALLI

© Archeoclub San Severo • COD. ISBN: 978-88-96545-98-0
Finito di stampare nel mese di maggio 2019 presso Centro Grafico S.r.l. - Foggia – www.centrograficofoggia.it

Domenico L. Moretti*

I graffiti navali nella chiesa di Santa Maria Maggiore a Monte Sant'Angelo

*Centro Studi Storico Archeologici del Gargano – Archeoclub San Severo

Abstract

In questo lavoro per la prima volta vengono analizzati i graffiti navali presenti sia all'interno che all'esterno della chiesa di Santa Maria Maggiore a Monte Sant'Angelo. Questi graffiti, ad oggi non ancora studiati, potrebbero avere un ruolo fondamentale nella datazione del complesso vista la possibilità di poter datare le unità navali ad un determinato secolo. Infatti le navi presenti sul muro esterno, nelle prime tre file di mattoni, sono databili al XII secolo, quando ormai la facciata della chiesa doveva essere grossomodo simile a quella che vediamo ancora oggi. L'ipotesi è che si tratti di ex voto lasciati da marinai e pellegrini che dal porto della vicina Siponto (poi Manfredonia) salivano a Monte Sant'Angelo per visitare la basilica di San Michele Arcangelo e poi forse far rotta per la Terrasanta.

Questo articolo vuole essere un inizio di un lavoro complesso, volto a creare un corpus delle centinaia di graffiti navali presenti su tutto il territorio garganico.

In this article, naval graffiti on the exterior and in the interior of the church of Santa Maria Maggiore in Monte Sant'Angelo will be examined for the first time. This graffiti, which has not been systematically studied to this day, could play an important role in the dating of the complex since it is possible to date naval units to a specific century. In fact, the ships that appear in the first three rows of bricks on the external wall can be dated to the 12th century, when the facade of the church must have been roughly similar to the one that we still see today. Although the meaning of the graffiti is not

known, the argument advanced here is that they were left as ex votos by sailors and pilgrims who, from the nearby port of Siponto (then named Manfredonia), climbed Monte Sant'Angelo to visit the basilica of San Michele Arcangelo and then, perhaps, continued on to the Holy Land. The intent of this article is to initiate a complex line of research, one that aims to create an extensive collection of the hundreds of examples of naval graffiti that exist throughout the Gargano.

Introduzione

Fin dall'antichità l'uomo ha sempre avuto uno stretto rapporto con il mare, che ha cercato, sin da subito, di domare. È probabile che l'uomo navighi fin dal Paleolitico ma si deve aspettare il Neolitico per avere le prime prove archeologiche, e cioè la presenza di ossidiana e selci su isole lontane dalla terraferma e in luoghi che in quell'epoca bisognava raggiungere per forza via mare. Le prime barche dovevano essere molto rudimentali, costituite da un tronco d'albero scavato, sostituite poi da zattere in legno, rivestite di pelle, paglia, vimini e ricoperte di bitume.

In Egitto, nel periodo del Regno Antico (2920/2150 a.C.), le navi utilizzate per navigare sul Nilo si trasformano in navi marittime e l'uomo inizia a dipingere le navi sulle tombe e sul vasellame; si iniziano quindi ad avere le prime testimonianze visive di come dovevano essere all'epoca le navi. Nei pressi del Nilo sono numerose le raffigurazioni di navi, come ad esempio quelle dell'oasi di Farafra (Casini 2001, p. 31) che sono soprattutto di tipo fluviale. Non mancano imbarcazioni marittime, come quella dell'ipogeo di Anfouchy, ad Alessandria d'Egitto (Cossa 2017, p. 22) datata tra il III e il II secolo a.C. e dotata di una vela latina[1]. In Grecia, dove la navigazione aveva un ruolo cruciale nella vita dell'uomo, si trovano ad esempio i graffiti dell'isola di Delo (Basch 1987, p. 271) e anche nelle popolazioni italiche come gli Etruschi non mancano esempi di incisioni navali, dove in un vasetto ritrovato a Veio vi è rappresentata una scena di pesca (Pallottino 1984, tav. XV). Con i Romani aumentano le raffigurazioni di navi, ad Alba Fucens si trova un graffito datato tra I e II secolo a.C. che mostra una quadrireme (Cossa 2017, p. 22). Nella villa di Domiziano a Berenice si trovano diverse navi di età romana e non mancano numerosi graffiti navali a Pompei, il più famoso quello della nave Europa che rappresenta una nave oneraria da trasporto (Cossa 2017, p.22).

Nell'Italia medievale e moderna aumentano in modo esponenziale i graffiti navali; famosi quelli a Lucca, nella chiesa di San Michele al Foro (Arduini, Grassi 2003), quelli nel castello di Giulio II a Ostia (Boetto 2002, p. 409), quelli nell'ospedale ci-

[1] La vela latina è un tipo di vela a forma triangolare molto usata nell'antichità. Il termine deriva probabilmente da "a la trina": e cioè di di forma triangolare (Campbell 1995, pp. 1-23).

vile di Venezia (Cossa 2017, pp. 32-33) e quelli del Palazzetto criminale di Genova (Pucci 2009, pp. 251-272).

La maggior parte di questi graffiti sono incisi ad altezza d'uomo, nelle segrete o nelle prigioni e questo fa supporre che fossero opera di persone ben avvezze al mare: lavoratori marittimi, operatori del porto, mercanti, imprenditori, rinchiusi per motivi tra i più vari.

