

Venezia

Manifestazioni 2010



Nel 2009, si è tenuto a Venezia presso l'Università di Ca' Foscari, Facoltà di Lettere il Master di I° livello in Archeologia Marittima, coordinato dal professor Carlo Bertrame. Oltre alle lezioni convenzionali o "frontali", come sono definite, abbiamo chiesto di inserire delle attività pratiche di rilievo e disegno navale, per far acquisire agli allievi almeno alcune delle abilità necessarie alla misurazione, alla documentazione fotografica, grafica e all'indagine etnografica, indispensabili per il loro futuro lavoro di archeologi.

Convinti, come siamo, che solo affrontando le difficoltà di un lavoro sul campo si possono stimolare l'apprendimento e la ricerca di soluzioni, anche non convenzionali. Cercando di correggere almeno in parte la tendenza di Scuola e Università a privilegiare solo insegnamenti passivi e astratti, senza nessun sforzo per calarsi nelle reali problematiche della vita e dei mestieri. Insomma abbiamo cercato di passare dal "sapere" al "saper fare".

Dopo i consueti, infruttuosi, tentativi per rilevare una delle tante imbarcazioni ancora non documentate del Museo Storico Navale, abbiamo cercato e trovato una soluzione alternativa presso la Reale Società Canottaggio Bucintoro, la cui presidente Lucia Diglio, ha accettato con entusiasmo la proposta e ci ha offerto ospitalità nel cantiere sociale alle Zattere.

Fra la moltitudine di tipologie del loro parco di barche sociali, che comprende: sandoli, mascarete, pupparini, gondolini, balotine, venete, ecc. abbiamo scelto, con la consueta incoscienza, la più difficile e la più grande: la dodesona. Questa è una imbarcazione da parata simile alla gondola utilizzata come barca ammiraglia dalle principali società di Canottaggio veneziane. Il nome deriva da dodese (dodici in veneziano) cioè dal numero di vogatori che ne forma l'equipaggio. Di questa famiglia fanno parte le diesóne, a dieci vogatori, le quatordesóne, a quattordici e le maggiori - le disdotóne - a diciotto.

Questo elegantissimo scafo dal fasciame in larice massiccio, verniciato a specchio, fu costruito nel 1952 dal cantiere di Bastian Tramontin alla Giudecca e offerto alla società dal Presidente Paolo Marinotti. Va ricordato che questo è il terzo esemplare, di una serie iniziata nel 1874, con la prima dodesona fabbricata nel cantiere dei Fratelli Fassi e acquistata nel 1883 dal primo presidente della Società Bucintoro, il Conte Pietro Venier.

Questa imbarcazione fu poi sostituita nel 1908 dalla seconda, costruita probabilmente nel cantiere Carraro De Pellegrini e donata alla Società dall'allora presidente, il Barone Augusto Majneri. Rimasta in servizio per ben quarantaquattro anni fu infine rimpiazzata dall'attuale. Di questi scafi sicuramente demoliti, non rimane nulla se non alcune foto d'epoca, subendo la stessa damnatio memoriae di tutte le barche che formarono, anche negli anni recenti, la sterminata flotta di Venezia.

Per questo motivo va rimarcato come il rilievo di navi e barche tradizionali sia essenziale per la salvaguardia della storia marinaresca di una nazione. Queste barche, infatti, sono da sempre costruiti secondo il sistema tradizionale dei sestì, cioè con delle dime lignee con le quali si tracciano direttamente tutte le costolature dello scheletro. Quindi millenni di storia non hanno lasciato nessuna traccia, né disegni, tanto che molti storici hanno concluso frettolosamente, che i maestri d'ascia costruivano ad occhio e che le barche fossero più il prodotto del caso, invece che di una ferrea progettazione anche se non cartacea.

Per il rilievo della dodesona abbiamo scelto gli strumenti di misura più elementari: filo a piombo, livelle, metri, compassi, non solo per una questione di budget, ma per avvicinare gradatamente gli studenti a quelli più complessi come la stazione totale, la fotogrammetria o il rilievo laser. Strumenti

semplici ma estremamente precisi se usati da mani esperte, tanto che per millenni hanno permesso di tracciare chilometriche strade perfettamente rettilinee, acquedotti dall'impercettibile pendenza mantenuta costante percorrendo intere regioni. Tutte opere che sono ancora al loro posto a sfidare i millenni, mentre consimili recentissimi manufatti in cemento si sfarinano mostrando i loro pilastri cariati.

