

Tradizione e innovazione nella vela al terzo

di Gilberto Penzo



Parlare di tradizione è attualissimo, soprattutto in una città come Venezia dove il passato è presente in maniera così pervasiva da diventare talvolta un problema nella realizzazione di nuove idee.

In genere tutti sono concordi che le tradizioni siano da salvare, da conservare, da promuovere, senza però approfondire quale sia il significato di questo termine e quali siano i limiti temporali e spaziali di ciò che intendiamo identificare con tale categoria. Così al di là del generico assenso iniziale, appena si entra nel dettaglio concreto, nel nostro caso quali siano le barche e gli armi tradizionali, si scatenano feroci dibattiti raramente costruttivi.

Non è mia intenzione dare giudizi categorici ma piuttosto proporre riflessioni e domande, uscendo dalle diatribe di singoli casi particolari, per allargare l'orizzonte su che cosa sia veramente tradizionale, che cosa valga la pena conservare e che cosa invece si possa innovare.

In Italia arriviamo buoni ultimi su questo tipo di dibattiti, che da anni invece coinvolgono gli appassionati di nazioni dove l'andare per mare per diporto ha origini ben più antiche. Prima di entrare nel merito va fatta una constatazione amara.

Quando ci si interroga su ciò che è tradizionale significa che il mondo a cui ci si riferisce è finito. Ora i figli dei marinai navigano sì, ma in internet, mentre nuovi appassionati riscoprono i piaceri del mondo del mare, bucolico solo per chi non l'abbia vissuto. Gli scafi tradizionali sono per la maggior parte distrutti, i cantieri tradizionali scomparsi e le poche barche sopravvissute devono essere considerate alla stregua di beni culturali da salvaguardare, restaurare e tutelare come una villa storica o un quadro. In caso contrario rischiano, nel tentativo spesso in buona fede di miglioramento, quello che è successo alle case dei pescatori e contadini dove, all'arrivo del benessere, sono state precipitosamente chiuse le cappe e tagliati i camini, salvo poi riaprirli di nuovo, in stile tra il montano e il messicano, dotandoli di rumorosi estrattori, perché non c'è più nessuno che sappia farli tirare convenientemente.

Servono quindi norme, soprattutto per le nuove costruzioni, perché se è relativamente facile fare un regolamento partendo da barche già costruite, è molto più difficile successivamente controllare chi progetta uno scafo, regolamento alla mano, cercandone i buchi per rubare (lecitamente) sulle regole. Un lavoro difficile che produce regolamenti voluminosi per evitare che le regole semplici

consentano la realizzazione di barche estreme. Non solo ma in certi casi non c'è regolamento che tenga, dato che non si può mettere come regola il rispettare la bellezza o la correttezza storica.

Come si fa ad esempio a "misurare" se un manco ha la forma giusta?

Per uscire dall'empasse propongo alcune riflessioni: innanzitutto qual'è la definizione normalmente accettata di tradizionale? Nel vocabolario sotto la voce tradizionale si legge: corrispondente a consuetudine tramandata fino a costituirsi in regola abituale.

Questo vuol dire che al cambiare delle consuetudini cambia ciò che si ritiene tradizionale, un concetto sfuggente e variabile quanto il "comune senso del pudore".

Circa vent'anni fa, quando ancora si poteva andare al Museo Navale a parlare di barche, fui quasi aggredito da Rubin de Cervin e dal bibliotecario Ramelli solo per aver chiesto come mai non figurava la sanpierota fra i modelli del Museo. Entrambi ritenevano, giustamente allora, che la sanpierota così come la topa o il cofano, non fossero

tradizionali, concezione che ora come si vede è radicalmente cambiata. Prendendo

alla lettera questa definizione quindi la barca veneziana tradizionale attuale, quella a cui ogni veneziano normale pensa sia per lavoro che per diporto, è il cofano con il 50 hp Yamaha.

La tradizione è una catena di scelte ininterrotte.

bisogna quindi definire quali siano i limiti spaziali ▶



e temporali cui ci si riferisce, ponendo dei paletti storici all'interno dei quali rimanere. E poi bisogna altresì definire anche la zona geografica cui ci si riferisce, perché una barca può essere tradizionale a Goro ma non a Venezia. E non basta che una cosa sia antica per essere tradizionale, anche nel passato c'erano persone che, ragionevolmente o cerveloticamente, inventavano tipi nuovi che poi abortivano e non facevano "razza". Un esempio per tutti la verigola - inventata a Chioggia dal costruttore omonimo - oggi dopo quarant'anni dobbiamo ritenere tradizionale o no nonostante le sue caratteristiche anomale? La verigola è il caso emblematico di cosa succede se, passo dopo passo, modifichiamo le barche tradizionali per adattarle alle esigenze diportistiche, infatti aveva pozzetto rotondo, armo bermudiano, in molti casi timone e deriva mobile.

