

La Sardegna, come sappiamo da fonti storiche e documenti vari, ha costituito fin da tempi lontanissimi un vero e proprio crocevia nei traffici marittimi del Mediterraneo. Questo nell'ambito del trasporto, del commercio e della pesca, ma anche degli interessi politici e militari legati alle varie dominazioni, che nel tempo si sono susseguite nell'Isola. Ci si aspetterebbe dunque che nei paesi costieri si fossero sviluppati mestieri di supporto alla navigazione, ma le scarse notizie in merito indicano piuttosto che i frequentatori e i dominatori della Sardegna portavano sul luogo le proprie maestranze e che solo in un passato recente si sono formate tradizioni locali nei mestieri del mare.

Per la conoscenza di queste tradizioni locali ci si può affidare agli oggetti ancora reperibili e soprattutto alla memoria tramandata di padre in figlio, che si esprime non solo attraverso i racconti, ma anche nel saper fare ancora in uso, che sopravvive nei cantieri delle città e dei paesi di mare.

Le barche tradizionali da lavoro, in particolare, se osservate e interrogate, hanno emozionanti storie da raccontare, sia nel merito della magia della loro costruzione - non a caso i maestri d'ascia sono stati paragonati ai liutai -, sia per la loro singolarità e i segni che conservano delle rischiose avventure di mare. Gioca a sfavore il fatto che le barche, essendo di legno, sono rapidamente deperibili e vi contribuiscono anche alcune consuetudini locali, come quella di bruciare la barca vecchia per il tradizionale falò di Sant'Antonio. E tuttavia in ogni porto le barche di legno sono ancora numerose, usate per la piccola pesca e per attività ludiche del tempo libero. Gran parte di esse sopravvive grazie all'interesse per le regate di vela latina e il loro fascino deriva proprio dal fatto che hanno una storia, una vita che si intreccia con la vita degli uomini. Quelle più antiche diventano oggetto di culto, vengono recuperate, restaurate, copiate, riprodotte e armate a vela latina, puntualmente messe a mare all'insegna della tradizione, ricalcando anche le consuetudini rituali di varo e battesimo.

In queste operazioni di valorizzazione delle barche tradizionali i cantieri di costruzione tornano ad essere protagonisti ed è nei cantieri che si recupera la memoria di un'arte del costruire che ha radici lontane nel tempo e nei luoghi. Dai racconti dei maestri d'ascia, in specie quelli più anziani, quello che emerge è il costituirsi nel corso dell'Ottocento di tradizioni locali nella costruzione delle barche, che hanno una matrice tecnica consolidata altrove, ma si radicano nei porti della Sardegna creando barche originali rispetto ai luoghi d'origine. Queste tradizioni di costruzione, quando dirette all'attività di pesca, si affiancano alle immigrazioni di pescatori esterni e di essi esprimono il gusto e le esigenze, attraverso la produzione di una significativa varietà di tipologie tradizionali delle barche.

La fortuna dei cantieri è discontinua e si intreccia con quella delle attività economiche per le quali operano. Una stagione felice si riscontra a Carloforte, a partire dalla seconda metà dell'Ottocento fino allo scoppio della prima guerra mondiale, quando il trasporto dei minerali dalle coste del Sulcis Iglesiente nei magazzini di stoccaggio di Carloforte richiese numerosi battelli, a cui fecero fronte soprattutto i cantieri carlofortini. In quel periodo di particolare effervescenza oltre ai maestri d'ascia si formarono anche altre figure specializzate, come calafati e velai, ma in gran parte dei cantieri sardi risulta operare un solo maestro d'ascia che presiede all'intero processo di costruzione della barca, con l'aiuto di qualche familiare o apprendista.

## 1 - Un mestiere fra terra e mare

Non è senza rilevanza il fatto che in gran parte dei cantieri sardi il maestro d'ascia esegua personalmente tutte le operazioni del processo costruttivo. Contrariamente ai grossi cantieri navali tradizionali del continente, organizzati secondo una divisione del lavoro che prevedeva diversi

mestieri specializzati, e dove ogni operatore interveniva in determinate fasi della costruzione, qui il maestro d'ascia assomma in sé più specializzazioni, trasformandosi, in base alle necessità, da falegname a carpentiere, da calafato a verniciatore, partendo dalla scelta del legno in 'foresta' fino alla barca finita.

