

Giuliano CONFALONIERI

ARCHEOLOGIA SOTTOMARINA

Victor Hugo considerava la nave una dimostrazione delle capacità dell'uomo di confrontarsi con il mare, simbolo della potenza del Signore. La difficoltà di fare il punto nave e la dimensione ridotta degli scafi hanno fatto privilegiare agli antichi il traffico di piccolo cabotaggio. Tremila anni fa gli Egizi costeggiavano il Mediterraneo trasportando droghe, cosmetici, avorio; i Fenici stivavano mobili, gioielli, tessuti; i Greci, secondo la leggenda, attaccarono Troia dal mare; i Romani, esperti nel tracciare strade, usarono le navi per trasportare ceramiche, cereali e merce alla rinfusa.

I fondali finora esplorati hanno rivelato giacimenti più o meno accessibili, più o meno conservati, ma sempre interessanti per la loro testimonianza. Le prime operazioni di recupero in mare furono compiute in maniera disordinata e con l'unico scopo di portare a terra oggetti di valore. Solamente più tardi ci si preoccupò di rilevare e studiare *'in situ'* ciò che una nave affondata rappresenta, un mondo unico e irripetibile dal quale dedurre le tecniche dell'ingegneria navale del tempo nonché l'attività militare o mercantile a cui il relitto era legato. Le prime cronache di recuperi risalgono al XVII e XVIII secolo. Gioielli o il bronzo ed il ferro dei cannoni, ancore e materiale vario furono strappati al mare con enorme fatica, con l'aiuto di campane subacquee artigianali e di provetti tuffatori. Nota è la storia della 'Lutine', affondata alla fine del Settecento con un enorme carico d'oro, ritrovata, scavata, ricoperta nuovamente da cumuli di sabbia, riscoperta anni dopo con la pompa aspirante e nuovamente perduta con il suo carico appena intaccato.



Capitello con decorazioni di volute a palmette e maschere di grifoni, rinvenuto a Mahadia.

All'inizio del Novecento gli scavi sui fondali di Mahadia hanno riempito molte sale del Museo di Tunisi: candelabri, recipienti, bronzi e marmi raffiguranti simboli e personaggi mitologici. Nella stessa epoca una nave da guerra greca era all'ancora a ridosso di un'isola tra Creta e il Peloponneso; un palombaro aveva identificato a 50 metri di profondità statue in bronzo e in marmo, alcune nascoste dai sedimenti, altre liberate con pochi colpi di piccone e issate a bordo: tra questi recuperi primeggiava il famoso 'Atleta' esposto al Museo Nazionale ateniese.

In ambedue i casi il lavoro fu eseguito da palombari coadiuvati dagli stessi pescatori che avevano fortuitamente localizzato i resti. Il prezzo pagato per i recuperi era allora molto alto, dalla perdita irrimediabile di oggetti eccezionali per la mancanza di una precisa metodologia di scavo alla strage di uomini che si immergevano senza alcuna nozione dei problemi connessi alla decompressione.

Nino Lamboglia, direttore negli anni Settanta dell'Istituto Internazionale di Studi Liguri, docente universitario e poliglotta, autore di numerosi volumi storici e monografie per importanti enciclopedie, appassionato studioso e ricercatore, cocciuto lottatore nel chiedere ed ottenere in nome della cultura, riversò tutta la sua esperienza di archeologo terrestre fondando il CSAS (Centro Sperimentale di Archeologia Sottomarina) con sede nel palazzo Peloso Cepolla di Albenga. Con il supporto economico del Centro Nazionale delle Ricerche e del Ministero della Pubblica Istruzione, il Centro operò sperimentalmente, dal 1959 al 1963, con la corvetta militare Daino; nel 1968 armò un cargo di 158 tonnellate ribattezzato Cynus, da Cicno, il



Nino Lamboglia

leggendario re dei Liguri, equipaggiato con un impianto televisivo a circuito chiuso, un ecogoniometro, un generatore autonomo, una serie di compressori per bombole, la campana Galeazzi ed una camera di decompressione. Una convenzione con vari Enti permise poi al CSAS di agire come organo ufficiale tecnico-operativo e consulente nel settore dell'archeologia sottomarina.

