

Alghero 13 Agosto 2005

LE BARCHE: TESTIMONI DELLA CULTURA DEL MARE

(Gabiella Mondardini)

Incontri come occasioni di riflessione sui temi che riguardano la cultura marinara.

Ci sono tre luoghi antropologici della vita delle barche tradizionali e sono il cantiere dove vengono costruite, il porto, dove vengono varate, battezzate o sostano tranquille in attesa di essere usate, e il mare, luogo della navigazione, dove con l'aiuto della vela rubano la forza del vento. Questi tre luoghi sono anche luoghi strategici per la conoscenza delle barche e, attraverso le barche, della cultura del mare.

Perché le barche, nelle loro caratteristiche d'uso, di forma e di stile, sono il risultato di un insieme di relazioni materiali, sociali e simboliche speciali, che includono sia i rapporti degli uomini col mare, che quelli degli uomini fra loro. In questo senso le barche possono essere assunte come testimoni di cultura, testimoni della cultura del mare.

Gran parte delle barche tradizionali da lavoro sopravvive oggi grazie all'interesse e alla passione per la vela latina. Il loro fascino deriva proprio dal fatto che hanno una storia, una vita che si intreccia con la vita degli uomini. Esse incorporano saperi e pratiche speciali che sono legate ad una lunga e variegata frequentazione del mare.

Una ricerca condotta a più riprese nei centri costieri di Bosa, Alghero, Stintino, Porto Torres, Castelsardo e Isola Rossa, che afferiscono al Compartimento marittimo di Porto Torres ha fornito alcuni risultati interessanti.

Qui, dalle fonti orali, emerge che alle migrazioni di pescatori nell'isola si affiancavano quelle dei maestri d'ascia, a partire dalla seconda metà dell'800. Di provenienza ligure (Santa Margherita Ligure), o campana (Torre del Greco) i maestri d'ascia approdano in prima istanza in Alghero, per poi diffondersi nei centri costieri limitrofi.

Un dato interessante è il fatto che la loro memoria etnico-professionale si esprime in due metodi progettuali di costruzione. Si può dire, schematizzando un poco, che mentre quello ligure prevede la costruzione di un modellino in scala che poi viene trasferito su disegno da cui ricavare la struttura della barca, quello campano replica l'antico uso del *garbo*, su cui, grazie anche all'aiuto di mio marito, ho indagato anche in altre aree del Mediterraneo, dal Mar Egeo fino al Portogallo.

Anche la ricerca etimologica del termine è interessante e solleva interrogativi storico – culturali stimolanti: dal greco *kalapos*, al latino *calapus navis*, all'arabo *qalib*, fino alla varietà delle forme dialettali locali, quello che emerge è una profondità storica e una diffusione nelle vie del mare senza confini.

Proprio sull'uso del *garbo* vorrei soffermarmi, perché si tratta di un elemento importante della cultura marinara, e poi perché sicuramente i maestri d'ascia algheresi di origine tornese come i palomba e i Feniello che io non ho potuto conoscere direttamente, ne facevano uso.

Ho appreso di quest'uso da Pasqualino Polese, nel cantiere di Porto Torres.

L'uso del *garbo* è una tecnica progettuale ed operativa che permette di fabbricare una barca senza il piano di costruzione, a partire dall'ordinata centrale. Nelle parole del maestro Polese:

Questo è un *garbo*, però chiamato *trabucchetto*...è una sagoma, una lima...in questo pezzo qua c'è una barca tracciata...chi l'ha inventato sarà stato un mago...e riesce una barca perfetta...questo qua come sarà stato inventato non lo so... lo faceva mio padre...mio padre da mio nonno..."

Il trabucchetto è costituito da una sagoma di legno ricurva, la cui forma riproduce, in scala reale, la mezza ordinata maestra della barca. Su di esso sono tracciati dei segni il cui utilizzo, col supporto di una riga e di una tavoletta, anch'esse fornite di opportuni segni, consente di costruire i modelli delle altre ordinate del corpo della barca. L'abilità del maestro Polese non consiste solo nell'uso del garbo, ma anche nella pratica matematica di costruzione di esso.

