

Associazione Marinara "Aldebaran"
Trieste

LA MARINERIA MINORE TRADIZIONALE
DELL'ADRIATICO



Quaderno AMA n° 74 / 97
Compilatore : Aldo Cherini

 Aldo Cherini
Ristampa gennaio 2012
www.cherini.eu

INTRODUZIONE

Il Mare Adriatico, situato a destra della bisettrice che corre lungo il crinale appenninico della penisola italiana, appartiene all'area mediterranea di Levante. È divisibile a sua volta, grosso modo, in quattro aree: due principali segnate dall'asse longitudinale mediano (occidentale e orientale), e due secondarie divise da un asse lungo il parallelo corrente dalla costa umbro-marchigiana alla Dalmazia (settentrionale e meridionale), ma non definibili nettamente.

Ciascuna delle queste aree presenta caratteristiche la cui peculiarità, inizialmente spiccata, è venuta ad attenuarsi a seguito degli scambi culturali avvenuti attraverso i rapporti non sempre pacifici susseguitisi nel tempo tra le etnie costiere e gli stati rivieraschi, che hanno influenzato anche il mezzo nautico con conseguenze avvertibili sul piano delle costruzioni, dell'impiego, della produttività, delle rese economiche e della socialità.

Il bacino adriatico, col suo andamento simile ad un largo canale, ha costituito dai tempi più antichi e fino ad un'epoca non tanto lontana, la via pressoché unica di comunicazione dal Nord al Sud verso il Levante mettendo in contatto l'area centro-europea con le coste meridionali della Balcania, dell'Asia Minore e dell'Egitto.

È stato influenzato storicamente dalla civiltà della Repubblica Veneta che ha lasciato impronte indelebili anche nel linguaggio nautico, arricchito da influssi etimologici greci. In un secondo tempo, specialmente per quanto riguarda la parte orientale, è subentrato il nesso statale austriaco e austro-ungarico, che però non ha influenzato il comparto delle imbarcazioni tradizionali, già assestato da tempo, favorendo invece le costruzioni in metallo e la propulsione meccanica. Degni di ricordo, a questo proposito, sono gli studi e gli esperimenti di Giuseppe Ressel con il tipo d'elica da lui ideato e provato nelle acque di Trieste nel 1828.

La morfologia costiera, che influisce grandemente sulla tipologia del mezzo nautico minore, si presenta come segue.

1. seno settentrionale (Golfo di Venezia): coste basse ed entroterra segnato da una fitta rete di vie d'acqua interne (pianura padana, veneta e friulana), lagune riparate da cordoni di sabbia e acque poco profonde, fondali sabbiosi o fangosi. Area di più intensa utilizzazione e molto ricca di tipi di imbarcazioni a fondo piatto dominanti dal delta del fiume Po all'Istria, presenti anche nel Quarnero.
2. penisola italiana (dalla Romagna alla Puglia): coste prevalentemente basse e prive di sporgenze e insenature accentuate, acque poco profonde con porti-canale distanziati gli uni rispetto agli altri, fondali per lo più sabbiosi, entroterra più difficilmente praticabile. Barche a fondo piatto o molto appiattito e uso dell'arrampamento sull'arenile, e ciò dall'area costiera padana meridionale fino all'area di transizione tra l'Adriatico e lo Ionio (parte questa la più povera).
3. fascia orientale (dall'Istria alla Dalmazia fino alle Bocche di Cattaro e isole Joniche): coste per lo più rocciose e frastagliate, portuose e con non pochi ridossi, con cordoni di numerose isole separate dalla costa da canali navigabili. Barche a carena arrotondata e chiglia, a settentrione con scambi culturali con l'area veneta, con proprie caratteristiche al meridione.

I fondali partecipano in larga misura alla definizione tipologica dei natanti e in misura determinante alle attività di pesca. Partendo dal Golfo di Venezia si hanno profondità fino a 10 metri fuori delle lagune per assestarsi sulla media di una ventina o poco più di metri fino ai 100 metri all'altezza di Pescara; dopo una fossa di 240 metri e un tratto di 200 metri, si ha una caduta a 1250 metri e, al largo della Puglia, fondali tra i 500 e i 1000 metri.

Un intreccio quale è dato di osservare solo in poche altre zone geografiche sia per il lungo decorso storico, che si misura in millenni, sia per le reciproche influenze culturali e interessanti apporti autoctoni oltre le frontiere politiche che si sono venute a delineare nel tempo dalla fine della Repubblica Veneta (1797), alla caduta della monarchia asburgica (1918), ai confini determinati dalla seconda guerra mondiale (1945-1947).

Il fondo dell'Adriatico, in conclusione, è costituito in massima parte dai sedimenti determinati dai numerosi corsi d'acqua che scendono dal retroterra specialmente dalle zone settentrionali e lungo la penisola italiana, che le correnti marine distribuiscono in maniera e misura irregolare. Nel corso dei millenni si sono accumulati depositi di sabbia, fango e sabbia mista a fango in spessori che nel canale mediano centrale e nella fossa meridionale sono misurabili in migliaia di metri. La roccia affiora soltanto in singole zone costiere dove le correnti marine hanno impedito la sedimentazione, e ciò lungo la costa pugliese, la costa occidentale dell'Istria e nei canali della Dalmazia protetti dai cordoni di isole. Lungo le coste pugliesi e dalmate si trovano pure formazioni coralline. Molto complessa anche l'idrografia. L'acqua presenta caratteristiche assai pronunciate per colorazioni, regimi dei venti, gradienti termici e della salinità, movimenti e correnti di gradiente, di deriva e di marea. (Ferruccio Mosetti).

ELEMENTI TECNICI IL LEGNAME DA COSTRUZIONE

Le notizie riguardanti il legname impiegato nella costruzione del naviglio (il solo materiale impiegabile fino ad epoca non tanto lontana e ancora in uso, almeno in parte, nelle imbarcazioni costiere) sono più esaurienti rispetto a quanto concerne altri aspetti della stessa attività. Ciò in rapporto all'attenzione richiesta da un materiale caratterizzato dai lunghi tempi di crescita delle piante e dalla facilità del depauperamento del patrimonio boschivo non controllato, quando il legname era universalmente impiegato in ogni tipo d'opera e per alimentare i focolari domestici.

Fino alla fine del 1700 il legname era ancora relativamente abbondante o per lo meno la cornice dei boschi, grandi o piccoli, che si estendeva alle spalle delle città e dei borghi, rendeva possibile un sfruttamento regolato da rigide disposizioni riguardanti la coltivazione e il taglio oculato delle piante.

