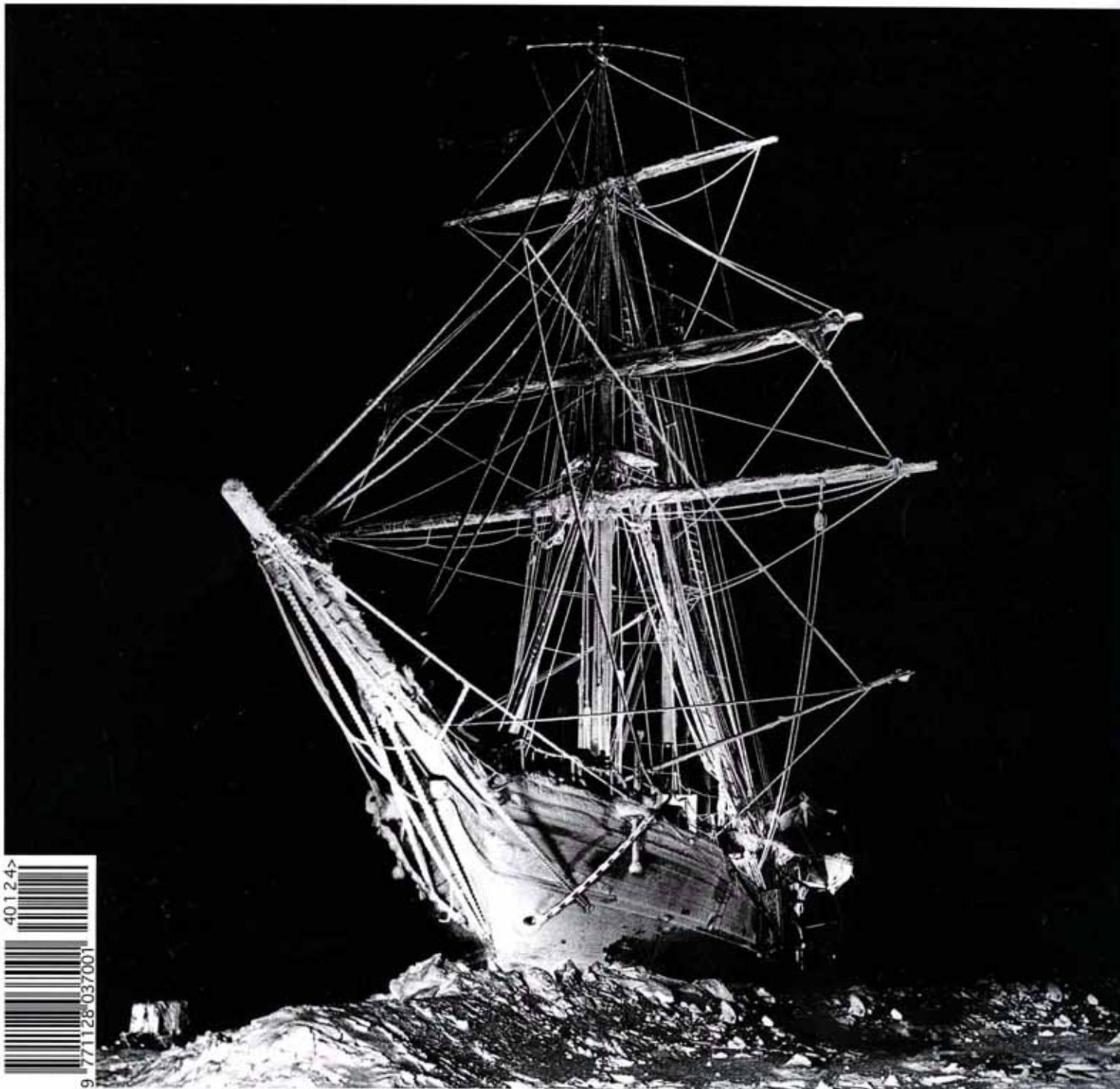


ITALIAN AND ENGLISH TEXT

YACHT DIGEST

STORIA, TRADIZIONI, CULTURA NAVALE, BARCHE D'EPOCA E MODELLI

DE AGOSTINI - RIZZOLI PERIODICI



ANNO DICOTTESIMO - N. 124 - MAGGIO - GIUGNO - LUGLIO 2004 - SPED. IN A.P. 45% - ART. 2 COMMA 20/B LEGGE 662/96 - FILIALE DI MILANO - Euro 5,50 (Italy only) - Svizzera Costo Ticino Sfr 8,90 - Francia € 6,10 - Germania € 7,10 - Olanda € 5,40 - Spagna € 5,20

