

Transiti blu
40

Giovanni Panella

Barche tradizionali dei mari italiani

Nutrimenti  mare

© 2024 Nutrimenti srl

Prima edizione settembre 2024

www.nutrimenti.net

via Marco Aurelio, 44 – 00184 Roma

In copertina: © Francesco e Roberta Rastrelli / *Blue Passion* 2021;
interno: illustrazioni per gentile concessione dell'archivio
Aldo Cherini; foto dell'archivio dell'autore

ISBN 979-12-5548-078-5

ISBN 979-12-5548-084-6 (ePub)

Indice

Introduzione	7
Un mare ostile	13
Muoversi sull'acqua	17
Storie di barche e di velieri	25
L'albero storto del <i>leudo</i>	26
I <i>navicelli</i> , velieri del marmo	38
La <i>goletta</i> dalle sette vite	47
Il <i>cutter</i> , dal contrabbando allo sport	55
Il <i>pinco</i> , un veliero per tempi difficili	58
Un mare di <i>tartane</i>	60
La fatica delle <i>coralline</i>	66
La <i>spagnoletta</i> di Alghero e le aragoste	71
Al servizio delle miniere, il <i>battello</i> di Carloforte	75
Sorrento e le <i>feluche</i>	82
Un <i>rivanetto</i> a Bacoli, Monte di Procida	86
Il <i>luntro</i> e il pesce spada	88
Quattro assi per una <i>batana</i>	93
Gli 'occhi' del <i>trabaccolo</i>	95
L'emigrazione delle <i>paranze</i> adriatiche	99
I <i>bragozzi</i> di Chioggia	104
<i>Lance</i> adriatiche, dalla Romagna alla Puglia	109
Direttamente dalla Preistoria: lo <i>zòpolo</i>	111
<i>Gozzi</i> , <i>pernacce</i> e decorazioni	113

Il Museo della Marineria di Cesenatico	123
Il patrimonio galleggiante	127
Glossario dei termini marinari	135
Suggerimenti di lettura	141

Introduzione

Perché parlare di vecchie barche, cose d'altri tempi e ormai dimenticate? I motivi possono esser tanti: dalla ricerca storica, che riflette sul legame tra i nostri porti e le imbarcazioni che li hanno frequentati, a quella etnografica, che si occupa della vita quotidiana delle comunità marinare di un tempo. È certo che questi scafi ci fanno rivivere un mondo ormai lontano, da evocare come fosse un prodotto della fantasia... di un'epoca in cui si navigava facendo conto solo sul vento e sulla forza delle proprie braccia: niente motori, batterie, elettronica, internet. Il fascino che emanano è poi accresciuto dalla loro, tangibile, fisicità. Sì, perché erano fatte di materiali semplici e familiari, cose che si potevano toccare con mano: superfici di tela, impugnature di remo, corsi di fasciame, chiodi di ferro, argani, paranchi. È proprio l'unione di due elementi che sembrerebbero contraddittori, la fantasia che ci spinge a rivivere i tempi passati e le parti, ruvide e tangibili, delle vecchie imbarcazioni, quello che costituisce un motivo di attrazione.

Così, anche a me è capitato qualche volta, facendo delle passeggiate invernali lungo la costa, nella stagione che libera le spiagge dalla presenza ingombrante dei bagnanti, di trovarmi davanti la forma insabbiata di uno scafo abbandonato, che da tempo non conosceva più il mare. La superficie del fasciame, scrostato e bruciato dal sole e dal salino fino a far emergere le costole un po' rotte e in qualche punto addirittura scassate, non

offriva un bello spettacolo. Da quella massa di legname grigiastro emanava, tuttavia, una sorta di richiamo, che mi faceva fermare su due piedi e poi mi spingeva a girarle intorno, come per fissare nella mente e nella memoria la forma che mi stava davanti. Non era solo un rottame, uno scarto, ma qualcosa di diverso e, prima di allontanarmi, non potevo fare a meno di toccarne le forme, di sentire la rugosità della superficie, come per stabilire con i polpastrelli una forma di contatto con un'antica creatura marina.

Incontri come questo ci insegnano che si possono ancora incontrare degli scafi che possono trasmetterci vicende di navigazione, di lavoro e di fatica. Poi, può anche capitare che questi si presentino ai nostri occhi in occasioni più liete, quando sono ancora ben vivi: come accade in occasione delle regate di barche storiche o delle feste al mare che sono diffuse durante la bella stagione lungo tutte le coste del Mediterraneo. In tali giornate, possiamo ammirare tante barche d'altri tempi, che navigano e tengono il mare meglio di quelle d'oggi.