Ciascuna amministrazione pubblica attribuiva primaria importanza alla materia cercando di indirizzare l'impiego del legname ricavato dai boschi di propria pertinenza verso il fabbisogno degli squeri nazionali specialmente per quanto riguardava i legni duri (rovere, noce, cervato). La Repubblica Veneta, potenza navale con un arsenale che storicamente era stato uno dei più grandi e importanti, vietava anche il semplice

taglio parziale degli alberi con la conseguenza che la gente cercava di procurarsi il legname per la libera e privata costruzione delle barche nella non lontana zona gravitante su Trieste, da cui usciva più facilmente nonostante le proibizioni della cesarea amministrazione locale, formalizzate a partire dal 1762.

Grandi boschi protetti si trovavano in Istria nella Valle di Montona (Bosco di San Marco), nell'isola di Veglia, lungo i fiumi Piave e Livenza, nel Friuli, nell'Alta e Bassa Trevigiana, nella Mestrina, sul Montello, sul Cansiglio, in Cadore, che dava gli alberi resinosi d'alto fusto.

Il legname per le occorrenze di Trieste era fornito dalle signorie di Castelnuovo, di Wurznegg e di San Servolo.

Per quanto riguarda le epoche più antiche, interessante è la carta del Mediterraneo pubblicata da Maurice Lombard in "Arsenaux et bois de marine dans la Méditerranée Musulmane" (1958) dove appare, da una parte, una Dalmazia particolarmente ricca di boschi e, dall'altra, le zone appenniniche con sbocchi sul mare nella zona di Ancona e in Puglia.

Nello stato veneto le piante erano tutte segnate ed il legname avviato alle costruzioni era bollato a fuoco con l'impronta del "Leone in moleca". Un patrimonio che, con il decadere e la fine della Repubblica, finiva rapidamente depauperato. Cosa verificatasi un po' dappertutto a seguito del consumo continuo e non di rado indiscriminato sicché si finiva di costruire poco là dove, come a Trieste, era pressoché finito il legname locale, che prima aveva permesso di evitare le importazioni a prezzi maggiorati per le spese di trasporto dai boschi lontani.

Secondo una stima del cantiere di Fiume, una nave di non più di 100 tonnellate richiedeva l'impiego di 800 piedi cubi di stortami per l'ossatura, di 1500 piedi cubi di dritti per il fasciame e ponti, di 750 piedi cubi di faggio e 550 di zappino. Secondo il costruttore triestino Gaspare Tonello, prima autorità in campo navale nella prima metà del 1800, andava perso nella lavorazione un terzo circa del legno impiegato, ma talvolta la perdita poteva essere anche maggiore.

Per quanto riguarda le difficoltà dell'approvvigionamento, si cita ad esempio la richiesta avanzata dal comando del genio militare austriaco di Venezia con un ordine di 30.000 pali. In data 26 luglio 1800, il N.H. Alvise Querini, cercando qua e là, scriveva a Capodistria, al N.H. Filippo de Roth, capo del governo provinciale dell'Istria, per sapere in che numero e in quanto tempo poteva venire somministrato quanto richiesto dal patrimonio forestale della sua giurisdizione. Il de Roth girava la domanda ad Angelo Bagnolo, capitano della R.Valle di Montona, il quale faceva sapere che tutti i boschi dell'Istria erano riservati agli stortami necessari alle costruzioni navali, che le piante venivano fatte crescere secondo particolari curve adatte ai diversi disegni dei pezzi, giungendo al grado desiderato di sviluppo non prima di un ottennio. Quanto restava degli alberi soggetti a tale trattamento non era buono ad altro che a fornire legna da ardere. Trarre i richiesti pali sia dai boschi sorvegliati che da quelli liberi era cosa assai dispendiosa sia per il lavoro dei legnaioli che per i viaggi al lido del mare, che per il caricamento e nolo delle barche. Esisteva comunque la possibilità di soddisfare la richiesta nella sola R.Valle di Montona dove parecchi "pedali" (terminologia riguardante la parti dell'albero accanto a "semenzali", "tronconi" e "cervati") si presentavano con una circonferenza tale da richiedere 2000 piante per fornire tutto il quantitativo richiesto dal genio militare, ma in forma molto rastremata e irregolare, che tuttavia il genio finiva per accettare pur di disporre della partita richiesta.

Le qualità più cercate nei legni da impiegare nella costruzione di un bastimento erano la resistenza e la lunga durata, che venivano assicurate a stagionamento avvenuto dalle essenze più pesanti e a fibra compatta. Secondo Gaspare Tonello, ciò era assicurato da:

- la quercia, che si distingueva dalle altre essenze per altezza, resistenza all'acqua e durata, consigliabile per il carcame, il fasciame interno, i bagli, i braccioli d'ogni genere; eccellenti qualità di questo legno erano fornite dai boschi dell'Illirio;
- il larice, più alto e incorruttibile, resinoso e longevo, utile per i bagli dei ponti, per le opere morte, per l'anima del timone (per il quale si impiegava anche l'olmo), per le parti dell'alberatura, assieme al pino, più elastico laddove occorreva;
- l'abete, elastico, resistente e poco pesante, preferito nelle suddivisioni interne e per gli elementi di minor mole;
- il faggio, che poteva andar bene per la carena in mancanza del rovere, ma che presentava il difetto di non tenere bene la chiodatura e che, in assenza di ventilazione, imputridiva facilmente sicché veniva impiegato comunemente nella costruzione dei remi e delle aste;
- altre essenze impiegate nelle varie parti della costruzione navale erano il legno santo (rotelle delle pulegge), il pioppo (parti scolpite), il carpano (nei pezzi curvi in sostituzione del rovere), il noce (nelle imbarcazioni).

Negli squeri di Chioggia veniva seguita la seguente regola consuetudinaria:

- quercia nelle strutture interne;
- larice nel fasciame esterno e per i tavolati dei ponti;
- rovere nelle chiglie, paramezzali, costole e dritti;
- cerro nelle parti immerse;
- leccio nelle caviglie e nei cunei;
- frassino o abete nei remi;
- pino nel tavolato dei ponti, nelle murate e nelle alberature.

