

Nautimondo

ITALIANI SULLA LOIRA

Per la prima volta le associazioni italiane hanno saputo organizzarsi e operare di concerto, garantendo una presenza efficace del nostro paese al "Festival de Loire" che si è svolto dal 18 al 22 settembre nella città di Orléans, situata un centinaio di chilometri a sud di Parigi. L'evento, il maggiore in Europa dedicato ad acque interne e lagunari, ha cadenza biennale.

Finalmente ci siamo riusciti: erano anni che i nostri (pochi) connazionali che frequentavano le grandi feste della marineria organizzate a profusione nei porti del Nord Europa si sentivano chiedere dalla gente del posto: "Ma voi italiani, con le vostre barche e le vostre tradizioni, non partecipate mai?". Bisogna dire che, qualche volta, alle feste di Brest, di Bristol, di Douarnenez o alla "Settimana



na del Golfo" della Bretagna si è visto uno scafo che inalberava il tricolore, ma si trattava di presenze sporadiche, limitate alla buona volontà e allo spirito di avventura di qualche armatore. Invece, questa volta sono stati necessari tre camion carichi al massimo, per trasportare fino a Orléans un'intera flotta di nostre imbarcazioni: gondole, bragozzi e lance adriatiche.

UNA TRADIZIONE RISCOPERTA

La Loira, che con i suoi 1020 chilometri è il fiume più lungo della Francia, ha le

UN TEATRO SULL'ACQUA

Sono gli spazi limitati della sponda del fiume a disegnare ritmi e programmi del "Festival de Loire", qui non sono possibili lunghe navigazioni perché l'area di evoluzione delle imbarcazioni si estende per poco più di un chilometro essendo limitata, a monte, da un ponte e, a valle, da un tratto di rapide. Lo spazio acqueo, gremito dalla presenza di più di duecento imbarcazioni, è, quindi, organizzato in modo che queste si muovano in orari definiti, per poter essere apprezzate il più possibile dagli spettatori. Così alle dieci del mattino la navigazione è riservata alle evoluzioni del mezzo dalle dimensioni maggiori, lungo una trentina di metri, che è la riproduzione di un antico battello a ruote, il cui nome, "Inexplosible", fa rivivere un mix di storia e di marketing. Le prime linee di battelli a vapore si diffusero sul fiume nella prima metà dell'Ottocento, quando ancora il progresso tecnologico non poteva impedire che, spesso e volentieri, le caldaie esplodessero con effetti disastrosi per i passeggeri (come accadeva del resto sui battelli del Mississippi raccontati da Mark Twain). La linea di navigazione del tempo, quindi, nel tentativo di rassicurare i viaggiatori, era stata battezzata ufficialmente "Compagnie des Inexplosibles". ... Intorno alle undici tutte le imbarcazioni cominciano a muoversi sul fiume mentre si disputano le gare di remo, che, qui, sono particolarmente impegnative perché bisogna superare una corrente che può raggiungere i quattro nodi. Sarà poi la volta delle barche spinte dalla pertica puntata sul fondo, una competizione nella quale i marinai devono correre affannosamente (e pericolosamente) avanti e indietro sul bordo della loro imbarcazione. Nel frattempo, a terra, è allestito un ricco programma di concerti, eventi vari e momenti di simpatico e coinvolgente "teatro di strada". L'effetto d'insieme è di essere spettatori e, insieme, attori, di un affollato e sonoro "teatro sull'acqua", sempre in movimento: la folla che si dispiega con difficoltà lungo la banchina passa, in poche decine di metri, dal ritmo musicale di un'orchestra a quello di una band di jazz, per finire, subito dopo, in un piazzale dove si rende omaggio alla tradizione della musica italiana e nel quale si sente scandire la voce di Pavarotti, seguita, poi, dal ritmo di "Funiculi, funiculà". Il tutto avviene transitando tra dimostrazioni di maestri d'ascia, pescatori che affumicano il pesce e battellieri che introducono all'arte dei nodi. Il ricordo dei tempi in cui sulla banchina di Orléans si scaricava gran parte del bestiame portato ai mercati di Parigi, è tenuto vivo da un branco di pecore che sono guidate e mantenute compatte da un instancabile e intelligente cane "border collie". Nel frattempo, lungo l'alzaia, due enormi, ma docilissimi, cavalli da tiro si esibiscono in una dimostrazione di forza rimorchiando con facilità, contro corrente, un intero "treno di barche". Gli spettacoli, tutti gratuiti, sono pensati per un pubblico di famiglie e, quindi, non poteva mancare un'ampia sezione dedicata ai bambini con giochi musicali, giostre acquatiche e una piscina dove far navigare modellini di barche a vela. Il successo dell'edizione 2013 del "Festival de Loire", che nell'arco di cinque giorni ha visto la presenza di più di 650.000 visitatori, è stato favorito dal bel tempo, il che non è scontato a queste latitudini, tanto che durante la piovosa settimana precedente il termometro era sceso al di sotto dei dieci gradi. Nella cerimonia di chiusura il sindaco di Orléans ha dato appuntamento a tutti i partecipanti alla prossima edizione, quella del 2015, durante la quale il Paese ospite sarà la Polonia.

sorgenti nel Massiccio Centrale, a sud di Lione. Il suo corso, dopo aver puntato verso nord e attraversato le regioni centrali del Paese, svolta verso est per sfociare in Atlantico all'altezza di Nantes. Si tratta di un'arteria di comunicazione che, nonostante la sua portata irregolare caratterizzata da periodi di secca alternati a piene disastrose, ha costituito nel corso della storia una delle principali vie di trasporto del Paese. La città di Orléans ne era uno degli scali più importanti perché vi si scaricavano merci e viaggiatori che poi proseguivano, via terra, verso Parigi, la capitale.

