



PARTICOLARI DI COSTRUZIONE E POSIZIONE DEI REPERTI ALL'INTERNO DELLO SCAFO

BODI DI ANFORA RINVENUTA SUL RELITO

Archeologia sottomarina

La nave romana di Procchio

di Renato Roffi

Durante il 1° e 2° secolo d.C. l'isola d'Elba costituiva una mèta fissa per il traffico e la sosta delle imbarcazioni mercantili che battevano le rotte del Tirreno, varie sono infatti le testimonianze che l'isola offre della sua antica vitalità commerciale.

Nel 1967 un personaggio assai noto all'Elba per il suo estro poliedrico e per la sua intelligente curiosità, Gino Brambilla, ebbe la ventura di fare la scoperta più sensazionale di questo ultimo dopo guerra individuando nei bassi fondali del golfo di Procchio il relitto di una nave da carico romana di età imperiale.

Venuto da Milano senza neppure saper nuotare, il Brambilla era solito passare il tempo libero a scrutare le spiagge e a cercare cocci, antiche scorie della lavorazione del ferro e quant'altro eccitava la fantasia di appassionato ricercatore di antiche vestigia.

La scoperta avvenne il 29 maggio quando, nel passeggiare come al solito sulla spiaggia, il nostro fu particolarmente incuriosito delle parole di un

«polpaio» della zona che raccontava di aver visto, quasi a pelo d'acqua, il relitto di un barcone simile a quelli che fino a prima dell'ultimo conflitto venivano impiegati da quelli parti per il trasporto del vino.

Elio Mazzei, tale era il nome del polpaio, mostrò al Brambilla un pelvis e pezzi di zolfo che aveva trovato nell'acqua a pochi metri dalla riva.

Il milanese, che essendo corpulento si era nel frattempo reso conto di galleggiare facilmente ed aveva preso a nuotare, corse in mare e si mise a rovistare vicino a quegli avanzi di legnaccio con le sue grosse mani di ex lottatore.

Scavando delicatamente liberò dalla sabbia parte di una fiancata, raggiunse la prua, percorse parte della fiancata opposta e tagliò trasversalmente, ricongiungendosi col punto di partenza.

Si rese subito conto di trovarsi di fronte a qualcosa di più serio del barcone da vino, a poco a poco fece affiorare un paio di lucerne, chiodi di rame, lastre di piombo del rivestimento esterno, ba-



Un modellino della nave oneraria secondo l'attendibile ricostruzione di Sergio Spina (foto e disegni di G. Brambilla).

cili di rame ed una grossa anfora greco-italica del tipo «Dressel 30» nel recupero della quale rischiò perfino di annegare.

Il fatto più sensazionale fu comunque quello di trovarsi in presenza di uno scafo di «navis oneraria» che, grazie ad uno strato di sabbia e melma a forte percentuale di mineralizzazione che la riempiva, si era perfettamente conservato e permetteva di gettare nuova luce sulle tecniche cantieristiche di allora.

Il relitto di Procchio si trova adagiato su un fondale che varia da mt. 1,60 a 2,00 circa, ad una distanza di 25-30 mt. dalla riva in posizione 42°47'31" lat. N. e 10°15'56" long. E.; una fiancata si presenta più allentata, forse a causa della pressione esercitata dal carico prima che la melma la riempisse per oltre 16 secoli.

La sagoma è collocata in posizione pressochè parallela alla linea della battigia con la poppa rivolta verso il rudere di una vecchia postazione della Guardia di Finanza detta appunto «La Guardiola» ed ha la prua rivolta verso Sud.

L'allora sovrintendente alle antichità dell'Etruria, prof. Guglielmo Maetzke, ed il direttore della sovrintendenza, prof. Giorgio Monaco, diedero piena fiducia al circolo subacqueo Teseo Tesei che aveva appositamente creato una sezione archeologica proprio per collaborare con le competenti autorità sia nella protezione che nel recupero del materiale archeologico esistente sui fondali elbani. Cinque subacquei, fra cui Brambilla furono nominati «Ispettori Onorari».

Si diede così luogo al recupero del carico e delle pertinenze della nave di Procchio. La direzione tecnica fu affidata ad un noto specialista di archeologia subacquea, ricercatore del C.N.R. ed autore di diverse pubblicazioni scientifiche, l'ing. Alessandro Fioravanti, mentre il prof. Monaco in persona seguì i lavori ponendo in tre tende montate vicine al mare la propria base operativa.

Il programma prevedeva il dissabbiamento della parte interna dello scafo, rilievi fotografici e grafici, anche in dettaglio, di tutto il fasciame e il recupero del carico con il setacciamento dei fondali circostanti.

Al termine la stessa sabbia melmosa che aveva così ben protetto le delicatissime strutture doveva essere ricollocata all'interno del relitto. È da notare che la bassa profondità in cui era dato di lavorare si presentò paradossalmente come una difficoltà a causa della immediata e diretta ripercussione del moto ondoso di superficie sulla sottostante struttura del relitto.

