

Per un museo della civiltà marittima a Venezia

di SAURO GELICHI

Dipartimento di Scienze dell'Antichità e del Vicino Oriente, Università Ca' Foscari di Venezia

Inanzitutto permettetemi di portare un saluto a nome del Dipartimento di Scienze dell'Antichità e del Vicino Oriente e del collegio didattico del corso di laurea in Beni Culturali dell'università Ca' Foscari, due strutture del nostro Ateneo veneziano che hanno promosso, negli ultimi tempi, iniziative strettamente connesse con gli argomenti che oggi vogliamo trattare. Nel primo caso ricordo che si deve al Dipartimento di Scienze dell'Antichità e del Vicino Oriente l'organizzazione del IX Simposio Internazionale di Archeologia Navale (Venezia 2000) e l'istituzione, da quest'anno, di un Corso di formazione in metodologia e tecnica in Archeologia Navale; nel secondo l'attivazione, dopo un modulo già esistente di Archeologia Subacquea, di un insegnamento per il biennio specialistico in Archeologia Marittima. Si tratta di iniziative che vanno nella direzione di coniugare conoscenza e formazione in un settore, quello dell'archeologia navale (o marittima), che in Venezia non può non trovare la sua più pertinente collocazione. Proprio questa pertinente collocazione ci introduce al tema di questa giornata di studi, quello cioè di portare contributi per valorizzare degli spazi (gli Arsenali) attraverso delle funzioni (il museo/i musei) che appaiono quasi scontate, ma che non lo sono, qualora si pensi alla complessità delle

soluzioni espositive e delle tematiche a esse connesse. Un museo della civiltà marittima è quasi naturale, ma quale museo e per contenere che cosa? Prima di tentare di rispondere a questa domanda, almeno nelle forme possibili in questa sede, vorrei rilevare il fatto che, se è forse ovvio pensare a un museo della civiltà marittima a Venezia, meno ovvio è il constatare come una struttura del genere verrebbe a configurarsi come un *unicum* nel panorama museografico nazionale. Niente del genere infatti esiste in Italia. Gli esempi che abbiamo sotto gli occhi (sia di musei espressamente dedicati a imbarcazioni, come quello di Fiumicino, oppure di spazi museali all'interno dei quali sono conservati resti di relitti, imbarcazioni e materiali provenienti da carichi di navi, come il Museo Nazionale di Aquileia, dove si trova la nave romana di Monfalcone, o il Museo Nazionale di Albenga) non sono altro che dei contenitori, il più delle volte malamente adattati, che svolgono quasi l'unica funzione di conservare, e talvolta anche con enormi difficoltà, manufatti e oggetti. Certo, un museo della civiltà marittima dovrà contenere imbarcazioni (e naturalmente, ancora una volta, a Venezia la materia prima non manca, basti pensare anche alle recenti scoperte di San Marco in Boccalama) e potrà ricoverare oggetti che con la storia marittima abbiano a che fare, ma non dovrà risultare solo uno spazio, più o meno asettico, nel quale ricoverare manufatti ingombranti, un luogo destinato alle icone immobili di un passato glorioso e illustre. Ce lo ha fatto capire con grande chiarezza stamani il collega Ole Crumlin-Perdersen, raccontandoci la straordinaria storia del Museo di Roskilde: un luogo dove studio e ricerca convivono con sperimentazione e divulgazione; un luogo dove le navi vichinghe rappresentano il centro di gravità di un complesso museografico dinamico nelle forme e nei modi che riesce a interagire con la collettività. È possibile qualcosa del genere a Venezia? È questo ciò a cui pensiamo?

Sarebbe ingenuo rispondere in maniera semplicisticamente affermativa: Roskilde non è