Per quanto concerne il trattamento del legname, gli alberi venivano abbattuti in tempo di luna calante e prima dell'arrivo dei freddi invernali, periodo in cui la linfa era meno attiva. I tronchi venivano tenuti immersi nell'acqua per 5 o 6 mesi per liberarli dei sughi naturali, tenuti poi in cataste ad essiccare (l'acqua assorbita evaporava più facilmente) e, talvolta, l'essiccazione completa avveniva ad elementi già lavorati e inseriti in sito ma non ancora saldati. Per la piante resinose si preferiva l'estate in quanto le fibre, in quest'epoca, sono più cariche di resina; si tenevano nell'acqua di mare più a lungo per evitare la nidificazione di insetti nocivi. Per questo motivo e per il fatto che l'operazione risultava più agevole, si scortecciano per prima cosa i tronchi d'ogni specie di essenza per evitare nidificazioni e l'attacco di parassiti vegetali.

MATERIALI VARI DA COSTRUZIONE

Molto meno si sa per quanto riguarda gli altri materiali impiegati nella costruzione e i metodi adottati per ancore, gomene, tele da vela, arredi e finimenti.

Il barone Pittoni, sovrintendente alla polizia di Trieste, veniva incaricato, nel 1761, di compilare un rapporto alla Suprema Intendenza Commerciale e faceva presente circa le ancore la ritrosia dei fabbricanti e manifatturieri a fornire informazioni sulla perizia dei mastri e sulla bontà dei materiali, elementi essenziali perché dall'ancora poteva dipendere la sorte di un bastimento. Mastri che a Trieste non se ne trovavano e che andavano ricercati a Fiume e a Segna, dove pur non erano numerosi. Il ferro migliore per la fucinatura era considerato quello di provenienza turca e bosniaca, e pertanto preferito in tutto il litorale tanto austriaco che veneto. La prima officina veniva aperta in Trieste nel 1764 con lavoranti provenienti dallo stato veneto grazie a determinati incentivi, con l'obbligo di produrre le ancore grosse in esclusiva locale e libertà, ma a determinate condizioni, per le ancore più piccole.

Le corde in funzione a Trieste erano due. La prima produceva cordami e spaghi per prevalente impiego locale, una sola parte per esportazione in Germania e nel Regno di Napoli. Qualche ordinativo arrivava anche dalla Puglia. La materia prima, la canapa, arrivava per lo più dalla zona di Bologna e il resto dall'Ungheria e dalla Polonia, mentre il cotone arrivava dal Levante. La seconda corderia si procurava la materia prima nel Bolognese e nel Ferrarese ed esportava quasi tutti i suoi prodotti nella Puglia, nel Regno di Napoli e, in minor misura, ad Ancona e a Venezia. Il litorale romagnolo, grazie al fatto di avere la materia prima a portata di mano e di buona qualità, era sede di attività a carattere artigianale a conduzione familiare da servire per la marineria minore.

A seconda del luogo di provenienza, la materia prima dava un prodotto finito di diverse qualità pur essendo il procedimento lavorativo (filatura, commettitura e catramazione) sempre lo stesso.

Per quanto riguarda le velerie, era in attività una fabbrica di tela con due telai, portati poi a quattro con speranza di ulteriore ingrandimento. Il prodotto era considerato buono e concorrenziale rispetto a Venezia (dove la mano d'opera era cara), la quale forniva in precedenza le vele a Trieste, Segna e Litorale. La materia prima veniva principalmente da Venezia, dal Friuli, dal Bolognese, dalla Romagna ma per la parte più consistente dalla Russia.

La pece ed il catrame, materie essenziali per ovvi motivi, venivano estratti dal Capitanato di Segna.

Quanto alla suddivisione dei costi e alle spese per la costruzione di un bastimento, Pasquale Ricci, consigliere di Trieste, esponeva nel 1760 la regola secondo la quale un terzo riguardava comunemente le mercedi della mano d'opera, un terzo i cordami, il ferro e gli altri materiali, un terzo il legname, in maggior parte stortame (in quell'epoca s'erano impiegati, in un biennio, almeno 150.000 alberi).

LA COSTRUZIONE SECONDO LA TRADIZIONE

L'idea che l'uomo d'oggi si fa del cantiere navale è molto lontana dalla realtà di un tempo quando per costruire una nave o una barca, grande o piccola che sia stata, bastava un arenile, pochi utensili, garbi e sagome principali, un buon colpo d'occhio e

tanta forza muscolare.

Il “*cantiere*” stesso non era che una solida trave squadrata e ancorata al terreno, che serviva di base alla impostazione del natante, prima di tutto per gli elementi essenziali dell’ossatura. Tettoie e capannoni sarebbero venuti dopo, tranne che negli arsenali statali dai quali uscivano le unità militari e le navi dello stato. In antico, i proprietari degli scali, com’è il caso di Trieste ancora nel 1700 inoltrato, usavano per lo più affittarli a protti e a costruttori, che lavoravano in proprio, trasferendo ad essi il rischio d’impresa.

La vera ricchezza era rappresentata dalle maestranze, che venivano preparate con cura attraverso lunghi tirocini nell’ambito di organizzazioni particolari, le “*scole*”, rette da statuti aventi forza legale, e secondo tradizioni tramandate di padre in figlio. Le procedure e le conoscenze erano conservate in strutture rigidamente chiuse, nell’interno delle quali veniva prodotto tutto quanto occorreva sia per la costruzione che per l’allestimento.

La costruzione navale come scienza era ancora da venire, le applicazioni matematiche e geometriche erano semplici; teorie e formule complesse vennero a diffondersi solo a partire dalla seconda metà del 1700. Si devono ricordare a questo proposito i nomi dell’abate Gian Maria Maffioletti e di Simone Stratico, cretese di origine, attivi a Venezia e a Padova (dove si stava riorganizzando l’antica università), di Vincenzo Ricci e di Gaspare Tonello operanti a Trieste. In definitiva, si seguivano in linea di massima le indicazioni pubblicate dai teorici francesi. Ma non nelle costruzioni minori, nei piccoli squeri, che continuavano a rimanere legati alla tradizione pratica.

Non esistevano disegni tecnici, il proto si serviva di poche sagome essenziali frutto dell’esperienza.

