

Gabriella Mondardini intervista Pasquale Polese al Museo del mare
Porto Torres 27 ottobre 2012

Questo incontro rappresenta il secondo evento sulla *Cultura del mare*, organizzato dall'Assovela in questo luogo. Il primo è stato per l'allestimento della Mostra per la manifestazione *Musei aperti*, che come potete vedere, da una parte vuole indicare l'arte della navigazione, dall'altra l'arte della costruzione delle barche

I nostri incontri si sono succeduti da lunga data, ormai noi due facciamo parte del museo. C'è stata una grande mobilitazione anche per preparare questo spazio, io sono commossa da questa cosa, io ho fatto questo lavoro da lunga data e ho sempre detto che conoscere le barche è una cosa importante, fare una passeggiata al porto e qualcosa di diverso per uno che non le conosce. È importante insegnare ai bambini queste tradizioni straordinarie.

Quando devo spiegare che cosa è la cultura del mare dico delle cose semplicissime e dico che l'uomo è un essere terribile, per accedere al mare deve avere qualche supporto. Questo significa che ha dovuto usare delle astuzie ha avuto la necessità di inventare qualcosa che lo sorreggesse difatti sulla locandina di questo incontro si fa cenno all'arte e all'astuzia, perché gli studi specialistici sostengono che le culture del mare, più di altre culture di terra, hanno progredito nel tempo perché devono affrontare dei problemi impegnativi.

Le barche sono i testimoni più rilevanti della cultura marinara, se noi andiamo al porto guardiamo le barche dobbiamo pensare a due aspetti: esse incorporano saperi e pratiche speciali che riguardano la loro costruzione e la navigazione, saperi di terra e saperi di mare. Entrambi concorrono sia nella costruzione sia nella navigazione. C'è tecnica, arte e astuzia, quella che gli antichi greci chiamavano *metis*, quell'abilità di saper cogliere quello sguardo d'insieme e dettagli minimi, il colpo d'occhio del bravo capitano in mare e del bravo artigiano a terra. Così se noi pensiamo al maestro d'ascia che costruisce una barca deve saperla guardare nel suo insieme, avere quel colpo d'occhio per vedere come procede e come si presenta la costruzione. Allo stesso modo il capitano nella navigazione deve avere il colpo d'occhio per poter superare le difficoltà ed evitare le situazioni di pericolo. Ecco perché c'è questa caratteristica della cultura marinara che appunto i greci chiamavano *metis* che significa astuzia, questa capacità speciale che non è presente nella cultura della terra. Io ho iniziato la ricerca sulla cultura marinara nei primi anni 70 del secolo scorso. Mi interessava allora il lavoro e la vita dei pescatori e delle loro famiglie. Tra le altre cose veniva fuori il ruolo fondamentale delle barche per chi trae dal mare i mezzi per vivere. Del resto anche Polese mi diceva "le nostre barche hanno dato da vivere per anni tante famiglie". Se per i contadini quello che conta è la terra per i pescatori è la barca. È stato questo che mi ha condotto a frequentare i cantieri e i maestri d'ascia.

Negli anni 1985-86 ho cominciato la ricerca sui cantieri e il mio campo di ricerca era Bosa, Alghero, Stintino, Porto Torres, Castelsardo e l'Isola Rossa. Ho cominciato frequentare tutti i cantieri che c'erano ed è stato in quella occasione che ho cominciato ad importunare il maestro Polese. In quella prima fase di studio mi interessavo delle barche per conoscere più a fondo la vita dei pescatori e solo in una fase successiva, nei primi anni '90, mi sono concentrata sui saperi dei maestri d'ascia, quindi interrogavo il maestro Polese in questa dimensione. Poi mi sono resa conto che i saperi dei maestri d'ascia sono molto importanti e sono da conoscere e

da conservare. In questa seconda fase è iniziata un'avventura alla Sherlock Holmes nel tentativo di accedere alle tecniche e ai segreti della costruzione delle barche.

Ma ora facciamo un po' di domande al maestro Polese,

D. La prima cosa è che il suo non è un cognome sardo, qual'è l'origine della sua famiglia?

R. Proveniamo da torre del Greco e siamo venuti ad Alghero nel 1830, sono andati via da Torre del Greco, perché in quel periodo c'era la malaria, poi mio nonno ha portato la famiglia ad Alghero, sono venuti zio e nipote: uno era Polese Alberto e l'altro Polese Simone che era mio padre, poi siamo ci siamo trasferiti anche a Olbia, poi sono andato anch'io a lavorare alla Maddalena, poi siamo tornati a Porto Torres, ho tre figli che fanno questo mestiere.