Campagna di scavo sul Relitto del Vetro, Malamocco 1989

Venezia; e diverso è il contesto sociale e culturale nel quale una struttura del genere verrebbe a collocarsi. Tuttavia questo non significa che l'esempio danese non debba offrirci suggerimenti e indicazioni; innanzitutto per evitare di commettere degli errori. Un primo errore potrebbe essere quello di piegare la nostra idea di museo ai materiali disponibili, agli oggetti che già possediamo; è evidente che non possiamo prescindere da molti di questi (le imbarcazioni scoperte in laguna ad esempio), ma nel contempo uno sforzo non indifferente andrà indirizzato verso la ricerca di cose (reperti, documenti ecc.) al servizio dei percorsi tematici che si vogliono costruire, piuttosto che il contrario. Inoltre un secondo errore che si rischia di commettere è che un tema così generale come quello della civiltà marittima ci porti a immaginare un luogo che contenga tutto quanto appartiene alla storia, peraltro millenaria, della laguna. Individuare preliminarmente percorsi tematici forti e ricercare materiali che possano adeguatamente illustrarli è l'obiettivo primario: per usare una metafora marinara direi che è opportuno navigare in un canale sufficientemente ampio tenendo però la barra del timone ben ferma.

Allora veniamo a qualcuno di questi percorsi tematici che vorrei qui indicare con il semplice scopo di fornire qualche spunto di riflessione per un dibattito futuro.

Il primo (non dico principale) è un percorso che dovrebbe innanzitutto contenere la storia dell'evoluzione della costruzione navale. Sarebbe in questo caso l'unico museo italiano con una sezione del genere. Tra l'altro sono a disposizione resti di un relitto di età romano-imperiale rinvenuto presso gli Alberoni del Lido, che documentano una particolare tecnica di costruzione, quella a "cucitura"; la galea trecentesca di San Marco in Boccalama (più volte richiamata in questa sede), documento unico su una nave lunga destinata all'impiego marittimo, e la "rascona" della stessa località, che costituisce anche questa una testimonianza unica di imbarcazione a fondo piatto destinata all'impiego nelle acque interne. Non vanno poi dimenticati i manoscritti sulla costruzione navale, documentati dal Quattrocento in poi, che costituiscono, insieme a quelli del XVI secolo, quasi il 90% delle fonti note disponibili in materia.

Un secondo percorso potrebbe prevedere una storia della produzione navale, ossia del complesso

sistema che regolava l'approvvigionamento della materia prima (legno, ferro, corda, stoffa ecc.): il suo trasporto, il suo stoccaggio, il suo impiego. Non vanno poi dimenticati i temi della storia della nave come mezzo militare (e peraltro qui abbiamo già un eccellente esempio di Museo Storico Navale, nel quale questi aspetti sono ampiamente presenti), né della nave come ambiente di vita, né infine delle imbarcazioni come mezzo per conoscere e approfondire la storia dei rapporti (economici, di cultura, di civiltà).

E qui mi fermo, anche perché le sollecitazioni potrebbero essere molte altre e perché altra è la sede dove discutere, nel dettaglio, questi aspetti. Ci sono tuttavia altri due punti che vorrei brevemente sollevare. Il primo riguarda la possibilità di creare un luogo all'interno del quale si perpetuino le tecniche antiche: un luogo della tradizione, ma anche della sperimentazione, quando si tenti il recupero di saperi antichi e perduti attraverso il dato materiale. Il secondo aspetto è strettamente collegato con il contenitore. Gli Arsenali di Venezia costituiscono uno dei pochi esempi di complesso cantieristico di epoca rinascimentale ben conservato in Italia: il loro restauro, consapevole delle originarie funzioni, significa già di per sé un contributo alla conoscenza della storia della produzione navale. Per questo motivo sollevo fin da ora un problema che sarà indubbiamente centrale al momento del recupero di queste strutture: il loro contenuto archeologico. Non vi è dubbio che gli Arsenali, in quanto complesso monumentale stratificato e per la vasta area che occupano, costituiscano anche uno dei contesti archeologici tra i più significativi dell'intera città: il loro recupero rappresenta dunque un'occasione irripetibile per un approfondito progetto di intervento archeologico (sui bacini sepolti come sul costruito). Un intervento di questo tipo non sarebbe solo al servizio di un'astratta (anche se necessaria) opera di tutela (e non ho dubbi sulla vigile attenzione dei colleghi della Soprintendenza Archeologica), ma potrebbe essere messo al servizio di un progetto storico-archeologico strutturato e già pensato per divenire esso stesso momento di esposizione: durante l'attività di ricerca, mediante cantieri archeologici aperti e visitabili; dopo l'attività, attraverso gli opportuni segni lasciati sul monumento o ricostruiti mediante idonei strumenti espositivi.