

Gabriella Mondardini Morelli

**IL PATRIMONIO NAVALE TRADIZIONALE
NEL COMPARTIMENTO MARITTIMO
DI PORTO TORRES**



Università degli Studi Di Sassari



Fondazione Banco di Sardegna

Ringraziamento

Questo lavoro è frutto del progetto di ricerca “Inventario del patrimonio navale tradizionale nel Compartimento Marittimo di Porto Torres”, svolto negli anni 2006-2007. Devo la sua realizzazione al contributo della Fondazione Banco di Sardegna, a cui vanno i miei più vivi ringraziamenti. Ringrazio anche il Direttore del Dipartimento di Economia, Istituzioni e Società, prof. Antonio Fadda, che ha sostenuto il progetto, e i ricercatori Rosanna Carta e Massimiliano Puddu, che hanno collaborato, rispettivamente, nella ricerca d’archivio e di campo, e nella messa a punto dell’inventario. Sono particolarmente grata, infine, a tutti coloro che, pazientemente, hanno contribuito con la loro disponibilità e le loro informazioni a far sì che la ricerca si realizzasse al meglio.

Indice

pag

4	1. Premessa
6	2. Proposta di un inventario del patrimonio navale tradizionale nel Compartimento Marittimo di Porto Torres
8	3. Il progetto
10	4. La ricerca
11	5. Analisi dei dati della ricerca
14	5.1 La tradizione alieutica della Sardegna nel contesto mediterraneo
20	5.1.1 Documenti d'archivio
27	5.1.2 Le barche del Compartimento Marittimo di Porto Torres
28	5.1.3 Le tipologie
29	5.1.4 I cantieri e le tradizioni di costruzione
29	5.1.5 Il progetto di costruzione
33	5.1.6 Documenti etnografici
51	5.1.7 Aspetti simbolici e religiosi
54	5.2 Forme di valorizzazione delle barche
55	5.2.1 Le regate di vela latina
58	5.2.2 Il viaggio del Postale
58	5.2.3 La valorizzazione delle barche nella pesca-turismo
60	5.2.4 La "regata del pescatore"
62	5.2.5 Le feste dei santi del mare
63	5.2.6 Documenti etnografici
97	6. Bibliografia
104	7. L'inventario delle barche tradizionali
107	Schede inventario ANTROLAB
	schede 1-12: Stintino
	schede 13-26: Porto Torres
	schede 27-46: Castelsardo
	schede 47-56: Isola Rossa
	schede 57-70: Alghero
	schede 71-75: Bosa

1. Premessa

...la crisi di identità ...ha come espressione più evidente il logorarsi e lo scomparire anche materiale delle cose.

E' giusto, allora, è indispensabile che queste cose almeno le repertiamo. E' troppo tardi? Ci ricordiamo di chiudere la stalla quando i buoi sono fuggiti? E' tardi, certo; e non pochi dei nostri buoi sono fuggiti e non li riprenderemo più. Ma è un ulteriore motivo per tenerci caro ciò che resta: che resta anche solo nella memoria (Salvatore Mannuzzu 2007).

Il tema della salvaguardia del patrimonio culturale presenta oggi dimensioni plurime, che vanno dall'intervento pubblico istituzionale alle varie e sfaccettate ricadute sui territori locali, quando non anche ad iniziative e creatività di soggetti mossi da stimoli in cui i luoghi, le pratiche tradizionali e la memoria assumono un ruolo rilevante.

Queste dimensioni risultano riassunte in quanto viene oggi indicato col termine *heritage*, col quale si intendono le tradizioni culturali e i manufatti ereditati dal passato. Nel merito è bene però specificare cosa si intende per tradizione. Ho già discusso altrove sul tema mettendo in guardia contro operazioni istituzionali di "tradizionalizzazione del tradizionale", ciò che l'antropologo Tim Ingold (1977) indicava efficacemente, con una metafora rilevata dal mondo musicale, come un disco che si inceppa e reitera all'infinito lo stesso suono; di contro, il processo d'uso della tradizione da parte delle popolazioni locali consiste in una relazione interattiva e creativa fra l'oggi (con tutti gli stimoli ambientali, sociali e comunicativi globali) e il passato, entro una dinamica che risulta più simile ad una jazz band (Mondardini 2000: 16-19).

Si tratta di una considerazione ormai assodata in ambito antropologico che, applicata all'*heritage*, si riferisce, come scrive Alessandro Simonicca "all'atto continuo di interpretazione che ogni gruppo sociale o comunità produce senza sosta. Identificare questa azione significa comprendere il *genius loci*. I suoi temi principali sono il *landscape*, le abitazioni storiche, i siti del patrimonio archeologico, architettonico, artistico e naturale, lo sviluppo regionale, il turismo ad interessi speciali, le escursioni formative, le arti drammatiche, i tour culturali, i viaggi per partecipare a festival e altri eventi culturali, le

visite ai monumenti, i viaggi naturalistici, il folklore o l'arte, i pellegrinaggi" (2005: 135-136).

L'*heritage* seleziona, recupera e reinterpreta quanto la modernizzazione aveva emarginato e oscurato come arcaicità e arretratezza, identificandolo come patrimonio culturale inteso alla conservazione dell'identità locale da una parte e come attrazione turistica dall'altra.

Nel merito il mondo accademico, come ha osservato Paolo Apolito, "è grosso modo diviso tra coloro che fanno parte di un sistema di conoscenza (non limitato alle università) basato sulla rilevazione e schedatura dei beni, e coloro che studiano proprio questo processo, identificandolo come parte di un più ampio processo di elaborazione politica delle identità, di costruzione retorica del 'bene' e del suo statuto scientifico, di 'oggettivazione' patrimoniale di realtà non oggettuali¹ in quanto parte di flussi di azioni umane. Per i 'critici', i 'rilevatori' possono essere vittima di miope positivismo del 'dato' e co-autori dei processi di costruzione di un orizzonte politico identitario (spesso considerato negativo, e in ogni caso da decostruire). Ma per quanto sia importante un lavoro di decostruzione critica dello stesso processo di conoscenza (che non è mai neutrale e asettica), il vero nodo della difficoltà del mondo universitario è nelle complesse problematiche di definizione dei beni etno-antropologici e di schedatura relativa, che hanno in tutti questi anni rallentato e per certi versi vanificato l'operazione di inventario" (Apolito 2007: 2).

¹ La considerazione di Apolito riguarda il patrimonio immateriale ma credo possa estendersi al patrimonio in genere (vedi il dattiloscritto "Dalla Convenzione UNESCO per la salvaguardia del patrimonio culturale immateriale all'Agenzia per le tradizioni. Alcune osservazioni e una proposta", 2007).

2. Proposta di un inventario del patrimonio navale tradizionale nel Compartimento Marittimo di Porto Torres

Le riflessioni critiche e la situazione problematica di cui riferisce Apolito in merito alla situazione nazionale e internazionale, non sono state eluse, anzi sono state ben presenti al momento di formulare la proposta localizzata per un inventario del patrimonio navale nel Compartimento marittimo di Porto Torres.

Qualcuno potrebbe obiettare che si trattava di rilevare barche che sono oggetti concreti e dunque non presentano problemi. Il fatto è che l'approccio da cui muove la proposta di inventario è antropologico, e dunque presuppone uno sguardo scientifico all'oggetto che include una contestualizzazione socio-culturale dell'oggetto stesso, nonché le complesse procedure di definizione e di schedatura di cui riferisce Apolito. Già Malinowski, e proprio a proposito di un natante, la canoa, sosteneva che essa "può essere descritta, fotografata e anche trasportata intera in un museo. Ma la realtà etnografica di una canoa... non si renderà più accessibile ad uno studente che lavori nel suo paese nemmeno mettendogli davanti un esemplare perfetto"(1978: 121-122). Intendeva indicare, con queste considerazioni, che la canoa, vista dal punto di vista antropologico, incorpora un insieme di relazioni sociali e simboliche inerenti la sua costruzione e il suo uso. Di qui il ruolo importante dello studioso. Questo dovrebbe consistere, come osservava Lucilla Rami Ceci in merito alla patrimonializzazione dei siti storici, "nel realizzare sempre di più forme di conoscenza delle realtà ambientali e culturali a rischio, che siano in grado, da un lato, di sottrarle al destino di molte *lost cities*², dall'altro, di consentire una promozione mirata a non mistificare il significato che quelle realtà hanno assunto nel corso della loro storia" (2005: 43).

Con questo spirito personalmente avevo iniziato la mia ricerca sul mondo marinaro, a partire dai primi anni settanta del secolo scorso, dialogando con ex pescatori, operai nell'industria petrolchimica. In questa direzione andava anche un segmento specifico della ricerca, iniziato nel 1986, che assumeva le barche come testimoni della cultura dei pescatori. Ipotezzavo allora che: "prendere in esame le barche, analizzarne le tecniche e le cerimonie di costruzione, le norme che ne regolano l'uso e la proprietà, gli obiettivi

² "Un bell'esempio di esplorazione di queste realtà, nel complesso ignorate soprattutto dai mass-media, è costituito dal recente studio di Vito Teti, *Il senso dei luoghi*, Roma, Donzelli, 2004, sulla storia e memoria dei paesi abbandonati. Questi, come sostiene opportunamente Pedrag Matvejevic nella sua presentazione al lavoro di Teti 'sono un luogo assai più vasto della regione geografica' alla quale il libro è dedicato, ovvero la Calabria; sono piuttosto, sostiene lo scrittore slavo, 'il luogo di una riflessione generale, di una poetica' ".

economici per cui sono costruite, significa scoprire che cosa le barche significano per i pescatori, ma anche, e questa è la ragione che spiega il mio interesse per le barche da pesca, che cosa significa essere pescatori”(1990: 13).

A oltre vent’anni di distanza questo obiettivo di ricerca sembra aver perduto efficacia. Le barche, in gran parte quelle stesse che io ho potuto osservare allora nei porti di Bosa, Alghero, Stintino, Porto Torres; Castelsardo e Isola Rossa, sembrano aver cambiato look. Sono poche quelle ancora adibite alla pesca, alcune sono state attrezzate per la pesca turismo, mentre molte, ben curate e fornite di vela, sono destinate al diporto e alle regate. In questo contesto le barche diventano oggetto di valorizzazione, sia per la spinta dei flussi turistici che animano gli sports acquatici; sia per il richiamo al passato e alla memoria, che investe oggetti e antichi mestieri; sia, ancora, per un’attitudine locale alla frequentazione del mare, che alimenta le emozioni delle competizioni sempre più frequenti e diffuse.

C’è anche un riconoscimento istituzionale e dunque una tendenza alla patrimonializzazione dopo che, in base alla legge 1089/39, il Ministero dei Beni Culturali e Ambientali ha dichiarato di particolare interesse artistico e storico due barche dell’Adriatico, la lancia *Assunta*, risalente al 1925, il cui riconoscimento è datato al 3 febbraio 1997 e la *Saviolina*, del 1928, riconosciuta il 21 settembre 1998.

Un altro aspetto rilevante è che le regate comportano sempre più scambi e relazioni fra i vari porti, in una rete che coinvolge non solo quelli isolani, ma anche altri in ambito Mediterraneo e oltre.

Prendendo in considerazione questo contesto complesso è chiaro che la costituzione di un inventario del patrimonio navale nel Compartimento marittimo di Porto Torres³, al seguito di un processo di valorizzazione della cultura marinara in opera nel territorio, poteva costituire una strategia d’analisi del processo stesso, con l’obiettivo di comprenderne le dimensioni e le direzioni⁴. Non si trattava quindi di pensare ad un inventario di tipo tecnico, ma antropologico, che includesse gli elementi essenziali del contesto.

³ Il Compartimento Marittimo di Porto Torres comprende i porti di Alghero, Stintino, Porto Torres, Castelsardo e Isola Rossa e fino a qualche anno fa anche il centro di Bosa.

⁴ Personalmente ho seguito nel tempo il processo riferendone in numerosi convegni, di cui vedi, fra i più recenti, le comunicazioni “La cultura del mare in Sardegna” (Olbia 17 Maggio 2003); “La tradizione delle barche a vela latina nel Nord Sardegna” (Alghero 22 Agosto 2003); “Le barche testimoni della cultura del mare: il caso della Sardegna” (Cattolica 29 Agosto 2003); Santiago 2005, “Fra tradizione locale e promozione turistica: I saperi delle donne e lo sviluppo turistico dei centri costieri”, “Le barche nella cultura del mare” (Carloforte 29 giugno 2005); “I saperi del maestro d’ascia. La tradizione di costruzione delle barche in Sardegna”, (Alghero 13 Agosto 2005); “Barche e tradizione marinara” in occasione della manifestazione del varo del Macchiavelli, (Porto Torres 17 giugno 2006); “I lavoratori del mare” in occasione della presentazione della Prima Regata del Pescatore, (Porto Torres, 28 aprile 2007).

L'ambizione e la sfida andavano anche oltre, intendendo incorporare nell'inventario, là dove fosse possibile, la dinamicità del contesto socio-culturale.

3. Il progetto

Entro queste riflessioni prende forma il progetto “Inventario del patrimonio navale tradizionale nel Compartimento marittimo di Porto Torres (finalizzato all’istituzione di un Registro Informatico Flotta Tradizionale)”.

Il progetto partiva dalla constatazione che la promozione turistica della Sardegna, nel tentativo di prolungare la stagione di attività e di far fronte alla concorrenza, mostrava sempre più l’esigenza di qualificare la propria offerta attraverso la valorizzazione dei prodotti, dei saperi e della cultura locale. Mentre notevoli interventi e iniziative, sostenute da istituzioni scientifiche, riguardavano il patrimonio archeologico, i prodotti alimentari, le feste e le tradizioni popolari, era invece più scarso l’interesse per la cultura marinara. Ciò era sorprendente a fronte del fatto che in Sardegna il mare costituiva da sempre la maggiore attrazione per i visitatori e che, a livello locale, la passione per la pratica sportiva della vela latina esprimeva una curiosità crescente per le barche tradizionali, i saperi e i metodi di costruzione e d’uso. Ma le barche tradizionali, essendo di legno, andavano soggette a una rapida deperibilità, mentre si andavano sempre più riducendo gli stessi maestri d’ascia di antica scuola. C’era dunque una sorta di urgenza di recuperare e valorizzare questo patrimonio.

Benché il Laboratorio di Antropologia culturale e sociale (nell’ambito del Dipartimento di Economia, Istituzioni e Società), vantasse, a partire dai primi anni ’70, un’attenzione costante e rigorosa su questo tema, documentata da numerose pubblicazioni, mancava un inventario articolato delle barche tradizionali, corredato di rilievi iconografici, fonti d’archivio e fonti orali. Era appunto questo inventario che il progetto proponeva di realizzare, con l’attenzione di organizzarlo e predisporlo per l’informatizzazione, in modo da essere fruibile per usi plurimi.

Presentato alla Fondazione Banco di Sardegna, articolato nelle sue fasi di ricerca, il progetto veniva accettato e finanziato, da realizzarsi nel corso di un anno, dal primo ottobre 2006 al 30 settembre 2007.

4. La ricerca

La ricerca ha preso l'avvio regolarmente ed è stata eseguita puntualmente in tutte le sue fasi.

Dapprima lo spoglio delle bibliografia esistente e la sua discussione; quindi la raccolta dei dati ufficiali disponibili e reperibili presso le Capitanerie di Porto e gli Uffici Marittimi locali; la consultazione a campione e la schedatura di fonti presso l'Archivio di Stato di Sassari e gli archivi pubblici e privati nei centri marittimi della zona oggetto di studio. Tale disamina ha consentito di acquisire informazioni, non solo sugli aspetti tecnici riguardanti ogni singolo natante, ufficialmente registrato, ma anche sulle dinamiche sociali ed economiche prodotte dal suo possesso e dal suo impiego.

Questa prima fase del progetto ha consentito di recuperare anche materiali e interviste inedite, condotte a partire dal 1986, alcune delle quali, condotte con maestri d'ascia, sono state selezionate e riportate in questo testo, perché utili per comprendere il processo di mutamento realizzatosi da allora ad oggi.

A queste prime fasi ha fatto seguito una scrupolosa ricerca di campo che ha consentito, in prima analisi, col supporto dei dati amministrativi, l'individuazione e lo studio delle barche più rappresentative nell'ambito dell'intero naviglio di legno. Sono state individuate e selezionate le barche di legno, soprattutto barche da lavoro, costruite prima del 1990, in cantieri artigiani di antica scuola, ma anche intrusioni innovative, verso cui sono andati via via orientandosi i pescatori per esigenze lavorative. L'attenzione si è concentrata non solo nei termini nautici, per vagliare empiricamente quanto appurato dalle fonti ufficiali, ma anche etnografici, per rilevare e registrare professionalmente gli elementi caratterizzanti, tecnici e simbolici, della produzione locale tradizionale. Tutto questo è stato supportato da una sapiente ed efficace interazione con soggetti referenti selezionati a livello locale.

Sono stati informatori privilegiati i maestri d'ascia ancora operativi nel territorio, ma anche pescatori, regatanti, appassionati, membri delle associazioni interessate alla vela latina ed esperti a vario titolo del settore marinaro. Alcune di queste interviste sono state selezionate in maniera mirata, sulla base della varietà degli interessi degli informatori, e riportate, corredate di un breve commento, fra i documenti di questo testo, a dar ragione dello scenario variegato in cui le barche tradizionali, per la loro vitalità sempre rinnovata, giocano un ruolo che va da quello lavorativo a quello di bene etno-antropologico.

5. Analisi dei dati della ricerca

Il progetto, la ricerca e la sua parte analitica si fondano su riferimenti teorici che ho potuto elaborare nel corso delle mie ricerche precedenti. Scrivevo diciassette anni fa che le barche sono testimoni di cultura. Testimoni fragili per la loro deperibilità. E lo sanno bene gli archeologi che con tanta pazienza cercano di ricostruire i relitti più antichi partendo da pochi pezzi sopravvissuti alla corrosione dell'acqua del mare. Ma pensare le barche come testimoni di cultura significa vederle un po' come "cose umane". E' questo deriva dallo sguardo dell'antropologia, una disciplina che si interessa degli uomini, delle loro relazioni e delle loro opere. Le barche quindi interessano da un punto di vista antropologico in primo luogo in quanto incorporano il sapere dei maestri d'ascia, la loro abilità e la loro arte.

Ma all'arte del costruire bisogna associare l'arte del navigare, perché le barche sono costruite in funzione del mare e sarebbero inutilizzabili altrove. Gli studi specialistici hanno mostrato ampiamente che la navigazione presenta problemi tecnici rilevanti (Halpik 1984: 280-320) per risolvere i quali è stata necessaria l'elaborazione di saperi e pratiche speciali. Si pensi ad esempio alla necessità di identificare la rotta, trovare la posizione, evitare la collisione con gli 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 che vanno dalla più semplice zattera agli apparecchi per la respirazione, fino ai più moderni transatlantici. Alle carenze della natura, l'uomo supplisce con la cultura.

Risulta perciò evidente che le barche, insieme al loro armamento, sono costruite con tutta una serie di accorgimenti per far fronte a tutti questi problemi e sono dunque un prodotto della cultura marinara, e, a loro volta, testimoni di cultura. Tutte le nostre barche tradizionali di legno, se interrogate, hanno storie da raccontare, e queste storie sono storie di uomini, delle loro relazioni col mare e fra loro. Sono storie di cultura marinara.

Per conoscere le barche bisogna frequentare chi le usa e chi le costruisce. Possiamo identificare tre luoghi antropologici della vita delle barche tradizionali: 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 tradizionalmente con l'aiuto della vela rubavano la forza del vento.

Partirei da chi le usa. Si tratti di pescatori o di regatanti, usare una barca è un fatto antropologico, perché navigare a vela significa, come osserva lo studioso di cultura ma-

teriale Jean-Pierre Warnier, negoziare “senza sosta un compromesso fra le onde, la rotta e i salti del vento, facendo corpo” col proprio battello. “La sintesi corporale - continua lo studioso - si dilata fino a inglobare il timone, lo scafo e le vele e a coordinare la loro dinamica in permanenza. In modo meccanico, automatico, senza rifletterci sopra, il buon timoniere anticipa l’impatto dell’onda e prepara la sua correzione prima che il battello devii dalla sua rotta... Egli sente la pressione dell’acqua sul timone e percepisce esattamente dove deve fermarsi. Sente il vento che ‘rifiuta’ e anticipa sulla raffica che si annuncia” (Warnier 2005: 14-15).

L’arte della navigazione è un fatto umano che si fonda sul sistema corpo-barca, dove la barca diventa una sorta di protesi per far fronte ad un ambiente innaturale per l’uomo, com’è appunto il mare. Avere esperienza di mare significa raggiungere questo automatismo corporale che non è natura, ma è abilità corporea acquisita.

Lo scrittore francese Victor Hugo, nel suo bel romanzo *Les travailleurs de la mer* (1866), scrive che “il mare è una grande scuola. Esso forgia l’uomo”, un’affermazione che può includere l’abilità corporea, ma va anche oltre, a indicare atteggiamenti e disposizioni nei confronti della natura e degli altri uomini attribuibili alla gente di mare.

Quanto ai porti, là dove vediamo delle barche dobbiamo pensare ad un’arte del navigare. I porti sono dunque luoghi antropologici, luoghi di cultura. E nei porti, più che altrove c’è incontro, scambio di pratiche e di saperi. Essi sono anche luoghi sacralizzati, nelle occasioni del battesimo delle barche, nonché della socialità e della condivisione con il varo e la festa che ne consegue.

Al profano che osserva le barche nei porti sfugge una serie di dimensioni importanti. Visitare i porti conoscendo a fondo le barche è un’esperienza stimolante che dovremmo estendere ai visitatori, insegnare ai bambini.

Nei porti mediterranei a prima vista le tradizionali barche di legno sembrano uguali, ma ad uno sguardo più attento ognuna di loro è unica. Un fatto che emerge con chiarezza quando si frequentano i cantieri di costruzione. Perché i porti rimandano ai cantieri, all’arte di costruire.

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. Bisogna, in primo luogo, comprendere il senso della barca in quanto opera della mano. Il filosofo tedesco Heidegger scriveva: “l’opera della mano è più ricca di quanto siamo disposti a credere usualmente. La mano non soltanto afferra e prende... la mano porge e riceve, e non soltanto le cose ma anche porge se stessa nell’altra mano. La mano regge... due mani si congiungono quando questo gesto dell’uomo deve condurre alla grande semplicità. Tutto ciò è la mano e il lavoro della mano. In esso poggia ciò... che chiamiamo... mestiere... Ogni movimento della mano in ciascuna delle

sue opere si compie attraverso l'elemento del pensiero... Ogni opera della mano poggia sul pensiero". La barca è dunque opera della mano che poggia sul pensiero del maestro d'ascia, sulla sua abilità e creatività. L'antropologo Giulio Angioni, con il suo libro *Il sapere della mano* (1986), sottolinea con forza la necessità e la rilevanza antropologica di esplorare la varietà, i modi e le forme di trasmissione dei saperi.

Cercare di avvicinarsi a questo sapere è un'avventura alla Sherlock Holmes. Come ha scritto lo storico inglese Frederic Lane, che si è occupato della marineria di Venezia, i mastri d'ascia fecero segreto della loro arte. Non mancano documenti nel merito e studiosi e storici della navigazione se ne sono occupati, ma questi studi di documenti, (come ad esempio la nota *Instructione sul modo di fabricare galere* del maestro veneziano Teodoro de Nicolò, risalente alla metà del '500), sono limitati dal fatto che nelle descrizioni delle pratiche progettuali o manuali molte cose sono date per scontate e quindi si possono costruire ipotesi sui sistemi di progettazione delle barche, ma non certezze. Può estendersi al Mediterraneo quanto osservato da Viola, in riferimento all'area adriatica: "... non si è ancora giunti ad elaborare una storia dell'evoluzione della tecnica cantieristica in area adriatica che prenda le mosse dall'uomo e non dall'oggetto... sarebbe dunque necessario ripercorrere l'intero arco della evoluzione cantieristica non più guardando esclusivamente ai pur sempre straordinari prodotti della marineria adriatica, ormai ben noti, ma agli uomini che li produssero, poiché solo seguendo da vicino il cammino di generazioni di mastri d'ascia, ricostruendo dove possibile, i meccanismi che regolavano la trasmissione del sapere tecnico, le tipologie di attrezzi impiegati, e tutti quegli aspetti storici, economici, politici, sociali che ne influenzarono l'attività, potremo tentare di far luce sul loro mistero" (1990: 76).

Non è senza rilevanza il fatto che i mastri d'ascia non volessero rivelare i loro sistemi di costruzione. Sappiamo dalla ricerca etnografica che i mastri d'ascia, al momento di progettare, mandavano gli apprendisti "a prendere acqua" e nell'ambito della ricerca storica sono documentate le norme giuridiche e corporative di tutela territoriale delle tecniche di costruzione e di controllo sulla trasmissione del sapere: a Venezia ai mastri d'ascia e calafati era vietato espatriare e costruire barche per forestieri, mentre l'apprendimento dell'arte era consentito quasi esclusivamente ai figli dei mastri, che potevano acquisire un riconoscimento di specializzazione dopo un periodo di otto anni di apprendistato (Viola 1990: 74). E tuttavia ciò che mi sembra interessante è la diffusione di questo sapere nei cantieri del Mediterraneo, che appare condiviso nei principi essenziali, mentre ogni maestro d'ascia mostra degli accorgimenti, delle astuzie sue, speciali, acquisite nell'ambito della tradizione familiare o frutto della sua creatività personale.

Occuparsi di barche significa dunque guardare le cose dal mare, un mare che nel caso del Mediterraneo è luogo di relazioni e di scambi, così che nel corso della storia possiamo pensare ad una dimensione culturale della specializzazione lavorativa marinara che presenta sia somiglianze dovute appunto alle comunicazioni e agli scambi, sia differenze e specificità locali.

Il Mediterraneo, ha scritto lo storico Fernand Braudel, “non è un mare, ma una successione di pianure liquide, comunicanti per mezzo di porte più o meno larghe. Nei due grandi bacini orientale e occidentale del Mediterraneo, si individuano così, tra le masse continentali diversamente avanzate, tutta una serie di mari stretti. Ciascuno di questi mondi particolari ha propri caratteri, tipi di battelli, usanze, leggi storiche; i più piccoli, di regola generale, sono i più ricchi di significato e di valore storico quasi che l'uomo abbia occupato anzitutto i mediterranei di dimensioni ristrette. Ancor oggi conservano le loro vite locali, tanto più pittoresche in quanto sopravvive l'uso degli antichi velieri da carico e delle arcaiche barche da pesca” (1976:102). Si tratta di considerazioni storicamente datate. Oggi gran parte di queste barche sopravvive grazie all'interesse e alla passione per la vela latina e 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. Nelle loro caratteristiche d'uso, di forma e di stile possono essere identificate come 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 (Mondardini 1990). In questo senso le barche possono essere assunte come testimoni di cultura e oggetti di memoria. La Sardegna ha un posto di rilievo in questo contesto. L'estate turistica fruisce oggi di numerose iniziative in cui le barche locali sono protagoniste

5.1 La tradizione alieutica della Sardegna nel contesto mediterraneo

Rispetto al passato c'è uno stereotipo che va rivisitato. Si dice che i sardi hanno voltato le spalle al mare, che il mare lo temono, e così via. Ma gli studi di storia antica e moderna mostrano che le coste sarde sono sempre state coinvolte in attività marinare e dunque gli approdi sardi vanno osservati in una dimensione mediterranea. Così la cultura marinara in Sardegna si situa nel Mediterraneo con una sua specificità locale. E questo emerge efficacemente osservando la varietà delle barche, già barche da lavoro per i pescatori, i cui modelli, forme e dimensioni suggeriscono anche le direzioni migratorie nell'isola. Perché, va detto, 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 isolate 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.

I documenti d'archivio analizzati non aiutano molto nella definizione delle forme e dei saperi legati alla costruzione delle barche, ma confermano la dimensione mediterranea del mondo marinaro locale.

La ricerca d'archivio si è concentrata sull'esame della documentazione (Atti Notarili, Ordinanze, Dispacci, Lettere), presente, in massima parte, nell'Archivio di Stato di Sassari e in quello del Comune di Alghero e, in misura minore, nell'Archivio Storico del Comune di Sassari.

Poiché gli atti riguardanti la cultura marinara sono abbastanza numerosi si è deciso, dopo una prima presa di contatto, di fare uno spoglio campione mirato all'oggetto della ricerca, prendendo in considerazione innanzi tutto gli strumenti notarili riguardanti Alghero, depositati presso l'Archivio di Stato di Sassari, per proseguire poi all'esame della documentazione dell'Archivio Storico del Comune di Alghero e di quello del Comune di Sassari. All'interno dei documenti le barche, presenti spesso anche con i loro nomi, le loro dimensioni, le loro attrezzature, sono apparse a pieno titolo testimoni della cultura del mare, in quanto risultato di rapporti economici, sociali e culturali tipici (Mondardini 1993). Attraverso l'analisi delle carte la vasta gamma delle imbarcazioni, in parte ancora presente nella marineria contemporanea (paranzello, tartana, mistico, brigantino, feluca, caravella, gondola, sciabecco, pinco, leuto), appare, quasi sempre, nei documenti di natura economica e giuridica come i contratti di lavoro o di compravendita, alcuni dei quali vengono qui riportati sinteticamente a titolo indicativo e rappresentativo delle tipologie documentarie.

Dallo studio delle fonti è apparso evidente come il mondo artigianale dei pescatori fosse, all'epoca, marginale rispetto alla realtà storica e socio-economica dominante: la presenza dello specifico "pesca artigianale" è risultata, dagli atti considerati, quasi inesistente. Naturalmente questa assenza non è casuale. Poiché sono state prese in esame carte notarili, tale lacuna documentaria fa pensare che tra i pescatori fosse in uso fare dei

contratti prevalentemente verbali e che il loro peso socio-economico fosse secondario rispetto a quello di altri settori dell'economia locale di quel periodo.

Solamente due contratti, fra quelli visti nell'Archivio di Stato di Sassari, riguardano la pesca e la vendita del pesce. Uno risale all'anno 1803 e riguarda la ratificazione di un contratto fra il negoziante Giovanni Cabigiosu di Sassari e il padrone Biagio Giacomino di Napoli. Il Biagio e i suoi marinai si impegnano a pescare con la loro feluca nel mare di Monte Girato e a consegnare il pescato al Cabigiosu secondo il prezzo convenuto (A. C. SS. , in A. S. SS., Notaio Canu S. , B. n. 1, A3, C. 216, a. 1803). L'altro risale all'anno 1880. Si tratta in questo caso di un contratto "giurato e segnato" dai padroni napoletani Aniello, Antonio Basso e Pietro Pinna sassaresi. Da esso risulta che il Pinna darà agli altri contraenti 200 scudi per caparra, cioè per il prezzo di tutto il pesce pescato sino al Sabato Santo dell'anno 1881, "con la clausola di non cederne ad altri" (A.C. SS. in A: S. SS. , Notaio Canu S. , B. n. 1, A3, C. 121, a. 1880).

Pochissime altre volte compare, nella documentazione presa in esame, la presenza di pescatori. Non vi è traccia, inoltre, nelle fonti, delle tecniche di costruzione dei natanti. Ciò non deve meravigliare in quanto i maestri d'ascia, soprattutto in passato, tenevano segreta la loro arte, tramandandola solo di padre in figlio. Così se è possibile, come è già stato messo in evidenza, conoscere il tipo delle barche prodotte e i contratti che ne regolavano le vendite, rimangono oscure le modalità di costruzione che si basavano, come sappiamo, non su elaborazione di progetti, ma su tecniche acquisite dentro i cantieri "guardando e facendo". Quale esempio di contratto di costruzione di barca ricordiamo il documento abbinato all'atto di vendita, entrambi presenti nella schedatura allegata, di un brigantino costruito a Genova dal maestro Bernardo Airollo, "capo d'opra" , per conto del padrone Antonio Falca; si tratta di un "bergantino di lunghezza di palmi 70, di larghezza palmi 22 e palmi 10 di altezza, compresa la batteria, di buoni legnami e ben costruito, (...), per il suo giusto prezzo di lire 6500, moneta di Genova corrente". Nell'atto "si obbliga lo stesso capo d'opra di dare lo stesso bergantino franco da difetti, bene calatafato ed impeciato, abile alla navigazione, secondo stile e consuetudine del presente luogo. Il medesimo Padron Antonio Falca avrà solo l'obbligo di pagare quei ferramenti grossi di coperta".

Nell'Archivio storico del Comune di Alghero sono presenti varie tipologie documentarie che vanno dalle Ordinanze, ai Dispacci, alle Lettere. Il loro contenuto avvalorava e conferma quanto più sopra detto a proposito della scarsa rilevanza economica e della situazione di povertà della categoria sociale dei pescatori. Tale condizione di disagio è chiaramente documentata dalle lettere di Don Bartolomeo Crespo del 25 Aprile 1705 in cui alcuni pescatori chiedono il permesso di potersi spostare in altri mari per pescare "non potendo più vivere in questi" (A. S. C. A. , Arm. A, Cart. 2, Fasc. 30, Pezzo 1, a.

1705) e dalla lettera del Comune del Consiglio di Alghero risalente al 25 Novembre 1777 da cui risulta che i pescatori algheresi avevano l'obbligo di pagare una tassa del 20% sul pescato, obbligo che invece non avevano i pescatori napoletani i quali, così, potevano vendere il pesce a prezzi concorrenziali. Poiché tutto ciò danneggiava ulteriormente la loro economia, essi chiedevano la sospensione della tassa (A. S. C. A. , Arm. A, Palch. 1, Cart. 5, Fasc. 35, a. 1774). A questa lettera seguiva un dispaccio di S. E. il Conte di Lascaris datato 6-2-1778, con cui si sospendeva il diritto del 20% come richiesto nella supplica (A. S. C. A. , Scaf. D, Piano 56, a. 1778). Significativi, a proposito delle vessazioni fiscali cui erano sottoposti i pescatori locali, sono anche i quaderni dei conti dei pagamenti della gabella del pesce relativi agli anni 1802-1814 (A. S. C. A. , Scaf. D, Piano 56, aa. 1802-1814).

La documentazione è invece ricca in entrambi gli archivi esaminati per ciò che riguarda i pescatori di corallo o “padroni corallatori”. I pescatori di corallo erano tutti forestieri, liguri, francesi, corsi o napoletani e si recavano ad Alghero per organizzare la pesca attraverso il finanziamento ottenuto dai “negozianti” locali per le spese relative, come l'acquisto delle attrezzature e delle vettovaglie quali “spago, funi, provviste e spese diverse”(A. S. SS. , Notaio Canu S., Fila H., Palch. 32-33, Busta n. 2, A3 bis, a. 1803). Da Alghero poi, una volta equipaggiate e organizzate, le feluche o gondole corallatrici prendevano il largo alla volta della Galita, nei mari di “Barbaria”, ovvero nei pressi della Tunisia. Qua si effettuava la pesca vera e propria al termine della quale, una volta venduto il corallo a Livorno o a Napoli, i padroni di barca ritornavano ad Alghero e restituivano il prestito, maggiorato di un certo interesse, ai finanziatori algheresi secondo clausole collaudate e stabilite nei contratti. Interessante a riguardo è l’atto di società giurato e segnato” fra i padroni Giovanni Frulio, Antonio Mamberti e “dippiù bonifacinchì” di cui citiamo le seguenti clausole: Se dovesse accadere a qualcuno dei padroni corallatori qualche disgrazia in mare o naufragio o schiavitù, il danno sarà particolare e non della società. Nel caso, che Iddio non permetta, fossero i predetti Padroni Napolitani perseguitati e scacciati dai mari della Galita dai bastimenti barbareschi, resteranno questi in codesti mari in sino a terminare la stagione (A. S. SS., Notaio Canu S., Fila H, Palch. 32-33, Busta n. 2, a. 1802).

Altri documenti evidenziano, con dovizia di particolari, il così detto, “uso mercantile” che teneva conto del “rischio di mare”. Ne è esempio l'atto debitorio “giurato e segnato” dai padroni fratelli Accardo in favore del negoziante Carmine Vitelli e figli in cui appare, fra le altre, la seguente clausola: I Vitelli non vogliono correre il rischio marittimo in Barbaria per tutta la somma di scudi 425, ma solo per la somma di scudi 300 e quindi si è convenuto di pagare loro il cambio del 15% sopra la suddetta somma, corrispondente a “pezze 345 da otto reali moneta di Livorno” che i fratelli Accardo paghe-

ranno otto giorni dopo il loro “salvo arrivo”. Per gli altri 125 scudi sardi, per i quali i Vitelli hanno corso il rischio, questi dovranno ricevere solo un interesse del 10%, corrispondenti a “pezze 137 e 10 soldi da otto reali”. Come ipoteca di quest'ultima somma verrà lasciata dagli Accardo ai Vitelli una cassetta di corallo “assortito greggio pescato in questi mari” (A. S. SS., Notaio Canu S., Fila H, Palch. 32-33, Busta n. 2, a. 1803). Si fa riferimento qua a quel “risico maris” con cui si concedeva un prestito di denaro destinato a passare il mare, la cui restituzione era a tutto carico del debitore.

Nell'archivio storico del Comune di Alghero è anche presente, allegato al libro dei conti, un registro con il numero delle barche coralline che hanno toccato il porto in anni diversi (A. S. C. A. , Scaf. D, Piano 71, Fald. 15, Fasc. 5, Pezzo 1, a. 1819). La presenza di tali barche nel porto di Alghero ha una notevole rilevanza economica in quanto esse dovevano pagare un diritto di ancoraggio che andava ad arricchire la cosiddetta “cassa del corallo”, da cui venivano fatti “vari pagamenti” (A. S. C. A., Arm. A, Palch. 1, Cart. 3, Fasc. 25, a. 1691). Da un libro dei conti risalente al 1818 si desume infatti che con i soldi versati nella cassa del corallo venivano finanziati diversi lavori, quali quelli effettuati nella Cattedrale e anche le spese per le feste (A. S. C. A., Scaf. D., Piano 71, Palch. D-15, Fasc. 5, a. 1820) e per la cappella musicale (A. S. C. A., Reg. n. 116, aa. 1830-1834).

