

# Carta di Barcellona

---

## Carta europea per la conservazione e il restauro delle imbarcazioni tradizionali in attività

Tradotta dall'inglese da Giovanni Panella, ISTIAEN

### ( Preambolo)

La Carta di Venezia è stata creata nel 1964 come enunciato di principi per la conservazione e il restauro dei siti e dei monumenti. Essa si apre con il seguente preambolo:

*“Le opere monumentali dei popoli, recanti un messaggio spirituale del passato, rappresentano, nella vita attuale, la viva testimonianza delle loro tradizioni secolari. L’umanità, che ogni giorno prende atto dei valori umani, le considera patrimonio comune, riconoscendosi responsabile della loro salvaguardia di fronte alle generazioni future. Essa si sente in dovere di trasmetterle nella loro completa autenticità.*

*E’ essenziale che i principi che presiedono alla conservazione ed al restauro dei monumenti vengano prestabiliti e formulati a livello internazionale, lasciando tuttavia che ogni Paese li applichi, tenendo conto della propria cultura e delle proprie tradizioni.*

*Definendo per la prima volta questi principi fondamentali, la Carta di Atene del 1931 ha contribuito allo sviluppo di un vasto movimento internazionale, che si è particolarmente concretato in documentazioni nazionali, nelle attività dell’ICOM e dell’UNESCO, e nella creazione, da parte dell’UNESCO stessa, del Centro Internazionale di Studio per la Conservazione e il Restauro dei Beni Culturali.”*

Le due Carte si concentrano sui monumenti ed i siti terrestri. Il patrimonio marittimo, nonostante la sua notevole affinità, non è preso in esame. E’ stato così che il quarto congresso dell’E. M. H., tenutosi a Barcellona nel 2001, ha deciso di adattare la Carta di Venezia al patrimonio marittimo dell’ Europa, sotto l’appellativo di “ Carta di Barcellona”.

### DEFINIZIONI

1) La nozione di patrimonio marittimo galleggiante comprende sia la singola nave tradizionale nella quale si può ritrovare testimonianza di una particolare civiltà, sia un’evoluzione significativa

della tecnica di navigazione tradizionale, dell'arte marinaresca o della cantieristica navale. Ciò si applica sia alle navi più grandi del passato, sia alle imbarcazioni più modeste, che con il trascorrere del tempo hanno acquisito un valore culturale.

2) La conservazione, il restauro e la gestione delle navi tradizionali debbono valersi di tutte le scienze, tecniche e strutture che possono contribuire allo studio e alla salvaguardia del patrimonio marittimo galleggiante.

## **SCOPO**

3) Lo scopo della conservazione e del restauro delle navi tradizionali in attività mira a salvaguardarle in quanto opere d'arte, come testimonianze storiche o per perpetuare mestieri tradizionali.

4) E' essenziale, per la conservazione delle navi tradizionali, che siano sottoposte a una manutenzione sistematica.

5) La conservazione delle navi tradizionali è sempre favorita dall' utilizzazione in funzioni che rivestano un' utilità sociale. Una tale destinazione è auspicabile ma non deve modificare in modo significativo l' aspetto esteriore della nave. Modifiche dovute a un cambio di utilizzo devono essere mantenute entro questi limiti.

6) Una nave tradizionale non è separabile dalla storia di cui porta testimonianza e dalle acque nelle quali ha navigato. Il suo porto d' ormeggio e la sua area operativa dovrebbero quindi idealmente essere mantenuti nelle regioni del suo precedente utilizzo.

## **RESTAURO**

7) Il processo di restauro costituisce un' operazione altamente specializzata. Il suo scopo è quello di conservare e mettere in risalto i valori estetici, funzionali e storici delle navi tradizionali ed è quindi basato sul rispetto per i materiali originali e i documenti autentici. Il restauro sarà in ogni caso preceduto ed accompagnato da uno studio storico della nave.

8) Il restauro di una nave tradizionale sarà realizzato al meglio utilizzando materiali e tecniche tradizionali. Dove i materiali o le tecniche risultino inadeguati, il ripristino di una nave tradizionale in attività può essere conseguito con l' utilizzo di moderni materiali per la conservazione, la cui efficacia sia stata dimostrata da dati scientifici e suffragata dall' esperienza.

9) Il restauro di una nave tradizionale non richiede che essa sia restaurata così com' era nell' anno di costruzione. Alcune navi hanno acquisito un notevole valore storico in un periodo posteriore alla loro entrata in servizio. Il restauro relativo ad ogni periodo deve essere eseguito solo dopo aver effettuato un approfondito esame della qualità della documentazione storica e tecnica, disponibile per il periodo prescelto.

10) Le dotazioni obbligatorie di navigazione e sicurezza devono integrarsi armoniosamente nell' insieme, ma nello stesso tempo devono potersi distinguere dall' originale, in modo che il restauro non ne falsifichi l' aspetto artistico e storico.

11) Elementi aggiuntivi non possono essere ammessi, a meno che questi non sottraggano valore a parti interessanti della nave, alle sue installazioni tradizionali e al bilanciamento dell'insieme.

12) Ogni attività di restauro deve sempre prevedere una precisa documentazione, nella forma di relazioni critiche e analitiche, illustrate con disegni e/o fotografie o altri appropriati media. Vi deve essere incluso ogni stadio dell'opera di smantellamento, di lavorazione, di rimontaggio e di aggiunta di nuove parti, così come le caratteristiche tecniche e strutturali che sono state identificate durante il corso dei lavori.

CARTA DI BARCELLONA, adottata dal Gruppo di Lavoro dell'E. M. H, il 28/9/ 2002 a Enkhuizen, NL.

*Arne Gotved*

(Presidente Consiglio Culturale dell'EMH)

*Anders Berg*

(Presidente E.M.H.)

Firmato il 30/3/ 2003

a bordo della fregata *Jylland*, a Ebeltoft, DK.