In tutto il territorio del Gargano si riscontrano numerosi graffiti navali, databili a diverse epoche e si trovano in egual numero sia nelle zone urbane che nelle zone rurali. Spesso si è attribuito la presenza di questi graffiti a degli ex voto. Se tale supposizione è valida per quelli rinvenuti nei pressi delle chiese, diventa incerta per quelli che si ritrovano in zone impervie, lontane dal mare e da ogni luogo di culto conosciuto. Nei pressi di Monte Sant'Angelo, su uno dei tratturi che conduce dalla marina al paese vi è un ipogeo funerario, riconvertito ad *hospitium* e poi a taverna (D'Arienzo 2007, p. 319). Questo edificio si trova a metà del tratturo della Stampurlanda, che porta dalla marina[2] (Serricchio 1987) a Monte Sant'Angelo. Il fatto che sia una taverna è anche confermato dalla presenza in loco di tutte le strutture per fare il vino, di una grossa cucina con forno per cucinare e dall'aspetto della struttura che ricorda in tutto e per tutto una taverna Cinque/Seicentesca; in una delle stanze vi sono più di 20 graffiti navali, molti dei quali ben distinguibili e datati tra il XV e il XVI secolo[3]. Anche nel centro storico di Monte Sant'Angelo su alcune case nei pressi della chiesa della SS. Trinità si trovano graffite delle unità navali, una delle quali ascrivibile agli ultimi anni del 1400.

La zona più ricca di graffiti di unità navali nel centro storico di Monte Sant'Angelo è senz'altro la chiesa di Santa Maria Maggiore e il complesso di San Pietro, con il battistero di San Giovanni in Tumba.

Di questo complesso, sorto ad oriente della basilica di San Michele Arcangelo si trovano le prime tracce nell'*Apparitio Sancti Michaelis in Monte Gargano* (Mgh 1878, pp. 540-543) opera agiografica sull'apparizione di San Michele, dove è citata la chiesa di San Pietro, fondata secondo la leggenda dai sipontini dopo la prima apparizione micaelica al loro vescovo verso la fine del V secolo, la quale aveva due altari dedicati alla Vergine e a San Giovanni Battista: *«Multa interea dubitatio inter Sipontinos erat, quid de loco agerent et ubi intrari vel dedicari illa debeat ecclesia. Unde conlatione facta, ad orientem loci illius beati Petri apostolorum principis nomine con-*

[2] Serricchio 1987, Macchia di Monte Sant'Angelo, dove in un luogo imprecisato, forse tra la spiaggia di Chiancamasitto e il casino del Barone, doveva esserci il porticciolo del Barone Gambadoro, probabile luogo di attracco per i Turchi che assediarono Manfredonia nel 1620.

[3] D'Arienzo 2007 la data tra il XVII e XVIII secolo ma non parla dei graffiti di unità navali che forse non aveva visto o che non era riuscito a datare. Tutte le navi sono ben distinguibili e databili a partire dal XV secolo, che fa supporre che all'epoca la struttura doveva già essere costruita.

dunt ecclesiam et dedicant. In qua etiam beatae semper virginis Mariae sanctique baptistae Iohannis altaria statuunt» (MGH 1878, p. 542).

La chiesa viene menzionata anche nella *Vita maior* (CAMPIONE 2004, pp. 61-82) del vescovo Lorenzo Maiorano e nella vita di San Riccardo, vescovo di Andria: *«Sed cum præ omnium concursu Ecclesiam illam visitantium, unum altare in peragendis divinis Mysteriis non esset sufficiens, tria ibi altaria consecraverunt: primum in honorem B. & gloriosæ Mariæ Virginis propè aquam sacram, quæ vocatur stilla: aliud in honorem B. Jo. Baptistæ: tertium verò in honorem BB. Apostol. Petri, & Pauli. Quibus rebus peractis, omnium rerum illi Ecclesiæ attinentium curam B. Laurentio Episcopo Sipontino demandaverunt, ac etiam totius Cleri ordinationem»* (UGHELLI 1721).

Lo stato attuale della chiesa si deve ad un lavoro di restauro o rifacimento del 1198. Nel timpano del portale è murata, infatti, un'iscrizione dove si apprende che il 10 Giugno 1198, regnando Costanza d'Altavilla con suo figlio Federico, un sacerdote di nome Benedetto diede inizio alla fabbrica della chiesa (CALÒ MARIANI 2013, p. 46). Gli studiosi negli anni hanno cambiato versione su questa data: è stata prima attribuita come la data di costruzione del portale e poi come data di costruzione di tutta la chiesa (CALÒ MARIANI 2013, p. 46). Attualmente si è propensi a credere che sia indicata la data di restauro e rifacimento della vecchia chiesa di Santa Maria Maggiore, ormai diruta, dopo i vari attacchi che aveva subito il santuario micaelico e tutto l'abitato (molti dei quali documentati) o dopo qualche terremoto, molto frequenti sul Gargano.

Un'altra epigrafe, collocata sull'altare maggiore, ormai disperso, recava la data 1225: *«A.D. MCCXXV (…) Ego Lucas Garganicae Ecclesiae Canonicus Hoc Altare Fieri Feci Ad Honorem Domini»* (CALÒ MARIANI 2013, p. 46) e, quindi, a quando i lavori della chiesa dovevano essere già a buon punto e si stavano costruendo le sculture ornamentali interne.

Il portale ha somiglianze con quelli di San Leonardo di Siponto e San Clemente a Casauria, nella lunetta vi è la madonna con il bambino fra due angeli avvolta in un manto ricamato e con una grande aureola gemmata. A sinistra la figura dell'imperatrice Costanza che si prostra in preghiera, vestita di foggia orientale che ricorda la regina Sibilla, moglie di Tancredi prostrata ai piedi di San Pietro e San Paolo nel *Liber ad Honorem Augusti* di Pietro da Eboli (CALÒ MARIANI 2013, pp. 50-51).

L'interno della chiesa è composto da tre navate separate da pilastri collegati con archi a sesto acuto e con una copertura a cupola sulla terza campata. Le attuali volte a botte sono un rifacimento di epoca moderna.

Per la costruzione della chiesa si osservano tre tipi di muratura in pietra locale (MASSIMO 2005, pp. 73-75):

con pietre irregolari inserite in una spessa malta
con grandi blocchi squadrati,
con conci regolari di dimensioni minori

Il secondo tipo, che si trova nella facciata e nelle pareti laterali adiacenti ad esse, conserva diversi graffiti, tutti nelle prime tre file di mattoni: quelli più grandi che sembrano diversi da quelli sovrastanti e che quindi potrebbero essere ascrivibili ad una vecchia costruzione.

