

# Archeologia subacquea in Tirenaica

Valeria Li Vigni



progetto pianificato ma utilizzando le forme possibilmente tramandate dal padre.

Le trasformazioni delle navi venivano eseguite soltanto se necessarie infatti i castelli di prua e di poppa rimasero a lungo perché rappresentavano un beneficio per l'imbarcazione.

La scelta delle essenze utilizzate per la costruzione della nave era un'impresa impegnativa che richiedeva tempo e competenza.

Era indispensabile una organizzazione di tempi e luoghi data l'esigenza di professionalità diverse che venivano sottratte alle abituali attività produttive. Una buona programmazione era alla base della realizzazione di un progetto valido economicamente e tecnicamente.

Alla base della costruzione della nave il progetto era ben presente soltanto nella mente del maestro d'ascia che veniva trasformato in contratto di costruzione basato su regole pratiche o mnemoniche che consentivano lo sviluppo dell'imbarcazione partendo dalla dimensione delle basi. Molti maestri erano analfabeti e quasi tutti non amavano trasmettere a terzi il loro progetto che era gelosamente custodito ed ereditato soltanto dal figlio.

Solitamente il maestro era membro di una corporazione di artigiani suoi pari. Il suo destino era malauguratamente quello di non lasciare una traccia dei suoi lavori, perché, anche i migliori erano destinati a fornire i materiali per altre costruzioni, soltanto quelle naufragate rappresentano un utile testimonianza della tecnica costruttiva.

Soltanto in seguito si avranno i disegni e i piani costruttivi. Un indizio eccellente sulle tecniche di costruzione è dato dai dipinti di grandi artisti quali Carpaccio, Brueghel molto attenti a trasmettere i particolari costruttivi che forniscono un ulteriore attendibile fonte che si aggiunge alla ricerca archeologica sui relitti immersi e sugli oggetti ad essa collegati.

Si intuì presto che l'utilizzo di vele differenziate più complesse, di una maggiore alberatura, rendeva più facile l'adattamento al vento e quindi più facile e sicura la navigazione. Sistemi di argani, carrucole e rinvii rendevano più agevole l'operazione di armatura della imbarcazione.

Anche l'albero venne costruito in segmenti al fine di ovviare al pericolo di rottura e alla conseguente difficoltà di sostituzione in porti non attrezzati. Le sartie, che reggevano l'albero,

furono utilizzate inoltre al posto delle scalette in corda avvalendosi di un sistema di rudimentali gradini tesi tra due di esse. Le sartie venivano tesate o allentate per mezzo di bozzelli o bigotte che avevano la funzione di reggere l'albero e dargli elasticità in qualsiasi condizione meteo marina. Molti bozzelli e frammenti di sartie sono state ritrovate nell'area di scavo.

Un legame logico legava la presenza dell'artiglieria alla portata della nave. Una maggiore portata consentiva di trasportare un maggior numero di uomini, di merce e di artiglieria. I cannoni venivano trasportati in numero sempre maggiore e la materia costruttiva dapprima era il ferro, in un secondo momento il bronzo e infine le bombarde, in legno e ferro, dapprima lanciavano pietrisco, palle di pietra e dopo proiettili di ferro o piombo.

