CITTÀ DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO
ASSESSORATO ALLE POLITICHE CULTURALI

museo del mare

Dalla paranza al motore

modelli di barche pescherecce del medio Adriatico



A cura dell'Archivio Storico del Comune di San Benedetto del Tronto

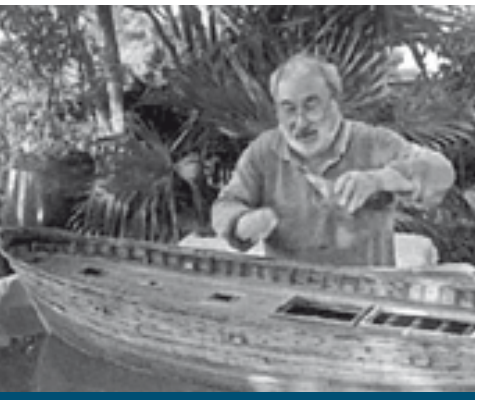
Il Museo della Civiltà Marinara delle Marche è solo una delle cinque sezioni del polo “Museo del Mare” che la Città di San Benedetto del Tronto ha voluto dedicare al mare Adriatico.
Assieme all’Antiquarium Truentinum, al Museo delle Anfore, al Museo Ittico e alla Pinacoteca del Mare, il Museo della Civiltà Marinara delle Marche racconta la storia marinara e costiera del medio Adriatico.
Con questa pregevole mostra, “Dalla paranza al motore”, modelli di barche pescherecce del medio Adriatico, resa possibile grazie alla disponibilità dell’arch. Riccardo Alocco che con abile maestria ha riprodotto imbarcazioni realmente esistite, il “Museo del Mare” di San Benedetto del Tronto vuole avviare una serie di iniziative volte a valorizzare la comunicazione creativa e l’espressione di manufatti, ricerche e collezioni.
Il “Museo del Mare” di San Benedetto del Tronto ricavato nel complesso del Mercato Ittico all'Ingrosso presso il porto cittadino, simbolo e gloria di una delle marinerie più importanti della penisola, è quindi a disposizione per mostre ed esposizioni aventi per tema il mare in tutte le sue declinazioni.

L’Assessore alla cultura
Margherita Sorge

Il Sindaco
Giovanni Gaspari

13 giugno - 14 settembre 2014
Tutti i giorni 18.00 - 24.00 / Lunedì chiuso

Museo della Civiltà Marinara delle Marche
Banchina di Riva Nord “Malfizia” - San Benedetto del Tronto



Riccardo Alocco

Nato a Fermo, architetto laureato a Firenze negli anni ‘70, la sua passione per il mare, cominciata fin dalla più tenera età, lo ha portato ad approcciare, quattordicenne, il mondo affascinante del modellismo navale antico. Una passione mai sopita che si snoda lungo un percorso di appassionata ricerca storica e stilistica che si riflette nella perfezione tecnica della realizzazione dei suoi modelli, dei quali cura con stupefacente manualità tutti i particolari, arredi interni compresi. Una peculiarità che contraddistingue la produzione degli ultimi anni, è la sfida di rendere naviganti i modelli che costruisce: caratteristica che solo pochi modellisti riescono a realizzare, specialmente per quanto riguarda i modelli di navi antiche, che sono quelli che egli predilige.





