

UNA VISITA AL MUSEO STORICO NAVALE DI VENEZIA

Albert CAMPANERA I ROVIRA



ESULTA curioso que en Italia, país por antonomasia de museos, el aspecto naval esté tan marginado; la popular bota cuna durante siglos de prestigiosas republicas marineras, como Amalfi, Génova, Pisa y Venezia (1), como bien recuerdan los cuarteles del actual torrotito de la Marina Militare italiana, cuentan solamente con cuatro museos de entidad, situados en Venezia, La Spezia, Génova y Milán, frente a los 21 museos existentes en España.

Pero entre todos éstos, sin duda alguna el Storico Navale di Venezia es el más importante, y no solamente por ser propiedad de la Marina Militare, sino porque contiene una de las más importantes colecciones de objetos navales jamás reunidos.

Su origen no deja de ser curioso, puesto que con la desaparición de la Serenísima República de Venezia en 1797, por obra y gracia de Napoleón Bonaparte, que obligó al último *dux* (2) Ludovico Manin a la abdicación, éste la cedió a sus entonces aliados austriacos, quienes en 1815 tuvieron la idea de reunir los restos de la Marina veneciana y crear un museo histórico naval, situándolo en el interior del Arsenal (3).

Sin embargo, esta idea se remonta a principios del siglo XVI, cuando ante la necesidad de custodiar los modelos de las naves en construcción, los conocidos medios cascos tomados como plantilla, se escogió para dicha función un pequeño edificio que recibió el nombre de Casa dei Modelli, en la práctica un almacén con los modelos de las formas de construcción, dado que la delineación de las embarcaciones no aparece hasta el siglo XVIII, como bien refleja el marqués de la Victoria en su famoso álbum, sito en el museo Naval de Madrid.

El *Arsenale*, tal como les gusta llamarlo a los italianos, era un importante complejo reducido hoy en día a la categoría de mera estación naval (4), sobre

(1) A lo largo de este artículo, se respeta la grafía original italiana.

(2) Del latín *dux*, que significa magistrado supremo, elegido con carácter vitalicio, conocido también con el nombre de dogo.

(3) La palabra arsenal deriva del árabe *darsina'a*, es decir, casa de industria.

(4) Actualmente la cesión del *Arsenale* al ayuntamiento de la ciudad es una mera cuestión de tiempo; mientras tanto se está trabajando en el mismo en la restauración de dos embarcacio-



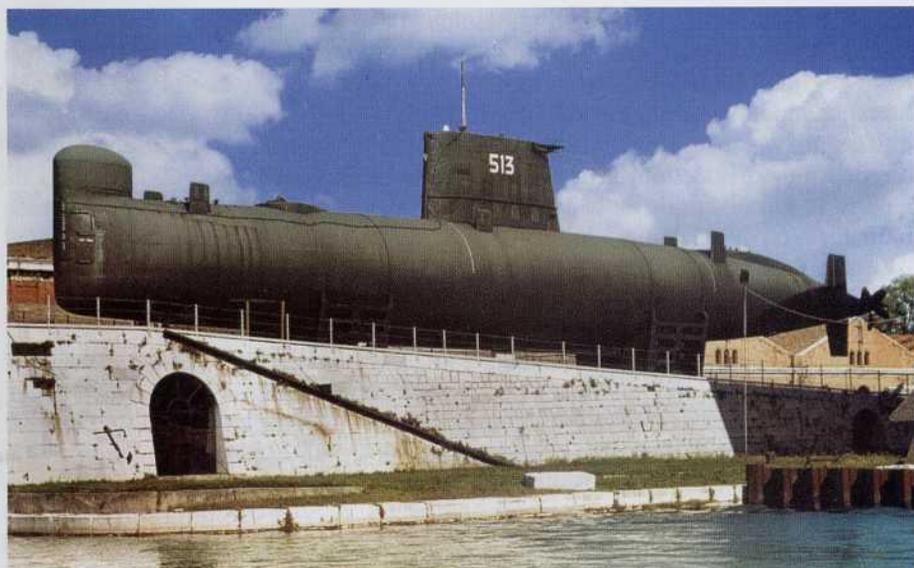
Vista general de la fachada principal. El museo se encuentra situado en el campo de San Biagio, en la orilla misma del canal de San Marco en la Riva Ca di Dio, flanqueado en ambas bandas por los canales del Arsenal y de la Tana, en la zona llamada Castello.

el que se asentó el poder de Venecia, iniciándose la construcción del mismo en el siglo XII, ampliado en el XIV y el XVI, convirtiéndose en el astillero naval más grande de aquel tiempo, en competencia con las Reales Atarazanas de Barcelona, otra de los grandes.

