

Conservare la memoria: il Museu Marítimo de Ílhavo (Portogallo)

Conserving memories: the Museu Marítimo de Ílhavo (Portugal)

Giovanni Pinna

Già direttore del Museo di storia Naturale di Milano. E-mail: giovanni@pinna.info

In molte città di mare di tutto il mondo esistono musei dedicati alla marineria: si tratta di musei dai limiti indistinti che si pongono fra etnografia, storia, tecnologia e arte, realizzati spesso per conservare le tradizioni e l'identità di comunità per le quali il mare è stata la principale fonte di sostentamento o di ricchezza economica, a volte per illustrare la potenza navale di una nazione, più raramente per narrare storie di avventure, di esplorazioni e di scoperte di nuovi mondi. Musei marinari esistono tuttavia anche in città che a prima vista sembrano non avere un particolare legame con il mare. Milano, per esempio, aveva un suo Civico Museo Navale (ora integrato nel Museo della Scienza e della Tecnologia) che aveva una precisa ragion d'essere storica; infatti, a seguito della trasformazione della flotta italiana dalla vela al vapore, per anni la marina militare ingaggiò per la leva di mare gli operai delle industrie milanesi; finito il loro servizio, questi ex marò milanesi costituirono una delle più forti associazioni di ex marinai e si adoperarono per la creazione del Museo Navale. In Italia esistono grandi e piccoli musei dedicati al mare e alle tradizioni marinare, ve ne sono a Trieste, Cesenatico, Camogli, Pegli, Ravenna, La Spezia, Livorno e nelle quattro repubbliche marinare di Genova, Venezia, Pisa e Amalfi (quest'ultimo di piccole dimensioni).

Tutti i musei navali/marinari del mondo sono stati descritti in un volume pubblicato nel 2005 dal Comandante Flavio Serafini, cui si deve anche la raccolta di una amplissima collezione di documenti, modelli, immagini, e attrezzature legate al mare, oggi conservata a Imperia con il nome di Museo Navale Internazionale del Ponente Ligure. Da anni la collezione è esposta in locali insufficienti ove, seppure visitabile dal pubblico, non è tuttavia valorizzata soprattutto nella sua parte più importante, quella legata alla documentazione storica dell'attività marinara della città e dei suoi abitanti. Strana storia quella di questa collezione, paradigmatica di come una iper-burocrazia possa impedire il progresso di una città (e di una nazione) (Pinna, 2013). Nel 2001 il Comandante Serafini si disse disponibile ad affidare alla municipalità di Imperia la collezione con la clausola che venisse istituito un museo adatto alla sua conservazione e esposizione al pubblico. Non sto a

*Many coastal cities around the world have museums dedicated to seafaring. These are museums with indistinct boundaries combining ethnography, history, technology and art. They were often created to preserve the traditions and identity of communities for which the sea was the main source of livelihood or economic wealth, sometimes to illustrate the naval power of a nation, and more rarely to recount stories of adventures, explorations and discoveries of new worlds. However there are also maritime museums in cities that at first glance seem to lack a special bond with the sea. For example, Milan had its Civic Naval Museum (now part of the Museum of Science and Technology) and it had a precise historical *raison d'être*. For many years after the transformation of the Italian fleet from sail to steam, the Navy conscripted Milanese industrial workers for national service; once finished their service, these ex-sailors from Milan formed one of the strongest associations of former servicemen and they were instrumental in the creation of the Naval Museum. In Italy, large and small museums dedicated to the sea and seafaring traditions can be found in Trieste, Cesenatico, Camogli, Pegli, Ravenna, La Spezia, Livorno and in the three maritime republics of Genoa, Venice, Pisa, and Amalfi (a very small one).*

All the naval/maritime museums in the world were described in a book published in 2005 by Captain Flavio Serafini, who also put together a very large collection of documents, models, photographs and equipment related to the sea, now conserved in Imperia under the name International Naval Museum of Western Liguria. For years the collection was displayed in inadequate premises where, although open to the public, it was not fully exploited, especially with regard to its most important part regarding the historical documentation of the seafaring activities of the city and its inhabitants. The history of this collection is odd and paradigmatic of how a hyper-bureaucracy can impede a city's (and a nation's) progress (Pinna, 2013). In 2001, Captain Serafini said that he was willing to make the collection available to the city of Imperia on the condition that a museum suitable for its conservation and public display would be established. I will not dwell on the importance such an institution might have for the

