

Per un'ermeneutica del concetto di cantieristica "tipica e tradizionale" nella Veneta Laguna

di GIOVANNI CANIATO

Le amministrazioni centrali e gli enti territoriali della Repubblica Italiana, fatte salve sporadiche eccezioni, sono sempre stati curiosamente assenti nel sostenere non solo la tutela e la valorizzazione della tradizione marittima nazionale, ma anche la pura e semplice conservazione fisica – in attesa di tempi migliori – di navi e barche in fasciame e dell'ancora vasto e variegato patrimonio di oggetti, attrezzature, manufatti e 'luoghi del lavoro' tradizionali ad esse correlati, che concorrono a costituire la 'memoria' tangibile di una civiltà inscindibilmente legata all'acqua. L'attenzione e la cura verso questo non certo secondario patrimonio culturale – così sviluppate in altre nazioni, dalla Francia alla Danimarca, dall'Olanda alla Gran Bretagna e financo alla Polonia o all'Estonia – chiaroscura ancor più evidente il disarmante disinteresse diffuso nella nostra penisola, peraltro lambita da ottomila chilometri di coste marittime e lacustri. Disinteresse evidente *in primis* proprio a Venezia, che nell'acqua ebbe garantita sicurezza e millenaria indipendenza e sull'acqua seppe costruire e mantenere la sua plurisecolare potenza politico-commerciale di respiro mediterraneo. L'antica capitale anfibia – insieme al più ampio territorio lagunare che l'accoglie e protegge – è forse il luogo più ricco al mondo di navigli con forme, tipologie e dimensioni le più diverse, ciascuna creata e utilizzata, fino ad epoche ancora recenti, per le più svariate necessità di comunicazione e di lavoro. Ogni aspetto della vita quotidiana, in Venezia, nelle isole, lungo i litorali e la maglia di fiumi e canali navigabili del vicino entroterra, si dipanava infatti sull'acqua; e sull'acqua si affacciavano numerosi i cantieri navali, chiamati in veneziano *squeri*, dove i natanti venivano costruiti o riparati. A metà Settecento gli *squeri* documentati in città erano una cinquantina e gli artigiani affiliati alla corporazione degli *squerariòli* ben 265 (fra i quali 60 protti o *capimìstri* e senza contare le centinaia di calafati e *marangòni da nave* che lavoravano

nell'Arsenale di Stato), operanti negli *squeri da sotìl* (piccoli cantieri incuneati un po' ovunque nel tessuto urbano, dove si costruivano e *conzàvano* gondole, battelli e altre barche di modeste dimensioni) o in quelli *da grosso*, dislocati ai margini della città e specializzati nella produzione delle imbarcazioni di maggior portata e in navi veri e proprie. La prolungata crisi economico-sociale ottocentesca ed il graduale consolidarsi, nella seconda metà del secolo, del trasporto su rotaia, provocarono una marcata riduzione anche per queste attività così intimamente connesse alla dimensione acquatica della comunità veneziana: una statistica del 1867 (l'anno successivo all'annessione di Venezia al Regno d'Italia sabauda) registra infatti nel centro storico soltanto 18 *squeri* ancora attivi, i quali oggi sono ridotti a non più di quattro o cinque: tanti quanti i maestri d'ascia ancora in grado di 'plasmare' il legname con tecniche e metodi tradizionali e di costruire 'a regola d'Arte' gondole, *batèle*, *bragòzzi* o *caorline*. Fra i quali – accanto all'indimenticabile Nino Giuponi, scomparso ultranovantenne nel marzo di quest'anno e che qui ricordiamo in una sintetica scheda – va senz'altro citato il decano della categoria Nedis Tramontin (classe 1921), ancor oggi in piena attività nell'antico *squero* di famiglia condotto dal figlio Roberto, dove le ultime prenotazioni per nuove gondole 'firmate' dal maestro *squerariòl* potranno essere evase non prima dell'anno 2015. Gli *squeri* "tipici e tradizionali" sono di regola costituiti da uno scoperto di terra battuta digradante verso l'acqua per il varo e alaggio delle imbarcazioni, mentre le costruzioni si effettuano all'interno di una *teza* (capannone ligneo, impostato su pilastri di cotto), talvolta associata ad un piano superiore destinato ad abitazione dello *squerariòl*. L'attenta conservazione e l'appropriata riutilizzazione di questi ormai rarissimi manufatti di 'archeologia produttiva', di notevole pregio etnografico-ambientale, stenta ancor oggi a maturare fra le priorità degli organi di tutela e dell'amministrazione locale: non più di tre anni or



