

Le barche nella cultura del mare (Carloforte 29.6.2005)

(Gabriella Mondardini Morelli, Prof. Ordinario di Antropologia Culturale dell'Università degli Studi di Sassari)

1. Premessa

Qualche giorno fa è comparsa, sulla cronaca di Porto Torres (La Nuova Sardegna, 15. 6. 2005), la notizia della scoperta di un graffito su una colonna della basilica di San Gavino¹, che rappresenta una barca a vela latina. Niente di strano: graffiti che rappresentano barche sono abbastanza diffusi anche in Sardegna, penso ad esempio ai graffiti tracciati sulle pareti dell'ipogeo sottostante alla chiesa di San Salvatore a Cabras, rilevati da Doro Levi (1949: 18-27) e ripresi da Giovanni Lilliu in più occasioni (1997: 22-23).

Ma ciò che mi colpisce è il numero delle domande che esso solleva. Chi l'ha scoperto, Giuseppe Piras - studente nella Facoltà di Lettere e Filosofia dell'Università di Sassari - ritiene di poterlo datare, data la presenza di un remo a poppa e l'assenza del timone, in un periodo precedente la seconda metà del Duecento², ma qual è la sua funzione in quel luogo? Riproduce un modello in uso in un preciso momento storico? E' un'immagine propiziatoria di un viaggio sicuro o di una buona pesca? Simbolizza il passaggio nell'aldilà? E' un ex voto?

Le risposte esigono cautela e non sta a me fornirle, ma una cosa è certa, se un'immagine di barca solleva tante domande significa che la barca non è un oggetto qualsiasi, ma vive in differenti contesti di significato, potendo essere strumento di lavoro, simbolo di viaggio terreno e nell'oltretomba, e, più in generale segno di devozione religiosa.

Che cosa ha dunque di speciale?

La barca serve alla navigazione e la navigazione, come mostrano gli studi specialistici, è un problema cognitivo importante (Hallpike 1984: 280-320). Per navigare bisogna acquisire saperi, elaborare pratiche e dotarsi di tecnologie particolari che non hanno riscontro in ambienti di terra. Pensiamo ad esempio alla necessità di identificare la rotta, trovare la posizione, evitare la collisione con scogli, e ancora fare i conti col vento, con le correnti, con le tempeste, in definitiva orientarsi in un ambiente che non è naturale per l'uomo. L'uomo è infatti un animale di terra e per muoversi in mare ha bisogno di supporti tecnologici, dalla più semplice zattera, agli apparecchi per la respirazione fino ai più moderni transatlantici.

Alle carenze della natura, l'uomo supplisce con la cultura.

E' subito evidente che le barche, insieme alle vele e ad altre attrezzature di navigazione, sono costruite con tutta una serie di accorgimenti per far fronte a tutti

¹ La basilica di San Gavino, situata a Porto Torres, costituisce una delle più belle chiese romaniche della Sardegna; la sua costruzione è datata nella seconda metà dell'anno Mille e replica i modelli della coeva architettura pisana.

² L'introduzione del timone compare nel Mediterraneo nella seconda metà del Duecento insieme ad altre innovazioni tecnologiche importanti (tra le altre l'introduzione della bussola, la messa a punto di portolani e carte nautiche) che rendono più sicura la navigazione, tanto che si parla per quel periodo di una "rivoluzione nautica" (Tangheroni 1984: 182-187; Simbula:1996: 71-74).

questi problemi e sono dunque il prodotto di una specificità tecnologica che possiamo indicare come cultura del mare, e, a sua volta testimoni di questa cultura.

Va anche detto che non basta la presenza del mare per produrre società e culture marinare. Nel Mediterraneo, nonostante lo sviluppo rilevante delle aree costiere, sono pochi i luoghi che hanno prodotto società e culture marinare. Tradizioni marinare di rilievo si sono formate infatti nelle coste e nelle isole dell'Egeo, nell'alto Adriatico, in Sicilia, nel Golfo di Napoli e nelle riviere liguri, catalane e andaluse, e da qui si sono diffuse anche in quelle aree che erano trascurate dalle popolazioni locali (Doumenge 1985: 168-169).

