

ARTE NAVALE

BARCHE D'EPOCA, COLLEZIONISMO, ASTE, RESTAURO, PITTURA, STORIE DI MARE



Anno 1 - Numero 1 Sped in abbonamento postale 70% art. 2 comma 20 B. - Filiale di Milano. Distr. ME. PE. (MI) Periodicità bimestrale

Tutte le aste
e gli antiquari
di marina

AR.CO. EDIZIONI

Un restauro *integralista*

Il ripristino dell'“Annamaria”, una barca da pesca lagunare degli anni Cinquanta, è stato affidato ad artigiani locali nell'intento di riportarla il più possibile allo stato originale

di Gilberto Penzo





La "bragagna" era una barca da pesca molto diffusa nelle lagune venete caratterizzata da fondo piatto, prua rigonfia con asta curva, poppa piena e tronca, grande timone sviluppato in larghezza o in profondità a seconda del fondale delle zone di pesca frequentate.

Le differenze con il più famoso "bragosso" sono dovute essenzialmente all'impiego lagunare, quindi alla taglia più piccola, alla murata o "falca" più bassa senza la "covertela" e alla parte centrale dello scafo non pontata ma dotata di un solido traverso, detto "tràsto", sul quale è fissato l'albero di maestra abbattibile.

Il nome deriva da un'altra barca, ormai scomparsa, molto diversa ma che usava lo stesso tipo di tecnica di pesca: la rete "a bragagna". Questa tecnica consisteva nel trainare la rete con una sola barca invece di due, tenendo aperta la bocca per mezzo di due pali o "sponteri" fissati a poppa e a prua. Per fare ciò, si navigava con la vela di trinchetto scontrata in modo da contrapporsi alla maestra, non avanzando ma lasciandosi scarrocciare alla cappa. Affinché il vento non inclinasse eccessivamente lo scafo, si piazzava sopravvento un lungo palo sul quale era fissato un mastello pieno d'acqua che faceva da bilanciante. Queste barche, un tempo diffusissime, sono quasi scomparse, così quando nel



QUI SOPRA, INTERNO DELLA PRUA CON L'ULTIMA ORDINATA, LA "MAN", E I "MANCOLI" CHE SI DIPARTONO DALL'ASTA DI PRUA.

1995 fui contattato da Renzo De Rossi alla ricerca di qualcuno a cui donare l'"Annamaria", pensai che la soluzione migliore fosse destinarla all'Arzanà, l'associazione che avevamo fondato per la conservazione e il restauro delle imbarcazioni veneziane. Naturalmente abbiamo subito cercato di reperire tutte le informazioni possibili sulla barca per ricostruirne il passato, ma se per uno yacht si può contare o sperare nella letteratura e nel ritrovamento dei piani di costruzione per una restituzione corretta, nel caso delle barche tradizionali che nascono dai sestì e dall'esperienza dei costruttori le cose si complicano non poco.

I disegni disponibili infatti sono, nei casi migliori, solo rilievi posteriori di scafi e sulla loro veridicità e accuratezza spesso bisogna diffidare.

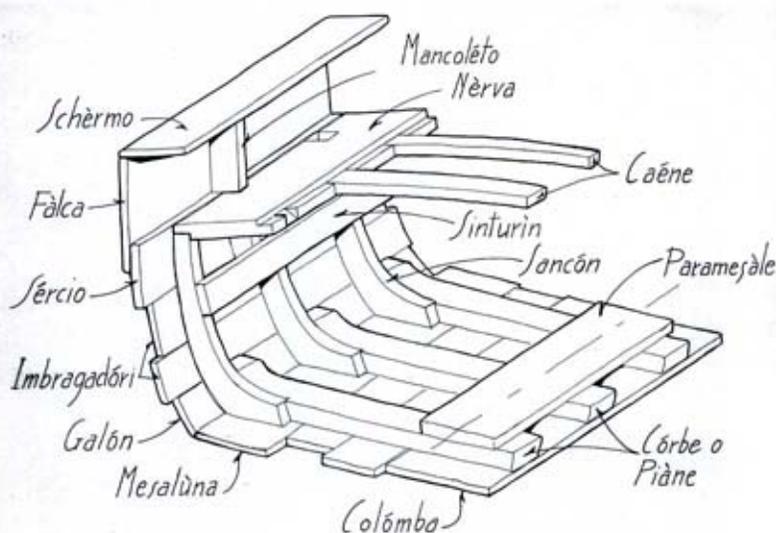
Le informazioni andavano quindi attinte dal vivo alla fonte più preziosa: gli esperti locali meglio se praticanti. Fra le tante persone che mi hanno aiutato voglio ricordare lo "squerariolo" Ginetto Bertotto, e gli