L'ottocentesca casa-squero sul rio della Sensa, con gli argani e le invasature per la movimentazione delle imbarcazioni, ormai da tempo inattivi e, nell'angolo destro, la caldaia per la cottura della pece

sono uno degli ultimi scali d'impianto secentesco – pur sottoposto al vincolo delle legge 1497/1939 sulla “protezione delle bellezze naturali e panoramiche”, ribadito con nota n. 4130/1964 della Soprintendenza ai monumenti di Venezia e riprodotto in un pregevole bassorilievo marmoreo che orna la tomba di famiglia degli *squerariòli* Michiel e Anzolo Casal nel cimitero di San Michele in isola – è stato pesantemente snaturato da una platea di cemento e da una rigida ‘banchina portuale’ fronte canale. Analoga sorte rischiava di subire, giusto un anno or sono, il tipico *squero* Dal Mistro in corte dei Muti, affacciato sul rio della Sensa a Cannaregio, riprodotto in un accuratissimo modello in scala 1:20, commissionato nel 1988 ai fratelli Soccoli ed ora esposto nella collezione permanente del Museo nazionale delle arti e tradizioni popolari in Roma. Gli strumenti da lavoro e altri oggetti mobili, già conservati nello *squero*, sono ora fortunatamente in corso d'inventariazione, a cura della Soprintendenza per il Patrimonio storico artistico e demoetnoantropologico di Venezia; l'organo periferico del Ministero per i Beni e le Attività culturali, competente in materia, sta infatti

istruendo le procedure preliminari all'emanazione del decreto di vincolo su questa importante collezione, peraltro ormai priva dell'interrelazione spaziale e funzionale con l'ambito produttivo nel quale si era andata sedimentando nel tempo. Oggetti fra i quali vi sono attrezzature ed utensili ormai dimenticati, alcuni dei quali conservati in unico esemplare, come ad esempio le *càvrie* per la curvatura a caldo del legname o per il sollevamento di grossi pesi, il *siègòn in telèr* per ricavare manualmente le tavole ‘in vena’ da travi e tronchi, il *pètene* per ‘filare’ la stoppa incatramata, gli argani e le invasature per il varo e l'alaggio. Tutti beni che – se non potessero essere ridislocati nel luogo d'origine – ci si augura possano essere valorizzati e riutilizzati nell'ambito del costituendo Museo nazionale della civiltà dell'acqua, previsto all'interno dell'antico Arsenale di Venezia.

In alcune recenti edizioni del corteo acqueo che precede la ‘regata Storica’, nella prima domenica di settembre, si sono potute ammirare alcune delle ultime ‘barche da lavoro’ fino a vent'anni or sono d'uso comune in Venezia e nelle isole della laguna:

dalla *caorlina ortolana*, che trasportava ogni giorno all'alba le primizie degli orti litoranei ed insulari al mercato di Rialto, alla *batèla dei galinèri*, per il trasporto di pollame e uova, dalla *barca da seragiànti* impiegata dai pescatori di Burano per la pesca nei bassifondali endolitoranei, al *batèlon da luganeghèri* che ospitava un *porselìn da latte* il quale, per antichissima consuetudine (comunque incruenta, benché *demodé*), viene assegnato quale 'premio di consolazione' al quarto classificato della regata su *gondolini*, vale a dire all'ultimo "in bandiera". E ancora le *bragagne* e i *bragozeti da mar* per la pesca d'altura, l'ultimo dei quali, costruito cinquant'anni or sono a Chioggia, è stato recentemente restaurato dalla benemerita Associazione Arzanà. L'Associazione – che ha quale suo fine statutario lo studio e la conservazione delle imbarcazioni tradizionali e la sua sede museale nella settecentesca *teza* dello *squero* Casal ai Servi – ha infatti acquisito nel corso dell'ultimo decennio una quarantina di imbarcazioni tipiche di Venezia e della laguna (molte delle quali ormai "pezzi unici" nel loro genere), fra le quali l'unica grande *peàta* sopravvissuta in città: un arcaico barcone da carico attestato già nel Duecento con il nome di *plata a grogno storto*. Fino agli anni sessanta del secolo scorso era la più diffusa e capiente fra le numerose tipologie di 'imbarcazioni da lavoro' che solcavano i canali veneziani: destinata al trasporto di carbone, legname, ghiaia, granaglie e *scoaze*, poteva superare i 500 quintali di portata e – a differenza dei *burci* o dei *topi*, natanti da carico con analoghe portate, attrezzati anche per la navigazione a vela – era

manovrata esclusivamente a remi; veniva largamente impiegata anche nella realizzazione dei 'ponti votivi' galleggianti allestiti in occasione delle ricorrenze della Madonna della Salute (21 novembre) e del Redentore (terza domenica di luglio).