Nello stato veneto, era centro propulsore di studi teorici lo Studio di Padova; l’Arsenale, il più antico d’Europa, costituiva il centro pratico più importante. Sorto nel nucleo originario in epoca immemorabile con apporto di protti venuti dall’area greca ma già noto universalmente nel 1300, rappresentava un modello bene articolato e vigilato. Organizzato secondo norme complesse ma funzionali, ingrandito a più riprese, diviso in zone tra loro comunicanti - Canale di Arsenal Vecchio, Canal delle Galeazze, Canal di Arsenal Novo e Canal di Novissima Grande - comprendeva oltre 115 tra edifici, tettoie e magazzini, con in riserva tutto quanto occorreva per gli allestimenti, punto di aggregazione di vasti interessi serviti da uno stuolo di addetti privilegiati. In testa comparivano i *provveditori governativi*, poi tre *patroni*, un *sopramassèr* e due *masseri*; un *consiglio di patronato* formato da quattro *protomastri* dei *marangoni*, dei *calafati*, degli *arboranti* e dei *remieri*; un *ammiraglio* (direttore dei lavori), un *proto* per la progettazione e la costruzione, al quale erano affidati i segreti delle lavorazioni; undici le categorie degli arsenalotti specializzati nei vari lavori (*marangoni*, *remieri* e *arboranti*, *calafati*, *tornidori*, *casseri*, *segadori*, *fabbri*, *mureri*, *cordari*, *manovali* e *bastasi*, cioè facchini), *arsenalotti* chiamati, all’occorrenza, a formare il corpo di guardia del doge.

Ma l’Arsenale di Venezia costituiva un caso a sè stante con scarsa permeabilità con le attività private della stessa Venezia e, in origine, senza possibilità di concorrenza.

A Venezia e nel suo territorio la costruzione dei navigli era connaturata e l’arte nautica era antica quanto le città e i borghi marinari dove i livelli operativi erano giunti

ad un grado di notevole funzionalità. Un patrimonio fortemente protetto, come si è detto, con un numero sufficiente di costruttori tenuti al segreto professionale. Da qui la proibizione dell'emigrazione perché se era relativamente facile per i concorrenti esteri procurare il legname adatto, difficile era disporre di chi sapesse lavorarlo a regola d'arte. I protomastri e i mastri d'ascia erano depositari di tutte le cognizioni necessarie, acquisite in lunghi anni di lavoro. Era difficile che qualcuno di costoro si mettesse in proprio a causa degli alti costi che frenavano di per sé ogni libera iniziativa. Poteva farlo solo chi acquisiva un contratto che garantiva il ricupero delle spese, ma era il committente che assumeva la gestione del cantiere restando al protomastro la responsabilità del buon andamento dei lavori.

Gli attrezzi erano di proprietà, il più delle volte, dei capimastri, che li assegnavano ai propri lavoranti e potevano essere usati da altri solo dietro loro licenza a scanso di sanzioni pecuniarie.

Ma qualche cosa si muoveva dall'altra parte del Golfo dove la piccola città di Trieste non sembrava dare motivi di preoccupazione. La sua Confraternita di San Nicolò (il santo protettore della gente di mare che dava il nome a tutte le confraternite di categoria ovunque ubicate) era proprietaria di un piccolo squero nel quale poco si costruiva perché indirizzato prevalentemente a lavori di raddobbo.

Le costruzioni maggiori venivano affidate agli squeri della stessa Venezia o a quelli di Fiume e suo territorio. Però, con l'istituzione del porto franco voluto nel 1719 dall'imperatore Carlo VI al fine di promuovere le attività marittime e più ancora con l'Editto Politico di Navigazione promulgato da Maria Teresa nel 1774, si aprivano le porte a genti di disparata provenienza, cultura e religione per le quali, sradicate dalle terre d'origine, la vita di mare non costituiva problemi seri.

Intorno al 1770, una lista di 56 navi frequentanti il porto giuliano segnava la presenza di 22 braciere, di 18 pielegghi, nonché di checcie, polacche e peate; verso la fine del secolo si registrava un movimento di 1952 pielegghi e di 4880-90 braciere. Naviglio di non grande capacità unitaria di carico, ma ben attivo.

Spuntava Odorico Panfilli, uno degli ultimi locatari della squero della Confraternita di San Nicolò, messosi in proprio nel 1788 con il suo Squero Novo, che rimarrà in attività fino al 1851 introducendo migliorie, riforme e ammodernamenti nell'arte delle costruzioni navali.

Si entrava nel campo dei cantieri di maggior potenzialità che avrebbero portato in breve alle costruzioni in ferro relegando le vecchie attività tradizionali in un piano secondario.

Le regioni boschive circondanti il Quarnero avevano favorito per tempo il sorgere di squeri a Fiume e suo territorio, a Buccari e Portorè, sede di un arsenale di notevole mole in funzione antiveneziana. Anche a Fiume esisteva una Confraternita di San Nicolò, che nel 1788 passava alle dipendenze del comune, e non pochi erano gli squeri privati quali quelli di Vincenzo Cattarinich e di Filippo Zancovich, nonché costruttori esperti quali i fratelli Schiavon, attivi nel campo delle costruzioni navali da otto generazioni, e Andrea Zanon. Troviamo un Zanon, Giuseppe, attivo a Trieste negli anni venti del 1800. Attività che vennero a decadere col prevalere delle costruzioni in ferro, come succedeva comunemente.

A partire dal 1823 prendeva piede l'industria delle costruzioni navali nell'isola di Lussino, destinata a toccare alte vette nella marineria armatoriale velica col proto

Sisto Cattarinich e col suo capomastro Martinolich, messi poi in proprio.

Per quanto concerne l'Istria, Rovigno si poneva come centro peschereccio principale, ma anche con una sua confraternita di calafati e numerosi squeri, che intorno alla metà del 1800 erano ancora sette. Rovigno va ricordata anche come sede del servizio di pilotaggio per le navi dirette a Venezia, con un corpo di "pedotti" ai quali la Repubblica Veneta riconosceva una funzione pubblica protetta.

Altri squeri si contavano a Pola, che nella seconda metà del 1800 sarebbe divenuta la principale piazza marittima militare dell'impero asburgico e sede del suo grande arsenale, uno dei più grandi se non il primo del Mediterraneo.