La barca tradizionale di legno è costituita da uno scheletro (*ossatura*), che comprende una struttura centrale longitudinale costituita dalla chiglia, dalle ruote di poppa e di prua, e da una serie di elementi trasversali (ordinate o *coste*) composte da due parti, il madiere e gli staminali, opportunamente garbati in base alla posizione che assumono nel corpo della barca. La scelta del legno deve essere particolarmente attenta: la struttura portante, che costituisce l'ossatura della barca, richiede un legno duro, resistente, che non si spezzi negli urti, mentre per il rivestimento (*fasciame*), che ricopre l'intera superficie della barca, servono legni resinosi, impermeabili, sicuri al contatto continuo con l'acqua. Per il fasciame, in specie nei cantieri del Nord, si usava il "pino corso", un legno particolarmente resinoso che arrivava dalla Corsica in tronchi oppure tagliato in tavole, già portato alla giusta stagionatura. L'ideale per l'ossatura era, ed è ancor oggi, il legno di rovere, ma quando i committenti erano poveri e pagavano poco, bisognava arrangiarsi con legni locali, olivastro, ulivo, ginepro e anche "tronchi trovati in mare, che si segavano e si montavano".

Un altro aspetto importante riguardo al legno, su cui insistono i maestri d'ascia, è lo stortame: gran parte degli elementi che formano la barca, dalle ruote di prua e di poppa alle ordinate, deve assumere una particolare curvatura, e quindi, piuttosto che forzare i pezzi, è preferibile avere a disposizione tronchi già curvi, in modo che il taglio possa seguire le fibre naturali del legno, senza forzature. Per questo i maestri d'ascia si recavano personalmente nei boschi e sceglievano gli alberi più adatti, avendo in mente la forma delle barche da costruire. Come raccontava il maestro Bartolo Olivieri di Bosa, (era il 1986, aveva ottant'anni): "io uso tutto legno curvo, anche adesso, per qualche riparazione che faccio, vado in campagna, mi porto i modelli, glieli presento e taglio... ogni staminale, ogni madiere deve avere il suo modello... la barca perde la curva andando verso prua e verso poppa, è più dolce la prua, allora io me li guardo già nella pianta... da qui escono staminali di poppa e di prua, staminali di centro, più curve e tonde, io guardavo l'albero e tagliavo...".

In quel gioco interattivo occhio-mente, che è proprio del lavoro artigiano, confluivano anche altri saperi, acquisiti dalla tradizione o appresi direttamente dai segantini dell'entroterra. Il legno, dal suo taglio nel bosco fino alla lavorazione e montaggio sulla barca, veniva percepito come qualcosa di vivo, da trattare con attenzione, con cura. E' condivisa, ad esempio, la regola che il rovere vada tagliato quando è asciutto, a metà mattinata, nella stagione invernale e nel periodo di luna calante. Per quanto riguarda lo stortame, è bene che il maestro scelga da sé le piante da tagliare, perché i segantini, non conoscendo le esigenze della costruzione navale, rischiano di "rovinare i tronchi migliori". Nei paesi dell'interno dunque non si è formata una professionalità di supporto ai cantieri delle coste, a conferma della natura recente della tradizione di costruzione locale delle barche e della sua fragilità economica. Per procurarsi il legno i maestri d'ascia avevano come riferimento privilegiato i maestri carrai, che li mettevano in contatto coi proprietari dei boschi e con loro creavano relazioni di stima e rispetto reciproco, di scambi di saperi e di doni: era d'obbligo, ad esempio, portare ai maestri carrai e ai segantini del pesce fresco, che era particolarmente apprezzato in specie nei paesi lontani dalla costa, dove non arrivavano i venditori del pesce. Anche fra committente e maestro d'ascia si creava un rapporto di fiducia reciproca e una volta pattuito il tipo di barca, i materiali e il prezzo, le scadenze erano in genere rispettate dalle due parti.

