il lago

di Luigi Stadera

Il "barchèt" dei pescatori. A centro pagina la "barchèeta" dei cacciatori. Sotto, barca per traghettare con "rescionata"

Barche da navigar

Da una bella mostra veneziana al Museo Correr, intitolata "Carte da navigar", derivano, non solo per assonanza, queste "Barche da navigar", strumenti di un bisogno drasticamente enunciato nel motto "Navigare necesse est, vivere non" e drammaticamente compendiato nel mito di Ulisse.

Certo che, riferito al lago di Varese, l'istinto di navigare si rimpicciolisce di molto e, più che nella sete di avventura o di conoscenza, si ritrova nel gusto di governare una barca adatta a incalzare la preda, uccello o pesce che sia; diversamente, il lago si riduce a una scorciatoia per il trasporto di merci e persone, almeno fino a quando, in tempi non lontani, s'incomincia a solcarne le acque per diporto.

Un altro limite è l'assenza della vela. "Non spirano venti periodici - scrive Carlo Castiglioni nel 1837 - e di nessun uso riescono le vele". "Tutte le navicelle - ripete il Quaglia nel 1884 - sono messe in movimento a forza di remi, mancando i venti periodici". L'ordinaria tranquillità del lago aveva fatto dire al Ghirlanda, nel 1837, che si può "navigarlo ognora senza pericolo", mentre si sa che anche sul Varese i fortunali sono gagliardi e i naufragi non infrequenti.

Navigare è un diritto atavico dei rivieraschi, che non viene meno, come invece quello di pescare, quando il conte Biglia compra i laghi varesini nel 1652: la "grida" dell'8 giugno, dopo avere riservato l'impiego dei natanti da pesca al proprietario, afferma: "Non comprendonsi in questa prohibitione quel numero di barche e burchielli, necessario per traghettar da una Terra e Ripa all'altra, che sarà admesso dal Tribunale".

***

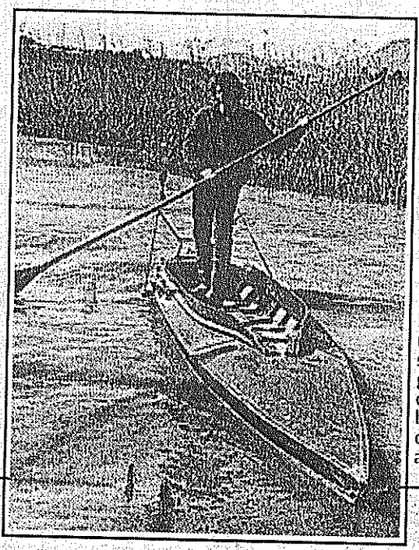
La navigazione ha dunque per scopo la caccia e la pesca, il trasporto e il diporto. Della caccia scriverò in un altro articolo; alla pesca e al turismo ho più volte accennato; mi soffermerei invece sul trasporto, che nella storia del lago è un'attività importante, ancora all'inizio del nostro secolo.

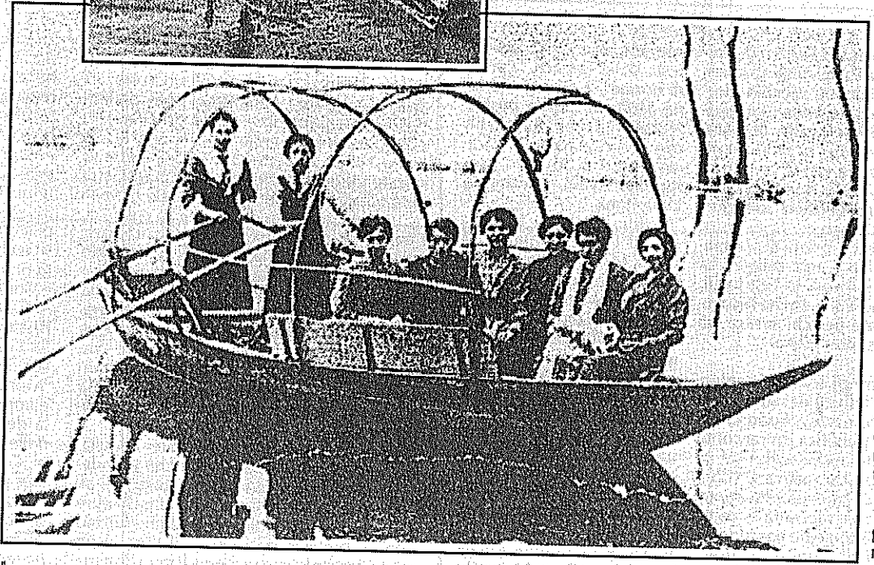
I barcaioli si tramandano il mestiere di padre in figlio e assicurano il collegamento con i centri lacustri, ma anche il transito delle merci dal Verbano a Varese e viceversa. In una carta itineraria del Cinquecento sono disegnate due torri, a Bardello e alla Schiranna, che rappresentano i terminali del percorso e che sono "illuminate nella notte con torce" (Giampaolo). Il Morigia conferma questa corrente di traffico, scrivendo nel 1603 che alla Bozza (dove il fiume Bardello entra nel lago Maggiore) "si caricano
grandissimo numero di mercantia, per esser passaggio di molte Terre".

Le merci arrivano attraverso il Verbano alla Bozza, sono trasferite su carri a Bardello, ancora in barca sono portate alla Schiranna e di qui, su altri carri, raggiungono Varese o più lontane destinazioni. E' ovvio che la navigabilità dell'emissario, sempre invocata e mai compiuta, avrebbe notevolmente semplificato le operazioni.