Risalendo la costa, non mancavano gli squeri a Pirano e a Capodistria con la sua Confraternita di San Nicolò e l'antico squero D'Este, che troviamo attivo ancora negli anni venti di questo secolo condotto dal valido proto Piero Antonini. Non sarà fuori luogo, a questo proposito, ricordare un episodio verificatosi nell'autunno del 1800, che illumina quali siano stati i rapporti correnti tra coloro che operavano nel settore. La Confraternita teneva registrato nella mariegola il diritto di privativa con lo squero situato presso il porto, che in quell'epoca veniva gestito da Francesco Borri e figli, sicché ogni padrone di barca, che intendeva servirsi dello scalo, doveva prendere accordi con costoro. Accadeva che padron Nazario de Carlo avesse fatto tirare in secco la sua barca da un altro squero, precisamente da quello di Rinaldo D'Este. I Borri s'erano sentiti defraudati, dichiaravano che solo loro avevano la facoltà di eseguire quel lavoro, ricorrevano presso le autorità governative e chiedevano il versamento del diritto di "tiratura" con l'appoggio del gastaldo della Confraternita, Giuseppe de Grassi. Il proto Rinaldo D'Este difendeva la sue ragioni osservando che non era sufficiente la semplice dichiarazione d'esistenza del preteso diritto, in cui egli non credeva, che doveva essere provato legalmente: Solo il sovrano aveva il potere di concedere una privativa del genere, cosa che non avrebbe certamente fatto perché contraria al bene pubblico e privato. Lo squero della famiglia D'Este esisteva da tempo immemorabile e da sempre aveva pagato il canone per l'occupazione del fondo all'amministrazione cittadina, che era la proprietaria. Il gastaldo di San Nicolò pretendeva il solo diritto di "tiratura" il che non significava, una volta tirata la barca in secco, che i lavori di raddobbo non potessero venir eseguiti da altri. Comunque, la verità era un'altra: la mariegola poteva proibire ai propri affiliati di far riparare le loro barche fuori dello squero della confraternita, ma non poteva proibire ai D'Este di accogliere barche che intendevano affidarsi a loro. In passato avevano effettivamente pagato diritti di "tiratura" alla confraternita, ma per il fatto che questa aveva fornito gli attrezzi occorrenti e particolarmente il "tirador" e i "vasi", ragione venuta meno dal momento in cui i D'Este se n'erano provveduti in proprio.

A Pirano e a Capodistria, oltre che la barche da pesca, si sono costruite per tutto il 1800 e poco più oltre diverse *brazzere*, cabotieri ad uno o a due alberi alzanti vele latine, segnate nei registri del naviglio come

La città di Trieste s'era indirizzata fin dal principio alla costruzione del naviglio più grande, da grande cabotaggio, trascurando i pescherecci e i tipi minori. Va tuttavia ricordato un tipo etnologico del tutto caratteristico, lo "zòppolo" (*dal basso latino "saupum"*) presente fin dai tempi più antichi nella parte settentrionale del Golfo (costiera di Duino), usato nella pesca dai terrazzani e giunto fino ai primi anni di questo secolo tanto che esiste ancora un esemplare conservato in un museo di

Trieste. Si trattava di una piroga monossile lunga 5-6 metri circa, con fuoriscalmo molto sporgente per due remi molto lunghi azionati da un uomo solo, in piedi, usata un tempo anche come traghetto sui corsi d'acqua della Bassa Friulana. Se ne ha qualche traccia anche nelle isole di Veglia e di Arbe.

La località climatica di Grado è stata dapprima un piccolo centro esclusivamente peschereccio e soltanto nella seconda metà del 1800 è divenuta prevalente centro climatico e balneare sviluppandosi vieppiù dopo la metà del nostro secolo. Centro non di grandi dimensioni eppur provvisto di cantierini e squeri di costruzione e raddobbo, quattro o cinque, serviti da quattro o cinque costruttori con una ventina al massimo di mastri d'ascia e carpentieri, affiancati da alcuni calafati, segantini, falegnami da sottile, alboranti, velai e fabbri marittimi. Situazione nel complesso alquanto modesta ma sufficiente alla bisogna, che si cita ad esempio e che si ripete, più o meno, anche negli altri centri minori individuabili lungo la costa. I dati statistici pubblicati tra il 1875 e il 1912 indicano la costruzione di 150 barche in prevalenza dei tipi locali di maggior impiego, il bragozzo ad un albero o *bragozzetto*, il *topo* ad uno o a due alberi, la *battana* impiegata dai pescatori e dai "sabbionanti", nell'estrazione cioè della sabbia dalle foci dei vicini fiumi, richiesta specialmente al tempo dei grandi lavori nel porto di Trieste.

Per quanto riguarda Venezia, il discorso si farebbe soverchiante e pertanto va limitato alle sole citazioni di massima. I natanti necessari in quantità e in tipi ai bisogni della grande città, un tempo capitale di uno degli stati più evoluti d'Europa, fitta di canali sia nel tessuto urbano che extraurbano in collegamento con le numerose isole della Laguna, hanno trovato riscontro – tralasciando i grandi squeri ubicati nella zona della Dogana da Mar e a Quintavalle per il piccolo e grande cabotaggio – in un grande numero di squeri minori specializzati nella costruzione delle barche adatte all'uso locale, di cui la *gondola* è universalmente nota. Non era necessario, per lavori esclusivamente artigianali, disporre di una grande superficie bastando qualche tettoia ed uno scivolo. Questi piccoli squeri venivano accolti tra le case, sulla sponda di questo o quel canale. Alcuni sono in funzione ancora al giorno d'oggi come lo squero di San Trovaso, notissimo anche come attrazione turistica, gestito dalla Cooperativa dei Gondolieri "Manin", lo squero di Giovanni Giupponi alla Giudecca, lo squero centenario della famiglia Tramontin ad Ognissanti, che ostentava una tabella con lo stemma reale e la scritta "Fornitore Brevettato di S.M. il Re d'Italia". Gran parte di questi piccoli squeri è ormai sparita non tanto per il cambiamento dei costumi quanto per la muratura delle sponde dei canali con eliminazione degli scivoli ed infine a seguito della motorizzazione dei natanti e dell'impiego di nuovi materiali dai quali, fortunatamente la *gondola* si è tenuta estranea.

Diversi sono i tipi delle *gondole*, più che nella forma nelle misure e nei rapporti tra le parti componenti, che all'occhio non esperto possono sembrare quasi tutte uguali; accanto ad esse sono fioriti parecchi tipi diversi, di costruzione per lo più leggera: *batele*, *bissone*, *peate*, *cofani*, *vipere*, *puparini*, *sandoli*, *topi*; nelle località viciniori: *sampierote*, *buranele*, *caorline*, *comacine* entrate anch'esse a pieno titolo nella costellazione lagunare. Svariati gli usi: da casada, da traghetto, da pesca, da caccia, da trasporto leggero di persone e merci, da diporto, da regata, con nomi non di rado soppiantati da quelli della funzione o dell'impiego.

Una funzione molto importante era data dai collegamenti con l'entroterra padano, veneto e friulano grazie a numerose vie d'acqua, fiumi e canali, percorse da

tempo immemorabile da vari tipi di imbarcazioni: *rascone*, *busintori*, *padovane*, *gabarre*, *veronesi* e specialmente dai *burchi*, che navigavano anche sul mare in funzione di saldatura tra le acque interne e le vie marittime in fitti rapporti commerciali. Molti pertanto gli squeri dove si costruivano questi tipi di natanti, ubicati non solo sulla costa e nelle vicinanze di Venezia, ma anche nell'interno fino a 200 chilometri dal mare come il cantiere dei fratelli Cobelli di Pescantina, sull'Adige; dei fratelli Doni sul canale di Loreo, dei fratelli Duò ad Adria, sul Canàl Bianco; altri ancora se ne trovavano a Padova, a Fossalta di Piave, a San Pietro in Volta, a Pellestrina, a Chioggia.