D. Sua Madre?

R. Mia madre era di Porto Torres

D. Quando è andato lei in cantiere?

R. Avevo otto anni.

D. Cosa doveva dare in cantiere?

R. Dovevo dare gli accessori a mio padre. L'ascia il martello la sgorbia, tutto

D. Prendeva una paga per il suo lavoro?

R. Non mi davano niente.

D. Quanto tempo ci voleva per diventare maestro d'ascia?

R. Almeno una decina d'anni per essere un bravo carpentiere.

D. Le ha avuto un riconoscimento in cantiere o ci voleva un esame ufficiale

R. Tempo indietro era il carpentiere che autorizzava, in seguito serviva fare un corso e la patente la dava una commissione della capitaneria.

D. Veniamo alla costruzione della barca; intanto che legno vi vuole, che legno usano?

R. Tutti i legni sono buoni, però il miglior legno per la costruzione dello scheletro è la quercia, però per le ordinate ci vogliono dei legni ricurvi naturali altrimenti si spezzano, in Sardegna si andava a cercare il legname per fare la barca soprattutto la quercia. Per il fasciame c'è il pice pine, il mogano il teck molti legni sono buoni, bisogna saperli usare. D. dove andavate a prendere i legni?

R. Il legno lo andavamo a prendere a Tonara, a Gavoi anche nella Gallura. Abbiamo preso il legname da tutta la Sardegna, spesso andavamo a tagliarli noi i tronchi, i curvi per le ordinate li tagliavamo noi stessi, poi a Porto Torres li tagliavamo noi dello spessore che occorreva. A tonnara c'era una clientela di carpentieri noi gli davamo gli spessori e li tagliavano loro.

D. Come erano i rapporti con questi segantini?

R. Buoni però avevano capito che questo legname aveva una certa importanza, se lo facevano pagare bene.

D. Quando andavate a prendere il legno portavate del pesce?

R. Si succedeva così ce lo mangiavamo in compagnia.

D. Si ricorda qualche aneddoto che riguardava la costruzione della barca ad esempio "acqua mi dai, acqua farai"

R. Si così diceva mio padre "acqua mi dai e acqua farai, allora potavano del vino.

D. La barca è un elemento importante, perché deve superare degli ostacoli rispetto la natura, per accedere al mare ci sono dei rituali... per. esempio le barche vanno battezzate.

R. Il battesimo è una cosa importante perché è una creatura che sta andando in acqua...

D. La barca è una creatura, si diceva la barca ha una faccia una pancia, fa riferimento al corpo umano... Poi le barche che sono state costruite qui si sono adattate a questo ambiente, anche se loro sono venuti da fuori. Le barche di legno fatte amano sono creature uniche, c'è la mano del costruttore...

R. In ogni luogo, ad esempio in Liguria, ci sono barche originali. La spagnoletta è una barca spagnola che mio padre, che era un grande operaio, gli è venuta in mano una barca spagnola e ha fatto la spagnoletta, è un tipo di gozzo però è particolare. Le ordinate hanno un certa sagoma per avere più pescaggio, poi ha la prua particolare. La prua verticale, l'amalgama determinano la bellezza della barca.

D. La bellezza! Aveva anche soddisfazione a fare la barca, non solo i soldi che prendeva, aveva il piacere di fare una barca bella, ma lei ha fatto delle altre cose?

R. Io recentemente ho fatto un mobile dove ci stanno dentro delle sedie, poi coltelli modellini, ho tre brevetti... Ho portato qua solo alcuni oggetti, il coltellino più piccolo del mondo...

D. Da dove viene questa sfida di voler fare queste cose originali?

R. La passione di inventare, non solo progettarli sulla carta ma produrli proprio...

D. Torniamo ora alla seconda parte della nostra discussione che riguarda il progetto di costruzione della barca. In una intervista del 1986 io le avevo chiesto: "mi parli del progetto della barca" e lei aveva risposto: "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 di 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..." Chiesi: "Quindi non fa mai il disegno?" Ha risposto: "è molti anni che non faccio il disegno, ce lo abbiamo già... il disegno... è un disegno particolare..." "Quindi è un segreto?" Rispose: "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 son tutti lo sanno, cioè quasi nessuno".