I graffiti

Nel complesso della Chiesa di Santa Maria Maggiore vi sono numerosi graffiti, sia all'interno che all'esterno; alcuni molto accurati altri rudimentali, cosa che fa supporre la presenza, come nel Santuario di San Michele, di lapicidi specializzati per la loro esecuzione. Possiamo dividere i graffiti in alcune categorie principali: profili umani e animali, unità navali, nomi di persone, fiori, croci, geometrici (nodi di Salomone, giochi del filetto, ecc..), volti, scudi araldici e figure ieratiche.

I graffiti navali superstiti sono quasi tutti disegnati sulla parete esterna, mentre alcuni sono ben marcati e in posizione dominante altri si trovano nascosti, come è nascosto il graffito di un cavaliere crociato che si analizzerà in altra sede. Di grande interesse anche due figure di bestie mitologiche graffite su un affresco.

A sinistra del portale d'ingresso, nascosti dalle fabbriche della chiesa di San Pietro vi sono due graffiti molto labili e sbiaditi, quasi del tutto cancellati, dei quali si riconoscono solamente alcuni tratti, in uno solamente la polena (di tipo normanno o vichingo) e nell'altro anche alcuni tratti della nave.

A destra della porta d'ingresso, a circa 50 cm d'altezza dal piano di calpestio si trova il primo graffito che verrà analizzato, denominato per comodità "graffito n° 1". Il graffito è grande quanto il mattone su cui è inciso e misura dall'inizio dello sperone 53 cm × 30 cm di altezza. Una linea di cemento usata nel restauro divide in due lo sperone che termina per 1 cm nell'altro mattone.

Il disegno è di una galea medievale con uno scafo sottile a propulsione mista e cioè remica e velica, dotato d'un profondo sperone emerso e d'una poppa caratterizzata dal fasciame che si inarca verso l'alto a formare due ali. Si tratta d'un modello simile alle galee rappresentate nel codice di Caffaro[4], risalenti al XII secolo.

Si scorgono, inoltre, i due timoni laterali. Tuttavia la vela tipica in uso nel XII secolo è quella latina mentre questa nave ha la vela quadra; non si sa se si tratta di una licenza artistica dello scultore o se proprio esistessero ancora questa tipologia di navi con la vela quadra.

Nel medioevo la galea era sicuramente la tipologia di nave più usata; essa derivava dalla liburna romana e dal più tardo dromone bizantino, il cui dominio nel mare fu appunto interrotto dall'apparizione della galea. I primi tipi di galea sono fatti risalire al IX secolo e la sua costruzione, tranne che per piccole migliorie, rimase inva-

[4] Annales Ianuenses, par Cafaro, Bibliothèque nationale de France, Département des manuscrits, Latin 10136 (Caffaro.).

riata fino al XVI-XVII secolo, quando per l'invenzione delle armi da fuoco la sua lunghezza fu notevolmente allungata.

Con uno scafo lungo, basso e stretto, di solito misurava tra i 40 e 45 metri di lunghezza per circa 6 di larghezza e con una profondità di circa 2 metri. Alla fine della prora vi era un lungo sperone che serviva per sfondare le navi nemiche. Per manovrarla, a poppa due remi, governati simultaneamente da due persone (questi si vedono bene nella nave n° 4 disegnata a carboncino). Un camminamento sopraelevato di circa due metri dal ponte, molto stretto e denominato corsia, attraversava centralmente da prora a poppa il telaro[5]. Ai lati di questa corsia vi erano i banchi dei rematori[6] che erano la principale forza motrice della nave. Oltre al remeggio, la galea aveva anche un discreto impianto velico, di solito due alberi, uno di maestra e uno di mezza ma era normale l'esistenza di galee con un solo albero. L'albero maestro raggiungeva anche i 20 metri d'altezza e serviva per reggere una vela triangolare detta "vela latina".

Grazie alle poche immagini rimaste (tra cui graffiti, miniature e disegni) e ad alcuni contratti di costruzione superstiti (Musarra 2018a) si sa che queste imbarcazioni erano dotate a poppa di un cassero e di due grosse pale utilizzate come timoni laterali, progressivamente affiancate o sostituite da un unico time centrale. A prua invece un rudimentale castello sopraelevato, che ospitava i soldati o i passeggeri di alto lignaggio. Dei contratti risalenti al 1246 relativi alla costruzione di dodici "*naves*" commissionate a Genova da Luigi IX di Francia in previsione dell'imminente crociata (Musarra 2017) rilevano molti dettagli sulle misure (il palmo genovese era di circa 25 cm e un cubito o goa circa 75 cm) adottate in questo periodo:

lunghezza della chiglia (*in carena*): 31 cubiti (23, 25 m)
lunghezza da ruota a ruota (*de roda in rodam*): 50 cubiti (37, 5 m)
altezza in stiva (*in santina*): 17, 5 palmi (4, 37 m)
altezza nella prima coperta (*in prima cooperta*): 9 palmi (2, 25 m)
altezza nella seconda coperta (*in secunda coperta*): 8 palmi (2 m)
altezza di orlo (*in orlo*): 5 palmi (1, 25 m)
larghezza massima (*in media navi*): 40, 5 palmi (10, 12 m)
lunghezza dell'albero di prua: 52 cubiti (39 m)
lunghezza dell'albero di mezzo: 49 cubiti (36, 75 m)
imbarcazioni di servizio: una barca *canterii*, due barche *parascalmi*, una gondola.

La differenza tra la lunghezza della carena e quella massima avrebbe dovuto essere di oltre 14 metri, quindi, le navi commissioniate dal re erano imbarcazioni im-

[5] Il telaro era un'intelaiatura rettangolare situata sopra lo scafo, costituito da due grosse travi longitudinali unite a prora e poppa da altre due travi chiamate giochi (Vingiano 1955, p. 166).

