



Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Superintendenza per i Beni Archeologici del Veneto
Associazione - Società di Archeologia Navale Italiana
Centro di Identificazione



Autorità Portuale di Venezia

LA GALEA

DI SAN MARCO IN BOCCALAMA

Valutazioni
scientifiche per un
progetto di recupero



**PROPOSTA DI INTERVENTO
SUI RELITTI DI SAN MARCO IN BOCCALAMA**

Gilberto Penzo

1. Situazione attuale

I due relitti scoperti presso l'Isola di San Marco in Boccalama, per l'epoca e tipologia sono da considerarsi degli unicum di estrema importanza per l'archeologia navale italiana e mondiale, quindi la mia proposta non può non essere quella di recuperare gli scafi, restaurarli ed esporli convenientemente. Vorrei aggiungere però che vanno salvati non tanto perché siano del XIV secolo, ma perché qualsiasi relitto è indispensabile per la ricostruzione del nostro passato marittimo.

L'assenza di una vera storia della nostra tradizione navale è dovuta principalmente alla mancanza di attenzione e cura nei confronti degli scafi e delle testimonianze materiali annesse. Questo vale anche per gli ultimi scafi tradizionali che vengono sistematicamente, e in molti casi obbligatoriamente, demoliti. L'archeologia, infatti, dovrebbe avere un limite temporale che arrivi quasi all'attualità, e la priorità d'intervento dovrebbe essere legata non solo all'epoca ma anche alla rarità dei reperti.

I due scafi in esame vanno, innanzi tutto, rimossi perché lasciarli *in situ* vorrebbe dire condannarli ad una rapida distruzione a causa del processo di degrado innescato dall'asportazione dello strato protettivo di fango che gli aveva conservati, dall'erosione delle correnti ma soprattutto dell'azione dissennata dei pescatori di frodo. Ricordo che la laguna è campo libero per pescatori abusivi di ogni tipo che utilizzano rastrelli, fissi o vibranti e addirittura l'elica di motori fuoribordo per arare il fondale per catturare i molluschi eduli.

Fermo restando l'importanza archeologica dell'intero complesso e degli annessi, a mio parere va data assoluta priorità al recupero dei relitti a causa della loro fragilità e unicità, procedendo in un secondo tempo al rilievo degli altri manufatti presenti nell'isola per ricostruire la disposizione degli edifici e degli approdi.

Lascio la scelta del tipo di recupero degli scafi, intero o previo smontaggio, a chi conosce meglio la materia, e ha notizie aggiornate di ciò che è stato fatto in Italia e all'estero. Sembra di capire però che lo smontaggio sia da preferire per l'economicità di trasporto e di trattamento, e per la migliore impregnazione del legno ottenibile. La separazione delle parti non sarebbe del resto traumatica, dato che nella maggior parte dei casi gli elementi d'unione, chiodi e caviglie, sono già indeboliti o assenti.

In entrambi i casi comunque l'operazione di recupero non può prescindere dalla puntigliosa pianificazione, dal punto di vista tecnico e finanziario, dell'intero processo di ricovero, di restauro dei materiali e musealizzazione finale. In quanto la qualità totale d'ogni processo è data dalla resistenza dell'anello più debole dell'intera catena d'operazioni.

Per quanto riguarda le nostre specifiche competenze possiamo sottolineare solo l'importanza della documentazione degli scafi, il loro studio, l'interpretazione e il rimontaggio finale come verrà illustrato di seguito.

2. Sponsor e comunicazione

Puntando, allo stato attuale, alla ricerca di fondi per finanziare l'intera impresa, si dovrà prevedere una serie d'iniziative che attraggano gli eventuali sponsor prospettando un soddisfacente ritorno d'immagine. Penso a semplici iniziative che creino, con la minima difficoltà e dispendio di mezzi, un'immagine di trasparenza e un movimento di opinione positivo che potrà mantenere viva nei cittadini la memoria dello scavo e gratificare con l'afflusso di persone e l'attenzione dei media gli sponsor presenti e futuri.