Genti isolane come quelle della Corsica e della Sardegna, com'è noto, almeno per quanto riguarda la pesca, si sono accostate al mare solo di recente, grazie ad immigrazioni esterne a cui si sono affiancati via via i locali. Così in Sardegna, abbiamo barche autoctone nell'ambito delle acque interne, vedi i *fassones* di Cabras, e i *ciu*, nelle lagune della Sardegna meridionale (Angioni 1997: 163-186). Più complesso è il discorso per le barche delle città e dei paesi di mare. Personalmente mi sono interessata, a più riprese, a partire dal 1986, alle barche di legno in uso in Sardegna nella piccola pesca (Mondardini Morelli 1990; 1997: 187-211).

2. La ricerca

Per conoscere le barche, da un punto di vista antropologico-culturale, bisogna frequentare chi le usa e chi le costruisce. In una prima fase della ricerca ho preso in esame, in qualità di area campione, il Compartimento marittimo di Porto Torres, che comprende, oltre a Porto Torres, Castelsardo, Isola Rossa, Bosa, Alghero e Stintino, esaminando gli archivi della Capitaneria di Porto, frequentando i pescatori e dialogando con tutti i maestri d'ascia presenti nell'area. Le loro informazioni sono preziose se si tiene conto che già alcuni di loro sono morti o hanno cessato l'attività.

Da un punto di vista storico, quello che ho potuto riscontrare, è il costituirsi, a partire dalla fine dell'800, di tradizioni locali nella costruzione delle barche, che hanno una matrice altrove ma si radicano nel luogo fino ad esprimere prodotti originali rispetto ai luoghi d'origine. Queste tradizioni di costruzione si affiancano alle immigrazioni di pescatori liguri, ponzesi e campani e di essi esprimono il gusto e le esigenze, attraverso la produzione di una significativa varietà di tipologie tradizionali delle barche.

All'interno di queste tradizioni si verifica un processo di innovazione nelle barche in parallelo con il generalizzarsi, a partire dagli anni '50, dell'introduzione del motore a bordo. La situazione di oggi, infine, segna l'esaurirsi, con scarse eccezioni, delle tradizioni di costruzione etnico-locale, registrando spesso fenomeni di sostituzione ma anche sporadici revival e un nuovo interesse sollecitato dalle regate.

Da un punto di vista antropologico, esaminando il processo di costruzione di una barca, dall'approvvigionamento del legno, fino al battesimo e al varo, quello che emerge è una concatenazione di elementi materiali e immateriali. In primo luogo le barche tradizionali da lavoro vengono fuori dalla relazione fra pescatori e costruttori: ognuno di loro è specializzato nel proprio settore lavorativo, ma condividono una vasta gamma di saperi che hanno come punto di riferimento privilegiato il mare. La barca è il risultato di questo processo di interazione, il frutto di queste conoscenze comuni. La forma e lo stile rispettano ovviamente le esigenze e i gusti dei pescatori, ma la proprietà dei materiali usati, l'efficacia delle qualità nautiche e l'estetica complessiva, sono il segno della pratica tecnica, dell'abilità e della genialità artistica del costruttore. E da questa interazione che prende forma la varietà tipologica delle barche, definendo nei

vari centri costieri tradizioni caratteristiche di costruzione in sintonia con le scelte e i gusti dei pescatori.

3. Le tipologie

Ogni barca è unica e il patrimonio navale si presenta assai vario, e tuttavia nella rappresentazione di pescatori e maestri d'ascia ogni paese di mare sembra privilegiare una tipologia particolare. Così in Alghero la barca tradizionale 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, ma in Alghero sembrano essere state introdotte da maestri d'ascia originari di Torre del Greco. Si tratta in ogni caso di barche concepite per la propulsione a vela e a remi. E la spagnoletta algherese, più di altre, viene rappresentata come “adatta alla vela”, “fatta per la vela”. Una sorta di mito si accompagna all'introduzione della spagnoletta in Alghero e ogni cantiere ne vanta la paternità. Particolarmente interessanti due versioni algheresi: la prima narra dell'acquisto da parte di un pescatore locale di una vecchia barca spagnola, poi «smontata pezzo a pezzo» e ricostruita dai maestri locali; la seconda riferisce che i maestri d'ascia l'avrebbero riprodotta dopo averla vista all'approdo, al seguito di un bastimento ancorato al largo. La versione più recente (Catardi 2002: 29-31) narra che la prima spagnoletta, col nome Nuova Caterina, fu costruita in Alghero nel 1923, da Vittorio Palomba, “di scuola napoletana”, su un modello originario dal nome Tripolitania, realizzato nel 1911 nelle Isole Baleari, e portata in Alghero dal commerciante di aragoste Gabriele Ferrer. Svelate le tecniche costruttive dei maestri d'ascia torresi (Mondardini Morelli 1997: 187-211) risulta chiaro che non è necessario smontare una barca per ricostruirne una simile³.