En el siglo XVI, su época de mayor esplendor, contaba con más de 16.000 trabajadores, introduciendo en Europa el sistema de la construcción en cadena, hasta el punto que en 1574 los *arsenalotti*, mote con el que eran conocidas todas las personas que laboraban en él, fueron capaces de construir una galera totalmente equipada en el curso de un festín ofrecido al rey Enrique III de Francia.

De hecho, el *Arsenale* constituía una ciudad dentro de otra ciudad, ocupando buena parte del sureste de la isla de Venecia, languideciendo paulatinamente al igual que la República, estimándose en menos de 1.000 obreros los que trabajaban en el mismo a finales del siglo XVIII, hasta llegar en la actualidad a menos de 400 personas.

nes significativas, que contribuirán a que la visita al Storico Navale sea más atractiva. En concreto, se trata de la museización del submarino *Enrico Dándolo* y de la *motozattere* MZ-737, lancha de desembarco construida en Ancona en 1942, superviviente de la Segunda Guerra Mundial, conservada gracias a los esfuerzos del ingeniero Almerico Riccio, que fue uno de sus comandantes.



Al igual que los franceses con el *Arethuse* en París, los italianos están trabajando en la museización del *Enrico Dandolo*, habiendo conseguido a cargo de los fabricantes que participaron en su construcción las correspondientes esponsorizaciones, convirtiendo el submarino en una de las piezas más interesantes del Museo Storico Navale di Venezia, aunque físicamente esté situado en el *Arsenale*.

Este museo cambia de mano en 1866, al ser cedida Venecia al naciente reino de Italia, desapareciendo del mismo la parte de la historia concerniente a la Marina austro-húngara, a quien de facto se debe su creación, reuniendo toda una serie de modelos de las naves construidas en el *Arsenale* a lo largo del siglo xvii, añadiendo a este legado todos aquellos elementos de carácter naval que pudieron agrupar, refundándose por un real decreto en 1919, manteniéndose en dicho emplazamiento hasta 1958.

Actualmente, el museo se encuentra ubicado en un austero edificio de cuatro plantas construido en el siglo xv como almacén de grano de la Serenísima, en el Campo de San



Trozo de la proa del barquito saltador *Grillo*, recuperado después de la Primera Guerra Mundial. Este artefacto superó en mayo de 1918 cuatro de las cinco barreras que protegían la base naval austriaca de Pola.

(Foto: A. Campanera).

Biagio, llamado así por su iglesia, dedicada al culto de la marinería, vecino al *Arsenale* en la Riva Ca di Dio, que es la continuación natural de la famosa Riva degli Schiavoni (5), en el canal de San Marco, frente de la bellísima basílica de San Giorgio Maggiore.

Las nuevas instalaciones, sobre una superficie de 4.000 m², son un compendio de la historia de la Marina veneciana, de la Regia Marina, de la Marina da Guerra Republicana y de la Marina Militare, desarrollando prácticamente toda la historia naval de Italia a lo largo de 42 salas. La fachada se encuentra ornamentada en su parte central con una gran lápida de mármol en donde figura como motivo principal el León de San Marcos, más dos anclas procedentes del pecio del acorazado austro-húngaro *Viribus Unitis*, hundido en el puerto de Pola en 1918, en el curso de una audaz incursión realizada a bordo del *Mignatta*, un torpedo tripulado que puede contemplarse en el museo.

