

# La rivitalizzazione del patrimonio marittimo danese: l'esperienza di Roskilde\*

di OLE CRUMLIN-PEDERSEN

Centre for Maritime Archaeology, Roskilde, Danimarca

**A**lcune regioni e città, in passato come ai giorni nostri, si sono sviluppate fino a diventare dei centri marittimi di grande rilevanza. Tale processo è sempre stato la conseguenza di specifici fattori economici e politici, oltre che della favorevole posizione geografica. Con il modificarsi delle condizioni, nacquero nuovi centri, i quali presero il posto dei vecchi. E questo è ancora vero ai giorni nostri, poiché le condizioni della marineria sono cambiate in maniera drastica, trasformando quelli che prima erano bacini, banchine, magazzini e laboratori, e anche basi navali vivaci in zone abbandonate.

Si tratta di un processo fortemente sentito nelle antiche città portuali, in Europa e in America. Gli urbanisti si trovano così confrontati alla sfida di modificare le vecchie strutture portuali lungo i waterfront in nuove zone attrattive, riutilizzando alcuni dei vecchi edifici e trasformandoli in abitazioni e uffici, ma anche in edifici a scopi ricreativi. Nella maggior parte dei casi, le prospettive delineate per un nuovo sviluppo del waterfront comprendono animate iniziative intorno a pittoresche navi a vela o a vecchi piroscafi ormeggiati alle banchine, mentre in uno degli edifici viene allestito un museo del mare.

Nell'attuazione di questo scenario, tuttavia, si incontrano vari problemi, che collegano appartamenti costosi e uffici prestigiosi alle attività museali. Nella maggior parte dei paesi, i musei sono gestiti con budget ridotti, spesso con il contributo di volontari che aiutano in compiti pratici, compresa la manutenzione di eventuali navi museo. Esistono pochi casi che godono di un relativo successo quando la combinazione è quella di cui abbiamo appena parlato, e possiamo portare ad esempio Portsmouth e Bristol in Inghilterra e South Street Seaport a New York. Ma un grande veliero o un piroscavo di solito non bastano a ricreare la vecchia "atmosfera del porto", e i lavori di

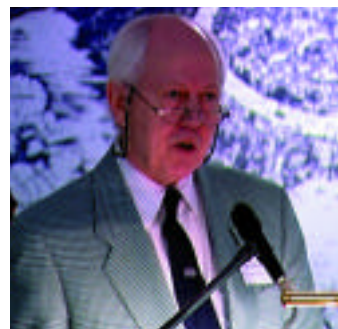
manutenzione di navi di questo tipo richiedono molto più denaro, forza lavoro e spazi per i "lavori sporchi" di quanti di solito siano a disposizione di un museo.

D'altro canto, l'idea della rivitalizzazione di vecchie strutture del waterfront, come qui a Venezia, concentrandosi in maniera particolare sulla prospettiva storica e sulla conservazione degli elementi del patrimonio marittimo, è chiaramente un'ottima idea. E in questo caso l'esperienza danese può avere una certa rilevanza per voi, per quanto riguarda la scelta da fare.

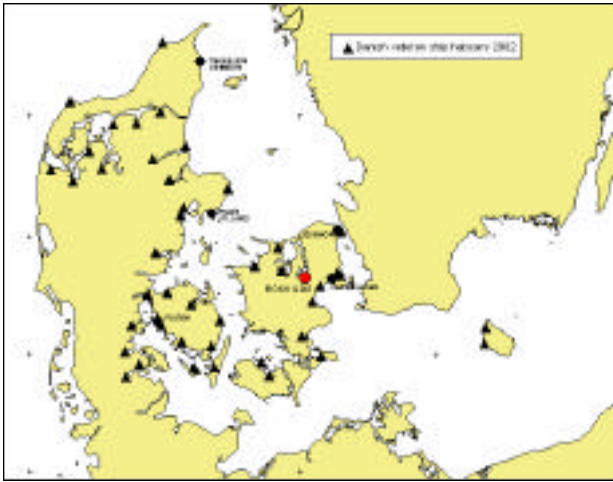
Per rinfrescarvi un po' la geografia dell'Europa settentrionale, guardate la carta geografica. Essa dimostra la posizione strategica della Danimarca, in quanto soglia che deve oltrepassare ogni nave che viaggia tra il Mar Baltico e il Mare del Nord. Si tratta inoltre di un passaggio obbligato tra la penisola scandinava e l'Europa centrale.