dilungarmi sull'importanza che una tale istituzione potrebbe avere per l'identità culturale di un città di mare che soprattutto nel XIX e per buona parte del XX secolo è stata sede di compagnie di navigazione e di cantieri navali, ha diplomato comandanti di marina e formato equipaggi così intrepidi da attraversare il terribile Capo Horn per raggiungere le coste del Perù; una città per i cui abitanti il mare fa parte integrante delle tradizioni, dei ricordi e delle economie. La cosa fu compresa dalla municipalità che nel 2001 diede corso al progetto di un "museo del mare", concepito come "progetto unitario per i diversi aspetti della frequentazione marina, comprensivo delle attività umane e degli aspetti più squisitamente ecologici", e che trovò una possibile adeguata collocazione in alcuni vecchi magazzini generali della Calata Anselmi a Porto Maurizio. Fra il 2001 e il 2005 fu acquisito lo stabile, fu realizzato il progetto architettonico e iniziarono i lavori di adeguamento dei magazzini a museo. Nel 2005 fui incaricato dalla Soprintendenza di Genova di collaborare all'elaborazione del piano museologico, cosa che fu fatta in breve tempo. Oggi, 2014, l'edificio del museo è pronto, così come il piano museologico, ma manca l'allestimento museografico e perciò il museo non è ancora aperto al pubblico. Perché dopo tredici anni dalla prima idea non si è ancora giunti alla realizzazione del museo? Intralci squisitamente burocratico-amministrativi e querelles sono state alla base di un ritardo così lungo da essere divenuto quasi epico. Ve ne racconto uno solo! Da mesi si fanno tentativi per portare al museo quello che dovrebbe diventare il suo fiore all'occhiello, l'imbarcazione da regata "Luna Rossa", celebre per avere partecipato qualche anno fa alla Coppa America. Acquisita grazie all'interessamento del progettista del museo, l'imbarcazione è stata restaurata ma è tuttavia bloccata in un cantiere di Grosseto (ove si paga un canone di affitto) poiché la Dogana del porto di Imperia nega il permesso di parcheggiarla nell'unica area vicina al museo per ora disponibile, vale a dire l'area doganale, sostenendo che, essendo questa "zona franca", il portarvi l'imbarcazione equivarrebbe a una esportazione illegale. La motivazione è ineccepibile ma mi domando se non sia possibile superare l'impasse con una esportazione temporanea, ma in questo caso ci vorrebbe certamente il benestare della Soprintendenza (mentre correggo le bozze dell'articolo la situazione è stata risolta).

Mentre la città di Imperia aspetta il suo museo dibattendosi fra una grande varietà di impedimenti burocratici, in soli tre anni la piccola municipalità portoghese di Ílhavo ha rinnovato dalle fondamenta il suo museo marinaro, che visitai nel 2005 e nel 2008 per famigliarizzarmi con la museologia di una piccola comunità "marittima".

È questo il museo che presento in questo articolo: non un grande museo noto in campo internazionale,

cultural identity of a seaside city which especially in the 19th and much of the 20th century had been the home of shipping companies and shipyards, had educated naval captains and had trained crews so intrepid as to cross the terrible Cape Horn to reach the coast of Peru - a city for whose inhabitants the sea is an integral part of their traditions, memories and economic activities. The municipal authorities understood the concept and in 2001 initiated the planning of a "maritime museum", conceived as a "unitary project for the various aspects of seafaring, including the human activities and ecological aspects". A possible site for the museum was identified as several old general stores of the Calata Anselmi at Porto Maurizio. Between 2001 and 2005 the premises were acquired, the architectural design was completed and work began on turning the warehouses into a museum. In 2005 I was asked by the Superintendence of Genoa to assist in the museological planning, which was accomplished in a short time. Now in 2014 the museum building is ready, as is the museological design, but the exhibits are lacking and the museum is not yet open to the public. Why has the museum not been completed thirteen years after the first idea? Purely bureaucratic-administrative obstacles and quarrels have been behind such a long, almost epic, delay. I will tell you about just one of them! For many months, attempts have been made to bring to the museum what would become its iconic exhibit, the racing yacht "Luna Rossa", famous for having participated some years ago in the America's Cup. Acquired thanks to the museum's designer, the yacht has been restored but is still sitting in a Grosseto shipyard (where a rental fee is paid) because the Customs Office of the port of Imperia is denying permission to berth it in the only area near the museum currently available, namely the customs area, arguing that, since this is a "customs free zone", bringing the boat there would be equivalent to illegal exportation. The reasoning is impeccable but I wonder if it would not be possible to overcome this impasse by means of a temporary exportation, although in this case the approval of the Superintendence would certainly be necessary (the problem has now been resolved).

While Imperia awaits its museum, floundering among a great variety of bureaucratic obstacles, in just three years the small Portuguese city of Ílhavo has completely renovated its maritime museum, which I visited in 2005 and 2008 to become familiar with the museology of a small "maritime" community. This is the museum that I will present in this article: not a large internationally known museum, such as Lisbon's Museu de Marinha, but a museum of local aspirations dedicated to the study and preservation of the traditional heritage of a specific region of Portugal characterized, more than other areas of the country, by close economic and cultural ties with the sea. This region is the district of Aveiro. Its capital, Aveiro,

come il Museu de Marinha di Lisbona, ma un museo dalle aspirazioni locali, dedicato allo studio e alla conservazione del patrimonio tradizionale di una precisa regione del Portogallo caratterizzata, più di altre aree del paese, da uno stretto legame economico e culturale con il mare. Questa regione è il distretto di Aveiro, la cui capitale - per l'appunto Aveiro -, celebre per la laguna su cui si affaccia e per i canali che la solcano, è conosciuta come la Venezia dell'Occidente. Il museo in questione non sorge però nella capitale del distretto ma nella cittadina di Ílhavo perché fu proprio qui, nella sede del giornale "O Ilhavense", che all'inizio degli anni Venti prese forma l'idea di realizzare quello che solo più tardi, nel 1937 (quando nel paese dominava la dittatura dello Estado Novo dell'economista António de Oliveira Salazar), divenne il Museu Marítimo de Ílhavo.

