

Un'idea di museo marittimo all'Arsenale

di CARLO BELTRAME

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

Venezia ha una grande occasione da sfruttare, potrebbe infatti ospitare il primo vero grande museo di archeologia e storia marittima d'Italia e del Mediterraneo. È oramai auspicabile che si arrivi, quanto prima, all'istituzione di un museo in grado di raccontare degnamente la storia del rapporto del nostro paese e della nostra città con il mare e, in particolare, la storia dell'evoluzione della costruzione navale mediterranea. Si tratta di compiere un passo importante nel processo di ammodernamento dell'Italia con una visione progettuale che raggiunga e si spinga oltre i percorsi tracciati dai nostri partner europei più avanzati, coprendo così una lacuna che continua a stupire per la vastità delle sue proporzioni sia dal punto di vista culturale che della valorizzazione del patrimonio archeologico. L'universo di informazioni accumulate sulla base dei dati archeologici e delle fonti scritte e iconografiche attende di essere divulgato attraverso una formula museale. Questa non potrà certo ridursi a un'esposizione di raccolte antiquariali e neppure a un semplice contenitore di relitti di navi: i carichi, le attrezzature, le suppellettili di bordo e gli scafi di navi dovranno svolgere un ruolo illustrativo ai vari racconti narrati con percorsi interni al museo. Uno dei percorsi tematici che potrebbe essere offerto alla scelta del visitatore e che potrebbe intrecciarsi con altri itinerari, secondo un'idea suggerita da Valeriano Pastor, non potrà non riguardare la storia della costruzione navale. In questa sede, per la prima volta a livello mediterraneo, potrebbe essere raccontata didatticamente la storia della nave e delle imbarcazioni minori e potrebbe essere illustrato lo stato delle conoscenze sul lento passaggio che ha rivoluzionato la concezione costruttiva, ossia quello dalla tecnica di costruzione su guscio a quella su scheletro nonché l'ulteriore passaggio, in età moderna, alla progettazione grafica della nave. A volte si ha la sensazione che nel nostro paese ci si sia dimenticati dell'importanza storica della nave,

un manufatto che, prima dell'avvento del trasporto su rotaia e su gomma, rappresentava sicuramente il mezzo più veloce, sicuro, comodo ed economico e che costituiva il veicolo primario dello sviluppo commerciale delle nostre antiche repubbliche marinare. Un mezzo che, fino a pochi decenni fa, ha rappresentato la massima espressione della tecnologia. Un manufatto che pervadeva ogni aspetto della società: dalla politica alla religione. Molti altri potrebbero essere i percorsi interni al museo: da quello della nave come mezzo di trasporto di merci, che offrirebbe l'occasione per raccontare la storia del ruolo commerciale di Venezia, a quello della nave come macchina militare, per non parlare di quello della nave come "microcosmo" nel quale gli imbarcati erano costretti a vivere in poco spazio e in condizioni igieniche malsane, anche per lunghi periodi.

Altri ovvi percorsi potrebbero essere quelli in grado di raccontare la storia dell'evoluzione urbanistica dell'Arsenale, del suo rapporto con il resto della città e della vita all'interno di questo complesso architettonico: una sorta di città nella città, in teoria molto chiusa, ma in realtà molto più permeabile di quel che si scrive. Un complesso architettonico che è stato, comunque, il cuore pulsante di Venezia per secoli. Questi e altri percorsi interni non potranno però non avere il loro naturale proseguimento all'esterno del contenitore museale, delimitato dalla cinta muraria dell'Arsenale, ma non solo. Intendo dire che il racconto della storia marittima di Venezia non potrà ignorare i cantieri privati dove le imbarcazioni e le navi tonde venivano prodotte anche in concorrenza con la fabbrica statale.