I pescatori di origine campana e ponzone privilegiavano 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 Tirreno⁴. Anche le barche ponzesi e maddalenine, se pure riconoscibili da alcuni particolari, non si discostano molto da 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 (prua alla *catalana* o a *rivano*); Le barche stintinesi e quelle tabarchine di Carloforte sono cugine, condividono infatti la tradizione di costruzione ligure.

4. I cantieri e le tradizioni di costruzione

In parallelo a questa varietà di barche ho potuto identificare differenti tradizioni di costruzione. Due risultano più importanti, quella che ha origine a Torre del Greco e quella di Santa Margherita Ligure. In Alghero, provenienti da Torre del Greco, si possono individuare tre ceppi familiari di maestri d'ascia, uno dei quali si è poi trasferito a Porto Torres dove opera oggi la quarta e quinta generazione.

³ I maestri d'ascia di “scuola napoletana” sono in realtà provenienti da Torre del Greco, una località particolarmente nota per la formazione di maestri d'ascia, da cui provengono i Palomba, i Feniello e i Polese, insediati in Alghero e Porto Torres, dove hanno dato vita ad originali tradizioni di costruzione. Proprio all'interno di questa tradizione ho potuto rilevare non solo l'uso del garbo, ma anche la costruzione di esso nel cantiere di Pasquale Polese a Porto Torres.

⁴ Penso in particolare alle barche costruite da Pasquale Polese a Porto Torres.

Quanto ad Alghero, che certamente in passato è stata sede della carpenteria più rilevante, sta ora tentando di ricostruire una eredità che si era perduta, e le barche esistenti, se interrogate come testimoni, sanno dar conto dei diversi stili di cantiere e personali dei maestri d'ascia⁵.

Un ceppo di Santa Margherita Ligure invece, dopo una sosta in Alghero, di cui testimoniano alcuni *gozzi* algheresi, segue la via di Bosa e di Olbia, con la famiglia Olivieri.

Stintino è un caso particolare: qui un maestro d'ascia locale, ora defunto, ha appreso il mestiere e ottenuto la qualifica nel cantiere dei maestri d'ascia liguri, che stagionalmente si insediavano nel luogo per la cura del barcaccio della tonnara. Ma la tradizione ligure qui ha un apparentamento con Carloforte, un aspetto di cui ho notizie abbastanza scarse e che mi piacerebbe approfondire⁶.

Dunque una tradizione, uno stile etnico ed estetico, una pratica cognitiva e manuale danno vita al sistema di costruzione delle barche (Mondardini Morelli 1990).

5. Il progetto di costruzione

In una seconda fase della ricerca mi sono interessata al progetto di costruzione. Un elemento che non è di facile accesso⁷.

Qui un fatto rilevante è che la tradizione ligure e quella campana si differenziano fra loro per i metodi progettuali di costruzione.

Quello ligure prevede la costruzione di un modellino in scala che poi viene trasferito su disegno e da questo si ricava la struttura della barca⁸.

Quello campano, praticato nel cantiere Polese di Porto Torres replica l'antico uso del garbo, qui detto *trabucchetto*, una sorta di regolo che, a partire dalla ordinata centrale consente di dar forma allo scafo (Mondardini Morelli 1997: 187-211).

Queste tecniche di costruzione meritano un'attenzione particolare, sia per quanto riguarda la pratica tecnica, che ho rilevato direttamente anche in un'ampia area della Sicilia e in alcune isole del mare Egeo, sia per quanto riguarda l'aspetto linguistico che ne rivela i percorsi nello spazio e nel tempo⁹.