Ad esempio nella parte esterna del cantiere si potrà approntare un soppalco, dotato d'appositi sistemi di sicurezza, per fare assistere gli interessati e i giornalisti alle operazioni, in modo da non intralciare con visite o richieste di visite gli operatori al lavoro. Anche nell'allestimento del laboratorio di restauro si possono prevedere dei percorsi in modo che le scolaresche o i semplici cittadini, previa prenotazione, possano seguire le fasi di restauro e trattamento del legno. Questo tipo d'attività di rappresentanza può essere affidato interamente ad una ditta esterna che si autofinanzi, ad esempio con i proventi di uno sponsor specifico come potrebbe essere un'azienda di trasporto marittimo o laguna-

re. Lo stesso dicasi per il trasporto dei pezzi che potrà essere convenientemente messo in risalto, pubblicizzandolo e seguendolo come un evento particolare e degno di nota in modo da “fare notizia”.

E' possibile installare anche una o più *web cam* che trasmettano, in *intranet* o in rete *web*, le immagini del cantiere, si potrà così diffondere le immagini ad un numero elevatissimo di persone e contemporaneamente avere anche un servizio di vigilanza, con registrazione continua, a distanza, del sito. Sarebbe consigliato predisporre anche delle macchine fotografiche collocate in postazioni fisse e sopraelevate che, con scatto temporizzato, registrino tutte le operazioni di smontaggio. Il risultato finale potrebbe con profitto essere utilizzato come cronistoria delle operazioni di smontaggio ed essere proiettato, restituendo come un film accelerato, tutta la sequenza delle operazioni.

Per quanto riguarda le comunicazioni esterne andranno condotte a due livelli una destinata alla divulgazione scientifica e una rivolta agli specialisti nazionali ed esteri. Per i primi è necessario predisporre delle relazioni di varia estensione e complessità, a seconda dell'uso, preparate assieme agli esperti specifici, e aggiornate con regolarità, in modo da avere una versione univoca dei fatti, delle date, delle nomenclature e quant'altro possa interessare i media.

Per i colleghi archeologi e storici navali, invece, andrà messa particolare cura nelle comunicazioni scientifiche; più che comunicazione unidirezionale sarebbe meglio dire dialogo, perché l'archeologia navale è una disciplina tutt'altro che stabilizzata nella teoria e nelle metodologie d'intervento. Penso agli studiosi impegnati negli altri cantieri d'archeologia navale italiani ma anche e soprattutto a quelli stranieri, non per esterofilia ma perché ciò che è stato fatto fuori d'Italia è quantitativamente qualitativamente notevole, possiamo quindi fare tesoro delle loro esperienze positive ed evitare quelle negative.

3. Allestimento del cantiere

La prima operazione da progettare e razionalizzare sarà il cantiere di lavoro, di modo che le operazioni di documentazione e smontaggio possano procedere speditamente senza sovrapposizione di percorsi e di competenze. Questa pianificazione va fatta prima di rimettere di nuovo in secco i relitti in modo da ridurre al minimo indispensabile il lasso di tempo nel quale saranno esposti di nuovo all'aria e alla luce. Ovviamente le sequenze operative saranno studiate in base alle risorse umane disponibili, e al loro status professionale (volontari, semiprofessionisti, professionisti) redigendo e attenendosi a dei calendari di lavoro dettagliati.

Messo in secco l'area recintata, prima di scoprire gli scafi, è indispensabile predisporre una serie di camminamenti attorno e fra i relitti in modo che la movimentazione di persone e cose sia rapida, senza impedimenti e senza possibilità di danneggiare gli eventuali reperti sottostanti. Va predisposto anche un ponteggio trasversale e mobile, sui relitti per lavorarci sopra senza dovere in continuazione salire a bordo degli stessi e, quindi, sottoporli a stress inutili. Ovviamente si dovrà preventivamente calcolare, con la maggior approssimazione possibile, numero e ingombro di tutti i pezzi così da predisporre barelle in quantità e misure acconce in modo da spostare i pezzi senza traumi, e un corrispondente numero di vasche per il trattamento di conservazione.

Le barelle saranno d'acciaio inox o in plastiche speciali, di vari formati in modo che possano contenere tutte le tipologie di pezzi, anche i più lunghi o quelli curvi; nonché sufficientemente rigide da non flettere sotto il peso dei reperti. Si dovrà predisporre anche un elevatore che le sollevi e le carichi sulle imbarcazioni da trasporto. Sarebbe opportuno preparare anche una serie di cartellini di plastica resistente, riportanti un numero e una sigla progressivi incisi, in modo che non sia possibile confondere i pezzi attribuendo loro lo stesso numero.

Bisogna predisporre un edificio conveniente all'interno del cantiere per proteggere operatori, apparecchiature e archivi, dagli agenti atmosferici, utilizzabile anche per i pasti e le riunioni tecniche.