Contemporaneamente, ogni comunicazione tra varie zone del paese è dipesa dal trasporto via acqua fino in tempi recenti. Perciò, il settore navale è stato una delle preoccupazioni chiave per la Danimarca, dalla preistoria fino al secolo scorso, quando furono costruite le ferrovie, le autostrade e i ponti, i quali spostarono la maggior parte del trasporto sulle rotte terrestri. Più recentemente, l'arsenale di Copenhagen, Holmen, che risale ad alcuni secoli orsono, è stato abbandonato dalla Marina, creando così una situazione che in un certo qual modo è simile alla situazione veneziana.

Nei primi anni settanta, prima che la Marina prendesse la decisione definitiva di abbandonare Holmen, come sede principale, fu avanzata la proposta di utilizzare una parte dell'area e i vecchi edifici che vi si trovavano, per creare un Centro Storico Marittimo, nel cuore del waterfront di



\* Traduzione dall'inglese di Carla Toffolo.



**La posizione strategica della Danimarca nell'Europa settentrionale**

Copenhagen. Gli elementi necessari alla realizzazione della proposta erano disponibili, avevano soltanto bisogno di una base comune a Holmen e che le loro attività fossero coordinate. Le figure principali che si era suggerito di coinvolgere nel programma, erano:

- il Museo Navale Danese, un'istituzione privata, con una notevole collezione di vecchi modellini e altro, che cercava una sede;
- la grande fregata a vela *Jylland*, varata nel 1860, di proprietà di un'associazione di salvaguardia, la quale aveva bisogno di un importante restauro e di un attracco permanente;
- due navi-scuola a tre alberi con vele quadre, la *Danmark* e la *Georg Stage*, impegnate nella formazione di base dei marinai;
- la nave museo *Fulton*, una goletta a tre alberi, costruita nel 1915 e di proprietà del Museo Nazionale;
- una flotta sempre più numerosa di navi d'epoca, appartenenti ad associazioni di salvaguardia o a privati, alla ricerca di una sede.
- altri partner possibili potevano essere le biblioteche navali e marittime di Copenhagen e il Museo Marittimo Danese di Elsinore, ospitato nel Castello di Kronborg, privo di supporti tecnici, tra i quali l'elettricità.

Purtroppo, la Marina danese non era interessata al dialogo. Temeva che l'interesse pubblico per quella che era stata la sua sede storica avrebbe condotto ad altri programmi per acquisire l'area con altri scopi, mentre la Marina desiderava rimanere comunque per sempre a Copenhagen. Perciò, all'epoca, si dovette lasciar perder il

progetto per il centro di Holmen. Oggi, trent'anni più tardi, la scena è essenzialmente diversa, dopo che sono state create nuove basi navali in altre regioni del paese. Attualmente non vi sono attività di tipo navale nella zona di Holmen, non esiste un masterplan per lo sviluppo degli edifici navali storici e gli elementi che sarebbero potuti entrare a far parte di un centro per la storia del mare unico sono stati disseminati in tutto il paese, poiché sono state trovate soluzioni singole per ognuno di essi:

- il Museo Navale ora si trova in un'altra zona di Copenhagen;
- la fregata *Jylland* è stata restaurata, e si trova, estrapolata dal suo contesto, permanentemente ormeggiata a Ebeltoft, nello Jutland;
- la base della nave scuola *Danmark* è stata spostata in una delle nuove basi navali, Frederikshavn;
- le navi d'epoca hanno ora una loro organizzazione, TS, ed è stata loro offerta la possibilità di ormeggiare e di godere delle strutture portuali gratuitamente in vari porti danesi;
- la nave del Museo Nazionale, la *Fulton*, ha trovato una base permanente ad Assens, sull'isola di Funen, mentre altre navi appartenenti al museo sono ormeggiate a Copenhagen e Roskilde;
- il Museo Marittimo, ha raccolto fondi per installare un impianto elettrico nel castello, ma attualmente si sta preparando a traslocare, in modo da avere più spazio;
- a Roskilde è stato creato un centro per la ricerca archeologica navale a vocazione internazionale con il Museo delle Navi Vichinghe e l'Istituto di Archeologia Marina del Museo Nazionale. Qui la ricerca sulle navi preistoriche e medioevali va di pari passo con la presentazione di cinque navi vichinghe provenienti da Skuldelev, con vaste attività archeologiche sperimentali riguardanti la ricostruzione di navi vichinghe, e con molti tipi di imbarcazioni tradizionali nordiche, ampiamente utilizzate dal museo per le scolaresche e i visitatori.

