

Postfazione

Grandi oggetti al museo. Ripensare l'eredità culturale del transatlantico *Conte Biancamano*

Laura Ronzon

Direttrice Collezioni – Osservatorio sul Patrimonio Scientifico e Tecnologico Museo Nazionale Scienza e Tecnologia Leonardo da Vinci

Nelle collezioni del Museo ci sono alcuni oggetti che godono di una sorta di statuto speciale e il transatlantico *Conte Biancamano* è senz'altro tra questi. Non sono solo le dimensioni imponenti della sezione musealizzata a conferirgli questo stato; altri grandi oggetti sono stati ricollocati nei depositi, o altrove, per far spazio a nuovi progetti di allestimento, scivolando silenziosamente nella categoria dei beni museali ritenuti di minore interesse (Woodham 2020). È piuttosto il valore simbolico e culturale del *Biancamano* che nei sessant'anni di vita al Museo è andato accrescendosi, grazie all'intreccio con le sue molteplici vite, mettendo in atto ciò che il filosofo Remo Bodei definiva la trasformazione di un 'oggetto' in 'cosa', ovvero da manufatto inventato e costruito con determinate tecniche per un dato scopo a 'ciò che interessa e sta a cuore', perché investito di un senso più ampio, che lo fa diventare crocevia di pensiero e relazioni (Bodei 2009). In modo imprevisto, il Museo è diventato un interlocutore per chi ha usato il *Biancamano* come strumento di viaggio, di migrazione o di lavoro, in tempo di pace e di guerra. Da tutto il mondo le persone ci scrivono o vengono a Milano per rivivere una parte della propria storia e condividerla attraverso testimonianze, documenti ed effetti personali (Iezzi, *infra*). La biografia degli umani si intreccia con la 'biografia degli oggetti', un approccio metodologico delle scienze sociali che ci permette di studiare gli oggetti come 'cose viventi', come soggetti, dotati appunto di una biografia individuale al di là della propria appartenenza a un tipo (il transatlantico), con una personalità e capacità di agire socialmente, di possedere una dimensione materiale e immateriale mutevole nel tempo, non necessariamente definita a priori o coincidente con la volontà umana (Volontè 2009).

Certamente i grandi oggetti sono sempre stati elementi attrattivi e simbolici nella tradizione dei musei tecnico-scientifici, che ha le sue radici nelle scenografiche e popolari



esposizioni universali. Grandi apparati della ricerca scientifica o dell'industria, a volte messi artificialmente in movimento o inseriti in ricostruzioni d'ambiente, venivano collocati in posizioni strategiche negli spazi museali, come a scandire il ritmo della visita. Ancora oggi, ciò che più li caratterizza non è tanto la rarità, originalità o completezza delle parti, quanto l'effetto spettacolare che suscitano nei visitatori-spettatori-attori, grazie alle

loro dimensioni, ma anche alla ricollocazione spaesante all'interno degli spazi limitati del Museo. Macchine elettrostatiche o acceleratori di particelle, ricostruzioni di miniere o botteghe artigianali, grandi macchine a vapore, mezzi di trasporto fino ai lanciatori di satelliti, questi *highlights* sono sempre stati centrali nella rappresentazione pubblica del progresso (Canadelli 2019; Alberti 2022).

Un ‘pezzo al vero’, icona della nazione

Fin quando non è stata interdetta per motivi di sicurezza, questa doveva essere anche l'esperienza della visita negli spazi interni della porzione musealizzata del transatlantico *Conte Biancamano*, che comprendeva diversi ambienti, sia tecnici sia dedicati ai passeggeri. La visita permetteva di immergersi nella vita a bordo di questi ‘giganti del mare’, che avevano rappresentato anche in Italia un capitolo fondamentale delle tecnologie dei trasporti (Eliseo, Iezzi, *infra*). Ciò che è straordinario del *Biancamano*, tuttavia, è che non si tratta di una replica o di un allestimento espositivo – oggi molto diffusi soprattutto in città portuali legate all'epoca dei viaggi transatlantici – ma di parti originali della nave, smantellata e acquistata a pezzi dal Museo, poi ricostruita con un attento riadattamento, e corredata da centinaia di arredi, strumentazione e opere d'arte della stessa provenienza.

I registri storici dei beni del Museo e la documentazione d'archivio danno conto dell'incredibile complessità dell'operazione di musealizzazione che durò poco più di due anni e comportò, tra l'altro, la costruzione di un moderno edificio, il Padiglione Aeronavale (Redemagni, *infra*). Accanto a un'icona della navigazione a motore, nello stesso padiglione sarebbe infatti stato allestito, con identici principi e modalità, un simbolo della tradizionale tecnologia di navigazione a vela, il brigantino goletta e nave scuola *Ebe*. Due grandi ‘pezzi al vero’, come si usava

definire i materiali originali (Curti 1964), per distinguerli dalle ricostruzioni, dalle repliche e dai modelli in scala, in un gergo tipico dei musei di impostazione storico-didattica e di impianto encyclopedico (Alberti 2022).