Quando molti anni fa fu scoperto al largo della foce del fiume Centa di Albenga il relitto della nave oneraria romana, Lamboglia scrisse: *"Il giacimento, quale per la prima volta nella storia dell'archeologia hanno potuto percorrerlo e valutarlo 'de visu' anche gli archeologi grazie alla campana batiscopica, si innalza sul fondo per circa due metri e si presenta come una massa compatta di anfore rimaste 'in situ' dal momento del naufragio, in forma di un ampio ellissi corrispondente alla stiva e alla parte centrale della nave. Sebbene tutte le anfore emergenti abbiano il collo troncato, per rottura antica o per il passaggio dei pescherecci e sebbene l'Artiglio (nave attrezzata per recuperi sottomarini) ne abbia già recuperato oltre un migliaio, ossia tutto lo strato superficiale, il relitto sembra ancora intatto... Ne consegue, tenuto conto delle proporzioni della prua e della poppa, una lunghezza (dello scafo) di almeno 40 metri e una valutazione totale vicina alle 10.000 anfore, numero massimo di stazza attestatoci dalle fonti antiche".*



Il Museo Navale Romano di Albenga, allestito nel 1950 con il materiale recuperato da questo relitto, ospita un centinaio di anfore vinarie intatte, resti lignei e meccanici ed elementi che evidenziano la tecnica della marineria romana. Sui fondali del Tigullio, tra Portofino e Punta Mesco, in attesa di una analisi scientifica, sono stati rilevati almeno 27 relitti di vario genere, meta del 'turismo' subacqueo moderno. Nel volume *"Navi e relitti"* edito nel 1999 dalla Busco edizioni, l'autore Emilio Carte cita un sottomarino tedesco a 90 metri di profondità, un galeone spagnolo, resti di aerei, un mercantile carico di locomotive ed una nave militare romana. Poiché davanti a Rapallo fu combattuta nel 1495 la battaglia tra galee genovesi e francesi, oltre a cannoni ed armi, i 'cumuli' di sedimentazione potrebbero nascondere altri tesori di valore storico.

Anfore vinarie romane, I sec. a.C.

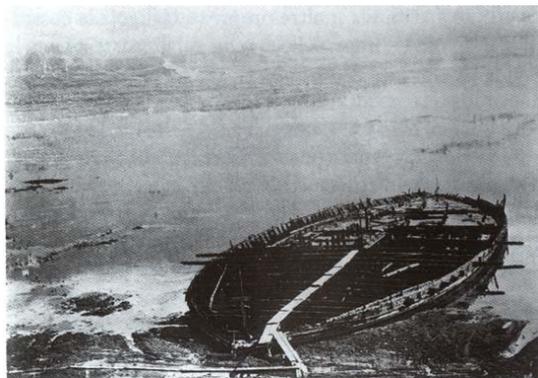
A proposito dei rilievi scientifici e di eventuali recuperi del materiale sommerso, il ricercatore ligure annotava: *"Anche se ingenuamente si era pensato che un relitto di nave antica fosse adagiato sul fondo e recuperabile quindi nella sua integrità con mezzi meccanici moderni... è quasi certo che ... il relitto anche più intatto per le sue precarie condizioni di conservazione e di legatura verrebbe esposto alla sconnessione prima ancora di essere sollevato in superficie".* Il lavoro di esplorazione sottomarina acquistò metodo e significato soltanto nell'ultimo dopoguerra con l'uso della campana batiscopica e dell'equipaggiamento per subacqueo che permisero più autonomia di movimento del palombaro.

Gli esperimenti condotti dall'equipe del Comandante Cousteau portarono alla costruzione dell'ARA (autorespiratore ad aria che eliminò gli inconvenienti degli apparecchi a circuito chiuso con ossigeno (ARO), già in uso specialmente per scopi militari. La storia moderna dell'archeologia sottomarina comincia pochi anni dopo l'introduzione dell'aria compressa delle bombole: sarà ancora Cousteau - insieme al Prof. Benoit, direttore del Museo Archeologico di Marsiglia - a muovere i primi passi verso una consapevolezza scientifica del lavoro di ricerca subacquea. Negli anni Cinquanta i francesi scoprirono il relitto del Grand Congloué (scoglio al largo della costa marsigliese): anni di lavoro su un 'cumulo' di 400/500 mq. permise la ricostruzione del momento storico al quale era appartenuta la nave più il recupero di migliaia di ceramiche ed anfore conservate dal fango per oltre due millenni. In Italia, scavi sul fondo del mare sono stati fatti sui 'cumuli' di Filicudi, Spargi (scoperto dal giornalista G. Roghi) e Punta Scaletta (relitto di Giannutri).

