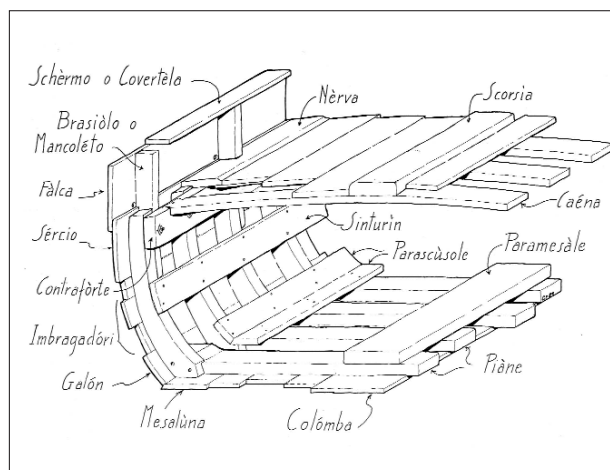


# Le barche tipiche della laguna di Venezia

di GILBERTO PENZO

**N**ella laguna di Venezia sono ancora presenti molte tipologie d'imbarcazioni definite tipiche o tradizionali, che contengono gli ultimi brandelli di spazio vitale a scafi di fattura moderna, non locale, per linee e materiali impiegati. Sono i resti di una flotta che per quantità e varietà di tipi rappresenta un *unicum* nei mari che circondano l'Italia. Scafi che sono nati ed evoluti sotto la spinta dei traffici marittimi della Serenissima, di quelli lagunari e fluviali, e del fiorente allevamento e cattura del pesce nell'Adriatico e nelle lagune a esso collegate. Questa molteplicità d'esigenze ha creato una corrispondente varietà di scafi estremamente specializzati e differenziati anche solo per pochi, minuti, dettagli. Mentre alcune di queste barche sono diffuse in tutta la costa alto adriatica, come il *bragosso*, il *trabacolo* e le *batele*, o nei fiumi veneti come i *burci* e le *comacine*, la maggioranza sono patrimonio esclusivo di Venezia e delle isole circ vicine. Abbiamo censito per il momento almeno un centinaio circa di tipologie; oltre all'arcinota *gondola* la cui famiglia comprende già una decina di varianti, troviamo barche molto particolari come la *peàta*, la *vipera*, la *batela a coa de gambaro*, la *bragàgna a do proe*, la *tartàna*, la *busegata*, il *mussin*, la *burcèla*, e le poche sopravvissute che illustreremo più avanti. Quasi tutte queste imbarcazioni sono caratterizzate dal fondo piatto, per poter navigare anche in una spanna d'acqua e accedere ad ampie zone lagunari altrimenti precluse; in caso di fortunale poi, potevano lasciarsi andare *in marina*, cioè sulla spiaggia, senza procurarsi eccessivi danni. È strano – ma solo per chi non conosce il tradizionalismo di costruttori e pescatori – che questo tipo di fondo sia stato mantenuto anche quando le bocche di porto e i canali furono scavati, su barche di grande tonnellaggio come le *tartane* che pescavano solo in mare.

La struttura tipica di queste barche è molto semplice ed efficiente, con lo scheletro formato da più



Struttura di una barca tradizionale veneziana

elementi rettilinei posti sul fondo detti *piàne*, su ognuno dei quali sono inchiodati due elementi verticali, dritti o curvi, denominati *sancóni*. Scheletro rinforzato da una serie di elementi longitudinali variabili a seconda del tipo di barca: ci possono essere il *paramesàl* posto al centro del fondo, le *parascùsole* sugli spigoli dello stesso, i *sinturini* o *corboli* che legano a metà i *sancóni*, mentre sulla sommità degli stessi vi sono le *nerve* o *schermi*. A protezione e sopraelevazione del fianco s'inchiodano esternamente due tavole denominate *fàlche* sostenute da *brasiòdi* e bitte d'ormeggio o *màncoli*. Le barche sono parzialmente o interamente pontate, con coperte sostenute da una struttura trasversale di bagli o *caène* sulle quali si aprono uno o più boccaporti. Alcune tavole di grosso spessore, chiamate *trasti*, legano trasversalmente lo scafo e permettono l'inserimento degli alberi.

L'unica barca che fa eccezione in questo panorama è il *trabacolo*, una piccola nave costruita in maniera classica con la carena tonda dotata di chiglia. È di forme piene e rientranti nell'opera morta, fini e svasate nell'opera viva, lungo attorno ai 20 m, largo un terzo della lunghezza. Asta di poppa dritta con timone scorrevole, asta di prua curva e rientrante



"Burci" ormeggiati alla Dogana, fine Ottocento

nella parte alta, sormontata da un vello di pecora scolpito (chiamato *perùca*, *pelizón*, *scùfia*). Altra caratteristica che lo rende riconoscibilissimo sono i due grandi occhi scolpiti e colorati posti ai lati dell'asta di prua (da non confondere con gli occhi di cubia posti più in basso). Era impiegato in tutto l'Adriatico per il traffico di legname, pietra, generi alimentari ecc.

