

I Venturieri

ASSOCIAZIONE SPORTIVA DILETTANTISTICA PER LA DIFFUSIONE DELLA MARINERIA VELICA
Strada Cà Sabbion, 24 - 30015 Valli di Chioggia VE - Tel. 320 0618288 - info@venturieri.it



SALONE NAUTICO
INTERNAZIONALE
DI VENEZIA

L'ARSENALE DI VENEZIA

L'Arsenale è stato il **più grande complesso produttivo prima della rivoluzione industriale** e fu per quattro secoli lo strumento della potenza economica e militare della Serenissima.

Dante Alighieri lo visitò nel 1321 e lo descrisse nella *Divina Commedia* tra i luoghi infernali.

Definito “*Cuore dello stato veneto*” in un documento del Senato della Repubblica all'inizio del 1500, l'Arsenale esisteva già da trecento anni ed occupava circa la stessa superficie di oggi: quasi mezzo kmq: una parte rilevante dell'intera città insulare di Venezia.



L'Arsenale ha un valore documentario molto rilevante perché rappresenta il caso più significativo di grande complesso produttivo a struttura accentrata dell'economia pre-industriale.

È infatti considerato **la prima fabbrica al mondo in senso moderno** in quanto si effettuavano: ricerca di personale qualificato, test di nuovi componenti, approvvigionamento sistematico delle materie prime, turni di lavoro e ferrea disciplina (un tempo molto rara fra i lavoratori!), costruzione di scafi e attrezzature modulari, produzione in serie di elementi standardizzati e intercambiabili, assemblaggio di pezzi prefabbricati con catena di montaggio, controllo di qualità, assistenza e pensione ai lavoratori dipendenti (fino a 5.000 gli iscritti al *Libro delle maestranze*).

Il nome deriva dall'arabo “*dar sinà'a*” (darsena) = ***casa del mestiere, dove si fabbrica.***

Il fatto che già nel Medioevo fosse una struttura pubblica di proprietà dello stato – a differenza di altre città marinare – ha forse origine dalla tradizione bizantina in quanto a Costantinopoli - la più grande città del tempo che i mercanti veneziani frequentavano e ammiravano - le produzioni importanti e strategiche erano gestite dallo stato.

Oltre a costruire le galere in Arsenale, a Venezia la Repubblica provvedeva a promuovere ed organizzare i convogli commerciali e ad appaltare – in tempo di pace - le galere al migliore offerente (che doveva dare garanzie sulla propria solvibilità) e metteva all'asta le quote di partecipazione all'impresa.

Il sistema consentiva di ripartire rischi e utili; favoriva la collaborazione tra i mercanti per il buon esito dell'impresa, e garantiva alla Repubblica un ritorno economico per ammortizzare il costo delle galere prodotte nell'Arsenale di stato per scopi militari.

LE GALERE

Le galere –dirette discendenti delle liburne romane- erano imbarcazioni leggere e agili nelle manovre, dallo scafo estremamente filante. Lunghe circa 40 metri e larghe da 5 a 8 metri erano armate con uno, due o tre alberi con vele latine; avevano fino a metà '500 24 file di banchi con 2-3 rematori, ciascuno con un remo (palamento *a terzarolo*), e successivamente con 3-5 rematori per banco con un singolo remo (*a scaloccio*).

Lo scafo terminava a prua con uno sperone di 5 metri per sfondare gli scafi avversari, con dietro uno spazio per le manovre d'ormeggio o per dar fondo alle ancore. Dietro questo ponte c'era lo spazio per i balestrieri e -nei secoli successivi- per le artiglierie.

Lo scafo era sovrastato da un "telaro" lungo 35 metri che -sostenuto da una serie di *baccalari*- sporgeva un metro oltre le fiancate e ospitava i banchi di voga, le pedane e gli scalmi per i remi, le passerelle laterali ed una corsia centrale.

Pochi vani interni, ovviamente bassi, angusti e scarsamente areati erano sfruttati come alloggi: lo *studietto* e la *camera* per il *sopracomito* a estrema poppa, l'adiacente *scosagna* per i nobili e le munizioni, i *chiavi dei ministri* (dispensa dei legumi e biscotto) e *dei compagni* (per carne e pesce salato, formaggio e aceto), la *caneva* del vino, il *paliotto* (attrezzatura e ufficio dello scrivano), l'infermeria (*camera dei zelanti*), la *camera delle maestranze* e il *gavone* (stiva) a prora.