L'economia del luogo, era basata in larga parte, quindi, sui prestiti fatti ai “corallatori” ma anche sulla vendita e sull'acquisto di barche sempre da parte di commercianti, i cui nomi appaiono ricorrenti (Vitelli, Ballero, Podestà, Picinelli, Rossi). Attorno ai natanti si era infatti sviluppato un vero e proprio giro d'affari, che vedeva come protagonisti persone estranee alla marineria, cioè elementi locali che compravano e rivendevano le imbarcazioni che, per motivi economici e pratici (mancanza di fondi, pericolosità dei mari, paura che le barche venissero predate in azioni di guerra) i loro padroni erano costretti a vendere (A. S. SS., Notaio Canu S., Busta A 3, n. 110, Cart. 50, a. 1789).

A questa documentazione va aggiunto un atto legislativo che costituisce le “Ordinaciones subra su exerciciu de s'arte de corallaie”, risalenti al 12 Settembre del 1555, emanate dal podestà e giudice ordinario di Sassari Giovanni Canu, che appartengono all'Archivio Storico del Comune di Sassari, custodito nell'Archivio di Stato della stessa città. E' scritto in volgare logudorese, fatto importante in quanto ci indica la partecipazione dei Sardi, all'epoca, alla pesca del corallo, contraddicendo quanti hanno parlato di disinteresse degli isolani per tale pesca. In esso si stabilivano esattamente le regole del donativo da pagare da parte delle varie figure professionali. E in particolare venivano precisate le quote del corallo, più o meno invariate rispetto a quelle attuali, da dividersi tra commerciante, barca, poppiere e meger (marinaio di mezzo), secondo un criterio progressivo determinato in base alla quantità del prodotto pescato. Come è apparso an-

che negli atti riportati precedentemente, la figura del mercante o come veniva definito “negoziante”, aveva un posto di rilievo nell’economia di pesca che, per ciò che riguardava i corallari sassaresi, si poteva svolgere solo nei dintorni dell’Asinara, del Canale e di “Monte Iradu” (A. S. C. SS., in A. S. SS., Libro delle Ordinazioni comunali, 1459-1585, Tomo 3, anno 1555, 12 Settembre, Foglio 190).

Dal punto di vista etnografico 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). Ciò che colpisce, al primo sguardo, è la varietà delle loro dimensioni, dei loro colori e della loro attrezzatura, e poi, ad uno sguardo più attento, la singolarità di alcuni particolari in barche apparentemente simili, l'originalità di alcuni accorgimenti, i criteri di identificazione e designazione - quello ufficiale costituito dal numero di matricola che indica l'appartenenza al Compartimento marittimo, e quello, privato e comunitario che evoca nomi di santi o di donna - che rimandano a campi semantici plurimi della vita delle barche. Uno di questi, particolarmente ricco, è quello magico-religioso, segnato da pratiche e rituali peculiari, basti pensare al battesimo della barca, una cerimonia simile a quella con cui si battezza un bambino.

Ma la vera conoscenza delle barche, come s’è detto, inizia con la frequentazione di chi le usa e di chi le costruisce. Una frequentazione difficile per una donna: gli spazi dei porti pescherecci così come i cantieri di costruzione, sono spazi rigidamente maschili. E tuttavia sono riuscita a portare avanti una ricerca sulle barche a più riprese, a partire dal 1986, frequentando maestri d’ascia e pescatori proprietari di barche, nel Compartimento marittimo di Porto Torres.

Si può assumere questa ricerca, nelle sue prime fasi (di cui riferisco nelle pubblicazioni 1990; 1997) come uno sguardo antropologico sulla tradizione alieutica. Un’assunzione che richiede alcune precisazioni. In primo luogo, come già espresso altrove (2000: 16-17) considero la tradizione non una sostanza statica, consistente in regole e prescrizioni trasmesse di generazione in generazione, quanto piuttosto un processo dinamico che incorpora saperi e pratiche apprese, insieme a invenzioni creative e innovazioni personali o di gruppo. Questa assunzione teorica viene puntualmente confermata dalla ricerca, che mostra la pratica alieutica in trasformazione nel tempo e nei luoghi, dove l’eredità dei saperi viene interpretata, rivisitata e innovata dai soggetti coinvolti. Ma di tradizione si può parlare se si considerano i cambiamenti e le rappresentazioni di oggi. Le barche da me analizzate allora erano barche da lavoro, barche da pesca, mentre oggi gran parte di esse sono barche da diporto, usate per il tempo libero. Nei cantieri i maestri d’ascia costruivano barche da pesca e anche barche da diporto, ma avevano appreso l’arte attraverso un lungo apprendistato nel cantiere stesso, assumendo il titolo in uno spazio artigiano piuttosto che istituzionale. Oggi, sia da parte dei giovani carpentieri-

ri abilitati istituzionalmente che di alcuni ingegneri navali, c'è un riandare consapevole alla tradizione, uno studio di essa che spesso si trasforma in vero e proprio culto⁵.

5.1.1 Documenti d'archivio

Scheda n. 1

Sede di conservazione: A. S. SS.

Fondo: Atti notarili, originali, Tappa di Alghero

Notaio: Fattaccio A. M.

Fascicolo: C 13-13V

Tipologia: Ratifica di vendita

Periodo: 26 Marzo 1836

Contenuto: La vedova Bruno fa una ratifica, a favore del "Patron" Nicola Aniello Lombardi, di vendita di un *barco*, ossia di un *paranzello* denominato *La Vergine del Carmine*, di tonnellate nove, dodici novantaquattresimi assieme agli attrezzi necessari per la navigazione, per il prezzo di scudi sardi settanta. Specifica che vende il barco in quanto non lo può "governare come donna".

Scheda n. 2

Sede di conservazione: A. S. SS.

Fondo: Atti notarili, Originali, Tappa di Alghero

Notaio: Canu S.

Busta: n. 2

Fascicolo: A4

Tipologia: Atto di vendita

Periodo: 12 luglio 1805

Contenuto: Atto di vendita di una *tartana*, denominata *Reverendissima Concezione*, "coi suoi attrezzi in prezzo di scudi settecento sardi", di portata 1200 cantari circa. Viene venduta dal proprietario Vitelli, negoziante, al Padrone napoletano Racquolo "per mancanza di marinai e per le presenti critiche circostanze di guerra".

Scheda n. 3

Sede di conservazione: A. S. SS.

Fondo: Atti notarili, Originali, Tappa di Alghero

Notaio: Canu S.

Busta: n. 2

Fascicolo: A4

Tipologia: Atto di vendita

Periodo: 13 Gennaio 1807

Contenuto: Atto di vendita di un *mistico* attrezzato per la navigazione, di portata cantari ottocentocinquanta, denominato *Santa Rosa*, che il proprietario, Nicolò Agatta di Cagliari, tie-

⁵ Una considerazione che può essere facilmente verificata se si mettono a confronto le interviste condotte coi maestri d'ascia del passato con quelle dei giovani maestri d'ascia di oggi, vedi infra.

ne ancorato nel porto di Alghero e che vende per cinquecento scudi sardi al negoziante Perrella di Alghero, non potendo farlo navigare a causa della guerra.

Scheda n. 4

Sede di conservazione: A. S. SS.

Fondo: Atti notarili, Originali, Tappa di Alghero

Notaio: Canu S.

Busta: n. 2

Fascicolo: A3 bis

Tipologia: Atto di convenio e società

Periodo: 8 giugno 1802

Contenuto: L'atto, già riportato in buona parte all'interno della presentazione, è un esempio preciso delle varie clausole che le parti contraenti dovevano rispettare, non solo a causa del "risico maris", ma anche per la pericolosità dei tempi e dei luoghi in cui si svolgeva la pesca del corallo.

Scheda n. 5.

Sede di conservazione: A. S. SS.

Fondo: Atti notarili, Originali, Tappa di Alghero

Notaio: Canu S.

Busta: n. 2

Fascicolo: A3 bis

Tipologia: Mandato di procura

Periodo: 12 luglio 1802

Contenuto: Il capitano Giovanni Frulio, capo squadra di quattro *feluche corallatrici* che ha mandato nella Galita in Barbaria per la pesca del corallo, essendo dovuto ritornare ad Alghero "per suoi affari", e avendo affidato le *feluche* a due padroni di barca che dovevano fare rientro a Napoli, non avendo egli la possibilità di andare a riprendere le barche e il corallo pescato, nomina un procuratore perché i "suddetti padroni" portino ad Alghero le feluche con il corallo pescato così come era stato convenuto.

Scheda n. 6

Sede di conservazione: A. S. SS.

Fondo: Atti notarili, Tappa di Alghero

Notaio: Canu S.

Busta: n. 2

Fascicolo: A3 bis

Tipologia: Atto di vendita

Periodo: 4 Gennaio 1803

Contenuto: Si tratta di un atto di vendita di un *brigantino*, denominato *La Concezione*, di portata cant. 1500, libbre 100, Pabillone Ligure, costruito il 3 Luglio 1802. Il documento è proposto in maniera più completa nella presentazione assieme al contratto per la costruzione del *brigantino*.

Scheda n. 7

Sede di conservazione: A. S. SS.

Fondo: Atti notarili, Tappa di Alghero

Notaio: Canu S.

Busta: n. 2

Fascicolo: A3 bis

Tipologia: Atto di convenio

Periodo: 20 Maggio 1803

Contenuto: Il “Padron” Accardo cede la sua “*filucca* ed equipaggio, munita degli attrezzi necessari”, al “Padron” Matteo Varsi, da cui sarà comandata con “Paviglione Francese”. L’armamento della *filuca* è costituito da “spago, funi, provviste e spese diverse”.

Scheda n. 8

Sede di conservazione: A. S. SS.

Fondo: Atti notarili, Tappa di Alghero

Notaio: Canu S.

Busta: n. 2

Fascicolo: A3 bis

Tipologia: Atto di ratificazione di vendita

Periodo: 28 Giugno 1803

Contenuto: Il vice console spagnolo Luigi Podestà, avendo dato ampia facoltà di vendere uno *sciabecco*, nominato *La Beata Catalina Tamara*, di portata cant. 1500, al “Padron” Antonio Falca genovese, ne ratifica la vendita.

Scheda n. 9

Sede di conservazione: A. S. SS.

Fondo: Atti notarili, Tappa di Alghero

Notaio: Fattaccio A. M.

Volume: n. 4

Fascicolo: C 413-414

Tipologia: Strumento di vendita

Periodo: 16 Maggio 1845

Contenuto : Atto di vendita di un *battello*, denominato *San Michele*, di bandiera sarda, di tonnellate cinque e centimetri dieci, con tutti gli attrezzi “al medesimo inerenti”.

Scheda n. 10

Sede di conservazione: A. S. SS.

Fondo: Atti notarili, Tappa di Alghero

Notaio: Canu S.

Fasciolo: A3 bis

Tipologia: Atto declaratorio di debito

Periodo: 23 settembre 1803

Contenuto: Si tratta di un atto in cui tre padroni di barca, riuniti in società per fare la pesca del corallo in Barbaria con le loro tre *gondole corallatrici*, dichiarano di aver avuto in prestito, dai negozianti di Alghero Picinelli e Rossi, la somma di scudi sardi trecentodieci, più la somma di scudi sardi seicentosessanta prestati precedentemente, maggiorati del 20% per il rischio di mare.

Scheda n. 11

Sede di Conservazione: A. S. SS.

Fondo: Atti notarili, Tappa di Alghero

Notaio: Canu S.

Fascicolo: A3 bis

Tipologia: Atto di vendita

Periodo: 15 Novembre 1803

Contenuto: Tre capitani francesi, non potendo commerciare per mancanza di marinai e di fondi con le loro tre *gondole*, denominate, rispettivamente, *I due fratelli*, “di portata cantara duecento”, *San Giuseppe*, “di portata cantara centocinquanta”, *San Pietro*, “di portata cantara centocinquanta”, ben attrezzate per la navigazione, decidono di venderle al signor Perella, algherese, al prezzo di scudi sardi trecento.

Scheda n. 12

Sede di conservazione: A.S. SS.

Fondo: Atti notarili, Tappa Di Alghero

Notaio: Canu S.

Fascicolo: A3 bis

Tipologia: Atto di vendita

Periodo: 10 Dicembre 1803

Contenuto: Il Padrone Solaro di Rapallo, Riviera di Genova, “abbisognando di certa somma di danaro (...) per la manutenzione di sé e suo equipaggio”, vende la sua *gondola*, denominata *La Madonna di Monte Allegro*, “di portata di cantara centosessanta” e i suoi attrezzi al Vitelli per trecento scudi sardi.

Scheda n. 13

Sede di conservazione: A. S. SS.

Fondo: Atti notarili, Tappa di Alghero

Notaio: Canu S.

Fascicolo: A3 bis

Tipologia: Atto di compera

Periodo: 29 Dicembre 1803

Contenuto: Un capitano inglese (nome illeggibile) vende una *tartana*, “predata dai nemici della bandiera inglese”, ancorata a Porto Conte, “chiamata” *L' Erone della città*, di portata cantara 1300, al prezzo di pezzi duri quattrocentocinquanta di Spagna al capitano Capuano.

Scheda n. 14

Sede di conservazione: A. S. SS.

Fondo: Atti notarili, Tappa di Alghero

Notaio: Canu S.

Fascicolo: A3 bis

Tipologia: Atto di vendita

Periodo: 23 Febbraio 1804

Contenuto: Girolamo Basso dell'isola di Carloforte vende un *pinco*, di nome *Nostra Signora della Misericordia*, attrezzato per la navigazione, “di portata cantara ottocento”, al negoziante Francesco Ibba di Bosa, “non potendo per mancanza di fondi equipaggiare e negoziare con la suddetta imbarcazione”.

Scheda n. 15

Sede di conservazione: A. S. SS.

Fondo: Atti notarili, Tappa di Alghero

Notaio: Canu S.

Fascicolo: A3 bis

Tipologia: Atto di vendita

Periodo: 4 Marzo 1804

Contenuto: Il negoziante Francesco Ferraris, non avendo trovato ad Alghero un numero sufficiente di marinai per farlo navigare, vende un *leuto*, ancorato nel porto di Alghero, denominato *La Madonna del Rosario*, di “portata cantara millecinquecento circa”, attrezzato per la navigazione, per ottocento scudi sardi, al vecchio padrone Bernardo Baffigo, romano.

Scheda n.16

Sede di conservazione: A. S. SS.

Fondo: Atti notarili, Tappa di Alghero

Notaio: Canu S.

Fascicolo: A3 bis

Tipologia: Atto debitorio e di società

Periodo: 8 Aprile 1805

Contenuto: Da una parte il negoziante Saverio di Rosas e dall'altra Gennaro Palomba e Giuseppe Gentile, che si trovano ad Alghero col loro equipaggio e con le loro *feluche* “di bandiera francese”, denominate rispettivamente *San Giuseppe* e *La Madonna del Principio*, firmano un patto di società, avendo dato al negoziante Palomba la somma di quattrocento scudi sardi e al Gentile la somma di duecento scudi, “sempre di moneta sarda”. Seguono le clausole.

Scheda n.17

Sede di conservazione: A. S. SS.

Fondo: Atti notarili, Tappa di Alghero

Busta: n. 1

Fascicolo: A3

Tipologia: Atto di vendita

Periodo: 20 Maggio 1789

Contenuto: Vendita, da parte del padrone Giuseppe Alziatore della Repubblica Ligure al negoziante Girolamo Luigi Ballero, di una *brigantina* che si trova nei mari dell'Asinara, denominata *La Satissima Concezione e San Michele*, ben attrezzata e dotata, “di cantara mille once, lunga Palmi settantuno, larga Palmi venti e mezzo, alta Palmi nove e mezzo, per quattromila lire sarde. Al documento è allegata la nota degli attrezzi qui riportata.

Nota degli attrezzi:

N. 4 *ghumine*, due di cantara 9 ognuna, di anni due, una di cantara 5, nuova e l'altra di cantara 8, vecchia.

N. tre *tele* “*lattine*”, cioè *trinchetto* e *mezzana* nuova di primo viaggio e *maestra* di due anni.

N. 1 *Lattinotta*, ossia vela piccola dell'albero di maestra, usata.

N. 1 *Trego di prora* simile.

N. 1 *Trego di maestra* un poco più usato.

N. 2 Cannoni da tre cantara, n. 50 Balle.

N. 4 Pedrieri con numero 14 Boette.

N. 16 Fucili.
Cordaggi minuti, cantara 4.
N. 3 Alberi co' suoi Guarnimenti e Antenne e Pennoni.
N. 1 Pette da acqua.
N. 8 Barrili d'acqua.
N. 2 caldari di rame ed altri attrezzi di cucina.
Mezzo cantaro Polvere.

Archivio Storico del Comune di Alghero

Scheda n. 18

Sede di conservazione: A. S. C. A.

Collocazione: Arm. A, Cart. 2, Fasc. 30, Pezzo 1

Tipologia: Lettera

Periodo: 25 Aprile 1705

Contenuto: Nelle lettere di Don Bartolomeo Crespo i pescatori chiedono di potersi spostare dai mari loro pertinenti per la pesca, "non potendo più vivere in questi".

Scheda n. 19

Sede di conservazione: A. S. C. A.

Collocazione: Arm. A, Palch. 1, Cart. 5, Fasc. 35

Tipologia: Supplica

Periodo: 25 Novembre 1774

Contenuto: In questa lettera del Consiglio del Comune di Alghero i pescatori algheresi chiedono che venga abolita la tassa de 20% sul pescato, tassa che invece non sono obbligati a pagare i pescatori napoletani.

Scheda n. 20

Sede di conservazione: A. S. C. A.

Collocazione: Scaf. D, Piano 56

Tipologia: Dispaccio

Periodo: 1778

Contenuto: Con dispaccio del Conte di Lascaris si dà ordine di sospendere il "dritto" del 20% sul pesce, così come richiesto nella supplica.

Scheda n. 21

Sede di conservazione: A. S. C. A.

Collocazione: Arm. A, palch. 1, Cart. 3, Fasc. 17, Pezzo 1

Tipologia: Lettera

Periodo: 24 Febbraio 1714

Contenuto: Antonio Candia comunica che le sue *feluche napoletane*, essendosi rifugiate durante la pesca del corallo nel golfo di Bosa, sono stati costretti dai Consiglieri di quel luogo a pagare il diritto di pesca che pagavano ad Alghero.

Scheda n.22

Sede di conservazione: A. S. C. A.

Collocazione: Arm. D, Palch. 81

Tipologia: Lettera

Periodo: 6 Novembre 1727

Contenuto: In questa lettera, scritta in lingua castigliana, il Consiglio chiede che le barche corallatrici, che pescano dal punto detto Capo di Napoli fino all'Asinara, paghino il pescaggio ad Alghero, secondo i privilegi concessi dai Sovrani d' Aragona.

Scheda n. 23

Sede di conservazione: A. S. C. A.

Collocazione: Scaf. D, Piano 71, Fald. 15, Fasc. 5, Pezzo 1

Tipologia: Libro di Cassa Civica. Cassa "corallo"

Periodo: 1819

Contenuto: Elenchi numerici delle barche coralline che hanno toccato il porto di Alghero, e dunque hanno pagato il diritto di ancoraggio, tra il 1793 e il 1822.

Scheda n. 24

Sede di conservazione: A. S. C. A.

Collocazione: Scaf. D, Piano 61, Fald. 29, Fasc. 10

Tipologia: Pratica di ricorso

Periodo: Aprile-Agosto 1851

Contenuto: Ricorso di G. Melarco per il rifiuto, da parte del responsabile dell'amministrazione dei boschi, del permesso di tagliare, in base ai diritti che vantava la città di Alghero, dodici piante nei boschi di Villanova Monteleone per la costruzione di una barca.

Scheda n. 25

Sede di conservazione: A. S. C. A. in A. S. SS.

Collocazione: Tomo 3, Foglio 199

Tipologia: Ordinazioni comunali

Periodo: 12 Settembre 1555

Contenuto: L'Atto legislativo, *Ordinaciones subra su exerciciu de s'arte de corallare*, emanate dal podestà e giudice di Sassari Giovanni Canu, stabilisce le regole del donativo da pagare da parte delle varie figure professionali della pesca del corallo. Precisa inoltre le quote del corallo da dividersi tra commerciante, barca, poppiere e meger.

Fonti d'Archivio

Fondo Atti notarili, originali, Tappa di Alghero, Archivio di Stato di Sassari (A. S. SS.).

Ordinanze, Dispacci, Lettere, Archivio Storico del Comune di Alghero (A. S. C. A.)

Libri delle Ordinazioni Comunali, aa. 1459-1588, Archivio Storico del Comune di Sassari (A. S. C. SS.) in Archivio Storico di Sassari (A. S. SS.).

5.1.2 *Le barche del Compartimento Marittimo di Porto Torres*

La ricerca di oggi conferma e arricchisce quanto acquisito nelle ricerche precedenti⁶ 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, in sostituzione della vela. La situazione di oggi, infine, segna l'esaurirsi, con scarse eccezioni, delle tradizioni di costruzione etnico-locale, registrando fenomeni di sostituzione ma più spesso recuperi e restauri di vecchie barche 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 sono barche da lavoro, che nascono nella relazione fra pescatori e costruttori: ognuno di loro è specializzato nel proprio settore lavorativo, ma condividono una vasta gamma di saperi che hanno come 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, della creatività 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 (Mondardini 1997)

⁶ L'area campione è sempre stata il Compartimento marittimo di Porto Torres, che fino ad anni recenti comprendeva, oltre a Porto Torres, Castelsardo, Isola Rossa, Alghero, Stintino, anche il centro di Bosa, oggi afferente al Compartimento marittimo di Oristano.

5.1.3 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. In ogni caso, 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 simile ⁷.

I pescatori di origine campana e ponzone privilegiavano la *filuga*, una barca dalla linea slanciata (con la prua *amaltigana* terminante a *violone*)⁸ 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 ⁹. Anche le barche ponzese 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 e quelle tabarchine di Carlo-

⁷ 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.

⁸ I termini sono quelli usati nel cantiere Polese di Porto Torres.

⁹ Penso in particolare alle barche costruite da Pasquale Polese a Porto Torres.

forte sono, potremmo dire, cugine, condividono infatti la tradizione di costruzione ligure.

5.1.4 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.

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'ascia¹⁰.

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 barcareccio della tonnara. Ma la tradizione ligure qui ha un apparentamento con Carloforte, un aspetto di cui ho notizie abbastanza scarse e che mi piacerebbe approfondire¹¹.

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

5.1.5 Il progetto di costruzione

In una seconda fase della ricerca mi sono interessata al progetto di costruzione. Un elemento che non è di facile accesso¹².

¹⁰ Meritevole in proposito l'opera dei discendenti della famiglia Feniello, che tentano un recupero storico del patrimonio di conoscenze del cantiere familiare.

¹¹ 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, di origine carlofortina.

¹² 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*

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 barca ¹³. 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 tempo ¹⁴. 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. Se la barca è opera della mano che poggia sul pensiero, in questo caso poggia su un pensiero antico: il termine *garbo* deriva dall'arabo *qàlib* (e anche dal latino *calapus navis*), a sua volta dal greco *kalipos*, a evocare vie del mare mediterraneo senza confini. E puntualmente, come ho potuto verificare più recentemente in altri cantieri, dal Portogallo fino alla Grecia, l'uso del *garbo* risulta diffuso in gran parte dei cantieri artigianali del Mediterraneo. Proprio sull'uso del *garbo* vorrei soffermarmi, perché mi pare di notevole interesse quando si pensa alle barche come testimoni della cultura marinara.

Ho osservato l'uso del *garbo*, nel cantiere di Pasquale Polese, a Porto Torres, e poi in altri cantieri sardi, siciliani e greci.

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...”.

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)

¹³ 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*.

¹⁴ 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.

Il *trabucchetto*¹⁵ 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. Nella zona di curvatura ci sono due segnature, a definire la fine del *madiere* e l'inizio dello *staminale* che si congiungono sovrapponendosi. L'abilità del maestro Polese non consiste solo nell'uso del garbo, ma anche nella pratica matematica di costruzione di esso.

Questo modello 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 ha scritto Franco La Cecla, 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" (La Cecla 1990: 26).

Similmente Isabelle Dubost, nella sua ricerca sulla carpenteria a Sete nella costa mediterranea francese, dove l'uso del garbo (*gabarit de Saint Joseph*) è ormai solo oggetto di memoria, osserva che gli anziani elargivano con parsimonia il loro sapere, preferendo "mandare i giovani a prendere l'acqua" (1988: 72).

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, a sottolineare la rigida trasmissione familiare del mestiere.

La Cecla riferisce 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 dei garbi in Linguadoca (1988:75).

Per l'area della laguna veneta, dove il *garbo* viene definito *sesto*, possiamo affidarci alla letteratura specialistica. Dallo *squerarolo* (maestro d'ascia) Giovanni Giuponi¹⁶ ab-

¹⁵ Anche l'uso locale del termine *trabucchetto* andrebbe approfondito, personalmente lo attribuirei a quelle tattiche personali, quelle astuzie del fare di cui parla de Certeau (1995)

¹⁶ Le testimonianze di Giovanni Giuponi sul metodo costruttivo tradizionale dell'arte di far gondole sono state curate da G. Caniato, 1985.

biamo 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, i cui riferimenti storici risalgono alla metà del cinquecento: “Qui lavorano a fabbricare gondole, o a dare a queste la conchia 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 squeraroli veneziani, e sono i medesimi che ritroviamo negli antichi manoscritti dedicati al ‘Modo di Fabricar Galere’, di modo che l'espressione scorrer del sesto, ad esempio, è quel segreto che consentirà al nostro carpentiere di tracciare tutte le 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” (1985: 109).

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» (Viola 1990: 73) 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 produsse ¹⁷.

A Venezia 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 (Viola 1990: 74).

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 sestì 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).

¹⁷ Cfr. F. C. Lane, *Le navi di Venezia fra i secoli VIII e XVI*, Torino, 1983, p. 284.

Evidentemente la dizione *maestro del garibbo* (che corrisponde in Adriatico al protomastro) 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 l'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. Nante in questa dimensione culturale, sono ancora parecchie le barche che si possono osservare nel Compartimento marittimo di Porto Torres: di grande interesse proprio quelle più antiche, 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 non a caso sono oggi oggetto di interesse e valorizzazione.

5.1.6 Documenti etnografici

Mi è sembrato utile, a proposito delle tradizioni di cantiere e dei metodi di costruzione, fornire qui alcuni documenti inediti (interviste e foto), che ho raccolto personalmente nel corso delle mie ricerche e che risultano preziosi perché riguardano maestri d'ascia di scuola tradizionale. L'attenzione mirata al processo di costruzione, alle pratiche e ai saperi che esse incorporano, è orientata dall'approccio tecnico-economico, con l'obiettivo di identificare la catena operativa del processo tecnico di costruzione della barca e l'ambiente tecnico locale.

D. Da chi ha imparato a fare questo mestiere?

R. Io ho imparato da mio fratello il grande, però mio fratello il grande ha imparato da mio nonno, dal babbo di mio babbo, che era un costruttore di Santa Margherita Ligure, allora noi, tutti i figli, abbiamo imparato tra noi, dal babbo e fra fratelli e siamo tutti costruttori di barche in tutta la nostra generazione. Il nonno è morto a 90 anni. Ce ne sono anche a Olbia di parenti costruttori.

D. Quando siete venuti in Sardegna?

R. E' venuto mio nonno ad Alghero, ad Alghero si è fermato e ha imparato agli algheresi perché lì non ce n'erano maestri e lì dopo tanti anni si è sposato, poi da Alghero è venuto a Bosa e si è messo il cantiere davanti alla chiesa di Sant'Antonio, all'uscita del ponte, a sinistra. Si chiamava come me, Bartolo, è un nome genovese proprio. A Olbia adesso ci sono i miei nipoti, i figli di mio fratello. La generazione di babbo, i figli, erano 9 fratelli, tutti costruttori, qui lavorava babbo e nonno, poi, quando è morto babbo, io sono andato a Olbia da mio fratello, (adesso a Olbia fanno manutenzione), solo io mi sono fermato, sono andati a Olbia, perché qui era un punto morto, invece a Olbia c'era lavoro più di qui, sono andato anch'io lì, mia mamma era di Villanova, mio nonno (si era sposato) con una di Alghero. Ad Alghero ce n'erano altri di costruttori, Vittorio Palomba che l'aveva imparato mio nonno, adesso non ce n'è rimasto neppure uno, sono andati tutti impiegati, Feniello era un maestro e un mio amico, un maestro d'ascia autorizzato come lo sono io. Peppino Feniello era l'unico maestro di Alghero, era più giovane di me, avevamo imparato da mio nonno. I Palomba erano originari di Torre del Greco, ma Vittorio Palomba era algherese.

D. Che tipo di barche costruiva?

R. Mio nonno costruiva i *gozzi* genovesi, poi faceva le *paranzelle*, con la prua lanciata in fuori, e poi, dopo il nonno, noi abbiamo costruito tipi di barche nuove, specialmente io le ho fatte tutte diverse di quelle che costruiva il nonno, io ho fatto la *moto-navina*, e poi ho fatto la *spagnoletta* che era una barca che era venuta dalla Spagna e allora gli algheresi e i bosani hanno visto che questa barca era davvero una bella barca, allora abbiamo pensato di farle anche noi così, ma sono venute più marine e più belle di quelle che hanno portato dalla Spagna. Allora gli abbiamo dato il nome spagnoletta. La moto-navina è quella con la prua oceanica. Io qui ne ho fatto una trentina di barche nuove, ma poi io ho riparato tutte le barche che c'erano, e poi ero solo io come maestro, erano tutte barche a vela e a remi e io le ho tutte motorizzate. Quando è uscito il prestito della Regione allora sono venuti da me, abbiamo fatto la domanda, gliel'hanno dato, e allora le abbiamo tutte motorizzate, dalla prima fino all'ultima, 35 anni fa, negli anni '50. Come venivano anche quelle *paranzelle* del corallo, che portavano 25-30 ragazzi, 20 a tirare i remi e le reti di corallo, era un lavoro proprio da cane.

D. Com'erano grandi le paranzelle ?

R. Erano barche torresi, napoletane e viareggine, piccole, lunghe 7, 8, 9 metri, con la prua lanciata in fuori. La *filuga*, quella non l'ho costruita mai, perché non sono barche marine, quelle sono tonde sotto, mentre quelle che costruisco io partono così, mi (traccia un disegno a forma di V e uno a forma di U), la barca è stellata e tengono più il mare. Guardi, qui il mare è aperto e vogliono così, Polese, perché eravamo amici, le costruisce come le costruisco io, quelle ponzesi e quelle napoletane a me non sono piaciute mai, ai bosani non piacciono, qui vanno le spagnolette e quelle paranzelle che costruisco io, l'ultima l'ho costruita 5 anni fa, perché ho 80 anni. Ho fatto anche barche da diporto, una cinquantina di anni fa si fermavano i piroscafi e queste servivano per il carico e scarico di

farina, pasta; lance con la poppa a specchio, io ne dovevo fare 6 a questo spedizioniere, invece ne ho fatto una solo, quella è un altro tipo di barca, è un po' piatta sotto, aperta, per caricare, invece queste da pesca è un altro tipo di barca. Mio nonno costruiva il gozzo, io ne ho fatto qualcuno ma non mi piaceva perché aveva la prua così (indica un'asta inclinata a destra), mentre io l'ho fatta dritta, con la *pernacchia*, che rientra appena appena, quelli di Idini prima facevano i gozzi, la *pernacchia* era un po' tonda, i gozzi erano nati qui e poi tutti gli altri facevano i gozzi, i gozzi erano poco acchigliati, la coperta più bombata, l'opera morta più aperta.

D. Potrebbe parlarmi dei materiali?

R. Il materiale di prima e quello che uso oggi io e gli algheresi, come fasciame tutto in *pich-pine*, invece gli algheresi come lo scheletro, tutte le ordinate le facevano in legno d'ulivo, saranno 25 o 30 anni fa è venuto un tipo che faceva le aragoste; Vittorio Palomba e tutti i pescatori stavano con lui, un tipo di cooperativa, è venuto e io stavo costruendo una barca da 15 metri, una barca per conto della Regione, lui è venuto nel mio cantiere, ha visto che io mettevo rovere, allora è venuto Feniello e ha detto che voleva sostituire l'ossatura d'olivo con l'ossatura di rovere (1955), gli ho dato io 3 metri cubi di rovere. Io faccio *chiglia*, *ruota di poppa*, *dritto di prua*, *tagliamare* tutto in rovere, io l'ho sempre fatto così, anche mio nonno lo faceva così. Io andavo qua in Sardegna, tagliavo, a Santa Maria, dalle parti di Tempio.

D. Come riusciva a procurarsi la legna, chi la informava?

R. Io mi portavo gli uomini e dove trovavo la legna adatta se trovavo che era tutta buona la tagliavo da terra, la barca è tutta a legno curvo, io prima chiedevo al padrone, allora il padrone la dava la legna per costruire la barca, allora io gli dicevo che dovevo costruire una barca così e così, lui mi diceva, - vai, segna tutte le piante che vuoi e poi andiamo e le tagliamo -. Le segnavo con due colpi di scure, ne tiravo via un pezzo e restavano segnate. La zona nostra è Monte Crispo, dalla parte prima di Villanova, e anche dopo Villanova, adesso è il tempo di tagliare, se la taglia prima si tarla, invece adesso che la pianta non è germogliata, perché se la pianta è germogliata si guasta; si guarda anche la luna ma la base principale è l'orario: guardi io mi sono trovato alla foresta di don Rodolfo a Cuglieri, c'avevo 8 uomini bosani, e c'era un mio compare di battesimo anche, siamo andati nella foresta che io c'avevo l'ordine di andare là, e bè, fermatevi qui voi, e il padrone allora ha detto, - finché non vengo io non toccate niente -, e allora abbiamo mangiato, avevamo un bel po' di carne di manzo, di vitello e l'abbiamo fatto arrosto, poi ho chiesto al mio compare, - che ora è compa'?- erano le 8 e mezzo, le nove non erano, per accontentarlo ho detto, prova quella pianta, gli ha dato 2 colpi, usciva dell'acqua così, - be contento?- Allora per adesso mangiamo, con calma... e il padrone: - date retta al maestro! - e alle 9 e mezzo, dopo che abbiamo mangiato, - compa', comincia a tagliare!- Comincia a tagliare con la scure, che era a mano allora, comincia a tagliare, non si è presentata una goccia d'acqua; anche la luna, ma è l'orario... anche l'estate guardi, se a uno gli occorre un po' di legno, che non si può tagliare, anche d'estate ho tagliato, non mi è mai successo nulla, la cosa principale è l'orario, fuori orario si tarla subito, un tarlo così grosso, è l'orario la base principale, se lei sbaglia con l'orario l'acqua rimane su in cima e si rovina subito, il tarlo si mette quando la pianta si sta nutrendo, allora si *foghizza* (s'infuoca), allora si mette subito il tarlo, glielo faccio vedere anche in bottega.

D. Lei dice che per le barche serve il legno curvo...

R. Io uso tutto legno curvo, anche adesso, per quelle riparazioni che faccio, vado in campagna, mi porto i modelli, glieli presento e taglio, tutto legno curvo ci vuole; se lei si fa un'ordinata, guarda, tutto si taglia, invece lei da ogni *staminale*, ogni *madiera* deve avere il suo modello, modellato direttamente. Io ho adoperato solo rovere, mettevo qualche volta in caso di necessità l'olmo, è buono, ma non è legno che dura, l'ulivo glielo dico io

a cosa serve, al fuoco, e al frutto a fare l'olio per mangiare, ma il legno è solo per bruciare, ma non per barche dia retta a me, perché quando lei fascia, mette il fasciame di fuori, e mette il chiodo alla madiera, ogni chiodo fa la spaccatura sua; per il fasciame il pitch-pine l'ho sempre comprato qui, viene da fuori, gli hanno messo il nome dalla città da cui viene, Honduras, è il migliore per gli infissi e per il fasciame. Il pitch-pine che stanno portando adesso non è più come prima, c'erano tavole che erano tutto resina, il legno deve essere resinoso per l'acqua, invece il legno che non è resinoso, nell'acqua, col passare del tempo si mette subito il tarlo. Invece col legno resinoso è amaro e non si attacca il tarlo. Come fasciame adoperavo anche il mogano io, quando facevo barche per i signori, da diporto, ne ho due disegni in bottega che ne ho fatto due tutte in mogano, dalla cinta, tutta l'opera morta e la coperta, tutto in mogano. La barca perde la curva andando sempre verso prua e verso poppa, più dolce la prua, allora io me li guardo, da qui escono *staminali di poppa* e *di prora*, *staminali di centro*, più curve e tonde, io guardavo l'albero e tagliavo. Questi ragazzi di adesso - sta registrando e non posso neanche dirlo - questi ragazzi, per non prendere il legno così, da tavole larghe modellano, quando lei la inchioda, la tavola, allora spezza lo staminale: Polese, siamo amici, veniva con la moglie e gli piacevano alla moglie le barche che facevo io e diceva - guarda guarda le barche che fa Olivieri -; tutti i giovani d'oggi in qualsiasi mestiere, non è come lavoravamo noi, noi all'antica, infatti a me mi dicono, io faccio anche delle coperture per case, per mio figlio, e i falegnami mi dicono, ma lei è ancora all'antica, e perché non li fai tu, già ti pagano, falli così. Guardi, le dico una cosa, se un pezzo di legno a me non mi quadra bene, se non esce bene poi mi bestemmiano, lo levo, lo sego e lo taglio a pezzi al fuoco, mai ne metto, una madiera o uno staminale delle mie imbarcazioni, nessun pescatore si è mai lagnato che si sia spezzato, nulla, non se n'è rotta neanche una... e io metto chiodi... i giovani di adesso... le barche io le faccio con coscienza, invece i giovani d'oggi se ci vogliono una quarantina di chili di chiodi, neanche 10 ce ne mettono; la barca è fatta di chiodi, se lei ne mette pochi, la barca non tiene.