En el vestíbulo destacan por su importancia un ejemplar del mítico *Siluro a Lenta Corsa*, más conocido como *Maiale* (6), vulgarmente conocido como torpedo humano, uno de cuyos ejemplares fue capturado por la Armada española en 1940, utilizado largos años por el C. B. A. y devuelto por una gentileza de la Armada española a la Marina Militare en 1974 (7), más un grupo escultórico erigido a la memoria de Ángel Emo, último almirante de la Marina veneciana (1721-1792).

Se pueden encontrar también diversas piezas de artillería, una de ellas de gran tamaño procedente de una galera toscana, y otra uno de los famosos morteros diseñados por el almirante Emo, utilizado en un bombardeo a Sfax (Argelia). El resto de objetos sirve a modo de introducción de todo lo que se puede ver en el museo, más una maqueta en relieve y gran tamaño, que da una idea exacta de lo que fue el *Arsenale* en su momento álgido.

En la primera planta, encontramos una pintura de Francesco Morosini, elegido *dux* en 1688 en la ceremonia de investidura de capitán general de la mar, seguida de varias vitrinas en donde se exponen antiguos instrumentos náuticos, destacando en el centro parte de la nave del almirante Lázaro Mocegnio, hundida por los turcos en 1657.

Igualmente figura el gran modelo de una trirreme veneciana, un tipo de galera en servicio a mediados del siglo XVI, con tres remeros sentados por banco, impulsando un solo remo. La maqueta muestra sólo parte del palo mayor, por razones obvias de espacio, sobre el cual se izaba una gran vela latina, mientras que la artillería estaba montada delante (8), en el centro.

(5) Este muelle recibe el nombre de los comerciantes de la Dalmacia, que solían atracar en este punto.

(6) Cerdo, peyorativo utilizado por su difícil manejo.

(7) Actualmente puede contemplarse en el Sacrario del Raggruppamento Subacquei e Incursori de Varignano en La Spezia.

(8) La terminología naval no es aplicable en la descripción de una galera.

En las paredes, una bonita colección de modelos en sección, usados por los antiguos carpinteros de ribera del *Arsenale*, junto a una preciosa reproducción de la gran galera toscana *Ferdinando I*, más en otras vitrinas los tres tipos principales de embarcaciones auxiliares venecianas: el bergantín, la fragata y una fusta completa de remeros.

Especial atención merece un gran cuadro votivo del siglo XVI, titulado *Reclutamento degli Equipaggi delle Galera*, porque en él se escenifica una de las claves del poder naval veneciano.

Durante siglos, los remeros de sus galeras fueron voluntarios y no esclavos o prisioneros, reclutándose fundamentalmente en la costa de la Dalmacia; eran bien pagados, gozando además del privilegio mercantil del viaje comercial y recibiendo al final del servicio activo una pensión del estado.

En consecuencia, estaban equipados con espada y ballesta, entre otras armas, puesto que además de la vida defendían su negocio. El cuadro muestra al *dux* mientras realiza una inspección a la flota de galeras anclada.

En una sala contigua aparece un gran modelo representando una galeaza del siglo XVI, tipo de nave que constituyó la espina dorsal del aporte veneciano a la gran victoria de Lepanto, bajo la jefatura de Juan de Austria, con la novedad de situar la artillería en los costados.

La siguiente sala describe la historia de cuando en Venezia comenzó la construcción de navíos con vela cuadra, puesto que el descubrimiento de América y la travesía del Atlántico relegaron el uso de la galera, a la par que la importancia de la República, imponiéndose este tipo de vela. Técnica que la Serenísima se vio obligada a importar de Inglaterra y Holanda, puesto que las relaciones con España y Francia, directas rivales, nunca fueron excesivamente cordiales, como bien lo demuestran los informes emitidos por los embajadores venecianos, acreditados ante las cortes de Madrid y Versalles.

En esta sala aparecen diversos navíos con este nuevo tipo de velamen, comenzado a realizar hacia 1660, cuando el fuego de la batería había condenado para siempre la táctica de la galera, pero que los venecianos se obstinaron en mantener, al igual que los españoles (9), hasta el siglo XVIII.