La città di Chioggia, troppo vicina a Venezia per poter mantenere una propria politica commerciale che inizialmente, in antico, era apparsa promettente, si era indirizzata verso le attività peschereccie divenendo il principale centro dell'Adriatico grazie anche al grande mercato di consumo della metropoli lagunare. Si impiegavano più tipi di barca, tra i quali il più grande era dato dalla *tartana* chioggiotta da cui derivava presto il tipo più caratteristico e noto, il *bragozzo*, che generalmente veniva accumulato di qua e di là del Golfo di Venezia con l'immagine del tipico pescatore chioggiotto. Una barca interessante, per certi versi anomala se si pone mente al fatto che, nata in laguna e pertanto a fondo piatto, ha dimostrato di possedere doti marine tali da poter affrontare lunghe campagne di pesca in mare aperto dominando nell'Alto e Medio Adriatico dalla fine del 1700 ai primi 30 anni di questo secolo. I pescatori, riuniti nella Scuola di Sant'Andrea, da meno di un migliaio che erano inizialmente, sono saliti, nella seconda metà del 1800, a circa 4500 equipaggiando dalle 1100 alle 1300, e più, imbarcazioni di vario tipo in cui i bragozzi costituivano la spina dorsale, ma degne di citazione anche le *bragagne*, singolari pescherecci a tre alberi a vela quasi quadra esclusivamente di laguna.

Squeri e cantieri erano pertanto numerosi, si contavano a decine. Nel periodo critico dell'ultima guerra (1940-45) ne esistevano venti, di cui sette inattivi; nel 1985 ne esistevano dodici, uno dei quali ammodernato tanto da produrre scafi in acciaio. Non se ne possono fare tutti i nomi, uno di questi, di proprietà di V.Vargnolo e Figli, tutt'ora attivo, non ha abbandonato la lavorazione del legno ma con attrezzatura moderna mentre l'intero corredo degli utensili di una volta viene conservato a ricordo del passato: seghe a quattro mani, asce, mazzuoli, scalpelli, pialle, trivelle, ferri vari della cui funzione rimane poca memoria.

Interessante una certa standardizzazione dell'organizzazione produttiva dell'impianto base, quella costruzione a capannone detta "*tenza*" munita di ampio portale a scorrimento occupante quasi tutta la facciata e aperto sulla spiaggia con gli scivoli. Una costruzione in muratura lunga 25 metri, alta 14, larga 17 o anche di più, in funzione di quante barche potevano essere messe contemporaneamente in lavoro, cosa che avveniva a portale chiuso per ragioni di riservatezza operativa.

Un adeguato discorso meriterebbe il cantiere della famiglia Camuffo, oggi attivo a Portogruaro sulla riva del fiume Lèmene, in comunicazione col mare tramite il fiume Livenza. Cantiere di origine antichissima che si fa risalire a quel mastro El-Ham-Mufti, che i Veneziani hanno chiamato Camuffi, attivo a Candia nella prima metà del 1400. Da Candia, nella seconda metà del secolo, la famiglia si era trasferita a Chioggia, città in via di sviluppo che offriva buone prospettive anche nel campo delle costruzioni navali, nelle quali i Camuffo venivano ad occupare presto una posizione importante, bene integrati con uno squero proprio o con la conduzione di squeri di terzi caratisti, incaricati talvolta di eseguire importanti perizie navali, chiamati a lavorare, nel 1811,

anche nell'Arsenale di Venezia. L'attività dei Camuffo proseguiva a Chioggia fino al 1974 con quattro "tenze". Estintosi il ramo chioggiotto, l'attività continuava con i congiunti Camuffo di Portogruaro, là presenti ed attivi da oltre un secolo e mezzo, privilegiando la costruzione delle barche tradizionali dell'Alto Adriatico rendendole idonee alle esigenze dell'ambiente locale ma con interesse anche per le imbarcazioni da diporto di tipo veneto secondo un costume che stava prendendo piede grazie anche a loro, che davano le barche a noleggio finché, a partire dagli anni cinquanta i Camuffo si sono specializzati nella costruzione di motoscafi e motoryachts di prestigio privilegiando sempre il legno come il più nobile dei materiali nelle costruzioni navali.

Il delta padano con i rami navigabili del Po è stato zona di intenso traffico con i tipi più disparati di natanti fluviali, lagunari e marini, punto interessante di osservazione degli adattamenti locali o un tipo proprio come la "battana di Goro".

Le vicine valli salse di Comacchio, sede di importanti allevamenti ittici, specialmente delle rinomate anguille, si avvalevano di numerose barche di servizio, "battane grandi" e "piccole", anche a vela.

Le coste dell'Emilia e Romagna risentivano a lungo dell'influenza veneta tanto che capitava di sentir parlare il dialetto veneto a bordo delle barche e sulla linea degli approdi mentre il dialetto romagnolo riacquistava il suo dominio lungo la linea delle case. La "battana romagnola" si accompagnava ai bragozzi e veniva costruita a Rimini, a Ravenna, a Goro e specialmente a Bellaria. Derivava dalla battana lagunare mantenendo la semplicità di forme ma risultava più marina con un tipo anche più grande a due alberi con vele al terzo e timone a calumo.

Le coste delle Marche disponevano di squeri capaci di costruire, per lo più su arenili aperti, diversi tipi di barche. La città di Ancona era stata nel Medio Evo un centro primario con forte organizzazione, che era stata di ostacolo all'espansione veneziana. Altri centri erano Senigallia, sede di una notissima fiera franca annuale, occasione di intenso traffico marittimo, Fano, Pesaro, Ortona e Civita Marche. Tipiche le "battane" delle varie località, ma sopra tutto la "lancetta" prevalente nella pesca costiera la cui area di diffusione andava dal versante meridionale del Monte Cònero (Ancona) ai borghi di Numana, Portorecanati, Portopotenza, Portocivitanova, Porto S.Elpidio e Porto S.Giorgio fino alla Puglia dove sembra doversi reperire l'origine della barca, che là era munita ancora di vela latina. Barca di mediocri qualità ma di costo relativamente basso e di facile manutenzione, con manovre ridotte al minimo e condotta da due soli uomini, pertanto molto diffusa. Da notare il fondo appiattito munito di due pseudochiglie laterali che consentivano e facilitavano la trazione in secco sulla spiaggia. Ne sono state costruite a centinaia con pochissime modifiche e qualche variante in lunghezza, mai superiore ad un metro. Favorivano la costruzione gli estesi boschi esistenti sul versante orientale della catena degli Appennini che, anche in tempi più vicini, hanno dato vita e lavoro ad alcuni cantieri costruttori dei migliori trabaccoli adriatici.