Rimando ad un'altra occasione la presentazione della tecnica di costruzione del garbo per non dilungarmi troppo, ma vorrei sottolinearne l'importanza e devo anche dire che, per quanto ne so io, non è stata rilevata appieno da altri.

Questo modello infatti non è un oggetto qualsiasi, ciò che vi è di singolare in esso è che costituisce un concentrato di saperi intorno alle qualità idrodinamiche dell'imbarcazione, a dargli forma, a far sì che svolga la sua funzione del navigare. Non è un caso che ad esso si associno dinamiche complesse di trasmissione. Come riferisce Franco La Cecla, su suggerimento di Filippo Castro riferendosi ad un cantiere di Terrasini, in Sicilia:

...il 'mezzo garbo' è la chiave della forma degli scafi, è anche il segreto del mestiere. Gli apprendisti difficilmente vengono iniziati ad usarlo, a meno che il maestro non voglia passare loro il mestiere.

Similmente Isabelle Dubost, nella sua ricerca sulla carpenteria a Sete nella costa mediterranea francese, dove l'uso del garbo è ormai solo oggetto di memoria, sotto il nome di *gabarit de Saint Joseph*, osserva che gli anziani elargivano con parsimonia il loro sapere, preferendo «mandare i giovani a prendere l'acqua».

Un comportamento analogo rileva anche Polese:

... pensi... mio nonno con il fratello di mio nonno si bisticciavano per i figli, perché il fratello di mio nonno era geloso di mio padre, perché quando si metteva a tracciare nascondeva tutto, non si voleva far vedere...

L'uso del garbo è ancora oggi conosciuto nei piccoli cantieri delle coste meridionali italiane. L'ho constatato direttamente, oltre che in Sardegna, in Campania e presso gran parte degli anziani maestri d'ascia della costa orientale della Sicilia. La loro memoria consente di risalire alla metà dell'800, come anche Polese riferisce: "mio padre da mio nonno", a sottolineare la rigida trasmissione familiare del mestiere.

La Cecla da conto di un'ampia area della costa nord-occidentale della Sicilia e la Dubost rimanda alla tradizione dell'Italia del Sud ciò che la memoria tramanda nell'uso del garbi in Linguadoca. Studi più recenti servono più a mostrare che si è perduta la memoria che a fornirne notizie.

Per l'area della laguna veneta, dove il garbo viene definito *sesto*, abbiamo un documento che risale alla metà del cinquecento. Dallo *squerarolo* (maestro d'ascia) Giovanni Giuponi¹ abbiamo una descrizione ricca e precisa dell'uso del sesto per la costruzione della gondola, che ricalca i principi fondamentali della pratica tecnica riscontrata presso i miei informatori. Di particolare interesse in riferimento alla carpenteria veneziana quanto scrive a proposito delle tecniche impiegate dagli *squeri* (cantieri) Rubin de Cervin.

Qui lavorano a fabbricare gondole, o a dare a queste la concia ed il raddobbo, maestranze che seguono parametri e usanze rimasti immutati nei secoli. La loro lingua è quella di un tempo, in cui vocaboli arcaici comprensibili solo nell'ambito dell'arte degli squerari veneziani, e sono i medesimi che ritroviamo negli antichi manoscritti dedicate al "Modo di Fabricar Galere", di modo che l'espressione *scorren del sesto*, ad esempio, e quel segreto che consentirà al nostro carpentiere di tracciare tutte le

¹Le testimonianze di Giovanni Giuponi sul metodo costruttivo tradizionale dell'arte di far Gondole sono state curate da G. Caniato, 1985.

ordinate della sua barca mercé l'impiego di un singolo attrezzo di legno dalla forma ricurva detto appunto sesto, che userà spostandone semplicemente l'inclinazione secondo una scala graduata, incisa lungo i bordi. Tale procedimento, puramente geometrico nella sostanza e meccanico nella applicazione, ricorre più volte nell'Instructione di ser Theodoro de Nicolò, che egli firma nel 1550, quando prende a dire come si debbano dare i garbi a "fuste, brigantine e fregade". Lo stesso fa il Tramontin per il quale tuttora valgono il "passo" ed il "piede" veneto, né gli occorrono disegni e piani di costruzione, e ancor meno le regole dell'algebra e dell'analitica.