Ílhavo è una municipalità di poco più di 35.000 abitanti situata fra le sponde dell'Oceano Atlantico e la laguna di Aveiro a circa 60 km a sud di Porto. Di origine greca o fenicia, celebre nell'antichità per la bellezza delle sue donne, Ílhavo è in realtà costituita da due cittadine distinte, Gafanha da Nazaré e Ílhavo la cui economia è basata soprattutto sulla pesca e sul trattamento del merluzzo e sulla pesca nella laguna di Aveiro. Questa è uno specchio d'acqua di circa 75 kmq che si estende da nord a sud per 45 km parallelamente alla costa atlantica, celebre per la varietà degli uccelli marini, per le saline (che producono un "flor de sal" che fa concorrenza al sale di Guérande e della Camargue) e per la raccolta dei frutti di mare che passano invariabilmente dalle barche multicolori alle tavole degli innumerevoli piccoli ristoranti allineati lungo le sue sponde. Grazie alla laguna e alle spiagge atlantiche, ove sono sorti innumerevoli e eccessivi insediamenti stagionali (Barra, Costa Nova), Ílhavo ha sviluppato un'economia turistica che oggi si affianca a quella della produzione del baccalà, che resta comunque il principale motore economico della regione, sebbene non manchino altre attività, come la celebre industria di porcellana di Vista Alegre, fondata nel 1815, che fu un modello socialmente avanzato di insediamento industriale del XIX secolo, antesignano, per fare un esempio ben più recente di casa nostra, dell'organizzazione sociale della Olivetti a Ivrea. Accanto alla fabbrica fu infatti costruito un intero villaggio per le maestranze, completo di abitazioni, mensa, scuola e chiesa, cui si è aggiunto più di recente un bel museo dedicato alla storia della fabbrica e delle sue produzioni.

Ma torniamo al baccalà che notoriamente costituisce l'alimentazione tradizionale del Portogallo, a tal punto che si dice che la frase di rito fra due portoghesi che si incontrano all'estero sarebbe "Que saudades de um bom bacalhau!" (che nostalgia per un buon baccalà). Il merluzzo (*Gadus morhua*), grazie alla possibilità di essere conservato a secco sotto sale (prendendo il nome di baccalà), iniziò ad essere

famous for its lagoon and the canals that run through the city, is known as the Western Venice. However the museum in question is not situated in the district's capital but in the town of Ílhavo. It was there in the 1920s, at the headquarters of the newspaper "O Ilhavense", that the idea of creating a maritime museum took shape, although the Museu Marítimo de Ílhavo was only opened in 1937 (when the country was ruled by the Estado Novo dictatorship of the economist António de Oliveira Salazar).

Ílhavo is a town of just over 35,000 inhabitants situated between the shores of the Atlantic Ocean and the Aveiro Lagoon about 60 km south of Porto. Of Greek or Phoenician origin and famous in antiquity for the beauty of its women, Ílhavo is actually made up of two towns, Gafanha da Nazaré and Ílhavo, whose economy is based primarily on the production of salt cod and fishing in the Aveiro Lagoon. This 75 square kilometre lagoon stretches from north to south for 45 km parallel to the Atlantic coast and is famous for the variety of seabirds, for the salt ponds (producing a flor de sal that competes with the salt of Guérande and of Camargue) and for the seafood that invariably passes from the multi-coloured boats to the tables of the countless small restaurants lining the lagoon's shores. Thanks to the lagoon and the Atlantic beaches, with their many seasonal villages (Barra, Costa Nova), Ílhavo has developed a tourist economy that now flanks the production of salt cod, still the main economic engine of the region, although other activities are not lacking, such as the famous Vista Alegre porcelain factory founded in 1815. Vista Alegre was a socially advanced model of a 19th century industrial settlement, a forerunner (to give a much more recent Italian example) of the social organization of Olivetti in Ivrea. In fact, an entire village for the workers was built next to the factory, complete with houses, dining hall, school and church, to which has more recently been added a lovely museum dedicated to the history of the factory and its products.

*But let us return to salt cod the well-known traditional food of Portugal. Indeed it is said that the ritual phrase between two Portuguese meeting abroad is "Que saudades de um bom bacalhau!" (How I long for a good salt cod meal). Thanks to the possibility to conserve this fish (*Gadus morhua*) dried and salted, the Portuguese began catching it in the 15th century along the coasts of Iceland and then, starting in the 16th century, off Newfoundland where, it is said, 150 vessels were employed each year, most of them coming from the Aveiro area. For centuries, the canals of the Aveiro Lagoon were the ports of departure of the boats used for Atlantic fishing while the surrounding area contained the salt cod processing plants and warehouses. For centuries the people of Ílhavo have been employed in the fishing cod and processing of salt cod, which has created a strong maritime tradition. This tradition persists with the*