[6] Di solito almeno 50/60 per lato (Vingiano 1955, p. 166).

ponenti che potevano ospitare sino a trecento persone, una cinquantina di mariani e una cinquantina di cavalli, alloggiati nel primo ponte sopra le sentine (la parte più bassa dello scafo che raccoglie le infiltrazioni e acque di scolo).

Un "*camerone*" o "*paradisus*" situato a poppa, sotto il cassero, faceva da alloggio ad una schiera di aristocratici francesi, scudieri e soldati. Queste imbarcazioni in genere, oltre a funzioni commerciali, servivano anche al trasporto di persone lungo le rotte ad alta frequentazione, come le rotte del pellegrinaggio, e quindi non era raro vedere ancorate nel porto di Siponto e poi di Manfredonia navi del genere, i cui passeggeri dopo aver visitato la grotta dell'Arcangelo Michele a Monte Sant'Angelo potevano continuare il viaggio verso la Terra Santa. Il trasporto di pellegrini era un'attività molto redditizia e sponsorizzato a dovere, come viene dimostrato dal nome dato da alcuni genovesi alla propria "*navis*" noleggiata nel 1250 ad un gruppo di mercanti in procinto di imbarcarsi per la costa siro-palestinese: "*Paradisus Magnus*", che fu anche l'ammiraglia di Luigi IX durante la sua prima crociata. Si prometteva ai pellegrini un viaggio più che confortevole, infatti i proprietari della nave specificavano che sia nel viaggio di andata che di ritorno non sarebbero stati imbarcati più di cento pellegrini "*inter quos non sit aliqua femina*" per evitare, forse, disordini a bordo; questa formula però si trova anche in altri contratti quindi è probabile che sia una formula di rito (Musarra 2018a).

La seconda unità navale (graffito n° 2) si trova subito a sinistra (di chi guarda) della porta d'ingresso, nella terza fila di mattoni, prima che la tipologia di mattoni cambi dimensione. Va ricordato che dietro le colonne del portale si nota una zampa equina o taurina di sicuro reimpiego ma non si può affermare che anche i graffiti presenti sui mattoni siano stati graffiati in precedenza su un'altra struttura e poi spostati qui grazie al reimpiego di materiali da una precedente costruzione.

Questo graffito ha un disegno più chiaro, nonostante i graffi ormai labili e gli altri graffi moderni che lo deturpano. Si nota subito la caratteristica forma della *navis*, cioè una nave oneraria utilizzata per il commercio o il trasporto di truppe. Ha una specie di bompresso[7] e una forma tonda e compatta con albero singolo.

Il cassero di poppa è piuttosto pronunciato e sembra avere un'alberatura molto complessa, anche se nel disegno questa è molto confusa. La scena rappresentata è interessante perché si vede una piccola imbarcazione legata alla nave da una corda che trascina la nave; questa potrebbe riferirsi ad una nave attraccata al molo e quindi trascinata al largo dalla piccola imbarcazione oppure ad un salvataggio, che ci riporterebbe all'idea che questi graffiti erano degli ex-voto. Nel bompresso a prua ha una sorta di bandiera disposta verso il basso che potrebbe essere un segnale di qualche tipo.

[7] Estremo albero nelle navi, sporgente fuori della prua e inclinato sul mare di ca. 20° sopra l'orizzonte; serve a portare il più avanti possibile i lati inferiori delle vele prodiere di taglio (Vingiano 1955, pp. 203-213).

Il disegno è rovinato da diversi graffi fatti successivamente, forse in epoca moderna dai bambini che giocavano nei pressi della chiesa. Tra i vari graffi moderni spicca un cognome e una data[8]. Anche in questo caso la nave è grande quanto tutto il mattone ed è delimitata da strisce di cemento usate durante i restauri. Tutto il disegno è lungo quasi 1 metro per 30 cm di altezza.

La "*navis*" era un'altra tipologia di nave molto in uso nel medioevo, di forma tondeggiante che poteva raggiungere anche le 300 tonnellate di peso. Utilizzata prevalentemente per il trasporto merci, nasce nei mari del nord, forse intorno al XII secolo per la nascente necessità di incrementare i commerci via mare. Era formata da un ponte scoperto, sotto il quale vi era la stiva. Successivamente si aggiunge un ponte coperto a prua e uno a poppa. La *navis* usava come forza motrice le vele e spesso aveva un solo grande albero con una sola vela quadra ma di grandi dimensioni.

In un primo tempo le *naves* svolgevano funzioni prevalentemente logistiche trasportando macchine, trabucchi e torri semoventi ma verso la fine del Quattrocento sono ormai diventate parte integrante della flotta militare senza però soppiantare la *galea* come unità da guerra principale, che verrà utilizzata nel Mediterraneo fino a buona parte dell'età moderna.

La *navis*, ben visibile nel graffito n° 2, era sicuramente la più comune imbarcazione a scafo tondo, tanto che si utilizzò questo termine per indicare l'unità più capiente per il trasporto merci.

Il terzo graffito (graffito n° 3) è di sicuro quello con la rappresentazione più complessa. Si trova a destra della porta d'ingresso, nella seconda fila di mattoni, subito sotto alla galea (graffito n°1) ed è interrotto da una striscia di cemento a destra e sotto da una rottura del mattone. Anche a sinistra la vela è interrotta dal cemento usato durante i restauri, cosa che dimostra la totale indifferenza verso questi capolavori del passato. La nave è lunga 40 cm per 26 di altezza.

