

L'Arsenale e la città

di **GIORGIO BELLAVITIS**

Architetto

La proposta di integrare il Museo Storico Navale della Marina militare italiana, esistente all'Arsenale di Venezia, con un Museo Nazionale di Archeologia, Storia ed Etnografia Navale, secondo le linee guida definite dal comitato promotore di questo convegno, introduce prospettive capaci di sbloccare, a mio avviso, il rilancio a pieno campo dell'eccezionale e vasta parte arsenalizia della città. Rispetto alle molteplici proposte, formulate o realizzate dopo che, nel 1957, il Comando del dipartimento marittimo dell'Alto Adriatico si trasferiva ad Ancona e il Consiglio comunale di Venezia, allarmato dal problema occupazionale, costituiva un "comitato di emergenza", questa ha il pregio di considerare il Museo dell'Arsenale come un fattore attivo, anziché passivo di tale rilancio. Ovviamente, nemmeno il Consiglio di Quartiere 1, più direttamente interessato dal problema, s'illude di poter riportare l'Arsenale di Venezia alle dimensioni occupazionali della Repubblica quando, pur producendo molte navi, esso era un'industria di Stato sovvenzionata in perdita per motivi politici. Ma neanche il crescente frazionamento del complesso arsenalizio, che favorisce l'iniziativa privata facendo leva sulle oggettive differenze fra zone antiche e moderne, fra bacini di carenaggio e darsene preindustriali, potrà farlo, a meno di coinvolgere ancora una volta lo Stato in politiche assistenziali riguardanti attività settoriali meno esaltanti di quelle precedenti. Indubbiamente, gli scorpori patrimoniali e le deleghe funzionali, come i trapianti degli organi, possono ricreare un organismo nuovamente efficiente solo nel quadro di anamnesi attitudinali, che proprio il museo qui proposto potrebbe svolgere in modo sistematico e continuo, se assumesse quel ruolo attivo di cui si parlava all'inizio. Certo, se pensiamo alle centinaia di musei d'argomento navale marinaro, portuale, oceanografico e così via, esistenti al mondo, e alla ventina circa di musei analoghi esistenti in Italia, da Marsala a Como, da Trieste a Genova, appare subito

evidente che quello ipotizzato nel presente convegno implica finalità istituzionali e competenze scientifiche e culturali pensate in funzione della particolare situazione, storica e attuale veneziana.

Per restare nell'ambito italiano, va notato che questi musei, frutto di particolari incroci fra collezionismo privato, enti pubblici, istituzioni culturali o universitarie, privilegiano spesso le grandi città a prescindere dalle loro tradizioni marinare. Bologna, lontana dal mare, possiede una delle più importanti collezioni di modelli navali d'epoca, nell'Istituto delle Scienze, attivo dal 1724, donati dal Granduca di Toscana, dal re di Francia e dal Pontefice, in considerazione della sua famosa Università. Milano, ancor più lontana dal mare, ospita nel suo enorme Museo della Scienza e della Tecnica "Leonardo da Vinci", per intervento del Comune e dello Stato, un settore "marittimo" inaugurato nel 1953, forse più ricco di quello veneziano per quanto concerne modelli a grande scala, dipinti, armi e documenti.

A Roma, presso l'aeroporto di Fiumicino sorge un museo, inaugurato nel 1979, dovuto all'attivismo della Soprintendenza Archeologica Ministeriale di Ostia nel recuperare navi onerarie romane scoperte nell'antico porto di Claudio.

Ovviamente, non sorprende che Genova abbia un imponente Museo Civico Navale, ubicato nella villa Doria di Pegli, ormai sviluppato in plurimi settori e comprendente, fra l'altro, un globo celeste (1693) e un globo terrestre (1688) del grande cosmografo veneziano Vincenzo Coronelli, mentre può sorprendere, che il pur pregevolissimo Museo Storico navale della Marina Militare italiana di Venezia, illustri ben poco gli antichi, multiformi e