Scarsissime le notizie relative al tratto di mare pertinente alla Puglia dove le tracce di arcaicità dei natanti si sono mantenute più a lungo che altrove con la vela latina che ha ceduto per ultima, sia pur dipinta con i colori e le simbologie proprie delle vele adriatiche. Due soli i porti veri e propri, Bari e Brindisi. Pochissimo si sa

dell'attività costruttiva pur disponendo la regione di una ricca riserva di quercia pregiata, forse avrà giocato in senso negativo il fatto che quelle coste erano soggette più delle altre alle incursioni dei corsari barbareschi e greci fino ad epoca assai avanzata. Il legno proveniente dai boschi del Monte S. Angelo era considerato della migliore qualità anche fuori dell'Adriatico, ma veniva lavorato poco in sede locale dando la preferenza all'esportazione verso i grandi centri costruttori di Venezia e di Ragusa. Eppure gli ex voto del santuario della Madonna dei Martiri di Molfetta documentano la presenza della "paranza" nei traffici di cabotaggio per il commercio delle derrate alimentari, delle quali la regione abbondava, in contatti diretti con il Levante ortodosso e musulmano fino in Egitto.

I MESTIERI NELLO SQUERO

La gente dello stesso mestiere si riuniva in *confraternite o scole* (termine questo di origine greca denotante un'unione di persone) rette da un *gastaldo*, con un collegio di patronato e regolate da uno statuto detto *mariegola* con sottofondo religioso e fini assistenziali e corporativi (non poteva essere assunto o comunque impiegato un lavorante non iscritto alla scola) ma anche disciplinari non essendo rare le trasgressioni. Ogni località, grande o piccola, aveva le sue confraternite, non solo in territorio veneto, ma anche lungo le coste arciducali. La più antica e numerosa di queste confraternite era la *scola dei calafati* di Chioggia intitolata a San Giuliano, in seno alla quale i calafati si dividevano in due categorie, quelli detti da *figer o ficar* e quelli da *magio* (maglio): i primi univano le varie parti della nave con chiodi, perni, suggi e caviglie, i secondi applicavano la stoppa e la pece.

Una disputa corporativa del 1607, sorta in occasione della nascita della corporazione degli *squerarioli*, ci illumina sul fatto che gli arsenalotti, i lavoratori della Casa dell'Arsenale, prestavano la loro opera per ordine di mestiere, mentre gli *squerarioli*, cioè i costruttori proprietari di un cantiere privato, avevano libertà di manovra.

Quanto importante sia stata la funzione dei calafati si evince dal fatto che, abolite le scole nel 1807 dal governo napoleonico, il subentrante governo austriaco finiva per favorire una nuova struttura, la Società dei Calafati, che entrava in funzione nel 1865. Ma i tempi mutavano portando alla sparizione delle vecchie suddivisioni di mestiere e subentravano i *maestri d'ascia* in grado di prestarsi a tutto il lavoro ma senza cancellare completamente la figura e la funzione del calafato.

Nel 1851, secondo il regolamento del governo marittimo di Trieste, le maestranze venivano divise nelle seguenti categorie: *carpentieri o mastri d'ascia, calafati, foratori, segatori, falegnami da sottile, velai, cordaiuoli, fabbri marittimi e guernitori*, ciascuna con propria corporazione e con le seguenti cinque classi: capomastro, mastro di I e II classe, garzone di I e II classe. Il confronto con le categorie veneziane del secolo precedente dimostra che, nel complesso, non molto è cambiato.

* * *

L'Arsenale di Venezia attenuava, col tempo, la sua preminenza e troviamo non pochi squeri privati operanti in tutta la laguna veneta con interscambio di elementi

preparati, alcuni dei quali finivano per sfuggire ai controlli ed emigrare al richiamo di paghe più appetibili portando il mestiere in ambiti sempre più allargati, fatto che le autorità statali veneziane cercavano di impedire specialmente se l'emigrazione era diretta verso i territori arciducali, incaricando i "reggenti da mar" di segnalare i nomi dei trasgressori: così il podestà e capitano di Capodistria per quanto riguardava la vicina Trieste dove si veniva a sapere qualcosa.

Sui metodi pratici seguiti nella costruzione del natante si hanno notizie esaurienti grazie alle ricerche di questi ultimi anni. Vanno citati gli studi e le pubblicazioni di Mario Marzari che ha indagato sia tra le carte d'archivio che con sopralluoghi sul posto degli antichi squeri. Si seguiranno qui le sue indicazioni con particolare riferimento al Cantiere Camuffo, che ha serbato memoria degli antichi procedimenti.

La costruzione di un natante a fondo piatto aveva inizio con la preparazione del "cantiere" sul quale si provvedeva come segue:

- posa in opera delle due "aste" di prua e di poppa col seguito dei
- "feriri" o "capi di sesto", cioè di tre ordinate provvisorie o sagome, al centro, a prua e a poppa
- collegamento delle "aste" e di queste ordinate provvisorie con due "correnti" flessibili al fine di evidenziare le curve dello scafo e la posizione, in alto e in basso, del "cercio" e della "mezzaluna"
- collocazione a prua e a poppa delle "vestizioni"
- posizionamento di tutte le "corbe", del "cercio" e della "mezzaluna"
- rivestimento dello scafo col "fasciame".
- rinforzato il tutto e sistemata la coperta, si procedeva all'applicazione delle tavole del fondo staccando la costruzione dal "cantiere" sbandandola prima da un lato e poi dall'altro.

Se l'imbarcazione era munita di *chiglia*, non occorre il "cantiere" perché la sua funzione era espletata dalla chiglia stessa; si impiegavano invece più flessibili come punti di riferimento delle curve di carena.

Il procedimento sopradescritto è fissato in una vecchia memoria scritta da Antonio Camuffo, completa d'ogni dettaglio anche per quanto riguarda l'allestimento. Un raro documento in materia conservato nella Biblioteca Civica di Chioggia.