Si tratta di una *navis* mediterranea a due alberi e vela latina. Sono poste ben in vista le teste, una perfino con cappello, e quindi depone per una nave passeggeri. Si scorgono almeno due vele, una delle quali latina e una quadra, quindi con dell'alberatura suppletiva. La prua della nave è molto particolare, ha infatti un cassero ben visibile con una bandiera sopra di esso. L'intero disegno è spaccato nel mezzo da una rottura della pietra riempita in tempi moderni con del cemento, forse durante gli ultimi restauri. In una foto tratta dal volume di d'Arienzo, che è l'unico che cita alcuni di questi graffiti (D'ARIENZO 1998, p. 2), e risalente almeno a prima del 1998, si nota davanti alla poppa della nave una croce (sicuramente esterna al disegno dell'unità navale), dove ora vi è la rottura del mattone. Vista la complessità dell'immagine si può pensare ad un'immagine più tarda rispetto alle altre, probabilmente si trattava di una nave passeggeri per il trasporto di pellegrini in viaggio verso il santuario di San Michele e forse anche in Terra Santa.

[8] Vi è scritto scritto "Ciuffreda 1958" in caratteri maiuscoli.

L'ultima nave completa (graffito n° 4) si trova all'interno della chiesa, a sinistra della porta guardandola dall'interno. Quest'ultima non è graffita ma bensì disegnata con il carboncino.

Certamente trattasi anche essa di una galea medievale di forme grosse. La parte ben visibile corrisponde alla poppa dove si scorgono assai bene i due grossi remi utilizzati come timoni e questo ci fa ipotizzare che si tratti di una nave databile massimo tra il XIII e XIV secolo.

Se infatti il timone unico incernierato a poppa risulta già adottato alla fine del Duecento, la transizione è piuttosto lenta, ma la grande vela latina spinge a datarla alla prima metà del 1200. Si nota molto bene anche il remeggio: si contano dodici remi ma potrebbero essercene circa venticinque per lato, quindi trattasi di una stilizzazione perché le galee ne avevano più del doppio. Può anche trattarsi di una forma di scafo sfinata, simile alla galea ma più piccola, in questo caso il numero di remi sarebbe conforme. Sulla poppa si nota un uomo in piedi con le braccia allargate, oltre 5 strane aste intersecate da aste orizzontali, mai viste su una nave, forse delle bandiere.

Questo graffito si trova a circa 2,30 metri d'altezza, quindi difficilmente raggiungibile in una parte della chiesa priva di affreschi. La nave è lunga circa 60 cm per 40 cm di altezza.

Queste quattro navi sono quelle più complete e chiare ma all'esterno della chiesa, sempre nei primi tre livelli di mattoni, vi sono numerosi graffiti mutili che molto probabilmente una volta erano anche essi delle unità navali.

Conclusioni

Gli ex voto presenti nel santuario di San Michele o nel monastero di San Matteo a San Marco in Lamis sono da sempre oggetti di studio; in passato erano addirittura affissi lungo la scalinata angioina del santuario micaelico. Purtroppo quelli conservati sono tutti di età relativamente recente. Ciò è dovuto alla loro distruzione sistematica per far posto ai nuovi ex voto offerti al santuario.

In tutta Italia si trovano chiese dedicate alla Madonna con ex voto marinareschi, come la Basilica di Santa Maria del Lauro a Meta e quella di Sant'Antonino a Sorrento o il Santuario della Basilica Cattedrale di Monopoli.

Nella chiesa di Santa Maria Maggiore (almeno in epoca moderna) non si conoscono ex voto forse proprio perché messa in ombra dalla più famosa e vicina Basilica di San Michele Arcangelo, a cui i pellegrini venivano a chiedere grazie e favori, dimenticando l'antica tradizione che vedeva gli ex voto portati anche a Santa Maria e nella diruta San Pietro. Tradizionalmente i pescatori e i marinai si rivolgevano per protezione alla Vergine Maria, la figura della Vergine veniva invocata in modo diverso a seconda dei luoghi nei quali è venerata e negli ex voto a secondo dell'immagine della Vergine incisa si poteva capire a quale santuario era stato fatto il voto.

Il patrocinio della Vergine garantiva aiuto nei momenti di crisi a tutte le classi sociali del territorio garganico e sipontino, da quelle padronali e artigiane al clero, e a tutti coloro che vivono grazie alle risorse del mare, dai marinai ai padroni delle barche. Infatti va ricordato che tra gli ex voto offerti alla Madonna di Siponto ben 22 tavole riproducono incidenti in mare, tra cui naufragi e scampati annegamenti (Bronzini 1993, p.199).

Sul Gargano va ricordato anche il Santuario della Madonna di Loreto, a circa 2 km da Peschici. Questo santuario fu edificato tra il XVI e il XVII secolo come atto di devozione da parte di un gruppo di pescatori che grazie all'intervento miracoloso della Madonna, si era messo in salvo durante una tempesta. Ancora oggi una cappella ospita diversi ex voto marinari, a forma di barche, remi, velieri e attrezzi nautici donati da pescatori.

Gli ex voto marinari sono le più efficaci testimonianze della vita dell'uomo sul mare, e diventa naturale supporre che i numerosi gruppi di pellegrini diretti al santuario Micaelico via mare, una volta saliti sul Monte (magari dopo essere scampati ad un naufragio) disegnavano la propria imbarcazione sulla facciata o all'interno del santuario di Santa Maria Maggiore, l'unica chiesa dedicata alla Madonna di cui si hanno notizie all'epoca. Da non dimenticare che molti dei pellegrini che facevano tappa a Monte Sant'Angelo successivamente si recavano in Terra Santa, quindi è anche verosimile pensare che graffiavano la loro barca in segno di protezione per il viaggio che stavano per intraprendere.

Se si analizzano le murature della chiesa di San Pietro si scorgono altre unità navali, molte mutile, e visto che durante i lavori di restauro non si è badato alla loro conservazione, si può supporre che dovevano essere presenti in gran numero. Nonostante l'assenza di fonti scritte si può dunque ipotizzare che in questa chiesa venivano sciolti i voti dei naviganti, con un preciso rituale e che questo si sia perso con il passare dei secoli, fino a venire dimenticato completamente. Di solito la devozione verso la Vergine è sempre stata vista in maniera particolare, come riflesso della svantaggiosa condizione esistenziale dell'uomo. Le vicende dolorose patite da Maria simboleggiano la tragedia umana e la avvicinano all'uomo. La figura di Maria risponde ad una particolare esigenza dei fedeli e cioè quella di entrare in rapporto diretto con la divinità, sentirsi vicino ad essa e di instaurare un rapporto devozionale carico di affettività ed emozionalità (Satta 1996. p. 79).