pescato da portoghesi nel XV secolo lungo le coste dell'Islanda e poi, a partire dal XVI secolo, a Terranova ove, si dice, fossero impiegati ogni anno 150 battelli, la maggior parte dei quali provenienti dalla zona di Aveiro. Per secoli i canali della laguna di Aveiro furono i porti di partenza per i battelli impiegati per la pesca in Atlantico, mentre nell'immediato entroterra sorgevano magazzini e luoghi di lavorazione del pesce. Per secoli la popolazione di Ílhavo è stata impiegata nella pesca e nella lavorazione del baccalà, il che ha creato una profonda tradizione marinara che persiste con il perpetuarsi della pesca, con il lavoro nelle fabbriche di conservazione sulla terraferma, ed è stata rafforzata dal tributo di morti che il mare richiede dai battelli affondati dalle tempeste. Le tragedie del mare hanno creato epopee che sono passate nell'identità culturale locale e che ora vengono narrati alle nuove generazioni attraverso le esposizioni del museo. Né è un esempio la "frota branca", nome con cui era conosciuta la flotta di pescherecci portoghesi durante la Seconda Guerra Mondiale. Allo scoppio del conflitto nel 1939, il Portogallo aveva dichiarato la sua neutralità, e aveva perciò continuato a inviare le sue navi da pesca nelle acque del Nord Atlantico, divenute però infide perché solcate dai convogli alleati e infestate dai sommergibili tedeschi. Nel 1942 due pescherecci portoghesi, il "Maria da Glória" e il "Deães", furono silurati e affondati: da quel momento, per essere riconosciuti, i pescherecci portoghesi furono dipinti di bianco e portarono ben visibile sulle fiancate la scritta "PORTUGAL" e il nome della nave. Da qui il nome ormai epico di "frota branca".

Il Museu Marítimo de Ílhavo è sostanzialmente un museo etnografico poiché illustra le attività della pesca in Atlantico e nella Laguna e espone le imbarcazioni tradizionali e gli strumenti di pesca, ma è anche un museo storico in quanto propone racconti di uomini e di navi, ne conserva le immagini fotografiche e raccoglie i documenti delle compagnie di navigazione e delle associazioni industriali che permettono di ricostruire la storia sociale ed economica della comunità; esso è anche un museo della tecnologia perché espone gli strumenti e le tecniche della marineria, i sistemi di costruzione delle imbarcazioni, i modi di lavorazione del pescato, ed è, infine, anche un museo d'arte che conserva, oltre a una raccolta di 900 ceramiche della fabbrica di Vista Alegre, una collezione di quadri a olio, di incisioni e di acquarelli di artisti portoghesi del Novecento, i cui temi sono soprattutto la laguna di Aveiro e le attività marinare. Tutto ciò deve far pensare a quanto siano labili i confini fra i diversi tipi di museo, e come etnografia, scienza e storia debbano essere interconnesse, come nel nostro caso, per fornire un'immagine profonda dell'identità della comunità.

Dopo anni di letargo, il museo di Ílhavo è nato a nuova vita nel 2001, quando fu inaugurato un nuovo

modern fishing industry and the processing in the factories on the mainland, and it has been reinforced by the many deaths at sea and the boats sunk during storms. These maritime tragedies have created epics that have become part of the local cultural identity and are now recounted to new generations through the museum exhibits. An example is the "frota branca", the name given to the Portuguese fishing fleet during the Second World War. At the outbreak of the war in 1939, Portugal had declared its neutrality and had thus continued to send its fishing boats into the waters of the North Atlantic. However those waters had become dangerous because they were crossed by Allied convoys and infested with German submarines. In 1942, two Portuguese vessels, the "Maria da Glória" and the "Deães", were torpedoed and sunk: from that moment on the Portuguese boats were painted white and bore the word "PORTUGAL" and the name of the ship clearly visible on their sides so as to be easily recognized. Hence the now epic name "frota branca".

The Museu Marítimo de Ílhavo is essentially an ethnographic museum since it illustrates the fishing activities in the Atlantic Ocean and the lagoon, and the traditional boats and fishing gear. However it is also a historical museum since it recounts the stories of men and ships, conserves photographs of them and collects documents of shipping companies and industrial associations that allow us to reconstruct the community's social and economic history. And it is also a technology museum since it displays seafaring tools and techniques, the shipbuilding systems, the ways of processing the catch. Finally, it is an art museum that houses not only 900 ceramic objects from the Vista Alegre factory but also a collection of oil paintings, engravings and watercolours by 20th century Portuguese artists whose subjects were mainly the Aveiro Lagoon and maritime activities. This gives us an idea of how blurred are the boundaries between the different types of museums and how ethnography, science and history must be inter-related, as in our case, to provide a sweeping image of the community's identity. After years of hibernation, the Ílhavo museum was revived in 2001 when a new modern building designed by the architects Nuno and José Mateus was inaugurated. It incorporated the old structure of the museum and has received important international awards including, among others, the European Union's Mies Van Der Rohe Award for 2003. The new building has a surface area of 8100 square metres spread over two floors. One enters from a large outdoor space that is an integral part of the construction. The building consists of a series of volumes of different heights (fig. 1) juxtaposed so as to separate the service areas (storerooms, administration, library, cafeteria, conference room) from the exhibition areas and at the same time to



Fig. 1. L'edificio del Museu Marítimo de Ílhavo (foto G. Pinna).