La tecnica costruttiva dei secoli precedenti, a giudizio degli storici, fu patrimonio esclusivo dei maestri d'ascia e calafati, che «fecero mistero della loro arte», consentendone l'apprendimento esclusivamente a figli e nipoti. Così Lane, a proposito della marineria veneziana anteriore al XVI secolo osserva che

Nulla ci è dato sapere sul modo di vivere dei maestri artigiani che diedero forma alle navi del medioevo e agli albori dell'epoca moderna se non come massa; quanto al loro "mistero", dobbiamo limitarci a indovinarlo da ciò che produsse²

Se tuttavia non sono noti i segreti del mestiere, sono invece documentate le norme giuridiche e corporative di tutela territoriale delle tecniche di costruzione e di controllo sulla trasmissione del sapere: a Venezia a maestri d'ascia e calafati era vietato espatriare e costruire barche per forestieri, mentre l'apprendimento dell'arte era consentito quasi esclusivamente ai figli dei maestri, che potevano acquisire un riconoscimento di specializzazione dopo un periodo di otto anni di apprendistato.

A Genova il tirocinio durava dai 10 ai 12 anni:

La carriera dei più esperti maestri d'ascia poteva concludersi con la qualifica di «maestro del garibbo», specie di ingegnere navale cui spettava, su la falsariga di sagome sesti tradizionali... il tracciamento della nave da costruire. Sul maestro del garibbo gravava quindi tutta la responsabilità dell'impresa. I suoi ordini erano legge (Fusco 1956: 84).

Evidentemente la dizione *maestro del garibbo* indica la specializzazione nell'uso del garbo, che significa anche, nell'ambito dell'organizzazione sociale lavorativa, lo status sociale più elevato della stratificazione, a ulteriore conferma dell'importanza di questo saper fare.

Storicamente la tutela territoriale di questo saper fare e il controllo della sua trasmissione, valorizzando la abilità e gli accorgimenti peculiari di tradizione locale, deve aver favorito il costituirsi di particolari stili tecnici, orientati e perfezionati sulla base delle esigenze ecologiche ed operative di area. Un fatto che oggi, nei cantieri in cui questa pratica persiste, si può constatare direttamente: se sono simili i principi tecnici fondamentali dell'uso del garbo, si possono tuttavia identificare strategie ed innovazioni personali che fanno riferimento più che a un contesto territoriale, ad una tradizione di cantiere legata alla memoria familiare.

Nel cantiere di Porto Torres il sistema di costruzione delle barche con l'uso del *trabucchetto* è rappresentato come eredità familiare, di origine torrese ma con un'accentuazione delle capacità personali del costruttore. Il modello sembra dare una traccia generale, ma è l'abilità personale del maestro, che consente di dar forma, stile, e bellezza. E nello specifico del "saper garbare" una barca, darle forma, stile, bellezza, significa forse attenersi a regole etiche oltre che estetiche, regole del ben fare, in cui estetica e funzione tendono a coincidere, come misura del prestigio del maestro d'ascia.

²Cfr. F. C. Lane, *Le navi di Venezia fra i secoli VIII e XVI*, Torino, 1983, p. 284, citato in B. Viola 1990: 73.

Nate in questa dimensione culturale, sono ancora parecchie le barche che si possono osservare nel Compartimento di Porto Torres: di grande interesse proprio quelle più antiche, spesso costruite con l'ascia manuale, e piacevoli nella loro rusticità, tutta necessità senza alcun ornamento. Con un po' di esperienza si può riconoscerne, da segni particolari e dalle forme complessive, anche il cantiere d'origine. Si tratta sempre di esemplari unici che andrebbero tutelati e valorizzati.