La *peàta* dell'Arzanà fino ai primi anni novanta era ancora utilizzata dalla Cooperativa scalo fluviale del Tronchetto, che ne ha fatto dono all'associazione nel 1995. Costruita nel 1950 nello *squero* Amadi di Burano, è lunga oltre 15 metri, larga 3,65 e raggiunge i 350 quintali di portata. Attualmente non è più in condizioni di navigare ed è stata provvisoriamente sistemata su uno degli antichi 'scali da galere' all'interno dell'Arsenale. Per poter essere mantenuta galleggiante e in efficienza necessita di un radicale intervento di restauro conservativo, che è stato quantificato in oltre 60.000 euro. Cifre più modeste e impegni più limitati potrebbero peraltro consentire di ripopolare i canali veneziani – saturati da scintillanti cabinati da spiaggia che, analogamente ai siluri danubiani improvvidamente immessi nel Po, hanno distrutto ogni presenza autoctona – con le ultime imbarcazioni in legno che connotano e qualificano la "civiltà dell'acqua" lagunare: *cofani* e *s-cioponi*, *buranèle* e *caorline da seràgia*, *verìgole*, *burcièle*, *caici* e *barche da solazièri*, oggi precariamente conservati a terra o 'rifugiati' in qualche periferico *ghebo* lagunare.

Eppure vi sarebbe un provvedimento normativo, a suo modo d'avanguardia non solo in Italia, atto a contrastare la quotidiana scomparsa di quanto ancora sopravvive della locale civiltà marinara. Un provvedimento approvato proprio dalla Regione del

Veneto, con la legge n. 1 del 16 gennaio 1996 che ha istituito il "Marchio per la tutela e la produzione di imbarcazioni tipiche e tradizionali in legno della laguna di Venezia" e che sembrerebbe equiparare la nostra legislazione regionale ai più avanzati strumenti di tutela vigenti in altre nazioni. La legge 1/1996 ha infatti quale sua esplicita finalità istituzionale la promozione della 'denominazione d'origine' di tali imbarcazioni "in quanto patrimonio della storia e della cultura secolare di Venezia" (art. 1) e prevede una serie di incentivi finanziari sia per la produzione, l'acquisto o la manutenzione di natanti in legno, sia per l'assunzione e la formazione di



La *teza* secentesca affacciata sul rio nello *squero* di San Trovaso

maestranze specializzate. Certamente d'avanguardia è altresì l'istituzione di un "fondo per la conservazione delle imbarcazioni storiche", sottilmente distinte da quelle "tipiche e tradizionali" cui la legge si rivolge, le quali "per il loro utilizzo in manifestazioni e anniversari storici o per la loro conservazione in istituti museali abbisognano di manutenzioni specializzate". Un fondo che ben potrebbe consentire quindi il recupero e il riutilizzo delle citate imbarcazioni in fasciame, conservate da associazioni o singoli cultori spesso privi di mezzi e incentivi adeguati.

L'articolo 20 della legge prevede addirittura un contributo a favore degli enti pubblici "per l'utilizzo nelle acque della laguna di Venezia di imbarcazioni tipiche e tradizionali, nella misura di un terzo del costo di ogni chilometro percorso nelle acque lagunari per servizi istituzionali e di rappresentanza cui detti enti sono tenuti". Un articolo peraltro ermetico, che neppure il regolamento attuativo promulgato dalla Giunta regionale il 24 novembre 1998 ha saputo meglio specificare: non appare chiaro infatti se il contributo debba avere quale parametro di calcolo esclusivo il consumo di liquidi dissetanti analcolici e di integratori salinici, prevedibilmente intenso nella stagione calda, ovvero se i conduttori-vogatori possano ottenere un parziale rimborso spese anche per la tradizionale *bevanda*, da sempre diffusa fra i barcaroli, composta per due terzi di gazosa ed un terzo di vino.