The Museu Marítimo de Ílhavo building (photograph G. Pinna).

moderno edificio progettato dagli architetti Nuno e José Mateus che ha inglobato la vecchia struttura del museo e che ha ricevuto importanti attestati internazionali, fra i quali, per ricordarne uno solo, il Premio Mies Van Der Rohe dell'Unione Europea per il 2003. Il nuovo edificio ha un'estensione di 8100 mq su due piani, vi si accede da un vasto spazio esterno parte integrante della costruzione, ed è costituito da una serie di volumi di altezze diverse (fig. 1) giustapposti in modo da separare le aree di servizio (depositi, amministrazione, libreria, cafeteria, sala conferenze) dalle aree di esposizione, e nello stesso tempo garantire una continuità del percorso espositivo. Per quanto riguarda quest'ultimo, la disposizione dei volumi interni è stata studiata in modo che le aree espositive, pur rimanendo distinte così da mettere in risalto i singoli temi della narrazione espositiva, siano collegate per formare un percorso di visita ininterrotto. L'elemento unificante della costruzione è uno specchio d'acqua, visibile sia dall'interno sia dall'esterno, che connette alla sua vocazione marinara un edificio costruito nel centro della città, lontano dalle sponde dell'Atlantico e della laguna.

Come si legge nella presentazione ufficiale, il Museu Marítimo de Ílhavo è un'istituzione finalizzata allo studio e alla conservazione del patrimonio e dell'identità marinara del distretto di Aveiro, e a questo scopo ha riunito nel corso degli anni vaste collezioni e una documentazione preziosa sul passato della regione e sulle attività tradizionali che hanno permesso la realizzazione di una illustrazione esauriente della storia economica e sociale della comunità, dei suoi legami con le fonti di produzione e della sua particolare identità culturale ed artistica.

La parte centrale dell'esposizione è dedicata alla pesca del merluzzo che, come si è detto, è stata per secoli l'attività economica principale della regione. Ad essa è dedicata la prima sala del museo. Qui si può visitare quella che è considerata una delle icone del museo: la ricostruzione di una goletta in legno a

ensure continuity of the exhibition course. The arrangement of the internal volumes was designed in such a way that the exhibition areas, while remaining distinct so as to highlight the individual topics of the exhibition course, are connected to form a continuous path for the visitor. The unifying element of the building is a body of water, visible from both the interior and exterior, that relates a building constructed in the city centre, far from the shores of the Atlantic and the lagoon, to its maritime nature. As stated in the official presentation the aim of the Museu Marítimo de Ílhavo is to study and conserve the maritime heritage and identity of the Aveiro district. Over the years it has put together extensive collections and valuable documentation of the region's past and its traditional activities. This has led to the creation of a comprehensive illustration of the economic and social history of the community, its links to the sources of production and its particular cultural and artistic identity.

The central part of the exhibition deals with cod fishing, for centuries the region's main economic activity, and the first room of the museum is dedicated to it. It contains what is considered one of the museum's icons: the reconstruction of a two-masted wooden schooner for fishing in the Atlantic in the early 20th century (fig. 2). It is complete with equipment for fishing and for the preservation and transport of the fish and also a number of *dóris*, small flat-bottomed fishing boats originally from Madeira, arranged on deck stacked one upon the other. The reconstruction, made by local craftsmen in 2001, is incomplete (missing almost all the rigging and the bottom of the hull). However visiting this boat is an experience that takes the visitors back to epic times when the only means of propulsion for boats were sails and puts them in touch with the lives of the crew during the long days of fishing on the banks of Newfoundland or along the coasts of Greenland. The voyage of these boats lasted roughly from late April



Fig. 2. La tolda della goletta ricostruita nella prima sala del museo. Sul ponte si vedono le piccole "dóris" utilizzate per la pesca (foto G. Pinna).

The deck of the schooner reconstructed in the first room of the museum. The small dóris used for fishing can be seen on the deck (photograph G. Pinna).

due alberi per la pesca in Atlantico dei primi anni del Novecento (fig. 2), completa delle attrezzature per la pesca, per la conservazione e il trasporto del pesce e un certo numero di "dóris", piccole barche a fondo piatto originarie di Madeira usate per la pesca, sistemate in coperta impilate l'una sull'altra. La ricostruzione non è completa (manca quasi tutta l'alberatura e la parte inferiore dello scafo) ed è stata realizzata da artigiani locali nel 2001. Visitare questo battello è tuttavia un'esperienza che porta il visitatore indietro nel tempo, ai tempi epici quando l'unico mezzo di propulsione per i battelli erano le vele, e li mette in contatto con la vita dell'equipaggio nei lunghi giorni di pesca sui banchi di Terranova o lungo le coste della Groenlandia. Il viaggio di questi battelli durava pressappoco dalla fine di aprile all'inizio di novembre, sei mesi durante i quali il capitano e 13 uomini di equipaggio condividevano gli angusti spazi di bordo. Alcuni di questi ambienti - le cuccette e la mensa dell'equipaggio, la cucina, le anguste cabine del pilota e del comandante e il quadrato ufficiali- sono stati ricostruiti in ogni dettaglio fuori dal battello come vere e proprie "period rooms", per usare la terminologia anglosassone (fig. 3). Come era organizzata la vita di bordo? Come si mangiava? Come vestivano gli uomini? Quanto lunghi erano i turni di lavoro? Sono tutte domande cui l'esposizione fornisce una risposta ai visitatori, che sono inoltre introdotti alla terminologia delle diverse parti dell'imbarcazione e ai vari attrezzi per la pesca. Sull'altro lato della sala

to early November, six months during which the captain and 13 crew members shared the tight spaces on board. Some of these environments - the crew's bunks and mess, the galley, the cramped cabins of the pilot and captain and the officer's quarters - were reconstructed in detail outside the boat as "period rooms" (fig. 3). How was life organized on board? What did the men eat? How did they dress? How long were the work shifts? These are all questions that