D. Parliamo della costruzione

- R. Quando qualcuno viene a ordinarmi una barca io chiedo che tipo di barca vuole, lui dice: - ma, veda lei - allora io dico: - se ci passate domani io vi preparo 2 o 3 modelli - io facevo il disegno, il modellino in legno io l'ho fatto quando ho fatto questa barca di 15 m per conto della Regione e avevo 30 ragazzi. Prima mi hanno fatto fare un modellino con tutto lo scheletro, fasciame, tutto, di un metro e mezzo, e allora il primo anno che hanno fatto la fiera campionaria a Cagliari e allora mi hanno dato il primo premio. Il modellino ce l'aveva Giovanni del Rio, segretario regionale, gliel'abbiamo portato a Sindia, che lui era di Sindia e se lo tiene nel salotto, così, l'ha voluta lui... Allora sul disegno mi dicevano, voglio quello e così doveva essere. Quando io faccio un disegno che c'ho tre punti, uno al centro, uno a poppa, uno a prora, e pure la larghezza del centro, le madiere, tutte le misure vengono giuste. Quando si imposta una barca si fa *chiglia*, il *dritto di poppa*, il *ponte*, adesso sono tutte col ponte poi *ruota di prora* e il *navigante*, allora si impostava la barca sulla chiglia, 4 madiere, io imposto così, secondo la barca, barca da 6 metri, ne metto 2 centrali, allora su queste madiere il dritto di poppa e il tagliamare di prora, mettevo i modelli, mi regolavo tutta la barca, allora chiamavo il padrone, se la voleva un po più tirata, se la voleva più piena di poppa o di prora, allora io facevo quel modello così, dopo che la vedevano dicevano - ah che bella che è, mi piace! - Se era una barca da 8, 9 metri, allora se ne mettevano 4 di madiere al centro, poi ne faccio, da queste quattro, una a poppa e una a prora, una a poppa e una a prora, sempre così, e così finisco tutta l'ossatura. Io c'avevo sempre un bel po' di materiale pronto. Il rovere però quando è tagliato a questo tempo, non si rovina, può tagliare e costruire; io quando andavo le guardavo e dicevo, di qui esce uno staminale, di qui una madiera... dicevano, non sa né leg-

gere e né scrivere , faceva tutte queste cose a occhio. A Cuglieri ne ho tagliato quintali di legno, perché ne usavo di legno.

D. Che tipo di barca preferiscono i pescatori bosani?

R. Attualmente preferiscono la motonave, l'*amaltigana*, le *pranzelle* no, perché è un po scomoda di prora, perché c'ha lo *spigone* lungo... invece la motonave c'ha la prora lanciata e non c'ha spigone, non c'ha nulla, e poi è bella perché è tonda bella di prora e di poppa, la motonave è bella. Come figura è più bella la paranzella, che anche mio genero, io a mia figlia gliel'ho fatta, ce l'ho ancora vicino al mio cantiere, è una delle più belle che ci sono a Bosa. La spagnoletta è una delle uniche barche per il mare, le spagnolette andavano con la vela, con i gozzi e le altre barche faceva fuoco a tutte, un barca di cammino, si portava, ma resisteva, era barca tutta giù... i fratelli Vidili c'hanno il motore, però sempre a vela sono, la barca che tiene di più il mare, a vela specialmente è come una spada. A me come barca mi piaceva la spagnoletta, prima 30-35 anni fa non ce n'erano pescatori, quando ho cominciato a costruire io si sono messi su, ce n'erano una trentina di barche, piccole, 5-6 metri, la più grande era 6 metri. Allora poveretti erano tutti a terra, barche non ce n'erano, le barche erano *gozzette*, allora abbiamo cominciato a motorizzarle, e poi è venuto su di farle nuove, tutti i pescatori hanno iniziato a chiederle.

D. Come ha imparato il mestiere?

R. A lavorare nelle barche ho iniziato a 14-15 anni, facevo di tutto, le madiere, fasciame... perché mio fratello il grande era un uomo intelligente, un maestro, era un vero maestro e mi voleva bene, perché avevo il nome del nonno, - Bartolo, questo tocca a te - e io - già lo faccio, tranquillo -, si fidava di me, lui figli non ne aveva ancora e si fidava di me, poi usciva a prendere il materiale a Tempio, Calangianus, Luras, lui da lì portava tutto il legname, allora ero io il maestro. E' morto a 93 anni di età e anche mio padre a 93, ma io devo arrivare a 120. Eppure vorrei ancora costruire, mi piace sempre costruire barche grandi, io ne sto rifiutando quasi tutte le settimane. Io sempre solo ho lavorato, prendere gente non conviene, primo che non fanno nulla, se un maestro gli dice che è un pezzo che non gli garba , la figura la faccio io... lui butta tutto e se ne va. Prima io ubbidivo a mio fratello. Mi diceva - mi, la barca deve essere fatta in perfetta regola d'arte -, perché mi conosceva a me, e poi per non far fare brutta figura ai miei fratelli e anche la figura mia io lavoravo sempre in piena fiducia, poi mi piaceva il mestiere, ero svelto, precisione e finimento avevo io, le finivo bene le barche, invece quelle che fanno adesso non le finiscono bene, tutte quelle guarnizioni che facevo io non le fanno adesso, ora tutte le tavole lisce, attacca, inchioda... invece io nell'opera morta, l'*incintatura* sotto il *trincanino* gli faccio un bel bordo, invece ora non ne fanno, inchiodano e la barca è brutta, se lei guarda al molo, le barche che hanno queste finiture, tutte barche mie sono, tutte barche costruite da me. Quelle che sono tutte lisce le stanno portando da Cabras e da Sant'Antioco, ma non sono belle.

D. Lei le barche le ha fatte solo a Bosa o anche fuori?

R. Eh, ce n'ho a Stintino, ce n'ho ad Arbatax, ce n'ho alla Costa Smeralda, anche 3 a Olbia, ce n'ho ad Alghero, dappertutto... a Santa Lucia ce n'ho, anche ad Arbatax ne ho 2 grandi. In Sardegna c'erano, veramente bravi come sono io i fratelli Polese a Porto Torres e ad Alghero Feniello, e un ragazzo che ha imparato e va ogni giorno in cantiere a Olbia (Pierino Redezchi) perché fa il bidello. Carloforte era anche un posto bello di costruzione, ma hanno abbandonato tutti, c'era Bigio, i cantieri della Sardegna sono tutti fermi, se ne sono tutti andati. Adesso la barca carlofortina stanno facendo gozzi grandi, non motonavi, ce n'è una a Carloforte che dovevo fare ma ne avevo un'altra in costruzione , però io nella forma la barca la faccio più bella. E' tutta diversa, non la fanno bella di prora, invece io la faccio bella tonda, è lo stile, è la bellezza della barca. Il battello carlofortino è un gozzo, ma non come finimenti. A Cagliari c'era un Boi , bravissimo, ma non

come Alghero, a me la barca siciliana non piace, la coperta è dritta e la barca è brutta, invece da noi la barca parte dal centro in su a poppa e a prora, è lo stile della barca quello, invece la barca siciliana, torrese, ponzese e napoletana sono tutte dritte.

D. E la spagnoletta?

R. La Spagnoletta in Sardegna sarà venuta una sessantina di anni fa. Il gozzo algherese è il tipo genovese. Prima qui c'erano quelle filuche che dice lei, ce n'erano una trentina. A Olbia di quelle ce n'erano un 150. Quando finiva la stagione ce le lasciavano, da Ponza e da Torre del Greco, Napoli, Torre annunziata, Sorrento, tutte barche dritte, lunghe e strette. Qui ce ne sono due, se lei le guarda dice - oh che brutte che sono!- ma anche il materiale che mettiamo noi, come Polese di Porto Torres, Giuseppino Feniello di Alghero e io, a Ponza, tutto il legno. fino tutto il fasciame lo mettono fine fine, 10-12 mm., invece io la barca da 6 metri metto legname da 30 mm., la *chiglia*, una barca da 7 metri, come spessore la faccio 10, come altezza la faccio 22. Lo spessore, barca da 6 metri, per lo *staminale* lo faccio da 5 per 7, il numero delle *ordinate*, se ne vede con tante sono le mie, anche ad Alghero ne mettono meno di me, perché la barca è più solida, quando lei mette le tavole, più vicine sono le *madiere* ed è più forte a un colpo di mare, a tutto, invece se lei le mette distante, il vuoto fra una madiera e l'altra... la tavola 3 cm. Su una barca da 10 metri il fasciame va da 40, allora non guadagnavo niente, non mi interessa, mi interessa la mia fiducia, che il pescatore, se non fa attenzione quando il legname è fino, la tavola si tronca, invece quando è grosso, da poppa, piega e non si tocca, invece la tavola quando è fine, piegandola, qui si rompe subito.

Intervista a P. P., Porto Torres, febbraio 1986.

D. Mi parli della sua famiglia.

R. Mio bisnonno era di Torre del Greco, trasferitosi da Torre del Greco in Sardegna ad Alghero, poi si sono trasferiti a Porto Torres.

D. Quanti figli aveva il nonno?

R. Erano due figli, hanno lavorato insieme anche da sposati poi si messi per conto suo.

D. Come si chiamavano?

R. Uno Antonio e uno Pasquale.... Pasquale è mio nonno.

D. Suo padre quanti fratelli erano?

R. Lo zio di mio padre ha avuto 4 maschi, tre carpentieri e un muratore... sono tutti morti tranne il muratore, nato a Porto Torres ora vive ad Alghero... mio nonno e il fratello di mio nonno sono nati ad Alghero poi trasferitisi a Porto Torres con il padre dove hanno fatto famiglia i figli... mio padre aveva un fratello.... Io ho quattro figli, tre maschi e una femmina. Antonio ha 24 anni e fa il carpentiere e anche gli altri aiutano, ma non lavorano come lavoravamo noi prima. Di carpentieri siamo riamasti solo noi.

D. Lei si ricorda come si facevano le barche prima?

R. Tutto a mano si faceva, le macchine le avevano i grossi cantieri, ma in Sardegna si faceva tutto a mano, qui abbiamo lavorato con la sega a mano, la *pialletta* a mano, l'ascia, tutto a mano... la barca si iniziava da zero dalla *chiglia* e si finiva tutta a mano.

D. Lei ricorda se c'è stato un cambiamento nelle tipologia delle barche?

R. Il cambiamento è venuto tra mio padre e noi adesso... la barca si usava a vela, motore non ce n'era, le barche di mio padre avevano una caratteristica diversa, erano più bombate di coperta, le barche inclinavano andando a vela e naturalmente avevano bisogno di una *pontatura* alta, la barca vista dall'esterno era *rasina*, però all'interno era spaziosa, le

barche erano rasine più adatte per lavorare il pescatore. Essendo rasina la barca e più *manovriera* ai remi, meno *ventosa* e lavoravano bene.... La barca alta a quei tempi era ventosa e non riuscivano a governarla... le barche erano proprio indicate per il mestiere di allora: c'erano le nasse, c'erano le reti, c'erano i palamiti.

- D. In Sardegna che alti tipi di barche ci sono?
- R. A Carloforte fanno barche simili alle nostre, ma sono diverse... cantieri ce ne sono a Cagliari, a Sant'Antioco, alla Maddalena, qualcuno a Bosa, ad Olbia, però sono barche diverse dalle nostre... Le sanno costruire ma c'è una differenza fra le nostre barche e le loro.
- D. Lei si ricorda qualche nome di queste barche in Sardegna.
- R. La *tabarchina* e quella *carlofortina*, simile al *gozzo* lo stesso, hanno una opera morta diversa, una struttura diversa... Forse meno belle ma la barca è la stessa. Altra barca è la *filuga* con la prua *amaltigana*, che è la barca tradizionale della Sardegna. Alla Maddalena fanno barche *ponzesi*, assomigliano alle barche ponzesi, ma anche loro sono diverse da quelle ponzesi.
- D. La schiocca a specchio.
- R. E' una specie di *specchietto a poppa*... E una comodità... che avevano... una parte dell'opera morta era smontabile... il pescatore ponzone, napoletano, torrese aveva l'*opera morta* a destra e sinistra smontabile, ecco perchè, la *schiocca* è nata, ha una *canaletta* a destra e a sinistra dove si infila un pezzo dell'opera morta... si smontava l'opera morta fino al banco, per avere più comodità... il pescatore ad avvicinarsi al bordo della barca, salpare le reti, i palamiti, un sistema loro di lavorare... oggi non si usano più.... Ce n'è una a Porto Torres fatta da un cugino di mio padre. La so fare anch'io con la schiocca, su richiesta naturalmente...
- D. A Porto Torres secondo lei che tipi ci sono?
- R. C'è la *spagnoletta* e la *filuga* poi qualche barca di tipo oceanico...
- D. C'è anche il rivano?
- R. Il *rivano* e il *rivanetto* sono simili alla spagnoletta, lasciando perdere la carena la struttura vista in se stessa è simile, ha qualche caratteristica diversa però assomigliano.
- D. A Stintino c'è una tradizione ligure?
- R. A Stintino non ci sono barche genovesi, sono barche di Porto Torres... che all'andare del tempo facendo riparazioni li hanno modificate un pò, loro stessi se le riparavano, gli hanno fatto l'opera morta alla tabarchina, però è un gozzo... Chi conosce il gozzo... è diverso dalla spagnoletta.
- D. La filuga proviene dal napoletano e il gozzo dalla Liguria.
- R. Il gozzo non è che sia ligure si faceva anche qua, la spagnoletta proveniva dalla Spagna, mio padre... uno dei primi a costruire la spagnoletta. Ha visto una barca, mi ricordo io questo, l'ho sentito dire da pescatori anziani... ha visto questa barca che aveva delle belle caratteristiche e l'ha fatta, ha fatto una copia e ha trovato subito un cliente, perché era una barca che piaceva, è una barca pesante e marina... marina vuol dire che naviga bene, tranquilla... Il tempo cattivo è cattivo per tutti, però è una barca che ci sta a mare, naviga e ha stabilità... è una barca buona.
- D. Uno, analfabeta come me, che vuole distinguere una spagnoletta da una filuga dove deve guardare?
- R. La filuga ha la prua slanciata, cioè l'*amaltiganella* tipo manico d'ombrello per avere una idea, una prua che ha una curva non ha una linea retta, ha una curva verso il mare... la spagnoletta non è a piombo ma è dritta, si vede una *pernacchia dritta*.
- D. Che altre caratteristiche...?
- R. Tra la spagnoletta e la filuga come sistema di costruzione sono precisi... in base alla lunghezza la filuga è più stretta... la spagnoletta ha più pescaggio. Ci sono filughe fatte da

- noi che hanno lo stesso pescaggio della spagnoletta, siamo noi che gli diamo più pescaggio, miglioriamo la filuga napoletana... La filuga è una barca di origine napoletana e ponzese, ma fra le filughe fatte da noi e le filughe fatte alla Maddalena c'è un abisso.
- D. Il rivano, quindi è simile alla spagnolette?
- R. Per i genovesi son tutti rivani, però da paese a paese anche loro cambiano, anche le spagnolette fatte ad Aghero sono diverse dalle nostre, dei carpentieri c'erano ad Alghero... della famiglia Palomba che erano carpentieri e della stessa famiglia Polese, poi c'erano carpentieri nati ad Alghero, però le barche sono diverse dalle nostre... abbiamo un altro modo di vedere la barca... ci vuole molta passione e anche fare un lavoro da intelligente, un conto è parlare... può essere anche un bravo carpentiere, bravissimo... ma se a un carpentiere dicono che è bravo, se è guidato è bravo come me, però solo, lui, non si muove, è un bravo carpentiere ma non è un architetto... io non mi voglio vantare, io ho la passione e ho anche l'occhio, la barca me la progetto io, così io posso farmela anche ad occhio la barca talmente ho pratica, quando c'è il mestiere la barca ad occhio è come farla a disegno, non cambia niente, è la stessa cosa precisa.
- D. Fa anche il disegno?
- R. Faccio anche il disegno.
- D. Suo padre e suo nonno?
- R. Mio nonno non lo so perchè, ero molto piccolo io, era un bravissimo carpentiere, bravo mio zio anche, mio padre era migliore anche di loro, mio padre era bravo anche col disegno era un artista, era un grande maestro d'ascia, non aveva problemi di nessun tipo di barca.
- D. Lei come si sente rispetto suo padre?
- R. Ma... lo stesso, di essere migliore di mio padre no, mio padre era veramente bravo come operaio, io in tempi moderni ho un'altra... mentalità...
- D. Lei come ha imparato, stando vicino?
- R. Questo mestiere chi vuole impararlo, come tutti i mestieri, bisogna nascere, bisogna appassionarsi al lavoro, e, poi è anche un dono di natura, uno può essere bravo in questo e non essere nulla in un altro settore... io sono bravo in tante altre cose... non sono solo carpentiere, conosco bene la meccanica, la carpenteria in ferro, quando avevo lo scalo di alaggio, il progetto l'ho fatto io...a livello di ingegneria praticamente...
- D. Lei tutto questo sapere dove lo ha preso?
- R. Con la passione e, anche la volontà... di lavoro.
- D. Vorrei sapere... lei sa come deve essere una barca...
- R. Oggi una barca per renderla veloce bisogna studiarla, il gozzo e proprio la spagnoletta non può avere la velocità..., tipo motoscafo perché, è la carena stessa che non permette una velocità... però facendo degli studi, si conoscono già... la barca si può fare più veloce.
- D. I pescatori non le chiedono una barca veloce?
- R. Una barca veloce non è una barca da pescatore... se il pescatore lavora... lavora anche oggi come lavorano gli antichi, c'è il pescatore che usa ancora i remi oggi, anche se ha il *vericello* per salpare le reti, però la barca i remi ce li ha, sono gozzi manovrieri con i remi... segue la rete, se guida la barca il vericello salpa meglio, salpa bene la rete, una barca planante deve avere la poppa piatta... le barche con la poppa piatta navigano diversamente, a meno che abbiano lo specchio molto sollevato dal livello dell'acqua, ma se hanno lo specchio immerso in poppa non navigano bene, si sentono colpi.
- D. Per la pesca non vanno bene con la poppa a specchio?
- R. Ci sono dei pescatori che usano delle barche con la poppa a specchio per la pesca, loro le trovano più comode... ci sono pescatori che non gli interessa ne l'estetica ne la bellezza, gli interessa che lavorino bene, che siano spaziose che ci stiano molte reti... non credo

però che siano pescatori veri... veri.... Se il pescatore è nato... dai padri... neanche *cabinata* la vuole, il pescatore vero e proprio dice che la cabina è un fastidio, invece i pescatori fatti da famiglia contadina, non gli interessa questi particolare del gozzi, vuole che sia comoda, vuole la cabina per ripararsi un po', in qualcosa hanno ragione, quando rientrano dal mare fa freddo, se c'è tempo brutto, vento, freddo, pioggia un po' riparato, sempre meglio, ad altri non gli interessa, navighiamo a poppa ci mettiamo l'incerata.

D. Aveva i banchi?

R. Aveva due banchi, ma anche tre se ne faceva... quello di prua è un banco più piccolo, dove si metteva l'uomo per la..., ma divisi: quattro *scalmieri*, una alla poppa, due al centro, uno alla prua a un remo da una parte, con due remi non si poteva neanche vogare ma erano divisi così, erano più larghe le barche, due remi andavano bene... erano studiati per vogare proprio, se non erano messi bene i banchi, alla distanza delle gambe, uno si ammazzava, facevano anche venti miglia a remi a quei tempi se non c'era vento... se il vento c'era andavano con la vela...

D. I banchi avevano delle distanze precise?

R. Il banco piccolo della prua e il primo banco dell'albero avevano una distanza di 70, 72 centimetri, essendo di meno uno remava male, quella misura era studiata che permetteva di vogare bene, era seduto poggiava le gambe all'altro banco... Il *paiolo* era molto basso e per vogare rimane con le gambe appese..., appese forza non ne può fare, non può vogare in piedi per ore, si sedevano sul banco però poggiavano i piedi sull'altro banco, c'era una distanza giusta oggi non ne teniamo più conto...

D. Quale è la misura delle barche?

R. Per la pesca è dai 6 e 50 ai 7 metri, c'è anche l'8-10 metri, ma la barca ai tempi di oggi è dai 7-8 metri, anche perché il personale non è facile trovarlo... con una barca piccola una persona o due va a pescare, se non c'è la terza persona in due possono andare... con la barca da 7 metri esce solo anche e riesce a salparsi le reti...

D. Rispetto al passato sono cambiate queste misure?

R. Prima la barca più grossa, dipende dal tipo di pesca che si faceva, era sui 6 metri 6 e 50, la media del gozzo ad Alghero e Porto Torres era 6 metri, poi ha cominciato a ingrandire.

D. La *paranza* come era?

R. Era come *gozzo*, la *filuga* era con la prua slanciata e la poppa a punta... era un gozzo grosso fino 15 o 18 metri.

D. Da dove venivano?

R. Da Torre del Greco, dal napoletano, ma anche dalla Sicilia. Pescherecci....

D. Mi dica se ci sono stati cambiamenti nel tempo per i gozzi.

R. E' più bella anche perché il legname d'oggi è più buono... non come stagionatura, ma c'è più scelta, permettono alla barca di costruirla più bene, dargli più forma, una volta si lavorava a mano... ora la barca è più abbellita, la spagnoletta di allora, anche quella fatta da mio padre che era un grande carpentiere, faceva delle bellissime barche... noi le facciamo oggi anche più belle perché abbiamo le comodità..., macchinario, il legname si può scegliere, invece prima c'era l'abete, il pino, il *picepino*, non è che c'erano questi *mogani*, *irocco*, si può scegliere oggi.

D. Lei che legname usa adesso?

R. L'ossatura in quercia è la migliore per il pescatore e il diportista... l'abbiamo fatta anche in olmo, anche in frassino, ma è meglio la quercia, è uno dei migliori legni per la costruzione della barca, non ce n'è altro; poi usiamo per la coperta e il fasciame picepine o mogano, la coperta lo stesso o irocco...

D. Sono pescatori che scelgono?

- R. I pescatori dicono lo vogliamo fasciata di picepine, perché, sanno che il picepine è stato sempre un buon legno, oggi non è più resinoso come allora... un legno resinoso durava trenta quaranta anni, dura anche adesso purché la barca sia curata, sia tenuta bene, pitturarla quando ce n'è bisogno, bruciarla dalle vernici vecchie quando ne ha bisogno.
- D. E' meglio bruciarla o raschiarla?
- R. Raschiarla a mano non si può, se fatto con le pulitrici è meglio di bruciarla, se uno non ha corrente dov'è la barca, allora si fa come una volta la bruciatura, bisogna saperla usare la lampada, perché, a scaldarla la vernice viene, il legno non va bruciato perché una volta che ha bruciato il legno l'ha rovinato, assorbe acqua, lo asciuga...
- D. Lei si ricorda delle tradizioni di quando si deve tagliare il legno?
- R. Va tagliato con la luna giusta, questo è compito dei segantini che vanno nelle foreste, non è compito nostro, però sappiamo anche noi che il legno viene tagliato nel periodo giusto... non so quale è la luna giusta, loro però tagliano sempre in ottobre... Il tarlo...
- D. Ci sono dei rituali di costruzione perché abbia fortuna con la barca?
- R. Tutte le barche che abbiamo costruito noi le abbiamo sempre viste battezzate, la maggior parte nel cantiere stesso, ma anche nel porto sono battezzate, le barche che ho fatto io, o mio padre hanno sempre avuto una bella durata come barca, gente che ha campato con queste barche, disgrazie che sappia io non ne ho mai viste, ne barche rovesciate, ne gente che è morta a mare...
- D. Ci mettono immagini di santi dentro?
- R. Il pescatore sa com'è, specialmente se sono di provenienza napoletana...
(Si parla dei nomi delle parti della barca)
- D. Come si chiama il fondo della barca?
- R. Paiolate, "*pagliolu*".
- D. Le tavole per sedere?
- R. Sono banchi, "*bancu*"... i banchi sono per la voga, c'è il banco di poppa il secondo e il terzo banco. Poi c'è l'opera morta "*falchetta*"... Chiglia "*chiglia*"... Lo scalmo "*icaio*"... Parte sporgente della barca "*galoccia*" o "*munaghedda*"... Lo stroppo del remo "*strop-pu*"... Banco per tenere la reti "*marabesciu*", divide la poppa dal motore... il sorrisolo laterale "*cubertha*"... Gancio superiore del timone "*aquilotto*"... Il foro "*femminella*"... Il fasciame "*fasciamu*"... ecc. ecc.
- D. Mi parli della costruzione della barca.
- R. Quando costruisce la barca più è legata più rimane ferma, se lei la barca la muove la toglie dal piombo, dalla *impastatura* della barca, e non la lega bene la barca, quando la sbanda si svergola... più la lega più va tranquillo nella *fasciatura*.
- D. Mi parli del progetto della barca.
- R. Per me farla ad occhio è la stessa cosa.... è il mestiere, col disegno è buono anche l'asino, nel senso che se uno è un carpentiere... col disegno è facile da costruire, perché glielo stanno dando; però se è capace farselo lui tanto meglio, oppure fa la barca ad occhio... io faccio la barca a occhio, e come se fosse il disegno, non cambia nulla...
- D. Quindi non fa mai il disegno?
- R. E' molti anni che non faccio il disegno, ce lo abbiamo già il disegno... è un disegno particolare...
- D. E' un segreto....?
- R. Un disegno che non conosce nessuno neanche un ingegnere...con una sagoma con una *ordinata*, con una sola *sagoma* faccio la barca io, senza fare il disegno... è una cosa di tradizione in tradizione, non tutti lo hanno, cioè quasi nessuno.
- D. Mi parli della costruzione della barca?
- R. Quando mi ordinano una barca, prima devo sapere che barca mi ordinano, dopo si fa la barca, e, fa l'impostazione... Prima si crea il progetto della barca... Se mi chiedono una

barca da 8 metri, chiedo come la vogliono: *poppa quadra, poppa gozzo, poppa tonda*, poi le proporzioni le so io, tutt'al più mi può dire: più piatta di coperta, più alta di *opera morta*, dipende dalla esigenza del pescatore, poi ci penso io a farla... comincio a impostare il legno: tagliare la *chiglia*, la *ruota*, la *poppa*, do inizio alla preparazione del legname, della struttura, dello scheletro.

D. Quindi comincia....

R. Dalla *chiglia*, la *ruota* e il *dritto di prua*, il *calcagnolo* (quando non c'era il motore c'era una ruota anche a poppa) e il *dritto di poppa*, la poppa poteva essere anche senza ruota col *calcagnolo* senza il vuoto per l'elica

D. In dialetto...?

R. *Drittu di prua, drittu di poppa, ghiglia....*

D. L'impostazione...?

R. Imposto la *chiglia* a piombo su un tavolone, su una base in legno, su cui inchiodare delle *masselle* a fianco alla *chiglia*... più ferma la tiene la *chiglia* e meglio va. Poi metto dei puntelli per mettere a piombo... appena facciamo il *drittu di prua* il massiccio di poppa la mettiamo in piedi la barca, la fermiamo con quelle *masselle* tirando una lenza in modo di impostare la *chiglia dritta*, perché, tagliandola si può anche piegare la *chiglia*, e, gli mettiamo le *masselle* peraddrizzarla; dopo che la *chiglia* è dritta, mettiamo un chiodo sulla punta del *drittu* e scendiamo il piombo... La barca oltre che messa a piombo va puntellata perché quando mettiamo la cinta la barca va dritta, se non è legata il *dritto* lo corica.

D. I tipi di incastro...

R. Le palelle "*parella*"... giuntate a chiodi passanti, adesso usiamo anche perni... in quei collegamenti non serve a niente la colla, tutt'al più la colla la può usare tra lo staminale e il madiero e basta.

D. Poi come continua...?

R. Con le ordinate... per legarle metto le forme, che corrispondono alle forme del disegno... sono provvisorie per tenere a piombo le ordinate e tenerle ferme. Con le ordinate partiamo dal centro, però da dove parte parte è la stessa cosa.

D. Sono già tracciate...?

R. Si sono già tracciate.... uso una lima faccio per fare prima, abbiamo anche le sagome delle ruote, tutte le sagome. Se dovessi fare da solo la barca trovo il legno e taglio e faccio a colpo d'occhio e non uso ne lima ne niente... Parto con quelle di centro, hanno una croce, poi c'è il numero 1, 2, 3, 4, ecc. verso poppa e verso prua. Lo staminale si trova sempre davanti al mediere dalla parte di prua e di poppa. I primi sono più vicini perché poi vanno alla stessa distanza, in modo che siano gli staminali uguali mentre i madieri risultano di distanza diversa.... C'è altra gente che parte con una sola al centro e mette due ordinate una da una parte e una dall'altra....

D. Lei mette solo le ordinate centrali...?

R. Poi con le forme costruisco le altre ordinate, se non le mette fa una zucca.... se non imposta bene qua non si trova con la prua e con la poppa.... questa barca è impostata con 12 ordinate 6 dal centro verso poppa e sei verso prua, poi si mettono le forme a distanza giusta, bisogna saperle mettere poi le forme, se poi non le sa mettere non trova più la poppa dalla prua... così trova una cosa che non ha linea, non ha concetto, non ha bellezza. Una volta che le forme le ha messe bene, dall'ultima si avanza della stessa distanza delle altre e raccoglie le forme, così raccoglie la sagoma.

D. Come fate a raccogliere queste forme?

R. Io ho il mestiere, non c'è problema, in effetti la forma è quella del disegno, queste forme qua nel disegno ci sono... è questione di mestiere, col disegno una volta che uno lo impara il disegno è una cosa semplice, per fare la barca a disegno, fa il disegno di un'altra

persona, se la deve fare lui lo deve saper fare, sennò siamo tornati al buio un'altra volta....

D. Il modello?

R. Io che ho esperienza faccio prima queste, e lo traccio sulla carta e faccio il disegno, oppure faccio il disegno e del disegno faccio questo, cioè e la stessa cosa chi è pratico fa una cosa o l'altra, non c'è problema le forme che vi ho detto io sarebbero queste, sono sempre le forme, se lei traccia questa barca su una carta, lei trova le ordinate trova tutto, tutte le forme... ogni spessore è una forma, qui ne ha uno solo in alto qui non ne ha perché è parallelo, a piombo quasi, comincia avere più giù le forme...

D. Il modellino viene tutto lavorato?

R. Lavorato per togliere il legno di troppo... se ne fa la metà, si cambia il colore... lo lavoro a mano, con la raspa con un grosso scalpello, con l'accetta... E' fatto in colori diversi perché così riesce a vedere la linea, se lo fa tutto un colore lei non vede... Col disegno sulla carta è la stessa cosa, io che son pratico faccio due tre linee di forme e trovo la barca, capito è la stessa cosa.

D. La dimensione della chiglia...

R. Dipende se la barca la vuole pesante... e secondo la barca, però posso fare una barca di 10 metri ed avere la stessa chiglia, però in base allo spessore della chiglia viene una barca leggera, ordinate leggere, fasciame leggero, viene una barca di 10 metri però i materiali sono più leggeri di questi, ci sono delle specie di canoe, quelle barche a remi da regata che sono tanto lunghe e con poco peso, dipende cosa deve fare.

D. I pescatori chiedono barche pesanti?

R. Barche pesanti, perché è più marina più stabile, una durata più lunga, molto più lunga... poi costa anche di meno. Costa di meno una barca pesante, perché si fa più presto a lavorare, anche se impiega più materiale ma è un lavoro più spiccio; con la roba più sottile, più leggera è arte ci vuole più leggerezza lavorando, stare attenti a bucare, che non esce fuori. Se lei mi chiede una barca come questa che pesi la metà di questa la faccio pagare 5 milioni in più (20-30%) Più stabilità con la barca pesante e ha un pescaggio maggiore, se fa una barca degli stessi metraggi le stesse dimensioni come altezza larghezza e poi gli da il materiale per la metà non raggiunge il pescaggio di questa, non c'è il peso non riesce a spostare l'acqua; se è più leggera non può caricare di più, la tazza è la stessa.

D. I madieri come li fissa sulla chiglia?

R. Forati poi metto chiodi zingati.

D. Che legno usa, sempre rovere?

R. La quercia, glie l'ho già detto, il leccio non serve, è più duro della quercia, ma non serve per la costruzione della barca, si usa per mancanza di altro materiale, messo in mezzo all'altro... Se faccio questi *scalmotti* qua dura più della quercia, qua all'aria, invece una volta che è chiuso qui dentro un paio di anni si rompe, diventa tabacco

D. Quelli cosa sono?

R. Sono *traversini* e *traversoni*, per fare il *paiolo*, poi viene la *coperta*, parte del paiolo fisso e parte mobile.

D. Vedo che questa barca ha il motore al centro...

R. E' precisa a quella dei pescatori, però abbiamo creato due banchi e abbiamo fatto un boccaporto a prua, così sono diventate tre stive: una stiva centrale, una di poppa e una di prua, il motore viene fissato su dei longheroni in legno inperniati con bulloni passanti

D. I pescatori dove lo tengono il motore?

R. L'hanno al centro, però ce ne sono anche che l'hanno molto più a poppa, poi dipende dal pescatore e dal tipo di pesca che fanno, ma il concetto del pescatore stesso.... io lavoro meglio col motore a poppa, altri lo vogliono al centro perché è più riservato. Noi sappiamo già come dobbiamo fare la barca a un pescatore, più di loro, ma qualcuno chiede

il banco più a poppa, voglio la prua più piccola e voglio la poppa più grande, sono accorgimenti del pescatore.

D. Dopo aver messo le ordinate....

R. Va *cintata* la barca, metto le tavole esterne, la prima tavola dove poggia il *trincanino* lungo la cinta esterna, poi la cinta interna che sarebbe il dormiente, poi si da corso ai bagli: *bagli, mezzi bagli, anguille, serrette*.... prima però facciamo i banchi, i banchi sono quelli più larghi, poi diamo corso ai bagli lunghi: quello di prora, l'altro di poppa.... Quando deve coricare la barca per fasciarla deve essere legata, non rischia di svergolarsi, avevo un operaio quello ... che lo fa all'ultimo, perchè è uno stupido.... nel senso che nelle barche grosse sì è un altro discorso, ci devono lavorare dentro e c'è bisogno di luce e lo fanno all'ultimo, nella barca piccola non ha senso. Se va nel genovese le barche le fanno rovesciate e la coperta la fanno dopo, però che cosa succede che quando ha finito il fasciame la barca è legata lo stesso, il guscio lo ha tutto legato poi la gira fa la coperta, è la stessa cosa fare la coperta poi fare il fasciame, il concetto è quello (nomi di particolari).

D. Quanto e alto il madiere?

R. Sugli 8 cm e 4 cm di spessore... 4 e mezzo. Se faccio una barca di 10 metri ci sono le ordinate appena, appena più grossa di questa; ci sono barche che hanno 25 anni e sono nuove ancora.

D. Qual'è la distanza fra una ordinata e l'altra?

R. 22-23 cm di interasse, si può fare anche più vicine; ci sono che le fanno più distanti anche 25 cm

D. Quando fa il paiolato?

R. Si fa prima per lavorare più in fretta, dopo messe le cinte, mette quei traversoni, prende le misure, fa il paiolato, altrimenti deve entrare dentro per fare queste operazioni e ci vuole più tempo.

D. Cosa sono quei legni che corrono all'interno?

R. Sono le serrette per rinforzo.... legano le ordinate e poi legano tutto il fasciame, le mettiamo per rimanere più unite le ordinate

D. L'opera morta...

R. Sul trincanino si fissano gli scalmotti.... sì mettono precisi a pressione, però quando siamo pronti a fare le cinte dell'opera morta gli diamo un altro colpo e le fissiamo di più; quel riempito è un lavoro che facciamo solo noi che non fa nessuno... (nomi di particolari).

D. Il fasciame?

R. Questa è la prima tavola del fasciame al bagnasciuga. Sono il torello e il controtorello poi si fanno le altre corse del fasciame... (si parla di come si fanno le tavole del fasciame). Se la barca è più dritta curva di meno, più lei fa una barca tonda bella aperta allora va incontro a delle curve non indifferenti.... Mio padre quando vedeva delle barche fatte così (fa un gesto che col dito solleva il naso verso l'alto). Mio padre era un grande operaio e criticava: quando vedeva una barca brutta faceva così col naso....

D. Il calafataggio?

R. Usiamo anche dello spago bianco di canapa lo stesso, però interessante che dopo messo dargli una bella mano di pittura, di minio che l'assorbe....

- (Il maestro d'ascia Polese mostra un garbo, che rappresenta la forma della mezza ordinata maestra, utilizzato per dare forma allo scafo delle barche)
- D. Mi dice il nome di questo strumento?
- R. Questo è un *garbo* però chiamato *trabucchetto*, il garbo diciamo così è una sagoma una lima, in questa sagoma qua c'è una barca tracciata, c'è il tracciato di una barca.
- D. Da quanto tempo lo usa?
- R. Lo usava mio bisnonno, poi chissà prima da quanto tempo veniva usato.
- D. Trabucchetto anche lui lo chiamava?.
- R. Sì, si sempre trabucchetto.
- D. Mi descrive come si usa il garbo.
- (Il maestro d'ascia Polese prende una squadra)
- R. La squadra la sto usando soltanto per la chiglia, (traccia due linee verticali al centro di un grande foglio di compensato) è lo spessore della chiglia, (mostra il garbo e indica una tavola di legno orizzontale attaccata al garbo) questa qua non c'era, l'ha creata mio padre.
- D. E come faceva allora?
- R. C'era più problema, il garbo era lo stesso, per far nascere la barca era lo stesso, solo che doveva andare dietro a troppe misure col metro, doveva prendersi un punto di riferimento e misurare l'altezza da un lato, poi lo girava e prendeva la stessa misura, però così con questa linea orizzontale è più veloce, fa questo lavoro qua, (traccia una linea orizzontale). Quindi deve fare l'ordinata centrale.
- D. Come si chiama?
- R. Ordinata maestra. Ecco ho due segni qua: uno che serve per la lunghezza del *madiere*, poi c'è l'altro segno per lo *staminale*, adesso le faccio vedere come si traccia la prima ordinata, (mostra delle sagome, della forma del madiere e dello staminale), se vado col garbo sul legno da utilizzare ci si impiega troppo tempo invece con queste (sagome) è molto più facile.
- D. Queste come le chiama?
- R. Questa è una *lima*, una sagoma, questo è il *garbo* perché c'è la barca, mentre con queste lime vado direttamente sul legno, vede ho due segni per fare il continuo dell'ordinata completa. Vede adesso ho tracciato l'ordinata centrale, (capovolge il garbo traccia l'altra parte dell'ordinata e traccia un segno dove termina il garbo), con questo qua non c'è bisogno di mettere una riga per dare il *cavallino* alla barca, nasce da qui. Questa è l'ordinata numero uno, ora come esempio le mostro come si disegna l'ordinata numero sei. (il maestro si avvicina a una barca in costruzione e mostra quali sono le sei ordinate che partono dalla maestra), faccio sette e sette quattordici rimangono da fare due tre ordinate che si fanno dopo, potrebbe anche farle prima ma non serve a niente, per queste non serve il garbo, si mettono le *forma*...le forma sono come un tracciato un disegno sulla carta... si prende la distanza a occhio (mostra le forma sulla barca in costruzione).
- D. Le ordinate sono....
- R. Con questo sistema qua si fanno sette ordinate a poppa e sette a prua che sono identiche... per farlo diverso occorre avere due garbi, uno che va dal centro verso prua e uno che va dal centro verso poppa, oppure ne fa sette dal centro verso prua, verso poppa ne mette tre e poi mette le forme, per crearsi quella *stellatura* a desiderio del carpentiere dipende dall'esperienza del carpentiere.
- D. Dopo l'esperienza che ho fatto l'ultima volta mi riesce più chiaro ma torniamo alle tracce.

