



PHICARIA

VII ENCUENTROS INTERNACIONALES DEL MEDITERRÁNEO

LA RECUPERACIÓN DEL PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO SUMERGIDO:

PROBLEMAS Y PROPUESTAS



PHICARIA

VII Encuentros Internacionales del Mediterráneo.

La recuperación del patrimonio arqueológico sumergido: problemas y propuestas.

© de los textos y las imágenes:
Sus autores.

© de esta edición:
Universidad Popular de Mazarrón.
Concejalía de Cultura.

COORDINACIÓN EDITORIAL
José María López Ballesta.

EDICIÓN CIENTÍFICA
María Milagros Ros Sala.

PORTADA
Muher.

IMPRIME
I.G. Novoarte, S.L.

ISBN: 978-84-09-09698-5

Depósito Legal: MU-241-2019

Impreso en España / Printed in Spain

ÍNDICE

EL PROYECTO DELTA, EJEMPLO DE INVESTIGACIÓN Y PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO SUBACUÁTICO DE ANDALUCÍA. Milagros Alzaga García, Carmen García Rivera, Mercedes Gallardo Abárzuza, José Manuel Higuera-Milena Castellano.....	17
LA ARQUITECTURA NAVAL GRIEGA DE ÉPOCA CLÁSICA, UN VACÍO EN EL CONOCIMIENTO. Carlos de Juan Fuertes	35
ESTUDIO Y CONSERVACIÓN DE LOS RESTOS SUMERGIDOS DE CAMPANIA Y LATIUM: LOS CASOS DE BAIA Y DE LAS <i>VILLAE MARITIMAE</i> DEL LACIO MERIDIONAL. Michele Stefanile	49
IMBARCAZIONI SUL DELTA DEL PO: DALLA <i>FORTUNA MARIS</i> ALLE MONOSSILI. UNA STORIA DI BARCHE, DI UOMINI, DI PAESAGGI E DI ECONOMIE (E DI MUSEI). Sauro Gelichi	63
LA CONSERVACIÓN DEL MARFIL DE PROCEDENCIA SUBACUÁTICA. Milagros Buendía Ortuño	77
EXPEDICIONES CIENTÍFICAS AL PECIO DE LA FRAGATA <i>NUESTRA SEÑORA DE LAS MERCEDES</i> . LA CONSERVACIÓN DE LOS OBJETOS RECUPERADOS. Juan Luis Sierra Méndez.....	91
DE LA EXTRACCIÓN A LA PUESTA EN VALOR DE LOS PECIOS HISTÓRICOS. EVOLUCIÓN CONCEPTUAL DE LA PUESTA EN VALOR DE LOS HALLAZGOS SUBACUÁTICOS. UN CASO PRÁCTICO: EL PROYECTO <i>ISLA GROSA</i> . Felipe Cerezo Andreo, Carlota Pérez-Reverte, Juan Pinedo Reyes.....	105
LA MEMORIA SUMERGIDA EN UN MAR DE FANGO. PORTMÁN, UN PATRIMONIO POR EXCAVAR. Óscar González Vergara.....	123
LA RECUPERACIÓN ARQUEOLÓGICA DE LA ARTILLERÍA SUMERGIDA: EL CASO DE LA FRAGATA <i>NUESTRA SEÑORA DE LAS MERCEDES</i> . Juan Jesús Oliver Laso.....	139

**IMBARCAZIONI SUL DELTA DEL PO:
DALLA *FORTUNA MARIS* ALLE MONOSSILI.
UNA STORIA DI BARCHE, DI UOMINI, DI PAESAGGI
E DI ECONOMIE (E DI MUSEI)**

SAURO GELICHI

IMBARCAZIONI SUL DELTA DEL PO: DALLA *FORTUNA MARIS* ALLE MONOSSILI. UNA STORIA DI BARCHE, DI UOMINI, DI PAESAGGI E DI ECONOMIE (E DI MUSEI)

SAURO GELICHI

1. La scoperta della *Fortuna Maris* e la sua musealizzazione

Nel 1980, durante lavori di drenaggio del canale collettore della vecchia bonifica, a poche centinaia di metri dalla città di Comacchio (FE) (Figg.1-2) venne fortuitamente ritrovata un'imbarcazione di epoca romana, con tutto il suo carico perfettamente conservato. L'imbarcazione (m 21x5, priva della prua) fu scavata durante l'estate del 1981 (Figg. 3-4) e il carico recuperato e trasferito presso il Museo Nazionale di Spina a Ferrara, dove cominciò la lunga e delicata fase del restauro.

La nave, che risulta essere naufragata verso la fine del I secolo a. C., sembra essere stata abbandonata repentinamente: questa ipotesi si basa sul fatto che non sono stati ritrovati resti umani e sulla circostanza che il

suo prezioso carico non venne salvato (e, peraltro, neppure successivamente recuperato). E' plausibile ritenere che questa imbarcazione abbia vagato non governata, per cause da definire, e poi arenarsi e non essere più ritrovata, forse perché rapidamente sottratta alla vista, parzialmente sommersa e coperta dai sedimenti. Sempre per quel che riguarda le cause del naufragio è stato appurato che questo