4. Metodologia d'intervento.

La metodologia di studio e recupero dei relitti, ampiamente collaudata presso i maggiori centri d'archeologia navale, prevede:

un primo rilievo intero del relitto *in situ*.

- il recupero vero e proprio dello scafo, intero o più spesso mediante lo smontaggio in singoli pezzi.
- la sua documentazione dettagliata.
- il trattamento di conservazione.
- la realizzazione di una serie di modelli scientifici allo scopo di documentare lo status quo e le ipotesi ricostruttive.
- la musealizzazione sui supporti preparati in base ai modelli di studio.
- la realizzazione di repliche di parti o totali in scala naturale.
- la pubblicazione dei risultati complessivi.

Avendo già eseguito il primo rilievo totale degli scafi mediante fotogrammetria, si tratta ora di affrontare i passaggi successivi. Il principale è lo smontaggio, operazione estremamente delicata che deve essere condotta sotto la supervisione dagli archeologi ma anche da esperti in carpenteria navale. La quantità d'informazioni che si potrà ottenere durante questa fase è, infatti, direttamente proporzionale alle conoscenze e alla cultura specifica delle persone coinvolte, alla loro curiosità e alla dedizione che essi vi tributeranno.

5. Documentazione e rilievo

A mio parere la documentazione e il rilievo devono essere condotti fisicamente, per osservazione diretta, sulle parti in modo da cogliere ogni dettaglio del materiale, degli attrezzi utilizzati, della sequenza costruttiva, dei metodi di connessione, ecc.

Per fare un esempio banale, non basta segnare la presenza di un foro ma anche indagare se è stato prodotto da una teredine, da un nodo passante, da un chiodo metallico (e via aggiungendo: a sezione cilindrica, conica, quadra o altro, con tracce d'ossido di ferro, di rame, bronzo o piombo, ecc.), da una caviglia lignea (o come succede a volte da entrambi, coassiali). Bisogna controllare anche l'inclinazione del foro e il verso d'infissione, tutte domande - come si intuisce - che un'apparecchiatura meccanica non può porre. Dalle risposte a questi quesiti si possono ottenere informazioni preziosissime come la fondamentale ricostruzione della sequenza costruttiva. Si possono così ritrovare ed evidenziare anche tracce e segni talmente evanescenti da rischiare di scomparire con le successive puliture e trattamenti fisico-chimici.

Il rilievo dei singoli elementi può essere condotto integrando i collaudati metodi grafici tradizionali con i più moderni programmi di disegno computerizzato, senza illudersi però che apparecchiature meccaniche ed elettroniche permettano di evitare lavori che sono per loro stessa natura scomodi o lunghi. Il rilievo deve essere fatto senza fretta e senza nessuna scorciatoia che illuda di abbreviare o saltare passaggi indispensabili.

Ogni pezzo, quindi, deve essere rilevato per sovrapposizione diretta o a contatto su fogli di poliestere inestensibili e impermeabili sui quali verranno annotate tutte le informazioni ritenute importanti e pianificate in un particolare protocollo. Oltre a quelle brevemente accennate precedentemente si possono elencare anche la disposizione della venatura, le eventuali alterazioni del legname, segni particolari, tracce di pigmenti o di pece, segni d'usura, fratture antiche o recenti, riparazioni, ecc.

Ogni pezzo dovrà inoltre essere fotografato almeno sui sei lati, e in particolare nei dettagli più significativi variando l'illuminazione in modo da farli risaltare meglio. Le foto dovranno essere possibilmente digitali in modo da memorizzarle e condividerle fra i vari studiosi senza perdita di qualità e dettaglio. Indispensabili devono essere almeno due scale di riferimento ortogonali poste sullo stesso piano del reperto e un sistema di identificazione dello scatto che riporti un numero progressivo, la sigla dell'operatore, la data e l'ora di ripresa.

Ovviamente le foto saranno scattate sempre con la stessa distanza e illuminazione, allestendo a questo scopo uno stativo e una serie di lampade fisse di potenza e “temperatura colore” note. Bisognerà predisporre anche di una telecamera, anch’essa digitale, per riprendere determinate operazioni di smontaggio in modo da memorizzare manovre e dettagli difficilmente documentabili graficamente.