- R. Adesso per fare il numero due ho spostato il garbo al segno numero due del garbo, e il numero due è qua (mostra la tavoletta che serve) per dare la *stellatura*. Adesso per abbreviare faccio vedere come si traccia la (ordinata) numero sei (fa scorrere il garbo lungo la retta che aveva disegnato all'inizio fino alla tacca numero sei, che determina il restringimento della barca). Vede quanto mi sono stretto qua, però veda che io sono col madiero parallelo alla prima, ma il numero sei ce l'ho qua (ha fatto scorrere in alto il garbo fino al segno numero sei della tavoletta poi si accinge a tracciare la parte superiore dell'ordinata), io la posso tracciare così però se voglio allargare la barca mi posso spostare un po' qua di tre quattro centimetri, questo è un desiderio del carpentiere però se lei questo non lo fa la barca viene bene lo stesso. (il maestro ora fa ruotare il garbo attorno un segno di riscontro che si trova al centro dello stesso) questo è un curvilineo... lo fa scorrere come vuole, adesso devo venire qua per fare la continuazione della ordinata... vede io lo faccio correre e traccio la continuazione... se lei guarda vede che è diversa ed è perfetta quando la mette, non ha nessun difetto... è perfetta.
- D. Avendo le forme deve usare lo stesso il garbo?
- R. In partenza lo devo usare per tracciare, poi lo metto da parte....una volta che faccio queste (le lime), imposto la barca, faccio la rimanenza di prua e di poppa, poi quando ho finito di fare la barca, completare le ordinate cosa faccio... prendo un laccio metto tutto assieme e metto anche lui (il garbo e le lime), così se faccio un'altra barca di sei metri questo non lo uso più ce l'ho già qua è già fatto... già sviluppato...
- D. Le dispiace mostrare di nuovo come fa ad allargare la barca?
- R. Ho fatto la barca come vuole il tracciato però io adesso faccio un segno qua (circa al centro del garbo) e se voglio aumentare di tre centimetri il numero sei, per aprire più la barca e questo (il garbo) scorre, siccome è un curvilineo traccio una ordinata diversa, è sempre la stessa però l'ho aperta qua.... Naturalmente si corregge qua (al centro), questo dipende da chi lo sa usare, da chi capisce la bellezza della barca.... Quindi viene più aperta *jambrada*, per non chiuderla, se lei nota le barche genovesi sono tutte chiuse.
- D. Gli stintinesi...?
- R. Gli stintinesi, non sono... sono bravini si arrangiano non è gente nata... non sono figli di vecchi carpentieri, erano pescatori, marinai, hanno imparato piano piano, magari prima smontando barche vecchie, rifacendole, gente brava che si è ingegnata a fare... per fare un gozzo va bene, se gli dici di fare un peschereccio non tracciano... non ne capiscono nulla, non sanno neanche come si può impostare una barca grossa.... quale materiale.
- D. Ritornando al garbo prima ha detto che il cavallino viene fuori da solo...
- R. Lo dà il garbo stesso, fino al numero sei, sette, otto anche nove, ma queste forme le deve mettere per forza, per fermare tutto il corpo della barca, così quando ha collegato per mettere a piombo per mettere a squadra tutte queste ordinate qua fa delle sagome per completare la barca (il maestro mostra la barca impostata).
- D. Quante sono le ordinate di una barca?
- R. Sono 22, 24, dipende dalla misura, una barca da sei metri sono 20, 22... se è più lunga aumentano, le distanze gli interessi sono sempre gli stessi. Più allarga le ordinate più fasciame grosso vuole, più stringe le ordinate più sottile è il fasciame.
- D. Può dirmi come si ottiene il garbo?
- R. E' un raggio, è un disegno... anticamente chi l'ha inventato non lo so, comunque chi l'ha inventato era proprio bravo, se uno lo sa usare e come che faccia una barca a disegno, ne più ne meno, non cambia nulla... nulla..., però è sempre chi lo sa usare. Se lei mi dice io voglio fare una barca molto stellata di poppa, con una forma diversa allora non fa tutto con quel garbo lì, devo farne due: uno dal centro verso prua e un altro verso poppa con le stesse larghezze, con lo stesso tracciato, ma cambia il garbo, (mostra il garbo) le due ordinate centrali sono uguali, per le altre devo farne un altro... però io non ne faccio mai,

non ne ho bisogno perché ne metto sette verso prua, poi comincio uno, due, tre e mi fermo ed è in forma la barca, è la stessa cosa che io....(il maestro Polese si allontana e prende un modellino in scala per dare forma allo scafo della barca) Questo è un *modellino*... si può fare in due maniere: o il carpentiere si crea il modello oppure il carpentiere fa il tracciato a disegno, dal disegno riporta questo... dipende da chi lo sa usare. Questa è una barca di 12 metri, guardi quante ordinate ha: una, due, (conta) trentacinque, trentasei ordinate.

D. E' grande?

R. Dodici metri, ha la poppa quadra (riporta sul compensato i segni delle ordinate poste sul modellino, quindi con la squadra traccia in corrispondenza dei segni delle rette verticali) queste che vede sono le forme (scomponi i vari strati del modellino e in corrispondenza con le precedenti rette traccia le varie curve che rappresentano le forme della barca).

D. Vedo che ogni strato si restringe.

R. Al centro no, sono quasi uguali, perché è a piombo praticamente quando è a piombo capitano tutti uno sopra l'altro, se invece la barca la deve aprire non combinano più, (sovrappone una nuova forma) vede adesso comincia ad allargarsi.

D. Questo modellino si scolpisce?

R. Sì... sì, ne prendo un altro così vede meglio fino in fondo...., (continua disegnare le forme) poi questa... e... l'ultima. Queste sono chiamate le forme, ma da queste devono uscire....

D. Mi fa vedere come fa a trasferire la maestra dal modello a scala reale?

R. Sì... però ho dimenticato un altro particolare, che (le forme) sono fatte di diverso colore, perché uno deve avere l'occhio facendo per rispettare lo stesso garbo.

D. Quando dice dello stesso garbo è un linguaggio che usa tutti i giorni?

R. Lo uso perché mi riferisco al garbo, lì c'è arte veramente, questo qua lo può fare qualsiasi disegnatore, però un conto è disegnare... però se uno non ha l'occhio di cosa sta facendo, come deve stellare, come deve portare a poppa... un carpentiere che non sa usare il garbo, una volta che ha fatto questo lo smontano e lo disegnano. (nel frattempo ha rimontato le forme del modellino) adesso questo viene qua assieme (disegna la forma finale della barca), questa è la barca (segna le distanze delle ordinate) questa è un corrispondenza delle altre, (traccia le rette in corrispondenza delle ordinate che congiungono le forme con il disegno del modellino) e ora può prendere le misure da riportare sul disegno delle ordinate in scala reale, questo è in scala da uno a venti... vede che dal modello viene fuori anche il cavallino della barca. Prende tutte le altezze poi di qua viene fuori la prima ordinata, prendendo tutte le altezze partendo dalla chiglia.

D. Chi li fa questi modellini?

R. Li facciamo noi.

D. Si insegnava ai ragazzi l'uso di questi modelli?

R. Si imparava guardando.

D. Ho sentito dire che lo tenevano un po' segreto.

R. Quello stia tranquillo che è la verità... è la verità.... pensi mio nonno con mio zio, il fratello di mio nonno si bisticciavano per i figli perché mio zio era geloso di mio padre, quando si metteva tracciare nascondeva tutto non voleva farsi vedere, che poi hai un fratello carpentiere come te... non ha senso nascondere.

D. Però bisognava mantenerlo nella famiglia il mestiere.

R. Le dico perché avveniva questo... perché i carpentieri erano più affamati dei pescatori, in origine servivano i pescatori, il pescatore fa un lavoro povero... quando lei fa una barca da 500 lire, il pescatore non ne aveva neanche da pagare 500, lavorava per delle gente povera, ecco perché si buttavano ai lavori di impresa, ad aggiustare i portoni, altre cose, le barche erano abbandonate, non davano da mangiare... Tutti i cantieri erano poveri a

meno che non si sviluppavano con numero di operai, con lavori grossi, si facevamo solo barchette, barchette in serie chi ne ha mai fatte? Una barca per volta, due tre ordinazioni se capitavano durante l'anno.

D. A Torre del Greco usano ancora il garbo?

R. Penso di sì. Però ripeto ci vuole anche la bravura del carpentiere, perché il trabucchetto, se lo fanno ancora come la è qua, come principio, però si tratta poi come poterlo cambiare migliorare, poi bisogna dire che tracciare questo è stupido, se lei ha un ragazzo lo mette qua un mese, tutti i giorni li è come insegnare a scuola, ogni giorno gli dico questo, questo alla fine lo sa fare, però non basta aver saputo fare quello, deve saper fare una ordinata centrale maestra bella, perché se fa brutta quella viene una barca brutta, lei deve fare questa prima sagoma bella, l'ordinata maestra è il punto della barca, è la bellezza della barca... io che sono un esperto anche con garbo brutto faccio una bella barca.... Anche se mi da un garbo brutto, quando mi metto io a farla è come la spagnoletta che vede lì... è perfetta, perché è alla fine che bisogna vederla, come è andata a finire dalla prua alla poppa, il centro non rappresenta, la bellezza della barca è la prua e la poppa.... Ma chi ha inventato questo era un artista proprio non può essere che non sia stato un artista, l'aver inventato questo, perché è un raggio vede... (il maestro si avvicina al banco da lavoro e descrive l'uso del "raggio", il procedimento grafico per realizzare i segni di riferimento del garbo). Sono due *raggi* diversi, veda questo qua chi lo avrà inventato non lo so, questo è un raggio (mostra il disegno di un semicerchio), allora io devo fare una barca di sette metri, voglio fare i madieri distanti 20 centimetri l'uno dall'altro, voglio fare ordinate dal centro 20 centimetri l'una dall'altra. Una volta che ho creato questo (il garbo), segno 20 centimetri (sul garbo sul lato della chiglia) poi vado qua, prendo il compasso e faccio (un semicerchio con raggio) 20 centimetri, poi lo divido (il primo quadrante del semicerchio) in sei parti, faccio sei e sei dodici ordinate, oppure sette e sette quattordici, questo qui è un disegno vero e proprio.... (confronta il raggio del semicerchio con la precedente misura segnata sul garbo) è 20 centimetri, (quindi rileva le ascisse in corrispondenza di ogni ripartizione di quadrante e le riporta sul garbo, lato chiglia, in modo che le distanze siano crescenti), questo è il numeri uno... questo è il numero due, vede? Questa è la terza e poi vado sulla quarta.

D. Questo disegno da chi l'ha imparato?

R. Io l'ho visto da mio padre... mio padre da mio nonno poi non si sa.

D. Quindi questo serve per costruire il garbo

R. No, il garbo esiste già, questo serve per dare forma alle ordinate. Vede qua (mostra il disegno ricavato dal modellino) in base ai segni ci sono dei rientri, cioè la barca cambia forma vede dalla numero uno alla numero sei che differenza c'è di ordinata

D. Le dispiace farmi vedere di nuovo come fa....?

R. Prima fa il garbo della misure che vuol costruire la barca, poi mette questa riga qua, però voglio tenere le ordinate distanti 20 centimetri, da lì parte e segna 20 centimetri (sul garbo) poi segno la fine del *madiero* e dello *staminale*, ma questo non ha nulla da vedere col disegno, potrebbero essere anche un po' più avanti o più indietro. Poi deve fare un segno (fa un segno al centro del garbo) che serva da curvilineo per farlo correre in modo che crei continuità nell'ordinata.

D. Mi scusi qual è il punto che serve da curvilineo?

R. Eccolo che sta nel gomito, può essere un po' più su, ha una importanza relativa... io dico che ha una importanza relativa, perché magari son pratico.... Serve per far ruotare il garbo se no non trova il piede dell'ordinata, non trova il piede del madiero. Adesso devo fare la barca, devo fare 12-14 ordinate, anche 16 ne posso fare, però non ha senso farne tante, tanto poi mette le forme (mostra le forme sulla barca in costruzione). (Il maestro ritorna sull'argomento del raggio) io ho deciso di fare le ordinate distanti 20 centimetri,

- un interasse praticamente... con questo 20 centimetri faccio un *raggio* (semicerchio) poi lo divido per quante ordinate devo fare (ripete l'operazione già vista in precedenza, riportando sul garbo le distanze dei segni sul cerchio dal raggio). Questo è uno e poi c'è l'altro, c'è quell'altro piccolo per le *tavoletta* (prende una tavoletta), è lo stesso però è un altro raggio dello spessore della chiglia, questo è un raggio di 10 centimetri.
- D. Perché la chiglia 10 centimetri?
- R. Lo spessore della chiglia lo deve fare in raggio, una volta che lei lo divide cosa fa poi, fa tutti i segni (sull'arco del quadrante) poi raccoglie tutte le misure qua (sulla tavoletta), quindi questo è un altro raggio più piccolo fa la tavoletta, così la barca è tracciata... chi l'ha inventato sarà stato un mago, non lo so... guardi esce la barca perfetta...
- D. Palomba e Feniello maestri d'ascia di Alghero usavano anche loro il garbo?
- R. Sì, Palomba era cugino di mio nonno, erano tutta una famiglia, invece Feniello era figlio di pescatori però col tempo si è fatto bravo, le prime barche erano zucche però a forza di farne... ne ha fatto più lui che noi, perché facevamo anche lavori di pescherecci, loro non erano capaci a farne, lui d'inverno andava a fare le manutenzioni a Castelsardo... andava a riparare le barche e qualcuno si faceva fare la barca nuova...
- D. Mi parli della sua famiglia, I suoi figli...
- R. Antonio, Alessandro e Gianni.
- D. Sua moglie...
- R. E' sarda.
- D. Suo padre...
- R. Antonio.
- D. La moglie?
- R. Mia madre è ancora viva ha 83 anni è sarda, ha una memoria... è sarda di cognome Solinas è nata a Porto Torres, mio nonno materno era di Florinas, era un pastore ha trovato lavoro al porto, si è dato al commercio ed è diventato ricco...
- D. Lei ha fratelli...
- R. Uno... non ha voluto mai sapere di fare barche... fa il barcaiolo si chiama Leonardo.
- D. Suo padre aveva fratelli?
- R. Sì uno è morto molto piccolo...
- D. Suo nonno...
- R. Pasquale come me... e aveva un fratello Antonio, non andavano d'accordo... faceva il maestro d'ascia a Porto Torres.
- D. Sono venuti da Alghero?
- R. Io penso... sono venuti all'età di 18-20 anni.... facendo i conti sono venuti intorno all '890
- D. Il bisnonno...
- R. Si chiamava Simone, a Porto Torres è venuto da Alghero mio bisnonno con due figli di circa 20 anni, non erano sposati.
- D. Suo bisnonno quando è andato ad Alghero?
- R. E' andato ad Alghero proveniente da Torre del Greco al tempo dei Borboni... Sono venuti ad Alghero assieme ai Palomba, erano cugini. Mio bisnonno non è venuto solo in Sardegna, aveva i fratelli che erano corallini, lui era carpentiere già prima a Torre del Greco.
- D. Il nonno Pasquale e suo fratello hanno sposato delle sarde?
- R. Sì, tutte due si sono sposati a Porto Torres due sarde mia nonna era di Mura. Mio nonno e mio bisnonno sono venuti qua, perché c'era molto lavoro...

5.1.7 Aspetti simbolici e religiosi

Qualche tempo 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 Gavino , 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, - uno 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 Duecento , 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.

Anche per le barche di oggi, non di meno di quella del graffito, 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, vale la pena ripeterlo, 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 locali proprietari di terra 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 conferiscono loro 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 dal-

la 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 allo specifico della vita delle barche. Così a Stintino un anziano sacerdote aggregava una varietà di riferimenti ai santi e alle sacre scritture: "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...".

L'introduzione del motore a bordo delle barca ha comportato anche un'estensione del riferimento di protezione a San Cristoforo: "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. A Castelsardo alcuni ritengono la presen-

za del mare indispensabile, avendo la barca una madrina, ma non un padrino. Questo perché, sostengono, il padrino della barca è il mare . 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.

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 per Ulisse che giustifica il suo errare per mare allo scopo di “diventar del mondo esperto”.

5.2 Forme di valorizzazione delle barche

Quasi ovunque, oggi, si assiste ad un processo di valorizzazione della cultura marinara che si esprime in attività museali, nel restauro di vecchie barche, nelle feste dei santi del mare, ma soprattutto nell'interesse per la vela latina e le regate veliche. Questo processo è alimentato dallo sviluppo turistico del territorio che, a livello culturale, coglie stimoli dalla tradizione, seleziona, reinterpreta e ripropone elementi del passato per una fruizione rinnovata, destinata al tempo libero e al tempo della vacanza. E' l'estate infatti il tempo in cui gli elementi della cultura marinara emergono in primo piano, guadagnano la ribalta.

Le barche sembrano diventare protagoniste in questo contesto.

A Riccione, nell'Adriatico, come già ricordato, la famiglia Savioli, proprietaria di un locale importante, ha recuperato una vecchia barca da pesca, dandole il nome di *Sa-violina*. 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*.

Esempi di questo tipo sono sempre più frequenti anche in Sardegna, si tratti di barche restaurate, provenienti dalla storica flotta peschereccia, oppure di barche costruite

su modelli tradizionali. Un cantiere di Porto Torres ha restaurato di recente un grosso barcone proveniente da Carloforte, il *Macchiavelli*, datato al 1869, mentre in Alghero alcuni carpentieri hanno ricostruito, su un modello di antica scuola, quella del tradizionale cantiere Feniello, la *Maddalenetta*, varata nel 2005. Esperienze di restauro sono in corso a Carloforte, Stintino, e persino a Castelsardo, che pure non vanta una tradizione locale di costruzione, avendo fruito per la propria flotta peschereccia di barche provenienti da Porto Torres, Stintino e Alghero.

In effetti proprio il restauro sembra rianimare oggi la possibilità di sopravvivenza dei cantieri locali, già colpiti dalla crisi dovuta alla concorrenza della produzione in vetroresina e alla lenta riduzione della flotta peschereccia. Ma la dimensione economica dei cantieri locali si inserisce in un contesto socio culturale che la ricerca ha consentito di approfondire nei dettagli materiali e immateriali, nelle pratiche e nelle rappresentazioni. Il restauro di imbarcazioni storiche che rivelano specifici stili etnici, consentendo la conservazione dei saperi locali, va a costituire una delle forme di recupero della storia e della cultura nel campo della marineria locale, e in quanto tale si propone nell'ambito della promozione turistica. Un fatto consolidato e riaffermato da quando le imbarcazioni storiche, grazie alla legge n. 172 dell'8 luglio 2003, hanno potuto fregiarsi dello status di bene culturale. Si può sostenere l'ipotesi che oggi nei cantieri non troviamo più artigiani, carpentieri o maestri d'ascia, bensì "operatori culturali".

5.2.1 *Le regate di vela latina*

Gran parte delle ricostruzioni e dei restauri delle barche nei cantieri locali sono oggi finalizzati all'interesse per le regate di vela latina. La pratica delle regate veliche, che negli ultimi 25 anni si è diffusa in gran parte dei centri costieri mediterranei, si va infatti 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 alimenta la valorizzazione del patrimonio culturale marinaro.

Nel Compartimento marittimo di Porto Torres l'interesse per le regate veliche ha registrato negli ultimi anni una crescita esponenziale. Il centro di Stintino vi ha svolto il ruolo di caposcuola, avendo dato vita alla regata velica a partire dal 1983. A Stintino si sono via via aggiunti i centri limitrofi, dapprima con la partecipazione di alcune barche, e poi con l'organizzazione di regate a casa propria, dapprima Alghero, poi Bosa e Porto Torres, mentre anche Castelsardo mostra segni di interesse. In crescendo va registrato anche l'orientamento verso le barche tradizionali ai fini delle regate: nelle regate più re-

centi 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 caso di Stintino è esemplare.

E' del 1983 la prima regata della vela latina, organizzata, con l'obiettivo di "unire in un unico evento storia, tradizione, agonismo e spettacolo", dove "la competizione non deve essere considerata come fine, ma solamente come mezzo per tutelare le imbarcazioni storiche e tradizionali a vela latina". L'iniziativa nasce nell'ambiente ludico dei "bagnanti" stintinesi, mentre le imbarcazioni storiche tradizionali, quelle dei pescatori locali, hanno dismesso la vela da una trentina d'anni, introducendo il motore a bordo. Nei primi anni si assiste ad uno sforzo notevole per dar forma ad un regolamento di regata sempre più orientato a rispettare rigorosamente la "tradizione", ma meriterebbe una ricerca a sé anche l'insieme degli accorgimenti, le astuzie e le trasgressioni in cui si gioca la complicità fra proprietari e maestri d'ascia per trasformare una barca da lavoro in una barca da competizione.

La regata si replica regolarmente ogni anno nell'ultima settimana di agosto e riceve una crescente attenzione a livello istituzionale: nel bando di regata del 1988 entra il simbolo del comune di Stintino, diventato autonomo nello stesso anno; nel 1987 e nel 1991 riceve il premio dal Presidente della Repubblica mentre altri premi fanno riferimento alla presidenza del Senato e al Ministero della Pubblica Istruzione. Il fatto che alcune di quelle autorità fossero vacanzieri sassaresi a Stintino ha sicuramente giocato favorevolmente sia per quanto riguarda i riconoscimenti che per le ricadute in termini di prestigio per la regata e per l'immagine della località. Infatti la manifestazione, entrata a far parte di un Circuito Mediterraneo che coinvolge località balneari italiane, francesi e spagnole, ha assunto nel tempo una rilevanza nazionale e internazionale: se ne occupano oggi servizi speciali televisivi, i quotidiani locali e nazionali e soprattutto le riviste specializzate italiane e straniere. Stintino viene indicata come "capitale della vela latina" e la regata va ad assumere una sua storia, una storia con un forte corredo valoriale, quello di aver riportato in vita l'armo della vela latina che rischiava l'oblio, di aver favorito la salvaguardia delle barche tradizionali di legno (una salvaguardia incentivata anche dal Ministero dei Beni culturali col riconoscimento di due imbarcazioni della costa adriatica romagnola a far parte del patrimonio storico nazionale) con un'operazione forte di promozione turistica e una (ancora auspicata) ricaduta in termini occupazionali per i cantieri locali. Un riconoscimento specifico a questi ultimi viene attribuito nel 2000 dal Presidente del Consiglio Regionale della Sardegna, riproposto ancor oggi, insieme ad altri premi sempre più orientati a sottolineare il rispetto della tradizione .

Ma per Stintino le regate rappresentano molto di più, confluendo nel processo di autorappresentazione. Un'autorappresentazione che si è andata coagulando al tempo della rivendicazione dell'autonomia comunale e che una volta raggiunta procede attraverso rievocazioni, celebrazioni e festeggiamenti alla costruzione di una narrazione di una storia comune dalla connotazione mitica. Due sono i temi più rilevanti: il rimpianto dell'isola felice, l'Asinara, e l'esodo forzato dei suoi abitanti. Vi confluisce anche lo scontento che spinge a rivendicare diritti sul territorio dell'Isola, ora divenuta parco nazionale, che invece appartiene amministrativamente al Comune di Porto Torres. Su questa linea le iniziative proposte da associazioni locali e sostenute dal Comune sono andate via via arricchendosi. Il programma delle manifestazioni dell'estate 2006 è iniziato il 29 luglio con il "1°Raduno dei 45", manifestazione riservata ad imbarcazioni tradizionali armate a vela latina ed imbarcazioni d'epoca, con un percorso di regata da Stintino a Cala Reale, nell'Isola dell'Asinara e ritorno, "per ricordare l'esodo dall'Asinara e la fondazione di Stintino". Seguono, il 13 e il 14 agosto, i festeggiamenti per i 121 anni del paese, "due giorni di celebrazioni per il forzato esilio dall'Asinara", con cerimonie civili e fuochi d'artificio. Seguono, nella prima quindicina di settembre, i riti in onore della Beata Vergine della Difesa, (già venerata all'Asinara quale protettrice dai pericoli del mare) organizzati dalla confraternita omonima. Infine la Regata dei 45, con la partecipazione di barche armate a vela latina che partendo da Stintino raggiunge Cala d'Oliva per poi tornare ripercorrendo il viaggio degli "sfrattati" dall'isola.

Ciò che colpisce in queste manifestazioni, che sono accompagnate da degustazioni di prodotti e ricette locali, da mostre d'arte e artigianato (particolarmente apprezzata quella dei modellini delle imbarcazioni d'epoca), è la tendenza a ricostruire una narrazione unificante di luoghi, memoria, persone e cose, che mette insieme tradizioni marinare, sports acquatici e spettacolo per i turisti

In effetti la regata stintinese, seguita poi dai paesi limitrofi, ha alimentato un fenomeno di nostalgia che accomuna locali e forestieri, sollecitando l'interesse per le barche tradizionali locali, barche da pesca costruite 'in economia', povere, se pure di belle linee grazie all'abilità dei vecchi maestri d'ascia. E la nostalgia si traduce in una ricerca filologica appassionata dei materiali, delle forme e dell'esperienza degli antichi costruttori, che va a confluire nei regolamenti di regata, sempre più attenti al rigore delle ricostruzioni di modelli antichi e all'autenticità degli scafi d'epoca a vela latina.

5.2.2 *Il viaggio del postale*

Il processo di valorizzazione, nel suo complesso, rappresenta un caso esemplare di costruzione di *heritage*, allargandosi a comprendere anche altre numerose iniziative. Il 22 maggio 1994 la Lega Navale Italiana dell'Asinara e l'Associazione Arte Cultura Società di Sassari hanno dato vita alla manifestazione rievocativa storico-marinara "Il viaggio del Postale", un evento che intende ricordare i viaggi della barca a vela addetta al servizio postale da Stintino a Porto Torres e viceversa. La celebrazione, un appuntamento ormai annuale che apre la stagione turistica stintinesi e portotorrese, comincia intorno alle otto del mattino con partenza da Stintino di una barca tradizionale locale armata a vela latina con a bordo il sindaco e un ufficiale postale. Al seguito della barca del postale prende corpo una nutrita flotta di gozzi, lance, *yachts* e imbarcazioni d'ogni tipo. L'arrivo del "postale" a Porto Torres, tempo permettendo, è previsto per le undici, dove lo attendono il sindaco e l'ufficiale postale del luogo. Un annullo postale, alla partenza e all'arrivo, iscrive l'evento in un temporalità che dà vita, nell'esperienza di curiosi e partecipanti, ad una emozionante avventura di oggi.

5.2.3 *La valorizzazione delle barche nella pesca-turismo*

Una forma di riuso e ammodernamento delle barche da pesca, e dunque una loro valorizzazione, si può riscontrare nella pratica della pesca-turismo. Non si tratta di una novità assoluta. Da tempo e in vari luoghi, presso fiumi, laghi o mari, sono state trasformate in ristoranti galleggianti. Non è però il caso della pesca-turismo che presenta delle caratteristiche originali. Qui le barche da pesca, ancora in uso nel loro ruolo lavorativo, subiscono aggiustamenti e adattamenti per ospitare turisti a scopo ricreativo e gastronomico.

Nell'ambito delle disposizioni legislative nazionali ((L. n. 41 1982; L. n. 165 del 10 febbraio 1992, art. 27 bis; D. M. 13 Aprile 1999, n. 293) la pesca turismo viene definita come attività intrapresa "dall'armatore - singolo, impresa o cooperativa - di nave da pesca costiera locale o ravvicinata, che imbarca sulla propria unità persone diverse dall'equipaggio per lo svolgimento di attività turistico-ricreative".

Contrariamente a quanto accade in altri paesi qui la pesca-turismo viene intesa come un'attività integrativa della pesca stessa, per consentire un reddito aggiuntivo in un settore endemicamente precario e contemporaneamente alleggerire il prelievo di una risorsa che in Mediterraneo è sempre più scarsa. Vi è prevista la pratica della pesca sportiva;

“lo svolgimento di attività turistico ricreative nell’ottica della divulgazione della cultura del mare e della pesca , quali, in particolare brevi escursioni lungo la costa, osservazione delle attività di pesca professionale, ristorazione a bordo o a terra”; iniziative finalizzate alla conoscenza e alla valorizzazione dell’ambiente costiero e lagunare.

Nell’area campione, che comprende il Compartimento marittimo di Porto Torres, la pesca turismo, coerentemente alla normativa che prevede la conoscenza e la valorizzazione del territorio costiero, assume, come spazi di escursione, aree marine protette e parchi geo-marini, misurandosi con la normativa che disciplina gli stessi. Nel caso dell’area marina protetta denominata “Isola dell’Asinara” (D. M. 13 Agosto 2002 n. 298) alla pesca turismo è consentita la frequentazione della zona B, di riserva generale, sotto il controllo dell’Ente gestore, con gli attrezzi della piccola pesca e con gli attrezzi selettivi di uso locale, ad una distanza non inferiore ai 150 metri dalla linea di costa .

Ciò che si può osservare dall’esame della legislazione è in primo luogo l’enfasi sulla divulgazione della cultura del mare e della pesca, che tuttavia non ha poi un supporto scientifico nella struttura amministrativa nazionale e locale, che insiste esclusivamente sui temi della sicurezza e del contesto biologico-ambientale. Il rischio è che il dettato legislativo orienti in questa sola direzione le pratiche dell’attività, trascurando la valorizzazione e comunicazione della cultura dei pescatori, che all’iniziativa danno senso e originalità e quindi anche la possibilità di valorizzazione dell’attività stessa e la sua rilevanza economica nel futuro.

Sia a livello nazionale che regionale è difficile stabilire la consistenza economica del settore, sia dal punto di vista degli addetti, che dei proventi. Infatti gli operatori della pesca turismo sono iscritti nel registro della gente di mare dove compaiono come pescatori, perché come già detto, la pesca-turismo dal punto di vista legislativo, integra la pesca professionale. Per avere dati a livello locale, cioè nei Compartimenti marittimi, non risponde l’Ufficio pesca, ma l’Ufficio sicurezza, che rilascia una licenza, una volta accertata l’idoneità della barca e delle attrezzature. La licenza ha scadenza annuale.

Nel Compartimento marittimo di Porto Torres ho potuto rilevare il numero delle licenze rilasciate nel 2004, i nomi delle barche e le loro caratteristiche, il luogo in cui operano e il numero di persone imbarcabili, compreso l’equipaggio. Le licenze rilasciate erano 29, localizzate prevalentemente a Porto Torres e Stintino, mentre cinque erano registrate in Alghero, una sola a Bosa e nessuna a Castelsardo. La metà delle barche con licenza di pesca-turismo era costituita da battelli con caratteristiche atte ad imbarcare circa 12 persone, mentre le restanti erano di piccole dimensioni, potendo accogliere a bordo pochi ospiti e dunque a scarse possibilità remunerative.

Ciò che si può rilevare in proposito, nei cantieri locali, è la considerazione che le barche da pesca tradizionali non sono state concepite per essere impiegate in questo tipo

di attività. Sia la carena che l'opera morta di un gozzo non sono nate per rispondere alle esigenze della pesca-turismo. Bisogna tener conto, in primo luogo, che il natante, oltre all'equipaggio, deve imbarcare un certo numero di passeggeri, ai quali deve provvedere non solo per lo spazio di bordo, ma anche per i servizi essenziali. Lo scafo dovrà essere non troppo stellato e con un discreto pescaggio, al fine di garantire stabilità e un buon comportamento al rollio. Per quanto riguarda l'opera morta si dovranno approntare tutti gli accorgimenti necessari per poter rendere la manovra agevole e nel contempo offrire libertà e comfort ai passeggeri. I maestri d'ascia hanno dovuto perciò rielaborare i loro modelli e soprattutto metter mano a vecchi scafi, per renderli idonei a questo nuovo uso. C'è da sottolineare che, anche negli interventi di trasformazione e adattamento dei vecchi scafi, si riscontra fra i maestri d'ascia una nuova sensibilità, che non vuole rinunciare al "buon garbo" e all'eleganza, con una disponibilità alla ricerca e alla sperimentazione nell'ambito del recupero delle tradizioni culturali, oltre alla riflessione nella direzione di una riproposta di modelli reinterpretati creativamente.

5.2.4 La "regata del pescatore"

Nel corso della ricerca ho seguito, tramite osservazione partecipante, tutte le fasi preparatorie e l'evento "La regata del pescatore", svoltosi a Porto Torres il 30 giugno 2007. L'iniziativa, promossa dall'associazione ASSO.Ve.La di Porto Torres, ha coinvolto 10 barche da diporto armate a remi e a vela latina, in gran parte ex barche da pesca, che si sono impegnate a svolgere un percorso in mare, salpando un attrezzo da pesca predisposto, nel tentativo di ripercorrere le pratiche dei pescatori locali della pesca artigianale, prima dell'avvento del motore. L'intento della regata del pescatore, nelle parole del suo ideatore¹⁸, era quello "di riavvicinare la gente al mare e far rivivere ai partecipanti una giornata di mare, di sole, di sale e di sudore, come usavano fare i nostri vecchi che prendevano il mare ogni mattina per portare a casa il frutto del loro lavoro. La peculiarità di questa regata è quella di essere composta da alcune prove di capacità che, nel loro insieme, rappresentano la sintesi dell'andar per mare. La partenza avverrà dalla spiaggia ed avrà una prima fase di voga, una seconda fase di pesca simulata e una terza fase di vela"

Qui sono presenti e protagoniste le barche, coi loro nomi, con le loro vele, coi loro equipaggi, ma ciò che è interessante è riflettere sulla dimensione socio-culturale dell'evento. Si tratta, in primo luogo, di un evento orientato alla valorizzazione

¹⁸ Lorenzo Nuvoli, segretario dell'ASSO.VE.LA (Associazione Vela Latina) di Porto Torres

dell'esperienza e del lavoro dei pescatori che coinvolge in più occasioni le istituzioni locali. L'iniziativa registra infatti un percorso per fasi, con presentazioni ufficiali in luoghi istituzionali. Pensata e organizzata nell'ambito dell'associazione, la regata del pescatore ha infatti una sua prima presentazione pubblica nel mese di febbraio, con un incontro che si svolge nella sala del Consiglio comunale, con la presenza dei soci e dell'assessore allo sport e alla cultura. Qui vengono indicate le barche che parteciperanno alla regata e ad ognuna di esse, attraverso sorteggio, viene attribuito un quartiere della città. Alcuni di questi quartieri sono noti, altri vengono - potremmo dire - "inventati", se pure nell'ambito di una ricerca storica che ha cercato di identificare luoghi e memorie di luoghi, in una città travolta dall'urbanizzazione provocata dall'insediamento industriale negli anni '60 del secolo scorso. Con questa operazione l'associazione intende coinvolgere nell'iniziativa l'intera città.

La presentazione ufficiale avviene in una sorta di tavola rotonda, con la presenza oltre che del rappresentante del Comune, di un giornalista, del Preside del locale Istituto Nautico, un esperto di cultura marinara e il segretario dell'ASSO.VE.LA, che illustra il regolamento, il percorso e tutte le direttive organizzative. Non si tratta di una mera illustrazione tecnica, sebbene il segretario dell'associazione illustri con una perfetta simulazione il percorso della manifestazione in tutte le sue operazioni, ma anche di un approfondimento del contesto storico della cultura dei pescatori, delle ricadute didattiche attese, in specie per gli allievi dell'Istituto nautico, e per tutti i partecipanti un momento ludico, di festa e di allegria.

Il progetto prevedeva di aggregare la manifestazione alla "Festa Manna" (la festa grande), la festa dei santi patroni della città, ma la mattina del 27 maggio (data prevista per la regata), benché le barche fossero tutte pronte per la partenza e numerosi gli spettatori, una disposizione della Capitaneria di Porto bloccava la regata a causa del cattivo tempo. L'aleatorietà climatica, che ha sempre pesato nel mondo marinaro, non manca di condizionare anche i *revivals* e tutte le operazioni che si svolgono in mare.

La regata del pescatore viene rimandata al 30 giugno e aggregata ai festeggiamenti di San Pietro, la festa locale dei pescatori. In quella data il tempo è favorevole, la regata si svolge secondo il programma con un nutrito pubblico di bagnanti. Così il commento sul sito dell'associazione "Si è disputata in una splendida cornice di pubblico la prima regata del pescatore, regata atipica perché prevedeva tre prove di abilità marinara: la prima prova di voga, la seconda di pesca e la terza di vela latina. Alla fine l'ha spuntata 'Capo Amato', un'agile guzzetta condotta dal suo armatore Pietro Fois che ha preceduto la lancia 'Auriga' condotta da Giuseppe Rivieccio e la sorprendente 'Sara', un'ex barca da pesca dedicata ora alle regate e timonata da Francesco Sannino.... La prova più difficile da superare è stata quella del recupero delle attrezzature da pesca che erano state

posizionate in precedenza proprio dalle barche concorrenti e, al ritorno dalla prova di vela, sono state salpate, ma non tutte erano nel posto originario e quindi si è creata un po' di 'bagarre' e l'agonismo ha preso il posto della razionalità. Alcune barche hanno perso l'attrezzatura e sono state penalizzate al traguardo, così come prevedeva il ferreo regolamento"¹⁹. Come si vede sono le barche che appaiono in primo piano, e solo dopo i loro timonieri. E' emerso anche che l'abilità di pesca ha lasciato a desiderare, e dunque lo stato di fragilità del sapere tradizionale ad essa legato. La capacità di individuare i posti di cala dell'attrezzatura era, nella pesca tradizionale, un elemento rilevante della professionalità dei pescatori, di quelli più abili si diceva infatti che avrebbero saputo trovare una chiave gettata in mare. Quanto alla "bagarre" intorno ai risultati della prova, il pasto finale in comune a base di pennette all'arrabbiata e di anguria, bagnate di vermentino e cannonau, conduce ben presto alla cessazione delle ostilità. A conclusione della manifestazione la serata di gala con la premiazione nella piazza del porto, dove le barche e i loro equipaggi tornano di nuovo in primo piano, a spartirsi i premi messi in palio per loro.