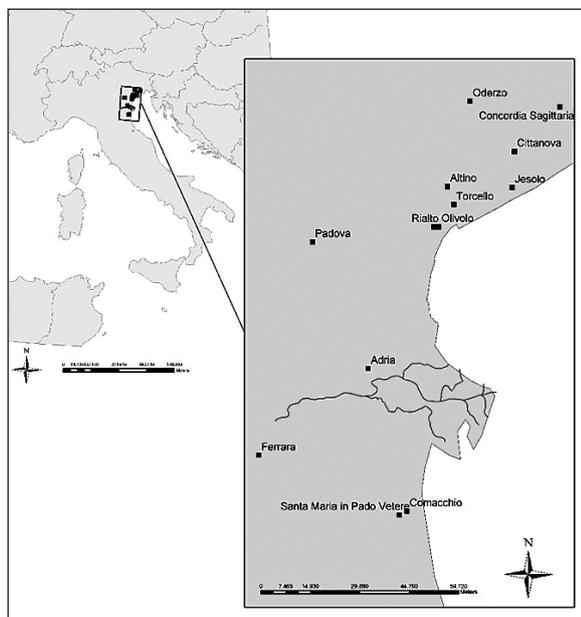


Figura 1. Localizzazione dei luoghi citati nel testo: Comacchio e Santa Maria in Padovetere.

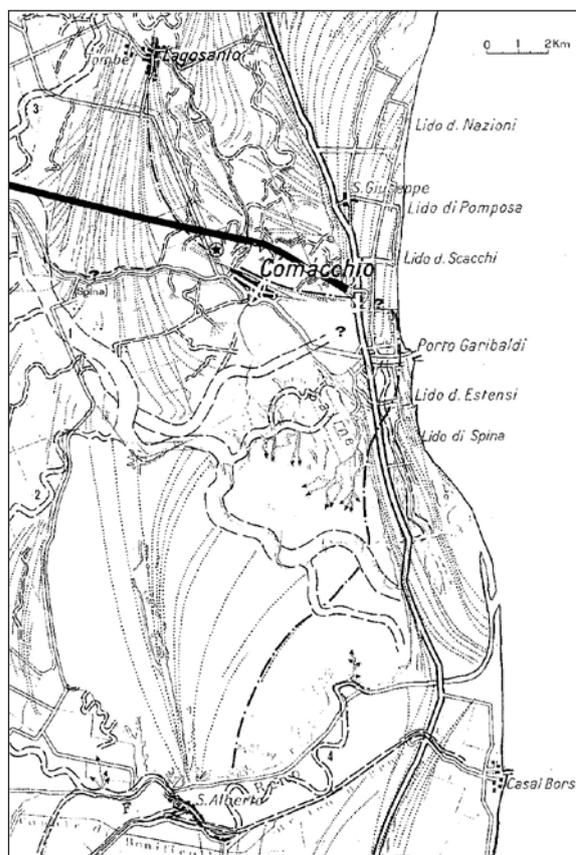


Figura 2. Il sito di ritrovamento della nave inquadrato nell'area deltizia del principale ramo del Po in epoca romana (in nero) (da BONDESAN, DAL CIN e MONARI 1990, Fig. 2).



Figura 3. L'imbarcazione di epoca romana in corso di scavo (foto di Antonio Bruno Felletti).



Figura 4. L'imbarcazione di epoca romana dopo la rimozione del carico.

avvenne in un ambiente di spiaggia, prossima ad una foce fluviale (un ramo dell'apparato deltizio del fiume Po?), da cui provenivano materiali sabbiosi e fangosi ma dai quali, però, la nave non fu del tutto sommersa¹.

Da un punto di vista archeologico, la nave riveste un enorme interesse sia per quel che riguarda le tecniche

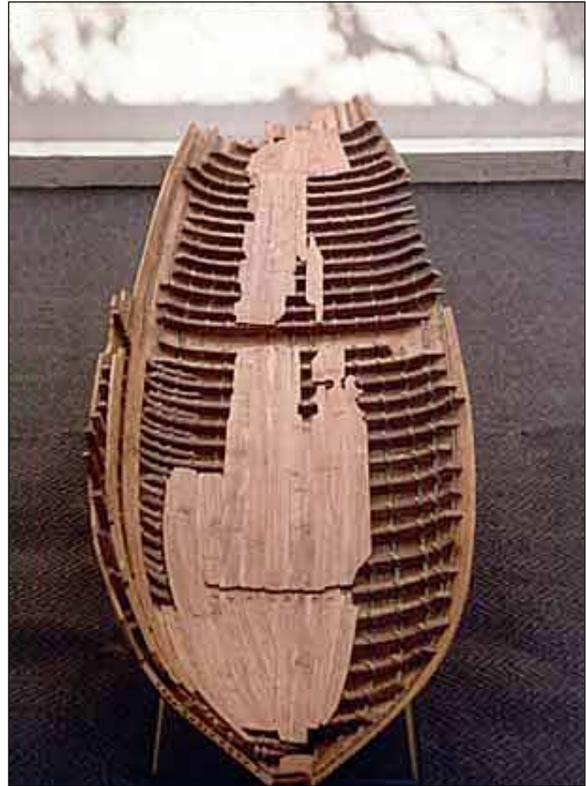


Figura 5. Modellino della nave romana di Comacchio.

costruttive e la strumentazione di bordo, sia per il carico che trasportava.