In questo modo, i singoli elementi del piano originale di Holmen hanno trovato ognuno una soluzione che garantisce la loro sopravvivenza, ma Copenhagen aveva perso l'occasione di attuare una soluzione completa che avrebbe messo in luce la storia marittima della città chiamata *København*, ossia "il porto dei mercanti", e che sarebbe stata

un'attrattiva della città per tutti i turisti. Perciò il caso di Copenhagen e la mancanza di un masterplan possono essere di avvertimento a chiunque progetti le zone del waterfront di grandi città e voglia includere vecchie navi e altri elementi del patrimonio marittimo nei loro programmi di sviluppo. Questi elementi sono importanti per conservare ciò che si trova nella zona e per sottolinearne il carattere storico, oltre all'autenticità. È perciò essenziale iniziare con un masterplan. Il piano deve essere accettato e sostenuto dalle autorità pubbliche competenti, e, allo stesso tempo, deve tenere conto delle necessità specifiche e delle caratteristiche organizzative di queste attività. Molti si diletano osservando le attività che si svolgono attorno alle vecchie navi e alle mostre di manufatti storici, ma pochi enti sono disposti a spendere più denaro di quanto non sia strettamente necessario per gli stipendi di marinai, artigiani, conservatori, curatori e guardiani necessari affinché tali attività siano svolte in maniera assolutamente professionale. Perciò gli elementi dell'esperienza danese possono essere ancora una volta interessanti per voi, nonostante le sue caratteristiche decentrate senza un masterplan. Il fatto che fino ad ora abbiamo potuto trovare soluzioni singole per la conservazione e presentazione di questi elementi del patrimonio marittimo – e questo riguarda le navi di provenienza archeologica, come le navi ormeggiate o in uso – si spiega con una combinazione di svariati fattori che hanno condotto al successo:

- in Danimarca esiste un forte interesse pubblico per le vecchie navi e la storia marittima. Questo è il punto di partenza di un'attiva partecipazione pubblica nei progetti riguardanti le navi tradizionali restaurate e varate come charter o come parte di attività del tempo libero;
- le ditte e le fondazioni danesi sono fortemente interessate a sostenere lo scavo, la conservazione, e il restauro di navi storiche e antiche. Di conseguenza, numerose navi storiche sono state oggetto di ricerche archeologiche e le più recenti sono state restaurate e date al Museo Nazionale o ad altre istituzioni;
- da trent'anni ormai, la goletta-museo *Fulton* viene utilizzata in un programma che prevede crociere di una settimana con scolaresche e con giovani inseriti in progetti di reinserimento sociale. E si tratta di un progetto popolare e di successo;

- la fregata *Jylland* è stata completamente restaurata e ha uno staff di maestri d'ascia e gabbieri che si occupano continuamente della sua manutenzione. Il personale è remunerato con i ricavi ottenuti dai biglietti d'ingresso dei numerosi visitatori;
- la posizione ufficiale nei confronti dei sommozzatori sportivi interessati all'archeologia è positiva; e ogni anno un gruppo di archeologi si occupa della formazione di circa 20 sommozzatori nel campo dell'inventariazione e protezione dei ritrovamenti archeologici sottomarini nelle acque danesi;
- sin dagli anni sessanta, il Museo Nazionale Danese ha ufficialmente attuato la politica di far fronte alle sfide poste dagli scavi e dalla conservazione di parti selezionate del nostro patrimonio marino sommerso. Questo ha portato alla creazione del Museo delle Navi Vichinghe nel 1969 e al Centro di Ricerca Archeologica Marina nel 1993. Entrambe le istituzioni si trovano a Roskilde. Le strutture di Brede sono state costruite in modo da avere un luogo dove conservare i numerosi oggetti di legno esistenti e un'adeguata struttura di documentazione è stata installata a Roskilde;
- il Museo delle Navi Vichinghe ha messo a punto un programma per lo studio e la conservazione degli antichi mestieri legati alla costruzione delle navi, alla fabbricazione delle funi e delle vele. Questi mestieri sono attivamente praticati all'isola del Museo di Roskilde da parte di un gruppo di abili artigiani che costruiscono delle repliche delle navi vichinghe per motivi di studio e affinché gruppi di volontari possano utilizzarle. I visitatori e le scolaresche possono navigare sulle imbarcazioni tradizionali nordiche che assomigliano molto alle navi dell'epoca dei vichinghi.