## 2. La costruzione della barca

Arte del costruire e arte del navigare sono strettamente collegate, ma sono due specializzazioni differenti. Il sapere della costruzione ha tradizionalmente qualcosa di magico, di segreto. Cercare di avvicinarsi a questo sapere è un'avventura alla Sherlock Holmes. Si tratta di seguire passo passo

tutto il processo costruttivo. Il processo costruttivo è visibile, spesso i cantieri sono all'aperto, ma la progettazione della barca è riservata, di difficile accesso anche per gli apprendisti. L'apprendimento del mestiere ha tempi lunghi, ed è legato all'abilità del "rubar cogli occhi", osservando il lavoro del maestro. La maestria, quella dei vecchi maestri d'ascia, è qui una tensione a svolgere al meglio ogni operazione, l'attenzione costante e paziente ai minimi dettagli.

La sequenza delle operazioni di costruzione è quasi simile nei diversi cantieri: si parte con l'impostazione della barca, quindi la posa delle ordinate, la cintatura e la finitura della coperta, la fasciatura, il calafataggio, la verniciatura, l'armatura della vela (o più recentemente la posa del motore), e infine il battesimo e il varo. L'impostazione della barca consiste nella preparazione e posa della struttura portante della barca, prima la chiglia, poi le ruote di prua e di poppa, collegate e disposte con la parte convessa verso il basso, sostenute da un supporto di legno e da puntelli vari che le tengono perfettamente a piombo. Segue la posa delle ordinate, a partire da quella centrale (*ordinata maestra*), e poi via via procedendo verso la prua e la poppa. Dopo aver montato tutte le ordinate la barca viene cintata. L'operazione di cintatura serve a legare la barca fino all'altezza della coperta, fissando sulle ordinate una tavola esterna (*cinta*), che costituisce la prima tavola del fasciame. Rispetto alle altre tavole del fasciame la cinta è più solida e di maggior spessore, perché deve tenere in forma la struttura, in modo che le parti portanti rimangano ferme durante gli spostamenti per gli interventi successivi. Seguono alcune finiture di *coperta* e del *paiolato*, la posa dell'*opera morta* (così indicata in relazione all'*opera viva*, che è la parte inferiore dello scafo, quella che in navigazione resta immersa nell'acqua) e quindi si procede alla posa del fasciame. Con la posa del fasciame la barca viene fornita delle tavole di rivestimento esterno, quelle tavole di legno resinoso alle quali spetta il compito di protezione dalle infiltrazioni dell'acqua. Ogni tavola ha un nome e una funzione propria: in alto, sotto la cinta già fissata, si pone il *bagna-asciuga*, una tavola che in navigazione si trova nella linea di confine fra il sopra e il sotto l'acqua, mentre in basso, fissato alla chiglia si pone il *torello* e il *controtorello* e poi tutte le altre *corse* del fasciame. Qui opera la mano e l'occhio del maestro, con accorgimenti via via diretti a far sì che le tavole siano ben aderenti fra loro e ben fissate coi chiodi alle ordinate.

Completata la fasciatura tutta la superficie dello scafo viene accuratamente levigata e si procede all'operazione di calafataggio. Si tratta di un'operazione fondamentale ai fini della funzionalità della barca, perché serve a chiudere perfettamente tutte le fessure fra le tavole del fasciame, onde impedire infiltrazioni d'acqua. L'operazione di calafataggio consiste nell'inserire lungo le linee di congiunzione delle tavole del fasciame canapa catramata, fissandola con cura, centimetro dopo centimetro, secondo una gestualità ritmica combinata di scalpello e mazzuolo. E' un lavoro delicato, che richiede abilità, pazienza e concentrazione, per questo nei grossi cantieri veniva solitamente affidato ad operatori specialisti, i maestri calafati appunto. Qui come già detto, solo in congiunture favorevoli poteva comparire lo specialista calafato, più spesso è il maestro stesso che esegue l'operazione del calafatare. E in questa operazione, oltre alla coordinazione occhio-mano, ritmo alternato scalpello e mazzuolo, "ci vuole orecchio". Un bravo calafato sente dal suono del colpo di mazzuolo se l'operazione è ben riuscita.