ENDURANCE LA STRAORDINARIA AVVENTURA DI ERNEST SHACKLETON - **RADUNI** TUTTI GLI APPUNTAMENTI DELLA STAGIONE - **LA BARCA SOLARE DI CHEOPE** I MISTERI DI UNA DELLE NAVI PIÙ ANTICHE - **MODELLISMO** IN MOSTRA I SOTTOMARINI DELLA MARINA

Da semplice caorlina da trasporto a testimone d'eccezione della storia della marineria veneta, batelòn, scampasse al più tragico dei destini. E ora, grazie a un accurato restauro, tornerà a navigare.

IL MUSEO GALLEGGIANTE

di [Luca Laurenti](#)



sorte ha voluto che Giorgia, ultimo esemplare esistente di
e a far parlare di sé

Testi di **Michela Naccari** - Foto di **Gilberto Penzo**

DELLA LAGUNA



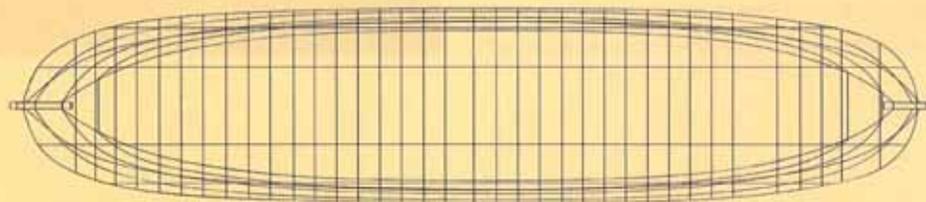
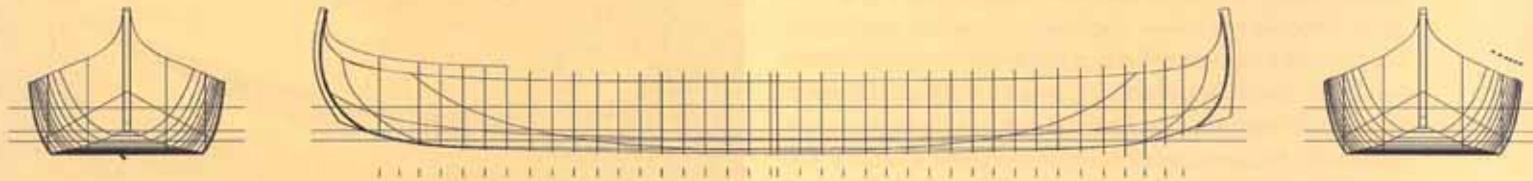