In breve, tali risultati positivi sono stati raggiunti come conseguenza di una combinazione di successo di svariati fattori, quali determinate attività da parte di alcuni musei, ricche donazioni provenienti da fondazioni e gli sforzi ben coordinati di gruppi di amatori pieni di risorse, interessati a partecipare alla conservazione del patrimonio marittimo.

Il Centro di Archeologia Marina di Roskilde è stato costruito in circa quarant'anni per trattare i vari ritrovamenti fatti nelle acque danesi e per raccogliere una piccola flotta di navi museo. Il



### ***Il Centro di Archeologia Marina di Roskilde***

centro è stato creato in conseguenza dell'esplicita volontà di conservare e presentare elementi della nostra ricca storia marittima.

Tutto iniziò nel 1962, quando il Museo Nazionale prese l'iniziativa di condurre degli scavi per recuperare le cinque navi vichinghe risalenti all'undicesimo secolo a Skuldelev. Esse erano già state studiate dai sommozzatori del museo negli anni compresi fra il 1957 e il 1959. Gli scavi si svolsero all'interno di un'intercapedine stagna nel mezzo del fiordo, dove le navi erano state affondate per bloccare alle navi nemiche una delle vie di navigazione verso Roskilde. Il sito poteva essere raggiunto unicamente in barca, e pur tuttavia gli scavi furono visitati da non meno di 30.000 persone, condotte sul luogo da un traghetto durante il breve periodo di durata degli scavi. Questo fu un primo esempio del grande interesse del pubblico per le navi vichinghe.

Le varie città intorno al fiordo fecero a gara per offrire il sito migliore dove costruire un museo che ospitasse le navi. Fu scelta l'antica città reale di Roskilde, e il museo fu costruito sul waterfront, messo a disposizione dalla città, la quale contribuì anche ai costi per la costruzione del museo stesso.

Nel frattempo il legname delle navi fu attentamente inventariato e conservato presso il Servizio per la conservazione del Museo Nazionale. Le aziende e le fondazioni danesi avevano sostenuto gli scavi e contribuirono in maniera consistente ai costi di conservazione e costruzione dell'edificio per le navi vichinghe, che doveva diventare un museo "figlio" del Museo Nazionale.

Il museo fu ufficialmente inaugurato dal re di Danimarca nel 1969, in un'epoca in cui soltanto una delle navi era stata parzialmente restaurata per essere esposta. L'idea era quella di offrire ai visitatori del museo la possibilità di assistere allo svolgersi dei lavori e al montaggio delle navi dopo che erano state restaurate. Le parti delle navi che non si erano conservate in modo tale da permetterne lo scavo non furono ricostruite, ma le linee di queste parti furono segnate da sottili corsie metalliche che davano un'idea della chiglia originale.

Sin dall'inizio si fece strada l'intenzione di incrementare questo tipo di esposizione delle navi nel museo con delle copie in scala reale delle navi meglio conservate, realizzate secondo gli originali principi di costruzione e che sarebbero state

attraccate all'esterno, davanti alle grandi finestre di fronte al fiordo. Un altro elemento del programma di partenza prevedeva di acquisire un certo numero di imbarcazioni del nord e di metterle a disposizione dei visitatori per una gita sul fiordo. Il terzo elemento era il desiderio di poter conservare una delle tradizionali golette baltiche e, infine, il museo doveva essere una base per le ricerche archeologiche in altri siti dove si trovavano antiche navi, dighe ecc. e per la pubblicazione di quanto era stato trovato in occasione di tali ricerche.

Ora, trent'anni più tardi, queste idee sono state tutte messe in pratica. In realtà le aspettative sono state più che soddisfatte. Le cinque navi di Skuldelev sono state tutte restaurate nel museo e il personale del museo stesso ha riprodotto le navi in scala reale secondo gli elevati standard di costruzione del passato. Sono stati condotti dei test per valutare l'idoneità alla navigazione delle navi e la loro capacità ad orzare.