Ma rimanendo *intra moenia*, il visitatore dovrà essere messo nelle condizioni di poter uscire da una fruizione passiva del museo per entrare a contatto con la complessa organizzazione impegnata nella raccolta e nell'elaborazione delle informazioni che hanno permesso la composizione dei racconti appena citati. L'itinerario, infatti, dovrebbe prevedere una visita ai laboratori che in Arsenale potrebbero sorgere e dove, come a Roskilde,



Insegna dell'arte dei marangoni da nave, 1517, Venezia, Museo Correr, cl. I, n. 2108

potrebbero essere documentati e analizzati i resti dei relitti prima di essere inviati al restauro. Ossia laboratori di disegno e documentazione fotografica. Ma suggestiva potrebbe essere anche la possibilità di permettere di visitare il laboratorio di conservazione del legno bagnato (cosa, ad esempio, non possibile a Roskilde, in quanto il centro di restauro è situato in un'altra cittadina). Si tratterebbe del primo laboratorio di restauro di relitti in Italia, struttura di cui abbiamo un urgente bisogno non solo in vista del recupero delle imbarcazioni di Boccalama, ma anche dei già scavati (almeno in parte) relitti di Pisa e Olbia, circa una ventina di navi in tutto, o di eventuali altri recuperi, come quello della fusta veneziana di Lazise. Sarebbe l'occasione non solo per creare il primo laboratorio specializzato al servizio dell'intero paese, cosa peraltro già proposta dall'Ammiraglio Pagnottella, ma anche per formare, con l'aiuto di competenze estere – e come non pensare già da ora a Ole Crumlin-Pedersen del Centre for Maritime Archaeology di Roskilde e al suo staff –, i primi tecnici del Ministero per i Beni e le Attività Culturali in grado di condurre a termine, seguendo metodologie affidabili e non rischiose e inconcludenti sperimentazioni, la complessa

operazione di restauro di un relitto antico. All'esterno del museo, imitando il modello danese, la parte da leone dovrebbe svolgerla l'archeologia sperimentale. Potrebbe essere realizzato il primo parco di archeologia marittima del Mediterraneo. Il visitatore dovrebbe immergersi nell'ambiente odorante di pece dei cantieri navali operativi; nei tesoni, potrebbero essere riprodotte le navi ricostruite a tavolino sulla base dello studio dei relitti, delle fonti iconografiche ed etnografiche. In attesa della galea trecentesca, sarebbe già possibile ricostruire la prima nave da carico romana, quella del mare di Grado, il cui studio ricostruttivo è già a buon punto.

Potrebbe inoltre offrire l'occasione per attivare progetti di archeologia navale sperimentale in maniera scientifica mettendo all'opera artigiani in grado di riprodurre corde, chiodi, vele, remi ecc. all'interno di botteghe specializzate. Ricordo che proprio l'Arsenale, in occasione della mostra geografica internazionale del 1881, fu luogo di un'importante e poco nota prova di archeologia sperimentale, su iniziativa dell'ammiraglio Fincati che fece costruire dieci banchi di voga con trenta remi per "testare" la tecnica di voga sulle galere. Mi permetto di lanciare l'idea che l'attività di

costruzione di repliche naviganti di navi antiche potrebbe coinvolgere gli allievi del corso per carpentieri navali organizzato dall'associazione italiana maestri d'ascia. Alcuni di questi giovani apprendisti, una volta acquisita un'adeguata formazione, potrebbero essere integrati nella stessa struttura museale per produrre non solo imbarcazioni antiche ma anche legni più recenti magari su commissioni di musei o privati, proprio come avviene a Roskilde. Insomma, il cantiere museale potrebbe inserirsi nel mercato con la sua attività legata alla ricostruzione o al restauro di navi di legno. Dopo il varo, le navi potrebbero rappresentare un'attrattiva eccezionale per i visitatori a cui sarebbe data la possibilità di vivere un'esperienza di navigazione a vela o di voga. Già ora d'altronde, l'Arsenale potrebbe ospitare le preziose testimonianze ancora conservate di imbarcazioni tradizionali naviganti, imbarcazioni che avrebbero il loro habitat naturale sotto le capriate delle gaggiandre.