Lo scafo, dalle ragguardevoli dimensioni, è lungo più di venti metri ed è largo cinque (Fig. 5). L'imbarcazione aveva un unico albero a vela quadrata ed era costituita da tavole di olmo e quercia cucite tra loro con corde di fibra vegetale nella parte inferiore e assemblate ad incastro nella parte superiore. Al momento della rimozione, per provvedere al suo restauro, si decise di non smontare il fasciame esterno (mentre per motivi legati alla movimentazione furono tolte solo le ordinate e il fasciame esterno). Successivamente la chiglia e il fasciame esterno vennero racchiusi interi in un unico guscio di vetroresina, dove si iniziò un trattamento con il PEG (un glicole polietilenico o ossido di polietilene) per la conservazione del legno. Inoltre si costruì un involucro esterno ai fini della coibentazione². Dopo qualche anno, l'uso del PEG venne abbandonato perché non ritenuto più idoneo, come si era peraltro constatato in altri casi, certo più famosi,

¹ Ad oggi, il testo più completo sull'imbarcazione è BERTI (1990), Catalogo di una Mostra tenuta a Comacchio (Palazzo Bellini) dal 28 aprile al 31 dicembre del 1990. Sul contesto ambientale in cui si arenò vd. BONDESAN, DAL CIN, MONARI (1990).

² Ricavo le informazioni relative al restauro da Archeomedia, 23 novembre 2016 (<https://www.archeomedia.net/comacchio-fe-museo-della-nave-romana/>).



Figura 6. Calzature dalla nave di Comacchio.

sottoposti al medesimo trattamento (il riferimento più ovvio e noto è al galeone svedese Vasa)³. Da quel momento in poi, lo scafo di Comacchio è stato mantenuto soltanto in acqua e lo stato di conservazione del legno della nave controllato attraverso carotaggi periodici (sembra che l'acqua ne abbia bloccato discretamente il degrado).

Di fatto, l'imbarcazione non è visibile né, al momento, siamo in grado di sapere con certezza quale sia il suo effettivo stato di conservazione.

Nel 2014 l'Amministrazione Comunale di Comacchio ha approvato un nuovo progetto di restauro del costo di 1,2 milioni di euro, che dovrebbe essere affidato a Giovanni Gallo del laboratorio Legni e Segni della Memoria di Salerno. La durata di questo trattamento dovrebbe essere di tre anni circa: due per il trattamento in sé, uno per il consolidamento finale e la musealizzazione⁴. Il trattamento prevede l'eliminazione totale del PEG; dunque i legni saranno ricondizionati e "rinaturalizzati": per i legni racchiusi nel guscio si prevede la "riapertura" dell'involucro

in vetroresina che sarà usata come supporto e vasca di trattamento, visto che il relitto non può essere smontato, di conseguenza non trasportabile. L'elemento cardine su cui si basa quest'ultimo trattamento è costituito dall'essiccamento che si otterrà con la disidratazione in camere ipobariche (sottovuoto). Tutta l'acqua verrà così eliminata senza collasso del legno. I reperti con un'alta percentuale di acqua saranno impregnati con una soluzione di carboidrati complessi (sostanzialmente delle molecole che si usano nell'industria alimentare, affini a quelle stesse perse dal legno). L'ultima fase del trattamento è quella delle celle climatizzate per mantenere i legni a temperatura e umidità costanti, pronti per la musealizzazione. Al momento, però, l'Amministrazione Comunale è alla ricerca dei finanziamenti necessari e dunque il progetto è rimasto sulla carta.

Destino diverso, invece, ha interessato il carico della nave, il più completo mai trovato finora in Italia e ben conservato grazie all'ambiente anaerobico che lo ha protetto. Innanzitutto sono da segnalare i legni. Un vero

³ Sul Vasa (e anche sul suo restauro) vd. HOCKER (2011).

⁴ Ricavo le informazione dal sito Mare magazine del 5 luglio 2014 (<https://libreriainternazionaleilmare.blogspot.com/2014/07/fortuna-maris-qual-futuro-per-il.html>).



Figura 7. Tempietti votivi in piombo dalla nave di Comacchio.

campionario, quello utilizzato per gli elementi dello scafo e per gli oggetti, ciascuno per le sue caratteristiche: corniolo, frassino, leccio, noce, quercia, olmo, tiglio, pioppo, ontano, faggio, acero, bosso, faggio. Poi naturalmente facevano parte del carico altri oggetti in fibra vegetale ed animale, come i tessuti, i cesti, le sporte, le stuoie ad intrecci di fibra vegetale, vari capi di abbigliamento, le custodie per indumenti, le borse a tracolla, le sacche tipo “marsupium” con chiusura a laccio passante, calzature (Fig. 6), di cui sono stati identificati cinque tipi diversi, tra cui un sandalo ad infradito, con la suola sagomata. Oltre alla grande ancora, del carico facevano parte anche trentadue tronchi di legno di bosso, considerato nell’antichità fra i legni di maggior pregio (veniva usato per i lavori di ebanisteria, tornitura, per oggetti di ogni genere) e, soprattutto, centodieci lingotti di piombo del peso complessivo di tre tonnellate. Nei bolli impressi sui lingotti di piombo compare il nome di Marco



Figura 8. Anfore dalla nave di Comacchio nel vecchio allestimento.

