Faber navalis

Claudio Franzoni
21 Dicembre 2020

La forza delle immagini, più spesso di quanto si direbbe, dipende meno dalla qualità artistica che dalla scelta del soggetto. A paragone delle opere di grandi maestri della stessa epoca, il livello delle incisioni che compongono la raccolta di Giacomo Franco (*Habiti d'huomeni et donne venetiane* ..., Venezia 1614) è decisamente modesto. Ma l’argomento scelto per una di esse ha ben pochi confronti, e non solo nel panorama del tardo Rinascimento.

L’incisione contiene una sorta di lunga didascalia: “Questa è la porta del maraviglioso Arsenale, nel quale del continuo si fanno galere, ed altri vasselli da guerra, e questa gente che si vede è la maestranza, la quale entra la mattina ed esce fuori la sera, con bellissimo ordine”.

In altre parole, è l’uscita degli operai alla fine di una giornata di lavoro. Il luogo di cui si parla è da secoli uno dei più importanti cantieri navali d’Europa, rinomato al punto che anche Dante ne aveva parlato nell’*Inferno* (21, 7-15):

Quale ne l’arzanà de’ Viniziani

bolle l’inverno la tenace pece

a rimpalmare i legni lor non sani,

ché navicar non ponno – in quella vece

chi fa suo legno novo e chi ristoppa

le coste a quel che più vïaggi fece;

chi ribatte da proda e chi da poppa;

altri fa remi e altri volge sarte;

chi terzeruolo e artimon rintoppa.

L’Arsenale viene descritto da Dante attraverso un minuzioso (e informato) elenco dei lavori che si potevano svolgere durante l’inverno: rivestire di pece gli scafi, specie quelli vecchi, ripararli turandone le falle e rinsaldando le fiancate, realizzare nuovi remi, sistemare i cordami, rattoppare la vela maggiore (artimone) e quella minore (terzeruolo).

Nell’incisione di Giacomo Franco – qui sta la singolarità della scena – gli operai hanno finalmente concluso la loro giornata ed escono dall’ingresso principale ciascuno verso le proprie case; le occupazioni che hanno appena abbandonato si intuiscono dagli strumenti che portano con sè: uno stringe una sega, altri due operai camminano con l’ascia appoggiata sulla spalla. Ma c’è anche chi si allontana con pezzi di legno sotto braccio o sulla testa (sono i resti delle lavorazioni altrimenti inutilizzabili?); un altro con la mano sull’elsa di uno spadino forse è lì per mantenere l’ordine.

Sulla sinistra un’altra scritta: “Qui si paga la maestranza”. Per questo un operaio si è avvicinato a una grata dietro alla quale si intravvede l’addetto ai salari; un altro infatti viene verso di noi col denaro in una borsetta.

Come nella scena descritta da Giacomo Franco, e per secoli, l’immagine dei maestri di legname è accompagnata dall’ascia. Gli strumenti del lavoro hanno una sorprendente durata nel tempo, che deriva dall’efficienza della loro forma, ma anche dalla persistenza delle pratiche esecutive. Ed è la lingua stessa che certifica questa continuità: si chiamava *ascia* anche quella usata dagli artigiani del legno in età romana.

Eccone una su un monumento funerario della prima metà del I secolo d. C. a Ravenna. È una grande stele in pietra con quattro ritratti a mezzo busto: sopra, quello di Publio Longidieno, che l’iscrizione latina identifica come *faber navalis*; accanto a lui una liberta (con ogni probabilità la moglie), e sotto altri due suoi ex-schiavi.

In basso, invece, una scena di lavoro: se nel ritratto in alto Longidieno indossa la toga, l’abito per eccellenza del cittadino romano, qui invece si è messo una tunica molto più pratica. La nave è ancora nel cantiere, come si deduce dal sistema di pali che la sostengono; il *faber navalis* è salito in alto e sta lavorando proprio alla fiancata, sagomando con l’ascia una delle tavole dello scafo; sotto i suoi piedi (ma

lo scultore voleva intendere lì accanto) c’è una specie di cassetta, con quella che sembra proprio una serratura (contiene i suoi attrezzi?).