Come si vede per affermare che una barca sia

conosce ormai a memoria, perché noi dovremmo indovinare la migliore costruzione al primo, e spesso unico, colpo?

Provate a pensare che fermento doveva essere un'isola come Chioggia con centinaia di squerarioli perennemente al lavoro, migliaia di pescatori che provavano le barche e poi tornavano in continuazione in cantiere per le riparazioni e manutenzioni che evidenziavano i difetti e i punti deboli.

Ogni giorno vi erano vari, cui assisteva quasi tutto il paese e durante cui non si risparmiavano critiche feroci. Poi c'era la prova della pesca e della navigazione, chi sarebbe ritornato nel cantiere che produceva le barche che arrivavano sempre ultime? E' il feedback, cioè il controllo retroattivo, il giudice che controlla ogni nostra d'azione, come l'udito che ci impedisce di gridare quando parliamo. Questo feedback ora non esiste e ogni



tradizionale bisogna conoscere molto bene la materia di cui si sta discutendo, per questo da molti anni stiamo raccogliendo ogni tipo di informazione: orale, scritta, iconografica, fisica e materiale sulla nautica tradizionale, con la differenza - rispetto ad altri collezionisti e appassionati - che questo materiale è catalogato e testato scientificamente, proprio per uscire dall'approssimazione e dalla naturale incertezza dei ricordi personali. Si devono separare i fatti dalle opinioni, le evidenze storiche dalle interpretazioni, senza cadere nel folklorismo e nel rimpianto del bel tempo andato, al fine di poter ricostruire, senza idee e teorie preconcette, ma rimanendo sui fatti, la storia della nostra marineria. Ribadisco metodo scientifico perché il risultato del lavoro di raccolta di dati non è tanto quantitativo ma qualitativo, poche informazioni, ben classificate con le rispettive fonti, fanno molto meglio alla ricerca storica che un massa di dati maggiore ma inficiata dal dubbio sulla loro provenienza.

Questo naturalmente non basta. Nella triste realtà italiana non c'è un bacino di appassionati sufficientemente vario e ampio da elevare la qualità della ricerca attraverso la competizione o l'emulazione. Non sono per niente orgogliosi di essere l'unico professionista su questo tema in Italia (intendo non appoggiato a strutture pubbliche, o pensionato, dopolavorista ecc.). Affinché la ricerca si autoalimenti è indispensabile una massa critica minima di appassionati, e poi servono molti tentativi e ripetizioni per aggiustare il tiro, anche il più grande concertista prova e riprova il pezzo che

nostra iniziativa è episodica, slegata dalle altre, e soprattutto non siamo tenuti a rendere conto a nessuno del nostro operato.

Perciò quando ritenete che una soluzione tradizionale sia apparentemente priva di logica provate a pensare che i pescatori erano sì poveri ma non stupidi o masochisti e che probabilmente c'era una ragione che noi non conosciamo. Inoltre l'imbarcazione va considerata non come un episodio isolato, ma legato al materiale e alla manodopera disponibile, al vero uso a cui era destinata. Non si possono comprendere appieno certe soluzioni del bragoso se non lo si immagina trainare una rete pesante tonnellate.

Molte sono le cose che riteniamo tradizionali e non lo sono, oltre che le tipologie addirittura i nomi spesso sono inventati, prendiamo per esempio la definizione dell'armo tipico dell'alto Adriatico che oggi chiamiamo vela al terzo. Ebbene non c'è nessuna traccia di questa definizione nei documenti antichi, l'unica - peraltro rara - definizione del tipo di armo alto Adriatico era vele a trabaccolo. Non è una distrazione degli storici o dei pescatori, semplicemente non c'era il bisogno di definire una tipologia diffusa e uniforme dopertutto, si definisce sempre ciò che è diverso.