L'operazione fu eseguita con l'impiego di una nave attrezzata per l'aspirazione della sabbia dal fondo marino, il cui tubo di presa veniva tenuto opportunamente sollevato di qualche decina di centimetri facendo in modo che aspirasse soltanto la sabbia che i subacquei sollevavano con le mani.

Lo scafo appariva leggermente inclinato su un fianco.

Mediante sagole tese sul fondo venne

Alcune anfore recuperate, in deposito presso il Circolo subacqueo "Teseo Tesei" di Portoferraio.

individuato l'asse longitudinale e, a distanze regolari lungo di esso, quattro assi trasversali che sarebbero poi servite anche quali punti di riferimento per la posizione dei reperti agevolando nel contempo il lavoro del disegnatore e del fotografo.

A bordo della «navis oneraria» si trovarono alcuni pentolini di terracotta, uno dei quali fornito di coperchio conteneva ancora delle olive, un bacile di rame, una pregevolissima statuetta crisoelefantina (d'oro e d'avorio) rappresentante Pan e Bacco abbracciati, numerose anforette porta unguenti, lucerne con scritte latine, anfore del tipo «Dressel 30»; lo svuotamento dello scafo ed il recupero del materiale tennero occupati i sub per circa due settimane.

Da una zona quadrata di mt. 40 x 40 a Sud del relitto, che venne esplorata a parte, furono portati alla luce numerosi frammenti fittili, alcuni pani di zolfo, una cassetta di legno ormai marcita contenente circa 10 kg. di una sostanza biancastra omogenea e cremosa, identificata per huntite; venne anche scoperta una grossa gomina arrotolata, legata con spaghi, alcune tegole che ricoprivano il tetto della tuga ed altro materiale di varia natura.

Il rilevamento fotografico fu eseguito con i principi della aerofotogrammetria mediante una serie di strisciate che hanno coperto totalmente il relitto. Sono stati eseguiti 256 fotogrammi ad intervalli regolari seguendo una sagola guida mantenuta in tensione alla superficie da due grossi gavittelli e intervallata da una serie di nodi distanziati cm. 50 l'uno dall'altro (base stereoscopica).

I chiodi di rame furono accuratamente esaminati nei laboratori delle acciaierie di Piombino e sono risultati essere di una composizione la cui tecnica avanzata colloca la nave in piena età imperiale.

Alcuni campioni vennero prelevati



dalla struttura della nave e dalla cassetta di legno trovata a poca distanza per essere esaminati e datati col metodo del carbonio 14. Data la diversa natura del legname impiegato e le diverse lunghezze dei tempi di stagionatura, le datazioni risultarono varie e discordanti in apparenza.

In casi del genere viene seguita come datazione più attendibile quella più antica che, nella fattispecie, appartiene ad un campione di legno molto ben conservato desunto dalla parte esterna dello scafo: 1810 + 50 anni.

In base a tale risultato il naufragio dovrebbe collocarsi cronologicamente fra il 110 e il 210 d.C., fatto che risulta suffragato anche dal tipo delle anfore rinvenute e dall'accurato esame degli oggetti ritrovati.

Particolarmente indicative sono risultate alcune anfore «Africane» del tipo I.A., collocabili circa all'epoca di Commodus, così come la maggiore parte dei reperti.

Recupero del relitto e trattamento del legno

Per quello che riguarda il prossimo recupero dello scafo e il trattamento al quale dovrà essere sottoposto per la conservazione, sono stati elaborati diversi progetti, i più probabili sono

>>

sie

società
ittica
elbana s. p. a.

Sede legale e stabilimento:
57033 - MARCIANA MARINA
viale Regina Margherita
Tel. 99006 - Telex 572620 SIE

Uffici e Direz. Commerciale
20122 MILANO
piazza Bertarelli, 2
Tel. 877515 - 861851/2/3/4/5
Telex 334057 Fiben MI
Indirizzo teleg. Italscont

La nave romana di Procchio /

segue

senz'altro quelli proposti dal già citato ing. Fioravanti e dallo stesso Gino Brambilla che si rifà all'esperienza maturata in Germania in seguito alla recente scoperta e al recupero di ben 11 navi fluviali romane venute alla luce in un deposito tranviario abbandonato vicino a Magonza.

Occorre, prima di esporre il progetto del Brambilla, precisare che, benchè lo scafo sia ottimamente conservato, con la parola conservazione deve intendersi un fatto meramente ed esclusivamente morfologico.

Il legno infatti, pur avendo mantenuto forme e dimensioni originarie lasciando anche vedere le fibre e i nodi, ha tuttavia perduto ogni consistenza meccanica, al punto da non poter sopportare neanche il proprio stesso peso.

Per questo motivo, prima della sua esposizione al pubblico, la nave dovrà necessariamente essere trattata in maniera adeguata per poterla salvare da ulteriori deterioramenti. A tale scopo vengono proposti sostanzialmente due metodi, uno dei quali, il «Glicol Polivinile», presenta caratteristiche vantaggiose soltanto in relazione alla facilità di impiego e al basso costo iniziale, con gli inconvenienti però di dover ripetere indefinitivamente il trattamento e di lasciare la sostanza organica sensibile all'umidità, con il conseguente pericolo di deformazioni, senza, per contro, restituire al materiale la consistenza origi-



naria.