complessi rapporti che hanno fatto crescere *insieme* la città e il suo Arsenale. Ma, quando sorse, nel 1824, per iniziativa del marchese Amilcare Paolucci delle Roncole, intendente generale dell'imperial regia Marina austriaca, essendo scomparsa la Repubblica Veneta, esso commemorava un'assenza, piuttosto che documentare un'organica coesistenza, sicché il modellino del Bucintoro, qual'era nel 1728, costruito nel 1837 e tuttora esposto al museo, illustra solo la componente cerimoniale e rituale dei rapporti fra l'Arsenale e la città. E si dovette attendere che l'intero organismo arsenalizio, trasferito allo Stato italiano nel 1866, venisse profondamente modificato, in sé stesso e nei suoi rapporti topografici e tecnologici con la città, al fine di sostituire le navi in ferro a quelle in legno; perché il museo assumesse significati e contenuti meno limitati, per merito del barone Giovanni Battista Rubini de Cervin e del suo trasferimento nell'edificio cinquecentesco dei Granai di San Biagio, esterno al perimetro arsenalizio, dove, nel 1964, fu aperto al pubblico con un'ampia dotazione di modelli, mappe, cimeli, uniformi, dipinti e attrezzature. Tuttavia, se lo paragoniamo al Musée de la Marine

di Parigi, divenuto una fondazione pubblica nel 1971, che controlla ben dodici musei periferici, estesi da Brest a Rochefort e Tolone, pur affondando le sue radici nelle prescrizioni di Colbert del 1678, c'è da chiedersi quando lo Stato italiano comprenderà di aver ereditato un patrimonio culturale e materiale equivalente a quello espresso dalle Gallerie dell'Accademia che oggi stanno finalmente assumendo dimensioni consone alla tradizione artistica veneziana. Certamente, il padiglione delle Navi aperto dal 1987 nelle *Officine Remi*, interne all'Arsenale, rappresenta un passo importante verso la consapevolezza della straordinaria pluralità e complessità dei legami intercorrenti, fin dall'alto medioevo, fra la città e l'Arsenale. Ma è con la prospettiva "nazionale" qui proposta che si attingerà la dimensione consona al tema museale arsenalizio, specie considerando che, secondo il Comitato promotore, l'effettivo suo tema sarà la "civiltà dell'acqua", ossia l'ancestrale e fondamentale capacità dell'uomo a utilizzare acque d'ogni tipo, per i più diversi scopi, cioè non solo la navigazione, ma anche la bonifica territoriale stanziale e produttiva, lo scambio culturale a distanza e, soprattutto, la valorizzazione della condizione umana, in ogni



latitudine e sotto qualsiasi regime.

Oltre alle acque marine salate, profonde e illimitate, dunque, anche quelle a salinità variabile e profondità incerta, delle lagune e delle paludi, e quelle dolci dei fiumi e torrenti, di provenienza montana o risorgive.

Di conseguenza, anche l'antica parola latina *navalis* o navale abbraccia fenomeni e prodotti diversissimi, dalle zattere alle barche leggere a fondo piatto, dagli scafi tondi a quelli dinamicamente carenati, includendo le attrezzature e le fabbriche destinate all'alaggio, rimessaggio, costruzione, equipaggiamento e rifornimento delle più varie imbarcazioni fluviali, lacustri, lagunari e marine. La "civiltà dell'acqua" supera le barriere categoriali e Venezia, che ha saputo valorizzare egualmente la scultura e l'architettura, il colore e il disegno, il bozzetto e gli affreschi grandiosi, ha valorizzato parimenti i tre suoi ambienti, fluviale, lagunare e marittimo, sublimandoli in un'unica visione cosmica che già in epoca tardo romana connotava le stirpi "venetiche".

La lettera inviata ai Tribuni marittimi delle Venezia, verso il 538, dal senatore romano Cassiodoro, individuava già l'incrocio fra questi tre ambienti, descrivendo la capacità degli abitanti a tirare con funi da terra le navi, a condurle attraverso le campagne

impaludate, e a farle uscire in mare aperto.

La stessa triplice cultura si accertava nell'840, quando, seppure col nome di Rivoalto, Venezia costituiva ormai il canovaccio d'una città nascente, e il suo duca o doge trattava con il *palatium* di Pavia a proposito del taglio dei boschi, del commercio lagunare o fluviale con i porti del Regno Italico, e *del navali exercitu* che egli s'impegnava a inviare contro i comuni nemici che infestavano il mare Adriatico.

Ovviamente, non è tanto la connessione fra cantieristica navale e approvvigionamento del legname ad alto fusto, vigente dovunque fino al XIX secolo, che qui importa evidenziare, quanto il fatto che Venezia, sorgendo fra le acque, aveva consumato così presto il patrimonio boschivo prossimo, da doverlo procurare presso i suoi partner commerciali dell'entroterra, trasformati nel Quattrocento in sudditi della Dominante.

