

ID Samira: 164892
Tipo scheda: BDM
ID Contenitore: FC001
Località: Cesenatico
Denominazione del contenitore architettonico/ambientale: Museo della Marineria
Numero catalogo generale: 00000434
Definizione oggetto: trabaccolo
Materia: legno fibra vegetale/ canapa tela

CD	CODICI	
TSK	Tipo scheda	BDM
NCT	CODICE UNIVOCO	
NCTN	Numero catalogo generale	00000434
LC	LOCALIZZAZIONE	
PVC	LOCALIZZAZIONE GEOGRAFICO-AMMINISTRATIVA ATTUALE	
PVCP	Provincia	FC
PVCC	Comune	Cesenatico
PVCL	Località	Cesenatico
LDC	COLLOCAZIONE SPECIFICA	
LDCT	Tipologia	museo
LDCN	Denominazione del contenitore architettonico/ambientale	Museo della Marineria
LDCU	Denominazione spazio viabilistico	Via Armellini, 18
LDCS	Specifiche	canale antistante al museo
OG	OGGETTO	
OGT	OGGETTO	

OGTD	Definizione oggetto	trabaccolo
AU	AUTORE FABBRICAZIONE/ ESECUZIONE	
AUF	AUTORE	
AUFN	Autore	Rondolini Guido
DTF	CRONOLOGIA DI FABBRICAZIONE/ESECUZIONE	
DTFZ	Datazione	1936
MT	DATI TECNICI	
MTC	MATERIA E TECNICA	
MTCM	Materia	legno
MTC	MATERIA E TECNICA	
MTCM	Materia	fibra vegetale/ canapa
MTC	MATERIA E TECNICA	
MTCM	Materia	tela
MIS	MISURE	
MISU	Unità	m
MISL	Larghezza	6.60
MISN	Lunghezza	20.50
UT	USO	
DA	DATI ANALITICI	

NSC	Notizie storico-critiche	viene costruito, con il nome di Giovanni Pascoli, a Cattolica, luogo principale della cantieristica romagnola, da Guido Rondolini, uno dei maestri d'ascia più famosi e apprezzati. Lo scafo è impostato il 16 maggio 1934, mentre il varo avviene il 26 marzo 1936. Guido Simonetti ricorda che Enrico Gessaroli per il viaggio inaugurale volle trasportare a Trieste delle formelle di zolfo, che consentivano di collaudare la barca verificandone sia la impermeabilità, sia l'esatta capacità di carico, contando appunto le formelle ognuna delle quali aveva un peso prestabilito di 25 chilogrammi. La capacità di carico massimo del Giovanni Pascoli fu così misurata in 110 tonnellate. Secondo Marzari, le vele erano gialle e portavano al trinchetto una "S" e alla maestra una "E", iniziali di Eugenio Savini, uno degli armatori. Simonetti ricorda anche che la barca fu risistemata nel 1946 dal maestro d'ascia riminese Olinto Rossini, probabilmente dopo qualche guaio o trasformazione dovuta alla guerra (non se ne hanno notizie per il Giovanni Pascoli, ma è noto che diversi trabaccoli furono requisiti e usati come pontoni, dragamine o anche mezzi da sbarco). Il Registro Navale Italiano nell'anno 1940 ne indica la stazza lorda in 61,21 tonn. e la stazza netta in 44,38 tonn.; armatori sono i fratelli Verni di Cattolica. La barca risulta munita di un motore Hille Werke da 60 CV, costruito a Dresda nel 1928: alcuni frammenti di note di spesa riprodotte da Maria Lucia De Nicolò menzionano il lavoro di un motorista, e dunque il medesimo fu montato sin dall'origine. Il Giovanni Pascoli naviga per diversi anni sulle rotte sopra delineate; dal 1953 al 1960 è proprietà di armatori di Vieste, e viene poi iscritto al Compartimento Marittimo di Manfredonia; nel 1960 è acquistato da Fulvio e Guerrino Bullo di Trieste, immatricolato e trasferito nella città giuliana; Guerrino Bullo viene poi rilevato nella quota di proprietà dalla moglie di Fulvio, Gemma Poretti. Verso la fine degli anni '60 o inizio dei '70 il Giovanni Pascoli viene posto in disarmo alla darsena della Sacchetta di Trieste, insieme con un altro trabaccolo, il Cromo, costruito anch'esso da Rondolini a Cattolica nel 1947. Nel 1973 viene riverniciato e tirato a lucido per un possibile compratore, un emigrato in America tornato a Trieste che se ne era invaghito, ma la vendita sfuma. Il Pascoli e il Cromo diventano una presenza familiare per i triestini, sino a che nel 1978 o 1979 vengono notati dai produttori dello sceneggiato televisivo Marco Polo, realizzato dalla RAI con la regia di Giuliano Montaldo, che stavano cercando degli scafi da trasformare in navi veneziane del XIII secolo. Il direttore di produzione Attilio Viti acquista i due trabaccoli che vengono trasferiti nel febbraio 1980 in uno squero di Chioggia per i necessari interventi di "trucco". Terminate le riprese il Cromo finirà a Nairobi e il Giovanni Pascoli a Fano, entrambi utilizzati come barconi per le gite in mare dei turisti. Il Pascoli, anzi, manterrà per maggiore richiamo il camuffamento di scena e cambierà nome in Marco Polo.