Per gli artigiani dell'Arsenale, impostare e costruire una galera era un lavoro di routine.

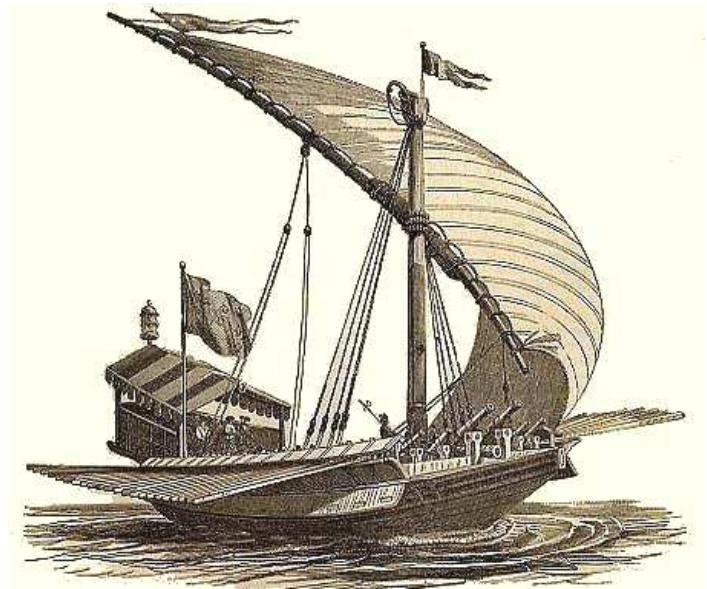
La "tracciatura del sesto" (disegno del profilo) richiedeva molta maestria in quanto da questa operazione dipendevano le future prestazioni marine della galera.

L'esperienza, l'osservanza delle regole ed il colpo d'occhio erano sufficienti ai marangoni per impostare la chiglia ("colomba"), le *aste* di prora e di poppa e la *corba* di mezzanave, adattare le altre corbe garantendo il giusto avviamento, inserire *paramezzale*, *bagli*, *puntali*, *dragante*, prima di fasciare tutto il *fusto* con *fodre* e *controfodre*. Ne risultava uno scafo molto affusolato e leggero ma estremamente robusto.

Le galere non potevano trasportare un gran carico, ma la propulsione anche a remi e l'equipaggio di quasi 200 persone rendevano queste imbarcazioni più sicure ed affidabili –anche se più costose da gestire- rispetto alle *cocche* e *caracche* a sola vela. Le galere erano pertanto adatte a carichi preziosi o al trasporto di passeggeri: mercanti o pellegrini diretti nel Levante. Per accaparrarsi i passeggeri, i *Capetagni* ormeggiavano le galere sulla Riva di San Marco per far visitare la nave ai potenziali passeggeri, decantando il confort di bordo...(come fanno oggi le società di charter..!).

Oltre al *Sopracomito*, al *paron* e ad alcuni soci dell'impresa, l'equipaggio comprendeva il *comito* (nostromo) e i marinai per le manovre, alcuni balestrieri professionisti ed altri giovani apprendisti nobili, l'*uomo di consiglio* (o *armirao*), uno scrivano ed un medico (anche "astronomo"!), tre mastri (d'ascia, calafato e remaio), gli *aguzzini* (capi voga) e 130-150 rematori, *bonavogia* o *galeotti*. Questi, costretti a vivere al banco di voga, prestavano il lavoro più faticoso, ma potevano trasportare gratis e commerciare nei luoghi di sbarco qualche piccola mercanzia per arrotondare il salario. Date le dure condizioni di vita, erano sempre più scarsi e richiesti.