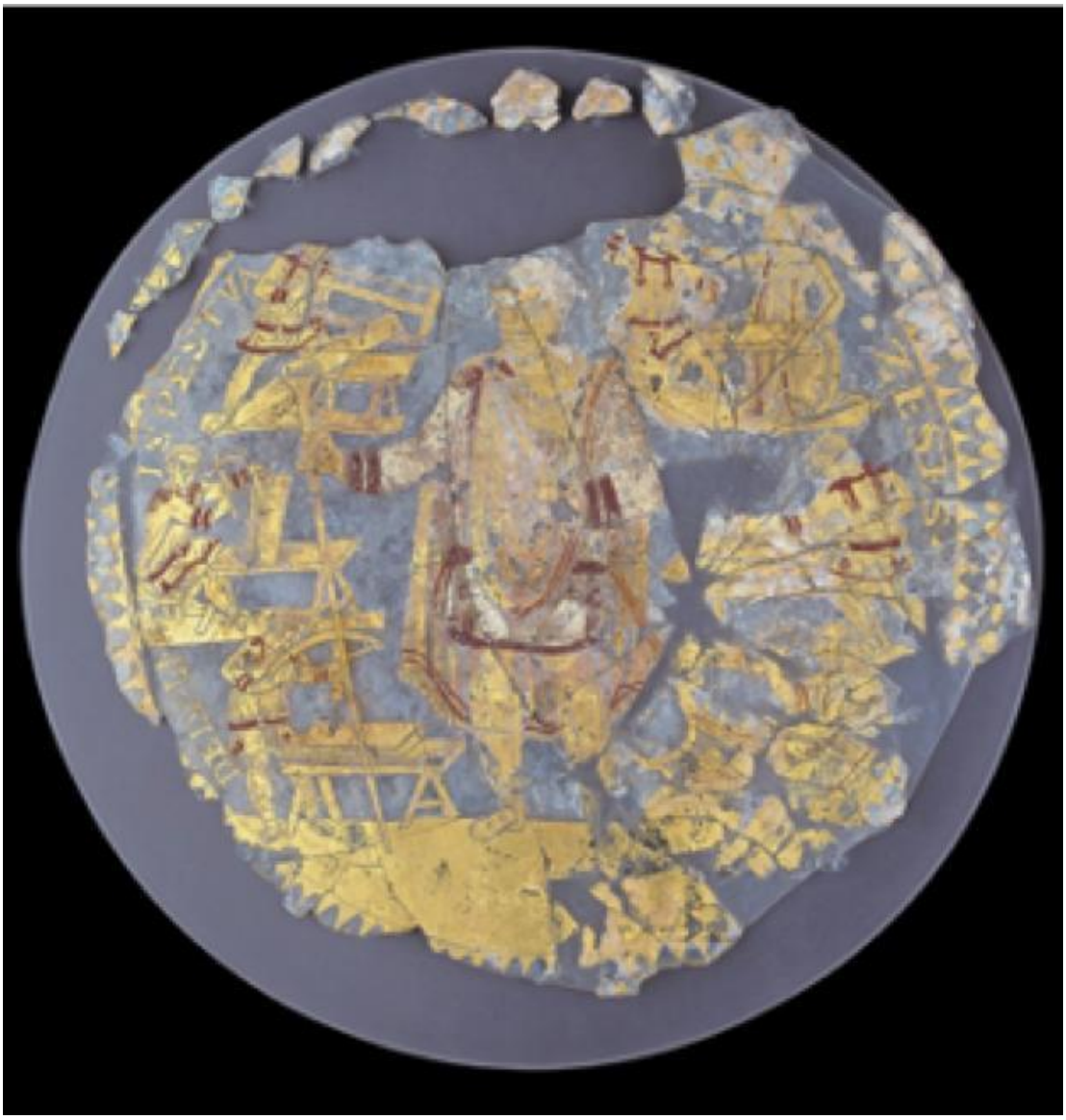
Il bassorilievo fu voluto in questa forma da Longidieno stesso: nell’iscrizione si dice esplicitamente che il monumento funerario fu eseguito quando egli era ancora vivo, prassi normale nel mondo antico (e testimoniata dal passo del *Satyricon* di Petronio, in cui Trimalcione dà prova dei suoi gusti da *parvenu* elencando i soggetti che vuole scolpiti sul proprio sepolcro). Il *faber navalis* di Ravenna non aveva troppa fiducia nella capacità comunicativa delle immagini: fece infatti aggiungere alla scena una vera e propria didascalia (“Publius Longidienus (…) ad onus properat”), che potremmo tradurre così: “Publio Longidieno si affretta a svolgere i suoi impegni”.

Longidieno era un civile, ma si può escludere che questa fosse una nave da guerra? Pochi chilometri a sud del centro urbano di Ravenna, c’è una località che anche oggi si chiama Classe: qui si trovava in età romana una delle sedi della flotta imperiale (*classis*). E dove c’è una flotta, ci devono essere cantieri navali.