Dopo il calafataggio si provvede a stuccare con cura tutte la parti che lo richiedono, a carteggiare tutta la superficie della barca, quindi si passa una prima mano di vernice, mista ad olio di lino cotto. Si procede quindi alla verniciatura. Anche i colori rispondono a consuetudini locali. I colori prevalenti sono il bianco e l'azzurro accostati con effetti di semplicità ed eleganza, ma vi compaiono anche colori più vivaci, come il verde e il nero, riscontrabili nelle barche tradizionali di Alghero, analogamente ai colori tradizionali delle barche delle Isole Baleari. Infine le barche venivano battezzate, e il battesimo era sentito dai maestri d'ascia come un rito propiziatorio della buona resa e di esorcizzazione del pericolo, tant'è che talvolta, se il padrone della barca non provvedeva personalmente, era il maestro stesso che faceva benedire la barca nel cantiere, all'insaputa del proprietario. In occasione del battesimo alla barca veniva attribuito un nome, più anticamente nomi di santi e più recentemente nomi di donna, con riferimento alle donne della

famiglia. L'ultimo atto che coinvolge il maestro d'ascia è il varo. Il maestro ne segue con trepidazione e sollecitudine tutte le fasi, fino alla posa in acqua, quasi a fornire alla barca la spinta verso il suo destino del navigare.

## 2. Tipologie e tradizioni di costruzione

In Sardegna una tradizione autoctona nella costruzione di barche riguarda la navigazione nelle acque interne e si esprime negli antichi *fassones* e nei caratteristici *cius*, ancora in uso nelle lagune. Quanto alla navigazione in mare, gran parte dei vecchi maestri d'ascia vanta una lunga tradizione di mestiere, che proviene da nonni e bisnonni e che ha origine in cantieri storici continentali, soprattutto liguri e campani, più raramente siciliani. Queste differenti tradizioni hanno alimentato stili diversi di costruzione, che insieme alle condizioni ambientali, ai gusti dei committenti e alle doti personali dei costruttori, hanno dato vita alla varietà del patrimonio navale tradizionale che possiamo ancora osservare nei nostri porti.

Ogni paese di mare sembra privilegiare una tipologia particolare: così in Alghero la barca tradizionale per eccellenza è la *spagnoletta*, molto acchigliata e con i dritti di prua e di poppa perpendicolari alla chiglia. Barche simili a quest'ultima si possono osservare anche nei porti pescherecci delle Isole Baleari, da cui si ritiene abbia avuto origine. I pescatori di origine campana e ponzone privilegiano la *filuga*, una barca dalla linea slanciata (con la prua *amaltigana* terminante a *violone*) che richiama, pur nelle piccole dimensioni di 5 o 6 metri, le caratteristiche strutturali della feluca, una barca da carico a vela tradizionalmente in uso nel Tirreno. Anche le barche ponzesi e maddalenine, se pure riconoscibili da alcuni particolari, hanno come riferimento questo modello. A Stintino la barca più diffusa è invece la *guzzetta*, che replica nelle linee e nella forma un tipo di gozzo ligure, mediamente acchigliata e con il dritto di prua inclinato in avanti (*pua alla catalana* o a *rivano*). Le barche stintinesi, insieme a quelle di Carloforte, condividono la tradizione di costruzione ligure.

E' importante sottolineare che la tradizione ligure e quella campana si innestano in Sardegna con due differenti metodi progettuali di costruzione: mentre quello ligure prevede la costruzione di un modellino in scala (*mezzo modello*), trasferibile su disegno da cui ricavare la struttura della barca, quello campano continua l'antico uso del *garbo*, una sorta di regolo che, a partire dalla ordinata centrale, consente di costruire tutte le altre. Talora nei cantieri le due tecniche di costruzione sono entrambi presenti, oppure nel tempo si sono susseguite, dal *garbo* al piano di costruzione passando per il mezzo modello. Entrambi i metodi di costruzione richiedono conoscenze, abilità e una lunga esperienza, che fanno del maestro d'ascia un progettista oltre che un esecutore.