5.2.5 Le feste dei santi del mare

Un ulteriore momento in cui le barche assumono un ruolo da protagonisti è costituito dalle feste dei santi del mare. Infatti le feste dei santi del mare, già feste dei pescatori, rappresentano oggi un invito rivolto ad ogni tipo di natante, di ogni forma, dimensione ed uso. La risposta a questo invito è ampia e variegata: le feste si svolgono infatti da giugno a settembre, e con le loro processioni a mare mettono in atto scenari suggestivi che coinvolgono in dimensioni esperenziali differenziate, pescatori e non, locali e turisti.

E' interessante notare che i santi del mare, espressione della devozione tradizionale dei pescatori, variano nei centri costieri del Compartimento: in Alghero si festeggia Sant'Elmo, un santo più venerato nelle coste spagnole che non in quelle italiane; a Porto Torres il più classico San Pietro; a Castelsardo Sant'Antoneddu; all'Isola Rossa San Silverio, il cui culto si è insediato localmente al seguito delle migrazioni dei pescatori ponzesi e si festeggia nella vicina frazione di Vignola; Bosa e Stintino condividono il culto della madonna, ma con due titolazioni diverse, Stella Maris a Bosa e Beata Vergine della Difesa a Stintino. A Stintino la Beata Vergine della Difesa (dove difesa sta soprattutto per difesa dai pericoli del mare), è anche patrona del paese, e la sua festa viene

¹⁹ Cfr. <http://www.assovela.portotorres.org/regatapescatore2007.htm>

dichiarata anche istituzionalmente festa di tutti, inoltre, con le sue manifestazioni a mare, processione e regate, conferma l'identità del paese come paese di mare e di vacanza.

In occasione delle feste le barche, in specie quelle da pesca, vengono ripulite, ritoccate e anche infiorate con decorazioni multicolori. Ai colori si aggiungono i suoni, delle bande locali, a terra, e poi delle preghiere e dei canti religiosi, insieme alle sirene dei natanti istituzionali, un invito alla partecipazione, al coinvolgimento, all'emozione. E' il momento dell'incontro delle barche, in cui si confrontano dimensioni ed usi, ma è anche il momento dell'apertura delle barche agli ospiti, alle famiglie e ai turisti, un'occasione di fruizione variegata del sacro, ma anche di conoscenza delle barche e della vita di mare.

5.2.6 Documenti etnografici

Fra le interviste condotte nel corso della ricerca ne allego qui solo alcune, mirate, a mostrare la pluralità degli interessi e delle rappresentazioni che riguardano il mondo delle barche. Ho ritenuto utile, inoltre, far precedere ad ogni intervista un breve commento introduttivo.

Intervista G. E., anni 83, pescatore, Porto Torres, 07/ 05/ 2007

Dall'intervista appare chiaramente come la barca, per un pescatore, sia al centro del suo progetto esistenziale. La barca è per lui l'investimento economico più importante, viene prima della casa, sa bene infatti che senza una buona barca non ci sarà né la sicurezza economica per la famiglia né la casa. Quando ne acquista una nuova, anche se usata, questa deve garantire affidabilità ed efficienza oltre che, spesso, stazza e spazi di movimento superiori alla precedente. Quando l'informatore racconta ne ricorda bene nome, dimensione, nome del proprietario precedente se acquistata di seconda mano, motivazioni dell'acquisto. Nonostante non ricordi esattamente gli anni di acquisto delle barche, tracciando la storia delle sue barche, dalla prima, un gozzo di cinque metri, fino ai pescherecci più importanti di undici-dodici metri, traccia la storia della sua vita. Riferisce, mentre i ricordi affiorano in una atmosfera a volte mitizzata, come da giovane l'acquisto della barca sia stato determinato non solo dai suggerimenti dei familiari ma anche dei colleghi più anziani che, a suo dire, spesso, si facevano promotori di un progresso e di un miglioramento lavorativo dei più giovani con incoraggiamenti e consigli

utili. Solidarietà era mostrata anche dai commercianti di pesce, come un certo Fara che ha suggerito, all'allora giovane Eletti, di comprare una determinata barca. Vi era addirittura la presenza di una rete di informazioni, fra porti diversi, per l'acquisto delle imbarcazioni. Passando di proprietà, spesso le barche venivano modificate a secondo del tipo di pesca che il nuovo acquirente intendeva esercitare.

Il pescatore ricorda quando il padre, nel 1942, soprattutto dietro richiesta del figlio, ha deciso di mettere il motore nella sua barca. Era un motore "Arduino" a presa diretta, "come mettevi in moto partiva". Da quel momento ha avuto inizio un'altra tappa nella sua vita lavorativa. Il motore però veniva utilizzato con parsimonia, questo non solo per risparmiare il consumo di carburante ma anche per la diffidenza del padre verso la modernità, che imponeva ai figli, molto spesso, di remare, quasi che il valore e l'abilità di un pescatore fossero rappresentati dalla sua forza fisica, unico elemento capace di opporsi al rischio del mare. Racconta che a sedici anni partecipava alle regate dei *nassaioli* e dice con orgoglio: "Vincevamo sempre noi. Perché di remo, come noi, non ne ha usato mai nessuno. Arrivavamo anche a diciotto miglia da Porto Torres".

Il padre, naturalmente, ha insegnato al figlio tutte le modalità del lavoro, fatto di regole, doveri e segreti. Quando non li rispettava ci pensava lui, assieme ai fratelli maggiori, a farlo "ritornare sulla retta via". La buona riuscita di una spedizione di pesca dipendeva infatti dal rispetto delle norme e dell'orario. C'era, fra i padroni di barca, competizione e gelosia. Essere anticipati nella partenza o essere sorpassati era sentito come un affronto. "Un pescatore, se non è geloso non è pescatore", "oltre che nella voga devi essere geloso anche nella pesca" diceva suo padre.

Era anche indispensabile conoscere i luoghi di pesca e i riferimenti a terra. L'intervistato racconta che sia lui che i fratelli hanno imparato anche perché il padre li metteva alla prova. Quando, dopo una giornata di pesca, rientravano al porto, mentre lui si riposava, ordinava ai figli, a turno, di prendere il timone in modo che, per mantenere la rotta, fossero costretti a tenere presente il giusto segnale a terra e, quindi, a rimanere svegli. Secondo G. E. questa conoscenza tradizionale è indispensabile anche oggi, quando i pescherecci sono dotati di una tecnologia sofisticata, insufficiente, però, se non si conoscono i luoghi di pesca. Sempre, dalle sue parole, traspare chiaramente la durezza del lavoro di mare.

D. Come si chiama

R. Mi chiamo G. E.

D. Dove è nato?

D. Sono nato a Porto Torres.

D. Quanti anni ha?

R. Ho ottantatré anni.

D. I suoi genitori dove sono nati?

- R. Babbo è nato ad Alghero e mia madre a Villanova Monteleone.
- D. Il suo cognome è di origine sarda ?
- R. No, diciamo che è catalano. Ad Alghero è tutta gente così che viene da fuori. Gli Eletti si trovano solo ad Alghero, noi abbiamo tutti i parenti soltanto ad Alghero. Si dice che provengano solo dalla Catalogna.
- D. Qual è il suo mestiere?
- R. Pescatore come quello di mio padre e dei miei fratelli. Eravamo nove figli. I maschi erano tutti pescatori. Uno solo faceva il muratore e dopo è andato a lavorare alla Compagnia portuaria. Un altro, Giovannino, ha lavorato dopo che si è sposato e veniva di stagione e d'inverno se ne andava nei pescherecci e dopo, si voleva costruire una casa, ha lasciato anche il peschereccio ed è andato a navigare da nostromo nei piroscafi.
- D. Mi ha detto che ha ottantatré anni. Devo farle i complimenti perché ha un aspetto giovanile. La vita di mare fa bene?
- R. Eh... alcuni dicono che il mare ammazza la gente, è un rischio, fa male, a me ha fatto bene. Ho iniziato a remi fino a vent'anni. Io raccontavo che il remo fa bene anche alla salute, è uno sport. Quando avevo sedici-diciassette anni ho detto a babbo (il primo è stato zio Peppino Accardo che aveva messo un motore rifatto da una balilla e l'ha messo sul gozzo): - Se non mettiamo un motore anche noi io non ci vengo più. Noi siamo schiavi -. Noi ad andare sulla zona di pesca si impiegava anche cinque o sei ore. Quello in qualsiasi momento che fa bonaccia mette in moto e va e noi cosa guardiamo? Era dura da guadagnarsi la pagnotta.... L'abbiamo comprato in seconda mano, un gozzo, da un certo Memmoli di Golfo Aranci. C'era una barca sequestrata, non pescavano onestamente come facevamo noi, pescavano con le bombe e allora la Capitaneria, o cosa è, l'ha sequestrata e una volta che l'avevano rilasciata l'avevano messa in vendita e allora l'avevamo comprata noi. Era il 1942. La barca l'abbiamo venduta a zio Giovanni Fara e il motore lo abbiamo messo noi, un motore così, era una scatola, Arduino si chiamava, era a presa diretta, come mettevvi in moto partiva.
- D. Lei è sempre vissuto a Porto Torres?
- R. Sì, addirittura sono nato in via Libio, lì dietro il Comune. Mi sono fatto grande lì.
- D. Suo padre si è trasferito a Porto Torres con la famiglia?
- R. No. Mio padre venivano a pescare qua, addirittura si spingevano fino all'Isola Rossa. Allora anziché pescare fuori, babbo ...(si è trasferito). E si spingeva anche un miglio, due miglia, allora si pescava più di adesso, anche l'aragosta in mezzo agli scogli andando verso Castelsardo. E da lì poi abbiamo cominciato anche noi col motore, più che altro per portare presto il pescato. A cinquecento metri dalla costa trovavi anche l'aragosta, mentre adesso non ne trovi neanche a venti miglia, magari. Ecco qua perché babbo è arrivato qua: si spingeva fino all'Isola Rossa. Ci ho pescato anche io lì.
- D. Si è mai spostato in zone lontane?
- R. No, pescavo sempre nel golfo (dell'Asinara) anche con mio padre con la *sciabica*. Ah, una volta ci siamo spinti fino a Calagonone con la *sciabica*. Allora si lavorava con la *sciabica*, si faceva tappa a Golfo Aranci.
- D. Che cosa è la *sciabica*?
- R. E' una rete che si tira con due barche.
- D. Quindi andavate con due barche?
- R. No, l'equipaggio allora era di dodici-tredici persone. La maggior parte andavamo in proprio. Qualche volta, per comodità, quando non si aveva equipaggio, c'era A. S. che diceva: - Gavi, perché non te ne vieni con noi? -. Allora andavo con mio figlio e portavo anche la barca mia. Se no ad andare proprio di persona proprio non ci andavo, non conveniva. Me ne andavo meglio a *bolentino* da solo e ne ricavo più. Però la maggior parte ho lavorato sempre per conto mio, sia coi gozzi che coi pescherecci.

- D. Che ruolo ha avuto sua moglie nel suo lavoro?
- R. Mia moglie ha sempre fatto la donna di casa e basta, magari portavo qualche po' di pesce e lei lo vendeva, ne portavo anche quattro casse a casa dal peschereccio.
- D. Quindi lei ha avuto anche il peschereccio?
- R. Sì, ne ho avuto due pescherecci.
- D. Come si chiamava la sua prima barca?
- R. La prima barca presa a seconda mano a Stintino da un certo Barabino era una barca di 6 metri, era 24 palmi. La prima che ho costruita io invece era di 28, si chiamava S. Gavino.
- D. L'ha costruita lei?
- R. No, in cantiere, l'ha fatta mastro Antonio Polese. Prima avevo quella vecchia, dopo il 1943 ho cominciato a guadagnare qualcosa e allora ho pensato di farne una nuova più resistente perché quella era vecchia, perché il padrone faceva il muratore e la usava come può essere un carretto e la usava a prendere la sabbia dalla spiaggia per portarla a Stintino a costruire le case. Me l'aveva fatta comprare zio Paolino Pardi che mi ha detto: - Gavì, te la faccio comprare io una barca -, perché io, alle prime armi... mi ricordo mi ha chiamato un certo Scarparo, per comandargli la barca, ci ho lavorato cinque o sei mesi. Cosa faceva questo: dal pescato si sceglieva il miglior pesce e se lo andava a vendere dentro il piroscavo e l'altro scarto lo davano a Fara (grossista). Un giorno G. F. mi dice: - Io ti conosco e conosco tutta la famiglia, questo non è pescato che pescate voi -. Allora gli ho detto a Scarparo: - G. si è lamentato, tu tutti i giorni ti scegli il migliore, te lo porti a bordo al piroscavo e lo scarto ... io devo andare, che faccia devo fare io con F., ci rimango anche male -. E poi ci rimettevo anche io perché, dopo, il meglio lo prendeva lui. Finché F., che mi conosceva da ragazzino, mi ha detto: - Guarda, Gavì, io ti conosco da ragazzino, cercati una barca anche di seconda mano e per il motore ci pensiamo noi. Guarda, ti aiutiamo -. Mi hanno dato una barca a seconda mano. Mi hanno dato quasi mezzo milione allora. Era un gozzo, era stata costruita a Stintino. C'era Benenati. Però Polese, era tutto un'altra cosa. Lui faceva la spagnoletta a rivano.
- D. In quale anno ha comprato il gozzo?
- R. Questa barca l'ho presa nel 1951. Eh, l'avevo pagata quella barca lì 130 mila lire. Eh, allora costavano. Il motore l'ho comprato da un certo Rossi di Carloforte, un uomo alto e grosso ed è da lì che ho iniziato. Quella che mi ha fatto poi Marco Antonio Polese, San Gavino nel 1955, era un gozzo tipo *rivanetto*, era una barca di circa 7 metri in dritto di prora. gli detti il nome. L'aveva costruita dentro lo stabilimento di F., perché allora lavorava lì.
- D. Non esiste più questa barca?
- R. Sì, c'è ancora. Ultimamente ce l'aveva un certo F. che è stato con me da ragazzo e dopo ha messo su famiglia e l'ha comprata. Poi se l'ha venduta ed è andata a finire a Stintino. Prima, quando l'ho venduta io, l'ho data ad un certo G. I. . Ognuno la barca se la fa a modo suo, sempre sperimentata, a secondo del tipo di pesca che va a esercitare. Anche questo G. I. l'ha venduta a uno di Stintino, adesso si ha fatto una barca più comoda con la manovra a poppa, con il motore. Ognuno cerca le sue comodità a seconda di come pesca, lui pesca con le reti, c'è il verricello e lui fa la manovra e tutto a portata di mano a poppa. Ma non è bastata quella, ne ho costruito un'altra, perché avevamo voglia con i miei fratelli, perché si faceva in società, di fare la *sciabica*, era un tipo di pesca che rendeva molto, (pesca ombra), tirata sollevata dal fondo. Si tira dal fondo solo quando arrivi nella costa. Si tira sempre costa-costa, dopo si molla fino a toccare il fondo, se no il pesce se ne va tutto da solo. Allora costruì il Santa Elisabetta, gli detti il nome di mia moglie. La prima che ho costruito, San Gavino e dopo nel 1955, dopo quattro o cinque anni, Santa Elisabetta, che era più grande, 11 metri. Allora mia moglie mi ha detto: - adesso

- tocca a me -, allora gli misi il nome S. Elisabetta. I gozzi sono finiti lì, sempre da Polese. San Gavino l' ha costruita maestr' Antonio, invece Santa Elisabetta il figlio Pasqualino.
- D. Che fine ha fatto quest'ultima barca?
- R. E' ancora viva quella barca. Adesso l' hanno trasformata un po', è con la vela. La usano per fare le regate.
- D. Lei ha figli?
- R. Sì, uno.
- D. L'aiutava nel suo lavoro?
- R. Sì, col gozzo sì. Giuseppe era ancora a scuola allora, è capitano di lungo corso, e me lo portavo allora, quando non era periodo che andava a scuola. La madre diceva: - Ma questo deve studiare - e io dicevo: - Infatti lo porto solo quando non è a scuola, non è che voglio guastargli la carriera- , dicevo io. Mi ricordo un particolare. Con San Gavino ero, erano finite le scuole e mi dice: - Ba', a vengo? -. Quando l' ho portato la prima volta era già al Nautico. Allora *a bolentino* io e lui eravamo; io sono abituato a tutto, al freddo, al caldo, al vento, alle tempeste ma lui no, andava a scuola. Allora gli preparo la lenza, *bolentino* con tre ami, - quando senti che tira, tira anche tu -, faceva caldo, c'era un sole! Tre cale ha fatto! Allora : - O ba', non ne ho più voglia -. Aveva la passione di venire...
- D. Lei ha imparato il mestiere da suo padre?
- R. Sì, non ero neanche a scuola, ma non è che lavoravo. Babbo mi portava sempre con lui, dopo. La barca di mio padre era 5 metri perché si andava tutto a remi, la barca era piccola, quando ha messo il motore babbo non lo usava. Mi diceva: - Rema -. Quando abbiamo messo il motore babbo ha smesso. Per riprendere il discorso, quando sono diventato grandetto iniziava a darmi il remo, a provare. Ma all'età di quattordici-quindici anni cominciavo a vogare. A sedici anni partecipavo alle regate che facevamo. Le facevamo sempre noi, i *nassaioli* cosiddetti, vincevamo sempre noi. Perché vincevamo sempre noi? Perché di remo come noi non ne ha usato mai nessuno. Arrivavamo anche a diciotto miglia da Porto Torres, la zona più lontano, eravamo allenatissimi davvero. Io mi ricordo un particolare. Allora c'era a bordo mio padre, mio fratello Giovannino, Francesco, io. Allora mi piaceva ascoltare a B. M. che raccontava il fatto del pugilato. Babbo mi faceva dormire a bordo. Il mattino vengono e non mi trovano a bordo. Allora viene mio fratello G., viene in piazza del Comune, c'era B. che raccontava di roba di pugilato. A me mi attirava, mi piaceva ascoltarlo e ci avevo messo l'esca dentro i gabinetti che c'erano. E arriva mio fratello e mi ha dato uno schiaffo pure. Le undici di sera era... I remi erano già armati e pronti perché eravamo pescando nella zona più lontana che esisteva, *Cappotto* si chiamava, una secca a 18 miglia da Porto Torres. Quando, però, il giorno tirava un po' di *grecale*, la sera c'era un po' di bonaccia, ma lasciava un po' di maretta, ma dovevi alzarti prima per arrivarci all'alba. Ci volevano cinque o sei ore, ma ci voleva olio di gomito, era una gara a chi arrivava prima. C'era competizione. Era una gelosia, se quello era partito prima e quella ti sorpassava era una beffa allora. Babbo diceva: - Aumenta un po' - e noi dicevamo: - Ma a motore siamo -, scherzando. Un pescatore se non è geloso non è pescatore, babbo lo diceva sempre. Oltre che nella voga devi essere geloso anche nella pesca. Quando si avvicina ti devi allontanare. Dopo la gelosia era nella pesca, saper pescare, saper conoscere le zone di pesca, non te le devi mai dimenticare. Io ho imparato da mio padre, babbo conosceva il golfo pietra per pietra. Adesso ho fatto scuola a certi *pratici* che hanno pescherecci. A volte mi dicono: - non mi porti a conoscere le zone? - Adesso hanno gli strumenti ma non conoscono la zona; lo strumento non conta niente.
- D. Che riferimenti aveva?
- R. Tutti a terra. Addirittura, babbo ti dava il timone, ci dava la sveglia. Venendo a terra da pescare babbo tante volte si riposava quando era bonaccia, lui ci dava gli ordini. Ci diceva: - Oggi sei di guardia tu al timone, stai attento -. Allora, per non fregarmi, come mi

dava il timone, mi guardavo i segnali come eravamo pescando e magari l'occhio l'ho chiuso lo stesso (prendevo qualche sarago), però come vedevo il segnale correggevo la rotta.

D. Suo padre come ha imparato le zone di pesca? Gliele ha insegnate qualche pescatore di Porto Torres, visto che lui proveniva da Alghero?

R. No, no. Le zone loro allora usavano lo scandaglio a mano, si metteva un po' di grasso. Se non era scoglio si attaccava la sabbia, se non c'era sabbia c'era lo scoglio. Praticamente li ha imparati così, con l'esperienza. Allora non c'era eco-scandaglio, non c'era niente. Man mano che lavoravano si spingevano da altre parti sempre con questo scandaglio a mano.

D. Quando suo padre ha smesso di andare per mare, si interessava del suo lavoro? Andava al porto?

R. Sì, mi ricordo, quando io ho preso la prima barca, nel 1951, mi veniva incontro e si informava e mi chiedeva dove ero andato e mi dava i suggerimenti, tutti i giorni mi aspettava e mi veniva incontro.

Intervista A. M., anni 60, diportista, Presidente dell'Associazione Vela Latina, Alghero, 1 /06/ 07

E' questo il caso di un diportista che proviene da un ambiente familiare diverso da quello legato al mare. In famiglia è stato il primo ad avvicinarsi a questo mondo. Le motivazioni da cui è stato spinto a farlo sono "di carattere culturale" (mantenere la tradizione della spagnoletta) e sportivo insieme (partecipare alle regate). In un secondo momento parla di amore verso il mare. Racconta con precisione le tappe del suo avvicinamento al mare attraverso la costruzione di una barca, il suo varo alla presenza del vescovo e della madrina, "tutto in pompa magna", con quattro-cinquemila persone. Il nome che viene dato alla barca, La Maddalenetta, fa riferimento ai vecchi cantieri che si trovavano nei bastioni della Maddalenetta, contravvenendo, in questo modo, alla tradizione che vuole si diano in genere alle barche nomi di santi o di donne.

L'intervistato mette spesso in evidenza il fatto che la sua barca è una spagnoletta costruita secondo precisi canoni tradizionali da maestri d'ascia che si sono formati all'interno dei vecchi cantieri algheresi. Sembra quasi che voglia giustificare o rafforzare la sua recente conquistata identità marinara attraverso la serietà del progetto e della sua realizzazione. Il suo ruolo, all'interno dell'equipaggio composto da sei persone è, come dice lui ironicamente, quasi un ruolo da parassita addetto alle volanti.

Racconta come ha sviluppato, assieme ad un amico, un progetto per la costruzione della barca, una spagnoletta di sette metri, contattando vecchi maestri di Alghero che avevano smesso la loro attività di costruttori di trent'anni prima per dedicarsi alla manutenzione come dipendenti in grandi strutture cantieristiche. In questo modo l'informatore evidenzia con orgoglio che si è ripresa una tradizione, così come è testi-

moniato in una documentazione d'archivio da lui stesso consultata, che risale al 1300. Traspare, in questo, il desiderio di creare radici per rafforzare e dare legittimità alla sua appartenenza al mondo delle barche tradizionali.

L'associazione di cui è presidente si chiama "Associazione Vela Latina". Dice che la Vela latina è "classe, fa classe a sé, è riconosciuta dalla AFIV" (Federazione italiana di vela). Esiste anche un'Associazione nazionale di Vela latina che si chiama AIVEL, promossa e messa su da velisti sardi.

In genere i diportisti preferiscono utilizzare vecchie barche da recuperare, da un lato perché spesso sono barche appartenute a familiari, dall'altro perché, nonostante sia abbastanza caro restaurarle, il costo per rifare una barca nuova è superiore.

Parla di spirito di gruppo fra gli appartenenti alle varie associazioni, come nel caso di trasferimenti di barche o di organizzazioni di regate, e dice che il mondo della vela latina è un mondo a parte, unico depositario della tradizione, con un regolamento molto severo per cui a bordo delle barche sono assolutamente vietati attrezzature o meccanismi moderni in quanto devono essere governate rigorosamente a mano. In questo modo manifesta la sua convinzione, probabilmente non a torto, che i "regatari" come lui, "prendendo per i capelli la tradizione", ne sono i veri depositari.

D. Come si chiama?

R. Io mi chiamo A. M., ho sessant'anni e, fino a poco tempo fa, ero un dirigente della Sella e Mosca. Sono andato in pensione e, a questo punto, ho deciso di dedicare un po' di tempo a me stesso, a quelle cose che, per ragioni professionali etc., non avevo potuto fare prima. Quindi ho, assieme ad un amico, sviluppato un progetto che era culturale da una parte e sportivo dall'altra, nel senso che abbiamo fatto costruire una barca, una spagnoletta da sette metri, dai vecchi maestri d'ascia algheresi, che avevano dismesso la loro attività, per varie peripezie, che non sto a raccontare, riesco a convincere questi maestri, uno dei quali ha più di ottanta anni, l'altro è sulla sessantina. Il progettista della barca è P. C., che credo abbia costruito un'ottantina di barche, l'altro credo una sessantina. L'altro è V. C., molto più giovane, che è stato suo allievo, ma allora si iniziava a lavorare da giovanissimi. V. C. ha iniziato a lavorare, se non ricordo male, a dodici anni e credo che ormai ha un'attività di cinquanta anni di lavoro. Così abbiamo fatto questa barca che rappresentava la continuità della tradizione.

D. Mi dice da dove proviene la sua famiglia?

R. Io sono originario di Villanova Monteleone ma da piccolino ho imparato a parlare l'algherese. Io sono bilingue, diciamo, nel senso che so parlare perfettamente il logudorese e so parlare perfettamente l'algherese, perché ero in quarta elementare quando sono venuto ad Alghero e quindi mi sono inserito nella cultura di questa città. Sono sempre stato amante del mare. Mio padre era allevatore e dunque non c'è nessun legame con la marineria. Quindi il primo che si è avvicinato a questo mondo sono io. Quindi, per ritornare a quello che stavo dicendo, abbiamo fatto questa barca, abbiamo fatto tutto in pompa magna, abbiamo fatto venire il vescovo per la benedizione, insomma abbiamo fatto un varo dove c'erano quattro-cinquemila persone. La madrina era la dottoressa M. Abbiamo fatto insomma tutto secondo la vecchia tradizione quando si varava la barca. Dopo, avendo più tempo, abbiamo formato un equipaggio. Partecipiamo ormai alle regate di

- vela latina e sono in questo mondo, diciamo sportivo perché facciamo le regate e poi facciamo anche pesca da diporto con gli amici.
- D. I suoi figli si interessano di diportismo?
- R. Io ho due figli, studiano a Milano, però sicuramente questa estate si sono ripromessi di fare un corso di vela e quindi anche loro parteciperanno alle regate. Hanno capito, adesso sono più grandicelli. Io avevo pensato di fargli fare questa cosa un po' di tempo prima, però evidentemente non erano maturi. Adesso hanno capito che è una bella cosa, soprattutto fatto su questo tipo di barca, insomma tradizionale.
- D. L'equipaggio da chi è composto?
- R. E' un equipaggio fatto da amici.
- D. Quanti siete?
- R. L'equipaggio in regata richiede sei persone, una barca di 7 metri richiede sei persone.
- D. Dunque la sua è una barca nuova?
- R. Sì, è una barca nuova, però assolutamente fatta con tutte le caratteristiche di una spagnoletta tradizionale.
- D. A proposito dei maestri d'ascia, lei ha fatto riferimento a C. e a C. Questi artigiani si sono formati professionalmente ad Alghero?
- R. Sì, C. ha fatto anche esperienze fuori Alghero e poi è ritornato, mentre C., una volta che i cantieri hanno chiuso, è dovuto emigrare ed è andato a lavorare nei nascenti cantieri di Porto Cervo, nella Costa Smeralda e lì ha fatto il capo-cantiere. Adesso, diciamo che è un po' in pensione, è ritornato ad Alghero e continua un'attività. Ha costruito un'altra barca e fa manutenzione, diciamo, soprattutto per questo tipo di barche.
- D. Quali sono in ruoli all'interno dell'equipaggio della sua barca?
- R. Sono i ruoli classici: Chi è al timone, chi è alla randa, diciamo che il più scarso sono io, che sono alle volanti, quasi un ruolo di parassita.
- D. Come si chiama la sua barca?
- R. Si chiama Maddalenetta. Si chiama Maddalenetta in onore... Allora i vecchi cantieri erano nel forte della Maddalenetta. Allora io in onore di questa tradizione ho voluto chiamare la barca Maddalenetta.
- D. Come si chiama l'associazione di cui fa parte?
- R. Si chiama Associazione Vela Latina, di cui io sono presidente, immeritatamente.
- D. Ci sono molte associazioni di questo tipo in Sardegna?
- R. Non ce ne sono tante Associazioni di vela latina, perché tutte le associazioni di vela latina fanno anche altre regate, diciamo, con altro tipo di barche, però sono iscritti a *clubs* nautici, *yacht-clubs* o altri clubs, diciamo. Di associazione vela-latina, che io sappia c'è ad Alghero, ad Olbia mi pare, c'è a La Maddalena mi pare, forse a Carloforte, insomma forse non sono tantissime, anche perché le cittadine in cui si concentrano più barche non sono tantissime: Porto Torres, Stintino, La Maddalena etc., alcuni riuniti in associazioni specifiche, altri, liberi, sono iscritti al club.
- D. Avete dei rapporti con le altre associazioni?
- R. Be', sì, intanto bisogna dire che la vela latina è classe, fa classe a sé, riconosciuta dalla Federazione italiana che si chiama AFIV e c'è l'Associazione nazionale di vela latina che si chiama AIVEL, tra l'altro promossa e fatta dai velisti sardi, un'associazione nazionale in cui i sardi probabilmente sono i più bravi.
- D. Collaborate tra voi?
- R. Be', ci sentiamo certo perché spesso collaboriamo, abbiamo cose in comune, per esempio per il trasferimento delle barche, che è una cosa un po' costosa, particolare, per esempio la mia barca che è una barca più robusta, diciamo, ci sono anche barche che hanno sessanta, settanta, ottanta anni che sono un pochino più delicate e allora bisogna por-

tarle con carrelli e allora ci sentiamo se dobbiamo, per esempio, trasportare due barche in camion e allora si divide la spesa in due, a volte si scambiano equipaggi.

D. Ogni porto ha la sua regata?

R. Allora, in genere ci sono regate locali, poi ci sono delle regate di tradizione o che ormai rappresentano eventi. Per dire, ad esempio, c'è il campionato italiano, che si terrà il mese prossimo a La Maddalena, poi c'è il campionato del Mediterraneo, altro, diciamo, evento a cui in genere si partecipa. Ad esempio la regata di Stintino, a suo tempo, è una regata di tradizione, poi ci sono tantissime altre, c'è la regata di San Juan ad Alghero, ecco.

D. Parli ancora di questa sua esperienza

R. Ecco, allora il mondo della vela latina. Oggi la vela latina è un fatto sportivo. I vecchi pescatori possono avere le vecchie barche, però ovviamente hanno anche il motore. Se vanno a pescare hanno anche il motore, se vanno a pescare usano il motore oppure sono ormai barche utilizzate da diportisti che la vela la usano in casi eccezionali. Mentre questa tradizione è particolarmente seguita e rispettata, ormai c'è un regolamento per cui le barche, per poter partecipare, devono essere regolarmente armate in una certa maniera. Ci sono delle regole che bisogna rispettare e che sono regole della tradizione, per cui sono assolutamente proibiti attrezzature o meccanismi moderni. Praticamente la vela latina viene governata tutta a mano, non ci sono strozza-scotte, non ci sono attrezzature, diciamo, che possono facilitare.

D. C'è, fra le varie Associazioni di vela latina, qualche barca che risale molto indietro negli anni?

R. Sì, c'è addirittura un veliero di Carloforte della fine del 1800. Poi, ad esempio, ad Alghero ci sono barche del 1922, del 1926, del 1935, degli anni cinquanta che sono state recuperate, manutenzionate. Tra l'altro diciamo, una barca, più vecchia è, diciamo... fa *chic*, anche perché spesso e volentieri queste barche appartenevano al nonno, al babbo, quindi c'è un legame di tipo affettivo, familiare, per cui uno che ce l'ha e ha un minimo di passione, difficilmente cambierebbe questa barca, a meno che non sia un rottame. Se la tiene cara.

D. Qual è la barca tipica algherese?

R. La spagnoletta.

D. Quindi ad Alghero ci sono soprattutto spagnolette?

R. Sì. La spagnoletta è una barca utilizzata soprattutto per la pesca dell'aragosta e che si dice riprenda un tipo di barca che è stata portata qui ad Alghero da un aragostaio nei primi del 1900, da un commerciante di aragoste catalano e si dice che i maestri d'ascia abbiano mutuato qualcosa, ecco perché è stata chiamata spagnoletta.

D. C'è la tendenza, da parte di chi si avvicina alla vela latina, a farsi costruire una barca nuova piuttosto che andare alla ricerca di vecchi scafi per recuperarli?

R. Se si può, anche perché le nuove imbarcazioni costano un sacco di soldi. Non è che le vecchie costino poco, anche perché se si tratta di recuperarle costano molto. Però, prevalentemente, se uno trova una barca di una certa età ad un prezzo abbordabile direi che si butta, essendo un tipo di barca tradizionale, di regate tradizionali, diciamo che più vecchia è meglio è.

D. Lei si è interessato delle origini della marineria ad Alghero. Che cosa ha scoperto?

R. Sì, ho fatto una piccola ricerca perché volevo capire questa tradizione cantieristica quanto era... Il problema qual era? Perché trent'anni fa si era interrotta questa...? Ho cercato di capire questa attività da quanto c'era e ho trovato, nell'archivio del Comune di Alghero, una sorta di brogliaccio in cui si diceva che avevano pagato x scudi (quello che era) ad un maestro d'ascia catalano per la manutenzione di una barca e questo cantiere era in Piazza Civica. Quindi è documentato che ai primi del 1300 c'era un cantiere e questa cosa è durata fino ai nostri giorni. Ho conosciuto anch'io lì da bambino il cantiere. Poi nel

2003 ci è venuta in mente questa cosa, prendiamo per i capelli la tradizione, cerchiamo i vecchi maestri d'ascia, l'abbiamo fatto soprattutto con i vecchi maestri d'ascia. Alghero, per ciò che riguarda la tradizione dei maestri d'ascia era qui come un faro, imparavano, rimanevano qui per un po' e poi si sono sparsi.

Intervista n. 3, V. C., anni 57, maestro d'ascia, Alghero, 23 /06/ 07

Figlio e nipote di pescatori di origine campana, l'informatore, a differenza dei suoi parenti, fa il maestro d'ascia. Ha lavorato presso uno dei maestri storici di Alghero, Feniello, dall'età di dieci anni, cioè dal 1960, fino al 1974. Dopo aver lavorato per un breve periodo in proprio, costretto dalla crisi che attraversava il settore, si è trasferito nell'86 a Porto Cervo, come capo-cantiere, nei cantieri della Costa Smeralda. Un paio di anni fa, con il "boom" del diportismo, è ritornato ad Alghero, spinto da amici e conoscenti diportisti che sentivano l'esigenza di ripristinare e valorizzare la cantieristica marinara tradizionale con la costruzione di nuove spagnolette o il recupero di quelle vecchie. Mi pare di capire, mentre pacatamente racconta con un certo scetticismo e uno scarso entusiasmo, che, a suo parere, questo progetto, contrariamente a quanto pensano i diportisti, non sia facilmente realizzabile. Lui ricorda bene il tempo in cui si costruivano barche nuove che si vendevano. Dice che si costruivano nei tempi morti, liberi dai lavori di manutenzione, tanto si era certi che si sarebbero vendute ai pescatori "allora non c'era la resina". Oggi l'unica opportunità che ha la barca tradizionale di sopravvivere sembra che sia il diportismo, ma l'informatore, che ha vissuto da vicino situazioni e tempi completamente diversi, forse ha difficoltà a inserirsi in una fase di cambiamento che non riconosce e non riesce ad accettare completamente. E', quello del maestro d'ascia, secondo quanto afferma, un lavoro che finirà in quanto, per gli artigiani, assumere degli apprendisti è molto pesante economicamente, non essendovi incentivi sufficienti da parte degli enti pubblici. Dice che se anche ha voglia di insegnare per mantenere la tradizione, per lui sarebbe troppo gravoso. Se prima le patenti di maestro "la davano per 150 tonnellate", attualmente "l' hanno abbassata" e la danno anche a chi ha frequentato un semplice corso e che quindi non è in grado di affrontare un lavoro come quello del maestro d'ascia. Ricorda come in passato sia stato attivato un corso triennale male organizzato. Alla fine del corso dovevano essere assunti sette giovani, "ma se il lavoro non c'è questo non è possibile". D'altra parte, finito il corso, "c'erano ragazzi che non conoscevano neanche il legno, ma non per colpa loro, perché sono corsi fatti così".

L'intervistato ha ricordi vivi dei vecchi cantieri che erano situati nei bastioni Madalenetta. Fa riferimento ai vecchi maestri d'ascia, come Feniello, lo zio di Feniello, Ca-

ria, Frulio, alcuni dei quali sono rimasti lì fino agli anni '80. Riferisce anche le modalità di costruzione della barca del suo maestro Feniello. Dice che il suo maestro il *garbo* lo chiamava *madiere*, che era fatto di tre pezzi, che una volta sola ha visto utilizzare da lui il mezzo modello, che il *garbo* non si poteva fare “perché cambia da uno all'altro, mentre il *madiere* poi lo correggi verso la poppa, c'è poca correzione da fare, come facevano quasi tutti però”, altrimenti “lavorava con un disegno fatto da lui con le prime cinque ordinate centrali e poi si mettevano delle forme, dei listelli sotto, due di prua e due di poppa e se la guardavano, se gli piaceva più acchigliata o se gli piaceva più tozza, in base a quello lavorava e le altre andavano fatte ad una ad una con un filo di piombo, si provava che toccasse in queste forme, si guardava e allora si metteva sul legno e si tracciava e così man mano”. Questo metodo veniva utilizzato non solo per le spagnolette ma per tutte le barche. Intanto qualcuno iniziava a costruire anche barche da pesca più grandi, “tipo *rivano*, di 10-12 metri e allora si facevano fare un disegno anche da un ingegnere”. Le barche comunque, a suo dire, non erano mai uguali tra loro anche se il metodo che si usava era quello delle ordinate e del piombo, che, mi pare di capire, aveva una notevole componente empirica. “Si cercava sempre di correggere al meglio, ma a volte non era così però”. Mette in evidenza il fatto che, essendo i cantieri aperti e vicini fra loro, c'era fra i maestri una certa gelosia dei rispettivi segreti del mestiere e, soprattutto, dei disegni.