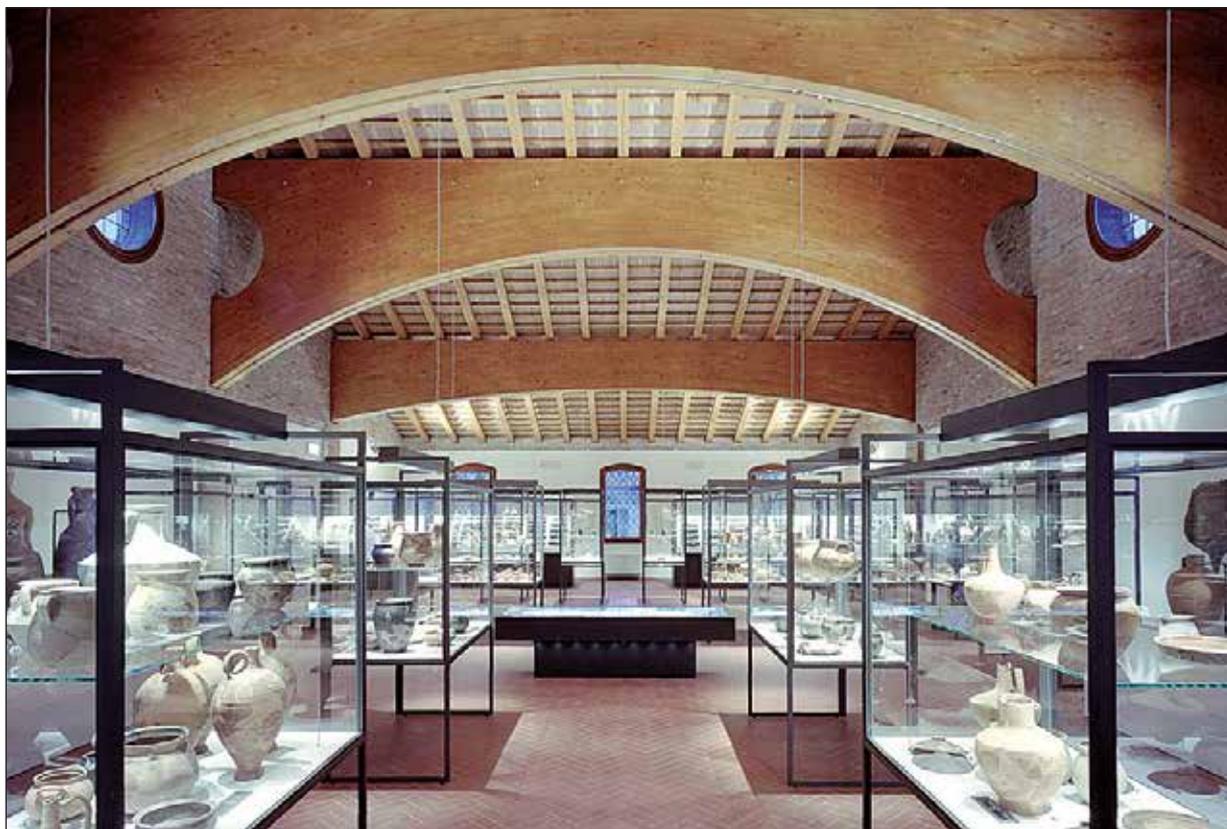


Figura 9. Una foto del vecchio allestimento del Museo della nave romana di Comacchio.

Vipsanio Agrippa, genero di Ottaviano Augusto e in Spagna tra il 19 e il 12 a. C. Ma l'imbarcazione conteneva anche altro: ad esempio oggetti usati a bordo, sia per il governo della nave che per vita dell'equipaggio, come un'accetta, una serie di utensili da cucina, un calderone da fuoco, la graticola, il colino, i piatti e le casseruole in bronzo. L'elenco continua con una stadera, calamai e uno stilo per scrivere, uno strigile per asportare o per detergersi dalla polvere e dal sudore, dadi e pedine da gioco, un set di scatoline e "specilli" per medicazioni, un piccolo armamento di spada e pugnale. Inoltre straordinario è anche il ritrovamento di sei tempietti votivi in piombo destinati probabilmente al commercio (Fig. 7). Si tratta di riproduzioni in miniatura di templi romani in stile ionico completi di colonne, cella con finestrelle e porte apribili, frontoni con antefisse e acroteri a palmette; li correda all'esterno l'immagine di un genietto alato e all'interno quelle di Venere e Mercurio. Infine le più comuni ceramiche, le lucerne e le anfore (Fig. 8), alcune delle quali dovevano trasportare un vino pregiato, proveniente dall'Egeo, dalle isole di Kos e Chios (come dimostrano i bolli impressi).

Tutti questi oggetti vennero esposti, in un primo momento, in una mostra *Fortuna Maris* allestita nel 1990, e poi sono stati successivamente spostati nel *Museo della nave romana* (Fig. 9), all'interno di un vecchio complesso industriale usato a suo tempo a magazzini e alla marinatura delle anguille e del pesce di valle.

Finalmente, nel 2017, è stato inaugurato il Museo del delta Antico, sempre a Comacchio (Fig. 10); e tutto il carico dell'imbarcazione è stato trasferito al piano terra di quell'immobile (l'ex Ospedale degli Infermi), senza che, peraltro, l'esposizione abbia subito particolari stravolgimenti. Un'esposizione che restituisce il carico della nave per assemblaggio dei vari contesti tipologici di manufatti.