Mentre la tecnica ligure ha subito l'influsso delle tecniche di costruzione olandesi a partire dal tardo Medio Evo, quella del garbo sembra avere una sua diffusione attraverso i cantieri del Mediterraneo, perpetuandosi al di fuori delle tecniche ufficiali, con una sua storia tutta da ricostruire.

⁵ Meritevole in proposito l'opera dei discendenti della famiglia Feniello, che tentano un recupero storico del patrimonio di conoscenze del cantiere familiare.

⁶ Lo stile ligure, così come interpretato in maniera originale e con caratteristiche simili fra Carloforte e Stintino viene attribuito dagli informatori stintinesi al maestro Bosco.

⁷ Com'è noto e sottolineato da Lane (1983), i maestri sono soliti "far segreto della loro arte", o, come nella costa provenzale, quando si accingevano all'uso del garbo (qui indicato come *gabarit de Saint Joseph*, e rappresentato come proveniente dal meridione d'Italia), erano soliti mandare gli apprendisti a prendere dell'acqua (Dubost 1988). Sulla pratica del garbo nell'area provenzale vedi anche Santi-Mazzini (1995).

⁸ Devo alla cortesia dei maestri Pilo e Benenati la possibilità avuta di osservare la procedura di progettazione e costruzione della barca secondo la tradizione ligure. Ma in Liguria tradizionalmente è praticato anche l'uso del garbo e l'apice della professione in cantiere è proprio diventare *maestro del garibbo*.

⁹ Rimando per un approfondimento al mio saggio (1997: 187-211) e ai riferimenti bibliografici che vi si trovano, ma anche a Franco La Cecla (1990: 25-28), il cui studio riguarda un cantiere di Terrasini.

6. Aspetti sociali e religiosi

Anche per le barche di oggi, non di meno di quella del graffito da cui siamo partiti, si possono porre interrogativi di ordine materiale, sociale e simbolico. Quali testimoni della cultura del mare esse esprimono infatti dimensioni materiali e immateriali. E' difficile dire dove finiscono le une e iniziano le altre. Possiamo osservarne i materiali di costruzione, la varietà delle dimensioni e delle attrezzature, l'originalità di alcuni accorgimenti e la singolarità di alcuni particolari in barche apparentemente simili. E questo già richiama uno stile etnico ed estetico: la barca è opera della mano, ma la mano poggia sul pensiero. Il giudizio estetico rispetta le tradizioni locali, ma entro queste tradizioni di costruzione la barca bella è sempre quella che raggiunge il massimo dell'equilibrio fra forma e funzione. E' l'abilità del maestro a dare "concetto" e "bellezza" alle barche. Cogli stessi materiali, come ho appreso a guardare come allieva di maestri d'ascia, "uno fa una barca, un altro fa una zucca".

Il colore è un fatto materiale che si può osservare, ma è già segno di comunicazione e tradizionalmente poteva indicare i porti di provenienza. Del colore come segno con funzioni di comunicazione non si può non ricordare quello delle vele dell'adriatico, i cui simboli in verità sono polifunzionali, dal riferimento al proprietario o al suo soprannome, alla simbologia religiosa o apotropaica, e sempre, nella loro semplicità, disegnati in vista dell'effetto suggestivo in navigazione, non trascurando il dispiegarsi della vela sotto la spinta del vento (Memmo 1989).

Anche i nomi delle barche sono importanti, a partire da quelli delle tipologie: la spagnoletta, la filuga o la barca tabarchina evocano molto di più di una tradizione di costruzione, narrando storie di gente di mare, di luoghi e di percorsi nel Mediterraneo.

