

Giuliano Confalonieri

Ritorno al passato remoto

L'inizio della scienza archeologica consapevole risale al medioevo inglese con ricerche nell'area dei villaggi abbandonati (fino all'Ottocento le limitate analisi si limitarono a catalogare i reperti).

La storia economica e sociale dell'epoca insiste sullo spopolamento graduale di vasti territori con relative migrazioni verso zone più accoglienti. I risultati degli approfondimenti hanno stimolato gli studiosi a ricostruire le vicende ed i motivi di questo ripudio da parte della gente. L'abbandono dei luoghi ha lasciato tangibili testimonianze sull'organizzazione dei villaggi, la planimetria delle case, gli strumenti della vita quotidiana, le consuetudini, l'ipotetica ricostruzione di un genere di vita molto lontano da quello a cui oggi siamo abituati.

La fotografia aerea di vaste superfici ha prodotto un'interessante serie di immagini che i ricercatori hanno potuto valutare da vicino. Vasellame ed utensili ritrovati nelle tombe, i numerosi reperti subacquei e gli scavi programmati, hanno permesso di approfondire le conoscenze di storie avvolte nella nebbia del tempo.

Alcuni insediamenti rurali sono stati ricostruiti fornendo al visitatore l'impressione di rivivere il passato con l'uso del legno o di rozzi muri, la suddivisione delle stanze, la decadenza di tradizionali elementi decorativi.

In Italia gli studi sull'argomento sono iniziati in Liguria dopo la metà del XX secolo: l'evoluzione storica si è concretizzata mediante studi di singoli siti rendendo così disponibili spaccati che registrano i vari passaggi tra l'uso del legno e della pietra, le dimore dei Signori con relative fortificazioni. In alcuni casi le capanne hanno costituito una fase del passaggio evolutivo favorito dai grandi mutamenti sociali e politici del Medioevo.

Per l'archeologia navale ogni relitto sommerso diventa un pezzo archeologico di valore quando affiora la storia di coloro che lì hanno vissuto e sofferto. Il mare copre tutto quanto dimenticato nei meandri del tempo. Il naufragio della nave da crociera *Concordia* riporta alla memoria l'urto fatale del transatlantico *Titanic* con un iceberg avvenuto nel 1912. Rimane pressante il problema dei moderni avventurieri che tuttora assaltano e depredano i natanti (dal latino *'piratam'*, dal greco *'peirates'*, derivazione di *'peiran'*, assalire). La pirateria risale all'epoca dei fenici coinvolgendo – secondo le zone e gli interessi contingenti – gli Illirici, i Liguri e gli Etruschi. Roma li contrastò con energia fino all'epoca di Augusto ma fu solo nel 67 che Pompeo riuscì a rendere sicura la navigazione entro i confini dell'Impero. Talvolta è difficile distinguere azioni di conquista da semplici scorrerie; gli arabi preदारono gli stati vicini dal secolo VIII, antesignani dei barbareschi che costituirono una seria minaccia per l'intero commercio di terra e di mare dell'area mediterranea.

Nella profonda crisi sociale del Medioevo, furono i Normanni, *'uomini del nord'* o Vichinghi, a fare riprendere vigore ad una attività illegale e sanguinaria nell'Oceano Atlantico (intorno al 1000 nei paesi scandinavi la marina vichinga costruì grandi imbarcazioni, robuste e leggere, veloci e adatte ad affrontare i tempestosi mari nordici; nel XIII sec. le repubbliche marinare italiane svilupparono la tecnica degli scafi in legno con 3/4 ponti, 3/4 alberi, dalle galee ai galeoni del XVI secolo. Al contrario dei pirati barbareschi (*'li turchi'* nella terminologia popolare, in realtà algerini o tunisini dediti alla razzia veloce) – antica tribù semitica di predoni nomadi del Sinai meridionale, ripetutamente repressa dalle autorità romane e bizantine – nel Medioevo fu indicata col nome generico di *'Saraceni'*, pirati e combattenti musulmani nelle Crociate: ebbero loro comunità stanziali, di cui una nel villaggio provenzale di Frassineto, dalla cui fortezza partivano alla fine del primo millennio per compiere sanguinose incursioni: *"Ni re gente de notte dorman noè, che ghe fan Turchi e Mori scorrarie, e se persone son troppo adornie lighè se trôvan prima che dessè"*.

