



di Elena Magro

# Giorgia, la Caorlina-Museo



Venezia poteva vantare un centinaio di tipi d'imbarcazioni che navigavano in laguna. Peccato che questo prezioso patrimonio della cultura marinara della Serenissima, sia andato parzialmente perduto. Attualmente saranno circa una ventina gli esemplari ancora in uso. Ma com'è possibile che queste "gloriose" imbarcazioni rischino la totale estinzione? Semplice, non esiste un luogo in cui conservarne la memoria una volta andate in pensione.

Quando una barca diventa vecchia e usurata, conviene eliminarla perchè costruirne una nuova costa meno. Difficilmente infatti, si vedranno in circolazione natanti con età superiore ai settant'anni. Dove si potranno ancora vedere esempi di "bragozzo da mar", "burcio" o "batea acqua da gambero"? Se esiste il concetto di macchina d'epoca, di qualunque tipo sia, purtroppo non accade lo stesso con le imbarcazioni. Neanche per le prime donne: le gondole. E i "nonni" degli attuali vaporetto? Nessuna clemenza neppure per loro.

Alla luce dei fatti, assume quindi una grande importanza l'iniziativa intrapresa in questi mesi dal cantiere di Gianfranco Vianello "Crea", di restaurare una caorlina degli anni settanta. Artefice del "salvataggio", Gilberto Penzo che da trent'anni si batte per il recupero delle

imbarcazioni storiche veneziane e sulle quali ha realizzato pazientemente un archivio storico con dati, foto, disegni e testimonianze di maestri artigiani e navigatori. Giorgia, questo il nome della nostra protagonista, è stata tratta in salvo dai Vigili del Fuoco nel Canal Salso dove era affondata e da quel momento è iniziata la ricerca di Penzo tra i cantieri di Venezia, Murano e Burano, dove un tempo venivano costruite queste imbarcazioni, per trovare chi avesse la capacità e la voglia di restaurarla. Ma occuparsi di un intervento del genere non era un impegno da poco, soprattutto perchè gli artigiani in grado di farlo non sono più dei giovanotti. Tenendo conto inoltre, che le misure di Giorgia sono di tutto rispetto: ben 11,50 metri di lunghezza per 2,50 di larghezza ed una portata di otto tonnellate. Alla fine è stato "Crea", presso il Consorzio della cantieristica minore alla Giudecca, ad accettare il lavoro.

"E' un momento importante - spiega Gilberto Penzo - perchè per la prima volta sta passando il concetto di restauro e non più quello di riparazione, come se si trattasse di un mobile d'epoca. L'obiettivo è infatti quello di intervenire lasciando il più possibile i legni originali." Come si procede quindi alla ristrutturazione? Il primo passo prevede che venga effettuato il rilievo tecnico, ovve-

ro si prendono le misure e si esegue il disegno di tutto lo scafo. In seguito bisogna restituire l'originale curvatura della barca (il santinà), dato che con il passare degli anni, la fierezza della poppa e della prua inizia ad affievolirsi. Alle due estremità viene pertanto agganciato un martinetto (binda) che le solleverà fino a ridargli l'assetto iniziale. Siamo giunti quindi alla fase finale, la più faticosa e delicata, dove viene effettuato un restauro a mosaico,



in gergo tecnico definito "cuci e scuci".

Si tagliano i singoli pezzi dell'ossatura e si sostituiscono con nuovo legname nelle parti più rovinate, altrimenti si trattano con una resina per rinsaldarli e bloccarne il processo di marciume. Pur essendo notevolmente danneggiata, con questo tipo di restauro, Penzo confida che ben l'80% della barca rimanga quella originale. Una volta completato il lavoro, la caorlina sarà riarmata di remi e vele, pronta per riprendere a navigare. Sarà portata nel museo dove è stata accolta e grazie al quale è stato possibile finanziarne la ristrutturazione. Peccato che non esista ancora a Venezia un luogo simile. Giorgia andrà infatti al Museo Civico della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme - aperto nel 1998 con la direzione di Piergiovanni Zanetti, passata poi a Francesco Vallerani - dove sarà utilizzata per iniziative culturali. Una sede di prestigio che ospita già una serie d'imbarcazioni recuperate, tra cui burci, sampierote, topi e una peata donata dall'Enel, tutte naviganti nel canale adiacente. Un'iniziativa che prende ispirazione dal Museo Galleggiante di Cesenatico, unico esempio in Italia ad avere recuperato imbarcazioni storiche ed ad ospitarle nel porto con una sezione attrezzata per far salire la gente a bordo.

Il Museo di Battaglia Terme ha inoltre una raccolta di 1500 immagini fotografiche, 200 pubblicazioni e documenti che sono la preziosa memoria storica dei barcari dell'entroterra, che a Venezia si chiamavano "barcaroli". "Non riesco a proteggere le barche veneziane in laguna - si rammarica Penzo - e sono quindi costretto a portarle a Padova.

Mi piacerebbe che il Comune si rendesse conto di quale ricchezza rappresenterebbe un museo del genere a Venezia. Un luogo aperto al pubblico che non solo servirebbe ad impedire l'estinzione delle imbarcazioni tipiche della nostra laguna e farle conoscere alla gente, ma che anche manterrebbe vive tutta una serie di figure artigianali sempre più rare." E chissà se il sogno di avere un museo della storia navale ed etnologica lagunare si potrà forse realizzare un giorno all'Arsenale.



CAORLINA VENETA da Q. 40  
Scala: 1:10