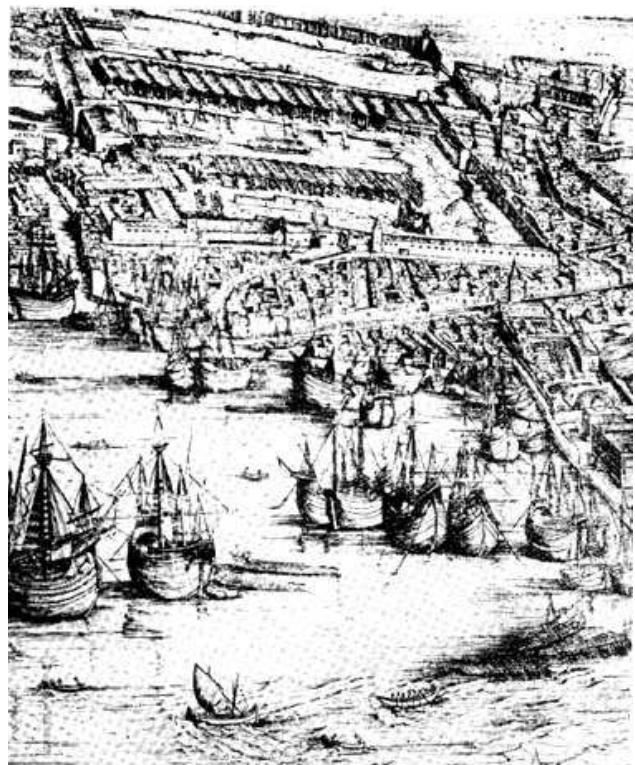
Per arruolare l'equipaggio, il *Sopracomito* metteva un tavolo sul molo di fronte a Palazzo Ducale e offriva degli anticipi pari a tre o quattro mesi di paga. Tre giorni prima di salpare, un banditore ne dava l'annuncio e chi non si presentava veniva ricercato e imbarcato di forza o arrestato!



LA STORIA

L'Arsenale fu **fondato agli inizi del '200** (secondo la tradizione dal doge O. Faliero nel 1104, ma non è provato da alcun documento) per l'esigenza di dare maggior sviluppo alla cantieristica di Venezia, attività che era considerata strategica per la Repubblica; fu ampliato e potenziato a più riprese per le crescenti esigenze della Serenissima.

L'ubicazione dell'*Arsenal* rispondeva ad **esigenze strategiche** (l'area era collegata ma non prossima al più esposto Bacino di San Marco ed era difesa a nord dalla laguna poco profonda), ad **esigenze logistiche** (era il punto di arrivo del legname dal Cadore) e ad **esigenze urbanistiche**: collegare attraverso una grande infrastruttura pubblica il polo religioso della città cioè San Pietro di Castello (Olivolo, sede vescovile dal 775) con il polo politico-amministrativo di San Marco.



Il primo nucleo (*Darsena Vecchia*) dell'*Arsenal Communis* risale ai primi anni del 1200 ed era collegato al bacino di S. Marco da uno stretto canale. Non era un cantiere di costruzioni navali, ma piuttosto di manutenzione stagionale di una piccola squadra e deposito-riserva di legnami, canape, utensili e armi: attività rigidamente controllate e normate da specifici *capitolari*; era amministrato da *patroni* appartenenti alla nobiltà.

Fu **ampliato all'inizio del '300** con due successivi interventi, inglobando il "*Lago di S. Daniele*" (dell'omonimo monastero) trasformato nell'*Arsenale Nuovo* e la *Stradal Campagna* sulla quale sorsero le Officine dei Remi, le Fonderie, le Corderie della Tana e il Reparto Artiglierie dove si intrapresero gli studi e la sperimentazione dei cannoni. Dal discorso di congedo del doge Tommaso Mocenigo (1423) sappiamo che **all'epoca lavoravano nell'Arsenale 16.000 addetti**.

L'accresciuta importanza dell'Arsenale indusse ad una maggiore segretezza delle lavorazioni, motivo per il quale fu realizzata la cinta muraria merlata per separarlo dalle case del sestiere Castello che erano sorte intorno ed ospitavano parte del personale. Anche la Porta di Terra venne ricostruita in stile rinascimentale (1460).

La caduta di Costantinopoli per mano dei Turchi e il loro dilagare nel Mediterraneo e nei Balcani (Udine 1472) indussero il Senato veneziano ad intraprendere un **ulteriore ampliamento del Arsenale (1473-84) creando una grande darsena "Nuovissima"** protetta a nord da un'imponente cinta muraria e realizzando residenze esterne per i lavoratori. Non lontano, sulla Riva degli Schiavoni, vi erano altri due



impianti pubblici: i Magazzini dei cereali ed i Forni dove si preparava il *biscotto* per tutte le navi della Repubblica e per le guarnigioni di oltremare.