Questo nome, come moltissimi altri che infarciscono i manuali scolastici e i vocabolari, è stato coniato a tavolino riportando non la lingua in uso ma quella che sarebbe stata corretta usare. Primo fra tutti, in questa battaglia di puristi perennemente in retroguardia, il Guglielmotti che a proposito delle

lingue marinairesche locali afferma: "... i miei illustri Maestri e colleghi avrebbero dovuto togliere di mezzo tanta confusione: e la troncheranno una volta, quando avranno subordinato gli strafalcioni del privato dialetto al decoro della lingua comune."

Sempre a proposito dei nomi ricordo quello di caorlina, che non ha nulla a che vedere con Caorle, di topo, che difficilmente deriva dall'omonimo animale visto che esso in tutto il Veneto si chiamava sorze o pantegana, e che i nomi tradizionali sono nella maggior parte dei casi "barca" o "battello" seguiti dall'uso che se ne faceva.

L'armo "al terzo" non è nemmeno molto antico in quanto è documentato a partire del settecento, un'epoca relativamente recente, considerando la storia della nostra marina. E poi non è neppure vera la teoria circolante circa l'evoluzione del tipo di armo che abbiamo rivisto fino alla nausea riproposta in ogni libro e rivista. Armo quadro, latino, tarchia, hanno sempre convissuto assieme e sono arrivati tutti assieme ai giorni nostri. Così come la teoria che la vela al terzo sia facilitata nell'andatura di bolina rispetto alla vela quadra non regge, com'è stato dimostrato dai nordici che invece di parlare fanno la sperimentazione sul campo. Sono piuttosto i tipi di scafo, di pesca, di mare, di fondale che fanno propendere per l'uno o l'altro armo.

Mi rendo anche conto che è umanamente impossibile pretendere che il costruttore rinunci

negativa, come per la pizza (è per distinguermi da Carlo Sciarrelli che usava la metafora della pasta e fagioli) ebbene quella più difficile da fare è la Margherita perché avendo pochi ingredienti questi devono essere di eccezionale purezza e qualità. La stessa cosa vale per le barche è più difficile sottrarre arrivando all'essenziale che aggiungere, come dice il saggio "In barca il meglio è nemico del bene".

Entrando nel terreno minato degli esempi concreti vorrei fare un piccolo elenco dei "miglioramenti" più frequenti apportati alle nostre povere barche. Modifiche che non hanno nessuna ragione storica e spesso neanche funzionale. Lasciando perdere il campo vasto della forma degli scafi prenderò in esame solo alcuni dettagli fra i più stridenti. La prima cosa che chiede il nuovo armatore al cantiere è la coperta in teak con i cordoli neri che fa tanto yacht. Idem per i tappi sui chiodi, per le tavole a ventaglio e per le feste delle tavole scalettate. Le coperte erano fatte nella maniera più semplice possibile con due tavole laterali affiancate da altre parallele fino a lasciare un triangolino chiuso con uno scoeto.

L'altra trovata sono le caviglie, che fanno tanto Amerigo Vespucci, ebbene non si sono mai usate, tutti sanno che i nostri avi hanno navigato per secoli solo con i pironi, cioè con solo la parte inferiore della caviglia sulla quale era dato volta con un particolare nodo, veloce da eseguire e soprattutto facile da sciogliere. L'obiezione che la caviglia intera sia più sicura della mezza non regge, perché il bisogno di sicurezza richiesto dai nostri pescatori, navigando in mare aperto, d'inverno e di notte, credo fosse superiore a quello richiesto in una regata lagunare.

Non parliamo poi delle manovre, che ormai ognuno fissa dove vuole. Scotte e boline murate dal lato opposto della vela, o in



ad apportare una qualche modifica alla tipologia tradizionale locale, o rinunci a lasciarsi la propria impronta. Purtroppo qualsiasi cosa tradizionale è il prodotto di un lunghissimo processo di sedimentazione, processo impossibile da accelerare artificialmente.

Non che tutto ciò che è tradizionale sia puro e bello come non tutto ciò che è moderno è brutto e impuro, non si deve immaginare il mondo tradizionale come un Eden immobile, certamente i cambiamenti erano molto più diluiti nel tempo ma non per merito dei protagonisti, la ragione è che per molti anni i materiali disponibili erano gli stessi e così pure le tecniche di pesca. Ma se a un pescatore si fosse presentata l'occasione di arrivare primo al mercato cambiando la forma della barca non ci avrebbe pensato un solo attimo. Le cose peggiori sono le scimmiettature, il vorrei ma non posso, è sempre molto meglio una barca da regata modernissima che una "finto antica".