Questi ladroni del mare, il cui unico scopo era quello di depredare, hanno epigoni moderni: le navi corsare tedesche della seconda guerra mondiale, il triste episodio del sequestro dei passeggeri a bordo della motonave *"Achille Lauro"*, i pirati che operano nel terzo millennio armati di kalašnikov soprattutto nei Mari dell'Estremo Oriente. Sono conferme di una attività criminale che stenta a scomparire, comprese le novità dei pirati dell'aria, quelli della strada e quelli informatici. Il fenomeno della razzia indiscriminata ha molteplici facce perché la distruttività umana non ha confini: pirati e corsari sono espressioni spontanee di società o di individui alla ricerca di egemonia. Le bande di disperati ribelli ed (i banditi che assalivano le diligenze, le banche e le ferrovie dell'Ottocento americano, l'odissea indiana del Far West, i predoni dei viaggiatori sulle polverose strade d'Europa) erano sospinti dall'odio o da impulsi di rivalsa.

Le Crociate stesse furono spesso la scusante per violentare le popolazioni attraversate da questi giganteschi *'pellegrinaggi'* armati verso la Terra Santa. Gli episodi della storia inevitabilmente si intersecano e si sovrappongono così come i sentimenti dei personaggi che li hanno interpretati. Emblematico a proposito del doppio gioco fu il ruolo dell'eroe nazionale spagnolo Cid Campeador (1043 / 1099), il quale impersonò non solo il combattente per la riconquista delle enclave arabe nella penisola iberica ma fu anche al soldo di emiri per interessi personali. Lo sbarco in Spagna nel 711 del capo musulmano di origine berbera Tariq ibn Ziyad precorse l'insediamento di alcuni califfati. La Sicilia fu invasa dagli arabi prima del Mille fino all'occupazione normanna del 1061. Granada, l'ultimo baluardo della conquista araba della Spagna, resistette alle forze armate di Ferdinando e Isabella fino al 1492, il medesimo anno della scoperta colombiana e preambolo della distruzione di antiche civiltà del Sud America (Cortés nel Messico, 1519 – Pizarro nel Perù, 1531) in nome dell'oro e delle conversioni forzate. Il colonialismo, la politica di dominio oppressa dai conquistatori storici fino all'esteso fenomeno dell'Ottocento e del Novecento, con l'alibi di *'civilizzare'* popolazioni autoctone, costituì un esteso continuativo atto di pirateria con l'annientamento di intere etnie.

Una ricchezza storica ed economica, molto spesso introvabile e irraggiungibile, giace sul fondo dei mari dove, nel corso dei millenni, si sono accumulate centinaia di carcasse: quelle di legno logorate dalle teredini e oscenamente aperte, quelle di ferro schiacciate dalla pressione e deteriorate dalla ruggine. La seconda guerra mondiale ha ammassato una enorme quantità di materiale che continua, a consumarsi lentissimamente rilasciando materiale deleterio per la salute del mondo liquido. Quando la superpetroliera Haven affondò in Liguria nel 1991 si sfiorò il disastro dell'intera area, salvata dall'intervento provvidenziale dei rimorchiatori che spostarono la nave in modo che il combustibile bruciasse mentre ancora galleggiava. La lista di questo genere di tragedie è lunga e ogni volta si rischia parecchio: nel 1978 un tifone spezzò lo scafo della Amoco disperdendo oltre 200.000 tonnellate di greggio, nel 1917 un sommergibile tedesco affondò il transatlantico inglese Transylvania, varato nel 1914. Il disastro ecologico è sempre presente nell'andirivieni sulle rotte marittime ma fortunatamente alghe e batteri riescono a contrastare, per ora, il pericolo di una calamità generalizzata. Il grande interrogativo dei nostri giorni punta verso l'eventuale avaria di una nave a propulsione nucleare: il film K-19 del 2002 con Harrison Ford e Liam Neeson ricostruisce un fatto vero accaduto ad un sottomarino russo equipaggiato con missili nucleari, coinvolto in un incidente al reattore di bordo.

Due nomi appaiono spesso sui quotidiani (Titanic e Concordia) ma alle spalle rimane una lista impressionante di sciagure. All'Isola d'Elba è sommerso il mercantile Elviscott affondato nel 1972; al largo della costa ligure di ponente, durante la prima guerra mondiale, la nave Attualità fu silurata riuscendo però a salvare i 46 uomini dell'equipaggio; molto noto è il ritrovamento al largo di Alberga della nave oneraria romana del I sec. a.C. proveniente dalla Campania e diretta ad Occidente con un carico di oltre 1000 anfore. Il mare è fonte di vita ma anche pericolosamente aperto ad ogni genere di sciagura: un esempio riguarda gli U Boote tedeschi usati durante la seconda

guerra mondiale che affondarono naviglio alleato per oltre sei milioni di tonnellate. I *'branchi di lupi'* nazisti attaccavano i convogli con perdite enormi di uomini e materiale e non è consolatorio sapere che oltre la metà dei mille U Boote operativi in quel nefasto periodo scomparvero per sempre nel sarcofago liquido.