L'ultimo motivo, e forse il più importante, che può spingere a occuparsi di vecchi scafi, è la volontà di tramandarli, di salvarne la memoria per le generazioni future. A questo proposito Gian Alberto Zanoletti, che nel 1982 fondò il Museo della Barca lariana e mise in salvo molte imbarcazioni tradizionali, si rifaceva all'esempio dei giardini storici del lago di Como e dei bonsai giapponesi. Zanoletti raccontava che chi poneva mano a un giardino storico o piantava un bonsai, era consapevole che quell'opera avrebbe richiesto molti decenni per essere compiuta e che quindi era riservata, come un ponte verso il futuro, alla gioia di nipoti o pronipoti:

Ogni volta che una specie animale si estingue, la vita sulla terra si impoverisce. E con essa la specie umana, perché la nostra ricchezza consiste anche nella varietà di quello che ci circonda. Allo stesso modo, quando una tipologia di barche ma anche la storia ad esse legata, sparisce e se ne perde per sempre il ricordo, sono la cultura e l'uomo stesso a farne le spese. L'umanità si impoverisce. Bisogna dunque mettere in salvo gli ultimi esemplari di barche storiche, scovandoli nei magazzini dove giacciono accatastati nell'incuria più totale, togliendoli dalle acque dove vengono lasciati affondare lentamente, mettendoli al riparo

da pioggia, neve e dal logorio del tempo. Ma non basta, c'è anche la loro storia da salvare, quel patrimonio di cultura locale, di tradizioni, di conoscenze legate al modo in cui venivano costruite e usate [...]. La mia gratificazione? Immaginare che in futuro, tra decine o centinaia di anni qualcuno sarà felice scoprendo che una tipologia di barca o qualche frammento di storia della marineria si è salvata dalla distruzione e dall'oblio e sopravvive in un disegno, una fotografia, un racconto o come esemplare ancora esistente. E che proveranno a loro volta la stessa gioia che ha dato a me quella scoperta. Mi sembra che possa trattarsi anche di una forma di altruismo il pensare di fare qualcosa per chi nascerà tra qualche secolo. Non suppone l'idea di un ritorno economico, che non ci sarà mai. Solo l'istintiva e irrefrenabile volontà di tramandare.

Il testo prende le mosse dai tempi dell'Unità d'Italia, quando la navigazione si svolgeva in un contesto in cui la vela la faceva ancora da padrona ma la navigazione non era del tutto sicura e molti tratti di costa e di spiaggia erano poco abitati e frequentati.

A metà dell'Ottocento, gran parte delle merci era trasportata nelle stive dei velieri, perché sul mare la diffusione su larga scala della propulsione a vapore fu un processo graduale, che accompagnò l'evoluzione tecnologica delle caldaie a vapore. Nel 1869 però, l'apertura del canale di Suez assestò un duro colpo all'utilizzo dei velieri: la nuova rotta tra l'Europa e l'Estremo Oriente si snodava attraverso il Mar Rosso, un tratto di mare che mal si presta alla navigazione velica. Nonostante ciò, il tramonto dei velieri maggiori richiese ancora molti decenni. Lo testimonia il capitano E. A. d'Albertis, uno dei fondatori dello Yacht Club italiano, che nel 1882 era a Gibilterra con il suo yacht *Corsaro*, in attesa del vento favorevole per entrare nel Mediterraneo. Davanti ai suoi occhi si dipanava un'ininterrotta sfilata di velieri dalle forme e dalle provenienze più diverse, uno spettacolo che sembrava sottolineare la vitalità della vela:

Frotte di bastimenti, tutti coperti da bianche vele, giganteschi alcioni dell'Oceano, piccoli dapprima quali nuvolette bianchicce sul lontano orizzonte, crescevano, giganteggiavano in breve accanto al *Corsaro* e gettando sui suoi fianchi l'onda spumosa della loro scia, sembravano

passare alte, sprezzanti, deridendo la nostra sorte [...]. Ai primi legni altri ne succedevano, spinti dal fresco levante, facendoci assistere ad una non interrotta rivista di velieri d'ogni dimensione e d'ogni bandiera. Passavano i maestosi clippers americani dalle svelte forme, dall'esteso crociame, già vanto dei cantieri di New York e Baltimora; le tozze e robuste navi nordiche dai bordi rettilinei, le cui basse alberate e le vele oscure e pezzenti, ben indicavano di essere destinate a mari burrascosi; passavano le eleganti navi amburghesi, le gonfie e paffute orche olandesi, le ibride costruzioni francesi, le sottili navi spagnole dalle alte alberate, i moderni schooner inglesi, che dalla elegante velatura sembravano vere navi da diporto; rapidi, veloci, scorrevano le piccole balandre e i felucci costieri, dalle doppie vele latine.¹

In quegli anni, il Mediterraneo era ancora solcato da tipi di imbarcazioni minori che avevano avuto origine diversi secoli addietro. Nel 1882 un capitano di marina francese, P.A. Hennique, poteva osservare come le imbarcazioni che frequentavano le coste della Tunisia conservassero tante tracce d'altri tempi:

Tra le marinerie di oggi del Mediterraneo si trova ancora un gran numero di vestigia del loro passato, sia nel vocabolario, che negli usi, le forme di costruzione, ecc. La 'gabbia' ci mostra ancora l'istallazione delle prime vele al di sotto della gabbia delle navi del Medio Evo; la vela latina è sempre usata e la prua di certi sciabecchi porta ancora lo sperone, come le antiche galere di cui la poppa e la relativa 'camera' si ritrovano sulle speronare e su molte altre barche".²

Sono osservazioni che si ripetono nel tempo. Un secolo dopo Fernand Braudel ricordava che:

Le navi sono oggetti complicati e che si evolvono, ma molto lentamente. È stupefacente vedere ancor oggi, nelle strade di Messina o nei sobborghi di una piccola città greca, nelle isole di Chio, Lesbo, Samo, o in Turchia, oppure a Gerba, le barche in costruzione, incredibilmente simili alle navi greche o romane, come ce le restituiscono

¹ E.A. d'Albertis, *Crociere del Violante e del Corsaro*, Mursia, Milano 1973, pag. 239.