A meno che – per quanto appaia inverosimile nell'ambito d'una legge di tutela così avanzata – il 'costo di percorrenza' chilometrico indicato nell'articolo 20 non intendesse riferirsi ai tariffari previsti per i natanti a noleggio o di "pubblico servizio" condotti da potenti motori entro bordo. Forse proprio quelli che, esercitando un certo sforzo di fantasia, potrebbero essere riconducibili ad una in particolare fra le tipologie accuratamente descritte nel nutrito elenco delle "imbarcazioni in legno tipiche e tradizionali della laguna di Venezia", che costituisce allegato integrante dell'articolo 4 della nostra legge regionale. Elenco nel quale, accanto al *puparin*, alla *vipera*, alla *batèla a coa de gànbaro*, al *batelon*, alla *burcela*, al *bragozzo*, alla *peata*, alla *rascona* e a tanti altri 'modelli' (molti dei quali ormai esistenti soltanto nella memoria dei veneziani meno giovani e che nessuno sa, può o vuole più costruire), compare una misteriosa e non meglio precisata "imbarcazione tipo taxi nelle varie dimensioni". Una tipologia che forse, nelle intenzioni dell'attento legislatore veneto, confidiamo intendesse richiamarsi piuttosto ad una meno nota normativa anteguerra – desueta eppure mai abrogata – che prevede, quale prerogativa riservata alla dirigenza di alcuni organi periferici dello Stato insediati a Venezia, la dotazione "per servizi istituzionali e di rappresentanza" di una gondola o *barchetta* fornite di *félze* o cabina e condotte da due remiganti.



L'ultima peata veneziana, vogata dai soci della Cooperativa scalo fluviale Tronchetto in occasione del ritorno a Venezia nel 1991 della restaurata chimera alata, simbolo della città di San Marco



Giovanni 'Nino' Giuponi, maestro squerariol

Il 15 marzo di quest'anno Nino si è spento novantunenne, nella sua bella casa alla Giudecca affacciata sulla fondamenta del Ponte Longo. Figlio d'arte, iniziò il suo apprendistato giovanissimo nello squero paterno all'estremità dell'Arzere, nei pressi di Santa Maria Mazor e costruì la sua ultima barca solo cinque anni or sono: un filante mussin commissionatogli da Mariuccia e Albino Busato, che lo conservano gelosamente come un gioiello di famiglia; varato nell'inverno 1997, il mussin è una delle numerose tipologie d'imbarcazioni, da tempo scomparse, che Nino Giuponi volle riproporre, soprattutto fra la fine degli anni settanta e i primi anni ottanta, assecondando la riscoperta dell'andar per acqua a remi sviluppatasi in laguna grazie alla Vogalonga: dalle balotine alla vipera, dalla batela a coa de gånbarò alla barchéta da fresco al sàndolo da s-cioponànti. Accanto ai modelli desunti dalla tradizione Nino seppe introdurre di nuovi, fra i quali la disdotona e la diesona, ammiraglie della Canottieri Querini e dell'Associazione Settemari, capolavori di tecnica empirica smontabili in tre sezioni. La sua carriera professionale si è pertanto dipanata, senza soluzioni di continuità, per ben tre quarti di secolo, producendo centinaia di gondole, gondolini, bissoni, galeoni da regata, ma anche yacht d'altura e motoscafi per l'Azienda di navigazione lagunare, fra i quali il prototipo con carena 'anti moto ondoso' che molti ricorderanno in servizio nella tratta Fondamente Nove-Sant'Erasmus.

Nino squerariol - come veniva familiarmente chiamato - può a buon diritto essere definito l'ultimo prestigioso rappresentante di quella così peculiare categoria di protomaestri, ancora ben rappresentata in città fino a cinquant'anni or sono, in grado sia di progettare, sia di costruire imbarcazioni di ogni forma e dimensione, introducendo soluzioni tecniche aggiornate (e materiali inediti: Giuponi fu il primo a sperimentare con successo il compensato marino per l'opera viva delle gondole), accanto a quelle più tradizionali assimilate negli anni giovanili. E dimostrò altresì inconsuete capacità creative e imprenditoriali, affinate nella conduzione di cantieri navali sia a Venezia che all'estero. Il suo cruccio era quello di non aver saputo formare e conservare nel tempo degli allievi ai quali trasmettere la sua attività ed è forse per questo motivo che nel 1985 acconsentì a mettere 'nero su bianco' un dettagliatissimo manuale che descrive in tutte le sue fasi i procedimenti costruttivi della gondola; interrompendo così una consuetudine radicata fra i costruttori navali, che hanno ben usato trasmettere oralmente, da padre in figlio o da maestro a lavorante, il proprio