Después de la ocupación y saqueo del *Arsenale* por los franceses dirigidos por Napoleón en 1797, éste fue reabierto, iniciándose la construcción de un navío de 74 cañones llamado *Cesare*; pero las obras avanzaron tan lentamente que cuando pudo botarse en 1815 el Gran Corso había sido borrado del mapa europeo. Este modelo, de generosas dimensiones, llama la atención por tener el aparejo totalmente largado.

El *Bucintoro*, la nave de ceremonias del *dux*, tiene una sala dedicada a este precioso modelo, que arranca con la historia del mismo, puesto que aparece documentada desde mediados del siglo XIV. Esta lujosa embarcación era usada

(9) En las Reales Atarazanas de Barcelona se mantuvo la construcción de galeras hasta el año 1741, momento en que se ordenó el traslado del arsenal a Cartagena.



Uno de los contenedores-estanco diseñados para transportar a bordo de submarinos, los famosos *Maiale* de la X Flotilla MAS. (Foto: A. Campanera).

en la ceremonia de los esponsales de la República con la Mar, en el curso de la festividad del día de la Ascensión, momento en que el *dux* lanzaba a las aguas un anillo de oro, simbolizando el desposorio. El último fue botado en 1728, estando impelido por 168 marineros que maniobran 42 remos.

El gran modelo que figura en la sala fue realizado entre 1828 y 1834 por iniciativa del almirante Paulucci, encargando su construcción a un antiguo carpintero de ribera del *Arsenale*, puesto que el original fue saqueado y después quemado, teniendo el techo levantado para poder apreciar mejor la rica decoración interior, confiriéndole un raro aspecto.

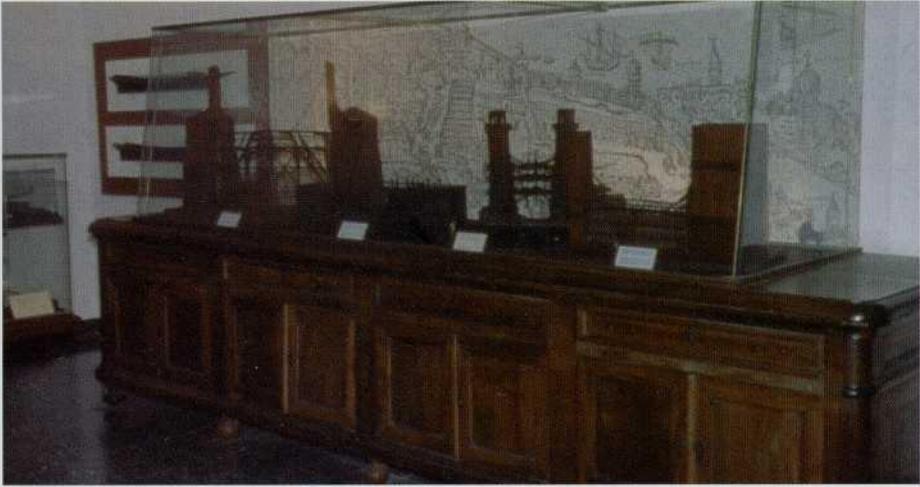
La siguiente sala alberga una numerosa colección de banderas, estandartes, gallardetes y algunos uniformes de almirantes italianos. Pero, sin duda alguna, el modelo del acorazado *Vittorio Veneto*, el mayor buque de guerra construido en Italia hasta el momento presente, ocupa un lugar prominente no solamente por la belleza de sus líneas, sino también por la desgraciada historia que arrastró.

La artillería se encuentra bien representada por culebrinas, cañones y morteros de diversos calibres y procedencias, algunas tan exóticas como las capturadas a los bóxers chinos en 1900.

La Marina de la unificación (1859-1870) se manifiesta a través de varios cuadros del prestigioso pintor Hipólito Caffi, gran admirador de Canaletto (10), que se hundió con el acorazado *Re d'Italia*, en el curso de la batalla de Lissa (11).

(10) Pintor veneciano del siglo XVIII, famoso por sus cuadros sobre la ciudad.

(11) Batalla naval disputada en 1866 entre las flotas austro-húngara e italiana, en donde el almirante austriaco Tegetthoff derrotó al italiano Persano.