amici chiogetti discendenti da famiglie di pescatori "bragagnanti": Sambo Violante, Silvano Voltolina e il compianto Paolo Bonaldo. Questi operosi appassionati hanno ritrovato gli ex proprietari, la famiglia Lanza detta "Papa", che hanno confermato la sua nascita a vela, commissionata da Raimondo Lanza al cantiere di Olindo Ranzato di Chioggia nel giugno del 1951.

LA STORIA DELL'"ANNAMARIA"

L'"Annamaria" era particolarmente veloce, partecipò alla regata Chioggia-Venezia disputata mercoledì 29 giugno 1953 vincendola; per l'occasione il timoniere Luigi si era fatto prestare la vela decorata con un cavallino dal suo amico Marino detto "Polentina"; la classifica riportata minuziosamente ed entusiasticamente dal Gazzettino riferisce: "l'"Annamaria" di Luigi Lanza 4' 5" 13" ". Più veloce quindi dei "bragossi" e seconda solo a un "batelo da pisso", il "Tre fratelli" di Nicola di Antonio con 3' 59" 22". In quell'occasione vinse anche il primo premio per la barca più pittoresca, sempre per la categoria "bragagne". Tra gli anni 1955-56 l'"Annamaria" è stata motorizzata con un motore MVM a due cilindri della potenza di ben 12 cavalli, così la si vede fotografata su molte pubblicazioni nel 1956 al raduno organizzato a Venezia nel bacino di San Marco per il benvenuto alla Regina d'Inghilterra. Fra il 1983-84 fu trasformata in "bragossotto" presso lo squero Menetto di Pellestrina, fu pontata completamente, tolto il "gransero" centrale, messe quattro bitte o "màncoli" quadrati di prua al posto dei due originali, applicata una "falca" sopraelevata dotata di "schërmo", rifatti anche i massicci o "vestision" di prua verticali senza il raccordo con il "socco" della coperta. In quell'occasione fu costruito un grande boccaporto sopraelevato a poppa che racchiudeva il vano motore e fu sostituito completamente il fondo. Così appare in molte foto e cartoline d'epoca che la raffigurano in navigazione e ormeggiata nel

NELLE PAGINE PRECEDENTI, IL "BANDE NERE" AFFONDATO, UN DESTINO TRISTE MA COMUNQUE MIGLIORE DI QUELLO OBBLIGATORIO PER LO STATO ITALIANO. QUI SOTTO, SEZIONE DI BRAGAGNA DA UN MODELLO ORIGINALE DI FINE '800. SI NOTI IL SISTEMA DI FISSAGGIO DEI BAGLI SUL TRINCARINO.





QUI SOPRA, LO SPLENDIDO MODELLO DI SAMBO VIOLANTE IN AZIONE DI PESCA. SI NOTI LA PARTICOLARE DISPOSIZIONE DELLE VELE, DELLA RETE E DEL BILANCIERE.

pittoresco Canal Vena di Chioggia. Con un tale passato, era doveroso riportarla il più vicino possibile allo stato originale, e qui cominciano le difficoltà, perché nel campo navale le problematiche legate al restauro non hanno sviluppato un dibattito come è invece avvenuto, per esempio, nel campo artistico e architettonico.

Nei cantieri, o peggio tra i bricoleur, restauro vuole ancora dire rifacimento, come si faceva nell'Ottocento per gli edifici, rimettendo a piombo i muri, raddrizzando le colonne, ravvivando tutti gli spigoli, in modo tale che alla fine uno splendido palazzo trecentesco — pur con tutti i suoi acciacchi — diventava un brutto neogotico tardo ottocentesco. Bisogna viceversa condividere l'idea che un'imbarcazione tradizionale è un bene culturale a tutti gli effetti che va segnalato, tutelato, restaurato e conservato adeguatamente come se si trattasse di un quadro o di una scultura.

Ogni restauro va valutato attentamente, caso per caso, ipotizzando anche se convenga intervenire o sia meglio lasciare ogni cosa com'è.