Ogni modifica, e specialmente aggiunta, è

mezzo ai paglioli dei sandoletti, nei quali al massimo si usava, come testimoniano le immagini fotografiche, una semplice scotta non parancata passante in un foro praticato nella falca di poppa. Un altro esempio di come si possa deformare la tradizione è la collocazione del carcabasso sull'albero, pensate che deriva da un'errata collocazione delle manovre, durante la spolveratura, di un modello del Museo Navale, riportata poi su un libro e poi ripetuto su tutte le riviste dallo stesso autore, e infine applicata alle barche vere. Questi sono tutti tentavi per portare la vela nell'asse longitudinale delle barche, mentre bisogna accettare il fatto che l'armo Adriatico è asimmetrico con tutto il padiglione velico spostato sulla sinistra di circa 30 centimetri.

Anche le forcole erano un tempo semplici, fatte dallo stesso squerariolo con i ritagli della costruzione o con gli scòrsi dei tronchi. Ora una forcola da s'ciopon richiede un blocco di noce spesso come quello per la forcola di gondola e costa in proporzione. ►

In particolare quella che ora si definisce forcola da topo, con quel becco posteriore, non è testimoniata in nessuna delle migliaia d'immagini esaminate e anche il buon senso consiglierebbe di togliere un dettaglio costoso, inutile e fragile.

Una parola va spesa anche per la vernice, mi rendo conto che ognuno di noi è orgoglioso di mostrare che la propria barca sia di legno, ma essa non ha nessuna validità storica e andrebbe se non abolita almeno circoscritta.

Verniciare una barca tradizionale è un po' come la moda, fortunatamente in regresso, di lasciare le case gotiche con i mattoni a vista invece di intonacarli e dipingerli come erano. Il massimo sarebbe usare la pece come richiesi nel restauro della peata dell'Arzanà, anche se ora è stata proibita, o almeno pitture che diano un risultato simile. Per finire le vele dovrebbero avere ferzi verticali, non rastremati, nessuna allunatura, né stecche, né bugne metalliche, e se possibile colori meno accesi.

Se queste possono sembrare raccomandazioni troppo restrittive si pensi che in Danimarca per fare le vele delle repliche delle loro barche antiche, cominciano con l'allevare le pecore in un villaggio ricostruito dagli archeologi, poi tessono il filato con i telai a mano e infine cuciono le vele con gli stessi attrezzi del passato. Naturalmente non pretendo che un diportista sia un integralista, se un materiale nuovo può sostituire con chiari vantaggi quello precedente senza disturbare eccessivamente l'insieme può essere usato. Mi riferisco per esempio al cordame sintetico che imita la canapa.

Il dacron dipinto con colori simili a quelli delle terre naturali, la ferramenta in inossidabilmente brunita ecc..

Ma quando un materiale stravolge la forma va bandito, tipo il compensatamarino

nato per resistere in piano a ogni sollecitazione e invece tagliato a spicchi per seguire una curvatura sferica come sulle prue e poppe delle barche tradizionali. Bisognerebbe quindi istituire un premio speciale da conferire alla barca mantenuta in maniera filologica, premio che ripagherebbe il suo proprietario dalle fatiche subite e incoraggerebbe altri a seguirlo su questa strada.

E veniamo alle regate che indubbiamente hanno avuto il merito di dare una spinta fortissima all'incremento del numero dei soci, alla loro partecipazione, alla ricerca della migliore efficienza delle imbarcazioni e delle strategie.

Ma la regata ha una sola regola: chi arriva primo ha ragione. Purtroppo questo contrasta fortemente con la conservazione della tradizione, che richiede dei limili ferrei nelle forme e attrezzature, in mancanza dei quali, anno dopo anno, le forme si imbarstardiscono.

Una soluzione alternativa potrebbe essere quella di puntare piuttosto su raduni, navigazione in mare, percorsi di regolarità o slalom, oppure prove di abilità marinaresca come partenza e ormeggio a vela, recupero di un uomo a mare ecc..

Concludendo i vincoli della tradizione possono essere letti in due modi contrapposti: come limite allo sviluppo e alla inventiva o in maniera positiva come un riscoperto piacere di mantenere le nostre radici e di vedere abitudini lontanissime che oltre a essere belle funzionano ancora. ■