Transitano sul lago di Varese, oltre il "gran numero di navi di vino" che inebriano il Morigia, i materiali per la costruzione del Palazzo Estense di Varese nella seconda metà del Settecento e del Grand Hotel del Campo dei Fiori all'inizio del Novecento. Barconi speciali trasportano la sabbia scavata alla foce dei torrenti della sponda settentrionale e la "lisca" e le canne tagliate su quella meridionale e in palude.

Insieme alle merci viaggia la gente. Fin dal Cinquecento una "processione" di barche fa la spola tra i paesi rivieraschi e Gavirate, dove il venerdì si tiene il celebre mercato; altre processioni, in senso proprio, arrivano via lago a Calcinate e dintorni, dirette alla Madonna del Monte; alla Schiranna sbarca chi deve recarsi a Varese; attraversano il lago, nell'Ottocento e nel primo Novecento, le donne che lavorano nelle filande.





Quando, dopo il turismo aristocratico del secolo XVIII, la passeggiata in barca diventa uno svago popolare, la meta privilegiata è l'isola Virginia. Pescatori e cacciatori frequentano invece tutte le zone del lago, preferendo anzi quelle evitate dai turisti.

***

La forma delle barche è imposta dall'ambiente in cui devono navigare e dall'uso al quale sono destinate. Intorno a questo semplicissimo teorema, chi vive sul lago intesse una "filosofia" che trascorre dalla scienza all'estetica per sconfinare nella poesia. O forse, ai pricipi della dinamica, che dovrebbero bastare a risolvere il problema, si sovrappongono i richiami della magia, impliciti del resto nella sfida a quell'elemento intrinsecamente infido che è l'acqua. Scrive in proposito Ernesto Giorgetti, pescatore professionista che della professione ha fatto appunto una "filosofia" ("Sul lago di Varese", 1974): "Le barche a remi, se sono correttamente costruite, sfiorano appena l'acqua e sembrano ancora slanciarsi, quasi per un moto spontaneo, quando cessa la sforzo della remata.

Se la barca dopo ogni spinta s'inchina di dietro e risucchia l'acqua a mulinelli, vuol dire che è stata fatta da un pessimo artigiano". E ancora: "La stragrande maggioranza degli indigeni costruiva fino a poco tempo fa, ognuno per conto suo, la propria barca; molte raggiungevano, si può dire d'istinto, la perfezione quasi assoluta in un ambiente relativo, cioè molto limitato. In altri tempi, in condizioni diverse, questa gente avrebbe costruito vascelli perfezionatissimi per solcare i mari, e si parlerebbe di loro come si parla dei Fenici".

***

O dei Vichinghi? In ogni caso, è vero che le imbarcazioni tradizionali del lago di Varese rispondono perfettamente ai requisiti "ambientali". Alla piroga dei palafitticoli subentra il "barchét" dei pescatori "a fondo ricurvo ed appuntato agli estremi, con due sponde accompagnanti la sagoma del fondo e perciò detto *tre assi*"; la stessa forma hanno "le barche da traghettare o per la navigazione, similmente costruite in legno di rovere, poche in larice" e mosse "da due o quattro remi, che agiscono in forcole o *sgavette* elevate sulle sponde: alcune hanno armatura circolare superiormente, detta *rescionata*, all'uopo di distendervi la tenda a riparo del sole e delle piogge" (Quaglia, 1884).

Dal "barchét" derivano anche i burchielli per la pesca collettiva ("rierùn", "bidìna", ecc.), lunghi una decina di metri e "agili alla manovra, sospinti da due grandi remi pesanti ma perfettamente equilibrati sulle scalmiere. Sono costruiti con tale maestria, con le due estremità sollevate dalla linea di galleggiamento, e la chiglia così sagomata e curva che, per appesantiti che siano, scivolano via dolcemente" (Giorgetti, 1986).

Affatto diverse sono le "barchette" da caccia, destinate ad avvicinare i "selvatici" senza dare nell'occhio: lunghe da sei a sette metri, sono pericolosamente strette e basse, tanto che la prua e la poppa sono coperte e confluiscono in una "spondina", che contorna la navicella e contrasta le onde.

La barca da diporto, introdotta dai Litta e mantenuta dai Ponti, è una gondola veneziana, costruita in castagno e adattata dal maestro d'ascia Ferdinando Taroni di Carate Urio sul lago di Como. Fino al 1859 le barche del Varese provengono soprattutto dal Lario; riunita la Lombardia al Piemonte, riprendono i rapporti con i cantieri del Verbano, ma anche in loco (a parte il "fai da te") non mancano abili "barcàt", come i Daverio di Bodio. A fine Ottocento si diffonde un'imbarcazione da diporto "di linea snella, con sedili ricoperti di comodi cuscini trapunti e le spondine in paglia di Vienna, contornate da una fine cornice in legno" (Bernard, 1984); è detta "inglesina" ed è tuttora in uso, con poche varianti e con il nome di "lancia" o di "gondola", significativa reminiscenza dei Litta e dei Ponti.

***

Il lago di Varese, dopo l'ultima guerra, oltre che dai motori e dai motoscafi, è invaso da un'accozzaglia di barche di plastica, indifferenti a qualsiasi canone di navigazione e benevolmente soprannominate "vasche da bagno".

Quest'altro scempio procede in parallelo all'inquinamento delle acque e fa rivoltare nella tomba, insieme ai Fenici e ai Vichinghi, i maestri d'ascia del Lario e del Verbano: e anche quelli di Bodio.

L.O 2/10/94 LAGO