Contestualmente si realizzerà un database informatizzato e cartaceo, formato da una scheda sintetica di rapida consultazione e da una cartella più completa contenente tutto il materiale che si andrà via via raccogliendo durante l’intero percorso di restauro. Il puntuale rilievo in scala 1:1 dei pezzi permetterà inoltre anche un controllo sulle eventuali alterazioni prodotte dai trattamenti di restauro, ritiro, torsioni ecc.

Particolare attenzione si dovrà prestare alla ricognizione di eventuali segni grafici presenti sui pezzi, cioè segni preliminari di taglio, segni utilizzati per l’assemblaggio dei pezzi delle ordinate o delle sul fasciame. Ma anche tracciati per la riparazione o la sostituzione di parti, o i simboli tradizionali d’identificazione delle parti della nave, i *posselexi* e ogni altra marca lasciata dagli artefici.

6. Studio

Lo studio rappresenta uno dei punti fondamentali di tutta l’operazione, operazione che si deve svolgere contestualmente alle altre e non separatamente. Tutti i dati che saranno progressivamente raccolti, saranno analizzati e confrontati con le informazioni già disponibili in modo da avere già in corso d’opera conferme o quesiti da girare a chi sta svolgendo il rilievo, affinché indirizzino la loro attenzione verso alcuni punti da indagare maggiormente.

Non è detto, infatti, che il relitto “A” sia una *rascona*, potrebbe verosimilmente trattarsi di un’altra delle tante imbarcazioni fluviali che solcavano i fiumi e le lagune venete. Oppure che si tratti di una tipologia antica assolutamente difforme dai tipi che fortunatamente ci sono stati documentati e tramandati. Lo stesso discorso vale anche per la “galea”, saranno gli esperti in questo settore che dopo il confronto dei piani di costruzione dello scafo e dei particolari costruttivi, decideranno a quale dei tipi conosciuti possa essere avvicinata. Non va scartata, ad esempio, anche l’ipotesi che possa trattarsi sì di una galera ma non veneziana, per esempio uno dei tanti scafi catturati al nemico e conservati all’interno dell’Arsenale come preda di guerra, concessa infine al convento per rinforzare le rive.

Lo studio del materiale documentato dovrà essere orientato anche alla ricerca del metodo di tracciatura per mezzo dei *sesti*, metodo documentato e utilizzato dagli antichi carpentieri. Queste informazioni possono essere colte, ovviamente, solo da chi conosce e ha praticato questa che è sempre stata la sola tecnica di progettazione utilizzata in tutti i cantieri tradizionali conosciuti.

7. Documentazione grafica

Contestualmente allo studio dovranno essere realizzati una serie di piani di costruzione che documentino gli scafi. Il metodo utilizzato potrebbe essere sia cartaceo sia virtuale con computer, o meglio integrando i due sistemi. La precisione e l’accuratezza del risultato finale, in entrambi i casi, non dipende tanto dalla tecnologia utilizzata ma dall’abilità dei tecnici specialisti che lo realizzeranno. Ricordo che il disegno navale è una specializzazione che richiede non solo conoscenze specifiche ma anche una grande sensibilità e allenamento in modo da cogliere segni e tipi di curve che altrimenti passano inosservate.

Essendo, come si è detto, la precisione la caratteristica fondamentale di ogni lavoro scientifico essi saranno realizzati, nella scala il più grande possibile. Troppe volte abbiamo osservato disegni navali in scala talmente ridotta, o con segni troppo grossolani, da rendere la tolleranza impiegata inaccettabile. L’ideale sarebbe, come si fa in ogni cantiere, il piano costruttivo in scala naturale, magari compressa longitudinalmente, realizzata in *sala a tracciare*.

Oltre alla restituzione tridimensionale computerizzata, il numero minimo di tavole per la visualizzazione grafica di ogni singola nave, dovrebbe essere:

RILIEVO *IN SITU*

- Pianta
- Prospetti destro e sinistro
- Piano dei quinti
- Sezioni longitudinali destra e sinistra
- Sezione maestra
- Dieci sezioni, ad intervalli regolari e/o nei punti cospicui.
- Dettagli in assonometria degli elementi più importanti

RICOMPOSIZIONE DEGLI SCAFI

- Piano dei legni
- Pianta vista dall'alto
- Pianta vista inferiormente
- Prospetti destro e sinistro
- Sezione maestra
- Sezioni nei punti cospicui
- Prospetto esterno destro
- Prospetto esterno sinistro
- Piani di costruzione: Pianta, Prospetto, Piano dei quinti.