Nel 1516, a seguito delle gravi perdite di naviglio nella guerra con i Turchi, si costruirono nuovi scali coperti a nord della darsena Nuovissima e fu realizzata la **Darsena delle Galeazze** immediatamente a nord della Darsena Vecchia. Furono ricostruite (1544) anche la “*Casa del Bucintoro*” (arch. Sanmicheli) e le officine dei remieri e degli *alboranti* (arch. Andrea Pisano).

Nel 1570 fu eretto a est della darsena lo **Squero delle Gagiandre** molto interessante per l’architettura dei suoi capannoni (arch. Jacopo Sansovino).

Gli scafi venivano realizzati -e spalmati di sego su tutta l’opera viva- nella darsena *Nuovissima*, poi venivano trasferiti nella darsena *Nuova* per dotarli di alberi, vele, remi, artiglierie e cordame.

In quel periodo, **quando i Turchi attaccarono Cipro, in due mesi si misero in assetto di combattimento cento galee**, in parte assembrandole ed in parte riarmandole.

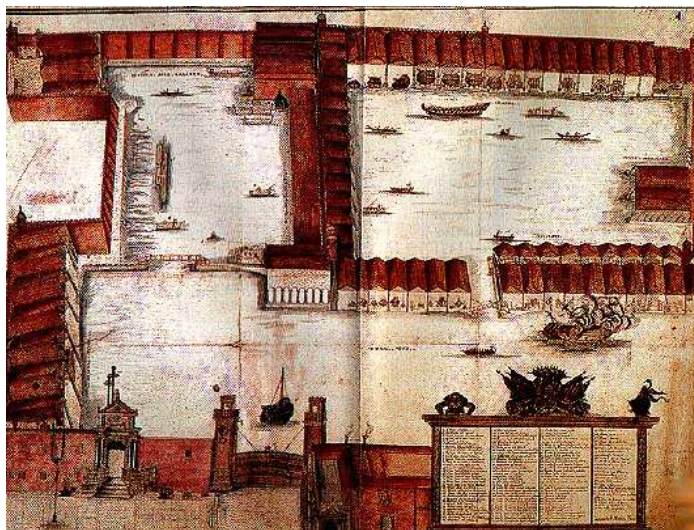
Dopo la vittoria della Cristianità nella battaglia di Lepanto - dovuta in gran misura alla sorpresa per il dispiegamento delle grandi *galeazze* costruite in gran segreto nell’Arsenale e armate di molti cannoni - venne ricostruita anche la Tana (*Casa del Cadevo*, arch. Da Ponte) per la produzione delle funi navali a ciclo continuo. Con questo sistema le funi potevano essere vendute nella misura richiesta (quindi tagliate senza scarti) anche alle navi straniere a prezzi molto competitivi.

Nei due secoli successivi (‘600 e ‘700) le attività dell’Arsenale subirono un progressivo declino, dovuto alla riduzione per la Repubblica di S. Marco delle fonti di approvvigionamento ed alla scarsità di buon legname da costruzione, nonché alla difficoltà di realizzare grandi vascelli compatibili con i bassi fondali delle bocche della laguna. (Gli armatori veneziani preferivano acquistare navi altrove).

Dopo la caduta della Serenissima (1797), durante l’occupazione francese, Napoleone mise fuori uso tutte le navi presenti nell’Arsenale, tranne quelle che avrebbero combattuto insieme alla flotta francese, e licenziò tutti i 2000 arsenalotti. **I Francesi riorganizzarono radicalmente l’Arsenale, e aprirono il canale di Porta Nuova, affiancandovi la torre omonima.**

In parte **riassetato durante il governo austriaco**, l’Arsenale ebbe **un ulteriore ampliamento dopo l’unificazione di Venezia all’Italia** (1866) con la realizzazione del Piazzale dei Bacini e delle aree dei tre conventi soppressi (S.Daniele, delle Vergini e della Celestia) e lo scavo delle attrezzature tra la Darsena Nuova e la Nuovissima per realizzare l’attuale *Darsena Grande*, necessaria al movimento delle navi accresciute di stazza. Negli anni successivi l’Arsenale – ormai incapace di soddisfare le esigenze delle grandi navi – ha subito un continuo declino fino al suo parziale abbandono.