Per risalire più agevolmente la corrente del fiume, i battelli della Loira erano legati uno dietro l'altro formando "treni di barche" di dimensioni via via decrescenti: quella di testa era sempre la maggiore. Erano mosse da grandi vele quadre, ma, se il vento veniva a mancare, era necessario ricorrere alle braccia degli equipaggi che impugnavano lunghe pertiche dalla punta di ferro per poi spingerle faticosamente contro corrente. I traffici di Orléans erano così floridi che, a metà dell'Ottocento, si raggiunsero le 400.000 tonnellate di merci sbarcate, una cifra di tutto rispetto per quei tempi. Poi, con l'avvento della





ferrovia, il traffico fluviale, lento e difficoltoso, scomparve nel giro di pochi anni e per più di un secolo la banchina di Orléans rimase inutilizzata.

Fino a dieci anni fa la città aveva dimenticato di essere stata un grande scalo: la banchina sul fiume era ormai trasformata in un parcheggio diventato un angolo degradato del centro urbano. Fu un sindaco giovane e dinamico, Serge Grouard, a cogliere l'occasione data dall'UNESCO che dichiarò Patrimonio dell'Umanità l'intera valle della Loira. "E' stato allora - ricorda il sindaco - che abbiamo cominciato a domandarci quale poteva essere il tema su cui lanciare un grande festival di cultura e di storia che potesse diventare un appuntamento sentito da tutti, e abbiamo capito che quello che avrebbe potuto mobilitarci sarebbe stato il "fleuve roi", cioè il fiume re, la Loira. Da allora le "Fêtes de la Loire" si sono susseguite con un ritmo biennale, incontrando un successo sempre maggiore: si è passati dalle 50.000 presenze delle prime edizioni alle 600.000 di quella del 2011. D'altra parte bisogna tener conto che l'afflusso del pubblico è facilitato dal fatto che Orléans si trova a un centinaio di chilometri dalla grande conurbazione di Parigi. Edizione dopo edizione, si è deciso di dare sempre più spazio agli aspetti ludici, offrendo agli spettatori tanta musica, teatro di strada e fuochi d'artificio, ma



si è scelto anche di invitare un "Paese ospite" a portare fin sulla Loira le sue barche e le sue tradizioni. E così, dopo il Portogallo e l'Olanda, quest'anno è toccato all'Italia, che è stata invitata a partecipare al festival con le sue imbarcazioni lagunari e con le barche da pesca dell'Alto Adriatico. L'associazione veneziana "Settemari" ha, quindi, varato sul fiume la sua "Diesona", una splendida gondola da parata da dieci rematori uscita dalle mani sapienti del maestro d'ascia Giovanni Giuponi, affiancata da un'altra gondola, un gondolino da regata, e una "Batèla a cò de gambaro", le cui linee di poppa sono particolarmente eleganti. Va detto che la "Diesona", per la sua lunghezza e per la leggerezza della struttura, è smontabile in tre sezioni, il che ne semplifica notevolmente il trasporto.

Il Museo della Marineria di Cesenatico, da parte sua, era rappresentato dal massiccio Bragozzo di 11 metri, decorato a prua da splendide immagini, mentre la navigazione da pesca e cabotaggio dell'Adriatico era testimoniata da un simpatico gruppo di appassionati. Questi avevano aderito all'appello di Davide Gnola, il direttore del museo di Cesenatico, e avevano caricato su camion le loro imbarcazioni: le lance romagnole "Giuseppina Manuela" e "Gilda", la lancia marchigiana "Sofia" e il topo chiogiotto "Ménego", che inalberavano le

loro caratteristiche vele multicolori. A integrare la presenza delle nostre imbarcazioni vi erano anche un paio di gondole, di proprietà di armatori francesi, e un saltafossi, dell'associazione "Amissi del Piovego" di Padova. A terra, la presenza italiana era degnamente rappresentata dall'associazione "El Felze" di Venezia, che raccoglie tutti gli artigiani che contribuiscono alla

fabbricazione della gondola: dai maestri d'ascia ai remeri, per finire coi calghéri, quelli che confezionano le leggere scarpe dei gondolieri. E così sulla banchina di Orléans hanno trovato posto gli stand del remèr Paolo Brandolisio, dell'intagliatore Marzio de Mìn, del fonditore Carlo Semenzato, della fabbricante di cappelli Giovanna Longo; del fabbro Ermanno Ervas e, infine, della famiglia Menegazzo che offriva dimostrazioni dell'antica e affascinante arte dei "battiloro".

Giovanni Panella