La propulsione di queste barche era affidata alternativamente a vele e remi secondo i percorsi e le condizioni meteorologiche, sistemi sopravvissuti solo nelle unità da diporto essendo tutte quelle per uso professionale, ovviamente, motorizzate.

L'armo velico tipico è quello denominato in passato *a trabacolo* e ora "*al terzo*", caratterizzato da vele a forma di trapezio scaleno, con le basi parallele verticali: la più corta, rivolta verso prua, è detta *da tera* ed è lunga circa un terzo dell'altra, detta *de fora* (la caduta poppiera o balumina). Le vele sono inferite su un pennone inferiore quasi orizzontale

(*antenèla de sóto*) e uno superiore molto più inclinato (*antenèla de sóra*) a un terzo del quale è fissata la drizza che la sospende all'albero, in genere sul lato sinistro. Vi può essere solo la maestra o, nelle barche maggiori, anche la trinchetta; più raramente troviamo un fiocco o *polaccone* armato a prua su un lungo *bastone*.

La voga è anch'essa particolare, rivolta in avanti con il remo che agisce sul tipico scalmò (la *fórcola*), quasi una bizzarra scultura che non blocca il remo ma lo lascia libero di spostarsi per compiere le più svariate manovre. Vi può essere un solo vogatore a poppa, fornito di un unico remo a destra o due incrociati *alla vallesana*; a questo *popier* si possono aggiungere altri vogatori, posti alternativamente sui due lati dell'imbarcazione, in modo che il numero sia sempre pari così da equilibrare la spinta complessiva.

Abbiamo tentato varie volte una classificazione degli scafi, cercando di riunirli in famiglie in base a

caratteristiche simili, vuoi morfologiche, vuoi d'uso, di distribuzione geografica o d'epoca, ma con scarsi risultati, perché molte di queste barche sono utilizzate sia in mare che in laguna e sui fiumi mentre per la forma ci sono praticamente tutte le combinazioni e ibridazioni, dei tipi di estremità, delle forme di carena, del tipo di armo e così via. Anche la denominazione non è univoca: la stessa barca può durante i secoli aver cambiato più volte nome o viceversa lo stesso nome essere stato attribuito a scafi diversissimi solo perché servivano allo stesso scopo. Addirittura all'interno della stessa laguna di Venezia la medesima barca è chiamata con nomi diversi o con sinonimi, che differiscono a loro volta dai nomi dei documenti ufficiali.

Data la vastità dell'argomento tratteremo in questa sede solo delle barche sopravvissute, ancora in uso per diporto e lavoro. La famiglia più ampia è quella dei *sandoli*, un tipo di barca leggera lunga dai 6 ai 9 m, con asta di prua e fianco rettilinei e poppa a specchio. Di questa famiglia fanno parte il *sandolo buranello*, lo *s'ciopón*, la *mascareta*, la *sanpierota*. Il *sandolo da s'ciòpo* o *s'ciopón* è così descritto dal Ninni nel 1890: piccola barca della lunghezza di circa 5,25 m, della larghezza di 1 m e dell'altezza di 30 cm, che si usava dagli abitanti dell'Estuario per la caccia delle anitre detta col *s'ciopón*. Il cacciatore girava le lagune nella sua leggera barchetta vogando con due remi incrociati: scorta la selvaggina, si gettava bocconi sul fondo del *sandolo* e adoperando un piccolo remo detto *pénola* (da penna) o *palina* (da pala) si avvicina alle anitre e le colpiva a tradimento con una grossa spingarda di 3 m di lunghezza (lo *s'ciopo* da cui prendeva il nome). Il *sandolo da barcarìol* è usato a Venezia per il trasporto dei turisti; dipinto di nero, dotato di *parécio*, cioè con poltroncine, divanetto centrale, cavalli dorati sui lati ecc., viene dai turisti facilmente scambiato per la gondola della quale svolge le stesse funzioni.

La *sanpierota* è invece un *sandolo* lungo attorno ai 6-7 m, panciuto, con specchio di poppa poco inclinato e asta di prua con il caratteristico *naso* in cima, *sorafàlca* tutto intorno, usato per la pesca sull'isola di San Pietro in Volta da cui prende il nome. (Nel suo luogo d'origine viene chiamato solamente *sandolo*). È molto diffusa per il diporto grazie alla sua versatilità, potendo andare egregiamente a vela, a motore e a remi.

Fra tutti i *sandoli* un accenno a parte merita il *pupparìn*, che si differenzia dagli altri perché ha il fianco curvo e soprattutto perché è asimmetrico



Prua di *sandolo* da barcarìol



Caorlìna da regata in allenamento



La bragagna Annamaria dopo il recente restauro



Topi in regata



Trabàcolo Giovanni Pascoli



Sanpieroà a vela



Prua di mototopo con le caratteristiche decorazioni



Prua di Comacina



S'ciopon



Pupparìn

come la gondola.

