

NOTIZIE

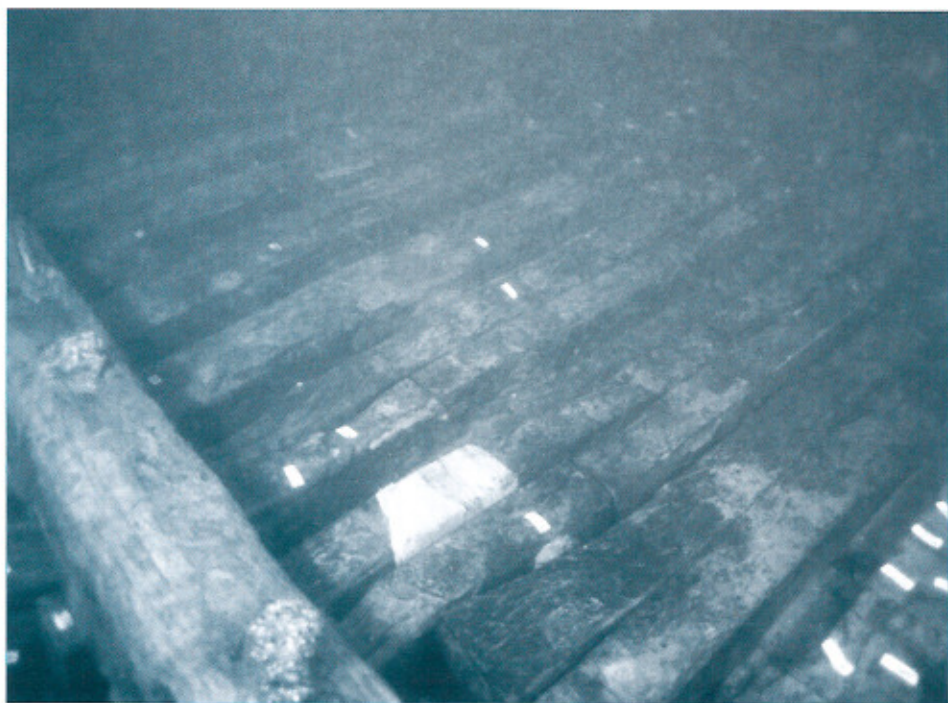
## Saint Malo, le navi corsare della Natière Ricerche archeologiche 1999-2007

**D**ovrebbe concludersi quest'anno, alla fine dell'estate, l'ultimo dei programmi (due dei quali triennali) richiesti dall'indagine sistematica di un interessante sito localizzato tra 8 e 18 metri di profondità, nelle acque del canale di accesso all'antico porto di Saint Malo, in Bretagna (vedi *L'archeologo subacqueo* VII, 21, pp. 12-14).

Qui, due navi francesi naufragate a qualche decina di metri di distanza nella prima metà del Settecento, dotate di uno straordinario repertorio di oggetti in ottimo stato di conservazione, hanno permesso alla équipe dell'associazione Adramar ("Operatore archeologico dello scavo"), sotto la direzione di Michel L'Hour e Elysa Veyrat (DRASSM) di impiantare il più importante cantiere scuola mai condotto sul versante atlantico della costa francese. In media, ogni anno, sono stati accolti sul luogo 50 partecipanti, tra professionisti, studenti e volontari (archeologi, restauratori, archeozoologi, dendrocronologi, archivisti), con l'obiettivo di studiare, quasi in tempo reale, tutti gli aspetti del "sistema-nave", dall'organizzazione spaziale a bordo alle tecniche costruttive, alla vita quotidiana dei marinai ecc...

Lo scavo della Natière 1, il principale dei due relitti, si è concluso nel giugno 2006 ed ha portato alla luce tutta la fiancata tribordo di un bastimento conservato dalla chiglia fino al ponte che sosteneva l'artiglieria, caratterizzato da una struttura architettonica relativamente leggera (spaziatura delle ordinate) ed inconsueta (sistema di assemblaggio assiale, tipo chiglia/ordinata/paramezzale).