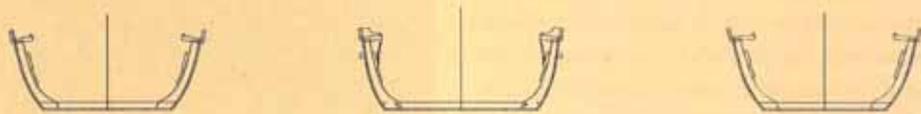
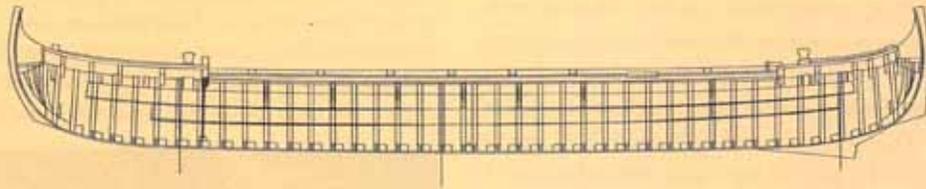
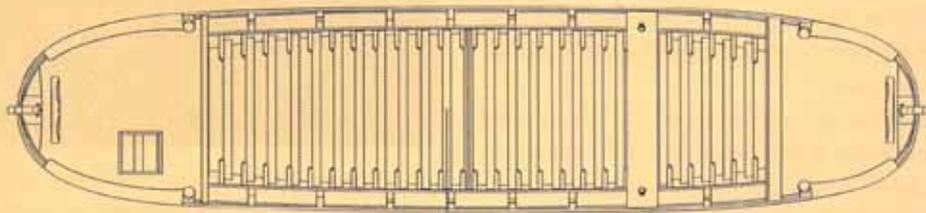
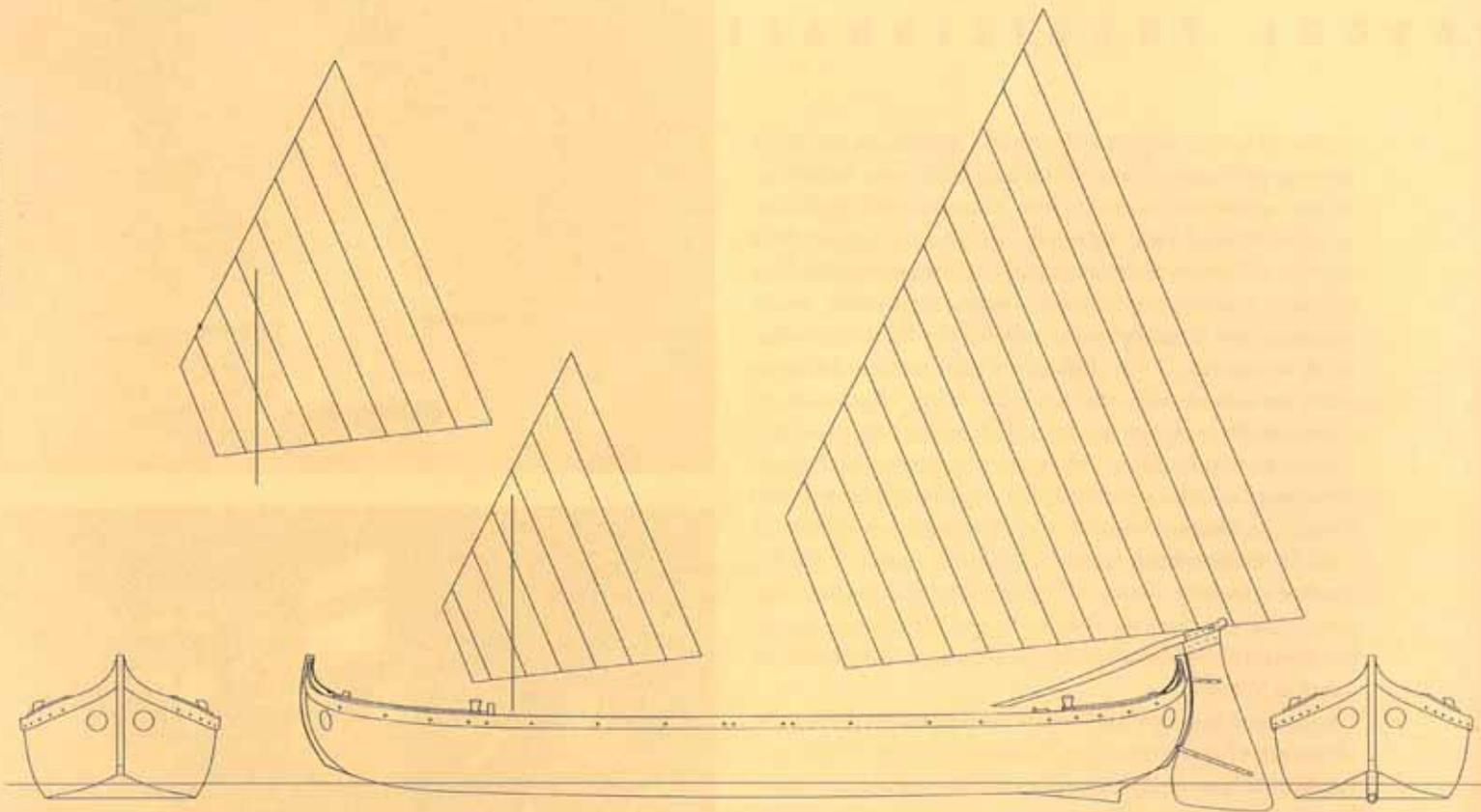
*In quest'immagine,
un rendering dello scafo
della caorlina.
Il restauro di Giorgia
non è stato facile,
soprattutto a causa
della mancanza
di documenti originali.*



Sopra, altri due rendering dell'imbarcazione, ultimo esemplare esistente di batelòn (un tipo di caorlina adatto solo per il trasporto merci) che quasi certamente è stato costruito nel secondo dopoguerra. Abbandonata negli Anni 90 in un canale, Giorgia tornerà presto a navigare grazie a un refit filologico cui è stata sottoposta. Nella pagina accanto, i piani generali di quest'imbarcazione tradizionale dell'alto Adriatico.