Vitrina en donde puede observarse sobre un grabado del *Arsenale* del siglo XVI, su época de máximo esplendor, sendas reproducciones a escala de las máquinas empleadas en la construcción de galeras. (Foto: A. Campanera).

Muchos de los modelos expuestos en la siguiente sala son obra del ingeniero y proyectista naval Benedetto Brin, auténtico renovador tecnológico de la Marina italiana y padre del acorazado *Calo Duilio*, botado en 1876 y considerado entonces el buque de guerra más poderoso del mundo.

La parte central de la sala está constituida por modelos de astillero y secciones de los diversos buques construidos durante la administración de Brin, pero figura una embarcación foránea particularmente interesante: se trata del *Stella Polare*, un antiguo ballenero noruego convertido en buque auxiliar, de la expedición que el duque degli Abruzzi organiza en el siglo XX para la conquista del Polo Norte, intento que no se vio coronado por el éxito.

La última sala de la segunda planta contiene diversos tipos de torpedos, minas, submarinos y proyectos de submarinos de la Primera y Segunda Guerra Mundial, pero la pieza más importante es la lancha torpedera que utilizó el polifacético e inquieto Gabrielle d'Annunzio en el ataque al puerto de Bucari en 1918, creador de la celebre divisa M. A. S., es decir, *Memento Audere Semper* (12).

En el tercer piso, se puede encontrar una interesante documentación litográfica acerca de las obras que se efectuaron en el *Arsenale* hacia 1869, más varios modelos de trasatlánticos, entre los que destaca por sus dimensiones el del *Rex*, el más importante construido en Italia hasta el año 1965.

(12) «Acuérdate de ser siempre osado». Divisa adoptada por las unidades italianas de elite.

Contiguos a la parte central, se conservan una falúa y un caique, ambos de ceremonia, ricamente decorados; el primero es una construcción del siglo XVIII, procedente de Amalfi, mientras que el segundo fue un regalo del sultán al embajador italiano ante la Sublime Puerta.

Estas salas se completan con una minuciosa descripción de lo que es la construcción de una góndola, apreciándose perfectamente que esta peculiar embarcación es totalmente asimétrica con el fin de poder compensar la boga del gondolero, siempre por la misma banda. Entre ellas destaca una góndola privada realizada en 1883, donada al museo por Peggy Guggenheim, singular personaje que pasó buena parte de su vida en Venecia.

Otra de las salas está dedicada a las embarcaciones de pesca fluvial, entre las que merece la pena señalar la *Bragozzo*, una típica embarcación de dos palos y velas trapezoidales, propia de la laguna, con la proa decorada como un talismán contra el mal de ojo, figurando además otros símbolos en un velamen de color ocre, empleados para identificar al pescador, su familia y el puerto de origen.

El transporte fluvial está igualmente representado por una *Burchio*, muy parecida a la anterior pero de fondo plano y manga generosa, impulsada a base de vela, caballerías o pértiga, careciendo de cualquier tipo de decoración, con la particularidad de estar dotada de doble timón, maniobrado según una técnica muy antigua. Este tipo de embarcación se mantuvo en servicio hasta bien avanzado el siglo XX.



Trozo de la popa del acorazado austriaco *Wien*, hundido por la acción de una lancha torpedera italiana el 9 de octubre de 1917 en su base de Trieste, rescatado como trofeo en 1920.

(Foto: A. Campanera).



Detalle de la popa de la falúa de ceremonia que en 1866 paseó en triunfo al rey de Italia Vittorio Emanuele II en su visita a Venezia. (Foto: A. Campanera).

Las salas contiguas están dedicadas por completo a las artes de la pesca, reflejando la gran variedad existente, pero haciendo especial hincapié en las genuinamente venecianas. Entre todas éstas destaca una en donde se custodia una extraordinaria colección de embarcaciones chinas de pesca y transporte, realizadas por encargo del prestigioso coleccionista francés Etienne Sigaut, que supervisó personalmente todas las fases de su delicada construcción.