Questo genere di attività, di sicuro introito e garanzie occupazionali, potrebbe essere gestita da remiere e sodalizi velistici. Ma naturalmente, alle finalità didattiche dovrebbe accompagnarsi la sperimentazione che, avviata nel cantiere, avrebbe il suo logico proseguimento sull'acqua.

Documentazione, studio e sperimentazione, come insegna ancora una volta il modello danese, dovranno essere portate avanti da un'istituzione di ricerca specializzata collegata al museo. E qui, come non pensare alle università e al CNR magari

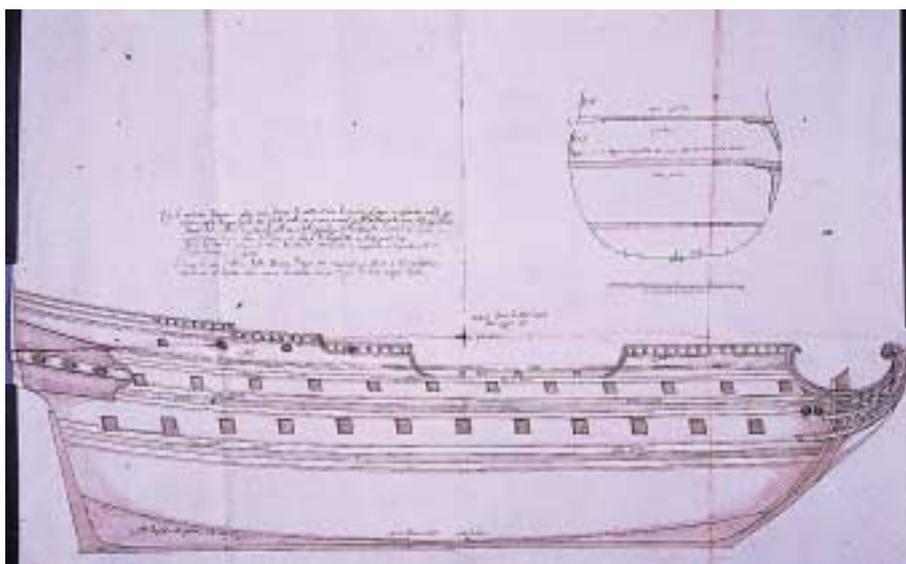
consociati per collaborare all'interno di un unico centro di ricerca?

In sintesi, ricerca e sperimentazione per lo studio dell'archeologia marittima, didattica museale, attività produttiva, formazione di artigiani e attrattiva turistica potrebbero sposarsi in maniera naturale e tutt'altro che forzata garantendo all'Arsenale un futuro di *leadership* sia culturale che di artigianato cantieristico; ciò non solo rilancerebbe l'immagine dell'antico Arsenale senza snaturarlo, ma avrebbe anche una buona ricaduta economica sia all'interno che all'esterno del complesso architettonico.

In un simile contesto, sarebbe agevole per il nuovo centro di ricerca veneziano assumere un ruolo primario in ambito internazionale, divenendo un punto di riferimento permanente per l'interscambio tecnico-culturale tra gli addetti che lavorano ai diversi scavi archeologici sparsi nell'area mediterranea.

Per concludere, mi si permetta di dire che la valorizzazione di questo complesso architettonico e della sua storia è un atto oramai necessario.

Altrettanto necessario però è non dimenticare di tutelarne la natura originaria, ossia di luogo di costruzione e di ricovero navale. E proprio nello spirito di rispetto della storia di questo monumento, non dobbiamo lasciarci sfuggire l'occasione per creare un grande polo culturale marittimo come luogo di ricerca, salvaguardia e trasmissione della storia dell'uomo sul mare.



Profilo e sezione di vascello, 1694, ASVE, Senato, Mar, f. 715