Se la quercia è maggioritaria, le analisi dendrocronologiche (Laboratorio CEDRE di Besançon) hanno rivelato almeno otto tipi di legno utilizzati, per la maggior parte derivati da alberi originari della Francia Nord-Occidentale e abbattuti nel corso dell'anno 1702. Fa eccezione il paramezzale, ricavato da un albero abbattuto verso il 1672, la cui presenza sarebbe la prova di un aneddotico caso di reimpiego. L'artiglieria pesante e leggera (quasi interamente di produzione londinese) indica che si trattava di un vascello particolarmente ben armato. Oltre ai cannoni localizzati al di sopra del primo ponte (prima batteria), lo scavo ha portato alla luce un'area per lo stoccaggio di numerosi fucili, pistole, sciabole, granate e anche di un gruppo di tromboni, assai rari nei contesti archeologici. Parallelamente, la presenza di una stiva



*Particolare delle strutture lignee.*



*Archeologi impegnati nello scavo.*

generosa ne fa una nave senz'altro destinata al commercio di lungo corso, come ha confermato anche il ritrovamento di diversi oggetti abbastanza rari ed esotici, tra i quali spiccano i resti di una scimmietta forse nata a Gibilterra, semi di peperoncino

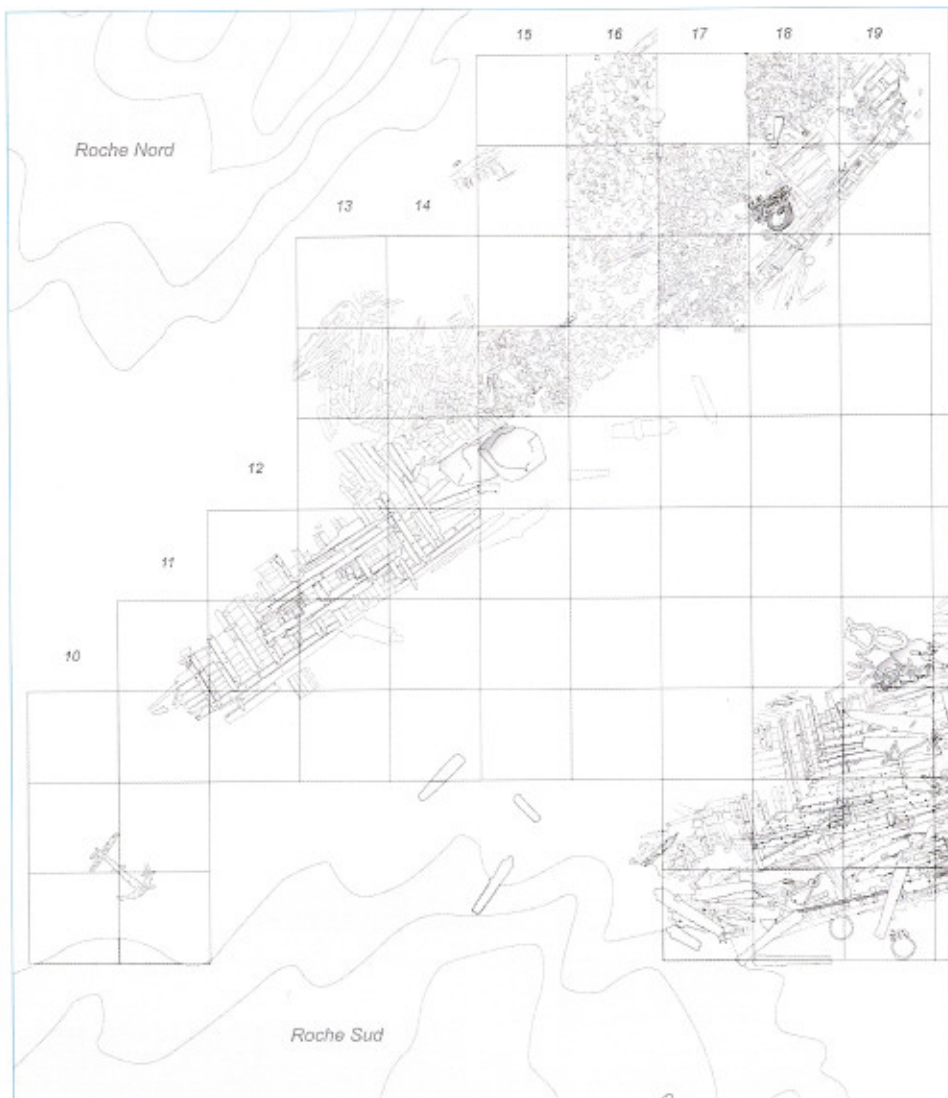
originari dell'America del Sud, noci di cocco... Gli elementi dell'attrezzatura della nave (cordame, bozzelli ecc...), la suppellettile di bordo (in parte in grès e terracotta, in parte in vetro e legno lavorato), gli oggetti personali (scarpe, pettini in osso,