Anche la scelta del legname presupponeva una grande competenza. Il legname veniva scelto personalmente dai maestri d'ascia: i legni si compravano o in Liguria o in Toscana, il fasciame invece in Corsica; il pino corso infatti era ritenuto il migliore. Ricorda che si andava anche a Macomer. Quando, in caso di un'ordinazione improvvisa, mancava il legno, si andava invece nelle campagne attorno, si sceglievano gli olivi più adatti anche per la forma e si facevano tagliare dal proprietario. L'intervistato dice che “a occhio sapevano quale era il legno adatto, non avevano bisogno di vedere le sagome, quello curvato serviva per le ordinate”.

Il segno caratteristico delle barche di Alghero era, in genere, la stella impressa dai maestri d'ascia a prua, dalla coperta in su, “da una parte si scrive il nome della barca e dall'altra Alghero”. V. C. afferma però di aver visto lo stesso segno anche in barche “di fuori”, “è possibile che l'abbiano copiato”. Racconta che quando, soprattutto negli anni '60, sono stati messi i motori nelle barche, lui, appena ragazzino, andava ad aiutare a fare i basamenti per alloggiarvi i motori, “tutto sulla spiaggia”. Ricorda anche che ha iniziato a lavorare “guardando”, “poi quando lui (il maestro) non c'era, di nascosto provavi, no?”. “Si iniziava col passare il metro o il al martello, “poi piano piano si accorgeva lui chi era più portato o meno portato e allora cominciava a fargli fare qualcosa”. Il lavoro vero e proprio aveva inizio cimentandosi con le parti più facili come i paioli, pas-

sato un po' di tempo si continuava lavorando alle ordinate e al fasciame, quest'ultimo abbastanza difficile da realizzare perché "sembra dritto, invece ogni tavola ha la sua sagoma". Racconta anche che il luogo di incontro dei pescatori non era il porto, ma il bar "di su", al porto andavano solamente per comprare i pesci.

D. Dove è nato e quando?

R. Sono nato ad Alghero il 10 /05 /1950.

D. I suoi genitori sono nati ad Alghero?

R. Sì, sono nati tutti ad Alghero: mio padre, mio nonno, mia nonna, mio bisnonno. Mio trisnonno da parte di babbo sono venuti dalle parti di Napoli, da Monte di Procida.

D. Quale lavoro faceva?

R. Pescatori erano.

D. Si è trasferito con tutta la famiglia?

R. Eh, questo non lo so. Mio nonno si è sposato qua, gli altri non lo so. Mio padre e miei fratelli erano tutti pescatori, tranne uno che è andato a fare il bidello a Nuoro.

D. Lei non ha mai fatto il pescatore?

R. No, io no. Ho iniziato che avevo dieci anni con le barche e sto finendo con le barche.

D. Con chi ha iniziato a lavorare?

R. Ho lavorato con Antonio Feniello, il nonno di Luca.

D. Lei ha figli?

R. Sì, ho due figlie, quindi... Anche se oggi fuori ci sono alcune donne che fanno il maestro d'ascia. Qua no.

D. Ha lavorato a lungo con Feniello?

R. Ho lavorato dal 1960 al 1974.

D. E' da allora che ha lavorato in proprio?

R. In proprio ho fatto solo tre anni. Prima ero assicurato da loro, poi ho lavorato in proprio, poi ho fatto il militare e poi sono andato a Porto Cervo, nel 1986.

D. Dove lavorava a Porto Cervo?

R. Nei cantieri navali della Costa Smeralda. Barche nuove non se ne facevano, si aggiustavano, riparavano. Poi a Olbia nei cantieri, sempre della Costa Smeralda, facevano barche, ma in vetroresina. Mentre a Porto Cervo si aggiustavano barche in legno.

D. C'era molto lavoro?

R. Sì, tutte le barche della Finanza, della Capitaneria, quelle grosse venivano lì e anche da diporto, la maggior parte da diporto.

D. Quando ha deciso di mettersi in proprio?

R. No, qua in proprio non sono stato, diciamo che lo sono adesso, perché mi ha convinto l'amico di N., D. N. Io lo conoscevo da ragazzo e mi ha convinto che volevano riprendere queste spagnolette e sono venuto ad Alghero. Potevo anche rimanere lì.

D. E' contento del lavoro che fa?

R. Sì... Sono anche stanco, signora, quarantasette anni sono, però, il lavoro dà soddisfazione, ma solo lavoro...

D. C'è movimento ad Alghero?

R. Eh, insomma, forse perché io sono abituato diversamente, c'è un movimento diverso, è tutta un'altra musica.

D. Sta facendo barche nuove?

R. No, adesso sto facendo riparazioni... Se aspetto a fare la barca nuova...

D. Quante ne ha fatto di barche?

R. Io praticamente ho fatto la Maddalenetta e quest'ultima che abbiamo varato l'altro giorno.

- D. Ad Alghero c'è un buon movimento di lavoro?
- R. Sì, sì, sui lavori magari qualche spicciolo lo fai. La barca nuova.... Le barche nuove prima si facevano. La barca nuova solamente a tempo perso, il resto si faceva manutenzione, magari sui pescherecci. Allora si faceva la barca nuova nei tempi morti, si portava avanti e poi si riusciva a vendere. Prima c'erano le commissioni, però c'erano periodi morti che non c'erano commissioni, allora si iniziavano una o due barche, tanto sapevano che prima o poi si vendevano. Capito?
- D. E adesso questo lo fate ancora?
- R. Non mi interessa neanche più, signora. A settembre vado in pensione, continuerò a lavorare, ma con un'altra mentalità. A quest'età a mettermi in moto a fare una struttura non me la sento neanche.
- D. Ha dei lavoranti che pensa continueranno il suo lavoro?
- R. No, ho uno che mi dà una mano così, ma non è del mestiere. Qua mi dicono: - Eh, peccato, il mestiere sta finendo, perché non ti prendi tre ragazzi?-. Io quando prendo tre ragazzi, gli do lo stipendio, li devo assicurare, devo fare una struttura per i ragazzi... Io un insegnamento glielo darei, ma la Provincia, il Comune dovrebbero dare un incentivo, un finanziamento, io non ci devo perdere.
- D. Spesso questo succede per i lavori artigianali. Ad Alghero non succede?
- R. Sì, però, quando abbiamo provato con N. M. tramite anche il collega L. F. si poteva e poi, dopo tanti uffici, dopo i tre anni a fine corso ti dovevi tenere sette dipendenti. Ma se il lavoro non c'è, come fai? Perché avevano mischiato tutti i lavori, non solo il maestro d'ascia, avevano mischiato l'elettricista, il motorista. Allora ci vuole un lavoro fatto in un certo modo, perché anche a Porto Cervo facevano i corsi, ma in un cantiere. Eravamo cento persone, eh.
- D. Quindi lei pensa che quando finirà con questo lavoro nessuno la sostituirà?
- R. Diciamo che c'è qualcuno che è come me, c'è Napoletano, ce ne sono altri perché dopo le patenti di maestro d'ascia le davano così, prima la mia era "150 tonnellate", adesso l'hanno abbassata e le danno anche a chi fa un corso, finito il corso. Quando l'abbiamo fatto a Porto Cervo, finito il corso, c'erano ragazzi che non conoscevano neanche il legno, ma non per colpa loro, perché sono corsi fatti così. Allora o si fa come si deve... ma non che si fa solo per prendere i soldi e poi...
- D. Qual era il metodo di costruzione della barca del suo maestro Feniello? Utilizzava il *mezzo modello* oppure il *garbo*?
- R. Il *mezzo garbo* da Feniello forse l'ho visto solo una volta e basta, ma come facevano quasi tutti però, altrimenti si facevano la mezza barca, altrimenti lavoravano con un disegno fatto da loro con le prime cinque ordinate centrali, se li disegnavano anche loro e poi si mettevano delle forme, dei listelli sotto, due di prua e due di poppa e se la guardavano, se gli piaceva più *acchigliata*, se gli piaceva più *tozza*... in base a quello lavoravano, e le altre andavano fatte a una a una con un filo di piombo, si provava che toccasse in queste forme, si guardava e allora si metteva sul legno e si tracciava e così man mano.
- D. Questo metodo si utilizzava solo per la spagnoletta?
- R. No, per tutte le barche era sempre questo. Poi qualcuno ha cominciato anche a fare barche più grosse da pesca, tipo *rivano*, di 10 metri, 12 metri, allora qualcuno si ha fatto fare un disegno anche da un ingegnere. Per fare tutte le ordinate da prua a poppa sicuramente l'ingegnere non ha problemi.
- D. Le spagnolette venivano utilizzate anche per trasporto?
- R. No, le spagnolette no, altri tipi di barche. Venivano costruite appositamente, anche alla Maddalenetta qua. Poi hanno cominciato le spagnolette qualcuna un po' più grande. Il massimo della spagnoletta, negli anni '60-'63 era quella di 8 metri e mezzo, quella di

- Manca. La spagnoletta l' ha voluta lui così, ma la misura era 5 metri; 5,25 - 5,75. Andavano a remi e spostarla era difficile.
- D. Feniello usava il garbo?
- R. Sì, lui lo chiamava *madiere*, che è fatto in tre pezzi, le due *coste laterali* che venivano passate... Non potevi fare un *garbo*, da uno all'altro cambia, mentre il *madiere* poi lo correggi verso la *poppa*, c'è poca correzione da fare.
- D. Che rapporto ha il maestro d'ascia col mare? Lei si sente legato al mare?
- R. Mah, è differente per me, ho avuto due barche, le ho vendute dopo due anni perché ci sono uscito due volte, ma per impegni, magari eh, altrimenti mi sarebbe piaciuto. A me piace il mare.
- D. C'erano diversi cantieri ad Alghero? Due o tre?
- R. No, di più. C'era Feniello, c'era Carboni, c'era Caria, c'era Frulio, cinque o sei ce ne erano.
- D. Dove erano i cantieri?
- R. Alla Maddalenetta, dove adesso cantano, dietro la muraglia. Tutti in mezzo erano. Spazi piccolini.
- D. Fino a quando sono rimasti lì i cantieri? Quando è stato chiuso l'ultimo ?
- R. Allora, l'ultimo mi pare che sia rimasto Carboni che è morto, adesso. Non so se eravamo nel 1980. Caria ha lasciato l'attività per fare il bidello.
- D. Ci sono altri maestri d'ascia ancora in vita?
- R. Sì, ce ne sono due. C'è Caria e Frulio ancora in vita. Io veramente ho incominciato con lui. Mi ha chiamato, perché Feniello in quel periodo era malato, per tenergli le tavole.
- D. Frulio proveniva dai cantieri di Feniello?
- R. Sì, sempre con Feniello, poi si è messo a conto suo, poi si scambiavano. Prima era gelosia e contro-gelosia, poi si scambiavano. E' tutto nascosto, sono segreti.
- D. Le barche di Palomba e di Feniello rassomigliavano?
- R. Sì.
- D. Cercavano di distinguersi?
- R. Ma, quello non l' hanno mai fatto. Facevano una barca e poi un'altra, tanto non ce ne erano una uguale ad un'altra. Perché non c'era nella mentalità. Uguale non ce n'era neanche una. Fatta una e fatta bene mi piace farmi le sagome e andare sempre così, invece ogni barca, si faceva lo stesso lavoro, sempre le *ordinate* e sempre col *piombo* a guardare, quindi non sono mai uguali, si cercava sempre di correggere al meglio e a volte non era così però.
- D. Alcuni maestri lasciano sulla barca un marchio. Ad Alghero si usa?
- R. Sì , la *stella*, dicono che sia di qui, ma io non lo so. Lo fanno sempre a prua, dalla coperta in su, sulla opera dalla coperta in su. Da una parte si scrive il nome della barca e dall'altra parte si scrive Alghero.
- D. Si sa quale sia il significato di questo segno?
- R. Mah, qui dicono che sia di Alghero, ma l' ho visto anche in barche di fuori. Ma io non posso dire perché non lo so. Può darsi che l'abbiano copiato. Magari uno cercava di modificarlo un po' più abbassato, però... Forse i segni erano quelli della tradizione e poi magari si modificavano.
- D. Il legno per costruire la barca dove si prendeva?
- R. I legni si prendevano o in Liguria o in Toscana. Però negli anni addietro si andava a Macomer. Il *fasciame* si prendeva in Corsica, il *pino corso*, il migliore. Quando non c'era il legno si andava anche in campagna, si tagliavano gli alberi dell'olivo, si diceva : - Lasciami questo, lasciami quello -. L'olivo è curvato, serviva per fare le ordinate, mentre il legno dritto si trovava facilmente.
- D. Il maestro d'ascia andava dunque a scegliere il legno?

- R. Sì, andava a vedere il legno, va be', in continente non sono mai andato con loro, a Macomer sì.
- D. Quando si andava?
- R. Quando c'era l'ordinazione, su ordinazione. A occhio, non avevano bisogno di vedere la sagoma, capivano cosa poteva ricavarsi. Negli anni '60 cominciavano a mettere i motori. Io ero ragazzino, andavo ad aiutare sulla spiaggia a mettere i motori, a fare i basamenti, tutto sulla spiaggia, tutto fatto lì.
- D. Che rapporto c'era fra i dipendenti e il maestro? Come questo insegnava il mestiere?
- R. Si cominciava con passargli il metro, voglio dire, e il martello, poi piano, piano si accorgeva lui chi era più portato o meno portato e allora piano, piano cominciava a fargli fare qualcosa. Però c'era sempre la gelosia verso gli altri, infatti i cantieri erano tutti aperti e quindi per i disegni dovevano stare attenti. Il rapporto che ho avuto io è stato come padre e figlio, mi voleva bene, mi trattava bene. Generalmente si lavorava sulla barca sempre con lui, poi il più grande andava al porto a fare quelle cose.
- D. Come ha imparato?
- R. Io ho imparato guardando, poi, quando lui non c'era, di nascosto provavi, no? Si iniziava con le parti più facili, a fare i *paioli*. Prima di arrivare alle *ordinate* passava un po' di tempo. Anche il *fasciame*. Perché il fasciame sembra dritto, invece ogni tavola ha la sua sagoma.
- D. Quando ha iniziato a fare barche da solo?
- R. Io, diciamo, a fare barche da solo sono queste due, perché dopo Feniello ero un po' con Caria e le facevamo assieme, quindi, diciamo, da solo non ne ho mai costruito, tranne adesso, sì. Quando Feniello ha lasciato, aveva lasciato a me e m'aveva chiesto un affitto quasi simbolico e veniva e mi controllava. Ah, ecco, un'altra barca ho fatto da solo, l'ultima che lui ha cominciato e poi non ha finito, lui veniva e mi controllava. Però scendeva sempre eh, quando poteva scendeva.
- D. I maestri d'ascia frequentavano il porto?
- R. No, andavano a comprare i pesci e poi preferivano andare "al bar di su".

Intervista G. L., anni 41, Socio della Cooperativa di Servizi "Il Cigno"; G. S., anni 43, Socio della Cooperativa di Servizi "Il Cigno", Castelsardo, 23/07/07.

Questa intervista, G. L. e G. S., che mi pare emblematica del cambiamento che sta attraversando il mondo della marineria tradizionale, riporta la testimonianza di due soci di una Cooperativa di servizi di Castelsardo.

La Cooperativa *Il Cigno* nasce nel 1986 con l'unione di tre cooperative, ognuna delle quali con competenze diverse che vanno dalla conduzione di un museo e di eventi culturali fino alla gestione di asili-nido e di manutenzione nel settore nautico. I componenti si sono riuniti pensando che così avrebbero avuto più forza contrattuale. In questo modo sono riusciti a patrimonializzare le risorse sociali, culturali ed economiche del territorio, creando strutture che valorizzano una realtà in espansione turistica. Ad un certo punto, quando si sono resi conto che non era sufficiente, per decollare, rimanere legati agli appalti pubblici, hanno pensato di sviluppare l'area legata alla nautica prendendo in

affitto una struttura adeguata per lavori di manutenzione, così da supportare gli altri settori della cooperativa. Oggi la situazione economica si è quasi normalizzata. Naturalmente sperano in uno sviluppo del porto con la realizzazione di altre strutture. Notano che da qualche anno a questa parte il traffico portuale è aumentato. A maggio e a giugno c'è una forte presenza di Tedeschi e Francesi, mentre a luglio e ad agosto sono numerosi gli Italiani. A settembre ritornano gli stranieri.

A questo punto raccontano dell'acquisto di una barca, acquisto motivato da una grande passione per il mare e dall'entusiasmo per la possibilità di recuperare "un rudere". La barca è un vecchio *gozzo* del '67, costruita con materiale povero come barca da pesca, che oggi stanno recuperando con materiale pregiato. L'idea dei soci della cooperativa è quella di farla partecipare alle regate come barca della società. Ciò non significa, tendono a precisare gli intervistati, che l'idea sia nata solo per motivi di sponsorizzazione. Fondamentale è stato, per la realizzazione di questo progetto, l'aiuto di un amico maestro d'ascia campano, F. A., che si occupa con grande competenza del restauro con la collaborazione degli stessi soci. F. A. fa questo lavoro quando è libero da altri impegni indispensabili per la sopravvivenza, come quello di marinaio imbarcato nelle navi da carico.

I soci della cooperativa tengono a precisare che il recupero di questa barca rientra pienamente nell'ottica lavorativa della loro organizzazione che ha come punto di riferimento il rispetto dell'ambiente. Portano come esempio la collocazione a proprie spese nel porto, (dove si occupano di ormeggio e lavaggio), di una vasca per la raccolta dei residui della lavorazione che, in questo modo, non finiscono in mare. L'obiettivo del recupero della barca è quello di comunicare alla "gente" la passione "per andare a vela" valorizzando, contemporaneamente, un patrimonio culturale tradizionale che altrimenti rischia di scomparire. Questo purtroppo non significa che nasceranno nuovi cantieri. I giovani carpentieri o ebanisti, che si sono formati nei corsi, preferiscono infatti lavorare dentro grossi arsenali, anche perché creare strutture ben attrezzate è molto difficile. Non sarà facile pertanto, così come succede in Inghilterra e in Francia, dove le barche tradizionali sono diventate "quasi monumenti nazionali", creare delle nicchie di mercato con buoni sbocchi economici. In Italia ancora i tempi non sono maturi anche se un po' in tutti i porti della Sardegna, come dicono gli informatori, il recupero e la costruzione di nuove barche in legno sta notevolmente aumentando per merito delle regate. Lamentano però il fatto che una vera scuola velica a Castelsardo non ci sia ancora, proprio perché il progettista non ha previsto nel porto impianti adeguati. Sono sicuri che, perché veramente si possa avere un vero sviluppo nel settore, sia indispensabile una buona organizzazione e il coinvolgimento delle scuole pubbliche nelle attività delle scuole di vela. Certo le barche recuperate o costruite ex novo per il diporto non potranno mai ritornare

ad essere barche adibite alla pesca, soprattutto quelle costruite con legni pregiati come il tek o il mogano ma, come affermano G. L. e G. S., il loro riutilizzo è pur sempre un modo perché la tradizione della barca in legno continui. Appare comunque evidente, dalle loro parole, che costruire le barche non basta: è necessario che ci sia qualcuno che possa fare una manutenzione costante, cosa non facile perché attualmente non esiste una sufficiente manodopera specializzata. Dunque è la figura del maestro d'ascia che risulta determinante per il recupero di una cultura che pure ha tanti sostenitori. Se sparisce la figura del "carpentiere", con lui sparirebbe anche la barca in legno. Bisognerebbe, per raggiungere una maggiore partecipazione, riuscire a coinvolgere più giovani. In questa situazione consolante è la presenza, nel porto di Castelsardo, di un gruppo di ragazzi di Sorso che partecipano con la loro barca alle regate. Qualche anno fa vi partecipava anche una ragazza. Purtroppo, anche se in molti esprimono il desiderio di acquistare una vecchia barca, i costi altissimi li fanno desistere.

D. Come è nata la vostra cooperativa?

R. Diciamo che abbiamo iniziato con una prima cooperativa che si chiamava *Lu Sproni*, che era volta a gestire servizi culturali, quindi come intenzione era quella di gestire la biblioteca e il Museo dell'intreccio e, quindi, gli eventi culturali che si potevano utilizzare, poi c'era un'altra cooperativa, *Il Cigno* che era formata principalmente da donne che dovevano gestire l'asilo nido che doveva aprirsi di lì a poco. Poi c'era un consorzio, un'associazione di artigiani, *Il Cagebo*, che si interessava del settore nautico e della manutenzione e abbiamo pensato che avere tre soggetti separati che andavano a chiedere finanziamenti poteva essere più complicato mentre, unendoci in una sola entità, avremmo avuto più forza contrattuale presso gli enti pubblici e in più avremmo anche abbattuto i costi di gestione. Così nel 1986 ci siamo riuniti e siamo andati a confluire tutti nella cooperativa *Il Cigno*.

D. Quali competenze avevano i componenti di ciascuna associazione?

R. Competenze specifiche no, a parte quelli che facevano parte del consorzio che avevano già esperienza nell'ambito lavorativo della manutenzione nel settore nautico. Chi doveva gestire il museo aveva già lavorato nel settore culturale a vario titolo, mentre chi doveva andare a gestire l'asilo nido aveva già attestati di diploma magistrale, di puericultrice etc. Ognuno di questi gruppi non aveva molta esperienza ma la volontà e la capacità di base per gestire questi tre settori. Il primo servizio che abbiamo gestito era quello dell'assistenza all'ormeggio delle barche al porto per conto del Comune di Castelsardo sui primi tre ponteggi galleggianti, che poi sono diventati quattro, che poi sono diventati fissi. E questo è successo nel 1987. Nel 1988 invece è partito l'asilo nido che abbiamo gestito fino al 1992. Poi, per varie vicissitudini, il Comune ha deciso di non darlo più. Da quel momento noi abbiamo deciso di abbandonare la parte socio-assistenziale e di dedicarci soltanto agli altri due settori. Poi nel 1991 siamo riusciti ad ottenere il finanziamento per aprire il museo nel Castello e con grandi sforzi da parte nostra, nel giro di una novantina di giorni, l'abbiamo rimesso in sesto e l'abbiamo allestito e dal '91 c'è il Museo dell'intreccio. Credo, senza false modestie, che sia la struttura, dopo Caprera, più frequentata in Sardegna. Poi abbiamo capito che se fossimo stati dietro a quelli che sono gli appalti pubblici sarebbe stato un problema e allora abbiamo cominciato a cercare altre aree di sviluppo. Così abbiamo cominciato col prendere in affitto una struttura dove fare

piccoli lavori di manutenzione. Così riesci a supportare una parte che magari ha dei problemi con l'altra. Adesso che le cose si sono quasi normalizzate, ogni settore cerchiamo di tenerlo separato nella contabilità per avere più o meno il termometro dell'andamento delle cose.

- D. Questa situazione di sviluppo in che modo è legata al turismo?
- R. Beh, chiaramente è legata. Noi siamo partiti sperando che il porto decollasse in maniera attiva in breve tempo. A tutt'oggi la cosa non è avvenuta "in toto" anche se ci sono le prime avvisaglie che questo succeda. Dal 2007 il Comune l'ha ceduto ad una società, una partecipata del Comune, che sta tentando di creare strutture a terra che sono quelle che danno veramente la viabilità al porto. Solo con i pontili non basta. Noi speravamo che i nostri investimenti fruttassero di più. Invece il porto è andato colpevolmente a rilento. I lavori del porto sono iniziati nel '93 ma tuttora... .
- D. Qual è l'utenza del porto? C'è movimento?
- R. (G. S) Sì, in questi mesi abbiamo un certo movimento.
- D. Gli utenti tengono qui la barca per tutto l'anno?
- R. Sì, sì. C'è gente che ha la barca qui, poi molte persone sono del circondario, di Sorso, di Sennori, di Sassari. Altri sono di fuori e magari hanno la casa qui, magari non hanno la casa ma hanno la barca. Ci sono molti Tedeschi, Francesi, l'anno scorso erano una sessantina. Qualcuno ha la casa qua, qualcuno a Badesi, alla Ciaccia, a Valledoria.
- D. Il movimento tra porti tocca anche Castelsardo?
- R. Sì, d'estate sì, anche da Olbia. Oppure possono partire da Genova, fanno tappa a Porto Vecchio, vanno a Santa Teresa, si possono fermare qui e poi ritornano. Li vedi quando stanno andando in giù e poi ritornare in su. Tanto il tragitto è sempre quello, non è che... Sono questi due mesi. Veramente qui iniziano da maggio, perché maggio e giugno abbiamo un transito abbastanza consistente di Inglesi, Tedeschi e Francesi. Gli Italiani iniziano ad arrivare in Luglio e soprattutto in Agosto, poi questi, Tedeschi e Inglesi, nella maggior parte nel mese di agosto scompaiono tutti. Poi ritornano in parte a settembre e a ottobre.
- D. Ci sono barche in legno?
- R. No, barche in legno sono poche, pochissime. C'è la mia e quella di un altro amico. Andavamo a fare la regata a Stintino, adesso è da un po' che non vado. Adesso abbiamo acquistato la nostra.
- D. Mi parli di questo acquisto.
- R. La barca, un *gozzo* costruito da Feniello nel 1967, ce l'aveva un signore, che a sua volta l'aveva acquistato da un pescatore, che la usava poco e si è rovinata. A tempo perso, noi le competenze ce le abbiamo, l'acquisto del materiale per noi.... è il nostro lavoro praticamente.
- D. Qual è stata la motivazione che vi ha spinto a comprare la barca?
- R. Sì, è stata la passione e anche il gusto di vedere tornare un rudere quello che sta tornando e anche l'idea di portarla a fare un bel un po' di regate. Visto che siamo nati come *regatanti* di "vela latina" vorremmo continuare a esserlo, con la nostra barca però, con la barca della società che ci serve anche per sponsorizzazione se riusciremo a portarla a fare un po' le regate, ad Alghero, a Stintino.
- D. Come vi siete organizzati per restaurarla?
- R. La possibilità del restauro ci veniva anche dal fatto che noi abbiamo anche questo amico, F. A., il maestro d'ascia. Gli abbiamo parlato, altrimenti non avremmo neanche iniziato. E' nata anche per quello. Lui ci mette la competenza manuale e noi tutto il resto. E' una barca che è nata in un certo modo per lavoro e oggi sistemata per le regate, quindi sistemata in un certo modo. Si sceglie il legno. La forma è la stessa, i materiali sono di tipo

- pregiato. Oggi abbiamo la possibilità. Il pescatore che ha costruito la barca tanti anni fa, nel '67, poveraccio! Le possibilità erano quelle.
- D. A che punto è adesso?
- R. E' a punto buono, ci vorrà un altro mesetto buono, pieno, pieno. Mentre noi per qualche cosa dovremo ristrutturarla, se sarà pronta sarà pronta il prossimo anno.
- D. Che cosa manca ancora?
- R. Manca di finire la coperta che è stata fatta di compensato marino, ma sopra ci vanno le doghe in tek con una specie di gomma per i camminamenti.
- D. Ci lavora anche lei?
- R. Sì, ci lavoro anch'io. A parte la passione, io qualcosa ne capisco. Il fatto di poterci lavorare, vedere e lavorarci sopra, si impara sempre qualche cosa. L'abbiamo fatta anche per questo motivo qua, almeno per me soprattutto per vedere come si porta avanti.
- R. (G. L.) Lì c'è un aspetto che è peculiare della nostra intenzione. Cioè noi, al di là di quello che è il guadagno netto, vogliamo mantenere quello che è il rispetto per l'ambiente, tanto è vero che noi da poco abbiamo realizzato al porto, a nostre spese, una vasca per la raccolta dei residui che non devono finire in mare, mentre fino a poco tempo fa tutte le scorie della lavorazione finivano in mare. Abbiamo tutto un tipo di lavorazione che tende a evitare che la lavorazione possa arrecare danno all'ambiente. Questo non sempre accade. Cerchiamo di evitare di avere un guadagno esagerato. Se abbiamo margini per inserire un'altra unità lavorativa lo facciamo. E soprattutto nel rispetto di quella che è la filiera produttiva che rispetta l'ambiente. Questo è sempre quello che ci siamo prefissi e anche il recupero di questa barca rientra in questa ottica. Il fatto di riuscire a far appassionare la gente a quello che è l'andare a vela, nel senso che è un patrimonio tradizionale da mantenere e un modo più ligio, le vele e non il motore, al rispetto per l'ambiente piuttosto che la barca a motore.
- R. (G. S.) Del resto la barca in regata non è tanto una questione economica, anche perché tempo non ne abbiamo, è portare la società all'infuori dell'ambito lavorativo: La società va fuori con questa barca qua, che è a vela latina, può andare in Tunisia a fare le regate; farla conoscere.
- R. (G. L.) Far appassionare anche gli altri a questo tipo di imbarcazioni.
- D. E' un buon esempio da seguire questo?
- R. (G. S.) Sì, il settore sta crescendo, stanno recuperando. Sta succedendo questo, lo leggo. A Sorrento dove c'è una buona scuola, a Genova, anche in Sardegna, hanno fatto la Machiavelli del 1800 e qualcosa. Sta crescendo una classe, una classe velica che sta crescendo. E noi vorremmo inserirci quando questa classe sarà bella cresciuta. Si fanno molte regate, il numero delle barche sta crescendo, o recuperate o costruite nuove. Prima c'era solo la regata di Stintino, non ce ne erano altre. Adesso c'è Alghero, c'è Porto Torres, Carloforte, Sant'Antioco, c'è Sorrento, c'è La Spezia, la Tunisia, Le Baleari, Saint Tropez in Francia, quindi la classe sta crescendo.
- D. Secondo voi è questo l'unico modo per recuperare le barche tradizionali?
- R. Sì, sì, non c'è altro. La gente è appassionata e ho visto che sono belle barche ben costruite, ben rifinite. Effettivamente lo sforzo economico non è indifferente eh...
- D. Pensate che questo fermento porterebbe a nuovi sbocchi di lavoro per i giovani?
- R. No, i carpentieri e gli ebanisti, quei pochi che ci sono, preferiscono andare a lavorare in questi grossi cantieri. Quei pochi stanno crescendo da qualche scuola che mettono su. L'artigianato autonomo non tira. A meno che non ti imposti con tanto di struttura. Stavo leggendo di un inglese che si è imposto e costruisce grosse barche d'epoca, di 12-14 metri, riesce a farne quattro o cinque all'anno, se le fa pagare anche duecentomila euro l'una. Ha creato quella nicchia lì, ma la nicchia, qui, non è facile: anche in Francia, dove le barche tradizionali sono diventate quasi monumento nazionale, cosa che in Italia anco-

ra non è avvenuto. Avverrà con il tempo, se il settore continuerà a crescere, avverrà anche qua, però ancora i tempi non sono maturi. Oggi il recupero di queste barche bene o male sta avvenendo in tutti i porti anche in Sardegna. A La Maddalena ho visto che ce ne sono tante. Il merito di queste regate qui è il recupero delle vecchie barche, ma anche di nuove costruzioni.

- D. Nella costruzione di queste barche vengono seguiti esattamente i canoni lavorativi tradizionali?
- R. Sì, ci sono delle regole precise: non puoi utilizzare materiale moderno, viene costruita a *fasciame*... Tutto deve essere fatto a mano, l'unica cosa che è cambiata ed accettata sono le vele che, invece che in cotone, sono in *dracon*, perché il cotone è difficile gestirlo, perché si scuce, si bagna, si marcisce, si sporca... E' per una questione estetica e, soprattutto, di resa, le barche sono più veloci e la regata riesce più bella e appassionata.
- D. A Castelsardo c'è una scuola velica?
- R. C'è La Lega navale che sta cercando di farla con i bambini. E' tutto legato allo sviluppo del porto. Cioè se il porto avesse i locali adatti per dire... tutto dipende da chi ha costruito. Cioè ha costruito lo yacht-club ma le aree per queste cose qua non le ha fatte. Non c'è uno spazio per queste barchettine.
- D. Voi date dei suggerimenti in proposito?
- R. (G. L.) No, non ci siamo avventurati ancora. Adesso i ragazzini hanno fatto scuola con i corsi teorici, poi inizieranno con i corsi pratici. Non c'è tra i giovani una grossa passione. La Lega navale esisteva già, ma prima che il porto fosse efficiente non riusciva a gestire queste cose. Se non hai un posto fisico dove operare.... Quello che mancava erano le strutture benché ci fossero gli spazi fisici. Adesso speriamo che questa cosa parta, che possa cominciare a funzionare bene. Coinvolgere le scuole pubbliche, portarle anche nelle scuole di vela, farle rientrare anche nei crediti formativi.
- D. Come avete scelto il vostro simbolo?
- R. *Il Cigno* intanto era il nome della società che doveva andare a gestire l'asilo-nido, era più legato ai servizi socio-assistenziali e quando ci siamo riuniti le socie erano praticamente tutte donne e avevano paura che, essendo le altre due società composte da uomini, fossero sopraffatte. Quindi hanno voluto mantenere almeno per il primo periodo lo stesso nome. Poi invece il nome è rimasto il *Cigno*, ci siamo affidati al nostro geometra e ci ha realizzato questo simbolo con le due ali e poi l'abbiamo mantenuto, ormai a noi ci va anche bene così, è sempre un simbolo che si adatta a tutto. Nelle vele metteremo le alette e forse anche il nome, ancora è una cosa da definire.
- R. (G.S.) La tradizione è poi legata a chi fa la manutenzione, perché trovare persone come F. (maestro d'ascia), che ne fa la manutenzione non è semplice, se riuscissimo a mantenerlo qua, io credo che tanta altra gente si appassionerebbe. E' chiaro che poi avere una barca del genere e poi non riuscire ad avere chi ne può fare la manutenzione è un problema. Sono lavori che bisogna avere molta pazienza perché non si impara in due giorni. Il lavoro del carpentiere di barca è molto complesso. Non è come fare il falegname. E' un lavoro di taglio, di forme. Io so come si lavora perché conosco la barca e questa qui sta nascendo come la voglio io. Questa qui la sta facendo più o meno come sto dicendo di farla io. Poi il lavorarci manualmente non è per me.
- D. Ci sono persone più giovani di voi che si stanno accostando a questo mondo?
- R. Sì, c'è qualche giovane, c'è una ragazza anche che ha fatto le regate, la mia barca l'ha usata. Poi con questa nostra vedremo di inserire un po' i nostri figli, i nostri nipoti.
- D. L'equipaggio come si forma?
- R. La prima barca che ho fatto nel 1989-'90, San Tommaso, l'equipaggio l'abbiamo fatto con gente che magari a mare non c'era mai venuta, però si era appassionata. Eravamo nove persone e tutti i giorni si usciva agli allenamenti, un inquadramento tipo militare.

C'era un ragazzo che non sapeva nuotare, si metteva due salvagente, poi c'era un ragazzo svizzero che andava tutti i giorni al porto, lavava la barca. Poi il lavoro ha iniziato a crescere. Io mi ero stancato più preso dal lavoro che altro e ho lasciato. Ci sono altri ragazzi di Sorso che la barca la portano in regata. Molti sono interessati e mi chiedono di trovargli qualche barca vecchia. L'interesse c'è, poi quando vedono i costi... Noi l'abbiamo fatta perché c'è questo amico dalle mani d'oro, proprio amico-amico, solo per quello. Non ci ha chiesto questa grande cifra, proprio ce la sta facendo come un amico. E poi noi abbiamo il materiale, magari anche a noi costa, ma l'abbiamo in casa, lo prendiamo.

Intervista L. N., anni 48, diportista, Segretario dell'Associazione "Asso. Ve.La", Porto Torres, 21/05/07

L'intervistato, un maresciallo della Guardia di Finanza di mare, appartenente ad una famiglia di "marinai", racconta con passione una cultura, quella marinara tradizionale, che ha conosciuto attraverso il padre che, come dice, "era una fonte".

Il padre, dopo aver fatto il pescatore da ragazzo fino al '51, durante il servizio militare è stato arruolato nel Centro sportivo della Marina militare come canottiere, partecipando alle Olimpiadi di Helsinki del 1952. In seguito, ritornato a Porto Torres, ha sempre lavorato "all'interno del porto" come ormeggiatore. Il nonno faceva il *saurrante* (da *saurra*: zavorra), ovvero esercitava un'attività di trasporto con una barca "a vela", un *leudo* di oltre dodici metri, con una stazza di circa dieci tonnellate, che trasportava la ghiaia e la sabbia, utilizzate per costruire le banchine del porto, da Fiume Santo fino a Porto Torres. Di barche come quella del nonno, che si chiamava *Lampu*, a Porto Torres tra la prima e la seconda guerra mondiale ce n'erano sei o sette. Con la fine della guerra questa attività è stata interrotta anche perché alcuni *leudi* avevano subito i danni di un bombardamento. Intanto, con una migliore viabilità e con l'avvento dell'industria, l'utilizzo dei camion aveva decretato la fine dell'attività del *saurrante*. La barca del nonno, rimessa in sesto dal "buon Polese", venduta a un siciliano, ha finito i suoi giorni nel canale tra La Maddalena e la Corsica, disintegrata durante una burrasca. Come dice l'informatore, "non se ne voleva andare, evidentemente!".

L. N. parla di sé e del suo amore per il mare che lo ha spinto, appena possibile, a farsi trasferire, nel 1995, in Sardegna, prima a Cagliari e poi a Porto Torres. Così ha pensato concretamente di comprare una barca in legno. Dapprima ha comprato una *bilancella* carlofortina, di nome *San Marco*, con i bordi a botte, vecchia di quasi cento anni. L'ha poi rivenduta perché, da un lato, i tempi per fare un buon restauro, ad esempio conservando i bordi a botte, non erano ancora maturi e, dall'altro, erano per lui troppo lunghi. Il suo desiderio era infatti quello di partecipare al più presto alle regate e così ha

acquistato una barca costruita a Stintino e poi portata a Porto Torres, che non andava in acqua da otto anni. Si tratta di una barca nata per diporto, *una lancia* a poppa quadra, di nome *Auriga*. E' un'imbarcazione acquistata nel 1999, nel ricordarlo l'informatore si commuove, precisando che per lui "la barca è tutto, è una casa, un rifugio, un'amica che non darebbe a nessuno", costruita da Benenati nel '76-'77, copia di una *lancia* inglese armata "a vela aulica" che era imbarcata su un *cutter* ancorato a Stintino alla fine del 1800. Essendo stata abbandonata quando il bastimento è dovuto partire, e' stata copiata, secondo quanto si racconta, perché più veloce delle barche dei pescatori di Stintino, armandola non "a vela aulica", ma "latina" anche perché, a dire dell'intervistato, la costruzione della *lancia* è più facile rispetto a quella del *gozzo* perché non si deve chiudere la poppa rastremandola, in quanto "lì, quando arrivi ad un certo punto, tagli, aggiungi il pezzo della poppa e hai finito".