Jacques-Yves Cousteau



Più recentemente, i *mass media* hanno evidenziato il ricupero della cassaforte e di altri oggetti dal relitto del transatlantico Titanic per merito di Robert D. Ballard, lo stesso esploratore subacqueo che ha rinvenuto le corazzate Bismark e Yorktown, i transatlantici Andrea Doria e Lusitania, oltre a due navi fenicie di 2.750 anni fa con il loro carico di vino al largo della costa israeliana (18 e 15 metri di lunghezza, 400 e 350 anfore trasportate; lo scopritore ha dichiarato: "La temperatura rigidissima, l'assenza di luce solare e la forte pressione conservano la storia"). Tesori stivati negli antichi galeoni, un carico di bottiglie di champagne per lo Zar di Russia, la scoperta delle fregate francesi affondate dall'ammiraglio Nelson nel 1798 ad Abukir, moli di antichi approdi e muraglie di città sommerse come quelle ritrovate in Sardegna a Capo Malfatano (chiamato dagli arabi 'Amal Fatah' ossia luogo della speranza) sono altrettante tappe di un lavoro svolto nel 'monde du silence'. La battaglia delle Isole Egadi (combattuta tra romani e cartaginesi nel 241 a.C. a conclusione della prima guerra punica) ha lasciato nell'arcipelago siciliano a pochi metri di profondità, coperti da sabbia e limo, ventiquattro relitti delle antiche navi da guerra o mercantili con carichi di varia natura; un progetto per preservare questo patrimonio ligneo senza distruggerlo portandolo all'aria aperta prevede la creazione di un parco sottomarino e l'uso di telecamere per favorire il flusso turistico a terra.



Una delle navi di Nemi a secco.

Le navi sul fondo del lago di Nemi, fatte costruire dall'imperatore Caligola per cerimonie religiose e per uso personale, sono perdute: un primo tentativo di ricupero fu effettuato da Leon Battista Alberti negli anni 1446/47, altre esplorazioni furono tentate nel 1535, nel 1827 e nel 1895. Nel 1927 un vecchio progetto fu aggiornato da Guido Ucelli che, con la collaborazione di personale del Genio Civile, della Marina e di archeologi qualificati, abbassò il livello del lago e ricuperò gli scafi tra il 1928 e il 1931. Purtroppo il Museo costruito sulla riva per custodirli fu incendiato e distrutto nel corso della seconda guerra mondiale insieme alle due navi a chiglia piatta che custodiva, la più grande delle quali misurava 71 x 24 metri.

La prospezione metodica dei fondali, la preservazione delle zone di valore archeologico, la conservazione del materiale portato a terra, la mancanza di riferimenti precisi, la necessità di asportare notevoli quantità di sedimentazione instabile, la precarietà della luce, del tempo reale e di quello atmosferico: sono tutti elementi che rendono difficile un lavoro duro, monotono, talvolta ingrato, che necessita di criteri valutativi precisi per rendere credibile la conseguente critica storica del relitto sepolto. Infatti l'archeologia sottomarina è una scienza metodica e paziente che dovrebbe valutare *'in situ'* quanto è rimasto dei reperti sommersi per ricostruirne la storia e conseguentemente il sistema sociale al quale la nave ed i manufatti appartenevano.

I fondali della Liguria sono ricchi di reperti noti o tuttora coperti dalla fanghiglia e dalle concrezioni che si sono accumulate nel corso dei secoli, una vera miniera da salvaguardare dai moderni predatori. Se l'archeologo Nino Lamboglia non fosse prematuramente e tragicamente scomparso, avrebbe visto il suo lavoro di studioso onorato con i busti scultorei innalzati in Sardegna e in Catalogna, nonché la dedica di un carruggio nel centro storico di Albenga però, come precursore delle tecniche di prospezione sottomarina, sarebbe stato ancora più soddisfatto del ritrovamento nel 2003 di un secondo relitto di nave oneraria romana in seguito alle indagini del gruppo sommozzatori dei Carabinieri di Genova.