² P.A. Hennique, *Les caboteurs et pêcheurs de la côte de Tunisie*, Gauthier-Villars, Parigi 1888; poi Editions Omega, Nizza 1989.

l'iconografia antica e l'archeologia subacquea. Tutto è simile: la fiancata, l'ossatura, la prua, la poppa, la chiglia (la colonna vertebrale di tutto l'insieme), l'incastro per l'albero o per gli alberi. Se vi sono delle differenze, stanno nella successione della lavorazione o nella forma del timone, le somiglianze però prevalgono.³

Sul mare, l'evoluzione era lenta perché gli scafi tradizionali erano il frutto di una lunga selezione che li aveva resi adatti a solcare le acque di un certo tratto di mare, con le sue onde, i suoi venti, le sue maree. Le zone dove il fenomeno della marea si fa sentire in modo marcato richiedono un tipo particolare di navigazione costiera e scafi adatti ad appoggiarsi sul fondo senza danni, quando il mare si ritira. Anche la forma dell'onda non è la stessa da mare a mare: quella lunga dell'Atlantico è molto diversa dall'onda del Mediterraneo, che ha un intervallo corto e ripido, generato com'è da improvvisi e violenti colpi di vento. Occorrono quindi scafi adatti a questo mare e attrezzature veliche che possano reggere alle raffiche improvvise. Insomma, il vero artefice di uno scafo, quello che 'modella' il tipo più adatto di barca o di veliero, ancor prima delle esigenze del suo uso o delle mani del maestro d'ascia, è l'insieme delle caratteristiche di un certo mare.

Se le barche dovevano adattarsi strettamente al proprio ambiente, si doveva poi tener conto delle tradizioni costruttive locali e delle risorse di legname disponibili nelle vicinanze... Il risultato era un'estrema varietà di tipi, testimonianza della cultura materiale delle comunità costiere. Un'imbarcazione o un veliero erano caratteristici, rappresentativi di un litorale o di un tratto di mare: ne costituivano l'espressione tangibile e concreta, quanto il dialetto parlato su quella costa. Agli occhi dei marinai, bastava dare un'occhiata al loro aspetto per indovinarne la provenienza... e spesso anche la mano del maestro d'ascia che li aveva costruiti. Questo non significa che le caratteristiche delle imbarcazioni di una località fossero immutabili: col tempo, cambiavano le esigenze di lavoro sul mare e giungevano influenze esterne perché le navi e le barche, grandi o piccole che siano, sono 'beni

³ F. Braudel, *Il Mediterraneo*, Newton Compton Editori, Roma 2002, pag. 59.

mobili' per eccellenza. Un'innovazione che aveva dato buona prova in Sicilia o in Catalogna aveva qualche probabilità di venir riprodotta anche su altre coste. Tuttavia, i tempi di queste modifiche, del diffondersi di influenze venute da lontano, erano diversi dai ritmi a cui ci ha abituato la società industriale. In mare, l'introduzione di novità è sempre stata graduale, anche se si trattava di semplici adattamenti, che non incidevano sulle caratteristiche strutturali delle imbarcazioni.

Anche le unità di misura ci ricordano come sul mare le novità si imponessero con lentezza: ancor oggi, a più di due secoli dall'introduzione del sistema decimale, i marinai mediterranei adoperano il palmo per misurare le barche minori. Questo deriva dal gran palmo romano di 22,5 centimetri e cioè la distanza tra la punta del pollice e quella del mignolo della mano. Il suo valore variava però di costa in costa perché, prima della Rivoluzione francese, ogni Stato aveva un suo sistema di pesi e misure, per cui il palmo napoletano misurava 26,3 centimetri, quello genovese 24,7 centimetri, quello pisano 39,8 centimetri e quello palermitano 25,8 centimetri.

Per quanto riguarda i materiali utilizzati per la costruzione, questi dipendevano soprattutto dalle risorse disponibili sul posto, anche se i legni più duri e resistenti trovavano impiego nella chiglia e nella struttura principale e quelli più flessibili e, possibilmente, resinosi venivano utilizzati per il fasciame. Non bisogna dimenticare che le imbarcazioni da lavoro erano il prodotto di un'economia povera, che spesso sfiorava la sussistenza. Così, spesso si era costretti ad accontentarsi di quello che si aveva sottomano.