Sostiene che i giovani non appaiono molto motivati ad andare per mare anche perché l' "Istituto nautico", nonostante abbia a disposizione un *gozzo*, dedica, forse perché i programmi ministeriali non lo prevedono, pochissimo tempo alle uscite in mare. Proprio per questo l' "Asso.Ve.La" ha organizzato dei corsi per ragazzi su velieri, così come li ha organizzati per signore.

Fra le altre cose racconta che la barca tipica di Porto Torres è quella "inventata" da A. Polese, la *filuga*, di derivazione sorrentina e da lui "trasportata" in Sardegna, dove è diventata *ammastrhigana* (italianizzata *martigana*), una barca "a violone" che non ha il dritto di prua, ma ha una prua "oceanica". In questo modo si ottiene una coperta più spaziosa rispetto a quella della *spagnoletta* di Alghero o del *gozzo* in generale. Quindi "il maestro d'ascia si è inventato questo slancio a mare, ed è stata stretta, stellata un po' di più perché qua non avevano il problema di tirarla a terra, mentre nel napoletano avevano il problema di tirarla a terra". In questo modo, modificando la prua, è aumentata la superficie della coperta e, stellandola ulteriormente, è stato possibile tirarla a terra. Così è nata la *martigana*.

Oggi a Porto Torres si assiste ad un discreto recupero delle vecchie barche attraverso l'interessamento dell'Associazione nata nel 2002, di cui l'informatore è segretario. Fra queste l'*Antonio Primo*, un *gozzo* e il *Macchiavelli*, anch'esso un *gozzo*, che è "la barca in legno a vela latina più vecchia d' Italia, costruita a Carloforte e diventata turritana a tutti gli effetti". La barca più vecchia, costruita a Porto Torres da Alfredo Polese, fratello di A., sessanta anni fa, è una *maddalenina* che si chiama *Teresa*. Ci sono anche molte barche degli anni '50. L'Associazione "Asso.Ve.La", nonostante sia un'associazione senza scopo di lucro e, dunque, senza fondi, aiuta i proprietari di barca, al momento del recupero, sia, per quanto è possibile, nel cantiere, sia prendendo contatto con i telai ed i maestri d'ascia. A volte i proprietari si riuniscono in consorzio, unen-

do le forze anche economiche per restaurare la barca, come nel caso dell' *Antonio Primo*, per il cui armo sono intervenuti i soci dell' "Asso.Ve.La". Così, anche per l'intervento attivo dei soci che contribuiscono, con la loro opera di promozione e divulgazione, a far nascere l'interesse per l' "andare a vela", le barche recuperate, dal 2002 al 2004, sono passate da dodici a quaranta. Il segretario è convinto che la "filosofia" della sua associazione debba essere quella che nel recupero "si debba tornare indietro al momento in cui la barca è nata e non farla andare più avanti, altrimenti si fa evoluzione, non tradizione". Certo questo non è facile perché "bisogna mediare con un sacco di fattori", fra cui la resistenza del proprietario, la capacità e la disponibilità ad "un restauro filologico" da parte del cantiere, anche se a Porto Torres c'è la fortuna di avere la presenza, oltre che di tre cantieri in attività, anche di bravi maestri d'ascia che praticano dei prezzi ancora accessibili. In genere comunque si preferisce recuperare una vecchia barca piuttosto che acquistarne una nuova, sia per ragioni economiche che affettive, soprattutto nel caso che la barca sia appartenuta alla famiglia.

Naturalmente i risultati sportivi di un' imbarcazione ripristinata, rispetto a quelli di una imbarcazione nuova, non sono gli stessi anche se, come ritiene l'informatore, bisognerebbe "spostare il tiro dalla competizione alla tradizione pura". Attualmente l'eccessivo aumento della competizione, che c'è stato fra i vari equipaggi di diportisti, ha fatto sì che siano intervenuti, nel recupero, dei cambiamenti tecnici e costruttivi. Si può portare come esempio, a questo proposito, oltre che il restringimento della vela nella parte inferiore, su modello di quanto è stato fatto dai diportisti carlofortini, anche la costruzione di nuove carene da parte di G. Polese per rendere le barche a vela più veloci. Infatti, essendo stata modificata la carena quando è stato posizionato il motore, il conseguente aumento del volume di poppa, un volta utilizzata l'imbarcazione "a vela", non permetteva delle buone prestazioni. Così il maestro d'ascia, per ovviare all'inconveniente, ha chiuso un po' i volumi di poppa e ha allargato quelli di prua. Oggi anche materiali moderni come l'acciaio, che niente hanno a che fare con la tradizione, sono entrati nel restauro delle barche in legno. Su questo dice L. N.: "Purtroppo bisogna fare buon viso a cattivo gioco, ché intanto ti permette di tenerti la barca senza manutenzioni eccessive, e poi il prezzo era irrisorio perché c'era una miniera lì. Ma né l'acciaio, né la plastica, né il carbonio fanno parte di quella cultura. Infatti quando faccio i miei ragionamenti penso che quella che aveva mio nonno era originale...allora..." . Ma d'altra parte, nonostante ci sia un regolamento basato sul buon senso, ovvero il "comportati da marinaio", qualche diportista si è lamentato e il regolamento è diventato come un "elastico", in quanto cerca di accontentare quelli "più agonistici e quelli meno agonistici". In sostanza adesso non ci sono più regate di cento barche ma due di cinquanta. I soci dell' "Asso.Ve.La" sono più propensi ad "andare con l'altra parte, quelli meno

tecnologici e competitivi” poiché preferiscono avere come punto di riferimento la barca tradizionale.

D. Come si chiama?

R. Mi chiamo Lorenzo Nuvoli; sono nato a Sassari il 1° Novembre del 1959.

D. Che mestiere fa?

R. Sono Maresciallo della Guardia di Finanza. Mi sono fatto anche tutta la parte di mare della Guardia di Finanza, quindi...Quando sono partito da qua sono andato in Marina. Il legame con il mare è rimasto.

D. Si spieghi meglio.

R. La Guardia di Finanza ha due rami, il ramo ordinario, che sono i finanzieri “vestiti di grigio”, adesso sono vestiti così, quindi io il mare non l’ho mai lasciato. Io sono stato quindici anni fuori e non mi sono mai allontanato dal mare tranne che per tre anni, quando sono stato a Torino e ogni sabato dovevo scendere a Savona per bagnarmi i piedi in mare perché altrimenti stavo male.

D. Quando è tornato a Porto Torres?

R. Io sono tornato a Porto Torres nel 1995. Adesso lavoro a Porto Torres. Sono stato prima a Cagliari. Quindi la barca babbo l’ha dovuta vendere perché dei figli non c’era nessuno qua. Mio padre era malato, perché per loro era drammatico vedere che la barca non era curata come avrebbero voluto e allora ha preferito darla alle persone che la curavano. Io non avevo ancora prospettive di ritornare qua in Sardegna, mio fratello era partito, l’altro fratello lavorava fuori.

D. La sua famiglia è originaria di Porto Torres?

R. Il cognome pare sia di origine pisana, a Pisa c’è Nùvoli invece che Nuvòli. Pare che risalga ai primi boscaioli che sono venuti in Sardegna a fare il carbone. Mio nonno proveniva da Florinas, si era trasferito qui a Porto Torres, e faceva il pescatore e faceva il *saurrante*; *saurrante* è un’attività di trasporto, fatta con delle imbarcazioni molto grandi, per intenderci oltre i dodici metri, i *leudi*, con una stazza intorno alle dieci tonnellate, nella stiva trasportavano la ghiaia e la sabbia da Fiume Santo, chiaramente non c’era motore, andavano a vela e trasportavano queste tonnellate di ghiaia per fare le banchine e le case del “Monte” di Sassari. Le barche, avendo un grande pescaggio, si appoggiavano alla riva, non potevano essere trasportate sulla riva, allora si metteva un tavolone dove veniva presa la sabbia e la ghiaia e si portava sino alla barca a spalle; questo lo facevano naturalmente ragazzi molto giovani, chiamati *saurranti* da *saurra*, cioè zavorra. La barca di cui mio nonno era padrone si chiamava *Lampu*, che significa fulmine.

D. Questo in quali anni?

R. Questo l’ha fatto a cavallo della seconda guerra mondiale. Molte barche erano state affondate o distrutte, una era stata “autoaffondata” ed era stata recuperata alla fine della guerra. C’era stato uno stop di questa attività, a cavallo della guerra e alla fine... un po’ per la guerra e un po’ perché le barche erano state bombardate. Questo, diciamo, è avvenuto fino agli anni ’60-’65, poi, costruito il porto, Porto Torres è diventata una cittadina un po’ industrializzata. Con l’industria e con l’avvento del motore, e del camion soprattutto, molte attività sono state abbandonate. Non ci dimentichiamo che queste barche erano il sostituto di quello che erano i camion; un po’ perché non c’erano le strade già percorribili (la viabilità in Sardegna era quella che era) si utilizzava questa barca qua per trasportare. In realtà si utilizzava anche per trasportare la posta, e si chiamava il *postale*, che partiva da qui, paradossalmente era più veloce “via mare” perché c’era solo una mulattiera. Quando il mare era molto agitato l’addetto alla posta si impegnava a portare la

posta noleggiando un carretto e un cavallo. Anche la barca di mio nonno aveva subito questo bombardamento ed è stata lesionata e si sono allargate le tavole. Il buon Polese A., il nonno, avrebbe dovuto aggiustare la barca non so quante volte. Prima perché c'era il problema del tempo, poi c'era il problema dei soldi, poi c'era il problema del materiale da reperire che non era facile, insomma, alla fine l' hanno messa a posto questa barca e l' hanno venduta ad un siciliano. Quindi eravamo attorno agli anni '50, credo, ed è andata a fondo nel canale tra La Maddalena e la Francia, mentre andava giù in Spagna perché ha preso una burrasca e si è disintegrata. Non se ne voleva andare, evidentemente!

D. Lei poco fa mi ha detto che è ritornato a Porto Torres ne 1995. Le dispiace continuare il discorso che aveva iniziato a fare?

R. Sì. Una volta ritornato qua ho dovuto per forza di cose comprarmi un barca. E' capitata questa storia di San Marco; l'avevo vista e ho chiesto: - Ma perché non la recuperate?-. - Eh, perché è troppo vecchia -, mi hanno detto. Aveva novantanove anni quando l' ho vista io. Allora mi sono informato, sono andato in Capitaneria, l' ho comprata e poi l' ho data a P. P. , l'armatore, l'attuale proprietario, che la sta facendo riparare. Prima ne ha fatto un restauro conservativo (avevano fatto la coperta), quello che poteva servire per poterla fare andare in mare che sta avvenendo adesso per opera dei fratelli Polese. La San Marco è tipo *bilancella carlofortina* con i bordi a botte. Io gli sto consigliando di rifarla a botte come in origine. Però adesso non so se vogliono rifarla in quella maniera oppure... Le cose cambiano quando cambia la cultura della barca, sono talmente tante le necessità... Io sono un purista delle barche in genere e della vela latina e vorrei che ritornassero al vecchio *armo* con le vele in cotone, però... Per recuperarla per me ci volevano intanto troppi soldi. Era quello uno dei tanti fattori che mi ha fermato un pochino. Il cantiere che la doveva aggiustare non era ancora pronto perché non c'era ancora questa cultura del recupero. I cantieri in quel periodo erano occupatissimi. Io avevo necessità di una barca perché volevo fare le regate. Là si tagliava e si metteva una cosa nuova, per cui ho pensato: - Questa qui me la faranno di nuovo come una barca moderna - e lì poi è venuta questa occasione di Paolo e gliel'ho venduta. Io poi ho trovato questa che era abbandonata: era otto anni che non andava in acqua. Era una barca di Stintino che era stata portata a Porto Torres. Ce l'aveva un ragazzo che stava cercando di aggiustarla. Era della famiglia Addis quando era a Stintino. Era una barca da diporto, una lancia che si chiama Auriga. Io la barca l'ho avuta, diciamo che ero anziano quando l' ho avuta; è una cosa mia, personale, guai a chi me la tocca. Io l'ho presa e l' ho rimessa a posto, era abbastanza buona, ho cambiato solo una tavola di fasciame, qualche piccolo lavoretto così, poi ho rifatto l'armatura.

D. La barca per lei è molto importante?

R. Certamente. La barca è tutto. Per il pescatore intanto la barca è un mezzo di sostentamento, intanto è un rifugio, una casa, è anche un'amica, io, intanto, la mia barca non la darei... mi sto emozionando, scusate. Quindi è casa, è lavoro e tutto il resto e quindi uno non la deve sfruttare più di tanto, secondo me. Io la mia barca la uso per fare le regate, qualche volta per pescare e soprattutto d'estate, per farmi il mare, per prendermi il sole, mi allontano dal caos della spiaggia...muoversi senza il rumore del motore!

D. I lavori li ha fatti lei?

R. No, per questi lavori ho chiamato il carpentiere, Di Fraia, che lavora con il cantiere di Di Meglio.

D. La manutenzione la fa lei?

R. Bèh, la manutenzione ordinaria la faccio io, se non ci sono da fare lavori difficili come le tavole del *fasciame*. I *boccaporti* li ho fatti io, l'albero l'ho fatto io con i soci che mi hanno dato una mano, l'*armatura* me la sono fatta io. I *bozzelli* me li sono fatti fare da un artigiano. Tra l'altro c'è questa figura di artigiano che è andato in pensione

- quest'anno e fa i bozzelli per tutti, li vende chiaramente, ma a prezzi ancora da amico. Siamo ancora in quella cerchia familiare. Sono antichi mestieri che sembrano nuovi.
- D. Le risulta che attualmente ci siano giovani che imparano questi mestieri tradizionali?
- R. Questo è un punto dolente perché proprio i giovani non si rendono conto di quello che hanno sotto le mani. Io avrei dato l'anima per inserirmi in una "vela latina" quando ero ragazzo. Noi cerchiamo di inserirli questi ragazzi per farli appassionare. Gli cerchiamo l'imbarco, per farli venire con noi, questi hanno proprio altri scopi nella vita, non lo so se la sala-giochi o la discoteca sono il centro della vita, qualche ragazzo giovane c'è, uno o due forse ci sono, figli di qualche nostro socio, ma proprio sono lampi nel cielo buio. Forse bisognerebbe...Io, per esempio, ho avuto l'iniziativa di questa regata del pescatore e ho chiesto al preside del Nautico se lui aveva piacere di darci un mano. Lui era molto contento. L'aiuto consisteva nel darci dei ragazzi, uno per ogni barca, che partecipava e questo è stato fatto proprio per avvicinarli in modo che qualcuno fosse fulminato sulla via di Damasco.
- D. Neanche i ragazzi del Nautico sono motivati?
- D. Il Nautico ha una barca, un gozzo che si chiama Camilla, ma non ce n'è uno che voglia andare. Forse è gestito male, ci vorrebbe un istruttore che li porti con una certa frequenza, con un totale di ore obbligatorio, perché bisogna andare, solo andando sulle barche uno si innamora. Probabilmente i programmi ministeriali... Qualche anno fa abbiamo fatto dei corsi per ragazzi sui velieri, entrambi *gozzi*, sull'Elisabetta e sull'Antonio Primo, perché erano sicuri per i ragazzi, non si sarebbero bagnati e loro venivano ben volentieri e non si sarebbero bagnati. Di questa ventina di ragazzi che hanno partecipato hanno continuato a fare le regate quattro o cinque. Però è un bel risultato. Io ne farei uno all'anno di questi corsi, sperando di avere all'anno quattro o cinque ragazzi che si appassionano. Fra dieci anni si avrebbe una nuova flotta. Io ho preparato un opuscolo con i nomi delle varie parti e attrezzi. Fra l'altro io a bordo non mi esprimo in italiano ma in dialetto perché io ho imparato ad andare in mare in quel modo e indico con i nomi del dialetto. Per esempio, la barra del timone la chiamo *jasgiu*, come la chiamava mio padre, non barra del timone. Quindi io ho insegnato anche agli allievi di questi corsi in dialetto, come hanno insegnato a me. Gli Algheresi, ad esempio non provengono dalla "vela latina" ma dalla "vela Marconi", per cui hanno trasferito il loro sapere sulla "vela latina".
- D. Ci sono molte barche che sono state recuperate?
- R. Ce n'è una che è stata restaurata qualche anno fa, adesso è in cantiere, questa barca, un *gozzo*, si chiama Antonio Primo, l'abbiamo recuperata qualche anno fa, nel 2004, poi ce n'è un'altra, un *gozzo*, che era un po' più vecchia che si chiama Machiavelli. Questa è la barca a vela più antica, è del 1869, questa è stata costruita a Carloforte, ora è diventata turritana a tutti gli effetti. E' una barca che ha una sua storia, ha fatto tutti i lavori di questo mondo, è diventata uno *yacht* ultimamente e poi l'hanno recuperata, grazie a Dio, e poi l'hanno tutta rimontata e smontata di tutte quelle parti eccessive che aveva addosso.
- D. Qual è la barca più antica che c'è a Porto Torres?
- R. La barca più antica che c'è a Porto Torres è una barca che quest'anno compie sessant'anni. E' una barca tipo *maddalenina*, si chiama Teresa nel senso che ha quella poppa tagliata dietro, però è stata costruita qua da Alfredo Polese, il fratello di Antonio. Poi ci sono barche costruite attorno agli anni '50, ce ne sono parecchie qui, la più vecchia è questa Antonio Primo, ma è stata praticamente rifatta *ex novo*.
- D. In che senso voi dell'Associazione vi interessate della ricostruzione delle barche?
- R. Noi come Associazione "Asso Vela" autonomamente non abbiamo un fondo, però aiutiamo il proprietario in tutte le mansioni che possiamo fare, no, come aiutarlo in cantiere. In più abbiamo dei contatti con i telai e con i maestri d'ascia. Diciamo che abbiamo un occhio di riguardo per cui, quando ci sono tante cose da fare, prendiamo una serie di con-

tatti, chiamiamoli così. E' chiaro che i finanziamenti li mette il proprietario. In questo caso (probabilmente fa riferimento alla barca di nome Antonio Primo) erano più soci che hanno fatto un consorzio: chi ha comprato la barca, chi ha pagato il trasporto perché è venuto via terra da Oristano, chi ha comprato il materiale, chi ha messo la manodopera. Insomma, alla fine si sono trovate un consorzio di persone che hanno la stessa finalità e hanno recuperato questa barca qua. Noi questa barca l'abbiamo armata, un lavoraccio non da poco, perché quando la barca è piccola, in qualche giorno si arma, con qualche decina di metri di cima si arma, quando una barca supera i sette metri, ci vogliono cento metri di cima per armarla tutta, più *bozzelli*, *impiombature* di una certa dimensione, insomma è un lavoro molto impegnativo che ci ha portato via circa un mese in cantiere. Siamo andati lì ogni giorno e facevamo questo lavoro qua. Quindi l' "Asso Vela" si impegna dall'inizio con i proprietari. Quando siamo nati noi c'erano solo dodici barche armate a vela recuperate. Noi siamo nati nel 2002, siamo nel 2007 e adesso ne abbiamo quasi quaranta. Diciamo che l'emulazione ha giocato un ruolo importantissimo, ma, pur tuttavia c'è stata, diciamo così, una nostra partecipazione, perché intanto parlarne con un armatore e iniziare a fargli capire cosa è la vela, portarlo a bordo, farlo appassionare alla vela, e poi chi aveva, diciamo così, uno straccio di barca, ha pensato bene di metterlo a posto e di esibirlo. Noi abbiamo una fortuna: abbiamo tre cantieri ancora che lavorano.

D. Lei riconosce una tipologia precisa per le barche di Porto Torres?

R. Guardi, secondo me c'è una tipologia che si è inventato A. Polese, il nonno di P. . Qual è la tipologia? E' la *filuga*. La *filuga* è una barca che ha una derivazione sorrentina, però l'ha trasportata qui Polese. Qua la chiamano *ammashrigana* (italianizzato: *martigana*), che è una barca "a violone", diciamo, che non ha il dritto di prua, ma è una prua "oceanica". Perché questo? Perché avevano più spazio sulla coperta che non, ad esempio, le *spagnolette* di Alghero o il *gozzo* in generale. Quindi, per sfruttare il più possibile la superficie della coperta, si sono inventati questo slancio a mare; evita di avere la pernaccia che, andando a vela, poi un po' di fastidio potrebbe darlo ed è stata stretta, stellata un po' di più questa barca, perché qua non avevano il problema di tirarla in terra, mentre nel napoletano avevano il problema di tirarla in terra. Per cui che cosa è stato fatto? E' stata modificata la prua per aumentare la superficie della coperta ed è stata stellata un poco di più perché le condizioni di mare di questo golfo erano diverse di quelle. Adesso , nella sua intelligenza, il Polese ha sommato queste due necessità e ne ha tirato fuori la *filuga* che, se vogliamo, è la *filuga sorrentina*, diciamo, ma è diventata l' *ammashrigana* per necessità.

D. E' vero che i Polese hanno una certa capacità creativa?

R. Sì, i Polese hanno la capacità di adeguare il lavoro alle necessità di chi...

D. Anche oggi?

R. Sì, anche adesso. Molto bravo è il fratello più piccolo, G. che dobbiamo ringraziare il Signore che gli ha lasciato la voglia di lavorare il legno e di lavorare alla barche. Se no veramente eravamo in condizioni critiche. G. Polese, assieme ad Alessandro, ha un cantiere tutto suo. Sono i figli di Pasqualino. Loro stanno ancora facendo barche. L'ultima che hanno fatto è andata a finire a Stintino e ne hanno una qui, di otto metri, che rimarrà a Porto Torres e, come ho già detto, stanno rifacendo il San Marco, che è la barca più vecchia che c'è a Porto Torres.

D. Qual è l'intento della sua Associazione?

R. Noi siamo senza scopo di lucro, anzi qualche volta ci rimettiamo di tasca perché è così . Questo è lo spirito. L'idea è quella di tornare indietro, non di andare avanti, quando si recuperano le barche in legno. Per andare avanti ci sono altre barche come, ad esempio, Luna Rossa, che è la più grossa "a vela". Noi non abbiamo questo compito. Noi dobbiamo ritornare indietro al momento in cui questa barca è nata e non farla andare più avanti,

altrimenti stiamo facendo evoluzione, non tradizione. Questa è la filosofia dell'Associazione, però per fare questo bisogna mediare con un sacco di fattori. Bisogna tenere il proprietario buono, bisogna parlare con il cantiere che non abbia difficoltà, recuperare intanto il materiale, non è facilissimo perché il restauro filologico sarebbe la cosa ideale, ma bisognerebbe lavorare come si lavorava una volta, allora sarebbe un massacro, perché noi abbiamo i maestri d'ascia, noi abbiamo la fortuna ancora di avere dei maestri d'ascia che ci fanno dei prezzi..., perché questo non è un aspetto secondario, eh. Il costo della manutenzione della barca diventa un problema, quando iniziano ad aumentare le cifre. Un lavoro che noi facciamo con diecimila euro a Porto Torres, in "continente" ce ne vogliono venticinquemila, anche per l'amore per le barche dei carpentieri.

D. E' stato sempre così?

R. Qua c'è stata una crisi negli anni '80-90, perché a fine anni '70 qualche barca ancora si faceva, poi c'è stato questo declino, una rinascita dall' '83 in poi con la rinascita della "Vela latina" di Stintino, con una emulazione che ha fatto sì che nascesse. Però qui a Porto Torres è mancato per un po' di tempo, come si dice, quella scintilla. Quella scintilla siamo stati noi. Noi siamo nati proprio per fare questo, perché ci rendevamo conto che avevamo tanto materiale nel porto, tante barche, tanta voglia di fare, ma mancava quella spinta necessaria a convincere l'armatore a fare. E quindi siamo nati per questo e abbiamo avuto un po' di fortuna perché probabilmente mancava proprio questa piccola scintilla che accendesse il fuoco della passione, no? E quindi abbiamo convinto subito una decina di armatori e quindi c'è stato subito un primo boom e poi ogni anno due o tre barche o le costruiscono nuove (infatti i Polese ora si sono anche ripresi come cantiere), o le recuperano o le comprano e le trasformano. Insomma, c'è movimento. Qua due barche, la Vergine del Rosario, che è del '50, è andata a finire a Carloforte, e un'altra barca, il San Pietro, che era ad Alghero, l'abbiamo restaurata qua ed è andata a finire in Corsica.

D. Si preferisce comprarne una nuova o recuperarla?

R. In genere recuperarla. Però i costi sono nettamente differenti tra costruirne una nuova o recuperarla. Il problema è che i risultati sportivi sono diversi, perché uno fa questo anche per farla gareggiare, è chiaro che i risultati che ottiene una barca vecchia ristrutturata non sono i risultati che ottiene una barca nuova. Ma se noi riusciamo a spostare il tiro dalla competizione alla tradizione pura, allora probabilmente sarà più conveniente, anzi sicuramente, recuperare, perché questo è il premio, perché hai recuperato una barca e non perché sei più veloce. Insomma bisogna mediare tra esigenze diverse. Infatti G. Polese sta facendo nuove carene, nel senso che sta sfruttando le conoscenze dei suoi antenati, suo nonno, suo padre etc. per fare le barche con la vela sempre più veloci, perché c'era stata una modifica strutturale nella carena quando è stato utilizzato il motore, perché i volumi di poppa sono stati aumentati per mettere il motore, perché la spinta doveva essere più forte per battere il peso del motore e poi la spinta dell'elica faceva sì che le barche affondassero di poppa e quindi si doveva per forza aumentare il volume di poppa, e in questo modo "a vela" si avevano delle prestazioni più scarse. Ora invece G., che riesce a combinare le due cose, ha chiuso un po' più i volumi di poppa e ha allargato quelli di prua, quindi fa delle barche un po' più prestanti sotto il profilo della vela.

D. Quindi si studiano dei cambiamenti?

R. Sì, si studiano e poi cercano anche di convincere il padrone ad accettare questi cambiamenti. La bellezza delle barche di Polese è la *sellatura*, la curvatura che non c'è sempre però; al contrario le barche di Squeo sono dei biliardi, quella è la coperta e non c'è neanche la *bozzolatura* che permette di scaricare l'acqua e quando la barca è piegata sottovela si può anche camminare in piedi senza slogarsi le caviglie.

D. Come mai questo?

R. Secondo me perché è più facile costruirle e poi perché ci vuole esperienza.

- D. Che ruolo ha avuto l'industrializzazione nella cultura marinara?
- R. L'industrializzazione ha avuto un ruolo negativo all'inizio, ha allontanato i pescatori dal porto e se li è portati via. Tutti i pescatori hanno preferito avere uno stipendio sicuro a fine mese che non rischiare... Di contro non me ne vengono di idee positive sull'impatto dell'industrializzazione sulle barche, aldilà di materiali che ha fornito per il recupero che però sono materiali tecnologici, perché se andiamo a vedere adesso le barche sono stracariche di acciaio, una cosa incredibile! E' bello da utilizzare in edilizia l'acciaio, probabilmente, ma su una barca in legno è proprio un pugno nell'occhio. Purtroppo bisogna fare buon viso a cattivo gioco, che intanto ti permette di tenerti la barca in condizioni accettabili senza manutenzioni eccessive, il prezzo era irrisorio perché c'era una miniera lì. Però è brutto, da un punto di vista di un purista se la guarda così è brutta. Né l'acciaio, né la plastica, né il carbonio non fanno parte di quella cultura. Infatti quando io faccio i miei ragionamenti penso: "Quello che aveva nonno era originale...allora...".
- D. Tutto questo gliel' ha raccontato suo padre?
- R. Sì, è mio padre che era una fonte. Mio padre era pescatore, da ragazzo era stato *saurran-te* e poi da grande è stato alle Olimpiadi; era uno sportivo: ha fatto le Olimpiadi di canottaggio. Era un pescatore fino al '51, poi è partito a fare il militare e gli hanno chiesto se sapeva vogare e lui ha risposto che era l'unica cosa che sapeva fare. Allora ha iniziato a fare canottaggio nella Marina Militare ed era evidentemente bravo e l' hanno arruolato nel "Centro sportivo". E' andato a fare le Olimpiadi di Helsinki nel '52. Poi, quando è tornato, ha navigato per tanti anni. Poi è tornato qui quando ormai la pesca era quasi sparita e poi c'era questo luogo comune che la pesca era un lavoro povero, non ti dava soddisfazione etc. etc. e ha preferito fare l'ormeggiatore. Ha sempre lavorato all'interno del porto e poi la barca "a vela latina" se l'è comprata anche lui. Le gare le faceva anche lui. Lui era anziano, ormai, però lo abbiamo spinto a fare le gare.
- D. Come si chiamava la barca di suo padre?
- R. La barca di mio padre si chiamava Futura. L'aveva venduta a due fratelli amanti delle barche. L' ha venduta un anno prima che morisse, penso nel '95. E' una barca piccola, di sei metri all'incirca.
- D. Voi diportisti andate a pesca?
- R. Fra i diportisti ci sono quelli che pescano per passione e quelli che si fanno chiamare diportisti, ma in realtà fanno i pescatori e fanno incavolare come delle bestie i veri pescatori. Io la mia barca ce l' ho dal '99 e ci sarò uscito per pescare forse dieci volte, tanto per catturare, che so, qualche calamaro, un luccio, ma più di quello... anche perché poi la barca la vedo come una cosa mia, privata, e non la voglio portare a pescare. Questa, come ho detto, è una *lancia*, è nata nei cantieri di Stintino, è nata così, per diporto, non è nata per pescare. Questa l' ha costruita Benenati nel '76-'77, negli anni '70. La poppa è quadra. Intanto hanno copiato una *lancia* inglese. E' esattamente una copia di una lancia inglese che era imbarcata su un *cutter* che era stato a Stintino nel 1800 o giù di lì e che non poteva scendere a terra per i bassi fondali e quindi faceva la spola per le provviste con una lancetta di queste qua che erano armate a "vela aulica" ed era a remi. Cosa è successo poi? Questo bastimento qui, se non ho capito male, a quello che mi hanno raccontato, era dovuto scappare, adesso non mi ricordo se per debiti o per altro, e hanno dovuto lasciare a terra questa barca che era la più veloce in assoluto rispetto ai "carri armati" che avevano i pescatori stintinesi. Quindi cosa hanno fatto? L' hanno copiata perché era veloce, perché volevano arrivare prima ai punti di pesca e l' hanno armata naturalmente non "a aulica" ma "a latina" e, soprattutto, si sono accorti che era più facile costruire una *lancia* rispetto a un *gozzo*, perché non dovevano chiudere la poppa; rastremare la poppa era un'operazione difficilissima, mentre lì, quando arrivi ad un certo punto,

tagli, aggiungi il pezzo della poppa e hai finito. Il loro vantaggio è che la parte poppiera è piatta, quindi non va sotto, non si affonda, quindi anche “performante” per il motore, mentre i *gozzi* sono costretti a mettere dei “flap” dietro che li imbruttiscono. Questa non ne ha bisogno perché ha la parte poppiera piatta, quindi si appoggia già così.

D. Sua moglie viene in barca con lei?

R. Mia moglie viene in barca con me da due o tre anni, perché mancava un ragazzo dell’equipaggio e dovevamo fare la regata, da lì poi è andata avanti. Ormai fa parte dell’equipaggio e viene ad ogni regata. Io ho fatto due anni fa anche un corso per signore. Le ho portate a bordo per farle vedere il tipo di lavoro. Nei ruoli ci sono anche quelli che fanno meno fatica, poi ci sono dei sistemi di riduzione degli sforzi: mettiamo un palanco in più e si aiuta a tirare la vela.

D. C’è molta competizione fra i vari equipaggi?

R. Non ci dovrebbe essere molta competizione, è quella che rovina. C’è stato purtroppo un eccessivo aumento della competizione. Quando è nata la Lega della Vela latina le barche, nell’83, in regata erano dodici fino ad arrivare a quaranta e a centoquattro. Purtroppo quando questa regata è diventata importante sono arrivati i Carlofortini, che hanno quest’agonismo innato...dovevano per forza arrivare primi, solo che per arrivare i primi modificavano le barche nel senso che le snaturavano; è chiaro che erano più veloci perché, voglio dire, stringere la vela sotto, per esempio... sono delle manovre innaturali per la “vela latina”, mutate dalla “vela Marconi”, per intenderci. E’ chiaro intanto che erano bravi, che erano marinai, che avevano la possibilità, uniti in un consorzio di armatori, mentre qua ogni armatore è singolo (vele e motori ogni anno), per cui, per andare dietro ai Carlofortini, anche molti Turritani si sono dovuti adeguare e hanno stretto le vele etc., quasi tutti, per cui abbiamo delle antenne altissime.

D. Non ci sono dei parametri a cui vi dovete adeguare?

R. Li hanno dovuti fermare. Allora gli Aiello hanno dovuto fare un regolamento. Chi partecipa alle loro regate deve seguire queste regole. Il regolamento è il buon senso, “comportati da marinaio”, e quindi hanno dovuto mettere un freno. Allora qualcuno si è lamentato e questo regolamento è un elastico perché ha dovuto accontentare quelli meno agonistici. Allora si sono divisi in due gruppi di pensiero e non ci sono più regate da cento barche ma due da cinquanta. La Federazione, AIVEL, ha preso per buono questo regolamento come base, con alcuni accorgimenti. Noi siamo più propensi ad andare con l’altra parte, quelli meno tecnologici e competitivi, e ci rifacciamo alla barca tradizionale.

Intervista n. 6, F. A. , anni 39, maestro d’ascia, Castelsardo, 16 /07 /07

F. A., maestro d’ascia, nato e residente ancora a Torre del Greco, ha una moglie sarda, esattamente di Castelsardo, dove attualmente si è trasferito con la famiglia perché ha ottenuto qui una commissione, da parte della Cooperativa “Il Cigno”, per la ristrutturazione di una barca tradizionale, un *gozzo*. La prima volta che è stato in Sardegna è stato alla fine degli anni ’90, chiamato a Olbia presso i cantieri di “Cala Saccaia” per lavori di restauro e di manutenzione. E’, questo, un esempio di maestro d’ascia campano che si sposta, per lavoro, dalla sua regione, in questo caso in Sardegna, con cui ha instaurato ormai rapporti di familiarità. Quando il lavoro a terra si fa carente è solito imbarcarsi

come marittimo con la qualifica di carpentiere. La sua famiglia, a iniziare dal trisnonno, è una famiglia di maestri d'ascia. Lui ha imparato il mestiere dal padre e parla con grande competenza, oltre che con precisione tecnica, del metodo utilizzato nella costruzione delle barche che fa parte di un sapere tramandato da generazioni. Dice che, per le barche tradizionali, la tecnica maggiormente usata dal nonno era il *mezzo garbo*, in quanto era “talmente affinata”, questa tecnica, da permettere di adattarla e dunque di modificarla a seconda dell'imbarcazione. Quando le barche erano più grandi si utilizzava invece un vero e proprio piano di costruzione. Quando parla del *mezzo modello* dice che “è qualcosa che dovrebbe essere immesso al primo progetto e al disegno finale”. Precisa che alcuni maestri d'ascia utilizzano, ancora oggi, solo il *mezzo modello* e specifica che per utilizzare correttamente questa tecnica “si dovrebbe progettare l'imbarcazione, quindi fare il disegno e in base a questo costruire il *mezzo modello*”. Bisogna poi passare alla correzione del disegno sul *mezzo modello*, “rifare un altro disegno corretto su scala 1 a 1, fare il garbo e andare avanti”. L'informatore ritiene che il *mezzo modello* sia un grande aiuto per i maestri d'ascia, tant'è che ancora oggi viene usato. Spesso, per vedere meglio i difetti, in passato veniva usato legname di diverso colore. Addirittura veniva fatta una serie di *mezzi modelli* (oggi si usa tenerli esposti nei salotti), una sorta di campionario che veniva fissato su una tavoletta appesa alla parete, in modo che i clienti potessero scegliere il tipo di barca che preferivano. Anche F. A. solitamente lo fa. Sostiene infatti che per essere un buon maestro era ed è necessario saper fare e saper leggere il disegno. Spiega che anche il *garbo* è a pieno titolo elemento fondamentale della cultura dei “costruttori”, che “lo intendono come una tavola”. Il *mezzo garbo*, definito “quella particolare sagoma che ti consente addirittura la costruzione di una parte dell'imbarcazione, il basso della parte centrale”, permette un buon margine di variazioni, cosa importante perché le esigenze dei clienti variano dall'uno all'altro e con l'utilizzo di questo strumento è possibile accontentare tutti. Spesso alcuni maestri utilizzavano sia il *mezzo garbo* che il *mezzo modello*.

L'esperienza che l'intervistato ha avuto sia con i pescatori che con i diportisti gli permette di rispondere, ad una domanda mirata, che mentre “il pescatore diventa un tutt'uno con la barca, tanto che la stessa veniva messa e viene messa tuttora alla parte del pescato”, il diportista, “a parte quello appassionato e innamorato, ha in mano un oggetto di cui non conosce bene il valore” e di cui riesce a rendersi conto forse solamente con l'esperienza. Racconta anche che il rapporto tra pescatore e maestro d'ascia, basato sul riconoscimento reciproco e sulla fiducia, era caratterizzato da un scambio continuo che spesso portava a cambiamenti e innovazioni. Anche lui, come altri, evidenzia che il problema del recupero di vecchi scafi da parte di diportisti sta diventando difficile soprattutto perché attualmente gli artigiani seriamente preparati sono pochi.

Parlando di innovazioni dice che, con l'avvento del motore a bordo, spesso le barche a vela, in quanto troppo "stellate", quindi troppo strette di poppa, "non rendevano più, perciò sono state allargate e innalzate, aumentando così di tonnellaggio, oltre che cambiando nell'estetica". Un altro cambiamento è stato determinato dall'uso dei "flap" nelle imbarcazioni, in particolare nei *gozzi*, che ne aumenta la potenza di poppa. A suo avviso sarebbe meglio modificare lo scafo "senza vedere queste due alette che storpiano anche l'estetica del *gozzo*". Il maestro d'ascia tiene a dire che lui, quando è possibile, "evita di utilizzare per le sue barche tecniche e materiali moderni", anche se spesso i materiali di una volta mancano.

D. Come si chiama ?

R. Mi chiamo F. A. , da Torre del Greco, residente a Torre del Greco, ancora. Moglie sarda, di Castelsardo.

D. Da quanti anni frequenta la Sardegna?

R. La prima volta ci sono venuto nel '79. E poi ci sono venuto sempre per lavoro. Ci sono stato nel '97/'98, a Olbia per lavoro. Ho lavorato nei cantieri che sono in località Cala Saccaia, sempre per restaurare imbarcazioni, per riparazioni.