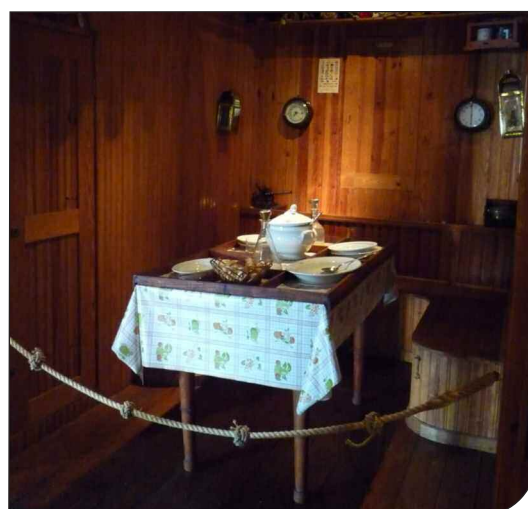


Fig. 3. Ricostruzione della mensa del comandante della goletta (foto G. Pinna).

Reconstruction of the schooner captain's mess (photograph G. Pinna).

rispetto alle "period rooms", una lunga vetrina ripercorre la storia di una campagna di pesca di un battello a vela, "a longa viagem aos mares do fim do mundo" (fig. 4), dai preparativi per la partenza, ai giorni di navigazione, alla pesca e al rientro in Portogallo, accompagnata da documenti, fotografie d'epoca, carte nautiche, oggetti per la navigazione, oggetti personali dei marinai. Il tutto è illustrato con testi e fotografie dello scrittore di origine australiana Alan Villiers, celebre per le molteplici attività marinare e per i suoi 25 libri dedicati alla storia della mariniera e ai viaggi per mare. Poiché l'identità di una comunità si costruisce e si conserva attraverso la memoria non solo dei fatti ma anche delle persone (cosa che molte istituzioni dimenticano), la sala che ho appena descritto è stata dedicata al Capitão Francisco Marques, uomo di mare che fu direttore del museo durante gli anni dell'ampliamento ed ha avuto una parte importante nella realizzazione delle esposizioni più rappresentative.

Al tempo in cui navigavano i battelli simili a quello ricostruito, la pesca al merluzzo era una solitaria pesca all'amo; le piccole "dóris" venivano calate in mare, ciascuna con un pescatore a bordo, e si allontanavano dal battello principale fino a un luogo adatto a immergere una ventina di lenze riunite insieme a formare quello che veniva chiamato "trol" che portava complessivamente circa 1000 ami con vari tipi di esche; a sera il "trol" veniva issato e il pesce recuperato e portato sulla goletta madre per essere lavorato e immagazzinato. Nella stessa sala un'altra "period room" ricostruisce un cantiere per la costruzione delle "dóris" (fig. 5).

Con l'avvento del vapore i fragili battelli a vela furono sostituiti da navi più robuste e più grandi e la pesca con le lenze fu sostituita dalla pesca a strasci-

the exhibition answers for the visitors, who are also introduced to the terminology of the different parts of the boat and the fishing gear. On the side of the room opposite the "period rooms" a long display case tells the story of a fishing run of a sail-powered vessel, "a longa viagem aos mares do fim do mundo" (fig. 4), from the preparations for the departure to the days of navigation and fishing and then the return to Portugal, accompanied by documents, vintage photographs, nautical charts, navigation equipment and personal belongings of the sailors. This is all illustrated by texts and photographs by the Australian-born writer Alan Villiers, famous for his many maritime activities and his 25 books devoted to the history of seafaring and sea voyages. Since a community's identity is formed and conserved through the memory not only of facts but also of people (something that many institutions forget), the room that I have just described was dedicated to Capitão Francisco Marques, a man of the sea who was director of the museum during the years of expansion and played an important role in the creation of the most representative exhibits.

When sailboats similar to the reconstructed schooner were in use, cod fishing was carried out with a one-man hook-and-line technique. Small dóris were lowered into the sea, each with a fisherman on board, and they moved away from the mother ship to a suitable place to lower twenty lines joined together to form what was called a troll that bore about 1000 hooks with various types of bait; in the evening the troll was hoisted and the fish recovered and brought to the mother ship to be processed and stored. In the same hall, another "period room" reconstructs a workshop for the building of the dóris (fig. 5).

With the advent of steam the fragile sailboats were



Fig. 4. La vetrina dedicata "a longa viagem aos mares do fim do mundo" (foto G. Pinna).