Una delle ultime aspirazioni dello studioso ligure era di riportare alla luce il relitto scoperto dalla sua equipe, tuttora sul fondo del mare, proteggerlo dentro un grande bacino trasparente riempito d'acqua per non farlo decomporre dall'aria e quindi farlo diventare una attrazione turistica e meta di studio. Aveva la personalità e la professionalità per ottenere un

ottimo risultato ma il destino ha disposto in modo diverso: da un molo del porto di Genova la sua autovettura precipitò nel mare che tanto gli aveva svelato.

Il nuovo sito individuato è ad una profondità di circa 50 metri davanti ad Albenga, tra Capo Lena e l'isola Gallinara, distante appena un miglio dal primo relitto. La nave da trasporto, costruita probabilmente prima della nascita di Cristo, sembra sia già stata visitata dai ladri di reperti, tuttavia con i suoi venti metri di lunghezza e dieci di larghezza può offrire agli Enti preposti – in particolare la Soprintendenza ai beni archeologici della Liguria – un'ottima occasione per analizzare e trarre le conclusioni sul trasporto marittimo al tempo dei romani tra il Tirreno e la Gallia: anfore, cibarie e vasellame in grande quantità, coperti dal mare per duemila anni. Come ogni relitto sommerso anche questo è di una delicatezza estrema: il fasciame in legno adagiato sul fondo può avere conservato qualche centinaio ed i materiali in metallo. Dovrà essere liberato dai sedimenti che lo ricoprono insieme al carico più o meno intatto e ciò permetterà di comprendere qualcosa in più sulla manifattura dell'epoca e sulle tecniche di costruzione della marineria antica.

Nel 2003 si ripresenta ancora la storia affascinante del comandante francese Jacques



La Calypso a La Rochelle

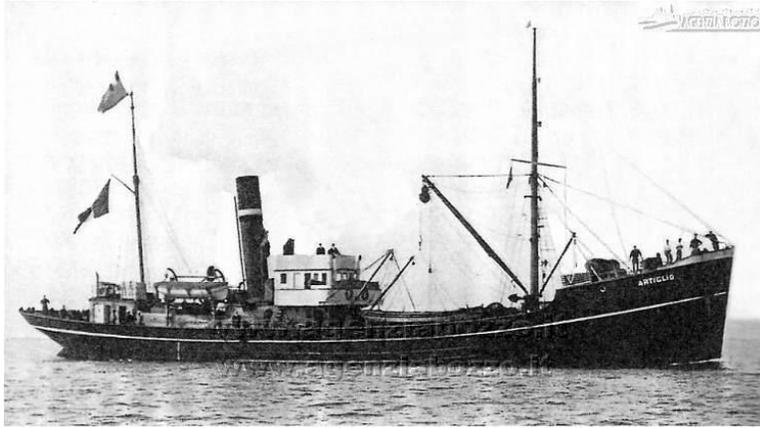
Yves Cousteau la cui vita lavorativa, dedicata alla conoscenza ed alla preservazione del mare, si è svolta in stretta simbiosi con la nave "Calypso", il vecchio dragamine diventato simbolo nel secondo dopoguerra della ricerca scientifica. Nato nel 1910 nei pressi di Bordeaux, Cousteau a vent'anni entrò nell'accademia navale per diventare pilota di marina, aspirazione bloccata da un incidente. Per riabilitare l'uso delle braccia praticò molto nuoto e fu proprio in questa occasione che iniziò ad appassionarsi alla vita subacquea.

Nel 1942 approntò con Emile Gagnan, il primo erogatore per lunghe immersioni. Alla fine del decennio, un miliardario inglese gli mise a disposizione il dragamine e con questa nave Cousteau cominciò a studiare un relitto al largo di Marsiglia, poi la spedizione nel Mar Rosso e nell'Oceano Indiano. Dagli anni Sessanta l'equipe del comandante approfondì le tecniche di esplorazione sottomarina, soprattutto per permettere all'uomo più lunghe permanenze alle alte pressioni delle profondità liquide (nel 1989 fu ammesso all'Académie Française, morì nel 1997).