D. Attualmente dove lavora?

R. Attualmente sono marittimo. Sono inquadrato come carpentiere.

D. La sua formazione è quella di maestro d'ascia?

R. Sì, come maestro d'ascia, iscritto regolarmente nelle matricole di Torre del Greco.

D. Mi parla della sua famiglia d'origine?

R. Mio nonno paterno, nato a Sorrento, si è spostato a Torre del Greco e lì si è fatto grande. Però anche il padre di mio bisnonno costruiva imbarcazioni a Sorrento. Infatti a Sorrento ho una buona percentuale di parenti.

D. Qualcuno dei suoi parenti si è trasferito in Sardegna?

R. No, che io sappia no. Ci sono stati dei contatti, perché molti clienti venivano dalla Sardegna a ordinare barche.

D. La sua famiglia quale tecnica costruttiva usava?

R. Se si trattava di imbarcazioni tradizionali allora si usa il *mezzo garbo* perché si era affinata questa tecnica e permetteva un certo margine di modifiche tra un'imbarcazione e l'altra. Per barche di dimensioni maggiori si usava proprio adottare il piano di costruzione.

D. Anche suo nonno lo adottava?

R. Anche perché alcune imbarcazioni erano comunque controllate perché mio nonno era artefice anche di alcune *lance di salvataggio* che dovevano essere costruite a norma e allora si portavano i piani di costruzione, magari con qualche modifica.

D. Quindi in famiglia avete imparato tutti questo metodo?

R. Sì, con questa metodologia di costruzione. In pratica devi saper leggere il disegno, lo dovevi saper fare.

D. Si lavorava anche con il "mezzo modello" ?

R. Allora, il *mezzo modello* è un qualcosa che viene immesso al primo progetto e al disegno finale. Intanto qualcuno si serve solo del mezzo modello, ma in pratica tu dovresti progettare un'imbarcazione, costruire in base a questo modello questo disegno, correggere il disegno sul mezzo modello, rifare il disegno corretto, grazie al mezzo modello, riprodurlo in scala 1 a 1, fare il *garbo* e andare avanti. Il mezzo modello non dovrebbe servire direttamente alla costruzione della barca. Certo il mezzo modello è un ausilio grande. Lo

usavano molti maestri d'ascia. Si usava fare il mezzo modello "a linea d'acqua", addirittura con legname di diverso colore in modo che tu riuscivi a vedere le imperfezioni grazie alla differenza dei colori. Io lo faccio, di solito. Usavano fare una buona pratica di mezzi modelli, li appendevano al muro su una tavoletta ed erano un'illustrazione delle imbarcazioni che quando veniva il cliente poi potevano fare. Oggi vanno anche di moda tenerli nei salotti questi mezzi modelli.

D. Come tecnica costruttiva il "garbo" è sempre presente nella vostra cultura?

R. Sì, è sempre presente. Il *garbo*, nel gergo dei costruttori, è intesa come una tavola. Il *mezzo garbo* è quella particolare sagoma che ti consente addirittura la costruzione di una parte dell'imbarcazione, la parte centrale, il basso della parte centrale e poi con dei listelli di partitura, verso prua e verso poppa, si finisce più o meno l'imboccatura. Questo ti consente un buon margine di variazioni anche durante; invece quando ti attieni al piano di costruzione ti devi attenere a quelle tavole e non puoi modificare più niente. Siccome ogni cliente è diverso uno dall'altro, ti chiedeva anche delle variazioni piccolissime e quindi ti conveniva usare il *mezzo garbo* in modo che ogni barca era diversa una dall'altra e potevi accontentare un po' tutti.

D. Lei ha conosciuto sia pescatori che diportisti. Mi dice qual'è il rapporto dei due gruppi con la barca?

R. Il pescatore diventa tutt'uno con la barca. Il pescatore con la barca sono insieme, tanto è vero che quando andavano in più di uno in mare con la barca, toglievano una parte per la barca, la barca era una parte di questa società e tuttora lo fanno ancora. Il diportista, a parte quello competente, a parte quello innamorato, aveva in mano un oggetto di cui non conosceva il valore, se ne rendeva conto se la barca era fatta bene quando, magari, incontrava una tempesta, se ne usciva tranquillamente, magari, se ne innamorava. Il pescatore, invece, un po' lo sapeva a priori, è molto più esperto.

D. Chi dimostrava o dimostra una maggiore disponibilità economica?

R. Un maggiore disponibilità economica c'è da parte del diportista. Però c'è da dire che il pescatore riconoscente della qualità del lavoro, innanzi tutto ti rimaneva riconoscente a vita e comunque tendeva a indebitarsi per il prezzo che il maestro più bravo e più quotato di tutti gli aveva fatto. Ci sono diportisti invece che lo fanno per moda. Ci sono invece gli appassionati.

D. Secondo lei lo spirito di emulazione influisce sulla costruzione o sul recupero di nuove barche?

R. Sì, in parte. Noi a Castelsardo stiamo recuperando lo scafo di Feniello. Anche fuori, basta pensare ai cantieri della Versilia e della Riviera ligure di Ponente, specializzati per barche d'epoca. Ci vengono da tutto il mondo addirittura! Secondo me il problema maggiore è che quel po' di domande che ci sono finiscono per non incontrarsi più. Magari c'è qualcuno che veramente è interessato a acquistare un vecchio scafo, ma poi non sa dove sbattere la testa, dove andare a rivolgersi ad un competente sul serio che alla fine si è ridotto a poche unità.

D. Non ritiene che sia necessario creare una rete di informazione che faccia sì che ci sia un più ampio sbocco lavorativo?

R. Sì, bisogna capire che anche dialogando fra clienti e maestro si finisce col perfezionare la cosa. Mi ricordo proprio un aneddoto, proprio riguardante mio padre che stava facendo una *guzzetta* per un pescatore a Torre, una *guzzetta* come possono essere quelle liguri, di quattro metri e mezzo. Erano gli inizi che erano usciti i "fuori bordo", si usava mettere una piastra di acciaio con una tavoletta per appendere questo "fuori bordo". Allora questo signore ha suggerito a mio padre di mettere un piccolissimo spezzetto sull'estremità superiore. Da allora sono stati costruiti un'infinità di questi *gozzetti* tagliati all'estremità, che non è eccezionale alla vista, ma è sempre meglio che vedere l'acciaio all'interno.

- D. C'è stata un'evoluzione nelle barche? Le barche sono cambiate?
- R. Sì, le forme sono cambiate tantissimo. Le prime barche che sono cambiate erano praticamente barche a vela che erano state cambiate per ricevere questo motore. E poi, accorgendosi che queste barche stellate, troppo strette di poppa, non rendevano tanto, la portanza era troppo poca, mano -mano la barca si è allargata di poppa, si è allargata e si è alzata. La stessa barca, di un tot di lunghezza, è aumentata molto di volume con l'andare del tempo. Cioè di stazza è aumentata di parecchio.
- D. Cosa pensa dei "flap" che vengono aggiunti in alcune imbarcazioni? Sono una buona soluzione oppure si sarebbe potuto ovviare in altro modo?
- R. C'è un certo Costacurta, grande esperto di diportismo, che dice che aggiungere dei "flap" significa sbagliare il concetto iniziale di una imbarcazione. Il concetto che riguarda i *gozzi*, è una cosa un po' diversa. Perché il *gozzo* era nato per una certa proporzione, adesso la proporzione è cambiata e sono aumentate le potenze e in pratica, con l'aggiunta di questi "flap" poppieri, si tende ad aumentare la portanza a poppa. Diciamo che è proprio una modifica. Si potrebbe ovviare modificando lo scafo come hanno fatto molti importanti cantieri italiani, che hanno fatto le modifiche già in origine senza vedere queste due alette che storpiano anche l'estetica del *gozzo*.
- D. Lei, come costruttore e restauratore di barche, si sente artigiano, artista? Quanto ci mette di suo nella costruzione di una barca?
- R. Mi sento artigiano. Il bello di questo lavoro è vedere un'opera ultimata che risponde a quello che avevi pensato in precedenza. Questa è la cosa che ti invoglia a proseguire questa attività, che risponda ai fini di stabilità in mare o anche di bellezza, perché no, di durata.
- D. Che cosa fa riconoscere come sua una barca, un segno, una forma particolare?
- R. Il tocco, per quanto riguarda la carena, te lo impongono le prestazioni che tu vuoi raggiungere. L'opera morta, diciamo, quello che emerge dall'acqua, allora tu ti puoi sbizzarrire per l'estetica. E lì puoi fare. Quello che invece cerco di fare è evitare di utilizzare per le mie barche materiali moderni, tecniche moderne perché la tecnologia è andata avanti, allora quello che non ha dato mai fastidio con metodi tradizionali è meglio lasciarlo così com'è, però se c'è da usare una colla diversa, anche perché c'è penuria dei materiali di una volta, anche legnami, allora uno cerca di usarne altri alternativi, che però siano validi almeno allo stesso modo, se non di più.

6. Bibliografia

L'esame e la raccolta delle fonti bibliografiche ha riguardato gli studi condotti non solamente in area italiana e sarda ma, con l'intento di dare strumenti per conoscere e approfondire un settore di studi particolarmente specifico, anche lavori realizzati da autori stranieri.

D'altra parte è evidente che, avendo le migrazioni stagionali caratterizzato il mondo della pesca in area sarda, è stato necessario, per una corretta catalogazione delle barche, elementi centrali della cultura marinara, ampliare lo sguardo oltre i confini dell'isola. In questo senso l'intento di questa raccolta bibliografica vuole anche essere una guida alla collocazione delle tipologie di barche tradizionali del Compartimento marittimo di Porto Torres in un contesto storico di riferimento esterno alla Sardegna. È bene precisare però che se la letteratura storica, geografica e antropologica in materia è in generale abbastanza consistente nel Nord Europa, è invece più scarsa in Italia e soprattutto in Sardegna.

AA.VV. 1956, *Etnografia e folklore del mare*, Napoli, L'Arte Tipografica.

AA.VV. 1978, *Ex voto marinari in provincia di La Spezia*, Genova, Editore Stringa.

AA.VV. 1980, *La cultura materiale in Sicilia*, "Quaderni del circolo semiologico siciliano", nn. 12-13, Palermo.

AA. VV. 1983, *Atti del convegno*, "La marineria romagnola". *L'uomo l'ambiente*, Cesenatico, Lit. Santini.

AA. VV. 1984, *I mestieri. Organizzazione, tecniche, linguaggi*, "Quaderni del Circolo Semiologico Siciliano", nn. 17-18, Palermo.

AA. VV. 1985, *Barche e gente dell'Adriatico, 1400-1900*, Bologna, Grafis.

Acheson J. M. 1981, *Anthropology of Fishing*, "Annual Review of Anthropology", n. 10, pp. 275-277.

Amades J. 1956, *Rito di costruzione di una barca*, in AA. VV., *Etnografia e Folklore del mare*, Napoli, L'Arte tipografica, pp. 9-14.

Amat P. 1877, *La pesca del tonno in Sardegna (dal secolo XVI al XIX con note statistiche)*, "Rivista economica della Sardegna", fascicolo III, pp. 33-53.

Angioni G. 1976, *Sa laurera. Il lavoro contadino in Sardegna*, Cagliari, EDES.

Id. 1986, *Il sapere della mano*, Palermo, Sellerio.

Id. 1989, *Rubar cogli occhi: fare, imparare e saper fare nelle tecnologie tradizionali*, in G.R. Cardona, *La trasmissione del sapere: aspetti linguistici e antropologici*, Roma, Bagatto Libri, pp. 7-16.

- Id. 1997, *La pesca di stagno*, in G. Mondardini Morelli (a cura di), *Pesca e pescatori in Sardegna*, Milano, Silvana, pp. 163-186.
- Id. 2000, *Utilizzare i saperi locali?*, "La ricerca folklorica", n. 41, pp. 7-13.
- Angioni G. e Da Re M. G. 2003, *Pratiche e saperi. Saggi di antropologia*, Cagliari, CUEC.
- Atzeni P. 1989, *Il corpo, i gesti, lo stile*, Cagliari, CUEC.
- Balfet H. 1981, *Tecnologia*, in Cresswell R., *Il laboratorio dell'etnologo*, vol. II, tr. it., Bologna, Il Mulino.
- Bellemo E. 1940, *Folklorismo peschereccio nei centri marittimi della laguna di Venezia*, Venezia, Ferrari.
- Bonino M. 1976, *Surveyng the traditional craft of Italy, scope and progress of a systematic research*, "The Mariner's Mirror", Londra, vol. 62, pp. 290-292.
- Id. 1979, *Le barche del Po, della valle e del mare*, in AA: VV., *Cultura popolare dell'Emilia Romagna: mestieri della terra e delle acque*, Milano, Silvana, pp. 216-236.
- Id. 1984, *La barca nel Mediterraneo*, in AA. VV., *Mediterraneo*, Milano, Pizzi, pp., 84-85.
- Id. 1989, *Tipi e tradizioni navali: un approccio mediante distribuzione ed aree culturali*, in *Convegno nazionale di archeologia e storia navale*, Varazze, Sezione: Tecnica e storia delle imbarcazioni minori.
- Id. 1990, *Le barche tradizionali italiane. Aspetti metodologici e tecnici di una ricerca*, "La ricerca folklorica", n. 21.
- Bourdieu P. 1977, *Towards a theory of practice*, Cambridge, Cambridge Univ. Press.
- Braudel F. 1976, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino, Einaudi.
- Id. 2004, *Memorie del Mediterraneo. Preistoria e antichità*, Milano, Bompiani.
- Brusa A. 1956, *I maestri d'ascia liguri*, in AA. VV., *Etnografia e folklore del mare*, Napoli, L'Arte Tipografica.
- Bucaille R. e Peset J. M., 1981, *Cultura materiale*, in *Enciclopedia*, vol. III, Torino, Einaudi.
- Camerada R. 1985, *Pescatori in Alghero: microanalisi dell'innovazione tecnica*, Tesi di laurea, Sassari, Facoltà di magistero, aa. 1984-1985.
- Caniato G. (a cura di) 1985, *Giovanni Giuponi. Arte di far gondole*, Venezia, La Stamperia di Venezia Editrice.
- Cardona G. R. 1989, *Aspetti linguistici della trasmissione del sapere tecnico*, Id. (a cura di), *La trasmissione del sapere: aspetti linguistici e antropologici*, Roma, Bagatto, pp. 89-98.
- Carta R. 1995, *Le fonti d'archivio. Una ricerca campione*, in Mondardini Morelli G., *I figli di Glaukos. Temi e materiali di culture marinare in Sardegna e nel Mediterraneo*, Sassari, EDES.
- Id. 1997, *La pesca del corallo*, in G. Mondardini (a cura di), *Pesca e pescatori in Sardegna. Mestieri del mare e delle acque interne*, Cinisello Balsamo, Amilcare Pizzi Editore.
- Casaburi F. *Il folklore marinaro di Acciaroli*, in AA. VV., *Etnografia e folklore del mare*, Napoli, L'Arte Tipografica, pp. 96-102.

- Casalis G. 1833-1896, *Dizionario Storico, Statistico, Commerciale degli Stati di S.M. il re di Sardegna*, Torino, Maspero.
- Casson Lionel 2004, *Navi e marinai dell'antichità*, Milano, Mursia.
- Casta F. G. 1975, *I marinari Calvesi, technique et vocabulaire de la pêche à Calvi* in "Etu-de Corses", n. 4, p. 51-109.
- Catardi C. 2002, *Nassaioli. Pescatori di Aragoste*, Alghero, Nemapress Editrice.
- Cetti F. 1778, *Anfibi e pesci della Sardegna*, Sassari, Stamperia G. Piattoli.
- Chamoux M. N. 1981, *Les savoir-faire techniques et leur appropriation: le cas de Nahuas du Mexique*, in "L'Homme", XXI, 3, pp.71-94.
- Cherchi Paba F. 1974, *Evoluzione delle attività, industriale, agricola, caccia e pesca in Sardegna*, voll. I e II, Vicenza, Stocchiero.
- Id. 1997, voll. III e IV, Cagliari, STEFF.
- Cirese A. M. 1997, *Oggetti, segni, musei*, Torino, Einaudi.
- Id. 1984, *Segnicità, fabrilità, procreazione. Appunti etnoantropologici*, Roma, CISU.
- Corsico M. 1935, *Guida pratica per la costruzione delle barche*, Milano, L'Editrice.
- Id. 1938, *Le barche d'Italia: disegno e costruzione*, Genova, Tipografia La Stampa.
- Cresswell R. 1981, *Tecnica* in *Enciclopedia*, Vol. 13, Torino, Einaudi.
- Id. 1981, *Utensile*, in *Enciclopedia*, vol. 14, Torino, Einaudi.
- Deanovic M., Folena G. 1959, *Prospettive dell'Atlante linguistico mediterraneo*, in "Bollettino Linguistico Mediterraneo" (BALM), n. 1.
- De Certeau M. 2005, *L'invenzione del quotidiano*, Roma, Edizioni Lavoro.
- Delbos G. e Jorion P. 1984, *La transmission des savoirs*, Paris, Ed. de la Maison de Sciences de l'Homme.
- Delitala E. 1980, *Un villaggio di pescatori in Sardegna: Stintino*, "LARES", n. 3, 337-353.
- Id. 1983, *Tecniche di pesca originali e apprese*, in AA. VV., *Sardegna. L'uomo e le coste*, Milano, Amilcare Pizzi, pp. 223-234.
- Douglas M. 1979 *I simboli naturali*, Torino, Einaudi.
- Doumenge F. 1985, *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, pp. 167-189.
- Dubost I. 1988, *La charpenterie de marine sur la cote languedocenne: un metier, une tradition, un patrimoine*, Montpellier-Paris, aa. 1987-1988.
- Firth R. 1966, *Malay Fishermen. Their Peasant Economy*, Hamden, Archon Books.
- Geistdoefer A. 1981, *Les pêcheurs des Iles de La Madeleine, (Quebec)*, "Tcnique et culture", n. 2, pp. 87-95.
- Id. 1983, *Fonction spécifique des techniques de pêche dans une production alieutique*, "Technique et culture", n. 2, pp.87-95.
- Id. 1984, *Connaissance et appropriation des territoires de pêche*, "Bulletin d'Ecologie Humaine", vol.II, n.3, pp.3-26.

- Godelier M. 1981, *Lavoro*, in “Enciclopedia”, Vol. V, Torino, Einaudi.
- Graffagnini A. 1976, *Le barche romagnole, linee di una ricerca*, Cesena, Società di studi romagnoli.
- Gunda B. 1984, *The Fishing Culture of the World*, Budapest, Akadémiai Kiadó, voll. I e II.
- Hallpike C. R. 1984, (ed. or. 1979), *I fondamenti del pensiero primitivo*, Roma, Editori Riuniti,
- Heidegger M. 1978, *Che cosa significa pensare*, Milano, Sugarco.
- Higarashi T. 1984, *Locality-finding in relation to fishing activity at sea*, in Gunda B. (ed.), *The fishing culture of the world*, Budapest, Akadémiai Kiadó, vol.I, pp. 545-567.
- Hugo V. 1966, *I lavoratori del mare*, Milano, Mursia.
- Ingold T. 1997 *Two reflections on ecological Knowledge*, in *Preprints*, a cura di G. Sanga, Convegno internazionale sui saperi naturalistici, Venezia, 4-6 dicembre.
- Izzo P. 1989 (a cura di), *Le marinerie adriatiche fra '800 e '900*, Roma, De Luca ed..
- Janni P. 1996, *Mare degli antichi*, Bari, Dedalo libri.
- Jorion P. 1983, *Le pêcheurs d'Houat*, Parigi, Hermann.
- Kabane R. 1951, *The Sea as a Medium of Linguistic diffusion*, in “Italica”, XXVIII.
- La Cecla F. 1985, *Cu abbita abbita e cu non abbita mori*, in Fiore B. (a cura di), *Antropologia dello spazio*, “La ricerca folklorica”, n. 11, pp.61,66.
- Id. 1990, *Un certo garbo*, in G. Mondardini Morelli (a cura di), *La cultura del mare*, “La Ricerca Folklorica”, n. 21, , pp. 25-28.
- La Marmora A 1860, *Itinéraire de l'Île de Sardaigne*, Torino, Bocca.
- Lane F. C. 1983, *Le navi di Venezia fra i secoli VIII e XIV*, Torino, Einaudi.
- La Sorsa S. 1936, *Pescatori siciliani*, in “Lares”, VII, pp. 253-265.
- Lavery B. 2005, *Navi. 500 anni di avventure in mare*, Novara, De Agostini.
- Leroi-Gouran A. 1971, *L'homme et la matière*, Parigi, Albin Michel.
- Id. 1973, *Mileux et technique*, Parigi, Albin Michel.
- Id. 1977, *Il gesto e la parola*, trad. ital.,Torino, Einaudi, voll. I e II.
- Levi D. 1949, *L'ipogeo di San Salvatore di Cabras in Sardegna*, Roma, La libreria dello stato.
- Lilliu G. 1997, *Pesca e raccolta dalla preistoria all'età romana*, in G. Mondardini Morelli (a cura di), *Pesca e pescatori in Sardegna*, Milano, Silvana, pp. 15-27.
- Lombardi Satriani L. M. e Meligrana M. 1985, *Precarietà esistenziale ed esorcizzazione del rischio nella cultura folklorica marinara del sud d'Italia*, in Mondardini Morelli G. (a cura di), *La cultura del mare*, Roma-Reggio Calabria, Cangemi, pp. 153-164.
- Malinowski B. 1978, *Argonauti del Pacifico occidentale*, trad. it., Roma, Newton Compton.
- Id. 1976, *Magia, Scienza e Religione*, Trad. it., Roma, New Compton.
- Mannella G. 1990, *Elementi di tecnica navale*, Milano, Mursia.
- Martinez- Hidalgo J. M 1984, *El museu marítim de Barcelona*, Barcellona.

- Marzari M. 1982, *Il Bragozzo, Storia e tradizioni della tipica barca da pesca dell'Adriatico*, Milano, Mursia.
- Id. 1986, *Il museo della marineria di Cesenatico*, "Rivista marittima", anno CXIX, pp. 95-112.
- Id. 2000, *La regata della vela latina*, Sassari, Carlo Delfino Editore.
- Marzocchi S. 1983, *Valori e simboli sulle vele dell'Adriatico. Linee di una ricerca*, Urbino, Montefeltro Ed.
- Matelli A. 1979, *Il gozzo*, Milano, Arti Grafiche.
- Matvejevich P. 1993, *Mediterraneo*, Milano, Garzanti.
- Mazzacane L. 1989 (a cura di), *La cultura del mare in area flegrea*, Laterza, Bari.
- Medas S. 2002, *Le navi, gli uomini, la navigazione*, Sassari, Carlo Delfino Editore.
- Memmo D. 1984, *Calafati, squeri e barche di Chioggia*, voll. I e II, Chioggia, Ed. Charis.
- Id. 1989, *Un secolo di decorazione velica a Chioggia*, in P. Izzo (a cura di), *Le marinerie adriatiche fra '800 e '900*, Roma, De Luca Ed., pp. 105-108.
- Minì M.L. 1974, *Imbarcazioni per la pesca di mare ad Alghero*, in "BRADS" (Bollettino del Repertorio e dell'Atlante Demologico Sardo), pp.49-54.
- Mondardini Morelli G. 1976, *Razionalità economica e crisi della piccola pesca*, in AA. VV., *I rapporti della dipendenza*, Sassari, Gallizzi, pp. 97-128.
- Id. 1981, *Villaggi di pescatori in Sardegna*, Sassari, Iniziative Culturali.
- Id. 1984, *Lavoro e territorio nella cultura dei pescatori*, in Angioni G. (a cura di), *Il lavoro e le sue rappresentazioni*, "La ricerca folklorica", n. 9, pp. 107-112.
- Id. 1988, *Spazio e tempo nella cultura dei pescatori. Studi e ricerche in area mediterranea*, Pisa, Tip. Ed. Pisana.
- Id. 1989, *Storie di vita e di lavoro*, in AA. VV., *Donne e società in Sardegna*, Sassari, Iniziative culturali, pp.33-58.
- Id. 1990, *Il mare le barche i pescatori. Cultura e produzione alieutica in Sardegna*, Sassari, Carlo Delfino Editore.
- Id. 1997, *Gente di mare in Sardegna. Antropologia dei saperi dei luoghi e dei corpi*, Nuoro, Istituto Superiore Regionale Etnografico.
- Id. 1998, *Traditional Use Rights in the Small-scale Fisheries and Marine Protected Areas between Sardinia and Corsica*, in D. Symes (ed.) *Property Rights and Regulatory Systems in Fisheries*, Oxford, Blackwell.
- Id. 2000, *Miti della natura/mondi della cultura*, Sassari, EDES.
- Id. 2005, *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.
- Id. (a cura di) 1985, *La cultura del mare*, Roma-Reggio Calabria, Gangemi Editore
- Id. (a cura di) 1990, *La cultura del mare*, "La ricerca folklorica", n. 21.
- Id. (a cura di) 1995, *I figli di Glaukos. Temi e materiali di culture marinare in Sardegna e nel Mediterraneo*, Sassari, EDES.

- Id. (a cura di) 1997, *Pescatori in Sardegna. Mestieri del mare e delle acque interne*. Cini-sello Balsamo, Amilcare Pizzi Editore.
- Id. (a cura di) 2000, *Miti della natura/Mondi della cultura. Turismo, parchi e saperi locali in Sardegna*, Sassari, EDES.
- Id. (a cura di) 2005, *La produzione della località. Saperi, pratiche e politiche del territorio*, Cagliari, CUEC.
- Mori Alb. 1948, *La pesca marittima in Sardegna*, in "Studi Sardi", Sassari, Gallizzi, pp. 215-245.
- Id. 1950, *Il popolamento costiero della Sardegna nei suoi rapporti con la pesca marittima*, "Annali della Facoltà di Lettere e Magistero di Cagliari", XVII, pp. 5-19.
- Mori Ass. 1948, *Le migrazioni stagionali dei pescatori nell'alto Tirreno in relazione col popolamento recente dei centri costieri*, "Bollettino della società geografica italiana", LXXXV, parte 1, pp. 223-237.
- Moruzzi L. 1999, *Rutunni e pisce spada. La classificazione dei pesci tra i pescatori di Ponza*, "L'uomo", vol. IV, n. 2, pp. 271-307.
- Moscato S. 2001, *Civiltà del mare. I fondamenti della storia mediterranea*, Napoli, Liguori Editore.
- Oller F. y Garcia Delgado V. 1996, *Nuestra vela latina*, Barcellona, Editorial Juventud.
- Palsson G. 1989, *The art of Fishing*, in "MAST" (Maritime Anthropological Studies), n.1, pp. 1-20.
- Id. 1991, *Coastal economies, cultural accounts*, Manchester, Manchester University Press.
- Petter G., Garau B. 1981, *La nave e la vela*, Firenze, Giunti/Marzocco.
- Pistarino G. 1983, *La civiltà dei mestieri. Pescatori in Liguria (secoli XIII-inizio XV)*, Genova, Civico Istituto Colombiano.
- Pitrè G. 1913, *La famiglia, la casa, la vita del popolo siciliano*, Palermo, Reber.
- Poggie J.J. e Gersuny C. 1972, *Risk and Ritual: an Interpretation of Fishermen's Folklore in a New England Community*, "Journal of American Folklore", n. 85, pp. 66-72.
- Quondamatteo G. 1977, *La civiltà marinara*, in Quondamatteo G. e Bellosi G., *Romagna Civiltà*, Imola, Grafiche Galeati, pp. 81-144.
- Rapacciolo F. 2004, *Elementi di teoria della nave*, La Spezia, Edizioni Modena.
- Ricca Rossellini S. 1983, *Conoscenze che vanno scomparendo. Le manovre con le piccole barche attrezzate al terzo*, in AA. VV., *La marineria romagnola. L'uomo l'ambiente*, Cesenatico, Lit. Santini, pp. 351-360.
- Rubin de Cervin G. B. 1978, *Bateaux et battellerie de Venise*, Edita, Losanna.
- Santi-Mazzini G. (a cura di) 1995, *Procedimento di esecuzione dell'accostolato*, traduzione da G. Vence, *Barche latine provenzali*, (in P. Gourret 1894), Sanremo, Pharos, pp. 20-25.
- Sassu G. M. 2004, *Esercitazioni nautiche*, Bologna, Calderini ed. agricole.
- Schiller F. 1968, *Saggi estetici*, Torino, Utet.

- Schweizer J. 1973, *Die Fisher von Cabras. Ergologie und Hierarchie*, Zurigo, aku-Fotodruk.
- Silvestrini E. 1990, *Elementi decorativi sullo scafo di alcune imbarcazioni tradizionali*, in P. Izzo, (a cura di), *Le marinerie adriatiche tra '800 e '900*, Roma, De Luca, pp. 59-72.
- Simbula P. F. 1996, *Navigare nel Medio-Evo*, in AA. VV., *VI Settimana della Cultura Scientifica*, Sassari, 22-31 Marzo, pp. 71-74.
- Simonicca A. 2005 *Teoria e prassi dell'heritage tourism*, in Rami-Ceci L. (a cura di), *Turismo e sostenibilità*, Roma, Armando editore.
- Sini O. 1986, *Lavoro e produzione nella cultura dei pescatori di Alghero*, tesi di Laurea, Università degli Studi di Sassari, Facoltà di magistero, a.a. 1985-86.
- Tangheroni M. 1984, *La vita a bordo delle navi*, in AA. VV., *Artigiani e salariati: il mondo del lavoro nell'Italia dei secoli XII-XV*, Rastignano, Editografica, pp. 155-187.
- Targioni Tozzetti A. 1971, *La pesca in Italia*, Genova, "Annali del Min.dell'Agr. Ind. e Comm."
- Tedeschi R. 1992, *La nave*, Torino, Nuova ERI.
- Terrosu Asole A. 1979, *Abitati sorti per il richiamo di porti pescherecci*, in Id., *La crescita di abitati in Sardegna dall'Alto Medioevo ai nostri giorni*, Cagliari-Roma, pp. 71-73.
- Teti V. *Il senso dei luoghi*, Roma, Donzelli, 2004.
- Thompson P. 1985, *Women in the fishing: the Roots of Power between the Sexes*, "Comparative Studies in Society and History", vol. 27, n. 1., pp. 3-32.
- Thompsn P., Wailey T. e Lumnis 1983, *Living the Fishing*, Londra, Routledge e Kegan Paul.
- Toschi P. e Perusini 1963-64, *Importanza del folklore marinaro*, in "Bollettino dell'Atlante linguistico Mediterraneo", n. 5-6, Firenze, Olschki.
- Turchini A. 1985, *Ex voto marinari*, in AA. VV., *Barche e gente dell'Adriatico (1400-1900)*, Bologna, Grafis.
- Viola B. 1990, *La cantieristica tradizionale*, in P. Izzo (a cura di), *Le marinerie adriatiche fra '800 e '900*, Roma, De Luca, pp.73-82.
- Warnier J. P 2005, *La cultura materiale*, Roma, Meltemi.
- Zedda Macciò I. e Nucaro M. A. 1983, *La pesca, una risorsa poco utilizzata*, in AA. VV., *Sardegna. L'uomo e le coste*, Milano, Amilcare Pizzi, pp.211-222.
- Zito M. 1975, *Elementi di teoria della nave*, Genova, Di Stefano.
- Znamierowska-Prufferowa 1968, *Un museo vivente all'aperto con particolare riguardo alla pesca e ai trasporti per via acqua*, in "Architetti in Sicilia", nn. 17-18, gennaio, giugno.
- Id. 1984, *On the Protection of Traditional Products of Fishing Culture with Respect to Open-Air Museums*, in B. Gunda (a cura di), *The Fishing Culture of the World*, Budapest, Akadémiai Kiadó.

7. L'inventario delle barche tradizionali

Innanzitutto è doveroso premettere che una missione d'inventario del patrimonio navale, specie quando sottende proposte di protezione e valorizzazione, non può limitarsi ad una rozza catalogazione delle barche più antiche o ancor meno ad una rassegna delle più seducenti sul piano estetico.

La fascia costiera che si estende dall'Isola Rossa a Bosa è stata interessata da un'inchiesta di tipo estensivo-qualitativo. Dopo aver cioè operato una catalogazione di tutte le unità navali in legno presenti nella zona, si è proceduto ad una prima cernita che ha dovuto giocoforza privilegiare quelle imbarcazioni regolarmente immatricolate e che potevano quindi garantire dei riscontri ufficiali. Bisogna, infatti, sottolineare che alcune barche non costituiscono oggetto di alcuna pratica amministrativa da parte dei loro proprietari, particolarmente le più piccole. Si è poi operata una seconda selezione privilegiando questa volta, nell'ambito dell'intero naviglio in legno, quelle imbarcazioni che riteniamo rappresentino al meglio le varie tipologie tradizionali ed etniche dell'area presa in esame, escludendo dalla ricerca gli scafi prodotti dopo il 1990. In particolare sono state prese in considerazione le varie unità appartenenti alla flotta peschereccia del nord Sardegna, e ciò al fine di rilevare ulteriori elementi etnografici utili alla ricerca; anche perché si ritiene che la piccola industria della pesca, negli ultimi decenni del secolo scorso, abbia influenzato in maniera rilevante il lavoro dei maestri d'ascia, incidendo sostanzialmente sulle loro produzioni più recenti.

Il metodo d'inventario impiegato si è basato su di un lavoro di campo che ha avuto come base operativa i diversi centri costieri del Compartimento Marittimo di Porto Torres, (più Bosa, di recente passata al compartimento di Oristano) e su l'utilizzazione delle fonti ufficiali disponibili inerenti il medesimo naviglio. L'inchiesta sul campo e il reperimento dei dati amministrativi sono stati condotti in tempi diversi: in un primo momento si è proceduto alla raccolta di tutti i dati ufficiali disponibili, poi, in un secondo momento, si è cercato di individuare ogni singola imbarcazione immatricolata, cercandola presso il proprio luogo d'appartenenza.

Per quanto riguarda i dati amministrativi attuali o archiviati, essi sono stati rilevati presso:

- **Capitaneria di porto di Porto Torres;**
- **Ufficio Locale Marittimo di Castelsardo;**
- **Ufficio Delegazione di spiaggia di Alghero;**

- **Ufficio Locale Marittimo di Bosa.**

I materiali utilizzati per la raccolta sistematica dei dati sono:

- **Registri imbarcazioni minori;**
- **Registri imbarcazioni diporto;**
- **Liste di armamento alla pesca.**

In particolare, dalle schede d'immatricolazione che compongono i Registri è stato rilevato:

Numero di matricola: *le unità di lunghezza superiore ai 10 metri devono essere obbligatoriamente iscritte nei Registri delle Imbarcazioni da Diporto (R.I.D) tenuti, dopo la riforma della nautica (Legge 8 luglio 2003, n. 172), dalle Capitanerie di Porto Comparare), dagli Uffici Circondariali Marittimi (Circomare), nonché dagli Uffici Provinciali (ex MCTC) autorizzati dal Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti con proprio decreto. I registri tenuti, in passato, anche dagli Uffici minori (Uffici Locali Marittimi e Delegazioni di Spiaggia) sono stati accentrati presso la sede della Comparare o Circomare da cui dipendono. I proprietari di imbarcazioni già iscritte negli Uffici minori non devono svolgere alcuna formalità amministrativa a seguito del trasferimento dei registri, in quanto l'unità continuerà ad avere gli stessi elementi di individuazione (sigla e n. di iscrizione), ma per lo svolgimento delle relative pratiche dovranno rivolgersi presso l'ufficio in cui sono stati trasferiti i registri. Per le unità di lunghezza inferiore ai 10 metri (natanti) l'iscrizione è facoltativa, tuttavia una volta iscritti nei registri rientrano nella categoria delle imbarcazioni assumendone il relativo regime giuridico.*

Nome: *non è obbligatorio darne uno alla propria barca ma raramente non compare.*

Data di iscrizione: *indica con precisione il giorno in cui è stata iscritta l'imbarcazione nel registro del compartimento d'appartenenza (essa può provenire eventualmente da un altro compartimento).*

Tipo di imbarcazione: *questa voce indica non la tipologia ma piuttosto il tipo di propulsione (motobarca, motoveliero, ecc.).*

Servizio a cui è destinata: *pesca (a volte viene indicato anche il tipo), traffico, diporto.*

Dimensioni principali: *lunghezza (fuori tutto), larghezza (fuori fasciame), altezza (di costruzione, cioè la distanza compresa fra la chiglia e il baglio massimo).*

Stazza: sono indicate le voci lorda e netta, ma quest'ultimo valore compare più raramente.

Luogo e anno di costruzione: indica la sede del cantiere e una data che dovrebbe corrispondere al giorno in cui l'opera è stata completata.

Cantiere: in genere quando si parla di imbarcazioni tradizionali è riportato il nome del maestro d'ascia.

Tipo di propulsione: sono indicate le caratteristiche del sistema propulsivo.

Il lavoro sul campo ha permesso innanzi tutto l'individuazione visiva delle unità²⁰.

Una volta sottoposti a verifica i dati ufficiali si è passati ad esaminare ogni singolo scafo, armamento compreso. Oltre alle opportune indicazioni etnografiche, sono stati rilevati ulteriori elementi tecnici che hanno permesso di determinare con maggiore cognizione la tipologia ufficiale e locale. In seguito (e in diversi momenti), ciascuna imbarcazione è stata sottoposta ad approfondita indagine fotografica, sempre al fine di poter ricavare altre indicazioni valide per la ricerca, ma anche per corredare il nostro inventario con dell'utile materiale illustrativo.

Le notizie provenienti dalle fonti amministrative e la documentazione inerente la ricerca condotta sul campo sono state quindi elaborate, in modo da poter essere poi depositato in apposite schede.

Il materiale raccolto consiste in:

- 75 schede descrittive delle barche campione;
- 150 fotografie (due per ogni singola imbarcazione);
- Dati etnografici: questa rubrica raccoglie gli elementi commentari utili per la conoscenza delle unità inventariate.

²⁰ Bisogna comunque segnalare che sono state riscontrate numerose "unità fantasma", cioè imbarcazioni presenti nei registri ma materialmente assenti al momento del riscontro sul campo: probabilmente distrutte, affondate oppure trasferite presso altri compartimenti, senza che i registri ne facciano menzione.

Schede inventario

<http://www.antrolab.it/>