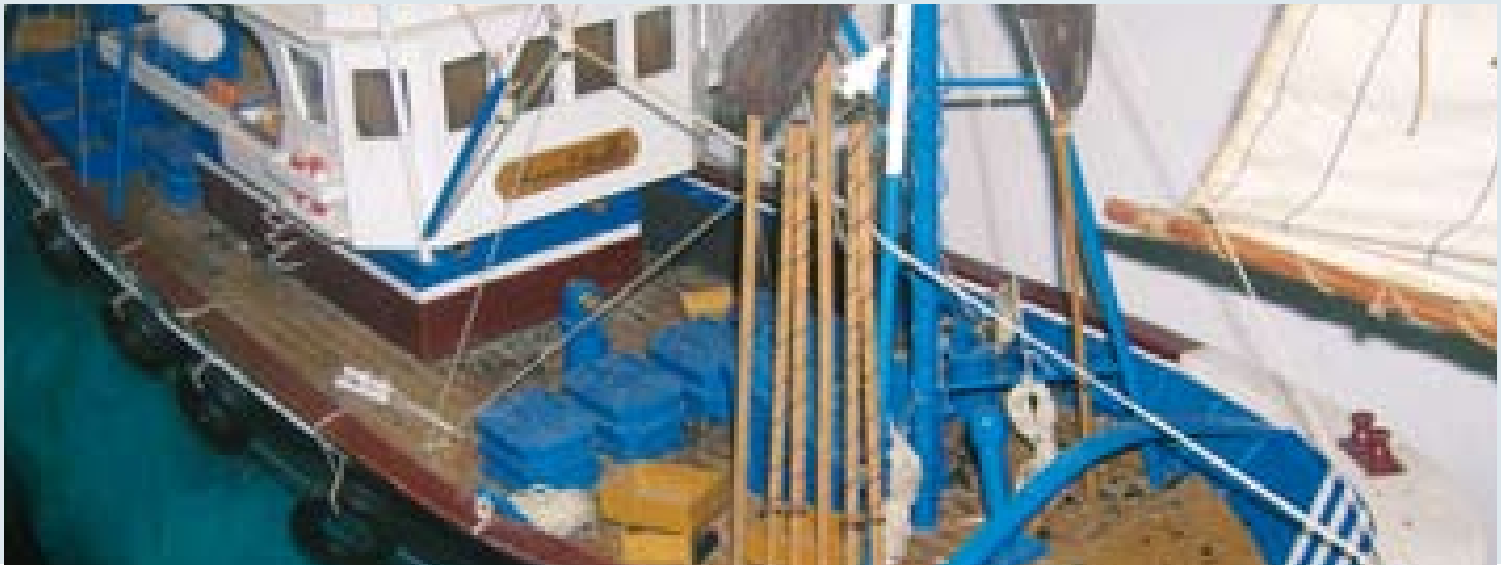




Dalla paranza al motore

Le Paranze iniziano a comparire lungo la costa picena sul finire del XVIII secolo. Queste barche, con il loro metodo di pesca a coppia, sono introdotte da alcuni naviganti della Puglia e sin da subito riscuotono largo consenso. I diversi castelli della costa del medio Adriatico abbandonano la pesca con i tartanoni e introducono definitivamente il sistema di pesca a coppia.
I sambenedettesi, adattandone specificatamente le caratteristiche alle proprie esigenze sia nello scafo che nella stazza e nell'antenna della vela, porteranno le paranze ad essere le protagoniste indiscusse del medio-adriatico fino a novecento inoltrato quando, con l'introduzione definitiva del motore e dei divergenti ai capi delle reti a strascico, la pesca a coppia sarà per sempre soppiantata tornando al sistema di pesca con una sola unità.
Nel 1912 i sambenedettesi, per primi rispetto a tutta la penisola, introducono il motore - come ausilio alla vela - a bordo di una barca "portapesce". L'ideatore, il parroco sambenedettese don Francesco Sciocchetti grazie a questo suo progetto innovativo ottenne, oltre alla notorietà nazionale, la medaglia d'oro dal Ministero dei Lavori Pubblici e istruiva i figli dei marinai con l'uso di un motore a scoppio attrezzato nei locali della canonica della Chiesa della "Madonna della Marina".
Mentre forme cooperativistiche prendevano piede e norme organiche sulla pesca e sui marinai venivano legiferate, seguirono anni

caratterizzati da studi ed esperimenti che portarono i sambenedettesi ad impiantare, dapprima, dei motori a bordo di vecchie paranze e poi, a varare motopescherecci ex-novo tanto da fare di San Benedetto del Tronto la maggiore base motopeschereccia d'Italia.
Oltre a poter prendere il mare anche quando non spirava un soffio di vento, la motorizzazione portò altri vantaggi come lo spingersi ad un numero maggiore di miglia dalla costa e garantire una maggiore freschezza del pescato dovuta ovviamente all'immediatezza del ritorno in sede.
Nel 1929 le paranze motorizzate sambenedettesi erano ventiquattro. Gli anni trenta del novecento vedono la diffusione e la relativa affermazione delle imbarcazioni a motore rispetto a quelle a vela relegate, ormai, ad una pesca di nicchia. Nel 1935 a San Benedetto del Tronto le barche a propulsione meccanica addette alla pesca erano sessanta. Nuove professionalità venivano richieste e molti figli di marinai, per governare le nuove imbarcazioni motorizzate, dovettero affiancare alle nozioni tramandate loro dai padri esperienze e specifica formazione professionale.





From sailing boats (paranza) to power fishing boats

At the end of the XVIII century, a special kind of sailing boat, named "Paranza" appeared along the coast of the Piceno territory. They were first introduced by fishermen coming from Apulia region and, with their pair fishing system, they immediately gained a widespread consent. All the different castles along the mid-Adriatic coastline thus quit fishing with the so-called "tartanoni" boats and adopted the pair fishing system permanently.

In San Benedetto del Tronto the fishermen were able to adapt this boat key features to their specific needs, both for the hull, the stonnage, and the sail antenna, so that the "paranza" became the leading fishing boats of the mid-Adriatic until late XX century. After that the pair fishing system would be definitely replaced by a single unit fishing system, with engines and splits at the ends of the dragging nets.