2. Una seconda barca a Comacchio: Santa Maria in Padovetere

L'esperienza, non particolarmente felice nonostante il nome propiziatorio di *Fortuna Maris*, che aveva visto (e ha visto) un'imbarcazione restare ri-sepolta per ben



Figura 10. Comacchio, ex Ospedale degli infermi, sede del Museo del delta Antico che accoglie il carico della nave romana.

trentotto anni (e la storia non è ancora finita), non è stata evidentemente di insegnamento. Nel 2008, durante lavori di scavo nell'area archeologica di Santa Maria in Padovetere, questa volta a sud-ovest di Comacchio (e dove nel 1960 erano venuti alla luce i resti di una chiesa e di un battistero altomedievali), vennero casualmente scoperti i resti del fasciame di un'altra imbarcazione che, per la penuria di soldi, furono ricoperti e lasciati in situ. Nel 2014, la ripresa archeologica delle indagini nella medesima area portò alla riscoperta di quei resti e alla loro completa esplorazione, che avvenne nell'autunno del 2015. La buona conservazione dello scafo, questa volta privo del carico, creò un secondo momento di particolare euforia anche nella comunità locale (e non solo). La visita dell'allora Ministro per i Beni Culturali e Ambientali, Dario Franceschini, sancì l'importanza del ritrovamento e dette ad esso una notevole visibilità mediatica (Fig. 11).

Lo scavo, condotto in collaborazione con un'équipe specializzata dell'Università Ca' Foscari di Venezia, ha potuto usufruire di tecnologie e strumentazione d'indagine certamente più sofisticate rispetto a quelle che furono adottate nel 1980-81 in Valle Ponti con la *Fortuna Maris* (come il rilievo e modellizzazione 3d, ad esempio) (Fig. 12). Inoltre, la presenza di specialisti di archeologia navale ha consentito di sviluppare tutta una serie di osservazioni tecniche sulla struttura dell'imbarcazione direttamente in corso d'opera⁵.

La barca di Santa Maria in Padovetere (che chiameremo così per convenzione), si trovava all'interno di un piccolo canale di un ramo del Padovetere in condizioni di abbandono o di affondamento, dovuto ad un'alluvione. Si tratta di un barcone tipicamente fluviale, a fondo piatto, con sponde (fianchi) che formano una sezione a "scatola", ossia quasi rettangolare, tipica delle imbarcazioni fluviali

⁵ Di questo scavo è stata già pubblicata un'esauriente relazione preliminare (BELTRAME e COSTA 2016). Devo a questo testo, ed alle informazioni dirette del collega Carlo Beltrame (che ringrazio), i dati relativi allo scafo.

specialmente centro europee romane e medievali (i confronti archeologici con queste aree sono numerosi) (Figg. 13-14).

E' conservata per una lunghezza di 17 m ed una larghezza di quasi 3. La lunghezza totale doveva essere



Figura 11. Giornalisti in visita all'imbarcazione scoperta presso Santa Maria in Padovetere.

poco superiore. La fiancata di destra (dritta) è perfettamente conservata così come la poppa (asta di poppa) che è alta ben 150 cm. La buona conservazione permetterà una ricostruzione della barca completa e attendibile. L'asta di poppa così alta è ben riconoscibile in immagini di rilievi di età imperiale romana di aree centro europee di imbarcazioni fluviali a fondo piatto.

La tecnica costruttiva è del tipo a cucitura che, dal I a.C. al VII d.C., veniva impiegata solo nell'areale alto-Adriatico (su entrambe le sponde). La tecnica prevede che le tavole siano cucite assieme con delle cimette, mentre le ordinate (costole) possono essere, come in questo caso, inchiodate con caviglie di legno. La straordinarietà di questa imbarcazione è data dal riconoscimento, nella parte alta di una fiancata, dell'uso di altre due tecniche costruttive. Quella a mortase e tenoni (cerniere di legno), che caratterizza tutto il Mediterraneo antico e ovviamente anche le imbarcazioni romane non adriatiche, e una sorta di clinker, ossia tavole sovrapposte su un bordo e inchiodate sulle costole. Anche questa soluzione richiama la cantieristica centro-europea.



Figura 12. Comacchio (FE), Santa Maria In Padovetere, archeologi al lavoro durante lo scavo dell'imbarcazione (cortesia Carlo Beltrame).



Figura 13. Comacchio (FE), Santa Maria In Padovetere, l'imbarcazione liberata dai depositi alluvionali che la ricoprivano (cortesia Carlo Beltrame).



Figura 14. Comacchio (FE), Santa Maria In Padovetere, particolare dell'imbarcazione (cortesia Carlo Beltrame).

Le essenze impiegate per la costruzione della barca sono principalmente olmo e rovere e pino marittimo. Le cime sono di canapa

La barca è stata oggetto di una relazione preliminare dettagliata, ma si aspettano i risultati definitivi, sia per quanto riguarda la datazione (la ceramica sigillata, le anfore e le monete, trovati nel potente strato alluvionale che la ricopre, portano ad una datazione dell'evento nella seconda metà del V secolo), sia, soprattutto, per quanto riguarda la ricostruzione del contesto paleo-ambientale nel quale la barca venne a trovarsi⁶. Quest'ultimo aspetto, infatti, è determinante sotto molti punti di vista. Il luogo dove è stata trovata la barca si trova all'intersezione di un canale artificiale navigabile (il c.d. canale di Motta della Girata) con un paleoalveo senescente (nel medioevo) dell'antico Po (il Po di Primaro) (Fig. 15).

La storia di questa seconda imbarcazione è, dal punto di vista museale, per certi versi migliore. Nonostante il grande

battage pubblicitario e l'impegno diretto del Governo, evidentemente non si ritenne di avere le risorse sufficienti per provvedere al suo smontaggio e recupero. Non solo, ma non era disponibile neppure un luogo idoneo dove poterla allocare. Fu deciso dunque di ricoprirla, in attesa di tempi migliori. Una decisione che mi sentirei di definire saggia, onde evitare di ripetere il non troppo felice iter della barca precedente.