L’impostazione della scena non lascia dubbi sul fatto che il ruolo di Longidieno fosse esecutivo. In modo inaspettato, è il passo di una commedia di Plauto (*Miles*

gloriosus, 915-921) a spiegarci meglio quale fosse il funzionamento delle mansioni e delle gerarchie all’interno di un cantiere navale antico: “Se l'architetto è bravo, una volta che abbia tracciato un bel progetto della chiglia, costruire la nave è cosa facile, ammesso che la struttura sia stata impostata a dovere. Ora, nel nostro caso, la chiglia è ben costruita, e l'architetto ha a disposizione maestri carpentieri (*fabri*) esperti. Se il nostro fornitore non ritarda a rifornirci del legname necessario – conosco bene la nostra abilità – presto la nave sarà finita”.

Un ragionamento tecnico inatteso in un testo comico (oltretutto a parlare è la puttana Acroteleuzio), tanto che Pasolini nella sua versione romanesca della commedia (*Il vantone*, 1963) lo sfronda e lo riduce al minimo: “È meglio, eh ingegné? / Più ce stai sopra, su un progetto, e più riesce / – se è buono il materiale...”. Sta di fatto che, stando a Plauto, la struttura delle navi veniva progettata da un *architectus* e poi realizzata dai *fabri navales*.



Alcuni secoli dopo, vediamo altri carpentieri navali in un oggetto dei Musei Vaticani, un prodotto di lusso eseguito con una tecnica diffusa nel mondo romano tra III e IV secolo d. C., il vetro dorato. Un personaggio che l’iscrizione identifica come *Dedalius* è in piedi al centro del vetro, circondato da sei operai impegnati in differenti occupazioni. Anche questo è un cantiere navale, come si deduce dal profilo di imbarcazione in basso a sinistra, e tutti stanno sagomando assi di legno con pialle, trapani ad arco, scalpelli e martelli, seghe e asce. Dedalius, nome che riecheggia quello del mitico artista Dedalo, ha un ruolo di comando e molto probabilmente è un militare: lo suggeriscono gli abiti, la spada che pende dal fianco sinistro, lo stesso bastone (*vitis*) nella destra.

Per millenni il legno è stata la materia insostituibile delle navi, e lo sarà ancora fino a tutto il Settecento. Quando i redattori dell'*Encyclopédie* di Diderot e D'Alembert affrontano il tema della marineria, scelgono di inserire la tavola con la veduta di un cantiere navale (*Planches*, VII, 1765).

Al centro un vasto bacino ospita la complessa struttura lignea che dovrà sostenere il vascello; due paratoie impediscono per ora che entrino le acque del mare. Questa volta sono decine gli operai che, attorno al bacino, trascinano e sistemano grandi assi e travi, proporzionate ai grandi vascelli che stanno innalzando. Sulla destra, un gruppetto in abiti ben più eleganti rispetto a quelli dei manovali sta esaminando un grande disegno con il profilo del vascello da costruire. Qua e là alcuni danno ordini agitando un bastone. E dappertutto, chinati o inginocchiati, i manovali si danno da fare con le asce.

Gli alberi si trasformano in una nave. Quando Goethe – da poco arrivato a Venezia – va a visitare l'Arsenale (5 ottobre 1786) si ferma a osservare gli operai "nei vari lavori" e a guardare come trasformavano "il bellissimo legno di quercia", occasione per riflettere "sullo sviluppo di quest'albero veramente prezioso". Passano pochi anni e lo scrittore tedesco pubblicherà il suo *Saggio sulla metamorfosi delle piante* (1790).

Leggi anche:

Claudio Franzoni, *Wiligelmo e l'arca*

Claudio Franzoni, *Il vino, il mare, le navi*

Claudio Franzoni, *La gondola meccanica*

Claudio Franzoni, *Le navi dei re magi*

Claudio Franzoni, *La nave Argo*

Luigi Grazioli, *La spedizione degli Argonauti*
Claudio Franzoni | *Navi stanche*

Dal 1958 i cantieri navali Sanlorenzo costruiscono motoryacht su misura di alta qualità, distinguendosi per l'eleganza senza tempo e una semplicità nelle linee, leggere e filanti, che si svela nella scelta dei materiali e nella cura dei più piccoli dettagli.

f._7.jpg

Se continuiamo a tenere vivo questo spazio è grazie a te. Anche un solo euro per noi significa molto. Torna presto a leggerci e SOSTIENI DOPPIOZERO