Ognuna delle riproduzioni è seguita, per quanto riguarda la manutenzione e l'utilizzo dell'imbarcazione secondo i più elevati standard di sicurezza, da un gruppo di volontari. L'ultima delle cinque navi di Skuldelev, il *drakkar*, lunga 30 m, è attualmente in costruzione al museo, grazie ai finanziamenti dei fabbricanti danesi di birra. Il *drakkar* originale era stato costruito nel 1042 nella Dublino vichinga, in Irlanda. Prevediamo di varare la nave nel 2004 e di andare in Irlanda con questa imbarcazione. Sono state fatte delle riproduzioni di queste navi anche altrove e una riproduzione dello Skuldelev 1, un *knorr* d'alto mare, originariamente costruito in Norvegia, circumnavigò il globo negli anni tra il 1982 e il 1984. È stata l'unica nave priva di ponte ad averlo mai fatto, a riprova degli elevati livelli raggiunti dalla cantieristica vichinga e dell'autenticità della nostra ricostruzione di una chiglia e dell'equipaggiamento della nave originale. Il Museo delle Navi Vichinghe custodisce attualmente circa 30 navi funzionanti, costruite nel corso dell'ultimo secolo, e in molti casi al solo scopo di essere utilizzate nell'ambito del programma educativo del museo e dai visitatori del museo. Così migliaia di scolari ogni anno fanno una gita sul fiordo con remi e vele, e, in alcuni casi, il programma prevede anche la pesca e il campeggio. Al fine di disporre di istruttori competenti a bordo di ogni imbarcazione, abbiamo organizzato un corso per i giovani di entrambi i sessi per insegnare loro come muoversi, quali sono le procedure di sicurezza e gli elementi della storia naturale e

culturale relativa alle imbarcazioni e alle acque nelle quali navigano.

I tentativi fatti dal Museo Nazionale di conservare una parte delle navi leggermente più grandi per le nuove generazioni hanno anch'essi avuto un inatteso successo, visto che ora il museo possiede due golette, un *ketch*, uno *sloop*, una nave faro e una grande chiatta. Attualmente una di queste navi è ormeggiata a Roskilde, mentre la maggior parte delle altre navi sono di norma ormeggiate a una vecchia banchina nel centro di Copenhagen. La zona è stata trasformata in un porto per velieri, creando una bella armonia tra le vecchie case e le navi di proprietà di privati, oltre alle navi del museo.

Con l'intensificarsi dell'attività di costruzione di imbarcazioni del Museo delle Navi Vichinghe e con l'aumentare del numero di imbarcazioni e navi acquisite e utilizzate sul fiordo, divenne evidente la necessità di strutture portuali e cantieristiche per imbarcazioni minori. Dunque, furono stanziati dei fondi per scavare un'area tra l'edificio che ospita il museo e il piccolo porto di Roskilde, per creare un'isola del Museo e un porto protetto. Questo progetto fu condotto nell'ambito di un più ampio progetto per trasformare la zona portuale da un luogo privo di vivacità, in cui si trovavano un impianto fognario e un'officina del gas abbandonata, in una zona della città estremamente attrattiva, dove si svolgessero attività culturali e si trovassero ristoranti e alberghi. I lavori furono finanziati dalla città e dalla contea di Roskilde ma anche da altre fonti.

Durante le operazioni di scavo del porto del museo, furono individuati almeno nove relitti di navi medioevali, i quali furono oggetto di scavi nel 1996-1997. Si trattava di resti di navi naufragate in occasioni diverse tra l'XI e il XIV secolo, mentre erano attraccate in una posizione esposta lontano dalla spiaggia, in un periodo in cui non esisteva un porto protetto. Cosa interessante, la più antica di queste navi era contemporanea alle navi di Skuldelev custodite nel museo, e risalenti alla prima metà dell'XI secolo. Questa nave, denominata Roskilde 6, era un vero e proprio *drakkar*, lungo, in origine, 36 m. Si trattava della più grande delle famose navi da guerra vichinghe mai ritrovata. I legni di queste navi sono ora dettagliatamente inventariati nel laboratorio di documentazione di Roskilde, con metodi tradizionali e anche con nuovi metodi sperimentali. Per farlo, è stato necessario sviluppare nuovi metodi di documentazione che

