



Storie di barche

Una delle ultime barche di Artù Chiggiato, il Marina di Venezia, è stata salvata, questa la sua storia

di Federica Ameglio

Scorgere l'elegante profilo di una vela d'epoca passeggiando lungo le banchine delle darsene è una vista che esercita sempre un certo fascino. L'apprezzamento non è solo dovuto al piacere di fare un salto indietro nel tempo, immaginando le sfide tra gli yacht club britannici ed i nascenti ed ambiziosi astri dell'East coast americana, ma anche e soprattutto perché le barche d'epoca conservano nelle forme, armoniose e proporzionate, una grazia sconosciuta alle imbarcazioni moderne.

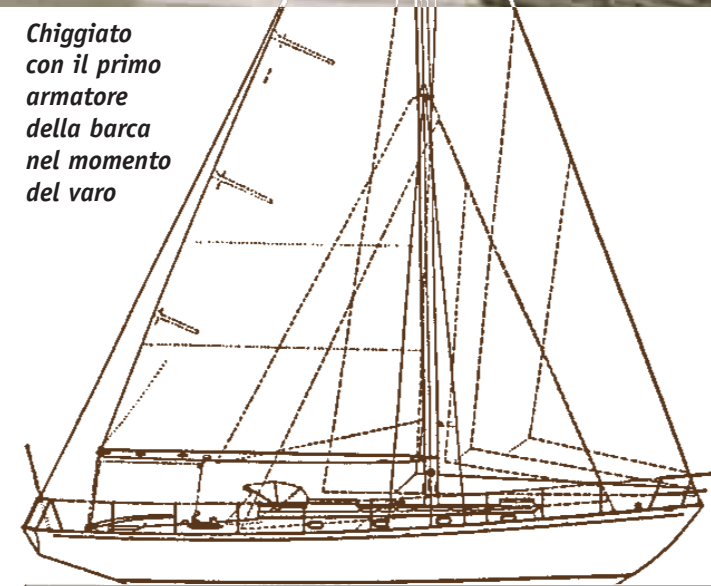
La prua sottile ed affilata, la poppa stretta e slanciata verso l'alto, le curve morbide, tutto in una barca d'epoca s'ispira ad un concetto di bellezza classica che era parte integrante ed essenziale dello sforzo progettuale. Per non parlare poi della tonalità dei colori, del luccichio degli ottoni, del calore dei legni pregiati e degli arredamenti, insomma, della raffinatezza nella lavorazione artigianale di ogni accessorio che oggi, per esigenze di funzionalità, raramente possiamo ritrovare.

RECUPERARE

Spesso, purtroppo, il peso economico dei restauri ed un atteggiamento pragmatico portano all'abbandono di barche che meriterebbero invece di essere recuperate e salvate. E quando il caso fa incontrare ad un amante del mare uno di questi gioielli abbandonati, la storia merita di essere raccontata. E' il caso, ad esempio, di



Chiggiato con il primo armatore della barca nel momento del varo



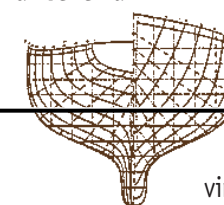
"Marina di Venezia", una barca a vela di più di 50 anni, restaurata dai cantieri nautici di Riva di Traiano. Ci sono volute le mani abili e la perizia dei fratelli Giura, maestri d'ascia da generazioni, e la pazienza e la passione del suo armatore, Giovanni Poggi, per riportare al suo fulgore originario questa vela d'epoca.

LA MATITA DI ARTÙ

L'importanza storica del Marina di Venezia, viene dal fatto che oltre ad essere particolarmente bella, è anche una delle ultime bar-



L'emozione dei primi momenti vive in questa foto che ritrae armatore e progettista insieme sulla prua del Marina di Venezia



che ad essere state progettate da Artù Chiggiato: uno dei grandi progettisti degli albori dello yachting italiano: Chiggiato, ingegnere di Venezia, a partire dal 1927 (anno della sua laurea) fino a tutti gli anni settanta ha fatto del suo amore per il mare lo scopo di tutta la sua vita, progettando barche di varie dimensioni, a vela ed a motore. Nato a Venezia nel 1908, Chiggiato era stato iniziato al mondo avvincente della vela e del mare dallo zio, Giancarlo Stucky (il cui nome è legato al mulino-pastificio costruito alla Giudecca e recentemente andato a fuoco), ma era stata soprattutto la moglie, Ninina Hreglich, nata a Lussinino, a fargli conoscere quelle tradizioni marinare istriane da cui doveva trovare tanta fonte di ispirazione. Come quando, durante la seconda guerra mondiale, era stato in grado di produrre per i velisti veneziani, costretti a navigare solo in laguna (e per ➤➤