Scrisse: *"Bisogna lottare perché tutti abbiano diritto ad una vita felice in un pianeta ancora integro"*. La "Fondazione Cousteau Society" fondata dall'oceanografo nel 1974 prosegue la sua opera con la nave "Alcyon": dopo decenni dalle prime approfondite analisi della barriera corallina del Mar Rosso, il laboratorio marino ha il compito di valutare quali e quante mutazioni si sono verificate in mezzo secolo nella conformazione geo-biologica dell'ambiente.

Dal capitolo 'La fruttuosa pesca di Albenga' del volume *'Immersione nel passato'* di Hanns-Wolf Rackl (La Scuola Editrice, 1967): *"... alcuni pescatori avevano gettato le reti a un miglio di distanza dalla costa; tutte le braccia disponibili a bordo dovettero prestarsi quando si trattò di ritrarle perché la preda era eccezionalmente pesante. I pescatori già si rallegravano dell'abbondante pesca quando dall'acqua emersero due anfore romane che erano rimaste impigliate nelle maglie. Il professor Lamboglia, non appena venne a sapere della cosa, tentò inutilmente di ottenere dal governo italiano i mezzi necessari per effettuare ricerche sui fondali di Albenga e per recuperare i reperti. I sommozzatori sportivi italiani avevano ancora poco interesse per le ricerche archeologiche e non aderirono alla richiesta dello studioso. Infine*

Giovanni Quaglia, presidente della società genovese di ricuperi 'Sorima', gli offrì gratuitamente il suo aiuto. Quaglia era uno specialista in ricuperi marini e nel 1925 era riuscito a riportare in superficie dal relitto del piroscafo 'Egypt' 800 mila libbre d'oro. Quaglia ordinò all'Artiglio II di portarsi ad Albenga con tutto l'equipaggiamento e i palombari. La nave era fornita di una benna speciale, una specie d'artiglio, che poteva afferrare e sollevare da grandi profondità anche le lamiere d'acciaio degli scafi di navi affondate ed era corredata di un dispositivo di osservazione sommergibile mediante il quale si potevano dirigere i movimenti dell'artiglio. Il



L'Artiglio II in arrivo al porto di Plymouth nel 1932.

dispositivo venne calato nelle acque di Albenga e, mentre questo si avvicinava al fondo, l'osservatore comunicò tutto eccitato di scorgere centinaia di anfore, un cumulo lungo almeno 30 metri e alto più di due. Subito i palombari si calarono in acqua muniti di reti e risalirono a bordo portando con sé alcune anfore. Fine del II e prima metà del I secolo a.C. fu la data approssimativa che Lamboglia attribuì agli oggetti scoperti.

Altre anfore che giacevano sparpagliate vennero issate a bordo per mezzo di funi ma il grosso del carico giaceva compatto sul fondo, ben cementato da incrostazioni marine. L'Artiglio affondò le sue ganasce di acciaio nel campo di anfore, frantumando sedimenti e recipienti d'argilla di cui buona parte, tuttavia, rimase intatta. In tal modo nel giro di dodici giorni vennero portate in superficie da una profondità di 40 metri ben 728 anfore, assieme a stoviglie coperte da una invetriatura nera, a frammenti di legno della nave, a certe parti della sua attrezzatura, a rivestimenti in piombo e ai resti di tre elmi di bronzo..."

Nel contesto delle produzioni cinematografiche specializzate, devono essere citati Bruno Vailati con *"Il mio mare"* (1978) e l'esploratore (scrittore e fotografo) Folco Quilici, autore di decine di documentari a sfondo didattico e spettacolare tra i quali *"Sesto continente"* (1953), *"Oceano"* (1971), *"Tesori, naufragi e relitti perduti"* (1990), *"Arcipelaghi"* (1994).

Nel 1954 una produzione USA realizzò *"20.000 leghe sotto i mari"* tratto dal romanzo omonimo che Jules Verne scrisse nel 1870 (il film vinse il premio Oscar per la scenografia e gli effetti speciali); i protagonisti vivono avventure sottomarine incredibili, riuscendo a trasmettere allo spettatore sensazioni non comuni del mondo liquido.

