

Tra squeri e piccoli cantieri

Il tracciato era un'operazione che veniva gelosamente difesa da occhi indiscreti e tenuta segreta il più a lungo possibile

di Giuliano Orel

All'inizio del secolo, lungo la costa settentrionale dell'Istria erano in attività molti squeri e piccoli cantieri navali. Gli squeri effettuavano alaggi, manutenzioni, riparazioni e costruivano talvolta piccole imbarcazioni come batele e caicci.

Le costruzioni più grandi erano affidate ai cantieri e consistevano in barche per il carico, la pesca, e il diporto. Il disegno navale ed il tracciato avevano incominciato a diffondersi soltanto prima della Grande guerra, a partire dal maggiore cantiere di Capodistria, posto ai piedi del «Belvedere». Di questo cantiere si serviva il Governo marittimo soprattutto per la costruzione di maone e barche da carico di una certa importanza e per queste ragioni le autorità austriache avevano curato che le sue maestranze fossero avviate ai rudimenti della tecnica navale modernamente intesa.

Da qui la disciplina si diffuse a molti altri cantieri, ma ancora all'inizio della Seconda guerra mondiale le tradizionali imbarcazioni da pesca e carico (bragozzo, topo, brazzera, trabaccolo, ecc.) venivano costruite sulla base delle sagome delle parti essenziali del nante: asta di prua, ordinate e i «serci» di prua e di poppa.

Tra i primi cantieri ad acquisire ed utilizzare le nuove tecniche furono i cantieri Sati-ma, Zago e Ghedina e, in seguito, Depangher. La diffusione fu lenta anche perché il tracciato era un'operazione che veniva gelosamente difesa da occhi indiscreti e tenuta segreta il più a lungo possibile, vista la condizione di vantaggio in cui metteva il costruttore. Rimanevano però, accanto a queste innovazioni, le vecchie tecniche della lavorazione del legno come la curvatura a fuoco, protrattasi fino ad un recente passato negli squeri veneti per la costruzione di bragozzi e topi. La piegatura del legno dopo bollitura veniva utilizzata soprattutto per imbarcazioni di salvataggio e da diporto e fu sostituita in Istria dal trattamento a vapore in autoclave, ma venne mantenuta fino ad oltre il 1940 in alcuni cantieri della costa tirrenica anche per imbarcazioni di una certa mole. La tecnica della piegatura dopo trattamento in autoclave fu portata a Capodistria per una delle vie più battute dalle innovazioni della tecnica navale come da quelle delle tecnologie di pesca: l'emigrazione o il soggiorno negli USA per questioni di lavoro ed il successivo ritorno in patria. Nel caso particolare, era stato Zago che, dopo aver passato alcuni anni negli Stati Uniti, al ritorno a casa si era stupito che si usasse ancora il fuoco e la bollitura per piegare il legno e aveva illustrato l'uso delle caldaie e dell'autoclave. In ogni caso, nei piccoli cantieri della costa

istriana, tutte le tecniche di lavorazione si mantennero a livelli artigianali fino alle soglie del 1930.

I cantieri più grossi utilizzavano già da tempo seghe e pialle elettriche, ma negli squeri e nei cantieri più piccoli tutte le lavorazioni avvenivano a mano, dalla segatura dei tronchi, alla sagomatura della chiglia e delle ordinate, alla preparazione di innumerevoli fori con la trivella a mano (verigola), lavoro per il quale si era addirittura costituita la specializzazione del «forador», mansione che decadde con l'adattamento del trapano elettrico ai lavori di carpenteria navale. Questi sistemi di lavorazione erano più o meno invariati in tutti gli squeri e i cantieri minori della costa dell'Istria, da Capodistria, a Isola, a Pirano ed anche a Rovigno dove il cantiere Deterni era quello che si impegnava nelle costruzioni di maggior mole di buone linee e perciò di buone doti marinare.

Ad Isola d'Istria operavano un paio di costruttori specializzati nelle tradizionali imbarcazioni adibite alla pesca del pesce azzurro, soprattutto di topi, ma la costituzione delle flotte al servizio delle fabbriche di inscatolamento contribuì decisamente al declino dell'uso di queste imbarcazioni a fondo piatto e della piccola cantieristica di Isola. Negli anni Trenta infatti, quando l'Ampelea e l'Arrigoni si costituirono le loro flotte di Saccaleva, le prime costruzioni di barche da pesca carenate furono affidate ai cantieri di Capodistria e, solo successivamente, poche unità di questo tipo furono commissionate ad Isola. Nel 1940 circa i tre squeri di Pirano (Apollonio, Dapretto e F.lli Apollonio) effettuavano soprattutto alaggi, calafataggi e riparazioni, pur avendo in precedenza costruito maone, bazzere e trabaccoli.

In seguito il cantiere Dapretto venne ceduto ad un imprenditore triestino e prese il nome di Cantiere San Giusto, dove vennero costruite diverse unità, tra le quali due delle più grandi navi in legno costruite in Italia dopo il 1914. In questo cantiere le nuove tecniche di costruzione vennero applicate come norma: dal disegno tecnico, al tracciato, all'impiego diffuso delle macchine.

Il vecchio mestiere del carpentiere trovava espressione soltanto in piccoli adattamenti dei pezzi usciti dalle macchine e nel loro montaggio, tutto ciò tuttavia con una finezza tale da costituire scuola anche per alcuni piranesi attuali rinomati costruttori a Trieste di eleganti imbarcazioni da diporto e di diversi prototipi da regata distintisi in competizioni di livello internazionale.

Oltre che a livello qualitativo, la superiorità di questo cantiere può essere testimoniata dal fatto che in eguali periodi di tempo riusciva a varare un tonnello più che doppio rispetto ad altri cantieri della costa veneta e romagnola. Nello stesso periodo in cui a Pirano sorgeva il Cantiere San Giusto, a Trieste veniva avviato il Cantiere Giuliano. Dopo la guerra, queste due entità costituirono il Cantiere Giuliano San Giusto che assorbì molte delle maestranze istriane e passò alle costruzioni in ferro, ma l'impronta dei carpentieri in legno istriani segnò ancora per lungo tempo le linee delle imbarcazioni da pesca delle marinerie di Muggia, Trieste, Duino, Grado e Marano.