Nel primo caso si appronta un modello della metà longitudinale della barca, in scala 1 a 10 oppure 1 a 20. Sulla base della lunghezza della barca viene stabilito il numero delle ordinate e opportunamente indicate attraverso segnature sul modellino. Per tracciare i modelli delle ordinate viene presa la misura, in corrispondenza dei segni di suddivisione delle stesse sul modellino, riportandola in scala reale sul pavimento del cantiere o su un tavolaccio. Si ottengono in questo modo i modelli dell'ossatura, che consentono di dar forma alla struttura essenziale della barca. Uno stesso modellino può essere utilizzato per realizzare tante barche simili. Nei cantieri se ne possono osservare diversi di forme e di dimensioni differenti.

Quanto al *garbo*, si tratta di una tecnica di costruzione diffusa nel Mediterraneo già nel sedicesimo secolo, e ancor oggi riscontrabile in gran parte dei piccoli cantieri continentali e isolani. Nelle parole del maestro d'ascia Pasquale Polese di Porto Torres (la cui tradizione costruttiva proviene da Torre del Greco): "Questo è un *garbo*, però chiamato *trabucchetto*... è una sagoma, in questo pezzo qua c'è una barca tracciata... chi l'ha inventato sarà stato un mago... e riesce una barca perfetta ... lo faceva mio padre... mio padre da mio nonno...".

Il trabucchetto (il termine *trabuchét* si riscontra in cantieri francesi, insieme a *gabarit de Saint-Joseph*) è costituito da una sagoma di legno ricurva che riproduce in scala reale la mezza ordinata maestra della barca. L'abilità del maestro non consiste solo nell'uso del garbo, ma anche nella tecnica di costruzione di esso, seguendo un algoritmo geometrico. Il garbo infatti 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, spesso segnate dal segreto. 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.

### 3. Le bilancelle dei galanzieri e i velai di Carloforte

La tradizione ligure ha nei cantieri di Carloforte i suoi esempi più prestigiosi. L'abilità dei maestri d'ascia locali ha potuto affinarsi grazie alle numerose committenze legate al trasporto dei minerali dalle coste del Sulcis Iglesiente ai magazzini di Carloforte, in attesa di essere imbarcati sui bastimenti in rotta verso i centri di lavorazione del continente. La barca privilegiata per il trasporto del minerale è la *bilancella* una barca capiente e agile, dalle 12 alle 20 tonnellate al massimo, armata a vela latina e a remi. Il destino dei cantieri locali è legato a quello delle miniere dell'isola madre. Come ci informa il maestro d'ascia carlofortino Tonino Sanna, nell'ultimo decennio dell'Ottocento a Carloforte erano in attività 6 cantieri e nel periodo fra il 1895 e il 1899 furono varate ben 22 bilancelle, da adibire al trasporto del minerale. E tuttavia le barche locali non erano sufficienti, tanto che si dovette far arrivare barche dalla Liguria e da Torre del Greco. L'armo di una barca per il trasporto del minerale era particolarmente redditizio e ne fruiro non solo soggetti locali ed esterni, ma anche gli stessi maestri d'ascia, che spesso conservarono per sé una quota di carati della barca, traendone il guadagno corrispondente.