I graffiti superstiti di Santa Maria Maggiore sono sicuramente di numero inferiore a quelli presenti nel Santuario di San Michele Arcangelo, ma sono altrettanto interessanti e documentano la vitalità del complesso in epoca medievale; da questi graffiti superstiti si può estrapolare un altro dato importantissimo, e cioè quello della datazione delle murature, e stabilire una volta per tutte se nel corso XII secolo fu ricostruita tutta la chiesa o fu solamente rifatto il portale. Visto che le unità navali ancora visibili sono tutte datate dal XII al XIII secolo si può affermare con certezza che le murature che vediamo oggi tra il Duecento e Trecento erano già costruite, anche se le prime tre file di mattoni, dove sono disegnati i graffiti, sono diverse da quelle superiori. Questo è dovuto molto probabilmente per via della tecnica costrut-

tiva usata, dove si mettevano i mattoni in pietra più pesanti nel basso e, man mano che si costruiva in altezza, si usavano mattoni e pietre sempre più leggeri.

I graffiti del Gargano, che siano essi navali o di qualsiasi altro tipo, non sono mai stati studiati in maniera approfondita, nonostante la loro presenza costante su edifici civili, religiosi e militari, sia nei centri storici dei paesi, sia nelle zone impervie e rurali. Questo studio quindi vuole essere il primo di una lunga serie volto a ridare dignità scientifica a queste testimonianze del passato non meno importanti di altre.

Ringraziamenti

Si ringrazia in modo particolare il prof. Antonio Musarra, il cui aiuto è stato prezioso, anzi fondamentale per la riuscita di questo lavoro. Sua la grande conoscenza delle navi medievali che mi ha permesso di ricostruire la storia di questi graffiti,

Si ringrazia anche il prof. Emiliano Beri dell'Università di Genova, sempre pronto a offrirmi consigli, e il Laboratorio di Storia Marittima e Navale dell'Università di Genova.

BIBLIOGRAFIA

Apollonj Ghetti B. 1985, *La cosiddetta Tomba di Rotari sul Gargano ed i suoi rapporti con le chiese di S. Pietro e di S. Maria Maggiore* in G. Fallani, a cura di, «Storia e arte della Daunia meridionale, Atti della I settimana sui Beni Storico-artistici della chiesa in Italia. Area culturale della Capitanata (Foggia 1981)» Foggia 1985, pp. 161-177.

Arduini D., Grassi C. 2003, *Le navi medievali di Lucca: graffiti e disegni sulla chiesa di S. Michele in Foro* in «Actes du XIII Colloque International de Glyptographie de Venise», Braine-le-Château 2003.

Basch L. 1987, *Le musée imaginaire de la marine antique*, Institut hellénique pour la préservation de la tradition nautique, Atene 1987.

Boetto G. 2002, *I graffiti navali del Castello di Giulio II a Ostia Antica* in «Archeologia subacquea, studi, ricerche, documenti, III», Roma 2002.

Bronzini G.B. 1993, *Ex voto e santuari di Puglia, volume 1, Il Gargano*, Firenze 1993.

Caffaro, *Annali Genovesi di Caffaro e de' suoi continuatori dal MXCIX al MCCXCIII vol. 1*, in L. T. Belgrano, a cura di, «Fonti per la Storia d'Italia pubblicate dall'Istituto Storico Italiano», Genova 1890.

Calò Mariani M.S. 2013, *Monte Sant'Angelo, il complesso monumentale di San Pietro, di Santa Maria Maggiore e del battistero di San Giovanni,* Galatina 2013.

Campbell I.C. 1995, *The Lateen Sail in World History*, in «Journal of World History, vol. 6, nº 1 II», Honolulu 1995, pp. 1-23.

Campione A. 2004, *Lorenzo di Siponto: un vescovo del VI secolo tra agiografia e storia*, in «Vetera Christianorum n. 41», Bari 2004, pp. 61-82.