3. Le monossili: una storia (dimenticata?) dell'alto-medioevo

Queste due imbarcazioni sono le più famose del territorio comacchiese, ma non le uniche. Vista la natura del luogo, la prossimità al delta del Po antico, il fatto che questo territorio sia stato oggetto di intense bonifiche, ha nel tempo portato al ritrovamento, ma sempre casuale, di imbarcazioni. Un altro esempio è costituito dalla barca di Logonovo (una località nei pressi ancora di Comacchio), rinvenuta nel 1959 e oggi

⁶ Indicazioni sullo scavo, in particolare sulle indagini nell'area dell'attiguo complesso ecclesiastico, sono in CESARANO e CORTI (2018).

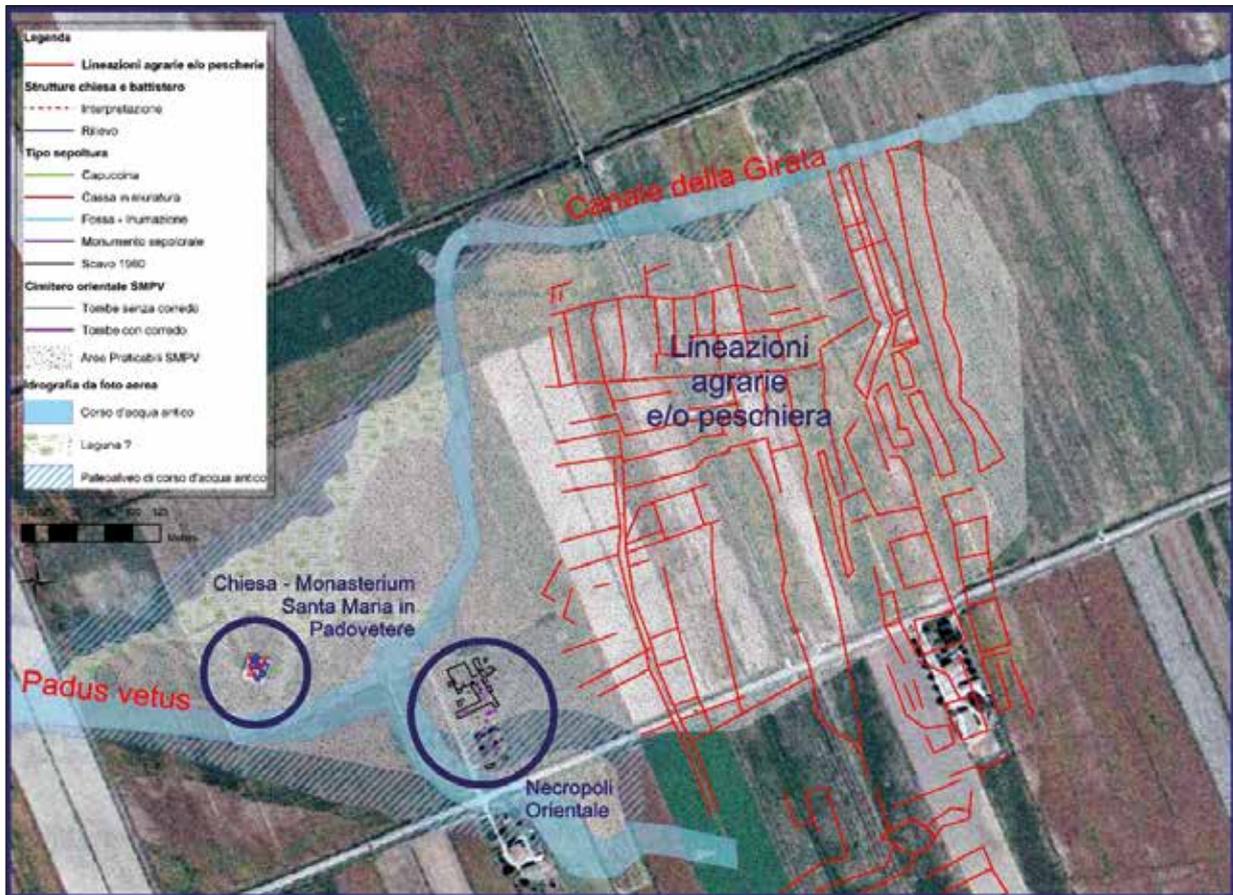


Figura 15. Comacchio (FE). Planimetria ricostruttiva con l'ubicazione del complesso di Santa Maria in Padovetere, la necropoli tardo-antica ed alto-medievale di Motta della Girata e l'andamento presunto del canale (oggi tombato) di Motta della Girata (elaborazione Laboratorio di Archeologia medievale, Ca' Foscari Venezia).

conservata al Museo Nazionale di Spina a Ferrara e datata, ma con incertezze, al XIV secolo⁷. Tuttavia i ritrovamenti più straordinari, anche per numero, sono rappresentati dalle imbarcazioni ricavate da un unico tronco d'albero, definite piroghe o monossili (in inglese *logboats*) (Fig. 16). Al momento ne sono conosciute cinque: - Valle Ponti 36: piroga rinvenuta in concomitanza dello scavo della *Fortuna Maris*; cronologia assente; - Valle Isola 40: due piroghe ormeggiate una accanto all'altra; generica età tardo-romana; - Valle Rillo 43: piroga associata a "palafitte" e materiale ceramico vario; cronologia assente; - Valle Pega 74: piroga associata a resti di strutture e pietra ollare: VI-VII secolo d.C.⁸

Come è noto la datazione e la funzione di questo tipo di manufatti è problematica. Anche nel caso di questo territorio, sono stati trovati senza che venisse prestata alcuna attenzione al contesto di riferimento. Solo del relitto Valle Pega 74 si dice fosse associato a materiali inequivocabilmente alto-medievali (come la pietra ollare). Ciò nonostante, si tende in genere a datare questo tipo di imbarcazioni ad epoca antica o tardo-antica, mentre le analisi archeometriche realizzate negli ultimi anni su diverse monossili scoperte nel nord Italia sembra indirizzare verso cronologie più tarde, cioè altomedievali⁹. Purtroppo nessuno di questi manufatti comacchiesi è stato sottoposto ad analisi archeometriche,

⁷ Sulla barca di Logonovo vd. PATITUCCI UGGERI (1976) e il più recente CASALINI (2009).

