

Le navi antiche di Pisa: Breve introduzione al contesto archeologico

Gloriana Pace

Già dalle prime immagini della scoperta archeologica avvenuta nel Dicembre 1998, all'interno del perimetro della stazione ferroviaria di Pisa San Rossore, a poche centinaia di metri dalla più famosa piazza della città, apparve senza ombra di dubbio che i ritrovamenti del «cantiere delle navi» erano senz'altro eccezionali: le imbarcazioni e i loro carichi, che vennero sorpresi dalla furia delle acque nell'entroterra pisano, per circa otto secoli, quando ormai si dovevano ritenere al sicuro dai rischi delle traversate marine, non solo ci hanno tramandato, nel loro eccezionale stato di conservazione, arredi, strumenti, carichi, strutture, sartie, nonché vestiti e oggetti personali di marinai e passeggeri; tutti i reperti, travolti da alluvioni che intaccavano e rimescolavano anche i depositi vicini, una volta sprofondati nel loro letto di fango, sono stati sottoposti a correnti fluviali, mulinelli, gorghe, altre alluvioni, che li hanno trasportati, rimescolati, spostati, creando una interessante casistica di movimenti post-deposizionali.

L'approdo fluviale nel sistema portuale pisano e la centuriazione

Il ritrovamento delle navi romane si localizza all'interno della pianura pisana caratterizzata dalla presenza di un corso fluviale, che scorreva in senso Est-Ovest, e che arrivava direttamente al mare, ovvero andava a confluire nell'Arno poco più a valle: si trattava forse dell'*Auser* o dell'*Auserculus*, una delle ramificazioni meridionali del fiume *Auser* – Serchio, che costeggiava l'abitato di Pisa a Nord, e che, esattamente nell'area dell'attuale stazione ferroviaria di Pisa San Rossore, formava un'ansa in cui sboccava un canale artificiale, probabilmente realizzato in concomitanza della centuriazione romana di Pisa (fine II–I sec. a. C.); la spalletta meridionale del canale doveva essere rinforzata con blocchi di pietra di medie dimensioni.

I depositi che inglobavano le imbarcazioni, sulla base della stratigrafia geologica e archeologica, sono stati generati dalle esondazioni del fiume Arno, quindi da depositi alluvionali provenienti da Sud, che hanno scavalcato la riva dell'invaso, facendone avanzare la sponda meridionale.

Il preservarsi dei depositi è dovuto essenzialmente al progressivo spostamento verso Nord del corso fluviale; mentre sul lato meridionale è stato possibile individuare una serie di sponde; esse non sono tuttavia riconoscibili sul versante settentrionale, perché erose dallo spostamento stesso del fiume.

Sebbene siano state rinvenute alcune strutture di sistemazione della riva fluviale e alcune forse di attracco, non è possibile, allo stato attuale, interpretare il contesto come

porto. Si tratta, con molta probabilità, di un braccio di corso d'acqua prossimo alla città, quindi soggetto a intenso traffico fluviale, che attraversava un'area suburbana centuriata, per lo più agricola, percorsa da una fitta rete di canalizzazioni e che presentava alcuni apprestamenti privati di attracco relativi alle fattorie circostanti.

Le fasi archeologiche identificate e i relitti

La più antica testimonianza all'interno del contesto archeologico è costituita da un complesso di strutture rurali situate lungo la riva meridionale del fiume: una serie di pali lignei appuntiti infissi nella sabbia della riva, sul limite dello scavo, delimita la parte terminale di due probabili capanne, mentre una massicciata di pietre e una palificata contengono la linea di riva. I materiali associati alle strutture sembrano attestare una frequentazione compresa tra VI e V sec. a. C.

La fase II (prima metà II sec. a. C.) si colloca dopo un periodo di avanzamento della linea di riva, con lo spostamento verso Nord del corso fluviale. La prima alluvione attestata è infatti databile, grazie al relitto e al contesto che la caratterizza, agli inizi del II sec. a. C.: un relitto di medie dimensioni (cosiddetta nave «ellenistica»), con un carico di prodotti provenienti dall'Italia meridionale e dalla Spagna, sembra essersi arenato contro la riva distruggendosi completamente e riversando in un'area piuttosto ristretta carico e suppellettili di bordo.

Intorno alla prima metà del I sec. a. C. (fase III) si registra un consistente spostamento verso Nord della linea di riva e una sostanziale variazione dell'ambiente naturale: si assiste alla scomparsa di tracce vegetali connesse con gli alberi di alto fusto e alla contestuale comparsa di pollini di graminacee e di erbacee. L'interpretazione corrente è quella di un massiccio disboscamento connesso alle attività di centuriazione e la trasformazione dell'area in senso agricolo.

Una possibile alluvione potrebbe essere testimoniata dai resti di carico di *dolia* di una nave non ancora identificata (nave M, esterna all'area di scavo) rinvenuti in vari punti del fondale fluviale.