Nel caso delle poche barche da lavoro storiche, l'unica soluzione è ricoverarle in un museo, rilevarle quanto più accuratamente possibile (almeno un centinaio di tavole) e realizzare la copia navigante. Non c'è nulla che possa sostituire un originale e restaurandolo pesantemente si cancellano tutte le informazioni lasciate dai suoi costruttori. Ritornando al nostro caso specifico, sull'"Annamaria" oltre ai cambiamenti già



QUI SOPRA, DA SINISTRA GUIDO AMADI, GILBERTO PENZO E IL FRATELLO PIETRO A CONSULTO DURANTE I RESTAURI.

descritti si notavano molte riparazioni come nel giro della murata di prua che era stato malamente sostituito, tanto che l'unione con la parte originale era segnata da un gradino pronunciato e aveva perduto la morbidezza della curva.

Anche la parte terminale dell'asta di prua, evento comunissimo data la precarietà di questa estremità, era stata sostituita con un'aggiunta che non si raccordava all'asta originale ma si rovesciava all'indietro. Questo purtroppo è il gusto attuale dei costruttori e committenti, ben diverso da quello tradizionale che voleva il pizzo delle aste in linea con la curva della prua.

IL RESTAURO

L'ossatura era in buono stato, tenendo naturalmente conto dell'età della barca, fatta eccezione per alcuni staminali o "sancóni" malamente riparati e pochi altri con il piede deteriorato. Anche i trincarini o "nerve", i "sinturini" e i massicci erano sufficientemente ben conservati. A poppa, per installare il grosso motore Deutz da 3.770 centimetri cubici, erano stati posizio-

nati due massicci longheroni ed era stato tagliato il paramezzale a poppa della scassa dell'albero. Inoltre erano state tagliate due "piane" per fare posto al massiccio contenente l'astuccio dell'asse dell'elica. Era stato aggiunto anche uno spoiler sullo spigolo della poppa per attenuare il fenomeno di abbassamento della stessa quando la barca veniva spinta a piena velocità.

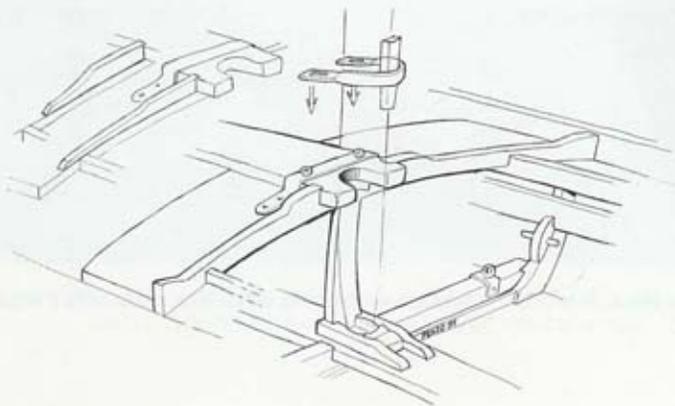
All'asta di poppa, originariamente curva, era stato aggiunto un pezzo massiccio per renderla rettilinea, ed erano stati di conseguenza modificati la ferramenta e il timone accorciato per l'uso motoristico.