HA SOLCATO le acque della laguna, ha congiunto Venezia alla terraferma, ha navigato nei fiumi della gronda lagunare per trasportare merci utili alla città. Ora scivolando sull'acqua spinta da potenti remi, ora a vele spiegate sfruttando un buon vento portante. Per decenni ha sopportato carichi di granaglie, vino, verdure, pesce, legname e laterizi, e, per stare al passo con i tempi, ha tollerato anche l'entrobordo. Poi, dopo cinquant'anni di onorato servizio, come consuetudine per le barche

della laguna veneta, è stata abbandonata su una secca. Il destino però ha voluto che Giorgia, una caorlina del tipo batelòn, tornasse a navigare. Notata lungo le rive del Canal Salso (che dal margine della terraferma porta al centro di Mestre) da Pier Giovanni Zanetti, allora direttore del Museo Civico della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme, in provincia di Padova, l'imbarcazione è stata recuperata dai vigili del fuoco ed è stata successivamente sottoposta a un accurato restauro.



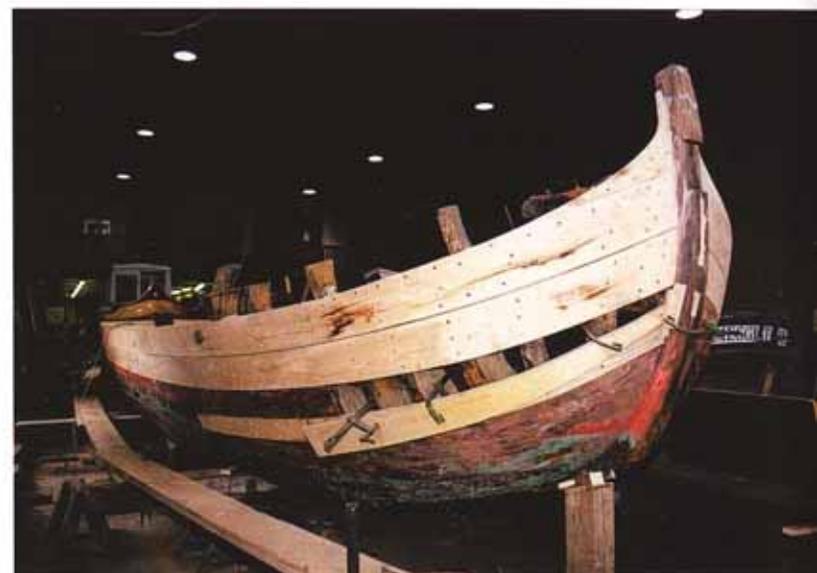
Grazie all'interessamento di Riccardo Cappellozza, barcaro e curatore del museo civico, del sindaco di Battaglia Velia Bevilacqua e grazie al sostanzioso contributo economico della Casa di Risparmio di Padova e Rovigo, il sogno del recupero della caorlina si è potuto realizzare, e così è iniziata la progettazione del refit. Un'operazione lodevole e insieme eccezionale, perché a lungo andare le barche tradizionali dell'alto Adriatico rischiano di scomparire, il che rappresenterebbe un danno enorme anche per la storia della marineria locale. Oggi, infatti, sono circa una ventina le caorline presenti nella laguna veneta, ma in questo numero sono compresi anche gli esemplari più moderni, di dimensioni inferiori e realizzati in compensato marino multistrato, che vengono costruiti esclusivamente per le regate a remi. Si riducono drasticamente a cinque o sei, invece, le vecchie caorline in fasciame, alcune delle quali adibite al trasporto di laterizi e materiali di risulta e ancora in uso perché, pur avendo una portata considerevole, riescono a navigare anche nei rii più stretti di Venezia.