Fra gli scafi più pesanti, con asta di poppa al posto dello specchio, accenniamo alla *caorlina* un'imbarcazione lagunare molto bella, con poppa e prua tonde e simmetriche, dotate di aste a

mezzaluna dall'estremità verticale. Fianchi paralleli, capiente senza per questo risultare sgraziata. Si sono conservati pochi esemplari costruiti secondo i sistemi tradizionali, mentre si contano molte ricostruzioni per diporto e per regata in compensato

marino. Può essere utilizzata sia a remi, fino a 6 vogatori, sia a vela. Era impiegata per il trasporto e per la pesca detta a *seràgia*, nel qual caso a poppa veniva ricavata una bassa cabina per alloggiare i pescatori (*camaròto*). Le *caorline* sono impiegate dal 1951 per la regata Storica a Venezia, con equipaggi di 6 rematori. Le misure della versione da regata sono: lunghezza f.t. (fuori tutto) 9 m, larghezza f.t. 156 cm, larghezza del fondo 118 cm, altezza a mezza barca 56 cm, peso 380 kg circa. La regina delle barche da pesca in mare è stata il *bragòsso*, la più diffusa nell'alto Adriatico per tutto l'Ottocento e la prima metà del Novecento. Fino all'avvento del motore, con il quale ha cercato di convivere per un po' di tempo, si era dimostrata perfetta per la pesca in quell'area, caratterizzata da bassi fondali, brezze moderate e mare poco agitato. Misurava dai 9 ai 16 m, larga un quarto della sua lunghezza, aveva il fondo piatto con una leggera insellatura longitudinale accentuata verso le estremità. Scafo possente dai fianchi paralleli con la poppa squadrata e prua rigonfia. Interamente pontata, aveva due boccaporti maggiori e due minori per l'alloggio dell'equipaggio e la cucina di bordo.

Il *bragòsso* faceva parte di una grande famiglia di barche simili che comprendeva scafi maggiori come la *tartana* e versioni minori come i *bragosseti*, i *bateluci* e le *bragagne*. Armato con due vele al terzo decorate con i simboli distintivi della famiglia del *parón*, la maestra di circa 60-70 mq a poppa, e il trinchetto a prua di 25 mq inferito su un albero molto inclinato in avanti, era sempre decorato all'interno e all'esterno dei fianchi con scene sacre, ma soprattutto sulla prua rigonfia dove campeggiavano due angeli in volo, suonanti una tromba, sormontati dagli immancabili occhi. Era fornito di un lungo timone che serviva, oltre che per mantenere la direzione, per contrastare, come una deriva, lo scarroccio nelle andature di bolina; in caso di basso fondale si poteva sollevare con un grosso paranco, scorrendo sulle lunghe ferramenta. Sempre fra le barche da pesca va doverosamente

segnalato anche il *topo*, un'imbarcazione lagunare e costiera lunga tra i 6 e i 14 m. Ha fianco tondo, poppa tonda con asta curva verticale, prua curva distesa in avanti. Ne esistono molte varianti pontate o aperte denominate a seconda delle zone della laguna e degli impieghi anche: *battello a pìsso*, *mùsso* o *musséto*, *topéto*, *tòpo mistieréto*, *tòpo venessian*, *batèlo col filo*. Era utilizzato per la pesca a remi e armato con vela al terzo. Attualmente, motorizzato e denominato *mototopo*, è la barca per i trasporti cittadini e lagunari più diffusa. Una recente variante del *topo* è la *topa*, caratterizzata dalla poppa tagliata a specchio per permettere l'aggancio del motore fuoribordo.

Fra le barche da carico la più capiente, sovente confusa con il *bùrcio*, è la *comacina*. Motorizzata, è lunga in media dai 15 ai 18 m, larga da 3,25 a 4 m, con una portata che va dalle 15 alle 40 tonnellate. È caratterizzata dall'asta di poppa rettilinea verticale o leggermente inclinata all'esterno, asta di prua rettilinea molto distesa in avanti, in certi casi svasata all'infuori, con un naso nella parte superiore. Ha il fianco diritto molto svasato, brevi coperte alle estremità e una capiente stiva centrale.

Un patrimonio marittimo vario e ricco di forme come quello brevemente delineato meriterebbe degli interventi mirati affinché non scompaia definitivamente. È ovvio che un privato o un'impresa non può sobbarcarsi l'onere di mantenimento di uno scafo in legno, divenuto ormai non competitivo. Dev'essere la comunità a preoccuparsi di salvare gli scafi più antichi, prima della loro completa scomparsa, e a fornire contributi mirati a costruttori e utilizzatori affinché la cantieristica tradizionale resti un comparto vivo e non un semplice ricordo o rimpianto. Dobbiamo augurarci inoltre che si diffonda una più precisa conoscenza delle tipologie di scafi tradizionali, non solo per l'aspetto storico e culturale, ma anche per avere una normativa più puntuale, che distingua quali di questi scafi meritino l'appellativo di "tipico" e quindi un trattamento privilegiato.