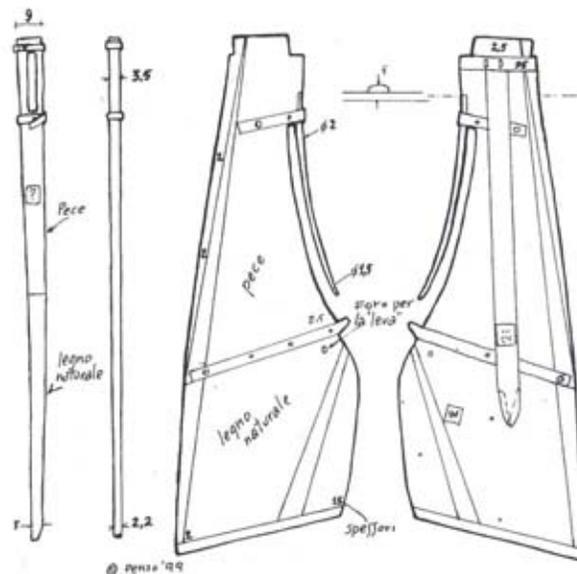
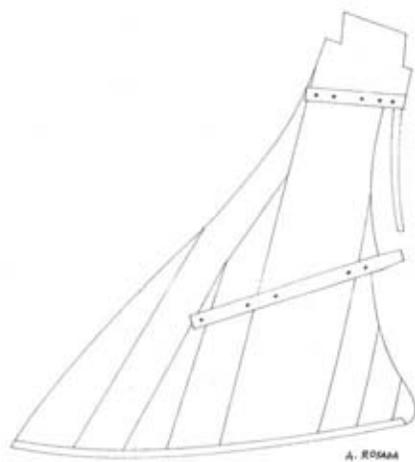
Mancavano parzialmente le portelle, "parapeti", di divisione tra i vari settori della stiva come si rilevava dai canali dove scorrevano. I bagli o "caéne" non erano incastrati a coda di rondine sul "contrafforte" come sulle barche maggiori, ma erano uniti alla "nerva" con il sistema tradizionale assottigliandone le estremità. Le "caéne" si presentavano in buone condizioni escluse alcune a prua del boccaporto di mezzo, fessurate; sfortunatamente il rifacimento della coperta non consentiva di riconoscere la presenza del portello della cucina o della mastra della trinchetta, sicuramente posizionata sul "tràsto" di prua.

Accertata la nascita come "bragagna" lagunare, la soluzione più radicale sarebbe stata riportarla al suo stato primitivo, ma questo avrebbe comportato una serie di lavori che a mio parere avrebbero inciso pesantemente sulla già vecchia struttura della barca, senza contare la notevole spesa da sopportare.

Tenuto conto che la trasformazione a "bragosseto" era molto diffusa e che tale trasformazione è avvenuta a Chioggia a opera di maestranze locali quando ancora era utilizzata per la pesca, si è scelta una soluzione di compromesso che inoltre non inficia la possibilità futura di un lavoro più radicale. Si è pensato pertanto di ripristinare la disposizione precedente alla motorizzazione asportando il motore e tutti gli annessi, riportando lo scafo a remi e vela lasciando l'opera morta allo stato attuale. Il cantiere

QUI SOTTO, SISTEMA DI BLOCCAGGIO DELL'ALBERO DI MAESTRA. RILIEVO DI GILBERTO PENZO TRATTO DALLA BRAGAGNA "MARIA LUISA" CONSERVATA AL MUSEO STORICO NAVALE DI VENEZIA.





IN ALTO, L'“ANNAMARIA” AL TERMINE DEL RESTAURO. QUI SOPRA, A SINISTRA, TIMONE “DA PALUO”. RILIEVO DI A. ROSADA DALLA “MARIA LUISA”; A DESTRA, TIMONE “DA PORTO”, RILIEVO DI GILBERTO PENZO DA UN MODELLO DI FINE OTTOCENTO.

prescelto è stato quello di Antonio Amadi di Burano per la disponibilità e sensibilità alle nostre esigenze dimostrata dai titolari Guido e Pietro. Il restauro filologico si può realizzare solo ritrovando questi anziani artigiani quasi scomparsi e convincendoli, per una volta ancora, a riprendere in mano gli attrezzi manuali arrugginiti e i materiali desueti. Era un intero mondo di competenze specialistiche che andavano dal funaio al fabbro, dal velaio al dipintore, fino ai costruttori di reti, remi, forcole, segnamento ecc. come si faceva un tempo quando tutto il paese di Chioggia lavorava attorno a queste barche.

La conferma più piacevole mentre sollevavamo il pesantissimo motore è stato il ritrovamento della scassa dell'albero sul paramezzale. Si sono tolti poi i longheroni di sostegno, il massiccio, lo spoiler, i serbatoi di gasolio e si sono tappati i fori per le prese a mare (due delle quali, accessorie, posizionate sui fianchi in modo da poter funzionare anche in acqua molto bassa) e quello dello scarico dei gas combusti.

I "sancóni" tagliati o marciti sono stati riparati e affiancati da "redossi" per ristabilirne l'integrità, mentre la poppa è stata rinforzata utilizzando sempre legni delle essenze originali rovere e larice.

La coperta è rimasta praticamente originale escluso il tratto rifatto in corrispondenza del boccaporto motore. È stata sverniciata a caldo e ridipinta con smalto a olio.