In questo periodo di effervescenza produttiva, merito del lavoro durissimo di tutti, dai lavoratori dei cantieri per la costruzione e la manutenzione delle barche, ai galanzieri addetti al trasporto del minerale, si formarono anche piccole attività di supporto, collaterali ai cantieri, ma anche vere e proprie specializzazioni, come quella dei maestri velai. Si deve all'accurata ricerca di Antonella Baghino il recupero della memoria che riguarda il costituirsi di una specializzazione locale di maestri velai. Al capostipite Salvatore Baghino, detto *Pappagaggiu*, (operante nella seconda metà dell'Ottocento) succede il figlio Cesare, che perfeziona la sua preparazione anche grazie ad una esperienza di soggiorno a La Spezia, confrontandosi coi maestri velai del luogo. La sua professione si svolge nella prima metà del Novecento, dotando di vela non solo le bilancelle, ma anche brigantini e golette, con committenze che gli giungevano, oltre che da Carloforte, da tutta l'area costiera del Sulcis. Quella che emerge, a proposito dei velai, è l'immagine di un'attività in stretto contatto coi maestri d'ascia, che trasforma in laboratorio luoghi diversi dell'abitato a seconda della grandezza delle vele da costruire, e che coinvolge nel lavoro tutta la famiglia, in un'instancabile operosità segnata da procedure attente e rigorose.

Cessata l'attività di trasporto del materiale, i cantieri locali e le altre professionalità connesse cercano di orientare la loro opera verso altre attività, non riuscendo tuttavia a sottrarsi ad un lento declino, finché la passione per il mare e per la propria tradizione non torna, come oggi, a risvegliare l'interesse per i saperi e le pratiche del passato, attivando progetti di riproduzione e recupero: è il caso del Macchiavelli, una bilancella costruita a Carloforte nel 1869, restaurata in un cantiere di Porto Torres ed ora destinata a far bella mostra di sé, in specie in quelle manifestazioni in cui la memoria gioca un ruolo da protagonista.

## Bibliografia

- BAGHINO A., *La famiglia Baghino*, in COMUNE DI CARLOFORTE, *La vela latina*, Cagliari, Nuove Grafiche Puddu, 2005, pp. 183-195.
- DEL RIO GIOVANNI, *La spagnoletta di Alghero*, in COMUNE DI CARLOFORTE, *La vela latina*, Cagliari, Nuove Grafiche Puddu, 2005, pp. 159-163.
- MARZARI M., *La regata della vela latina*, Sassari, Delfino editore, 2000.
- MINI M. L., *Imbarcazioni per la pesca di mare ad Alghero*, in BRADS (Bollettino del Repertorio e dell'Atlante Demologico Sardo), n. 5, 1974, pp. 49-54.
- MONDARDINI MORELLI G., *Il mare le barche i pescatori*, Sassari, Delfino Editore, 1990.
- ID., *Gente di mare in Sardegna, Antropologia dei saperi, dei luoghi e dei corpi*, Nuoro, Istituto Superiore Regionale Etnografico, 1997.
- ID., *Il patrimonio navale tradizionale nel Compartimento marittimo di Porto Torres*, Sassari, Unidata, 2007.
- SANNA T., *Studio sulla possibilità di una replica di Battello Carlofortina sui disegni originali del primo '900 di Pasquale Bigio (1870-1956)*, in COMUNE DI CARLOFORTE, *La vela latina*, Cagliari, Nuove Grafiche Puddu, 2005, pp. 84-100.

## Percorso per immagini



1. *Fassones*: imbarcazione di vegetazione palustre in uso fino ad anni recenti nello stagno di Cabras.



2. *Cius*: piccole barche a fondo piatto in uso nelle acque interne.



3. Stintino 1986. Il maestro Giuseppe Benenati racconta la sua vita e il suo lavoro.



4. Stintino: Il cantiere di Silvestro Pilo all'aperto nel porticciolo di ponente.



5. Porto Torres, Cantiere Polese. Barche in costruzione.



6. Il mezzo modello, usato prevalentemente nella tradizione di costruzione ligure.



7. Porto Torres. Il maestro Pasquale Polese, che trae origine da Torre de Greco, disegna un'ordinata sulla base dell'uso del garbo.



8. Porto Torres: Il varo dellabarca del cantiere Polese



9. Alghero: Due *spagnolette* costruite dal maestro Giuseppino Feniello, di tradizione campana.



10. Alghero. La Maddalenetta, una spagnoletta ricostruita su un modello di Feniello.



11. Barca armata a vela latina.



12. Porto Torres: Il varo del Macchiavelli, una bilancella carlofortina del 1869, dopo il restauro.