⁸ Su queste imbarcazioni vd. RUCCO (2015), p. 68-69 (con bibliografia precedente).

⁹ Si vedano, ma a solo titolo di esempio, i diversi contributi relativi al rinvenimento di monossili e contenuti in un volume edito di recente (ASTA, CANIATO, GNOLA e MEDAS 2015).



Figura 16. Monossili esposte nel Museo Nazionale di Spina a Ferrara.

anche se si può ragionevolmente supporre siano anch'essi dell'alto-medioevo (e dunque giustificare l'inserimento di un esemplare nella sezione dedicata all'alto medioevo del Museo di Comacchio) (Fig. 17). Peraltro il loro posizionamento topografico, si allinea con chiarezza ad una di quelle vie d'acqua che, a nord-ovest dell'abitato, dovevano permettere di raggiungere, nell'alto-medioevo, il Po di Volano e il mare¹⁰.

In sostanza, queste monossili sono ciò che rimane di concreto, al momento, di un fenomeno molto significativo che riguarda lo sviluppo dei commerci padani (meglio tra l'Adriatico e l'entroterra) tra il VII e il X secolo. Un fenomeno che abbiamo messo in evidenza negli ultimi anni e che vede in Comacchio un importante luogo di



Figura 17. Monossile dal territorio di Comacchio, ora esposta nelle sale del Museo del Delta Antico.

¹⁰ Ancora RUCCO (2015), fig. 14.

snodo commerciale¹¹. Di questo luogo conosciamo molto, oramai: sappiamo chi erano i Comacchiesi, e quali merci trasportavano; sappiamo anche in quale tipo di contenitori le trasportavano. Tuttavia non abbiamo alcuna informazione, né resto materiale, delle imbarcazioni che utilizzavano per navigare nelle acque interne. Naturalmente non pensiamo che le monossili fossero idonee per la navigazione sui grandi fiumi, come il Po e i suoi principali affluenti; ma riteniamo, però, che anch'esse servissero per la movimentazione delle merci e delle persone, in spazi più vicini all'abitato e in aree ben specifiche, come le lagune paralitoranee, ad esempio. In sostanza esse sono in grado, comunque, di raccontarci almeno una parte di quella storia che stiamo faticosamente ricostruendo.

4. Tra musei e storia: vicende di barche, di uomini, di paesaggi, di economie

La storia di queste imbarcazioni ha conosciuto, come abbiamo visto, percorsi di studio e museografici differenti.

La *Fortuna maris*, forse anche in ragione del periodo in cui venne ritrovata (inizi anni '80 del secolo scorso), non ha avuto la fortuna che meritava. I ripetuti tentativi di recupero non hanno prodotto al momento alcun risultato concreto. Il solo carico ha avuto un percorso espositivo e di ricerca adeguato: da uno studio approfondito dei manufatti si è passati al loro restauro e alla loro musealizzazione. Nonostante i diversi passaggi di sede, oggi si trova opportunamente allocato all'interno del Museo del delta Antico.

La storia della seconda imbarcazione è, per certi aspetti, migliore. Lo scavo, seguito da specialisti della materia, ha consentito un eccellente recupero e documentazione. Ma la barca è stata, opportunamente ri-sepolta, per garantirne la conservazione.

La storia delle monossili invece segue un percorso di nuovo differente. Scoperte casualmente e prive di qualsiasi contesto di riferimento, esse sono state conservate molto probabilmente perché ritenute più antiche di quanto lo fossero. Esposte con accostamenti cronologici quantomeno incerti, esse meriterebbero molto di più di quanto hanno avuto, anche perché costituiscono, al momento, l'unica testimonianza materiale legata alla marineria di un periodo durante il quale sorse Comacchio e la sua economia. Si tratta di una storia valorizzata di recente e che forse

meriterebbe di essere ascoltata con maggiore attenzione di quanto sia stato fatto fino ad oggi. Ma, evidentemente, questo passaggio viene ritenuto ancora poco performativo, per gli archeologi, e poco appetibile per le comunità locali, distratte dalla bellezza dei vasi greci di Spina o dall'inconsueta ed arcana stranezza dei tempietti della *Fortuna Maris*.