Ma, Venezia, pur usando o acquisendo spesso navi costruite altrove, in Friuli, Istria e Dalmazia e oltremare, sviluppò una sua cantieristica, derivata da quella tardo antica e specie ravennate, cioè dai cosiddetti *navalis*, impiantate su aree golenali paludose, dove, come nella maggior parte dell'Europa altomedievale, maestri d'ascia montani, carpentieri valligiani, piloti insulari e patroni



imprenditori, agenti per proprio conto o per conto del governo, costruivano scafi carenati di grande agilità e robustezza.

Ed è proprio da questi *navali*, documentati ancora nel 1107, che derivò l'*arsena* veneziano, collocato, come la città, sull'incrocio fra vie d'acqua fluviali, lagunari e marittime, e che divenne col tempo il perfetto omologo di quella, però proiettato verso la grande avventura ultramarina, sia mercantile che bellica. Solo questa profonda omologia genetico-ambientale spiega perché Venezia, essendo la capitale d'un triplice Stato, di Laguna, di Terra e di Mare, cominciò lentamente a ridurre il rischioso coinvolgimento ultramarino, per coltivare i più facili interessi urbani e campestri, fino a dichiararsi neutrale, nel 1718, allentando perciò anche i rapporti fra la città e l'Arsenale, come già osservava Goethe, visitandolo nel 1786.

Il fatto che questi rapporti siano da tempo in crisi, perciò, non dipende solo dalla difficoltà (o meglio impossibilità) di adeguare l'Arsenale alle moderne esigenze strategiche, funzionali e prestazionali della Marina Militare italiana, ma anche dal fatto che, non essendo affacciata sul mare, Venezia ricavò l'Arsenale al suo interno, utilizzando antiche peschierie e saline vescovili, allocate fra la laguna nord e il canale di San Marco, e costruendo recinti in nuove aree esterne solo vent'anni dopo la conquista ottomana di Costantinopoli per una delibera senatoriale del 1473, riguardante l'Arsenale Nuovissimo.

Gli interventi francesi, austriaci e italiani, rompendo o travalicando i recinti murari lasciati dalla Repubblica, hanno trasformato l'Arsenale in un complesso che, pur restando innervato sulla città, e interno alla laguna, si protende verso il porto di San

Nicolò del Lido e le isole della Certosa e di Sant'Andrea fortificata dal Sanmicheli.

Inoltre, la creazione di Porto Marghera, dove furono trasferiti i cantieri navali a scala industriale, serviti dalle vie rotabili, ha reso i bacini di carenaggio dell'Arsenale adatti solo per attività di manutenzione o riparazione.

Ma, come osservava l'ammiraglio Mario Buracchia nella sua lucidissima ricostruzione delle vicende intercorse fra la consegna dell'Arsenale alla Marina Militare italiana e il 1994, questo "pezzo" di città ha subito un processo insieme esplosivo e implosivo, che testimonia la parabola della triplice valenza ambientale di Venezia, con una chiarezza quasi didattica, attraverso spazi acquei, attrezzature tecniche ed edifici, monumentali, senza paragoni al mondo.

Le quattro nuove sezioni museali, proposte dal Comitato, a complemento del museo odierno, agganciate a precise istituzioni scientifiche italiane o europee, configurano un sistema di attività, conservative espositive restaurative informative e documentarie, che potrebbero, come si diceva all'inizio, instaurare un dialogo fra Arsenale e città, estremamente proficuo per entrambe.

Un dialogo, merita osservare, che, riallacciandosi all'antichissimo trasporto del legname su zattere fluitanti dalle montagne studiato dal Caniato, è simboleggiato dal monumento all'ultimo ammiraglio della Serenissima Angelo Emo (1721-1792) che usando mortai montati su zatteroni speciali bombardò Sfax, nel 1778, costringendo il bey di Tunisi alla resa, forse meglio del fastoso Bucintoro che portava il doge a quello "Sposalizio del mare", col quale Venezia voleva dimostrare a se stessa e al mondo di essere una città di mare, anziché di laguna.



Benedetto Bordone, pianta prospettica della città di Venezia e della laguna, 1528, Venezia, Museo Correr