Il Marina di Venezia nelle condizioni in cui è stato ritrovato alla Maddalena nell'86

farlo ci vogliono barche con poco pescaggio), una serie di imbarcazioni per il diporto e la pesca di varie dimensioni (la più grande di 8,50 m.), tutte con deriva retrattile, proprio studiando le "passere" di Lussino, barche di pescatori caratterizzate dalla grande versatilità sia nel campo della navigazione costiera che della crociera. Una innovazione, quella della deriva "a mannaia", sistemata in modo da non ostruire il pagliolo all'interno della barca, tanto importante che i progetti di quelle barche oggi sono conservati al museo navale di Venezia, all'Arsenale. Chiggiato si è dedicato, quasi per diletto, a progettare barche di ogni tipo (dai motoscafi "di casada" ai vaporetto), ma è la realizzazione di scafi veloci, derivate da regata o modelli di vela d'altura, ad avergli permesso di mostrare le sue doti migliori: Nel 1939 aveva progettato Barbara, una deriva della classe 5,50 che farà epoca negli anni '40 e, nel gennaio 1949, per l'Unione Società Veliche Italiane (l'attuale Federazione) aveva predisposto due progetti di barche da regata: le classi "U" ed "S". Sempre in quegli anni ave-

va dato vita a due importanti progetti di vele d'altura: Delfina, uno sloop di 11,75 metri da cui sembra derivare anche "Marina di Venezia", e "Vento Perso", la sua sorella maggiore, forse il disegno più competitivo concepito da Chiggiato, divenuta famosa nel corso di una traversata da Venezia a Rio de Janeiro. E nelle forme di questa "Marina di Venezia" si coglie l'esperienza tratta sia dalle derivate da competizione, sia dalla progettazione di modelli di vela d'altura, originale e potente per le sue linee d'acqua veloci. La prua tagliente e la poppa sfuggente ed arcuata, l'ampiezza dei passavanti ricoperti in teak, il pozzetto nascosto in posizione leggermente avanzata, tutti elementi che ci fanno capire come Chiggiato non intendesse soltanto creare una barca da crociera comoda ed elegante, ma anche una vela veloce, una barca da competizione, una barca grintosa e di concezione avanzata.

STORIA DI UNA BARCA

La nostra barca ha vissuto vicissitudini rocambolesche: realizzata per un avvocato romano e varata a Venezia dai Cantieri nautici D'Este (un nome storico), dopo il varo a Venezia e do-



In alto: il Marina di Venezia viene messo in acqua presso il cantiere Nautilus di Fiumicino dopo uno dei numerosi interventi di manutenzione



ceva abbandonata e semiallagata nel porto di Traiano. Deciso l'acquisto, il proprietario ha provveduto, un anno dopo l'altro, ad un attento e certosino restauro. La barca ha ora subito una ristrutturazione completa, che ha toccato ogni punto strutturale dell'imbarcazione, dalle lande ai madieri, fino al rifacimento del ponte. Resta ancora qualche ritocco da eseguire, ma "Marina di Venezia" ha già riconquistato il suo posto fra le vele d'epoca.

Tanto tempo è passato, eppure a guardarla oggi, "Marina di Venezia" non sembra poi così diversa da come appariva quando, in uno squero di fronte al campanile di San Pietro in Volta, dove l'acqua arrivava alle ginocchia, scese in mare per la prima volta.

Si vedono ancora, nelle foto di allora, il progettista e l'armatore, tutti intenti ad osservare la sua discesa verso il mare, mentre incuriositi bagnanti e signorine abbacinate dal sole sedute sulla riva osservano le manovre preoccupate.

po alterne vicende, durante un viaggio charter era finita su uno scoglio alla Maddalena. Il proprietario, di allora, non avendo i soldi per ripararla, l'aveva lasciata ad un cantiere della Costa Smeralda che, nel 1986, aveva eseguito le prime riparazioni. Negli anni '90 la barca, dopo un ennesimo cambio di proprietario, era stata trasportata a Riva di Traiano, dove aveva subito, nel 1993, una seconda ristrutturazione. Nel 1996, però, anno in cui è stata riscoperta dall'attuale armatore, già-