Trasferire negli anni Sessanta del secolo scorso due navi originali nel cuore di Milano può essere definita un'impresa davvero eccezionale, che sembra ancora godere del rilancio culturale della Milano post-bellica, oltre che del clima di ottimismo e fiducia tipico del boom economico, tanto da far prospettare al fondatore e presidente Ucelli, nei suoi ultimi anni di attività, un grande piano di ampliamento del Museo – poi rimasto sulla carta – che prevedeva la costruzione di diversi nuovi padiglioni tematici, oltre a quello dedicato ai trasporti (Redemagni, *infra*).

Rispetto alla tradizione più consolidata di tutela della strumentazione storico-scientifica (Canadelli, Di Lieto 2024) l'operazione di musealizzazione della porzione di transatlantico *Conte Biancamano* può essere anche considerata un atto pionieristico per la salvaguardia del patrimonio storico navale in Italia, tanto che la parte conservata al Museo è rimasta pressoché l'unica testimonianza materiale degli ambienti della celebre flotta italiana di transatlantici; ugualmente, il riassemblaggio all'interno di un edificio museale di una imbarcazione a vela delle dimensioni della nave scuola *Ebe* rimane un

caso di studio unico nel suo genere. Come giustamente ricorda Redemagni (*infra*), il coinvolgimento diretto di Ucelli nel recupero delle navi romane del lago di Nemi durante il fascismo costituisce un precedente non secondario di questo genere di imprese (Pietrangeli, Redemagni 2023).

Protagonista del progetto di acquisizione del *Biancamano* è Orazio Curti, figura chiave per ricostruire la storia delle collezioni e delle prime esposizioni del Museo, come testimonia la sua costante presenza nelle carte e nelle pubblicazioni dell'istituzione per quasi quarant'anni. Il suo profilo biografico e professionale, sostanzialmente coincidente con la vita del Museo, è ancora da approfondire, anche grazie alla recente acquisizione del suo archivio privato (Redemagni, *infra*). Cresciuto a fianco del fondatore, Curti emerge negli anni con un ruolo non solo tecnico ma anche scientifico e museologico (Curti 1980), seguendo in particolare l'identificazione e la raccolta di oggetti

in un programma incessante di acquisizioni 'attive', tipico della genesi di ogni museo.

Nell'ambito della storia navale il Museo si era già accordato nel 1952 con il Comune di Milano per il trasferimento delle collezioni del Civico museo navale didattico in alcune aree dell'edificio monumentale (Ronzon 2023). Il nuovo padiglione dedicato ai trasporti navali e aerei avrebbe approfondito gli aspetti più specifici della storia della tecnica e dell'industria - sia mercantile che militare, con approfondimenti nel campo dello sport e della subacquea - permettendo grazie ad ambienti ampi e moderni l'allestimento di oggetti di grande impatto visivo (Curti 1978). Anche in questo settore l'approccio era del tutto simile a quello dei principali musei tecnico-scientifici generalisti che, a parte un breve inquadramento di storia navale di tipo archeologico-etnografico, si dedicavano alla rappresentazione delle tradizioni navali nazionali e ai primati tecnico-scientifici a esse collegati.

Il valore della ricerca, tra storia, memoria e nuove narrazioni

Scelto come esemplare tecnologico della nazione, il *Biancamano* si è conquistato nel tempo una personalità che si è espansa ben oltre l'ambito tecnico-scientifico e i confini nazionali, suggerendo diverse letture possibili grazie agli strumenti e le metodologie delle scienze umane e sociali. Questa potenzialità, ancora in gran parte inespressa, merita un programma di ricerca specifico, di cui la presente pubblicazione può rappresentare un inizio.

Nel recente *Marconi in frammenti. Rileggere le collezioni del Museo Nazionale Scienza e Tecnologia Leonardo da Vinci*, la curatrice Simona Casonato offre una riflessione critica sulla natura del patrimonio culturale della tecnoscienza, evidenziando le relazioni intricate tra storia, mito e memoria, tra dimensione materiale e immateriale, suggerendo che la sfida culturale del museo è proprio la capacità di tenere insieme tutti questi aspetti, pur

analizzandoli e valorizzandoli nel loro specifico (Casonato 2024, 13-20).

La prima necessità era senz'altro una prima ricerca storica sul *Biancamano*, aggiornata e multidisciplinare, che comprendesse anche il processo di musealizzazione e di trasformazione in bene culturale.

Poi c'è la materialità dell'oggetto, che richiede l'analisi filologica di tutte le sue componenti. La porzione di nave si presenta come un complesso architettonico che attraversa verticalmente i tre piani del Padiglione, include diversi ambienti e categorie di oggetti correlati, che vanno nuovamente documentati e catalogati. Il piano di conservazione riguarderà le singole parti, ma anche l'ingegneria della struttura, in un'ottica di mediazione rispetto alle nuove regolamentazioni su sicurezza e accessibilità. Grazie alle fonti documentali sarà possibile ricostruire le

fasi di assemblaggio e riadattamento dei materiali originali, strutturali e di arredo, in modo da compiere scelte consapevoli rispetto ai restauri e all'allestimento degli ambienti, in coerenza con la progettazione di una nuova esperienza di visita (ABTEM 2018).