Io ero andata vicino a scoprire il sistema di progettazione, ma stupidamente non avevo insistito, come ho già detto, allora ero più interessata ai pescatori che ai saperi dei maestri d'ascia. Nel 1990 ho curato una rivista monografica sulla cultura del mare, aggregando contributi italiani e stranieri e Franco La Cecla, da una ricerca condotta in un cantiere di Terrasini, in Sicilia, mi manda un articolo su cui tra l'altro scrive: "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".

Ho pensato che anch'io ero stata trattata come un apprendista, allora vado al cantiere di Polese a Porto Torres e chiedo al maestro Pasquale: "Perché non mi ha parlato del garbo?" E lui risponde: "perché non me l'ha chiesto". Da lì parte la mia ricerca successiva, sia nei cantieri sardi e mediterranei che nelle fonti storiche. Quello che viene fuori è che qui nel Nord Sardegna ci sono due metodi di costruzione: - uno che utilizza un modellino in scala da cui si ricava il disegno della barca. Questo metodo è usato dai maestri d'ascia che provengono dalla Liguria, Bosco e Benenati a Stintino, Olivieri a Bosa e a Olbia.

- il secondo, diffuso in tutta l'area mediterranea e nel Sud d'Italia, utilizzato da Polese, Feniello e Palomba, tutti originari da Torre del Greco, è l'uso del garbo. Si tratta di una tecnica progettuale ed operativa che permette di fabbricare una barca a partire dall'ordinata centrale. Il garbo non è dunque 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.

Nelle parole del maestro Polese, che sentiremo nel filmato: "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..."

Non si sa quando nasce questo sistema di costruzione. Spetta a storici e archeologi scoprirlo. Le fonti scritte nel merito partono dal 1445, in un manoscritto di Venezia e poi nel '500 e '600 compaiono in Francia e soprattutto in Portogallo, ma in genere risultano astruse, perché molte cose vengono date per scontate, sono comprensibili a chi è dentro il mestiere.

L'uso del garbo, con nomi diversi, che comprendono lo strumento e la tecnica costruttiva, è noto in un'ampia area: a Porto Torres *trabucchetto*, a Venezia *sesto*, a Genova *garibbo*, in Sicilia *mezzo jabbu*, in Portogallo *graminho*, nella Francia mediterranea *gabarit de saint josef*, nel Nord della Francia *trabuchet*. Da studi linguistici sembra che il termine *trabuchet* compaia nel 1200, così, nelle fonti scritte, a Genova si parla del *maestro del garibbo*, a Venezia dello *scorrer dei sestì*, in Francia del *trabuchement*, e così via.

Queste operazioni erano riservate ai maestri ed erano tenute segrete. Della Sicilia abbiamo già detto. Agli antichi maestri d'ascia veneziani era proibito praticare fuori dalla Repubblica e a Sete, nella costa mediterranea francese, dove l'uso del garbo (*gabarit de Saint Joseph*) è ormai solo oggetto di memoria, gli anziani riferiscono che al momento di usare il garbo mandavano i giovani a "prendere l'acqua".

Un comportamento analogo rileva anche Polese : "... pensi... mio nonno con il fratello di mio nonno si bisticciavano per i figli, perché il fratello di mio nonno era geloso di mio padre, perché quando si metteva a tracciare nascondeva tutto, non si voleva far vedere..."

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

A proposito del percorso avventuroso della ricerca, quando andammo nel cantiere per filmare l'uso del garbo, era una domenica mattina e il maestro era venuto apposta per incontrarci, abbiamo scoperto lì la tecnica di costruzione del garbo, di cui ignoravamo l'esistenza.

Il procedimento consiste nel disegnare col compasso un semicerchio avente per raggio la distanza fra le ordinate della barca. Sulla metà del semicerchio vengono segnati dei punti equidistanti, di numero uguale alle ordinate che si vogliono costruire, utilizzando il trabucchetto, rispettivamente, verso poppa e verso prua. La proiezione dei punti segnati va a sua volta a costituire i segni sul trabucchetto. Allo stesso modo si formano le misure sulla tavoletta, a partire da un semicerchio più piccolo, pari allo spessore della chiglia:

Facendo scorrere opportunamente trabucchetto e tavoletta, quello "scorrer dei sestì" di cui riferiscono gli antichi manoscritti sull'arte di costruir galere, si ottengono le sagome delle ordinate, dando alla barca una forma armoniosa, nel suo decrescere e stellarsi verso prua e verso poppa.

Questa tecnica di costruzione delle barche con l'uso del *trabucchetto* viene al maestro Polese come eredità familiare, ma contano molto le 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