

**Cultura marinara e patrimonio. La navigazione nel mondo antico.
Gabriella Mondardini, Porto Torres 18-21 ott. 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 in più occasioni sul tema mettendo in guardia contro operazioni istituzionali di “tradizionalizzazione del tradizionale”, una pratica che l'antropologo inglese 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 “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 come le visite ai monumenti, i viaggi naturalistici, il folklore o l'arte, i pellegrinaggi, ecc.” (Simonicca 2005: 135-136).

L'*heritage*, in definitiva, 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.

Anche il mondo marinaro rientra in questo contesto.

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, la famiglia Savioli, proprietaria di un locale importante, ha recuperato una vecchia barca da pesca, che attraverso il nome, *Saviolina*, ha sollecitato l'attenzione del pubblico sulla famiglia e la sua attività, ma la ricaduta dell'operazione è andata anche oltre. La barca infatti, riportata rigorosamente alla sua forma tradizionale, armata a vela latina con i caratteristici colori dell'Adriatico, è diventata il simbolo della città, e come tale è stata esposta in alcune città della Germania, dove ha riscontrato un grande interesse, 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*.

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 antropologica 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 riedizione 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 normativa istituzionale, 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", perché in questa dimensione si presentano e si autorappresentano.

Tornando alla nozione di patrimonio mi piace riferire la definizione che fornisce lo studioso francese Pierre Lamaison in una recente pubblicazione:

Il patrimonio, egli scrive, è costituito da tutti gli elementi che fondano l'identità di ogni gruppo umano e contribuisce a differenziarli gli uni dagli altri. E' un insieme di agenti sociali, di beni materiali e immateriali, di saperi organizzati che sono elaborati, trasmessi, trasformati su un territorio dato. Fare l'inventario di tutti questi elementi impone di prendere in considerazione i tratti più vari, dalle forme di organizzazione economica e sociale, ai saperi tecnici o simbolici, dai mezzi di comunicazione (la lingua o il dialetto) ai beni materiali, tratti considerati in ogni caso come elementi di un tutto, di ciò che comunemente chiamiamo cultura".

Vi rientrano dunque gli aspetti materiali e immateriali, anche quelli che Alberto Cirese chiamava i beni volatili, con cui indicava "canti o fiabe, feste o spettacoli, cerimonie e riti, che non sono né mobili né immobili, in quanto, per essere fruiti più volte, devono essere rieseguiti o rifatti, ben diversamente da

case o cassapanche o zappe, la cui fruizione ulteriore...non esige rifacimento.... I beni volatili sono insieme identici e mutevoli e vanno perduti se non vengono fissati su memorie durevoli”.

Ora io penso che entro questi beni volatili possano inserirsi anche i saperi e le pratiche della costruzione delle barche e della navigazione, la cui riesecuzione può forse consentire di riavvicinarsi a quel “senso marino” di cui parlava ieri Stefano Medas e che io chiamo cultura marinara.

(Un’argomentazione, questa, a sostegno della costruzione della nave romana, a cui sono sensibile in quanto navicolare turritana, ma anche per la ricaduta didattica che mi interessa in quanto presidente del Corso di laurea in Scienze dell’educazione e che condivido col preside dell’Istituto Nautico).

Gli oggetti materiali come le barche rimandano a questi saperi: la barca è opera della mano, ma la mano, come insegna il filosofo Heidegger, poggia sul pensiero, e come indicava anche Bonino nel tentativo di identificare la dimensione progettuale delle barche antiche.

Così il navigare comporta l’incorporazione di pratiche e abilità che diventano automatiche. Navigare a vela significa, come osserva lo studioso di cultura materiale 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 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. Perché se a prima vista le tradizionali barche di legno sembrano uguali, ad uno sguardo più attento si scopre che ognuna di loro è unica. Un fatto che il nostro tentativo di inventario delle barche del Compartimento marittimo di Porto Torres non manca di sottolineare. Ma di questo parleremo più tardi.