The display case dedicated "a longa viagem aos mares do fim do mundo" (photograph G. Pinna).



Fig. 5. Ricostruzione di un cantiere per la costruzione delle dórias (foto G. Pinna).
Reconstruction of a workshop for the building of the dórias (photograph G. Pinna).

co. Nel 2001 il museo ha recuperato una di queste navi, il "Santo-Andre", e l'ha trasformata in "Navio Museu" (fig. 6). La nave, di costruzione olandese, varata verso il 1948, è lunga oltre 70 metri, ha una stiva che può caricare 20.000 quintali di pesce ed è stata ancorata in un canale nella zona portuale di Gafanha da Nazaré, distante diversi km dall'edificio del museo. L'interno del "Navio Museu" è completamente visitabile; ogni locale, da quelli dell'equipaggio, alla sala comando, alle stive, è illustrato con brevi pannelli che spiegano la destinazione di ciascuno e sono sempre accompagnati da una mappa della nave che permette il continuo orientamento dei visitatori. Altri pannelli e video illustrano le tecniche di pesca, il sistema di preparazione del pesce a bordo e la sua conservazione nelle stive di congelamento. Una stiva è attrezzata come sala conferenze; qui un grande pannello ripercorre cronologicamente la storia delle navi pescherecce a vapore dall'inizio del Novecento, e parallelamente ricorda le date di adozione dei regolamenti internazionali sulla pesca che

replaced by larger, more robust ships and hook-and-line fishing was replaced by trawling. In 2001 the museum acquired one of these ships, the "Santo-Andre", and transformed it into a Navio Museu (fig. 6). The 70-metre-long, Dutch-built ship was launched around 1948 and has a cargo bay that can load 20,000 quintals of fish. It is at anchor in a canal in the port area of Gafanha da Nazaré, several kilometres from the museum building. The interior of the Navio Museu is open to visitors; all the rooms, i.e. those of the crew, the control room and the holds, are illustrated with short panels explaining their uses and they always include a map of the vessel allowing the visitors to orient themselves. Other panels and videos illustrate the fishing techniques, the on-board preparation of the fish and its preservation in the freezer holds. One hold is set up as a conference hall, a large panel chronicles the history of steam-powered fishing vessels since the beginning of the 20th century and alongside it lists the dates of adoption of international fishing regulations that influenced the economy of the community, such as the various UN conferences on maritime law and the convention for the allocation of fishing areas in the North Atlantic between Greenland and Canada.

Lagoon environments throughout the world share a great variety of water birds, fishes, molluscs and crustaceans as well a wide range of boats, whose shapes and sizes meet the various requirements of the work taking place in this rich aquatic environment. However, since each lagoon is different in terms of climate, fauna and fish production, each one has its own traditional boats: the Venetian Lagoon has its own, India's Kerala backwaters have others, and the Aveiro Lagoon yet others. The second room on the museum's ground floor (fig. 7) is dedicated to these vessels and their uses (now much less frequent than in the first half of the 20th century). It contains a collection of authentic traditional boats of the Aveiro



Fig. 6. Il Santo-Andre, Navio Museu ancorato nella zona portuale di Gafanha do Nazaré (foto G. Pinna).
The Santo-Andre, a Navio Museu at anchor in the port area of Gafanha do Nazaré (photograph G. Pinna).



Fig. 7. La sala delle imbarcazioni tradizionali della laguna di Aveiro (foto G. Pinna).

Room containing the traditional boats of the Aveiro Lagoon (photograph G. Pinna).

hanno avuto un impatto sull'economia della comunità, quali le diverse conferenze dell'ONU sul diritto del mare e la convenzione per la ripartizione delle aree di pesca nel Nord Atlantico, fra Groenlandia e Canada.

Gli ambienti lagunari di tutto il mondo condividono, oltre che una grande varietà di uccelli acquatici, pesci, molluschi e crostacei, anche una notevole varietà di imbarcazioni, le cui forme e dimensioni rispondono alle diverse esigenze dei lavori che si svolgono in questo ricco ambiente acquatico. Tuttavia, poiché ogni laguna è diversa da ogni altra per clima, per contenuto faunistico, o per produzione ittica, ogni laguna ha le sue imbarcazioni tradizionali: la laguna veneta ha le sue, quella indiana del Kerala ne ha di altro tipo, e la laguna di Aveiro ancora di diverse. A queste imbarcazioni, e ai lavori cui sono adibite (oggi molto meno rispetto alla prima metà del Novecento), è dedicata la seconda sala del piano terra del museo (fig. 7). Qui sono raccolti gli originali delle imbarcazioni tradizionali della laguna di Aveiro, la cui forma varia a seconda del tipo di lavoro cui sono destinate: vi è la barca a vela nota come "Saleiro" o "Mercatel" adibita al trasporto del sale, la "Bateira erveira" per la pesca fluviale e il trasporto di erbe, letame e bestiame, tipica della parte nord della laguna, la "Caçadeira", piccola imbarcazione a remi adibita alla pesca e alla caccia alle anatre (fig. 8), infine il "Moliceiro", imbarcazione di circa 15 m di lunghezza dotata di una vela trapezoidale

