

Già dieci le navi trovate dagli archeologi nel porto romano di Pisa: un ritrovamento unico per il Mediterraneo

Sotto la sabbia una Pompei del mare

Le imbarcazioni, in ottimo stato di conservazione, di epoche, funzioni e stili diversi, stanno restituendo un incomparabile patrimonio di conoscenze

Si continua a scavare per individuare l'intero bacino. Da giugno gli scafi saranno trasferiti in un cantiere per il restauro. Nel 2001 avranno un museo tutto per loro

dall'inviato Riccardo Monni

PISA - Va a finire che si chiamerà Tesoro delle Ferrovie l'eccezionale scoperta che porta punti a Pisa nella sua millenaria

battaglia con le primeclonne del Mediterraneo. Quello che è certo è che le dieci navi romane scavate sotto la stazione di San

Rossore non vanno considerate come fortunati e isolati ritrovamenti, quanto la parte affiorante (a soli 4 mesi dall'inizio delle ricerche) di quello che fu il porto urbano della più grande città marittima tra Roma e Marsiglia, nel periodo che va dal V secolo a.C. al V della nostra era. «Non possiamo dire con esattezza quanto si estenda il bacino portuale, ma esso è sicuramente più vasto dell'attuale cantiere e gli scafi venuti alla luce non sono che una piccola parte di ciò che la sabbia e l'argilla ancora conservano. Gli insediamenti qui intorno risalgono fino al tardo neolitico e questo ci fa sperare che, sotto le stratificazioni di navi già rinvenute, troveremo anche relitti arcaici».

E' il direttore degli scavi, Stefano Bruni a darci l'annuncio e le sue parole significano, tradotte in prospettive, che bisognerà evidenziare per intero il disegno dei moli (una parte minima dei frangiflutti è venuta alla luce) prima di definire conclusa l'area di scavo. E non è detto che non si decida di procedere anche verso la città, oltre che verso il mare. Dipenderà dalle ricognizioni aeree e dai carotaggi. Ieri, di fronte al ministro Melandri e al presidente delle Fs Demattè, gli archeologi hanno presentato le chicche strappate alla sabbia nelle ultime ore. Tra di esse brillavano una spilla d'oro e una oinochoe (anforina) in vetro con una testina augustea incastonata. Preziosi oggetti che si vanno ad aggiungere a una quantità enorme di reperti rari: bruciapropoli punici, ceramiche corse e iberiche, monete.

E poi 400 anfore di varia produzione e foggia, stoviglie, attrezzi d'artigianato navale, cesti e gomene intatti, sandali e grembiuli in cuoio. Però non sono i carichi a rappresentare la parte più significativa dello scavo, quanto il trovarsi di fronte a un pezzo fondamentale di vita, conservato nella sua interezza. Lo ha ben capito la Melandri quando ha definito il posto «Una vera Pompei marina».

E' infatti da questo luogo che alla fine del V secolo a. C. è partita la flotta alleata degli ateniesi nella guerra contro Siracusa, è da questo attuale caos di transenne e tubi aspiranti che la flotta romana salpava diretta in Spagna e Sardegna durante le guerre puniche. Forse è per questo che nel cantiere, 7 metri sotto il livello della campagna, ci si sente partecipi di una cerni sacralità e il pensiero corre al meraviglioso porto di Cartagine dove l'anima si accende lo stesso, ma accontentandosi di modellini in gesso. Qui invece c'è materia vera: tre navi onerarie di cui una che presumibilmente raggiungeva i trenta metri, due battelli fluviali, forse uno scafo da guerra (i dubbi però crescono).

una piccola nave da trasporto veloce, e due ancora in attesa di classificazione. Unii miniera di tecniche costruttive diverse: battelli a doppio e unico fasciame, chiglie piatte o portanti. E a tanta sostanza vanno aggiunti strumenti di bordo, argani, ancore, timoni di rispetto, aghi per le vele, chiodi e ribattini, stili e tavolette di cera per far di conto. 40 cassette di resti di animali che servivano per provvista o scambi commerciali. Insomma il porto di Pisa, per secoli cercato invano, è riapparso e rappresenta un pezzo davvero unico in tutto il Mediterraneo.

Superiore da un punto di vista archeologico, anche soltanto per il numero degli scafi a i tutti gli altri scali marittimi dell'antichità. Che Pisa fosse importante in campo navale si sapeva. Iscrizioni conservate nei musei archeologici parlano dei fabri navales pisani. Si sa inoltre che Pisa era circondata in epoca romana da foreste di querce e pini e i chimici che stanno analizzando ordinate e fasciame sanno già che son fatti con quelle piante.

Tutte informazioni che, messe insieme, lasciano pensare che la città fosse sede di importanti cantieri. Non a caso proprio gli arsenali occupano adesso i sogni dei ricercatori della soprintendenza. Trovarli, maari a ridosso dei moli in blocchi di calcare, o nel canale del Serchio (l'antico Auser) che portava al mare sarebbe davvero un incredibile successo. Chissà. Quel che bolle in pentola è già più che sufficiente. L'equipe degli specialisti è impegnata a proteggere il legno da repentini collassi. Va bagnato in continuazione per difenderne il livello di umidità cui è abituato, in attesa che l'immersione in una soluzione resinosa lo renda solido come in origine.

Il tema porta ad affrontare il di scorso sulle prossime tappe dei lavori. Tappe onerose e entusiasmanti. Bisogna prima di tutto trasferire le barche in un cantiere-

re. Per questo esse vengono via via rinforzate con controstampi di resina rigida che le sostengono spingendole da dentro e da

fuori. I pezzi così sostenuti saranno trasferiti da giugno in un capannone industriale a Ospedaletto e di lì, ultimati i restauri nella primavera del 2001. Saranno portati nella loro sede finale: gli Arsenali medicei dell'Ammanati, dove sorgerà il Museo

delle navi.

Questo il futuro. Per il passato. Resta da chiarire in che modo il porto di Pisa abbia chiuso la sua onorata vita. Si è scritto di una possibile alluvione che ne decretò la fine sommergendolo di fango. E' plausibile. Ma se ciò è stato è di sicuro avvenuto alla fi-

ne del V secolo d.C., quando già il delicato sistema di canali che teneva in equilibrio mare e fiume non subiva manutenzione e il bacino, in stato di semi abbandono, era diventato (lo testimoniano gli scavi) una discarica dei prodotti delle vicine manifatture. Una brutta fine dopo millenni di gloria.