In 1912, first in the whole country, San Benedetto fishermen introduced, as aid to sail navigation, the on-board engine for fish carry boats.

The project creator was a local priest, father Francesco Sciocchetti, who used to teach how to plant an internal combustion engine on a boat to the fishermen sons in the parsonage of the "Madonna della Marina" (Our Lady of the Sea) church. He became nationwide famous and was awarded the golden medal by the Ministry of Public Works.

In the following years, many cooperatives became established and specific laws about fishing and fishermen were issued; meanwhile the fishermen from San Benedetto started to install engines first on board of their old paranze and then on brand new trawlers, and made San Benedetto del Tronto the greatest trawlers hub in Italy.

Besides the possibility of sailing on flat sea, the engines brought about further advantages, such as the chance of moving many miles farther away form the coast and grant the market fresher fish, allowed by shorter returning time.

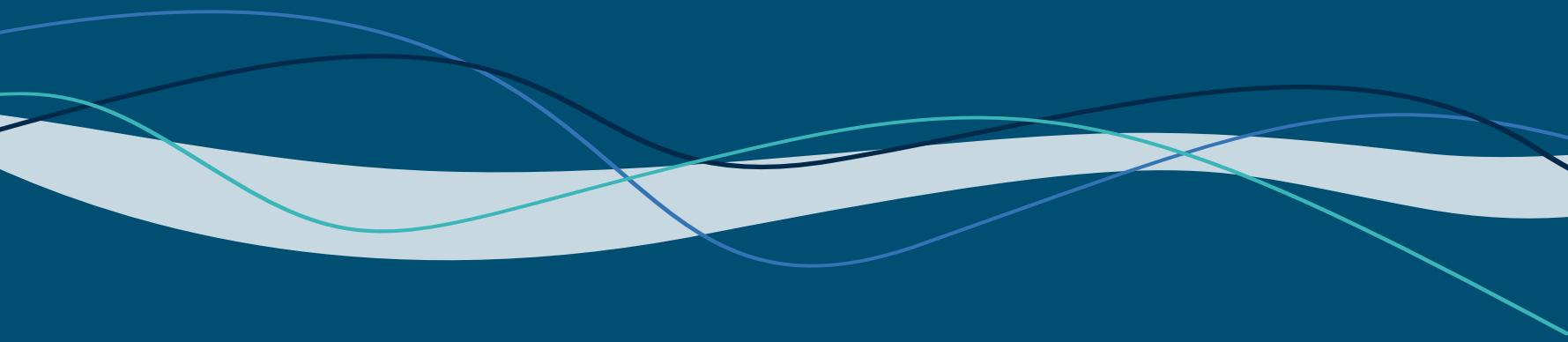
In 1929 there were twenty-four engine powered fishing boats from San Benedetto del Tronto. During the 30s they became more and more popular, while sailing boats were consigned to a fishing niche.

In 1935 in San Benedetto del Tronto the engine powered fishing boats were sixty. New professionals were required and many fishermen sons had to become skilled and trained to drive the new powered boats.

Le paranze

...questi legni, muniti di coverta con due bocca-porta, sono a fondo piatto per facilitare l'approdo in tempo di burasca data la poco profondità delle nostre acque; la sezione orizzontale è quasi ovale a somiglianza dei così detti trabaccoli; la lunghezza è di circa 15 metri – la larghezza m. 5,30. Le vele, principale e secondarie, sono a forma latina; la prima è affidata ad una antenna lunga circa m. 24 e le altre, sorrette dai così detti pennoni servono a regolare la velocità dei legni secondo la intensità del vento. Gli attrezzi, principali sono: due timoni di cui uno di riserva; 6 remi per le bonaccie; 3 ancore di diverse dimensioni di cui la più grande, che pesa circa quintali 2 serve per gli approdi o per le burasche in alto mare, viene chiamata "Speranza"; la seconda che pesa circa 110 chilogrammi si chiama "Spera" e si adopera solo per frenare la barca in tempo di burasca; altra poi di 80 chilogrammi è usata nell'approdo e si appella semplicemente "ferro". Oltre agli attrezzi sunnominati ve ne sono molti altri di corda o fune di canapa necessari per l'albero, per l'antenna e vela, per il timone, per gli approdi, di uno spessore che uscilla dai 4 ai 2 centimetri...

Dalla Relazione del Delegato di Porto di San Benedetto del Tronto, Domenico Palestini, datata 25 settembre 1913.





A cura dell'Archivio Storico del Comune di San Benedetto del Tronto
Foto di Daniele Maiani
Si ringraziano: Gigi Anelli, collaboratore volontario archivistico
Lia Sciarra per la traduzione in inglese