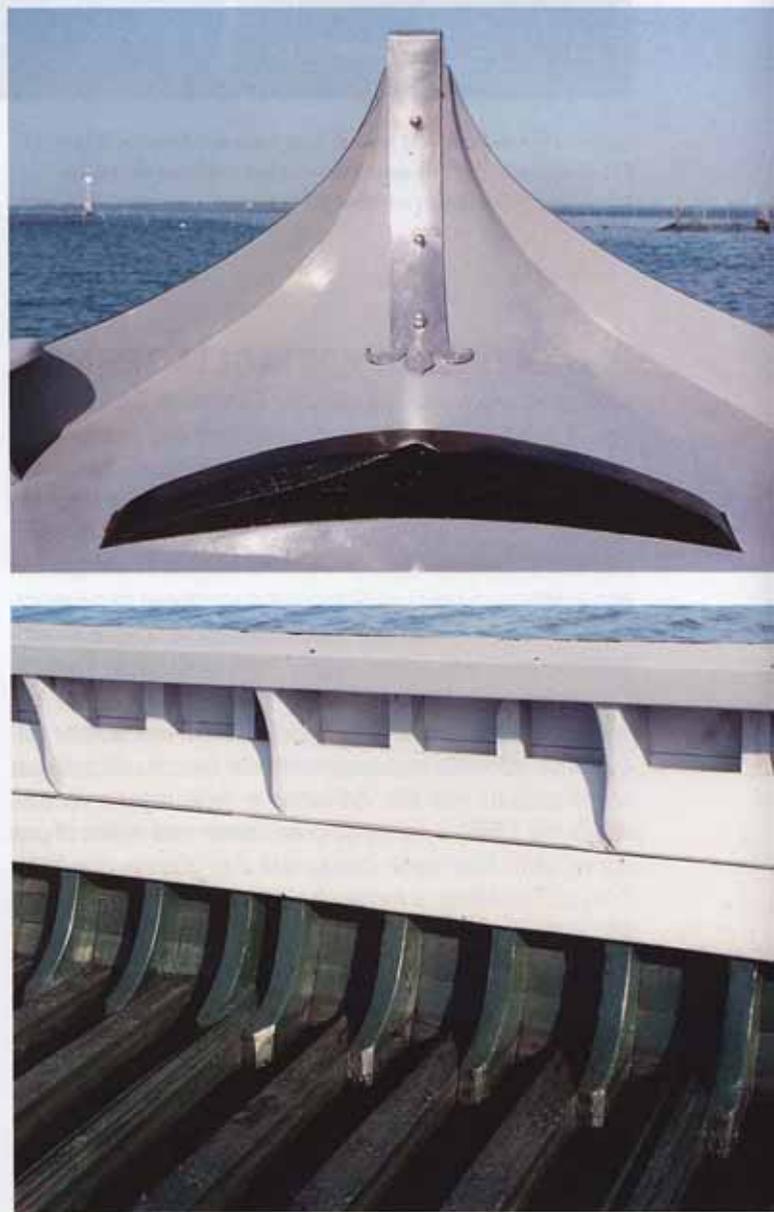
Da qui si può comprendere il valore del restauro di *Giorgia*, che oltre tutto è l'ultimo esemplare esistente di *batelòn*. Molto probabilmente quest'imbarcazione fu costruita nel secondo dopoguerra in un cantiere di Burano. Negli Anni 70 le fu installato il motore e per ragioni pubblicitarie, visto che trasportava bevande, fu dipinta di rosso, colore infausto per le barche della laguna. Negli Anni 90, infine, arrivò il momento dell'abbandono in Canal Salso e il conseguente degrado.

La caorlina è un'imbarcazione a fondo piatto con poppa e prua tonde e simmetriche, dotate di aste a mezzaluna dall'estremità verticale; ha fianchi paralleli ed è solo parzialmente pontata. Le dimensioni e la portata variano, a volte in modo sensibile, secondo l'uso cui è destinata. Un tempo in laguna navigavano caorline da pesca, da trasporto e, a partire dalla fine degli Anni 40, anche da regata. Il *batelòn* era una caorlina di dimensioni maggiori e per questo adatta solo al trasporto merci; *Giorgia*, infatti, ha una portata di ben 8 tonnellate, tre in più rispetto agli altri esemplari, una lunghezza di 11,50 metri e una larghezza di 2,50, contro rispettivamente i 10-11 e gli 1,80 metri delle unità classiche. Si tratta però di cifre approssimative, dato che non abbiamo trattati di cantieristica su barche e navi tradizionali: in passato, infatti, si costruivano le imbarcazioni con i sestri (le sagome delle ordinate) e soprattutto con la memoria, e gli esemplari di uso quotidiano non costituivano oggetto d'interesse per gli esperti. A questo vuoto storico, quindi, lo studioso di oggi deve supplire con l'intuizione e la perizia nautica: solo così è possibile giungere a una teorizzazione dei modelli e al rilievo scientifico dei natanti tradizionali. Ecco perché il restauro di *Giorgia* non è stato semplice. Ed ecco perché Riccardo Cappellozza e Francesco Vallerani, il secondo direttore del museo civico, hanno dovuto nominare un responsabile della direzione scientifica dei lavori eseguiti a Venezia: Gilberto Penzo, noto studioso d'imbarcazioni tradizionali. Questi per il refit si è rivolto al cantiere di Gianfranco "Crea" Vianello, maestro d'ascia e famoso regatante. «L'idea del restauro filologico», ha precisato Penzo, «è stata mediata dall'esigenza di avere uno