Tutti i cantieri e gli squeri si regolavano secondo questo procedimento per ogni tipo di barca con opportune semplificazioni per le costruzioni più piccole. I piani di costruzione cominciarono a diffondersi, a Venezia e successivamente nei centri minori, solo verso la fine del 1700 e limitatamente alle linee d'acqua e alle ordinate delle navi più grandi. Per quanto riguarda trabaccoli e pieleghi, questi disegni sono molto rari fino al 1900, apparendo sufficiente per essi la conoscenza di alcune misure fondamentali: "pontâl", "longheza in colomba", "largheza in boha" (bocca), "partisòn", forma delle tre o "corbe maistre" o "gran curve" o "capo de sesto", da applicare per prime sulla "colomba" (chiglia).

Il fasciame esterno veniva applicato partendo dalla "cinta", cioè dall'alto, rendendo plastico il legno mediante il vapore o esponendo la superficie al fuoco di canne palustri. Metodo tradizionale seguito senza eccezioni era la collocazione "a comenti", a fasciame liscio, con la conseguenza della necessità di rendere stagno lo scafo mediante il calafataggio, operazione essenziale e molto delicata eseguita da

personale non solo specializzato ma anche di fiducia. Consisteva nell'introdurre una matassina di stoppa catramata nella fessura tra corso e corso di fasciame con apposito scalpello, detto "*fero da calafao*" a testa appiattita e scanalata, con l'aiuto del mazzuolo di legno, detto "*magio*", con cui si procedeva alla livellazione degli elementi ricoprendoli poi con la "*pegola*" o con un composto di pece greca, zolfo e sego che, con periodica manutenzione, assicurava la tenuta stagna.

Particolari cautele, per ovvie ragioni, erano imposte circa i fuochi liberi di lavoro da tenere distanti dalle opere in costruzione o raddobbo.

LE VELE

Parlare di funzione essenziale delle vele può sembrare pleonastico ma esse sono servite, in Adriatico, anche come elemento ottico di identificazione a distanza del proprietario specialmente nell'area occidentale del bacino, dall'Istria alla Puglia, con non indifferente valenza etnografica e folcloristica, grazie a una colorazione, a disegni simbolici e segni alfabetici e numerali combinati in vari modi per i quali non esiste riscontro in nessuna altra parte, in nessun altro mare. Pertanto non sarà fuori luogo soffermarsi un momento su questo tema.

Le antiche immagini mediterranee rendono chiara testimonianza di vele sia rettangolari, o quadrangolari, che triangolari (la geometria cioè delle vele latine), venute quest'ultime a modificarsi nella vela "*al terzo*" aperta tra due pennoni, il superiore più lungo dell'inferiore e unito all'albero in corrispondenza di un terzo della sua lunghezza a partire dalla "*colonna*", la caduta più o meno alta quale risulta dall'eliminazione dell'angolo anteriore.

Tipo divenuto maggioritario nel corso del 1800 sia sulle imbarcazioni a fondo piatto, che su quelle a carena arrotondata senza tuttavia provocare l'eliminazione della vela latina presente ancora agli inizi del 1900.

Non era, questa vela al terzo, una rarità in quanto presente anche nel Tirreno, ma senza il pennone inferiore.

La singolarità della vela dipinta adriatica è attestata da un grandissimo numero di esemplari, individuati e classificati da Mario Marzari in più di milleduecento, reperiti in tutte le barche tipiche locali, a cominciare dalla Puglia e a finire nel Golfo di Venezia. Da notare che i trabaccoli e le brazzere alzavano vele a più colori o con la simbologia tradizionale molto raramente accontentandosi del giallo o rosso mattone uniformi. Le vele dalmate sono state per lo più lasciate del colore della tela naturale.

La gamma cromatica non era estesa, venivano impiegati per lo più il giallo oca e il rosso mattone, poco il nero, poco il verde e il blu, stesi a contrasto in campiture di varia forma. Grandissima invece la varietà dei disegni simbolici, animali, vegetali, oggetti d'uso corrente richiamanti a volte il nome o il soprannome del proprietario, segni zodiacali, simboli religiosi, figure o parte di figure umane, raramente simboli politici. Ne è risultata una singolare e interessante araldica folcloristica, che in questi ultimi anni ha attirato l'attenzione degli studiosi delle manifestazioni della vita e dell'arte popolare comparando in libri, poster e cartelloni pubblicitari.

Presso la Biblioteca Comunale di Chioggia esiste un prezioso manoscritto figurato, datato 1889 e firmato Angelo Marella, fonte primaria (sia pure limitata alla sua città) di quanto trattasi. Si legge:

"Ogni pescatore sia di mare che di laguna porta nelle vele un segno appunto

per riconoscersi l'un l'altro, e detti segni vengono dipinti dallo stesso personale di bordo. Il segno riconosciuto è quello, che trovasi nelle vele di poppa, sebbene vi fossero segni anche in quelle di prua. Le vele di prora alle volte vengono segnate come quelle di poppa, a volte portano un segno ordinato dalla moglie del padrone, e senza significato; tra le numerose vele ve ne sono senza un segno, come farebbero quelle tutte bianche, gialle o rosse, ecco che per loro questo è un segno. Le tinte da loro adoperate sono il giallo, il rosso e il nero, raro il celeste, e questi colori sono i più ordinari, e mescolati con l'acqua salsa, e dopo dipinto con una ordinaria spugna, mettono la vela al sole, asciutta che è la gettano nell'acqua per lavare la polvere, e copiata dalla parte opposta, cosicché il segno o la parola vengono rovesci”.

Un trattamento del genere rendeva i colori spenti e vecchi anche quando erano appena dati, poveri, silenziosi e da fatica. I vecchi pescatori, costretti a terra, conoscevano tutti questi segni e al rientro delle barche dalla campagna di pesca, che poteva durare parecchi giorni, erano i primi a correre presso le famiglie ad annunciare il ritorno dei familiari ricevendo in cambio una manciata di pesce.

Le barche sono cambiate, le vele da lavoro non esistono più, ma la tradizione vuol perdurare e vele colorate, nelle stazioni balneari e climatiche, se ne possono vedere ancora trasformate in elemento di attrazione turistica o alzate da amatori. Ma l'antica spontaneità e ingenuità sono perdute assieme all'umile colorante della “terretta” dato dalla mano inesperta dell'uomo di bordo per lasciare il posto al pittore e ai richiami reclamistici che nulla hanno a che fare con i modelli del passato.

FONTI

Documenti dell'Archivio di Stato di Trieste.

Diciotto pubblicazioni e quaderni dell'archivio e biblioteca dell'Associazione Marinara “Aldebaran” e delle raccolte e pubblicazioni di Mario Marzari.