Il comandante Cousteau girò nel 1955 il film a colori di 90 minuti dedicato alle bellezze del mondo sottomarino *"Le monde du silence"* (il documentario fu premiato a Cannes con la Palma d'oro); nel 1964 girò *"Le monde sans soleil"* sotto i mari dell'Oceano indiano: 95 minuti che si aggiungono ad una ricca filmografia di grande suggestione. *"Calypso's search for Atlantide"*, *"The Nile"*, *"Lost Relics of the Sea"*, *"500 milioni di anni sotto il mare"*, *"Il tramonto dei pescatori dell'Alaska"*, *"Alla ricerca del continente sommerso"* (1989), *"La giungla di corallo"*, *"Le retour des éléphants de mer"*, *"Les requins dormeurs du Yucatan"* (1990).

La prospezione metodica dei fondali, la preservazione delle zone di valore archeologico, la conservazione del materiale portato a terra, la mancanza di riferimenti precisi, la necessità di asportare notevoli quantità di sedimentazione instabile, la precarietà della luce, del tempo reale e di quello atmosferico: sono tutti elementi che rendono difficile duro e monotono, talvolta ingrato, un lavoro che necessita di criteri valutativi precisi per rendere credibile la conseguente critica del relitto sepolto. L'archeologia sottomarina è una scienza metodica e paziente che deve valutare *'in situ'* quanto è rimasto dei reperti sommersi per ricostruirne il contesto storico al quale appartenevano. Le tecniche fotografiche e cinematografiche usate dai sub o montati su robot autonomi, hanno dato un notevole contributo alla ricerca ed alla documentazione scientifica di questo ambiente particolare al quale gli svizzeri Piccard hanno

profuso intelligenza e progetti per raggiungere con il batiscafo gli abissi inaccessibili all'occhio umano. Auguste Piccard (1884) ed il figlio Jacques (1922), oltre ad avere toccato altezze da record per scopi scientifici con palloni stratosferici, sono discesi nelle profondità marine con mezzi da loro stessi ideati: nel 1953 il batiscafo 'Trieste' raggiunse nel golfo di Napoli – con a bordo padre e figlio – la profondità di 3.150 metri; nel 1960 Jacques – insieme allo statunitense D. Walsh – raggiunse la profondità di 11.520 metri nella fossa oceanica delle Marianne nel Pacifico occidentale.

Il blu profondo ha da sempre stimolato la curiosità dell'uomo la cui natura tende a toccare e possedere qualunque cosa. I grandi spazi celesti e le grandi profondità marine sono appena state scalfite ma forse un giorno sopra e sotto la superficie del mare si potrà viaggiare come su un sottomarino tradizionale o un aereo di linea. Sembra che Alessandro Magno si facesse calare in mare chiuso in una gabbia per vederne la profondità e che Aristotele sia affogato perché voleva capire le correnti di uno stretto. I grandi navigatori, Colombo e Caboto, Magellano e Pigafetta, sono da considerare pionieri di quel mondo che nel XX secolo ha riservato sorprese come i sommergibili nucleari e la grande avventura vissuta dall'etnologo e navigatore norvegese Thor Heyerdahl sulla zattera Kon-Tiki (1947), una traversata ai limiti dell'impossibile per dimostrare la teoria delle comunicazioni transoceaniche precolombiane.

È doveroso concludere questo *excursus* sull'archeologia sottomarina con un'altra frase di Lamboglia, propugnatore ed animatore dell'Istituto Internazionale di Studi Liguri, ideale collegamento tra l'attività di ieri e quella di domani: *"L'esplorazione di un intero relitto di nave antica e quella di un'intera zona archeologica sommersa, con fini non soltanto di rilievo ma anche di scavo e di ricupero, non può prescindere da una più complessa organizzazione operativa che applichi un piano di lavoro studiato in precedenza nei minimi particolari, lasciando nello stesso tempo il dovuto margine all'imponderabilità della scoperta e agli ostacoli molteplici che nascono dal diaframma marino"*.

Giuliano Gonfalonieri
giuliano.gonfalonieri@alice.it