pipe, bottoni e persino un'amaca), gli articoli medici e farmaceutici, gli utensili per il lavoro del legno a bordo, rendono particolarmente variegato e interessante il panorama della cultura materiale di questo relitto.

In definitiva, dall'analisi incrociata dei numerosi indizi dendro-archeologici e delle attente ricerche in archivio, è emerso in modo sempre più chiaro il ritratto di una fregata reale di 300 tonnellate, *La Dauphine*, costruita nei cantieri di Le Havre nel 1703. Affidato da Luigi XIV a degli armatori privati, questo vascello era stato armato come nave corsara e tornava da una campagna nell'Atlantico quando è naufragata l'11 dicembre 1704 all'entrata di Saint Malo.

Anche per il relitto Natière 2 è conservata la fiancata tribordo della nave, dalla chiglia fino al secondo ponte, anche se in questo caso lo scavo si è dovuto limitare alla sole estremità in quanto la parte centrale era occupata da una massa di sbarre di ghisa concrezionate e difficili da separare. Sono proprio queste ultime che hanno fornito l'indizio archeologico principale per l'identificazione del vascello. I timbri *POTUXENT* e *Step<sup>n</sup>onion* letti su alcune di esse hanno permesso di riconoscere un lotto di lingotti da zavorra prodotti in due fonderie nord-americane situate a sud di Baltimora, nello stato del Maryland. L'esame di questi elementi di zavorra congiuntamente all'analisi dei dati dendrocronologici ha condotto quindi a collegare il relitto in questione alla fregata di 400 tonnellate *L'aimable Grénot* costruita nei cantieri di Granville nel 1747, armata in corsa per un anno poi adibita al commercio con la Spagna e infine affondata mentre stava lasciando il porto di Saint Malo alla volta di Cadice.

In conclusione, lo studio archeologico dei relitti della Natière, correlato all'analisi sistematica delle fonti archivistiche, arricchisce in modo decisivo le nostre conoscenze relative alle tecniche di costruzione navale, all'economia sociale, agli approvvigionamenti e alla vita quotidiana degli uomini imbarcati a bordo delle grandi fregate che attraversavano l'Oceano Atlantico tra la fine del Seicento e l'inizio del Settecento, mettendone in evidenza il ruolo chiave nell'accelerazione degli scambi e nell'emergenza di una cultura



Pianta generale dello scavo.

materiale comune all'insieme dello spazio marittimo atlantico.

Ufficialmente devoluta nel 2002 alla città di Saint Malo, la collezione archeologica dei due relitti della Natière, al termine dei trattamenti di conservazione e restauro condotti in laboratorio, dovrebbe costituire il nucleo fondatore di un grande museo marittimo dedicato alla storia dell'Europa marittima dal XVII secolo fino ai giorni nostri.

M.V.

#### Per saperne di più

L'Hour-Veyrat, *Un corsaire sous la mer: les épaves de la Natière, archéologie sous-marine à Saint Malo*, Ed. Adramar, Volumi 1, 2, 3, 4, 2000, 2001, 2002, 2003.

L'Hour-Veyrat (dir.), *La mer pour mémoire: archéologie sous marine des épaves atlantiques*, Paris, Somogy, 2005.



## Il Ministero delle Finanze olandese viola gli accordi sull'eredità culturale sommersa

Il Ministero olandese di Finanza ha stupito ed ancora una volta ha deluso il mondo archeologico facendo un accordo con una società commerciale di recupero per dividere

il carico di un relitto olandese ed ignorando gli accordi presi con il Ministero olandese di Istruzione, Cultura e Scienza. Il 12 dicembre 2005 hanno incamerato ufficialmente il bot-

tino, parte del carico di argento del *Rooswijk*, una nave della Compagnia delle Indie olandese. Così facendo, il governo olandese ha dato apertamente appoggio al recupero com-