En el centro de la misma destacan los modelos de un junco fluvial del siglo XVIII, y a su izquierda un navío de guerra botado en 1576, tripulado por 60 hombres y, decorando la vela cuadrada, una imagen de la diosa Cannon, ambas embarcaciones de origen japonés, que fueron un legado del ingeniero Kametaro Morioka, que residió algún tiempo en Italia.

Mención aparte merece en la cuarta planta la llamada sala Sueca, en donde se refleja la fructífera relación militar que existió entre estos dos países en el periodo entreguerras. De facto, la modernización de las Fuerzas Armadas suecas, no habría podido iniciarse sin la decidida colaboración de la tecnología e industria italiana, con sus materiales y licencias, representado por varios modelos de armas y buques, entre ellos el torpedero Romulus que, adquirido por los suecos en 1940, protagonizó un serio incidente con unidades navales británicas, al interceptar éstas su derrota hacia Karlskrona.

En el cuarto piso, encontramos la última sala del museo, llamada Padiglioni delle navi, situada directamente bajo una recia techumbre de madera, y que alberga varias embarcaciones típicas del Veneto, completamente arboladas, formando vigas y palos una peculiar simbiosis, puesto que para situar las embarcaciones en la quinta planta fue necesario elevarlas e introducirlas en el interior por los ventanales laterales.

Esta sala, con cerca de 2.000 m² en exposición, contempla además un ejemplar de las famosas lanchas torpederas MAS —en concreto de la MS473, que durante la Segunda Guerra Mundial sostuvo, conjuntamente con los *Maiale*, el prestigio de la Marina—, una falúa a vapor y la famosa lancha de los años 30 *Asso*, un diseño del famoso constructor Baglietto, propulsada por un motor Isotta Fraschini, con la que el piloto Cattaneo batió un récord de velocidad sobre el agua.

Resumiendo, el Museo Storico Navale di Venezia no decepciona en absoluto a los amantes de la mar en cualquiera de sus múltiples facetas, erigiéndose en todo un clásico, en unos tiempos en donde la tendencia hacia el interactivismo está tan de moda, como bien reflejan museos de tanta envidia como el National Maritime Museum de Greenwich y el Marítimo de Barcelona. Muy adecuados bajo el punto de vista pedagógico para niños, pero ciertamente discutible para adultos, puesto que el despertar de vocaciones marineras aún esta por demostrar, encontrándose los historiadores con serios problemas para poder realizar el trabajo, puesto que buena parte del patrimonio se encuentra almacenado.

Por esta razón, el Museo de Venezia merece un gran respeto por saberse fiel a las tradiciones, no renunciando a la modernidad, enriqueciendo, conservando y manteniendo unos fondos, como el submarino *Enrico Dandolo*, que son el fruto de un esfuerzo humano y económico que sólo la vocación de sus dirigentes y colaboradores hace posible, legando a futuras generaciones algo más que la historia de Italia sobre la mar.

BIBLIOGRAFÍA

- BROSSARD, Maurice de: *Historia Marítima del Mundo*. Edimat Libros. Madrid, 2000.
 KINDERSLEY, Dorling: *Venecia y el Veneto*. Ediciones El País-Aguilar. Madrid, 2000.
 LARRIMORE, Don; VITTET, Daniel: *Venecia*. Guía turística. Berlitz Pub. Co. Nueva Jersey. Estados Unidos, 1998.
 MAGRINI, Ricardo: *I Musei ritrovati*. Editoriale G. Mondadori. Parma, 1995.
 MIOZZI, Eugenio: *Venecia nei secoli*. Casa Editoriale Libeccio. Venecia, 1957.
 MOLMENTE, Pompeo: *La Storia de Venezia*. Editoriale Grappa. Bergamo, 1923.
 NEILL, Peter: *Great Maritime Museums of the World*. Edited P. Neill. Balsam Press. New York, 1991.
 SERSTEVENS, A.: *Intimité de Venise*. Editions Arthaud. Rennes, 1969.
Museo Storico Navale. www.veneziacultura.it
Enciclopedia del Mar. Ediciones Garriga. Barcelona, 1992.