E non di meno i nomi propri: c'è quello ufficiale costituito dal numero di matricola che indica l'appartenenza al Compartimento marittimo, e quello, privato e comunitario, simbolicamente più ricco, che richiama nomi di santi e soprattutto di donne, attingendo alla dimensione religiosa e a quella degli affetti familiari e delle relazioni sociali. Qui la rilevanza delle barche nella cultura marinara emerge in tutta la sua pienezza. Se i pescatori sono per eccellenza i portatori della cultura marinara, la barca è per loro il valore massimo. La terra si può possedere, il mare no. Ho riscontrato parecchi casi in cui i possidenti hanno impedito che le figlie sposassero i pescatori: non avevano terra e andavano scalzi! Ma il patrimonio del pescatore è la barca. E i pescatori mostrano uno speciale attaccamento alla barca: un pescatore mi raccontava la vita della sua barca, anche dopo che l'aveva venduta assicurandomi che "era andata a star bene" con la stessa attenzione con cui si guarda alla figlia quando si sposa o un figlio quando va soldato.

Ancora, la vita delle barche, come la vita degli uomini, è contrassegnata da rituali magico-religiosi, che le conferiscono un carattere sacrale. Primi fra tutti il varo e il battesimo. Il varo è l'operazione di messa in mare della barca. Quasi un rito di passaggio che segna la fine del lavoro del maestro d'ascia e l'inizio dell'uso vero e proprio della barca, il passaggio dal costruttore al proprietario, dalla terra al mare. E del rituale il varo della barca assume la spettacolarità, l'atmosfera di festa e di allegria. In passato la ritualizzazione era molto più esplicita. In Sicilia ad esempio il maestro d'ascia, in questa occasione, assumeva la funzione di sacerdote officiante:

Nel momento di vararsi una barca - scrive Pitre - il costruttore comincia a recitare un paternostro e un'avemaria alle anime del purgatorio, poi un credo a Gesù, indi un altro paternostro ed un'altra avemaria a San Giuseppe e finalmente domanda (al padrone che gliel'ha commessa): - Siete contento del mio lavoro? Mi benedite il danaro che mi avete dato? Il padrone della barca risponde: - Sì -. Il costruttore ripiglia: - Ed io vi benedico la

barca; e (rivolgendosi a questa) io ti benedico tutte le volte che sono passato dalla poppa alla prua. Il mio pensiero è sempre stato quello di farti ben diritta; io ti benedico tutti i colpi d'ascia che ti ho dato; io ti benedico tutti i chiodi che ti ho piantato; ti benedico, o barca, nel nome dell'arca santa e della santissima trinità -. E così dicendo dà due colpi d'ascia in croce sulla poppa e la barca si vara...(Pitré 1913: 449-450).

Si tratta di una cerimonia che, se da un lato sancisce la relazione sociale fra maestro d'ascia e pescatore, dall'altro vede sacralizzato il processo tecnico di costruzione, le varie fasi operative, i percorsi e i gesti lavorativi.

Mentre si può considerare abbandonata questa componente religiosa connessa al varo, sostituita da rituali profani, fra i pescatori resta ancora vitale l'uso del battesimo della barca. Ho assistito personalmente a diverse cerimonie del genere nel Nord Sardegna, a Stintino e a Castelsardo. La procedura per il battesimo è rappresentata ovunque come simile a quella di un bambino: si chiama il prete che benedice la barca e le impone il nome, quindi viene offerto un rinfresco a parenti e amici. A Stintino ho registrato le parole del sacerdote in due rituali di battesimo della barca, nel 1986 e nel 1990. Le parole cerimoniali sembrano aggregare quelle usuali del battesimo a parti del vangelo e a invocazioni più pertinenti alla peculiarità della situazione:

Ho visto l'acqua arrivare al tempio sacro di Dio, a quanti è pervenuta l'acqua santa sono stati fatti salvi... lodate tutti il Signore ed in eterno la sua misericordia... Gloria al Padre, al Figlio e allo Spirito Santo... Dal Vangelo secondo Giovanni: In principio era il Verbo... Proteggi o Signore questa barca che spera in te, che viene consacrata col nome di Giacomo apostolo, ricordando il padre di questi che vogliono battezzare la loro barca, manda a lei o Signore il tuo aiuto dal tuo santo tempio, difendila dall'alto della tua sede celeste, sii per lei come fortezza contro gli assalti del maligno, nulla possa contro di lei e il nemico non osi farle del male... infondi la tua benedizione su questa barca alla quale diamo il nome di Giacomo, per l'intercessione della beata vergine Maria protettrice del mare, della Madonna della Difesa e di san Cristoforo protettore dei motoristi... abbia la benedizione di questi santi invocati a conseguire ogni buon andamento nel funzionamento delle cose, per Cristo nostro signore amen.