Casini M. 2001, *Cento anni in Egitto. Percorsi dell'Archeologia Italiana*, a cura di Maria Casini, Milano 2001.
Cossa A. 2017, *Navigando sui muri, i graffiti navali del Salento (XII-XVIII secolo)*, Grottaglie 2017.
D'Arienzo M. 1998, *Graffiti inediti*, Foggia 1998.
D'Arienzo M. 2007, *Inscrizioni e segni devozionali lungo i percorsi al santuario garganico (secc. XVII-XX)* in P. Bouet, G. Otranto, A. Vauchez, a cura di, «Culto e santuari di san Michele nell'Europa medievale», Atti del Congresso Internazionale di studi (Bari-Monte Sant'Angelo, 5-8 aprile 2006), Bari 2007, pp. 303-337.
Massimo G. 2005, *La chiesa di Santa Maria Maggiore a Monte Sant'Angelo*, in «Arte Medievale», anno IV, 1, Cinisello Balsamo 2005. pp. 71-90.
MGH 1878, *Monumenta Germaniae Historica, Scr. rer. Lang. et it. sec. VI-IX*, a cura di Waitz G., Hannover 1878. pp. 540-543.
Musarra A. 2012, *Scrivere sulle galee. Notai e scribi di bordo a Genoa tra XIII e XIV secolo*, in «Itineraria. Letteratura di viaggio e conoscenza del mondo dall'Antichità al Rinascimento», 11 (2012), pp. 101-125.
Musarra A. 2017, *In partibus Ultramaris. I Genovesi, la Crociata e la Terrasanta (secc. XII-XIII)*, Roma 2017.
Musarra A. 2018a, *1284 la battaglia della Meloria*, Roma-Bari 2018.
Musarra A. 2018b, *Il crepuscolo della Crociata. L'Occidente e la perdita della Terrasanta*, Bologna 2018.
Musarra A. 2018c, *La guerra sul Mare,* in P. Grillo, A. A. Settia, a cura di, «Guerre ed eserciti nel Medioevo», Bologna 2018.
Pallottino M. 1984, *Etruscologia*, Milano 1984.
Petrucci A. 1960, *Cattedrali di Puglia*, Roma 1960.
Pietro da Eboli, *De Rebus Siculis Carmen ad Honorem Augusti*, a cura di Mariano Pastore, Eboli 2010.
Pucci I. 2009, *I graffiti del Palazzetto Criminale*, in A. Assini, P. Caroli, a cura di, «Spazi per la memoria storica, la memoria di Genova attraverso le vicende delle sedi e dei documenti dell'Archivio di Stato», atti del convegno internazionale, Genova, 7-10 giugno 2004, Roma 2009.
Satta M. M. 1996, *Il mare e i naufragi dipinti*, in «VI settimana della cultura scientifica» Sassari 22/31 marzo 1996, Sassari 1996.
Schulz W. 1860, *Denkmäler der Kunst des Mittelalters in Unteritalien*, Desdra 1860.
Serricchio C. 1987, *Il sacco turco di Manfredonia nel 1620 in una relazione inedita*, in «Archivio Storico Pugliese», fasc. I-IV, gennaio-dicembre, Bari 1987.
De Tommasi G. 1983, *Monte Sant'Angelo (FG). Chiesa di Santa Maria Maggiore* in «Restauri in Puglia 1971-1983, II», Fasano 1983.
Ughelli F. 1721, *Italia Sacra*, tomo VII, Venezia 1721.
Vingiano G. 1955, *Storia della nave, periodo remico e velico*, vol. 1, Roma 1955.

Fig. 1 – Facciata della chiesa di Santa Maria Maggiore a Monte Sant'Angelo (foto di Antonio Garofalo su pinterest.com).

Fig. 2 – Portale della chiesa di Santa Maria Maggiore (foto dal web).

Fig. 3 – Graffito di un Santo Vescovo. Da notare la somiglianza della sedia con la cattedra arcivescovile nella Basilica di San Michele Arcangelo (foto da D'Arienzo 1998.)

Fig. 4 e 5 – Probabili polene normanne (foto dell'autore).

Fig. 6 – Disegno di polena dagli Annales Ianuenses di Caffaro.

Fig. 7 – Graffito di bestia mitologica su un affresco (foto dell'autore).

Fig. 8 – Graffito di bestia mitologica su affresco (foto dell'autore).

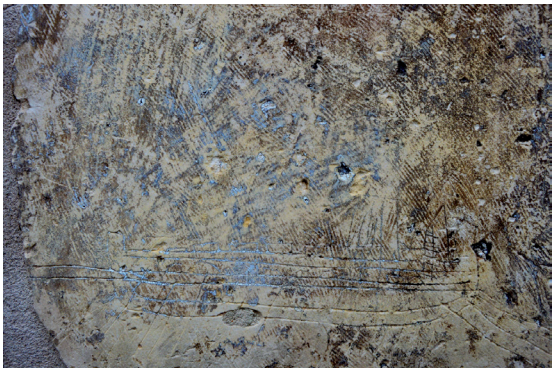

Fig. 9 – Foto dell'unità navale del graffito n° 1(foto dell'autore).

Fig. 10 – Disegno dell'unità navale n° 1 (disegno dell'autore).

Fig. 11 – Foto del graffito navale n° 2 (foto dell'autore).

Fig. 13 – Foto del graffito navale n° 3 (foto dell'autore).

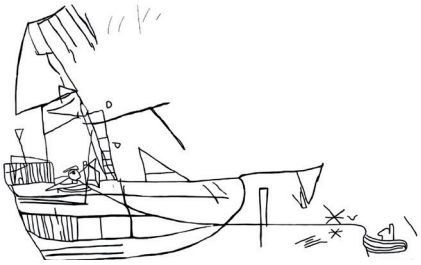

Fig. 12 – Disegno del graffito navale n° 2 (disegno dell'autore).

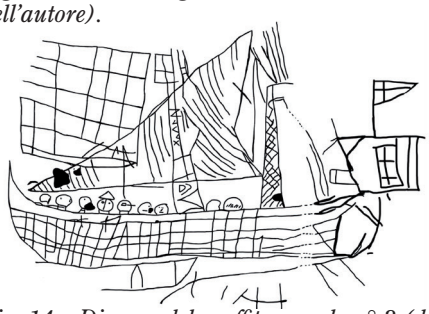

Fig. 14 – Disegno del graffito navale n° 3 (disegno dell'autore).

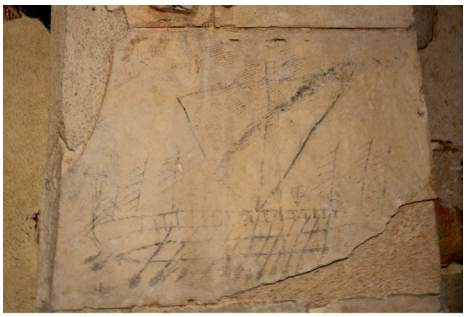

Fig. 15 – Foto dell'unità navale n° 4 (foto dell'autore).

Fig. 17 – Foto del graffito navale n° 3 prima del 1998 (foto in D'ARIENZO *1998).*

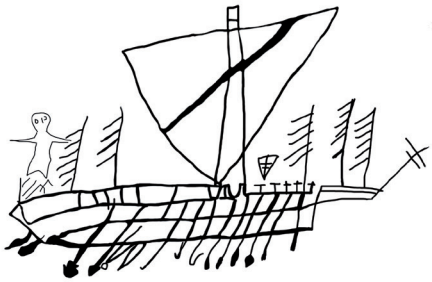

Fig. 16 – Disegno dell'unità navale n° 4 (disegno dell'autore).