Un secondo metodo di trattamento è quello a base di «Arigal - C», che, malgrado il maggior costo iniziale dovuto alla necessità di personale specificamente qualificato, e di costose attrezzature, offre risultati decisamente superiori.

Con l'Arigal - C, che si applica una sola volta ed in maniera definitiva, il materiale tende a riacquistare il proprio peso specifico restando insensibile sia all'umidità, sia alle elevate temperature.

Mi sono un po' dilungato sui metodi di trattamento perchè le operazioni di recupero saranno poste in essere in strettissima relazione ed in conseguenza con la scelta di uno di essi.

Se si dovesse optare per il primo, alla insicurezza del trattamento dovrebbe essere aggiunta quella del recupero. Infatti, in questo caso la nave dovrebbe essere recuperata per intero, con tutti i rischi derivanti dalla delicatezza della struttura. Il minimo che potrebbe capitare in questo caso sarebbe una deformazione più o meno grave dello intero scafo.

Se si deciderà realisticamente di adottare il secondo sistema, lo schema programmatico proposto dal Brambilla

ELETRICA PAOLINI & C. S.A.S.

CEMENTERIA CASACCIA

Portoferraio

☎ 917.591

Elettrodomestici RadioTV color
IGNIS · CANDY · REX · SABA · SIEMENS · CONSTRUCTA



TUTTO PER LA STAMPA
TUTTO PER LA STAMPA
TUTTO PER LA STAMPA

di Scardigli - Cucca & Roberto

via S. Bechi, 12 - tel. 0565/92690

57037 PORTOFERRAIO



verrà articolato in cinque fasi, la prima delle quali consiste nella delimitazione e sistemazione della zona archeologica e dei servizi, come l'allestimento di una strada di accesso e di una zona di parcheggio e manovra per gli automezzi. Dovrà essere inoltre delimitato lo specchio d'acqua interessato mediante l'impiego di boe ancorate sul fondo, dotate di bandiera di segnalazione «sub».

Nella seconda fase, riguardante le at-

trezzature a terra, si provvederà alla costruzione di un capannone prefabbricato su terreno di proprietà comunale per immagazzinare e conservare temporaneamente i materiali recuperati.

Occorrerà inoltre disporre di attrezzature per lo sviluppo e stampa della documentazione fotografica, di uno scivolo a mare per le vasche di raccolta del materiale e di un impianto asservito all'idrovora.

Le parti costituenti il fasciame interno ed esterno del relitto dovranno essere classificate, recuperate e, dopo essere state trasportate con vasche a tenuta d'acqua, saranno sottoposte a fasi di desalinizzazione in appositi bacini di lavaggio e conservazione.

Lo scafo potrebbe poi essere sistemato all'interno di una costruzione a cupola di altissima resistenza, dal costo relativamente basso ed esteticamente pregevole, da collocarsi in posizione preminente all'interno del comprensorio della Linguella a tutt'oggi in allestimento a Portoferraio.

Tale progetto consentirebbe inoltre, dandosi che la zona prescelta è circondata dal mare, di rinnovare agevolmente l'acqua marina nella vasca di contenimento.

La nave oneraria di Procchio, oltre a costituire una scoperta di incalcolabile portata per quanto concerne la scienza archeologica, non mancherà di aprire nuovi orizzonti, specialmente per coloro che studiano la tecnica delle costruzioni navali dell'antichità e che si occupano della ricostruzione della civiltà marinara nell'epoca romana, nonché di stimolare l'interesse di quanti vorranno analizzare i dati riguardanti l'impiego, la conservazione e le caratteristiche di resistenza dei vari tipi di legno da applicare anche in relazione ai moderni impieghi di quel preziosissimo bene naturale che è appunto il legno. □

AGENZIA
IMMOBILIARE

Domus

del Geom. Nino Spada

Livorno
via Grande, 68 - tel. 0586/35.423
Portoferraio
viale Elba, 3 - tel. 0 0565/917.033

Tempo di sole e di mare


Hotel
Nuova
Padulella

Tel. (0565) 91.55.06 - 92.742
57037 - PORTOFERRAIO

Ditta
Marcello Celebrini

FORNITURE PER
EDILIZIE
COMUNITA'
FALEGNAMERIE
CARROZZERIE

UTENSILERIE
NAVALI
OFFICINE
GOVERNATIVE

Piazza Cavour 42 - Portoferraio
Tel. 92609-93326

ELBACAR s.r.l.

CONCESSIONARIA

57037 PORTOFERRAIO

Esposizione, Vendita, Assistenza, Ricambi:

Viale Teseo Tesei

Telef. (0565) 92790



RENAULT

Partita I.V.A. 00610350498
C.C.I.A.A. Livorno N. 63686
iscrizione Tribunale Livorno N. 7812