Sopra, il momento della messa in posa di un corso di fasciame, in alto, un'immagine della coperta di poppa dopo la rimozione delle tavole deteriorate. Sotto, lo scafo di Giorgia durante il restauro: lo scheletro originale è stato conservato, mentre il fasciame è stato sostituito con la tecnica "cuci scuci". Nella pagina accanto: in alto, la caorlina perfettamente rimessa a nuovo riposa nelle acque della laguna. In basso, tre particolari della barca: in senso orario, la stiva vista da prua, l'estremità della poppa e un dettaglio della struttura interna.







Sopra, un'immagine della prua di Giorgia completamente restaurata. Per completare il refit di quest'imbarcazione tradizionale manca solo l'armo velico: poi la caorlina potrà tornare a navigare in laguna.

IL GIOIELLO DI BATTAGLIA TERME

Il Museo Civico della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme, in provincia di Padova, è nato grazie alla passione del suo fondatore e curatore Riccardo Cappellozza, barcaro in pensione. Un uomo che ha trascorso la sua vita a bordo dei burci (barche di notevoli dimensioni, con fondo piatto, e adibite al solo trasporto fluviale) e che ha lavorato in sinergia con enti e istituzioni per la realizzazione di un museo in cui esporre imbarcazioni tradizionali e documentazioni relative al commercio e alla navigazione lungo i fiumi della bassa Padana. È uno degli unici due musei italiani (il secondo in ordine cronologico dopo quello di Cesenatico) dotati di una sezione galleggiante, dedicata esclusivamente alle barche utilizzate nei secoli passati nell'alto Adriatico e nelle lagune venete. Aperto nel 1998, a partire da quest'estate sarà dotato di una nuova sala, che verrà inaugurata dall'attuale direttore, Franco Colombara. Il museo è situato in via Ortazzo 63 e si può visitare dal lunedì al venerdì su prenotazione, mentre il sabato e la domenica dalle ore 9 alle ore 12 e dalle ore 15 alle ore 19. Per informazioni: tel. +39/049-659706.

scafo che garantisca una navigazione sicura, perché questa caorlina non è destinata a rimanere chiusa in un museo, ma tornerà in acqua. Insomma, sarà un vero e proprio museo galleggiante». Il noto studioso, quindi, ha cominciato dal rilievo dello scafo, che mostrava una notevole perdita d'insellatura: dopo averlo messo in piano e a bolla sulle sue linee, ha rilevato cinque sezioni trasversali nei punti più importanti. Successivamente ha preso il profilo longitudinale dello scafo al fondo, al piede della fiancata e al centro, e la larghezza al fondo e in corrispondenza delle ordinate; poi è stato il turno delle dimensioni e della disposizione dell'ossatura. Ogni singola parte è stata smontata, catalogata, fotografata, rilevata e sostituita solo se giudicata irrecuperabile. L'ossatura, il fasciame interno e i mancoli (le bitte d'ormeggio) sono stati mantenuti perché erano in buone condizioni; il fasciame dei fianchi e del fondo, invece, è stato in buona parte sostituito. Il trasto di mezzo, le falche, le nerve (le tavole piatte che coprono le estremità superiori delle ordinate) sono state ricostruite, mentre le coperte di poppa e di prua sono state restaurate; la ferramenta e il pagliolato, infine, sono stati rifatti e l'alloggio del motore asportato. Timone, forcole e remi sono nuovi di zecca. Per quanto riguarda il colore, invece, il nero dell'esterno dello scafo è stato ripristinato, mentre la coperta e l'interno sono stati dipinti di grigio per ridurre il riscaldamento dei raggi solari.

Insomma, manca solo l'armo velico (per la realizzazione del quale il museo civico sta cercando ancora uno sponsor) e poi la caorlina Giorgia tornerà a navigare, questa volta nel canale fluviale di Battaglia Terme. Per mantenere viva la memoria. 