E ripetendo le formule della benedizione il sacerdote gira intorno alla barca e la benedice. Il luogo del rito è generalmente vicino al mare, dove il battesimo avviene quasi sempre in contemporanea col varo, ma la barca può essere battezzata anche dopo il varo, con una cerimonia apposita, più raramente prima, nel cantiere di costruzione. La pratica tradizionalmente più usata era quella di battezzare la barca in uno scalo d'alaggio e quindi calarla in mare immediatamente dopo. La presenza del mare sembra indispensabile. La barca infatti ha una madrina, ma non un padrino. Questo perché il padrino della barca è il mare¹⁰. In questo modo il mare viene coinvolto nella cerimonia, lo si responsabilizza nei confronti della barca, si tenta quasi di ingraziarselo, o, comunque, mettersi in un rapporto di negoziazione con le forze della natura.

Ancora la barca compare negli ex-voto, assumendo uno spazio centrale nell'iconografia, come centrale è il suo ruolo nel mondo marinaro: il modello standard è quello di una barca in mezzo alla tempesta sormontata dall'immagine della madonna e di un santo protettore, ma vi si possono cogliere anche le tipologie locali e altri particolari, quando non anche veri e propri modellini che riproducono fedelmente la barca scampata al pericolo, grazie all'intercessione di un santo protettore.

¹⁰ Intervista a P. P. Castelsardo, 1991.

La barca incorpora insomma saperi, creatività, storie, emozioni e sacralità. La sua storia è importante perché racconta di uomini e di mare, e di viaggi, come già Ulisse “per diventar del mondo esperto”.

7. Forme di valorizzazione

Oggi gran parte di queste barche sopravvive grazie all’interesse e alla passione per la vela latina e dunque, nel Mediterraneo, queste barche si incontrano e si confrontano.

Anche la pesca-turismo può essere un modo per conservarle e valorizzarle (Mondardini Morelli 2005).

A Riccione, nell’Adriatico, la famiglia Savioli, proprietaria di un locale importante, ha recuperato una vecchia barca da pesca, dandole il nome di *Saviolina*. La barca è stata riportata rigorosamente alla sua forma tradizionale, armata a vela latina con i caratteristici colori dell’Adriatico ed è diventata il simbolo della città, infatti è stata esposta in alcune città della Germania, dove ha avuto un successo enorme, rivelandosi un eccezionale strumento di promozione turistica.

L’esperienza è stata seguita anche dal comune di Bellaria-Igea Marina, sempre in Adriatico, con la barca *Teresina*.

Ad Alghero è stata ricostruita su modello tradizionale delle barche del carpentiere Feniello, la *Maddalenetta*, varata l’anno scorso.

Esperienze simili sono in corso a Porto Torres e a Carloforte.

Porto Torres e Stintino rievocano annualmente, con l’uso di barche tradizionali, il tragitto del postale, che portava la posta da Porto Torres a Stintino, quando non c’era ancora la strada via terra che collegava i due paesi.

8. Le regate

Ma è la pratica delle regate veliche che si va sempre più orientando verso le barche tradizionali. Si tratta di un fatto importante, perché le regate costituiscono un veicolo di interesse e di conoscenza delle barche, e, insieme, dei saperi e delle abilità tradizionali, che può alimentare la valorizzazione del patrimonio culturale marinaro. E nelle regate più recenti ognuno vanta l’anno di costruzione e il nome del costruttore della propria barca, evocando quei carpentieri che in passato si sono guadagnati da vivere costruendo barche da lavoro, barche da pesca. 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 legati ad una lunga e variegata frequentazione del mare.

Ciò che mi interessa ora è cercare di capire questa passione per le barche e per la vela che va sempre più allargandosi e va oltre la moda turistica.