Lagoon, whose shape varies according to the type of work for which they were intended: there is the sailboat known as *saleiro* or *mercotel* used to transport salt, the *bateira erveira* for river fishing and transportation of herbs, manure and livestock, typical of the northern part of the lagoon, the *caçadeira*, a small row boat used for fishing and duck hunting (fig. 8), and finally the *moliceiro*, a vessel about 15 metres long with a trapezoidal sail that was used to harvest *molico*, a mixture of brackish-water algae used as fertilizer to nourish the area's sandy soils. This is the most characteristic boat of the lagoon, dating to the 18th century, it has the stern and bow strongly curved upward, almost in a curl, and is adorned with colourful images recalling the traditional activities of the community. Today it is used only as a motorboat to shuttle tourists back and forth along Aveiro's canals (fig. 9). In the same hall, a "period room" reconstructs a typical yard for the building of the lagoon's boats.

Upstairs there is a room dedicated to the lagoon's salt ponds. An exhibition of the ancient traditional tools (*almanjarra*, *círcio*, *anafador*, *rasoila*, *bombeiro*, *pajão*) used to scrape, to free the salt from seaweed, to compact the soil and to compress and smooth the mounds of salt illustrates the entire extraction procedure. The other rooms on the upper floor are more traditional in that they are similar to those found in almost all maritime museums in the world. They display nautical instruments and models of

che serviva alla raccolta del "moliço", un insieme di alghe di ambiente salmastro che venivano utilizzate come fertilizzante per rendere produttivi i terreni arenacei. Questa è l'imbarcazione più caratteristica della laguna, risale al XVIII secolo, ha poppa e prua fortemente ricurve verso l'alto, quasi a ricciolo, e istoriate con immagini molto colorate che ricordano le attività tradizionali della comunità, ed è oggi ridotta a fare la spola (a motore) lungo i canali di Aveiro per la gioia dei turisti (fig. 9). Nella stessa sala una "period room" ricostruisce un tipico cantiere per la costruzione delle barche della laguna.

Al piano superiore una sala è dedicata alle saline ove, attraverso l'esposizione degli antichi strumenti tradizionali ("Almanjarra", "Círcio", "Anafador", "Rasoila", "Bombeiro", "Pajão") che servivano per raschiare, liberare il sale dalle alghe, compattare il suolo comprimere e lisciare i cumuli di sale, ecc., viene mostrato tutto il procedimento di estrazione. Per il resto le altre sale del piano superiore sono più tradizionali, nel senso che sono simili a quelle che si trovano in quasi tutti i musei marinari del mondo; esse espongono infatti strumenti nautici, modelli di navi e di velieri che riproducono battelli portoghesi, accompagnati da alcuni computer che descrivono le rotte seguite dagli antichi navigatori portoghesi (un minimo di storia patria e di orgoglio nazionale!) e illustrano come si costruisce una nave e come la si guida: in particolare qui i visitatori possono sperimentare come sia complessa la manovra di una nave che voglia entrare proprio nel porto di Aveiro che è in comunicazione attraverso uno stretto canale con l'Atlantico sempre burrascoso.

Il confronto fra il Museu Marítimo de Ílhavo e l'ancora incompiuto museo di Imperia rende attuale e veritiero un antico detto cinese che recita che "l'unico modo di attraversare un fiume è quello di attraversarlo"; il che vuol dire che perché una cosa possa essere realizzata (nella fattispecie un museo) bisogna che tutti abbiano la volontà di realizzarla, che si tratti della municipalità, dei vari ministeri competenti, delle soprintendenze o dell'amministrazione delle dogane.

BIBLIOGRAFIA / REFERENCES

PINNA G., 2013. *Escape from Bureaucracy*. In: L. Basso Peressut, F. Lanz, G. Postiglione, *European Museums in the 21st Century: Setting the Framework*. MeLa Books, Milano, vol.1, pp. 89-95.

SERAFINI F., 2005. *Musei Navali e collezioni marittime nel mondo*. Edizioni Gribaudo, Savigliano, 460 pp.



Fig. 8. Una "Caçadeira" esposta nella sala delle imbarcazioni tradizionali e, sul muro, gli attrezzi per la pesca (foto G. Pinna).

A caçadeira displayed in the room with traditional boats and, on the wall, fishing gear (photograph G. Pinna).

Portuguese ships and sailboats, accompanied by some computer screens describing the routes followed by Portuguese navigators (a minimum of national history and pride!) and illustrating how to build a ship and to sail it: in particular the visitors can experience how complex it is to manoeuvre a vessel wishing to enter the port of Aveiro, which communicates with the always stormy Atlantic through a narrow canal.

The comparison between the Museu Marítimo de Ílhavo and Imperia's still unfinished museum gives topicality and truth to an old Chinese saying that "the only way to cross a river is to cross it", meaning that for something to be created (in this case a museum) it is necessary that all possess the will to create it, whether they be the municipalities, the various ministries, superintendences or customs administrations.



Fig. 9. "Moliceiros", senza le vele, ancorate in un canale di Aveiro in attesa dei turisti (foto G. Pinna).
Moliceiros, without the sails, anchored in one of Aveiro's canals waiting to ferry tourists (photograph G. Pinna).