È nota l'importanza che i romani, per primi, diedero alle comunicazioni. I tracciati di alcune loro vie consolari non sono stati modificati dallo sviluppo di autostrade e superstrade ma fino al XVII secolo furono praticamente l'unica rete viaria veramente funzionale per i collegamenti della penisola. L'Appia, la più antica con il suo lungo percorso da Roma a Brindisi, era considerata la *'Regina viarum'*. La Cassia, la Flaminia, e la Salaria sono esempi di una tecnica costruttiva precisa che permise alle strade di durare secoli (strati regolari alternati di pietra e terra compressa; inoltre, mentre gli etruschi tendevano ad allungare il percorso per ottenere pendenze moderate, i romani costruivano tragitti più brevi nonostante pendenze più ripide). A intervalli regolari furono edificate stazioni di ristoro e di sosta per il cambio dei cavalli (*'mansiones'*). L'Aurelia collegava Roma a Genova attraversando il territorio Etrusco e proseguendo fino a Marsiglia. La via Julia Augusta ha lasciato in Liguria gli splendidi reperti archeologici della Val Ponci: cinque ponti raccolti nello scrigno di un ambiente isolato e selvaggio. Talvolta è difficile distinguere azioni di conquista da semplici scorrerie; gli arabi predarono gli stati vicini dal secolo VIII, antesignani dei barbareschi che costituirono una seria minaccia per l'intero commercio di terra e di mare dell'area mediterranea. Nella profonda crisi statale del Medioevo, furono i Normanni, *'uomini del nord'* o Vichinghi, a fare riprendere vigore ad una attività illegale e sanguinaria nell'Oceano Atlantico (intorno al Mille nei paesi scandinavi la marina vichinga costruì grandi imbarcazioni, robuste e leggere, veloci e adatte ad affrontare i tempestosi mari nordici; nel XIII sec. le repubbliche marinare italiane svilupparono la tecnica degli scafi in legno con 3/4 ponti, 3/4 alberi, dalle galee ai galeoni del XVI secolo. Al contrario dei pirati barbareschi (*'li turchi'* nella terminologia popolare, in realtà algerini o tunisini dediti alla razzia veloce) – antica tribù semitica di predoni nomadi del Sinai meridionale, ripetutamente repressa dalle autorità romane e bizantine – nel Medioevo fu indicata col nome generico di *'Saraceni'*, pirati e combattenti musulmani nelle Crociate: ebbero loro comunità stanziali, di cui una nel villaggio provenzale di Frassineto, dalla cui fortezza partivano alla fine del primo millennio per compiere sanguinose incursioni: *"Ni re gente de notte dorman noè, che ghe fan Turchi e Mori scorrarie, e se persone son troppo adornie lighè se trôvan prima che dessè"*.

Con la caduta dell'Impero Romano si innescarono alcune condizioni per un sostanziale mutamento delle condizioni socio-economiche (indubbiamente i romani avevano consentito alle popolazioni di fare affidamento sulla regolarità degli approvvigionamenti e su una relativa sicurezza militare). Dal IX al X secolo le incursioni dal mare consigliarono le comunità di lasciare i presidi sulla costa per arretrare in aree dove la difesa dalle bande poteva essere più efficace. Un paese costiero della Liguria ha pagato lo scotto delle razzie con quasi la metà dei 600 abitanti portati via nel 1637: *"quelli che sono stati riscattati hanno pagato mille scuti per ognuno"* (a loro volta le *'galee di catena'* cristiane avevano ciurme di forzati e schiavi, tra i quali prigionieri musulmani). Khair ed-Din diventato alleato di Francesco I di Francia, scelse come sua prima preda Nizza nel 1543 e le magistrature della Repubblica genovese esortano la popolazione all'esodo enumerando le aggressioni: *"gli uomini furono costretti a darsi alla fuga, la maggior parte si nascosero nei tregli, ne camini da fuoco, sotto le scale e nella paglia... cominciarono a far preda di tutti quelli che trovavano, etiando di molti vecchi, donne, fanciulli... portarono via tutta la robba, biancaria, ori, stagni, argenti... ruppero giarre d'oglio e botti di vino, io fui chiamato a dar le chiavi della chiesa e mi ritirai nel campanile non sapendo ancora che fossero Turchi... Onde dico che sono stati fatti schiavi uomini n. 64, donne n. 125, fanciulli n. 94 e 14 abrugati..."*.

Autore: Giuliano Confalonieri - Giuliano.confalonieri@alice.it