

Era una barca classica usata nel passato a Venezia, che con lo scorrere del tempo è andata

in disuso. Il suo utilizzo come tender è accertato già all'epoca dei velieri che giungevano in città, come si può anche vedere nei quadri dei vedutisti veneziani che sempre la dipingono come barchetta di ausilio. Poi dai primi del Novecento con gli esordi della nautica da diporto, se n'è fatto anche il noleggio agli Ognissanti a Dorsoduro, in un sestiere che oltre all'andare in barca per divertimento, offriva pure la possibilità di fare un tuffo alla piscina Passoni alle Zattere, dove sorgeva la gloriosa Veneziana Nuoto.





In pieno canale della Giudecca, dove l'allora giovane Nedis Tramontin, indimenticabile "squerarolo" dall'ironia corrosiva, finito il suo turno di lavoro in cantiere, tirava bordi con la sua barca armata di vela al terzo al tramonto. Altri tempi, altri traffici, altri moti ondosi. In quello squero dove dal 1884 hanno operato Domenico, Giovanni e lo stesso Nedis Tramontin, avi dell'attuale titolare Roberto, si è conservato un disegno abbozzato di una barca a scandole, a scafo tondo e con la chiglia, che ha ispirato a Matteo Tamassia la realizzazione di un battello di cinque metri e mezzo a vela per uso da diporto. Che per le caratteristiche che presenta, può a pieno titolo rientrare nella denominazione di "caicio", termine che accende numerosi e nostalgici ricordi nei veneziani di una certa età.



Nato per navigare bene a vela, in primo luogo, e per girare agevolmente a Venezia tra i canali e in laguna. Capace di affrontare meglio le onde sempre più aggressive, assai capiente ma senza la chiglia perché, precisa Tamassia che è al quinto esemplare costruito, “con la chiglia è difficile fare le curve strette dentro i canali”. Una barca riconosciuta come tipica veneziana, anche dal regolamento comunale per gli spazi acquei, quella che in italiano può essere chiamata “scialuppetta” o lancia.

Ricorda Tamassia:

Il prototipo la cui ultima costruzione allo squero Tramontin agli Ognissanti abbiamo in questi mesi seguito, risale a dodici anni fa. La mia con cui porto in giro in città i miei bambini, vado al mercato e faccio trasporti di piccole cose, ne ha ormai dieci. E la uso come un'utilitaria.







A vela in laguna per diporto, con una randa al terzo con boma infierito nell'albero che sta a prua e non a mezza barca o verso poppa, come nelle barche tradizionali veneziane. Con il picco leggermente curvo, come in un dinghi. Con motore fuoribordo, ma anche vogando in città, essendo stata attrezzata con le scalmiere in metallo e remi alla veneta il cui legno nella zona di sfregamento è protetto da quaranta centimetri di “curame”, cioè di cuoio. Vogando in piedi alla veneta, come una qualsiasi barca tradizionale della laguna, alta sull'acqua e per ciò sicura, soprattutto per i bambini, precisa Tamassia, che di figli ne ha a iosa.

La conformazione dello scafo tondo la rende molto accogliente e capace di stare bene sulle onde, che non è un particolare trascurabile, al giorno d’oggi, per chi vuole andare in laguna.

Caratteristiche che sono state riconosciute da una committenza interessata alle performance che si possono raggiungere a vela, unite alla comodità che la barca garantisce. Attirando, come ricorda volentieri il suo costruttore, i complimenti dei veneziani che ne lodano l’eleganza, e riconoscono immediatamente nelle sue forme quelle dell’indimenticato “caicio”.



Per quanto riguarda i corsi del fasciame dello scafo, Tamassia si è rifatto a quelli del dinghi che ha avuto successo come “caicio” internazionale, del quale il suo battello rispecchia scrupolosamente il numero di scandole. La tecnica costruttiva dello scafo a fasciame sovrapposto tondo è consistita nell’appoggiarsi in una serie di seste come ordinate fittizie, che non fanno parte della barca e che poi vengono rimosse. Rivestite con nove corsi di fasciame per parte, attaccati definitivamente sullo specchio di poppa e sulla ruota di prua. Spiega Tamassia

A questo punto il tutto viene incollato, lo scafo raddrizzato e rimosse le seste di impostazione e applicate le ordinate vere e proprie che sono state piegate a vapore, grazie appunto alla cassa a vapore. Una sorta di cassa lunga all’interno della quale è posto il legno da piegare, al quale il vapore giunge da una pentola piena d’acqua legata sotto che si porta a ebollizione. Una volta piegate, le ordinate vengono attaccate allo scafo con i chiodi ribaditi in rame su borchie.



Una costruzione che tra tagliare i pezzi, piegare il fasciame, incollare, inchiodare e alla fine verniciare porta via tre mesi di lavoro, tempo in cui normalmente si costruirebbero due "sanpiero". Usando il larice per la coperta, il mogano e il rovere. Senza usare un solo chiodo zincato.



Dice Tamassia:

Perché oggi la zincatura non è più quella di una volta, e dopo un anno o due comincia già a fare ruggine. Uso solo chiodi di rame a sezione quadra che trovo ad Amburgo, e viti di acciaio inox, autosvasanti e autoperforanti che non si rompono mai. I corsi di fasciame sono invece di compensato marino per costruzione navale che, non essendo isotopo, ovvero non avendo movimenti di restrizione e dilatamento per l'umidità, permette di tenere la barca a secco nei periodi d'inutilizzo.

Per andare a vela il battello prevede una cassetta centrale interna per una deriva di acciaio

inox basculante del peso di trentatré chili. Pure il timone è basculante, in tal modo la barca consente di veleggiare sopra le secche su venti centimetri di acqua. La qual cosa equipara il “caiccio” di Tamassia alle altre imbarcazioni tradizionali a vela al terzo veneziane, che sono a fondo piatto.

Ammette Tamassia:

È chiaro che il battello lavora bene di bolina quando ha tutta le deriva tirata giù, quindi con tanta acqua. Ma ho visto che vado sopra le secche di bolina benissimo, e quando la deriva strofina nel fango “suona” e la tiri un po’ su due centimetri e sei a posto.

La costruzione dell’ultimo esemplare iniziata a ottobre durerà ancora qualcosa di più di un mese e il suo varo è previsto in gennaio. E sarà una festa per la città e per tutti coloro che amano l’andar per acqua in una città che vive nell’acqua. Dopo di che a primavera Tamassia incomincerà la costruzione di un altro “caiccio”, usando piolla, segaccio e “cartabon”, la squadra o “squara” in veneziano, strumento di lavoro fondamentale per i maestri d’ascia.



Che secondo alcuni sarebbe all’origine del termine stesso di “squero”, il cantiere di barche veneziano. Una barca che il suo costruttore considera veneziana, essendo nata come progetto a Venezia ed essendo adatta per un utilizzo a motore, remi e vela, con albero e antenelle che “a riposo” rimangono dentro lo scafo. A primavera andrà ad aggiungersi alla flotta di barche che solcano la laguna e che rendono ancora attuale l’affascinante cultura materiale di cui è capace la tradizione di un grande artigianato. State in campana per il giorno del varo, sarà una festa per tutta la città.

Le foto sono di Matteo Tamassia e di Maria Rosa Pascual