NSC	Notizie storico-critiche	Nel 1983, Bruno Ballerin, da diverso tempo alla ricerca di un trabaccolo da trasporto per la Sezione Galleggiante del Museo della Marineria, apre le trattative per conto dell'Azienda di Soggiorno di Cesenatico e riesce ad aggiudicarsi la barca poco prima che venga ceduta a Fiabilandia, un noto parco divertimenti della Riviera Romagnola. Il Marco Polo, ex Giovanni Pascoli, entra così nel Porto Canale di Cesenatico domenica 13 novembre 1983, salutato da manifesti affissi per la circostanza. Ci si pose subito l'esigenza di riportare la barca al suo stato originario, rimuovendo tutte le sovrastrutture imposte dalla scenografia (tra cui castelli di prua e poppa, coffe, ecc.), con l'obiettivo - seguito anche nei restauri delle altre barche del museo di Cesenatico - non tanto di inseguire la realtà specifica del singolo esemplare, quanto di illustrare le caratteristiche tipologiche generali dell'imbarcazione. Il restauro viene condotto a partire dal gennaio 1984 nel cantiere del maestro d'ascia Alvaro Farabegoli di Cesenatico, con la direzione lavori dello stesso Ballerin e la consulenza di Siro Ricca Rosellini, che produce una serie di disegni sia dell'insieme dello scafo sia dei dettagli delle attrezzature, riprodotti poi anche da Mario Marzari che nel suo fondamentale libro su Trabaccoli e pieleghi (cit. in bibliografia) dedica un capitolo ai lavori sul Giovanni Pascoli. Il 26 luglio 1984 lo scafo del Giovanni Pascoli fu trasportato via terra dal cantiere sino allo specchio acqueo dove ha sede la Sezione Galleggiante del Museo della Marineria, e varato da due grandi gru. Il Comune di Cesenatico, subentrato alla disciolta Azienda di Soggiorno quale proprietario del museo, riuscì ad ottenere la cancellazione della barca dal registro delle navi da diporto solo nel 1997, quando la Capitaneria di Porto di Pesaro prese atto della sua diversa utilizzazione: l'entrata in un museo non figurava infatti tra i motivi di cancellazione previsti (unità perita, demolita, iscritta in registro straniero). Va detto peraltro che la Capitaneria di Porto di Rimini, a questo proposito e con riferimento alla realtà complessiva del Museo di Cesenatico, già nel 1986 aveva prospettato con una lettera al Ministero dei Trasporti l'ipotesi di istituire un registro la similitudine di quello esistente per gli autoveicoli e motocicli di interesse storico. Nel frattempo, anche la Società Italiana Radio Marittima aveva richiesto il contratto per l'esercizio della stazione radio, mentre la Cassa Marittima Adriatica pretendeva il versamento dei contributi relativi al personale imbarcato. A tutto ciò, gli uffici comunali di Cesenatico risposero rivendicando la natura di "reperto museale" della barca. Dimostrazioni, anche queste, del ruolo di apripista giocato dal museo di Cesenatico nel campo tuttora aperto e poco frequentato di Cesenatico nel campo tuttora aperto e poco frequentato della musealizzazione e del restauro delle barche tradizionali. Nei primi mesi del 2009, la barca è stata trasportata nel Cantiere Foschi di Cesenatico, dove è stata sottoposta ad un completo intervento di restauro

		conservativo.
AN	ANNOTAZIONI	
OSS	Note e Osservazioni critiche	confronta: http://www.archivimmc.eu/cbr_index.html
DO	FONTI E DOCUMENTI DI RIFERIMENTO	
FTA	DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA	
FTAP	Tipo	fotografia digitale
FTAZ	Nome File	
FTA	DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA	
FTAP	Tipo	fotografia digitale
FTAZ	Nome File	
FTA	DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA	
FTAP	Tipo	fotografia digitale

FTAZ	Nome File	

FTA	DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA	
FTAP	Tipo	fotografia digitale
FTAZ	Nome File	

CM	COMPILAZIONE	
CMP	COMPILAZIONE	
CMPD	Data	2012
CMPN	Nome	Gardella E.