Un leggero avanzamento della linea di riva verso settentrione si registra nuovamente in età augustea (fase IV: 0–15 d. C.); l'incrocio tra il canale centuriale e il corso fluviale, in seguito a una ben databile alluvione, intrappola sul fondale e lungo la riva una barca a remi di medie dimensioni (la nave C o *Alkedo*, dal nome inciso su uno dei banchi dei rematori), una nave da carico di medie dimensioni (nave B) e un barcone a fondo piatto (nave G).

Un moderato avanzamento della linea di riva si definisce in seguito a una alluvione (fase V: prima metà II sec. d. C.) che coinvolge alcune imbarcazioni minori (barchino a fondo piatto H, *lintres* o barca fluviale F), la nave A (una nave oneraria di circa 30 m, localizzata sul confine settentrionale dello scavo, arenata sul limite del corso d'acqua) e forse il barcone fluviale P.

L'alluvione di età adrianea (fase V) forse coinvolge anche una nave esterna all'area di scavo.

In un periodo di tempo piuttosto ristretto (fase VII: seconda metà del III sec. d. C.) si concentrano una serie di drastici cambiamenti dell'assetto fluviale con diverse fasi alluvionali.

L'intera area di scavo al momento non fornisce dati utili a indicare gli eventi del periodo compreso tra la fine del III e il IV sec. d. C. (fase VIII): tronchi e legni semilavorati trasportati dalla corrente e incagliatisi, testimoniano anche un uso del corso d'acqua come veicolo di trasporto del legname.

Tra il IV e gli inizi del V sec. d. C. (fase IX; è tuttavia in corso una revisione della stratigrafia e dei materiali archeologici pertinenti a questa fase da parte della collega T. Tescione), un'alluvione coinvolge una barca fluviale a fondo piatto (nave I), in legno di quercia e un'imbarcazione analoga di dimensioni minori (nave Q); è inoltre verosimile il naufragio di una imbarcazione da carico esterna all'area di scavo (nave L), il cui carico viene trasportato dalla corrente. In questo periodo il braccio settentrionale del canale centuriale è da considerarsi ostruito.

Intorno agli inizi del V sec. d. C. si assiste a un periodo di stasi fluviale (fasi X–XI) che restituisce solo scarsi depositi limosi e pochi materiali; a questo periodo di stasi segue un'alluvione che coinvolge una nave presumibilmente da carico, esterna all'area di scavo (nave O), testimoniata da un gruppo di *spatheia* trasportati dalla corrente.

Nel VI sec. d. C. (fase XII) si data un'alluvione di consistente entità, che travolge e capovolge un barcone fluviale (nave D) trainato con il suo carico di sabbia. L'ostruzione del braccio settentrionale del canale centuriale è a questo punto sicuramente completa.

L'ultima fase di attività fluviale, databile nel VII sec. d. C., è testimoniata dai depositi di scorrimento lento, indice di una relativa tranquillità della corrente; un deposito di limi e argille, privo di materiale archeologico, testimonia il definitivo spostamento dell'asse fluviale più a Nord, al di fuori dell'area occupata dal cantiere.

References

Barreca 2015

D. Barreca, Dalla produzione all'esportazione: il lungo viaggio delle salse di pesce tra I e IV sec. d. C., *Gradus. Rivista di Archeologia dell'Acqua* 10, 2015, 6–14.

Bruni 2000

S. Bruni (ed.), *Le navi antiche di Pisa ad un anno dall'inizio delle ricerche* (Firenze 2000).

Ceccarelli et al. 2011

M. L. Ceccarelli Lemut – G. Gazzella – O. Vaccari (eds.), *I sistemi portuali della Toscana mediterranea. Infrastrutture, scambi, economie dall'antichità ad oggi* (Pisa 2011).

Leoncini 2007

E. Leoncini, Cantiere delle navi antiche di Pisa: materiali ceramici dal carico della nave A (US 1010), *Gradus, Rivista di Archeologia dell'Acqua* 2.1, 2007, 6–15.

Menchelli – Pasquinucci 2005

S. Menchelli – M. Pasquinucci (eds.), Territorio e produzioni ceramiche. Paesaggi, economia e società in età romana, *Atti del Convegno internazionale, Pisa 20–22 Ottobre 2005 (Pisa 2005)*.

Pace 2008

G. Pace, Le lucerne del cantiere delle navi antiche di Pisa, *Gradus, Rivista di Archeologia dell'Acqua* 3.1, 2008, 3–22.

Paglialunga 2007

E. Paglialunga, Residui, resti di alluvioni e naufragi di imbarcazioni nella stratigrafia degli scavi di Pisa San Rossore: studio degli strati e dei reperti rinvenuti nella campagna di scavo 2004, *Gradus, Rivista di Archeologia dell'Acqua* 2.1, 2007, 16–24.

Pasquinucci – Menchelli 2010

M. Pasquinucci – S. Menchelli, Il sistema portuale di Pisa: dinamiche costiere, import-export, interazioni economiche e culturali (VII sec. a. C.–I sec. d. C.), *Bollettino di Archeologia on line* 1, Volume Speciale B/B6/1, 2010, 1–13.