Di recente è stato oggetto di interesse da parte di intellettuali e operatori culturali, del Comune, della Soprintendenza, della Biennale, del CNR e della Marina Militare, interesse che ha ispirato il **“PROGETTO ARSENALE”** promosso dal Comune di Venezia ed avviato con l’approvazione nel 2001 del Documento Direttore. Il progetto è **finalizzato alla conservazione ed al recupero a nuove funzioni** di questa storica struttura, che sarà sempre più aperta anche ad un uso cittadino dei suoi spazi.



LA GESTIONE

Oltre ai lavoratori addetti all'amministrazione, alla manovalanza comune e alla sorveglianza, nell'Arsenale operavano trenta diverse categorie di artigiani specializzati: tracciatori, marangoni, calafati, remeri, fabbri, segatori, velai, balestrieri, fabbricanti di corazze e di scudi, maestri d'arme, raffinatori di salnitro e addetti alle polveri, fonditori di artiglierie, *inzochadori* di bombarde ecc.

Gli *appontadori* controllavano lo svolgimento del lavoro giornaliero mentre gli *stimadori* valutavano le opere concluse.

A capo dell'amministrazione dell'Arsenale c'era un Consiglio (*Eccellentissima Banca*) composto da tre senatori (i *Provveditori dell'Arsenal*) e da tre *Patroni*, membri del Maggior Consiglio. Questi –con turni di 15 giorni- dovevano dormire in Arsenale, ispezionare di notte le guardie e custodire le chiavi dei magazzini e delle officine.

Direttore tecnico era il *Magnifico Armiraglio* dal quale dipendevano i *Protomagistri* (o *Proti*) a capo dei vari gruppi di addetti specializzati.

Le maestranze lavoravano sei ore al giorno in inverno e dodici in estate, solo con la luce del sole per evitare l'uso di lanterne, troppo rischiose per eventuali incendi. (Nel 1569 un incendio causò una grossa esplosione nel reparto polveri con gravi danni anche agli edifici limitrofi, motivo per il quale le polveri furono bandite dall'Arsenale e conservate in appositi depositi sparsi sulle isole della laguna).

GLI ARSENALOTTI

Con questo nome si chiamavano gli artigiani che lavoravano nella "*officina delle meraviglie*". Appartenevano ad una grande varietà di corporazioni. Infatti, la manodopera specializzata era reclutata dal settore privato che - pur offrendo salari maggiori - non poteva garantire la continuità di lavoro che l'Arsenale poteva offrire.

Gli Arsenalotti, data la delicatezza delle loro mansioni, la loro maestria e la forza di classe dovuta alla concentrazione in un'immensa fabbrica, di fatto rappresentavano una casta: **un'aristocrazia operaia**, che venne suggellata con la creazione nel 1629 del "*Libro delle maestranze*" nel quale erano iscritti fin dalla nascita i figli dei mastri, con la possibilità di essere assunti e remunerati a partire dai dieci anni....!

Altri privilegi degli addetti dell'Arsenale erano i diritti alla raccolta degli scarti (con furti di chiodi, ferramenta ecc...), al consumo gratuito di vino (...), alla pensione e all'assistenza ai famigliari in caso di incidenti sul lavoro, all'alloggio di pubblica proprietà intorno all'Arsenale (solo per i protti ed i quadri intermedi).

Gli Arsenalotti godevano inoltre di alcuni "privilegi" istituzionali:

- erano gli unici Veneziani ammessi a fare la guardia alla Zecca
- portavano sulle loro spalle il Doge appena eletto nel suo giro inaugurale intorno a Piazza San Marco
- accompagnavano, muniti di torce, la bara del Doge defunto
- svolgevano il servizio antincendio (mansione un tempo molto più importante di oggi!)

Nonostante tutti i privilegi, l'assenteismo era molto elevato, dovuto in parte alla disparità di salario nei confronti degli squeri privati..... Se si presentava l'occasione, si preferiva lavorare fuori Arsenale, senza peraltro perdere il diritto di lavorare anche per l'Arsenale..... Oppure, gli artigiani poco volenterosi si imboscavano per non lavorare o semplicemente bighellonavano tutto il giorno nelle cantine dell'Arsenale, tornando a casa "sbronzi"....ma stipendiati!

Anche per questi motivi, e per evitare sprechi di tempo e materiali, negli ultimi secoli fu introdotto il lavoro a cottimo, per coinvolgere gli artigiani nei profitti dovuti alla produttività.....

Corsi e ricorsi della storia.....!!!