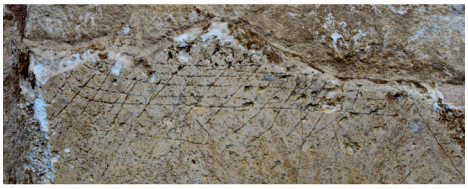

Fig. 18 – Graffito di unità navale mutilo, non identificabile (foto dell'autore).

Fig. 19 – Graffito di unità navale mutilo, non identificabile (foto dell'autore).

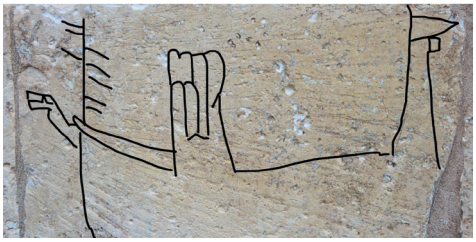

Fig. 20 – Graffito di unità navale mutilo, non identificabile (foto dell'autore).

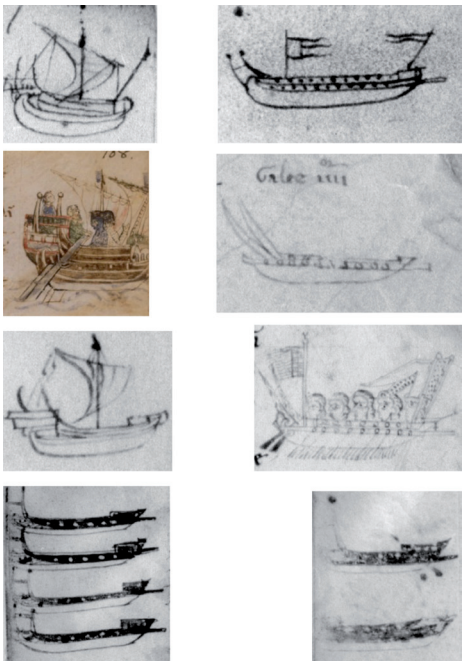

Fig. 21 – Miniature di unità navali tratte dagli Annales Ianuenses di Caffaro.

Fig. 22 – Miniature di unità navali dal Liber ad honorem Augusti di Pietro da Eboli.

Indice

Maria L. Marchi, Giovanni Forte, Antonella Frangiosa, Maddalena La Trofa, Grazia Savino
Riscoprendo i paesaggi archeologici: nuovi dati per il progetto Ager Lucerinus dai territori di Castelnuovo della Daunia e Pietramontecorvino . . . . pag. 3

Anna Maria Tunzi, Elena Maria Bianchi, Tonia Bocola, Nicola Gasperi, Biagio Giuliani, Chiara La Marca, Tania Quero
La frequentazione Altomedievale e Medievale a Brecciara (Serracapriola, FG) . . . . . » 27

Roberta Giuliani, Nunzia M. Mangialardi, Italo Maria Muntoni
Il Corpus dell'Architettura Religiosa Europea (CARE) a Lucera e nei Monti Dauni. Spunti di ricerca da un'analisi comparata tra documenti scritti, evidenze architettoniche e fonti archeologiche . . . . . » 49

Marco Trotta
Leone Garganico e la Vita minor di Lorenzo di Siponto . . . » 85

Gianfranco De Benedittis
L'alta valle del Fortore e i Normanni . . . . . » 99

Maria Stella Calò Mariani
Testimonianze del culto mariano in area garganica: il santuario in rovina di S. Maria della Rocca (Apricena) . . » 109

Armando Gravina
Annotazioni sulle vie antiche e medievali dei pastori, dei pellegrini e dei mercanti nel Gargano . . . . . » 127

Natalia D'Amico
Magistri della pietra nei cantieri cistercensi d'età sveva. La torre scalare di Santa Maria di Ripalta (Lesina) . . . . » 145

Giuliana Massimo
L'uso del colore nell'architettura di epoca normanno-sveva dell'Italia meridionale: analisi di alcuni casi di studio . . . » 159

MARIA PIA SCALTRITO
Siponto diruta e diaspora ebraica. Fatti e personaggi in movimento da Siponto a Salerno tra X e XII secolo . . . . pag. 183

DOMENICO L. MORETTI
I graffiti navali nella chiesa di Santa Maria Maggiore a Monte Sant'Angelo . . . . . » 201

MARIA CAROLINA NARDELLA
La raccolta del grano nel Tavoliere nell'età moderna . . . . » 217

LUIGI P. MARANGELLI
La Regia Dogana di Foggia e l'onciario carolino . . . . . » 227

GIOVANNI BORACCESI
Arte nella Daunia. Gli argenti di Celle San Vito e di Faeto . . » 247

FRANCESCO DE NICOLO
La scultura lignea del Settecento in Capitanata tra persistenze napoletane e produzione locale . . . . . » 259

CHRISTIAN DE LETTERIIS
La chiesa di san Lorenzo a San Severo: gli interventi di Giuseppe e Gennaro Sanmartino, Vincenzo d'Adamo, Antonio Belliazzi, Cristoforo Barberio. Nuovi documenti . . . » 283

LIDYA COLANGELO
Vita Severini: l'agiografia del Patrono nella storia di San Severo . . . . . » 303

EMANUELE D'ANGELO
«Appena il nome se ne conosce dal popolo». Il culto patronale di san Severo di Napoli tra Otto e Novecento . . . . . » 313

MICHELE FERRI
La viabilità garganica nella seconda metà dell'Ottocento. . . . » 325

GIUSEPPE TRINCUCCI
La legislazione e la tutela dei Regi tratturi in epoca borbonica (1815-1860). . . . . » 355

LORENZO PELLEGRINO
La donna nelle arti e professioni sanitarie in Capitanata dalle origini a tutto il Novecento. . . . . » 369