Unica deroga alla tecnologia moderna è stato l'impiego di una modesta livella a raggio laser, ormai d'uso comune e disponibile a prezzi contenuti, che ci ha permesso di tracciare sullo scafo precise linee di livello orizzontali e verticali indipendentemente dall'inclinazione e curvatura della superficie dello scafo. Desideriamo sottolineare, anche ad onore degli studenti che hanno svolto egregiamente il loro compito, che il disegno di una barca della famiglia delle gondole è molto più complesso di una barca normale a causa della nota asimmetria longitudinale, della differente altezza dei fianchi e dello sbandamento delle aste, che priva il disegnatore di un qualsiasi punto di riferimento razionale.

Nonostante ciò e il breve tempo disponibile, tutto il lavoro sul campo si è svolto speditamente producendo le consuete tavole del disegno tecnico navale: il "piano di costruzione", che mostra il volume della carena visto nei tre piani cartesiani, longitudinale trasversale e orizzontale; e il "piano dei legni" dedicato alle strutture lignee e metalliche dello scafo. Il disegno è stato steso nella sua forma definitiva con programmi di disegno assistito al computer da Elisa Costa, mentre la relazione tecnica con le procedure di rilievo è opera di Mariangela Nicolardi.

Gilberto Penzo



Fig. 1 Il cantiere sociale della società Bucintoro con, alla sinistra, la dodesona.



Fig. 2 La parte prodiera della barca con i livelli di riferimento già tracciati.



Fig. 3 La riunione iniziale per la distribuzione dei compiti al gruppo di studenti.



Fig. 4 Due studentesse intente al rilievo della ruota di prua



Fig. 5 Gilberto Penzo con alcuni studenti.



Fig. 6 La poppa della dodesona con i riferimenti



Fig. 7 Il rilievo delle larghezze dello scafo e del piano di coperta.



Fig. 8 La tracciatura della sezione maestra sul tavolato del cantiere alle Zattere



Fig. 9 La tavola n° 1 del rilievo finale della dodesona.

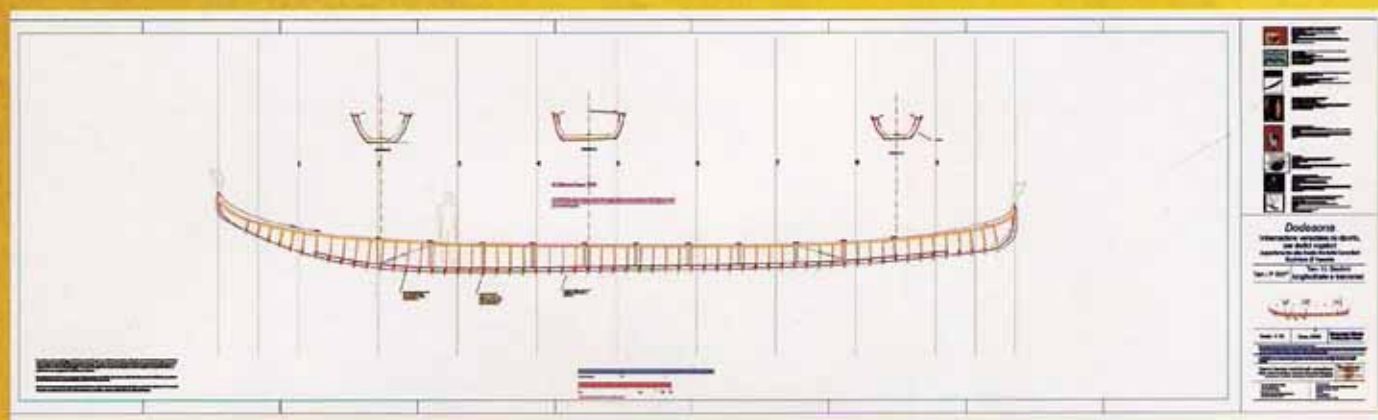


Fig. 10 la tavola n° 2 con la sezione longitudinale e quelle trasversali.