In parallelo, il caso del *Biancamano* suggerisce l'opportunità di sperimentare nuove pratiche per accogliere, provocare e indagare la relazione tra cose e persone. Nel momento in cui il valore di un oggetto non è più dato solo dall'expertise di pochi, ma anche dal riconoscimento autobiografico di tanti, si apre la riflessione su quale spazio offrire, sia fisico che virtuale, per permettere questo incontro. La convenzione di Faro sul valore del patrimonio culturale per la società (2005)

sancisce proprio questo diritto delle persone a prenderci cura di 'ciò che sta a cuore', superando una concezione del patrimonio come entità oggettiva e immutabile, definita dalle istituzioni e dagli stati nazionali attraverso la legge. Si riconosce invece la sua natura dinamica, trasformativa ed eminentemente sociale (Calaon 2025; Smith 2006).

Il ruolo dell'istituzione-museo diventa quindi dirimente nell'offrire uno spazio di ricerca e progettazione comune, che tenga insieme la pluralità degli attori coinvolti, con i loro saperi e le loro voci, e abbia l'intento di co-creare nuove 'fabule speculative' di cui continuiamo ad avere bisogno per essere nel presente e trasformare il mondo (Haraway 2019).

Bibliografia

- The Association of British Transport & Engineering Museums (ABTEM) (2018). *Guidelines for the Care of Larger and Working Historic Objects*. London: Collections Trust. <https://abtemguidelinesorg.wordpress.com/page/>
- Alberti, S.M.J.J. (2022). *Curious Devices and Mighty Machines: Exploring Science Museums*. London: Reaction Books.
- Bodei, R. (2009). *La vita delle cose*. Roma-Bari: Laterza.
- Calaon, D. (2025). «I beni culturali non sono entità oggettive ma il risultato di una costruzione sociale e culturale di un discorso dominante, un Authoritative Heritage Discourse. Come superarlo?». *NextGen HERITAGE Università Ca' Foscari Venezia, progetto CHANGES, Spoke 9 – CREST (Cultural Resources for Sustainable Tourism)*. <https://www.nextgenheritage.it/cosa-sintende-per-authoritative-heritage-discourse/>
- Canadelli, E.; Beretta, M.; Ronzon, L. (eds) (2019). *Behind the Exhibits*. Washington, D.C.: Smithsonian Institution Scholarly Press. <https://doi.org/10.5479/si.9781944466237>.
- Canadelli, E.; Di Lieto, P. (a cura di) (2024). *Da cimeli a beni culturali. Fonti per una storia del patrimonio scientifico italiano*. Milano: Editrice Bibliografica.
- Curti, O. (1964). «Due navi in Museo. La ricostruzione della *Ebe* e del *Conte Biancamano*». *Museoscienza*, 4(5), 11-39.
- Curti, O. (1980). «Museologia dei musei della scienza e della tecnica». D'Agostino, S.; Ianniello, M.G. (a cura di), *Storia della Scienza e della tecnica. Problemi di ricerca storica e didattica nella scuola e nei musei scientifici*. Roma: Marves, 210-24.
- Curti, O. (a cura di) (1978). *Museoscienza*. Milano: Associazione Amici del Museo, 503-46.
- Haraway, D. (2019). *Chthulucene. Sopravvivere su un pianeta infetto*. Roma: Nero.
- Pietrangeli, G.; Redemagni, P. (2023). «Dallo scavo all'archivio. Le carte sulle Navi di Nemi negli archivi del Museo». *La Rivista di Engramma. La tradizione classica nella memoria occidentale*, 203, 101-8. <https://doi.org/10.25432/1826-901X/2023.203.0009>.
- Ronzon, L. (2023). «Conoscere per conservare. La storia della Tenda rossa attraverso i musei milanesi». Iezzi, M.; Pietrangeli, G.; (a cura di), *Dall'Artico a Milano. Il restauro della Tenda rossa al Museo Nazionale Scienza e Tecnologia Leonardo da Vinci*. Venezia: Edizioni Ca' Foscari, 121-3. <http://doi.org/10.30687/978-88-6969-750-0/009>
- Smith, L. (2006). *Uses of Heritage*. London: Routledge.
- Volonte, P. (2009). «Oggetti di personalità». Mattozzi, A.; Volonte, P. (a cura di), *Biografie di oggetti / Storie di cose*. Milano: Mondadori, 11-25.
- Woodham, A.; Smith, R.; Hess, A. (eds) (2020). *Exploring Emotion, Care, and Enthusiasm in 'Unloved' Museum Collections*. Leeds: ARC Humanities Press.