permettessero un'accurata analisi di tutte le caratteristiche di ogni nave, poiché esse si ritrovano nella scelta del legno, nei principi costruttivi, nelle riparazioni e nelle modifiche. Queste osservazioni rappresentano la base di un'interessante presentazione del *background* storico di ogni nave. Attualmente sono in corso di studio alcuni progetti per un allargamento del Museo delle Navi Vichinghe, con lo scopo di accogliere una parte dei ritrovamenti relativi a queste e ad altre navi. Essi possono illustrare la maggior parte dei tipi di imbarcazioni medioevali in uso nell'Europa settentrionale, che sono stati trovati e scavati nelle acque danesi. Le navi di Roskilde saranno conservate presso il laboratorio di restauro del Museo Nazionale. Questo laboratorio dispone della più grande capacità, nell'Europa del Nord, per il trattamento sottovuoto dei ritrovamenti organici. Tali ritrovamenti saranno trattati secondo i tempi necessari per poter essere successivamente esposti con un numero notevole di altre navi medioevali che sono state scavate dal gruppo di Roskilde da quando tutto è cominciato, nel 1962.

Nel 1993 abbiamo avuto la fortuna di ottenere dei finanziamenti dalla neonata Fondazione Nazionale Danese per la Ricerca, al fine di creare il Centro di Ricerca di Roskilde per l'Archeologia Marina come *joint-venture* del Museo Nazionale e del Museo delle Navi Vichinghe. Il sostegno è destinato a durare dieci anni e a coprire interamente le spese per un ambizioso programma di ricerca e di pubblicazione, che copra tutti gli aspetti delle navi e dell'andar per mare durante l'epoca preistorica e il medioevo, come anche la tecnologia sottomarina e le tecniche di documentazione. Ora abbiamo un gruppo internazionale di studiosi, tra cui ci sono degli archeologi, degli storici, degli architetti navali e dei restauratori che lavorano, nel periodo successivo al dottorato o al Ph.D., sul trattamento dei dati ottenuti da nuovi e vecchi ritrovamenti navali e in siti marini nell'Europa settentrionale. Essi, tuttavia, vengono anche ingaggiati in qualità di consulenti per progetti simili altrove. Questo periodo si concluderà il prossimo anno e stiamo attualmente cercando il modo di continuare le nostre attività di ricerca a Roskilde nei prossimi

anni. Personalmente mi sto concentrando su una pubblicazione, in qualità di curatore, per la collana "Ships & Boats of the North" (Navi e barche del nord) che fornisce descrizioni e analisi autorevoli riguardo ai nostri ritrovamenti e alla nostra esperienza relativamente alle riproduzioni. Nei prossimi anni ci attendiamo di pubblicare ogni anno 2-3 grandi monografie in questa collana, in modo da coprire l'ampia gamma di ritrovamenti effettuati all'interno del nostro programma di ricerca. Nell'ultimo numero (il 17) della "Maritime Archaeology Newsletter from Roskilde" (Bollettino di Archeologia Marina di Roskilde) viene fornita una panoramica dei numerosi progetti tecnici e archeologici relativi alle navi.

Auspico che questa breve presentazione della situazione danese per quanto riguarda l'archeologia marina e la conservazione delle navi possa darvi qualche idea per il futuro a proposito degli attuali piani di sviluppo dello storico Arsenale di Venezia. Per me, le parole chiave in una tale avventura sono:

- prendete come punto di partenza il fascino che esercitano le vecchie navi su molti uomini e donne (di ogni età);
- fate sì che, in fase progettuale, ciò interagisca tra i professionisti che lavorano al museo e i non-professionisti, interessati e pieni di risorse, e gli sponsor. Le tre parti sono necessarie come punto di partenza per prendere decisioni ufficiali a proposito dell'intero piano per l'uso futuro dell'Arsenale;
- accertatevi che siano disponibili le risorse necessarie affinché il progetto sia realizzato come si deve. Quando creerete un nuovo centro di archeologia marina qui al fine di recuperare, documentare, conservare ed esporre i relitti provenienti dalla laguna, dovrete creare un laboratorio di restauro in grado di trattare, secondo gli standard più elevati, il legno di queste e altre navi. Prima del restauro è fondamentale mettere a punto la necessaria documentazione, cosicché sarete in grado di preparare la ricostruzione, l'analisi, la pubblicazione e l'esposizione secondo gli standard internazionali.