Le storie di queste barche, tutte intimamente connesse con questo instabile territorio di confine tra mare e paludi, fiumi e boschi, ci insegnano anche altro. Per prima cosa che l'archeologia nasce ancora troppo spesso dalla casualità (solo la barca di Santa Maria in Padovetere è stata scavata perché si sapeva della sua esistenza) ma, anche in questo caso, con una scarsa lungimiranza nei confronti di una sua possibile valorizzazione. Non a caso, dopo lo scavo è stata ri-sepolta in attesa di tempi migliori (come altri casi in questo nostro Paese, ad esempio le imbarcazioni medievali di San Marco in Boccalama a Venezia)¹². Poi, che le ricerche sono troppo condizionate dalle competenze specifiche di chi le promuove: il carico della *Fortuna Maris* è stato brillantemente studiato, ma lo scafo della barca di Santa Maria in Padovetere è sicuramente molto meglio conosciuto, proprio perché scavato da specialisti. Infine, che queste ricerche ci possono portare, come tutte le ricerche in archeologia, verso moltissime direzioni. Sta a noi scegliere le migliori. La prima riguarda la storia delle imbarcazioni in sé, per quanto hanno da dirci in relazione alla storia della cantieristica antica e medievale. La seconda riguarda il loro contenuto, quando presente. Nel complesso, però, è la loro specifica biografia che è in grado di aprirci insospettite ed originali prospettive di ricostruzione storica. In questo senso esse sono in grado di parlarci molto bene dello spazio fisico ed economico antico e post-antico di questo territorio. Ad esempio, ancora le monossili possono aiutarci a comprendere meglio l'intensità e la ramificazione dei collegamenti nelle lagune interne in un momento in cui la comunità di Comacchio si muoveva verso una dimensione dichiaratamente commerciale.

Ma la ricerca anche su questi soggetti porta a scarsi risultati se non è archeologicamente orientata (sul piano scientifico) e se non è adeguatamente supportata (sul piano sociale: cioè se non trova consenso ed appoggio in quelle comunità presso le quali lavoriamo). I molti insuccessi, accanto ai numerosi successi, di cui abbiamo parlato, sono il risultato di quanto accade in questo spazio di negoziazione sociale: quello dove si promuovono le ricerche e si costruisce il consenso perché quelle ricerche

¹¹ La bibliografia su Comacchio nell'alto-medioevo comincia a farsi nutrita. Per una recente messa a punto di questi problemi che valorizza la dimensione economico-commerciale del sito rinvio a GELICHI (2008) e (2018).

¹² Su queste imbarcazioni e sullo scavo: D'AGOSTINO e MEDAS (2003).

abbiano una loro prospettiva di realizzazione e di durata per il futuro. La casualità, in questo processo, è una componente con la quale, ogni tanto, dobbiamo fare i conti. Ma, quando presente, va saputa governare: farsene travolgere, e usarla poi come alibi, non ci aiuta a fare un buon lavoro di ricerca e, di concerto, una buona politica culturale.

Bibliografia

ASTA ALESSANDRO, CANIATO GIOVANNI, GNOLA DAVIDE e MEDAS STEFANO (a cura di) (2015), *Archeologia Storia Etnologia Navale* (Atti del II Convegno Nazionale, Cesenatico 2012), Padova.

BELTRAME CARLO e COSTA ELISA (2016), “A 5th Century AD Sewn Plank River Badge at St Maria in Padovetere (Comacchio-FE), Italy: an interim report”, *The International Journal of Nautical Archaeology*, 46, p. 253-266.

BERTI FEDE (a cura di) (1990), *Fortuna Maris. La nave romana di Comacchio*, Bologna.

BONDESAN MARCO, DAL CIN RENZO e MONARI RENATO (1990), “L’ambiente in cui si arenò la Nave romana di Comacchio. Possibili modalità del suo naufragio e seppellimento”, in BERTI (1990), p. 13-25.

CANALINI ALESSIO (2009), “The Logonovo Wreck near Ferrara – New Evidence by the Use of Modern Methodology in Archaeological research”, in ROLAND BOCKIUS (ed.), *Between the Seas. Transfer and Exchange in Nautical Archaeology* (Proceeding of the Eleventh International Symposium on Boat and Ship Archaeology, Mainz 2006), Mainz, p. 41-50.

CESARANO MARIO e CORTI CARLA (2108), “Sacro e profano. Le recenti ricerche nell’area archeologica di S. Maria in Padovetere a Comacchio (VI-IX secolo)”, in CARLO EBANISTA e MARCELLO ROTILI (a cura di), *Dalle steppe al Mediterraneo. Popoli, culture, integrazione*, Napoli, p. 351-369.

D’AGOSTINO MARCO e MEDAS STEFANO (2003), “Laguna di Venezia. Lo scavo e il rilievo dei relitti di San Marco in Bocalama. Notizia preliminare”, in ROSA FIORILLO e PAOLO PEDUTO (a cura di), *Atti del III Congresso Nazionale di Archeologia Medievale* (Salerno 2003), Firenze, p. 224-227.

GELICHI SAURO (2008), “The eels of Venice. The long eight century of the emporia of the northern region along the Adriatic sea”, in STEFANO GASPARRI (a cura di), *774. Ipotesi su una transizione*, Turnhout, p. 81-117.

GELICHI SAURO (2018), “Comacchio: A Liminal Community in a Nodal Point during the Early Middle Ages”, in SAURO GELICHI e STEFANO GASPARRI (eds), *Venice and Its Neighbors from the 8th to 11th Century. Through Renovation and Continuity*, Leiden, p. 142-167.

HOCKER M. FREDERICK (2011), *Vasa: a Swedish Warship*, Stockholm.

PATITUCCI UGGERI STELLA (1976), “Un contesto archeologico del XV secolo dall’area lagunare comacchiese”, *Bollettino dei Musei Civici Ferraresi*, 5-6, p. 268-280.

RUCCO A. ALESSANDRO (2015), *Comacchio nell’alto Medioevo. Il paesaggio tra topografia e geoarcheologia*, Firenze.