Partirei con un’ipotesi interpretativa presa dalla letteratura: il poeta tedesco Schiller, vissuto nella seconda metà del settecento, confrontava la poesia del suo tempo con quella degli antichi greci, elaborando le categorie di poesia ingenua e poesia sentimentale: i poeti greci, rappresentano la poesia ingenua, sono per natura poeti, hanno un rapporto diretto con la natura; i poeti del suo tempo invece, come ad esempio Goethe, sono attratti da quell’antico rapporto con la natura, vi aspirano ed esprimono una poesia che egli chiama sentimentale, perché, rispetto a quella greca, più pensata e consapevole (1968: 367-471). Ecco, l’antico mondo dei pescatori, nelle sue durezze, nei suoi rituali, nel suo attaccamento al mare e alle barche può rappresentare forse l’immagine della poesia ingenua; la gente delle regate, (che per inciso, rispetto al passato contempla anche le donne), con le sue manifestazioni, le competizioni, le vittorie e le

sconfitte, si mette alla prova col mare e cogli altri uomini, in modi forse più consapevoli e forse non meno sofferti, evocando la poesia sentimentale.

Riferimenti bibliografici

- Angioni G., *La pesca di stagno*, in G. Mondardini Morelli (a cura di), *Pesca e pescatori in Sardegna*, Milano, Silvana, 1997, pp. 163-186.
- Catardi C., *Nassaioli. Pescatori di Aragoste*, Alghero, Nemapress Editrice, 2002.
- Doumenge F., *Problemi per un piano di sviluppo integrato del litorale mediterraneo*, in Mondardini Morelli G. (a cura di), *La cultura del mare. Centri costieri del Mediterraneo fra continuità e mutamento*, Roma-RC, 1985, pp. 167-189.
- Dubost I., *La charpenterie de marine sur la côte languedocenne: un metier, une tradition, un patrimoine*, Montpellier-Paris, aa. 1987-1988.
- Hallpike C.R., *I fondamenti del pensiero primitivo*, Roma, Editori Riuniti, 1984, ed. or. 1979.
- La Cecla F., *Un certo garbo*, in G. Mondardini Morelli (a cura di), *La cultura del mare*, "La Ricerca Folklorica", n. 21, 1990, pp. 25-28.
- Lane F. C., *Le navi di Venezia fra i secoli VIII e XIV*, Torino, 1983.
- Levi D., *L'ipogeo di San Salvatore di Cabras in Sardegna*, La libreria dello stato, Roma, 1949.
- Lilliu G., *Pesca e raccolta dalla preistoria all'età romana*, in G. Mondardini Morelli (a cura di), *Pesca e pescatori in Sardegna*, Milano, Silvana, 1997, pp. 15-27.
- Memmo D., *Un secolo di decorazione velica a Chioggia*, in P. Izzo (a cura di), *Le marinerie adriatiche fra '800 e '900*, Roma, De Luca Ed., 1989, pp. 105-108.
- Mondardini Morelli G., *Il mare, le barche, i pescatori. Cultura e produzione alieutica in Sardegna*, Sassari, Delfino, 1990.
- Mondardini Morelli G., *Una questione di garbo: saperi e segreti dei maestri d'ascia*, in Id., *Gente di mare in Sardegna. Antropologia dei saperi, dei luoghi e dei corpi*, Nuoro, Istituto Superiore Regionale Etnografico, 1997, pp. 187-211.
- Mondardini Morelli G., *Fra tradizione locale e promozione turistica dei centri costieri. I saperi delle donne e la pesca-turismo*, in Cecilia Rami Ceci (a cura di), *Turismo e sostenibilità*, Roma, Armando editore, 2005.
- Pitrè G., *La famiglia, la casa, la vita del popolo siciliano*, Palermo, Reber, 1913.
- Santi-Mazzini G. (a cura di), *Procedimento di esecuzione dell'accostolato*, traduzione da G. Vence, *Barche latine provenzali*, (in P. Gourret 1894), Sanremo, Pharos, 1995, pp. 2025.
- Schiller F., *Saggi estetici*, Torino, Utet, 1968.
- Simbula P. F., *Navigare nel Medio-Evo*, in AA. VV., *VI Settimana della Cultura Scientifica*, Sassari, 22-31 Marzo, 1996, pp. 71-74.
- Tangheroni M., *La vita a bordo delle navi*, in AA. VV., *Artigiani e salariati: il mondo del lavoro nell'Italia dei secoli XII-XV*, Rastignano, Editografica, 1984, pp. 155-187.