RICOSTRUZIONE

- Pianta della coperta
- (per la galea dettaglio sulla voga)
- Prospetto esterno
- Sezione maestra
- Sezioni nei punti cospicui
- Sezione longitudinale
- Assonometrie varie
- Dettagli
(timoni, remi, attrezzatura di bordo, ecc.)
- Alberatura
(dettagli sui pennoni, paranchi, manovre fisse e correnti ecc.)
- Piano velico
(dettagli delle singole vele e dei particolari costruttivi ecc.)

ANALISI

- Calcoli di stazza, di superficie bagnata, di stabilità ecc.
- Studio del comportamento dinamico
- Simulazione virtuale o in vasca delle caratteristiche nautiche

8. Restauro

Il restauro degli elementi lignei non è il mio campo professionale specialistico, credo solo che sia importante che il metodo di conservazione prescelto sia stato ampiamente collaudato, sia sull'immediato che nel lungo periodo, e che permetta la rimodellatura del legno dopo il trattamento, anche a distanza di tempo, in modo da poter correggere le deformazioni subite dal legno durante la lunga permanenza in acqua, quando si dovrà ricomporre lo scafo sui supporti definitivi.

Il lungo tempo del trattamento di restauro andrebbe utilizzato per studiare i rilievi eseguiti, ritoccarli se necessario con brevi analisi dei pezzi più problematici, e preparare i rilievi definitivi, inoltre per realizzare i modelli e le strutture di supporto e di musealizzazione. In questo modo, al termine del processo di consolidamento, tutto sarebbe predisposto per il trasferimento delle parti nella struttura definitiva, con un indubbio risparmio di tempo e risorse umane che continuerebbero a lavorare sullo stesso progetto senza interruzioni.

Il laboratorio di restauro dovrebbe essere, con tempi e modi da studiare, visitabile dal pubblico specialistico e normale, separando con vetrate l'area di lavoro da quella del pubblico in modo da evitare interferenze. Il laboratorio di restauro potrebbe anche diventare un centro di riferimento in questo settore, nel quale si formerebbero nuovi operatori, e si realizzerrebbero stage per studenti d'archeologia navale in modo che possano prendere contatto de visu con le problematiche del legno impregnato d'acqua o "waterlogged".

9. Modelli

Uno degli strumenti più importanti ai fini dello studio navale sono ovviamente i modelli, essi sono stati utilizzati sempre, dal passato più remoto fino ai giorni d'oggi, nei cantieri privati come in quelli pubblici - Arsenal di Venezia compreso - per apprezzare l'avviamento delle carene, per confrontare uno scafo con altre navi consimili in modo da studiare variazioni e migliorie. Permettono inoltre di studiare il comportamento dinamico in vasca e, non ultimo, le disposizioni degli interni, delle manovre e gli aspetti più spiccatamente decorativi. Erano realizzati prima della costruzione, e non dopo come erroneamente si ritiene, quindi assieme ai *sesti* erano i soli "progetti" utilizzati dai carpentieri navali, *marangoni*, e dai *proti*.

Propongo di realizzare una serie di modelli ognuno dei quali avrà il triplice scopo di documentare l'imbarcazione, assistere gli archeologi nella ricomposizione dello scafo e servire da supporto didattico ed espositivo nelle sale del Museo. Va considerato che questo tipo di lavoro d'archeologia sperimentale, ha avuto pochi esempi a livello mondiale e addirittura per l'Italia è assolutamente pionieristico. La scala di esecuzione dovrà essere sufficientemente grande, ad esempio 1/10, da permettere una precisa realizzazione e fruizione.

I modelli potrebbero essere:

- 1) Un modello di studio per ciascuna delle navi nel quale si riprodurranno tutte le singole parti recuperate, riassemblate in modo da chiudere il fasciame e ristabilire le linee dello scafo.
Questi modelli di studio vanno eseguiti fisicamente, possibilmente in legno, giacché sfruttando la naturale elasticità di questo materiale si possono flettere e riadattare alcune parti deformate nel tempo o dalla lunga permanenza in acqua. Queste operazioni, relativamente facili da fare nella realtà, sono più complesse se non impossibili da attuare nella simulazione computerizzata. Uno dei vantaggi forniti da questi modelli è quello di studiare e simulare il riassetto dei vari pezzi senza muovere gli originali risparmiando loro inutili stress meccanici. Questi modelli saranno poi utilizzati dagli incaricati dell'allestimento finale per simulare gli ingombri totali, l'illuminazione, i percorsi del pubblico e i migliori punti di vista per apprezzare gli scafi.
- 2) Un modello ricostruttivo per ogni relitto nei quali si tenterà un'integrazione delle parti mancanti degli scafi e del loro armo, modelli che potranno servire sia per l'aspetto didattico che da base per le eventuali ricostruzioni in scala naturale. Come d'uso si evidenzierà, con essenze diverse, le parti conservate da quelle ricostruite in modo da permettere un'agevole identificazione da parte degli osservatori.
- 3) Alcune repliche in scala naturale delle parti lignee più significative.
- 4) Modello a diorama del complesso dello scavo che raffiguri l'intera area lagunare interessata con il palancolato i relitti e le barche appoggio. Lo scopo è didattico, per illustrare il lavoro di scavo stratigrafico, le metodologie di documentazione e quant'altro gli archeologi riterranno opportuno mettere in evidenza.

- 5) Modello didattico a diorama dell'isola all'epoca dell'utilizzo delle navi come rinforzo all'arginatura. Modello che si potrà realizzare ovviamente dopo che gli archeologi avranno fornito i risultati della planimetria, integrate con le eventuali documentazioni d'archivio.
- 6) Modello a diorama dell'interno dell'Arsenale con una galea in costruzione, con *proti, capi d'opera, marangoni da nave, calafati*, al lavoro.
- 7) Modello a diorama di uno *squero* privato con la "*rascona*" e altre barche in lavorazione.

10. Musealizzazione

Il luogo deputato all'esposizione finale potrebbe - ma bisognerebbe dire dovrebbe - essere uno dei *tesoni* dell'Arsenale di Venezia. Va solo controllato che lo spazio, in particolare quello longitudinale sia sufficiente. Oltre all'ingombro degli scafi come sono, bisognerebbe prevedere anche una certa superficie di rispetto alle estremità e lateralmente, nell'eventualità che s'indichi o simuli l'ingombro che dovevano avere originalmente le navi. Va calcolato anche l'area per il pubblico, sia per gli spostamenti, sia affinché esso abbia la possibilità di apprezzare gli scafi nella loro interezza magari anche da un soppalco sopraelevato.

Gli scafi saranno esposti, come d'uso ormai nei migliori centri di archeologia navale, correggendone le deformazioni subite dalla lunga permanenza sott'acqua.

I supporti, andranno progettati con estrema cura, giacché dovranno contemplare opposte esigenze come la massima estensione della superficie di contatto, in modo da distribuire il peso dello scafo con quella, contraria, della massima visibilità e leggerezza d'insieme. Inoltre i supporti dovranno essere il più possibile simili come comportamento fisico a quello del legno in modo da non ostacolarne il naturale aggiustamento nel tempo e al variare delle condizioni climatiche. Ovviamente le navi dovranno essere attorniate da un percorso didattico composto da pannelli, diorami, modelli, dettagli costruttivi, video, e quant'altro aiuti il visitatore alla comprensione di questi manufatti.

11. Ricostruzione

E' ormai entrato nell'uso comune presso gli archeologi più avvertiti, la realizzazione di repliche in scala reale delle barche e navi ritrovate e studiate. Non si tratta di un semplice ingrandimento del modello ricostruttivo, ma un metodo scientifico mediante il quale sperimentare dal vero, metodologie costruttive, tecniche d'assemblaggio. Si possono così collaudare queste imbarcazioni in modo da testare le loro caratteristiche nautiche, le capacità di carico, ecc. Molte di queste informazioni sono ignote e ancora da studiare giacché i documenti coevi sono estremamente lacunosi e non ci permettono di conoscere le reali performance di queste navi.

Non va escluso altresì il ritorno d'immagine per la città o gli eventuali sponsor. Una galea, a differenza del tanto decantato *Bucintoro*, senz'altro più vistoso ma assolutamente inadatto a navigare, può veleggiare ovunque ed essere utilizzata come nave simbolo di Venezia.

La galea ormeggiata davanti a San Marco, nel posto che spettava alla *fusta* del Consiglio dei Dieci, sottraendo un posto ad uno dei *lancioni granturismo*, sarebbe la testimonianza vivente di un passato glorioso e di un'inversione di tendenza rispetto al degrado fisico e morale che il turismo di massa provoca alla nostra Città.