Eliminato il timone esistente, si doveva decidere con quale tipo sostituirlo; infatti, pur nell'infinita varietà di soluzioni e proporzioni, ne esistevano di due tipi principali: uno "da paluo" sviluppato in larghezza e uno "da porto" che si estendeva in profondità. In genere la "bragagna" utilizzava il primo tipo come si può vedere nell'imbarcazione conservata al Museo Navale di Venezia, mentre i "bragosseti", impiegati tra il mare e la laguna avevano più spesso il tipo profondo. Entrambi i tipi hanno vantaggi e svantaggi: il timone da mare ha una maggiore efficienza dovuta alla vicinanza con lo scafo, per contro in acqua bassa,



QUI SOPRA, PROVE DI DECORAZIONE DI PRUA DI "BRAGAGNE" E "BRAGOSSETI".

quando è completamente sollevato, sporge notevolmente dall'asta intralciando la manovra della vela. Il timone "da paluo" ha una rispettabile superficie, anche parzialmente immerso, ma sposta notevolmente il centro di deriva oltre la poppa e perde di efficacia nelle virate. La scelta è caduta sul tipo profondo realizzato in rovere e olmo. Le ferramenta sono state realizzate in acciaio inossidabile da un artigiano che ha saputo imitare le forme delle originali forgiate, che hanno curve e profili non ottenibili saldando profilati industriali.

La scelta della livrea è stata fatta tenendo conto dei colori e decori originali e tipici. Nel nostro caso lo scafo era di un colore grigioverde con "boli", al centro una stella a cinque punte; per la falca, al centro rossa con filetto inferiore giallo e alle estremità verde con volute bianche, la pittura è stata affidata a Gianfranco Munerotto. Ora i soci hanno cambiato i colori e le decorazioni, la coperta è stata portata a legno naturale e, naturalmente, verniciata.

ARMO E PROPULSIONE

I remi e le "forcole" sono stati commissionati a Camuffo, l'ultimo "remèr" chiooggiotto, poco prima che cessasse l'attività, per mantenere il più possibile la tipicità delle forme usate dai pescatori. Questi remi e "forcole" sono ben diversi dagli equivalenti veneziani, più raffinati ma anche più

costosi e delicati; il remo chiooggiotto è in abete con pala e "girón" separati, giuntati con chiodi e lame metalliche, e termina sull'impugnatura con un ingrossamento a forma di pomolo. Le "forcole" sono in olmo o in faggio, praticamente piatte, con i fori, "mòrsi", di dimensioni generose.

È stato previsto il rifacimento di un piano velico del tipo a "bragosso", composto quindi dalla vela maestra di poppa e da una trinchetta installata in posizione avanzata sulla coperta di prua, di cui si è occupato Giorgio Suppiej. Le proporzioni sono quelle tradizionali che prescrivevano che l'"antenela de sora" fosse lunga o da "mancolo" a "mancolo" o come lo scafo, mentre quella inferiore lunga come l'albero.

L'opportunità di installare un motore ausiliario, in un'imbarcazione nata senza, è sempre un argomento di accesi dibattiti. Da un lato vi sono gli integralisti che escludono la sua presenza contando solo sui remi e sulle vele, dall'altra i più pragmatici che per ragioni di praticità - ma anche di sicurezza - ritengono che sia meglio installarlo. Si è scelta una via di mezzo, un fuoribordo che, anche se visibile e meno efficiente specie durante le manovre, non richiede aperture nello scafo e non ha l'elica sempre immersa che ostacoli l'avanzamento a vela o a remi, e che rischi di rovinarsi nei bassi fondali. Un motore di questo tipo quando non serve, per esempio in regata, può essere tolto e, assieme al supporto, riposto sottocoperta. Così l'imbarcazione è tornata elegante a galleggiare sulle sue linee e veleggiare docile al timone e leggera ai remi.

In conclusione, lungi dall'aver la presunzione di essere stati perfetti, abbiamo cercato per una volta di portare a termine un'operazione per la via più ortodossa e difficile, confrontandoci con le problematiche pratiche di uno scafo storico che si voleva continuare a rendere navigante.

L'importante comunque è che questi temi siano discussi tra appassionati ed esperti affinché si perfezionino le metodologie di restauro e si formalizzino in una Carta come è stato fatto per i beni culturali. ♦